

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

Deel B (basisdocument)

**Een inventarisatie van bestaande kennis op het gebied van
vrijtijdsverkeer ten behoeve van 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

LEESWIJZER	5
1 INLEIDING	7
1.1 Sociaal en toeristisch-recreatief verkeer, een probleem?	7
1.2 Beleidskader	10
1.3 Definities	15
2 MOBILITEIT IN DE VRIJE TIJD: OMVANG EN PROBLEMEN	17
2.1 De mobiliteit van Nederlanders	17
2.2 Problemen rond sociaal en recreatief-toeristische (auto) mobiliteit	19
2.2.1 Duurzaamheid en bereikbaarheid	19
2.2.2 Verkeersveiligheid	22
2.2.3 Problemen rond vrijetijdsverkeer in de provincie Noord-Brabant	25
3 VERVOERMIDDELKEUZES IN DE VRIJE TIJD	27
3.1 Gedragswetenschappelijke inzichten	27
3.2 Determinanten van de vervoermiddelkeuze	28
3.2.1 Kenmerken van toeristisch-recreatieve attracties en/of sociale bestemmingen	29
3.2.2 Kenmerken van de reiziger en zijn of haar verplaatsingsbehoefte	30
3.2.3 Kenmerken van de (beschikbare) vervoermiddelen en het vervoerssysteem	32
4 VERVOERMIDDELKEUZES PER VERPLAATSINGSMOTIEF	35
4.1 Dagtochten	35
4.1.1 Omvang van de dagtochtmobiliteit	35
4.1.2 Dagtochtmotief: Sport	40
4.1.3 Dagtochtmotief: Bezoek aan attracties en evenementen	42
4.1.4 Dagtochtmotief: Bezoek aan bos- en natuurgebieden	45
4.1.5 Dagtochtmotief: Bezoek aan historische binnensteden en dorpen en recreatief winkelen	47
4.2 Vakanties	50
4.2.1 De omvang van de vakantiemobiliteit in de provincie Noord-Brabant	50
4.2.2 Vervoermiddelkeuzes voor vakanties	53
4.3 Sociaal verkeer en takencombinaties	58
4.3.1 Sociaal verkeer	58
4.3.2 Takencombinaties en ketenverplaatsingen	60
5 VERWACHTINGEN VOOR DE TOEKOMST	63
5.1 Verwachtingen voor vakantiemobiliteit	64
5.2 Verwachtingen voor dagrecreatieve en sociale activiteiten	65

6	BEÏNVLOEDINGSSTRATEGIEËN	73
6.1	Inleiding	73
6.2	Ontmoedigen van autogebruik in de vrijetijd (push-maatregelen)	74
6.3	Bevorderen van alternatieven voor de auto (pull-maatregelen)	78
6.3.1	Het bevorderen van de “benenwagen” en van het gebruik van de fiets	78
6.3.2	Het bevorderen van openbaar en collectief vervoer	83
6.4	Ondersteunende maatregelen en voorwaarden	89
	LITERATUURLIJST	95
	BIJLAGE 1 ENKELE TABELLEN UIT HOOFDSTUK 4	103
	BIJLAGE 2 LIJST VAN GERAADPLEEGDE PERSONEN	107

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.

1 INLEIDING

1.1 Sociaal en toeristisch-recreatief verkeer, een probleem?

Het recent gepresenteerde Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) werd gepresenteerd met krachttermen als “mobiliteit mag”, “autorijden mag weer leuk zijn” en zelfs “mobiliteit is fun”¹. Echter, als het gaat om verplaatsingen die mensen maken “voor de fun”, de zogenoemde verplaatsingen met sociale of toeristisch-recreatieve motieven, dan zijn de problemen alles behalve “fun”.

Op **nationaal niveau** blijkt dat meer dan de helft van alle verplaatsingen in de vrije tijd wordt gemaakt (K. Peters, 1998). Ondanks grote verschillen tussen bronnen in gegevens met betrekking tot dit zogenoemde **vrijetijdsverkeer** blijken trends in het verplaatsingsgedrag overeen te komen. In de periode 1975-1995 blijkt dat zowel het aantal recreatieve verplaatsingen, als de tijdsbesteding aan vrijetijdsverplaatsingen en de gemiddelde verplaatsingsafstand zijn toegenomen (Both, 1999). Bovendien wordt verwacht dat dit vrijetijdsverkeer door de vergrijzing, de doorzettende groei van het aantal taakcombineerders, de stijgende welvaart, verdere flexibilisering van arbeid, en toenemende individualisering zal toenemen (PVVP Noord-Brabant, 1998). Een groot deel van dit vrijetijdsverkeer bestaat uit verplaatsingen per auto. De populariteit van dit vervoermiddel vormt een aanslag op onze natuur en het milieu doordat het de beschikbare uitputbare energiebronnen verbruikt. Alleen het vliegtuig is per passagierskilometer nog energie-onvriendelijker (zie tabel 1.1). Daarnaast stoten auto's veel CO₂ uit en vormen zij een bedreiging voor de leefbaarheid door geluids- en stankoverlast, de versnippering van het landschap en de toename van de (verkeers-)onveiligheid.

Tabel 1.1 Indicatieve verhouding in gebruik van uitputbare energie per passagierskilometer bij gangbare bezettingsgraden

Vervoermiddel	Factor
Fiets, te voet	0
Trein	10
Auto	20-30
vliegtuig	50-100

Bron: Raad voor het natuurbeheer (1994)

Naast de genoemde aantasting van de leefbaarheid door vervuiling, uitputting van brandstoffen en de toenemende verkeersonveiligheid, vormt de afname van de bereikbaarheid van sociale en toeristisch-recreatieve bestemmingen één van de belangrijkste bedreigingen die momenteel uitgaat van de omvang van het vrijetijdsverkeer per auto. Op tweede kerstdag jl. werd dit weer eens duidelijk toen de WinterEfteling zelfs het landelijk journaal en de kranten haalde doordat de toeloop zo groot was. Terwijl de parkeerplaatsen op die dag al bomvol stonden bleven de bezoekers toestromen waardoor er mensen zelfs zonder bezoek aan het park moesten terugkeren naar huis. Al in 1999 stelde de Tweede Kamer naar aanleiding van het NBT-rapport “Attractiepunten in Nederland” de vraag aan de regering in hoeverre de steeds moeilijker wordende bereikbaarheid van Nederlandse pretparken en toeristische attracties economische schade zou kunnen opleveren voor onze toeristische sector.

Niet alleen voor toeristische attracties is bereikbaarheid een probleem, want voor het mobiliteitsbeleid zijn binnen het vrijetijdsverkeer diverse zogenoemde **doelgroepen**

¹ In een interview met de Elsevier (nr 50-51, 16 dec. 2000, p.8-11) zegt minister Netelenbos hierover: “Bij de presentatie van het vervoersplan heb ik gezegd: “De auto mag. Mobiliteit is fun.” Nou, zoiets mag niet in domineesland. Maar ik ben een onvergetelijke cultuuroptimist.”.

te onderscheiden. Doelgroepen **op basis van reismotieven** in de vrije tijd zijn bijvoorbeeld te onderscheiden naar: sport, attractieparken, verblijfsrecreatie (vakantie), natuur- en bosgebieden, historische binnensteden en dorpen, recreatief winkelen (“funshoppen”), sociale bezoeken en het combineren van taken (waarin vrijetijdsactiviteiten gecombineerd worden met minimaal 8 uur huishoudelijke zorg en minimaal 12 uur betaald werk of onderwijs).

Een andere indeling van doelgroepen en mobiliteit in de vrije tijd is gebaseerd op de **herkomst** en de **bestemming** van de verplaatsing. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden naar verplaatsingen in de directe woonomgeving (een ommetje maken of een sportvereniging bezoeken), verplaatsingen binnen de eigen regio (bezoek aan een recreatieplas in de regio of een fietstocht op zondagmiddag), en verplaatsingen buiten de eigen regio.

Elk van deze doelgroepen kent specifieke **vraagkarakteristieken** als het gaat om mobiliteit. En op hun beurt bepalen deze vraagkenmerken voor een groot deel de voorkeuren voor de beschikbare vervoersmiddelen, de bereikbaarheidsproblemen voor de bestemmingen, maar ook de mogelijkheden om de modal split van de verplaatsingen te beïnvloeden. Zo is bijvoorbeeld aanbieden van openbaarvervoersmogelijkheden naar grootschalige publiekstrekkingen eenvoudiger te organiseren vanwege de concentratie van de vervoersstromen in tijd en ruimte. Voorbeelden hiervan zijn de inzet van (extra) bussen en treinen naar grote openbare evenementen en pretparken als de Efteling en het Land van Ooit. Een voorbeeld van beleid gericht op vrijetijdsactiviteiten dicht bij huis is een project van het ministerie van VWS voor de bridge-sport. Korte en langere verplaatsingen met sociale motieven, tot slot, zijn veel moeilijker “grijpbaar” doordat de herkomsten en bestemmingen diverser zijn. Alhoewel gegevens hierover wat gedateerd zijn, vindt beïnvloeding van deze verplaatsingen waarschijnlijk plaats via algemene maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer. Kortom, er bestaan geen allesomvattende oplossingen voor de sturing van vrijetijdsmobiliteit.

De problemen die veroorzaakt worden door het recreatieve (en sociale) autoverkeer worden het meest gevoeld op **lokaal en regionaal niveau**, en volgens de minister van Verkeer en Waterstaat moeten de problemen dan ook op dat bestuurlijke niveau aangepakt worden². Dit komt geheel overeen met de beleidslijn die sinds de **Planwet** (die voorziet in een opvolging van de systematiek van de Structuurschema's Verkeer en Vervoer (SVV en SVV II)) is ingezet. Hierbij gaat het mobiliteitsbeleid steeds meer lijken op de planstructuur in de ruimtelijke ordening, waarbij de nationale overheid de kaders aangeeft die door de provinciale en lokale overheden worden ingevuld. De grote lijnen zijn/worden vastgelegd in het zogenaamde Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP), welke wordt uitgewerkt in de Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen (PVVP's) die op hun beurt weer het kader vormen voor het gemeentelijk beleid. Het verschil tussen het NVVP en de structuurschema's is dat het NVVP in onderling overleg wordt samengesteld door de drie bestuurslagen (P.Peters, 1998b).

In de provincie Noord-Brabant, maar ook in de rest van Nederland, is met het er over eens dat meer asfalt niet de oplossing is voor de huidige mobiliteitsproblemen. In de diverse **Brabantse provinciale nota's** zoals *Brabant Uitgelijnd*, *Brabant Contrastrijk*, *Personenvervoer van Morgen* en natuurlijk het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan *Mobiel blijven!* (1998) wordt zelf uitdrukkelijk geschreven dat, ondanks de vrees dat Brabant minder bereikbaar wordt, er geen nieuwe wegen het bestaande net van rijks- en provinciale wegen toegevoegd worden, afgezien van enkele wegen die al in

² Speech van de minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw T. Netelenbos op het congres Vrije tijd, mobiliteit en leefbaarheid in Hoogeveen op woensdag 16 juni 1999 om 10.00 uur. Bron: <http://www.minvenw.nl/>

procedure of studie zijn en/of knelpunten waar het echt nodig is. Er moet dus gezocht worden naar andere oplossingen.

Aangezien in de vrije tijd een belangrijk deel van het totaal aantal verplaatsingen en (auto)kilometers wordt gemaakt, wil de provincie Noord-Brabant hier expliciet aandacht aan besteden in haar beleid. De provincie wil (per doelgroep) een visie opstellen ten aanzien van vrijetijdsverkeer. Ook wil de provincie aan de hand van criteria beleidsprioriteiten hierbij kunnen aangeven. Aangezien het de Provincie ontbreekt aan voldoende kennis van sociaal- en toeristisch-recreatief verkeer in het algemeen, en aan beïnvloedingsstrategieën van autogebruik daarin in het bijzonder, wil zij middels literatuuronderzoek diverse kennisvragen beantwoord zien. Dit rapport is het resultaat daarvan. De doelstelling van dit literatuuronderzoek bestaat dan ook uit twee delen:

Ten eerste dient de **bestaande kennis op het gebied van sociaal en toeristisch-recreatief verkeer** geïnventariseerd te worden. Het gaat hier om kennis van de relatie tussen vervoermiddelkeuzes aan de ene, en reismotieven, -afstanden en -frequenties aan de andere kant. Daarnaast is er kennis nodig met betrekking tot te verwachten ontwikkelingen in de toekomst en mogelijke beleids- en beïnvloedingsstrategieën om (toenemend) autogebruik in vrijetijdsverkeer om te buigen ten gunste van andere vervoerswijzen. Hierbij moet, waar mogelijk, ingegaan worden op de verschillen tussen de genoemde doelgroepen. Deze inventarisatie dient zowel bestaande literatuur als ervaringen met lopende projecten op dit gebied te omvatten. In dit basisdocument (deel B van het rapport “Sociaal en toeristisch-recreatief verkeer in Noord-Brabant”) wordt een overzicht gegeven van deze inventarisatie.

Het tweede doel van dit onderzoek is gericht op het beantwoorden van zoveel mogelijk **kennisvragen die bij de provincie met betrekking tot sociaal en toeristisch-recreatief verkeer leven**. Deze antwoorden dienen gebaseerd te zijn op de eerder gemaakte inventarisatie van kennis. Er zijn diverse kennisvragen geformuleerd naar aanleiding van een door de Provincie Noord-Brabant georganiseerde startbijeenkomst (dd. 7 juni 2000). Het gaat hier met name om de volgende vragen:

1. Is vrijetijdsmobiliteit een probleem, en zo ja waarom?
2. Wat zijn de wensen, behoeften en belangen van individuele reizigers?
3. Welke motieven in het sociaal en toeristisch recreatief verkeer genereren veel autokilometers? Geldt dit ook voor de toekomst?
4. Wat zijn de activiteiten naar frequentie, timing en motief?
5. 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?
6. 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?
7. Welke kwantificeerbare doelstellingen zijn haalbaar?
8. Is er behoefte aan beleid dat zich specifiek richt op sociaal en toeristisch-recreatief verkeer, of zijn algemene verkeers- en vervoersmaatregelen voldoende?

Daarnaast zijn er in de loop van het onderzoek nog kennisvragen toegevoegd:

1. Zijn er verschillen in de modal split tussen verplaatsingen van de eigen bevolking en vrijetijdsverkeer dat van buitenaf de provincie binnenkomt (dit laatste is vooral van belang voor beleid gericht op het verbeteren van de aantrekkingskracht van Noord-Brabant als toeristische provincie). En moeten er voor deze verplaatsingen verschillende maatregelen ontwikkeld worden?

2. 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?
3. 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 vrijetijd terug te dringen?
4. Welke rol speelt actuele informatie over bereikbaarheid in de vervoermiddelkeuze (bijvoorbeeld: files en wachttijden)?
5. 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 het hoofdrapport (deel A) van dit rapport wordt antwoord gegeven op deze vragen. Daarnaast wordt er in dit deel een uitgebreide samenvatting van de kennisinventarisatie gegeven en worden er op basis van deze inventarisatie conclusies en aanbevelingen geformuleerd die relevant zijn voor de provincie Noord-Brabant.

1.2 Beleidskader

Zoals gezegd is de doelstelling van dit rapport om een zo volledig mogelijk overzicht te geven van de beschikbare kennis op het gebied van sociaal en toeristisch-recreatief verkeer. Aangezien deze inventarisatie gemaakt wordt ten behoeve van de ontwikkeling van provinciaal beleid in Noord-Brabant kan een kort overzicht van de relevante beleidsnota's op dit gebied niet ontbreken. In deze paragraaf wordt daarom een korte samenvatting gegeven van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) van Noord-Brabant en het ruimtelijk beleid van de provincie. Uiteraard zijn er meer nota's die raakvlakken hebben met het verkeers- en vervoersbeleid (het PVVP Noord-Brabant wordt bijvoorbeeld begeleid door diverse deelnota's en achtergrondnotities), maar de belangrijkste onderwerpen komen steeds naar voren in de genoemde te bespreken nota's.

Van A naar Beter. Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020 (NVVP; Beleidsvoornemen - Deel A, B en C (2000)); onderstaande samenvatting uit Beleidsvoornemen - Samenvatting

Het **Nationaal Verkeers- en Vervoersplan** (NVVP; Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2000) is de opvolger van het thans geldende Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Het NVVP geeft een antwoord op de vraag hoe de komende jaren moet worden omgegaan met mobiliteit, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De doelstelling van het NVVP luidt: "Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoersysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel." Deze hoofddoelstelling is in het NVVP vertaald in doelen voor bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Er zijn geen doelstellingen meer voor vervoermiddelkeuzes zoals die in het SVV-II; ook wordt de groei van het gemotoriseerd verkeer niet meer aan een maximum gebonden. Met andere woorden: mobiliteit moet weer mogen, er wordt alleen zoveel mogelijk naar gestreefd naar een vermindering van de nadelige gevolgen van de mobiliteitsgroei.

Nieuwe inzichten over de rol van reizigers, weggebruikers, verladers en vervoerders bij het zoeken naar oplossingen en de noodzaak om deze oplossingen ook bestuurlijk dichterbij de burger te brengen via decentralisatie van middelen en bevoegdheden zijn de belangrijkste aanleidingen geweest voor een nieuw verkeers- en vervoersbeleid. **Oplossingen worden vooral in technische en ICT-ontwikkelingen gezocht:**

- Betere benutting van weg, spoor en water: door maatregelen als toerritdosing, management van incidenten en informatievoorziening tijdens de rit dragen

hieraan bij; op termijn bieden ook compact rijden³, flexibele rijstrookindeling en automatische voertuiggeleiding perspectief;

- Waar ondanks betere benutting knelpunten blijven bestaan worden reserveringen voor uitbreiding van de infrastructuur gemaakt - waar mogelijk langs bestaande tracés; en
- Gebruik van de derde dimensie waarbij vervoer van goederen ondergronds plaatsvindt.

Daarnaast wordt er ingezet op **mobilitéitsmanagement**. Dit is een pakket van maatregelen om optimaal gebruik te maken van bestaande infrastructuur en om de bereikbaarheid per fiets en OV te verbeteren. Mobilitéitsmanagement wordt vooral ingezet door regionale en lokale overheden en omvat de volgende instrumenten:

- Locatiebeleid, waarbij er aandacht is voor de situering van woonwijken en bedrijven in relatie tot het verkeers- en vervoersbeleid en bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets;
- Parkeerbeleid waarbij ingezet wordt op meer regionale afstemming;
- Vervoersmanagement: in aansluiting bij zorg voor arbeidsomstandigheden en milieu wordt gebruik van de fiets, OV en carpoolen, flextijden en telewerktoepassingen bij bedrijven bevorderd;
- Fietsbeleid, waarin vooral aandacht is voor verbetering van doorgaande routes en stallingen om de gebruik van de fiets vooral voor korte ritten te bevorderen;
- Bevordering van transportpreventie en -efficiëntie waardoor producten met minder vervoer op de plaats van bestemming komen; en
- Verbetering van de stedelijke distributie van goederen.

Tot slot wordt veel aandacht besteed aan de **rol van het openbaar vervoer** dat met name de steden bereikbaar en vitaal moet houden. Daarnaast wordt het OV een belangrijke sociale rol toegekend vanwege het feit dat iedereen vervoer nodig heeft om niet buitengesloten te worden van sociale en economische activiteiten.

Ketenmobiliteit is het sleutelwoord bij deze benadering: de reis wordt afgelegd met meerdere vervoermiddelen, waaronder de auto, de fiets en het openbaar vervoer, en deze modaliteiten moeten goed op elkaar aansluiten.

Ten aanzien van **veiligheid** heeft het NVVP de ambitieuze doelstelling voor 2010 een reductie van het aantal verkeersdoden en -gewonden te realiseren van 25% ten opzichte van het huidige niveau. Ten aanzien van de **overige leefbaarheid** moet daarnaast het vervoer schoner, stiller en zuiniger, en moet het landschap minder versnipperd worden.

In het NVVP wordt *geen expliciete aandacht besteed aan* (kenmerken of specifieke maatregelen voor) **sociaal en toeristisch-recreatief verkeer**.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan Noord-Brabant (PVVP) *Mobiel blijven!* (mei 1998)
Het **PVVP Noord-Brabant** stelt dat voor de moderne samenleving als de Nederlandse mobiliteit een groot goed is. Echter door de huidige (en groeiende) omvang van het autoverkeer komt de **bereikbaarheid** van Noord-Brabant in gevaar; daarnaast staan de **leefbaarheid** en **verkeersveiligheid** in Noord-Brabant op de tocht. Jaarlijks vallen er in de provincie bijvoorbeeld ruim 250 dodelijke slachtoffers en raken ruim 7500 mensen gewond in het verkeer. Als het beleid niet verandert, wordt verwacht dat het aantal autokilometers binnen Noord-Brabant in de periode 1990-2010 met meer dan de helft zal toenemen hetgeen tot ernstige fileproblemen op het hoofdwegennet en stedelijke invalswegen zal leiden.

Uitgangspunt van het PVVP is, dat het voor de economische toekomst van Noord-Brabant belangrijk is dat de provincie goed bereikbaar blijft, een aantrekkelijke

³ Compact rijden in en om de grote steden: van 2 brede worden 3 smallere rijstroken gemaakt in combinatie met een verlaging van de maximumsnelheid; daarnaast kunnen treinen door de verbetering van het spoorwegbeveiligingssysteem korter op elkaar gaan rijden.

leefomgeving heeft en een goed maatschappelijk en cultureel klimaat biedt. Vanuit een 'duurzaam ontwikkelingsperspectief' wordt er ingezet op een 'brede aanpak', met als hoofdpunten:

- Activiteiten als wonen, werken en recreëren worden zodanig georganiseerd dat onnodige verplaatsingen zoveel mogelijk voorkomen worden, en dat gebruik van openbaar vervoer en de fiets optimale kansen krijgt;
- Technologische en vernieuwende toepassingen in het personen- en goederenvervoer worden gestimuleerd;
- Alternatieve vormen van personenvervoer zoals de fiets en het openbaarvervoer worden aantrekkelijker gemaakt; er wordt in het PVVP bijvoorbeeld een bedrag van Fl. 10 miljoen gereserveerd voor voorbeeldfietsroutes;
- De schaarse infrastructuur wordt beter benut en de mobiliteit wordt anders georganiseerd;
- Alternatieve vormen van goederenvervoer, bijvoorbeeld via water, spoor en buis, worden gestimuleerd; en
- Waar het echt nodig is, wordt de wegenstructuur selectief uitgebreid.

Volgens het PVVP Noord-Brabant wordt bijna 60% van alle personenkilometers en meer dan 45% van het totaal aantal autokilometers afgelegd t.b.v. sociaal en toeristisch-recreatieve doeleinden. ***De provincie wil daarom specifiek aandacht besteden aan sociaal en toeristisch-recreatief verkeer.*** Het PVVP noemt op dit gebied de volgende beleidsaccenten:

- Specifiek onderzoek dat ontbrekende gegevens met betrekking tot dit aandachtsveld moet opleveren⁴;
- Het scheppen van voorwaarden voor het beperken van de groei van de automobiliteit in het toeristisch recreatief verkeer d.m.v. ruimtelijke ordening; bij de toetsing van ruimtelijke plannen krijgt het toeristisch-recreatief verkeer expliciet aandacht;
- In overleg met de vier grote attractieparken (De Efteling, Autotron, Beekse Bergen en Het Land van Ooit) wordt er naar gestreefd een mobiliteitsplan voor deze parken op te stellen; ook het vervoer naar de jaarlijks georganiseerde grote evenementen dient onderdeel te worden van de draaiboeken van de organisatoren ervan;
- Ten aanzien van het vervoer naar verblijfsaccommodaties zoals campings en bungalowparken wil de provincie meewerken aan kansrijke initiatieven die het recreatief autoverkeer kunnen terugdringen en het gebruik van alternatieve vervoerwijzen bevorderen;
- Ten aanzien van sportaccommodaties nodigt de provincie gemeenten uit om met voorstellen voor pilot-projecten te komen gericht op vermijdbaar autoverkeer; hierbij gaat speciale aandacht uit naar keuzes voor nieuwe locaties en acties die vanuit de verkeersveiligheid gevoerd worden om het drankgebruik op sportaccommodaties te verminderen; en
- Samen met gemeenten, terreinbeheerders en horeca- en recreatieondernemers komen tot het behouden en zo mogelijk verbeteren van de landschappelijke en natuurwaarden in Noord-Brabant; hiertoe wordt o.a. gewerkt aan het verkeersluw maken van natuurgebieden, afgestemd op de Groene Hoofdstructuur van het streekplan en de aandachtsgebieden van het Gebiedsbericht Milieubeleid.

Ten aanzien van de **verkeersveiligheid**, tenslotte, is voor de planhorizon van het PVVP (2010) een landelijke (SVV-II)-taakstelling van toepassing: in 2010 moet het aantal dodelijke verkeersslachtoffers en opzichte van 1986 met 50% gedaald zijn en het aantal verkeersgewonden met 40%.

Brabant Uitgelijnd. Hoofdpijnen provinciaal ruimtelijk beleid (22 juni 2000a)

In mei 1998 is de provincie begonnen met de actualisering van haar ruimtelijk beleid. Dit interactieve traject draagt de naam *Over Ruimte Gesproken*, en in het kader is al

⁴ Het nu voorliggende rapport vormt een onderdeel van dit beleidspunt

eerder de debatvisie *Brabant Contrastrijk* (december 1999) verschenen. De Notitie *Brabant Uitgelijnd* vormt te volgende tussenstap.

Uit het interactief proces *Over Ruimte Gesproken* zijn negen kernkwaliteiten van Brabant naar boven gekomen. Deze kernkwaliteiten vertegenwoordigen samen het economisch, het ecologisch en het sociaal-cultureel **kapitaal van Brabant**.

Vanuit **economisch perspectief** is het zelfbewuste en dynamische bedrijfsleven dat veel werkgelegenheid biedt een kernkwaliteit. Ook de gunstige ligging en de vele goede verbindingen van Brabant maken onderdeel uit van het economisch kapitaal.

Tot het **ecologisch kapitaal** behoren het grote scala aan natuurlijke milieus, de open ruimten en de belangrijke watervoorraden van Noord-Brabant.

Sociaal-culturele kernkwaliteiten van Brabant zijn het veelzijdige en historierijke dorpen- en stedenlandschap, het gevarieerde woon- en leefklimaat en de vele recreatiemogelijkheden. De betrokken, ondernemende en goed opgeleide mensen en het sterke sociale en bestuurlijke netwerk maken eveneens deel uit van het sociaal-culturele kapitaal.

Uit het interactieve proces blijkt dat veel mensen hebben het gevoel dat deze kernkwaliteiten van Brabant door ruimtelijke ontwikkelingen worden bedreigd. Zij wijzen er op dat natuur, milieu en open ruimten in Brabant onder grote druk staan. Velen hebben de indruk dat de provincie langzaam dichtgroeit met gebouwen en wegen en dat alles op elkaar gaat lijken. Noord-Brabant krijgt 'Randstad-trekjes', vrezende zij. Ook de leefbaarheid in kleine kernen en in bepaalde stadswijken wordt steeds meer als een probleem ervaren. Daarnaast is de zorg geuit dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor nieuwe ontwikkelingen en vreest men voor het dichtslippen van de Brabantse wegen. Voor Telos – het Brabants Centrum voor Duurzaamheidsvraagstukken – is een belangrijke rol weggelegd om in de tijd te volgen in hoeverre de drie kapitalen zich evenwichtig ontwikkelen.

In de Notitie *Brabant Uitgelijnd* worden de volgende (voor recreatie en toerisme, sociale contacten en verkeer en vervoer relevante) voorstellen gedaan:

- Provinciale Staten zetten het beleid van concentratie van verstedelijking voort en wijzen hiertoe vier stedelijke regio's aan, die - globaal begrensd - op de ontwikkelingsschets zijn aangegeven.
- Door stimulering van het fietsgebruik en uitbreiding van het fietspadennetwerk kan vooral in de stedelijke regio's de bereikbaarheid bevorderd worden. In stad en stedelijke regio's dient een systeem van hoogwaardig openbaar vervoer gerealiseerd te worden, dat naadloos aansluit op andere vervoersvormen.
- Provinciale Staten vinden dat ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer sterker vervlochten moeten worden. Kernpunten hierbij zijn de ontwikkeling van het 'interregiospoor' en van bedrijventerreinen op multimodaal ontsloten locaties.
- In de centra van de stedelijke regio's wordt de traditionele stedelijke gezelligheid bevorderd. Recreatiemogelijkheden in wijken worden vergroot. Groenstructuren rond de steden bevorderen eveneens de recreatiemogelijkheden dicht bij huis. Voor nieuwe grote publiekstrekkingen, zoals centra voor vermaak en vertier met bijvoorbeeld kartbanen en megabioscopen, moet in de stedelijke regio's een plek worden gevonden.
- De provincie ziet in toerisme en recreatie een belangrijke economische drager van het landelijk gebied. Vooral in de extensiverings- en plafondgebieden (buiten de ecologische hoofdstructuur) en langs de rivieren zien wij groeimogelijkheden. Dit ook in samenhang met de dorpsgezelligheid. De provincie wil de verscheidenheid in recreatiemilieus in Brabant vergroten door per gebied verschillende accenten te leggen. Van belang is steeds dat met de recreatieve ontwikkelingen de natuur- en landschapswaarden behouden en versterkt worden.

Met de vervaardiging van een beleidsvisie toerisme en recreatie zal de provincie de gebiedsspecifieke accenten nader invullen.

- In het toeristisch-recreatieve kerngebied van Midden-Brabant dreigt overdruk. Voor de recreatie ligt de opgave hier dan ook veel minder in verdere uitbreiding van bestaande voorzieningen als wel in de verhoging van de gezamenlijke kwaliteit.
- De leefbaarheid in kleine kernen is een belangrijk aandachtspunt in ons sociaal beleid. Vanuit het ruimtelijk beleid zijn er slechts beperkte mogelijkheden hieraan een bijdrage te leveren. Voortdurende aandacht voor de sociale effecten van ruimtelijke plannen is hierbij een eerste vereiste. Voor Telos – het Brabants Centrum voor Duurzaamheidsvraagstukken – is in dit verband de belangrijke rol weggelegd om de ontwikkeling van het ‘sociale kapitaal’ in beeld te brengen.
- Provinciale Staten nodigen Gedeputeerde Staten uit voorstellen te ontwikkelen voor het bijeenbrengen van woon-, werk-, zorg- of recreatielocaties; dit met het oog op vergroting van de mogelijkheden van arbeidsparticipatie van mensen met een belangrijke zorgtaak.
- Provinciale Staten nodigen Gedeputeerde Staten uit voorstellen te ontwikkelen voor de bevordering van dorp- en wijkservicecentra voor ouderen.

(Ont)Spannend Brabant. Beleidskader Toerisme en Recreatie (2000b)

De toeristisch-recreatieve (T&R) sector neemt in de **economische structuur van Noord-Brabant** een prominente plaats in. De sector genereert belangrijke verdiensten en verschaft aan velen een werkplek. Daarnaast dragen T&R activiteiten bij aan de verhoging van het **welzijn** van mensen. Tenslotte draagt een goed T&R imago bij aan het **beeld van de provincie** als goede plek om te wonen en te werken. Kortom: voor de provincie Noord-Brabant zijn T&R een waardevolle economische sector die het waard is om gezond te houden.

In *(Ont)Spannend Brabant* worden **recreatiemilieus** opgevat als de “onmoetingsplaats” tussen toeristisch-recreatieve aanbod en de vraag. Uit de matching tussen vraag en aanbod blijkt dan vervolgens op welke knelpunten het beleid zich moet richten, en welke ontwikkelingskansen er benut zouden kunnen worden. Hierbij kiest de provincie voor het devies van **kwalitatieve groei**: er moet ingestoken worden op de kwaliteitsverbetering van het bestaande product en op de vergroting van de productdifferentiatie in de sector. Deze keuze is mede gebaseerd op de trend waarbij consumenten kritischer en veeleisender worden, vaker hun eigen T&R product willen samenstellen, en waarbij de consument een mix wil van “snelle” en avontuurlijke vormen van T&R in afwisseling met “vertragende” en rustgevende activiteiten.

Een keuze wordt ook gemaakt voor een heldere presentatie van de **toeristische merknaam “Brabant”**, een merknaam die garant moet staan voor gastvrijheid, gemoedelijkheid, Bourgondisch leven, rust en natuur, mooie wandel- en fietsgebieden en gezellige dorpen en stadjes. De hoofdlijnen van het provinciale beleid richten zich op de volgende inspanningen:

- Een compleet aanbod van recreatiemilieus over geheel Brabant: “dorpse gezelligheid”, “buitenrecreatie”, “bewegingsrecreatie”, “natuurgerichte recreatie”, “toervaren”, “vertier”, “spanning en uitdaging”, “stedelijke gezelligheid”, “verwennerij”, “groepsverblijf”, “einde van de wereld”, “onze buurt buiten” en “recreatief verblijf als uitvalsbasis”;
- Stimulering van cultuurtoerisme;
- Stimulering van grensoverschrijdende activiteiten en projecten; T&R activiteiten die de grens met Vlaanderen overschrijden kunnen een extra aantrekkelijke dimensie geven aan Brabant als toeristisch product;
- Bevordering van een goed georganiseerde en professionele sector: ketensamenwerking, ICT en verregaande samenwerking en belangenbehartiging;
- Brede inzet van het Brabants Bureau voor Toerisme (BBT): inzetten op innovatieve productontwikkeling en planmatige, provinciale marketing en promotie; adviesfunctie naar de provincie toe; coördinerende rol op het gebied

van routestructuren; adequate monitoring van T&R cijfermateriaal; intermediair tussen de nieuwe landelijke Stichting Toerisme en Recreatie Nederland (TRN) en de Regio VVV's.

Bij dit alles geeft de provinciale nota aan dat er specifiek aandacht geschonken zal worden aan de **beheersing van de T&R mobiliteit**. Hierbij wordt met name gedacht wordt aan vormen van collectief vervoer in aanvulling op het bestaande openbaar vervoer. De provincie wil het T&R bedrijfsleven stimuleren in het opstellen van vervoers- en mobiliteitsplannen en hierbij een helpende hand uitsteken bij de uitwerking ervan. Tot slot zal er veel aandacht uitgaan naar een betere balans tussen T&R activiteiten en het kwetsbare milieu. De provincie neemt in dit geheel de volgende **rollen** op zich: initiërend, stimulerend, coördinerend, voorwaardenscheppend (ook ruimtelijk via het planologisch instrumentarium), faciliterend (financieel) en regisserend (met name ook bij de Reconstructieplannen). Bij dit alles wordt een **gebiedsgerichte aanpak** gekozen, waarbij met name de **Reconstructie Zandgronden** als een uitgelezen kans wordt gezien om op praktische wijze de gewenste T&R gebiedsverschillen in Brabant te versterken.

1.3 Definities

In dit rapport worden de volgende definities gehanteerd:

- Vrije tijd: alle tijd die niet wordt besteed aan verplichtingen om het bestaan in ruime zin te garanderen (Peeters et al., 1992); activiteiten die niet worden uitgevoerd om een eigen inkomen te verwerven, een huishouden te voeren, zichzelf te verzorgen e.d. (MuConsult, 1997);
- Mobiliteit: het (zich) met een vervoermiddel verplaatsen van personen tussen herkomst- en bestemmingslocaties; mobiliteit is een afgeleide van vervoersbehoeften die ontstaan door de ruimtelijke spreiding van activiteiten (Maartens, 2000); in kwantitatieve zin vermenigvuldigt men het aantal voertuigen met de gemiddelde afstand die een voertuig aflegt OF de door personen afgelegde verplaatsingen met de afstand waarover die verplaatsingen worden afgelegd voor een bepaalde tijdseenheid (bijvoorbeeld een jaar; De Graaf, 199a);
- Sociaal verkeer: verkeer met als uitsluitend motief het leggen en onderhouden van sociale contacten; het gaat hierbij met name om de motieven familie en kennissenbezoek (visite, logeren); feitelijk hoort een deel van bijvoorbeeld café-bezoek hier ook onder (Asseldonk et al., 1994), maar dat valt in dit onderzoek onder toeristisch-recreatieve verplaatsingen (zie hierna); in het PVVP Noord-Brabant worden ook mantelzorg, huishoudelijke taken en participatie in vrijwilligerswerk expliciet genoemd als onderdeel van sociaal verkeer;
- Toeristisch-recreatief verkeer: alle verplaatsingen die gemaakt worden voor toeristisch-recreatieve doeleinden zoals rondrijden, sportieve activiteiten, bezoeken van attracties, recreatief winkelen, uitgaan, verenigingsactiviteiten etc. (in navolging van het PvA van de provincie Noord-Brabant);

Vrijetijdsverkeer:	alle verkeer dat gegenereerd wordt door activiteiten, die niet nodig zijn om het dagelijks bestaan te garanderen. Daaronder vallen dus sociaal en toeristisch-recreatief verkeer, (definitie zoals gehanteerd in de <i>Plaatsbepaling vrijetijdsverkeer Ministerie van Verkeer en Waterstaat</i> (januari 2000) en het PvA van de provincie Noord-Brabant); in het nu voorliggende rapport worden de begrippen vrijetijdsverkeer en “sociaal en toeristisch-recreatief verkeer” aan elkaar gelijk gesteld;
Bereikbaarheid:	de mate waarin het mogelijk is met een bepaald vervoermiddel binnen een acceptabele tijd bij of in een bestemming te komen (Dijkhuis en Schrauwen, 1991);
Toegankelijkheid	de mate waarin het mogelijk is met een bepaald vervoermiddel in de verschillende deelgebieden door te dringen (Dijkhuis en Schrauwen, 1991).

2 MOBILITEIT IN DE VRIJE TIJD: OMVANG EN PROBLEMEN

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de huidige omvang van mobiliteit in het algemeen en van vrijetijds mobiliteit in het bijzonder. Daarna wordt aandacht besteed aan de problemen die met deze mobiliteit samenhangen.

2.1 De mobiliteit van Nederlanders

De mobiliteit van de Nederlanders is de afgelopen jaren flink toegenomen. Legde de gemiddelde Nederlander in 1986 nog geen 35 kilometer per dag af, in 1998 was dat al bijna 39 kilometer, een toename van bijna 14% in 12 jaar (zie tabel 2.1). In 1998 werd ruim 15 van de bijna 39 kilometer afgelegd voor **woon-werk verkeer, zakelijke bezoeken en onderwijs**. De overige kilometers bestonden voor een belangrijk deel uit “vrijetijdskilometers” waarvan in elk geval gemiddeld 8,0 kilometer per dag aan sociale motieven (**visite en logeren**) en 6,4 kilometer voor **recreatieve doeleinden** zoals ontspanning, sport, toeren en wandelen⁵. Aangezien deze cijfers exclusief vakanties zijn, kan gesteld worden dat vrijetijdsverkeer ruim de helft van het aantal verplaatsingskilometers in Nederland voor zijn rekening neemt. Diverse bronnen melden echter dat, vergeleken met het woon-werkverkeer, de automobilititeit van het vrijetijdsverkeer in de periode 1985-1994 iets minder is toegenomen, maar dat dit in de toekomst door vergrijzing zou kunnen gaan veranderen (Blom en Sahebdiën, z.j.)

Tabel 2.1 Kerncijfer mobiliteit in Nederland naar jaar, vervoerswijze en motief

	1986	1988	1990	1992	1994	1996	1997	1998
VERVOERSWIJZEN								
Auto (bestuurder)	16,5	18,0	18,5	18,7	18,3	19,4	19,7	20,0
Auto (passagier)	8,4	8,3	8,3	8,4	8,7	8,5	8,7	8,4
Trein	2,4	2,6	3,1	3,9	3,6	3,6	3,9	4,0
Bus/Tram/Metro	1,6	1,5	1,4	1,8	1,6	1,6	1,6	1,6
Bromfiets	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Fiets	3,1	3,0	3,3	3,2	3,2	3,1	3,3	3,1
Lopen	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	0,9	0,9	0,9
Overig	0,9	0,9	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
MOTIEF								
Van en naar werk	7,5	8,5	8,4	9,2	8,7	9,4	9,6	10,1
Zakelijk bezoek	3,7	3,6	3,8	3,9	3,2	3,2	3,4	3,3
Visite/logeren	7,8	7,9	8,6	8,6	7,9	8,0	8,1	8,0
Winkelen	3,9	4,1	3,9	4,2	4,1	4,1	4,3	4,3
Onderwijs	2,0	1,9	2,0	2,0	2,0	1,9	2,0	1,9
Ontspanning/sport	3,5	3,7	4,0	4,2	4,8	4,9	5,2	5,1
Toeren/wandelen	2,2	1,9	1,8	1,7	1,8	1,4	1,4	1,3
Overig	3,5	4,0	4,0	4,1	4,7	5,2	5,2	5,0
Totaal	34,2	35,7	36,5	37,8	37,3	38,1	39,1	38,9

Afgelegde afstand per persoon per dag (in km); Exclusief de mobiliteit van personen jonger dan 12 jaar, mobiliteit van tehuisbewoners en vakantiemobiliteit; Inclusief veelvuldige verplaatsingen

Cijfers 1986-1994 berekend met het weegmodel dat vanaf 1995 voor het Onderzoek Verplaatsingsgedrag gehanteerd is

Bron: CBS (1999)

⁵ De categorie “winkelen” in tabel 2.1 bevat ook de afgelegde kilometers t.b.v. het zogenoemde “recreatief winkelen” of “funshoppen”; daarnaast zal een deel van de kilometers onder het motief “overig” gemaakt worden voor bijvoorbeeld het spelen bij vriendjes, of het wegbrengen van kinderen (naar bijvoorbeeld verenigingen).

Een belangrijk deel van de dagelijkse kilometers wordt afgelegd per **auto** (als bestuurder of als passagier). In 1998 ging het om 26,3 van de bijna 36 kilometer (73,5%)⁶. In Tabel 2.2 zijn de afgelegde kilometers in 1998 uitgesplitst naar **vervoerswijzen en motief**. Hieruit blijkt dat voor zowel werk-(woon-werk en zakelijk) als voor vrijetijdsactiviteiten (visite/logeren, ontspanning/sport en toeren/wandelen), ruim driekwart van de kilometers per auto wordt afgelegd (78,9% voor werk- en 75,4% voor vrijetijdsactiviteiten). In de **provincie Noord-Brabant** (zie tabel 2.3) liggen deze percentages nog hoger, namelijk 82,6% voor werk- en 75,8% voor vrijetijdsverplaatsingen. Er is echter een belangrijk verschil in de verhouding tussen “auto als bestuurder” en “auto als passagier”. Voor werkgerelateerde activiteiten wordt landelijk slechts 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** is veel hoger als verplaatsingen sociale of toeristisch-recreatieve motieven hebben⁷. Echter, binnen het vrijetijdsverkeer was in het verleden een dalende trend waarneembaar in het aandeel van “auto als passagier” (tussen 1985-1994 daalde het aandeel auto-passagier met 6% (Meurs en Kalfs, 1995 ; Blom en Sahebdiën, z.j.). In hoeverre deze trend zich heeft doorgezet en/of zal doorzetten is niet bekend.

Tabel 2.2 Afgelegde afstand per persoon per dag (in km) naar motief en vervoerswijze (Nederlanders in 1998)

	Auto (best.)	Auto (pass.)	Trein	B/T/M	Brom- fiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
MOTIEF									
Van en naar werk	5,39	0,90	1,02	0,35	0,08	0,38	0,06	0,15	8,35
Zakelijk bezoek	2,18	0,29	0,19	0,02	0,01	0,04	0,02	0,02	2,76
Visite/logeren	3,17	3,15	0,67	0,18	0,03	0,31	0,07	0,07	7,65
Winkelen	1,71	1,17	0,21	0,17	0,02	0,50	0,19	0,04	4,02
Onderwijs	0,22	0,21	0,54	0,36	0,03	0,43	0,07	0,05	1,90
Ontspanning/sport	1,67	1,95	0,46	0,17	0,02	0,39	0,10	0,18	4,95
Toeren/wandelen	0,25	0,24	0,06	0,02	0,01	0,32	0,26	0,07	1,23
Overig	2,38	1,40	0,35	0,13	0,01	0,31	0,09	0,09	4,76
Totaal	16,95	9,30	3,50	1,39	0,21	2,89	0,86	0,66	35,80

Inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: CBS (1999)

Met betrekking tot de alternatieven voor de auto valt in tabel 2.2 op dat het **openbaar vervoer** (trein, bus, tram en metro) relatief gezien iets belangrijker is voor werkgerelateerde verplaatsingen (14,2% vs. 11,3%) terwijl de **fiets** relatief meer verplaatsingskilometers genereert voor de genoemde vrijetijdsactiviteiten (7,4% vs. 3,8%).

Vergelijken we de dagelijkse mobiliteit van de Brabantse bevolking (tabel 2.3) met de rest van Nederland (tabel 2.2), dan blijkt dat de provincie maar weinig afwijkt van het Nederlands gemiddelde. De totale afgelegde afstand in de provincie ligt bijna 1,5 kilometer per dag lager. Het totaal aantal **autokilometers**, daarentegen is nagenoeg gelijk (26,25 landelijk tegen 26,12 in Noord-Brabant). Echter, de verhouding tussen “auto als bestuurder” en “auto als passagier” is, zoals al eerder bleek, iets ongunstiger (16,95/9,30 landelijk tegen 17,13/8,99 in Noord-Brabant). Met andere woorden, de bezettingsgraad van auto's in Noord-Brabant ligt onder het landelijk gemiddelde.

⁶ Volgens tabel 2.1 wordt in 1998 38,9 km p.p.d. afgelegd (worden de kms per motief of per vervoermiddel opgeteld komt men slechts tot 38,0 km), en volgens tabel 2.2 is dit slechts 35,8 km p.p.d. Deze inconsistentie komt voort uit de CBS (1999) publicatie; wij kunnen hiervoor geen verklaring geven.

⁷ Volgens de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2000) werd bij een pilot-onderzoek “Monitoring sociaal-recreatieve verplaatsingen” gevonden dat 42,8% van de sociaal-recreatieve verplaatsingen alleen werd afgelegd en 36,3% met z'n tweeën. Er kon echter geen vergelijking gemaakt worden met de OVG-publicatie uit 1998.

Tabel 2.3 Afgelegde afstand per persoon per dag (in km) naar motief en vervoerswijze voor de inwoners van de provincie Noord-Brabant in 1998

	Auto (best.)	Auto (pass.)	Trein	B/T/M	Brom- fiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
MOTIEF									
Van en naar werk	5,94	1,20	0,71	0,19	0,08	0,59	0,04	0,14	8,89
Zakelijk bezoek	1,90	0,15	0,12	0,01	0,00	0,03	0,00	0,03	2,23
Visite/logeren	2,94	2,82	0,56	0,12	0,04	0,39	0,07	0,05	7,00
Winkelen	1,79	1,16	0,22	0,11	0,02	0,48	0,15	0,03	3,96
Onderwijs	0,25	0,21	0,51	0,31	0,04	0,45	0,07	0,05	1,89
Ontspanning/sport	1,65	1,89	0,38	0,12	0,02	0,40	0,09	0,15	4,71
Toeren/wandelen	0,27	0,25	0,03	0,00	0,01	0,37	0,23	0,08	1,24
Overig	2,38	1,32	0,27	0,06	0,01	0,28	0,08	0,05	4,46
Totaal	17,13	8,99	2,79	0,92	0,23	2,99	0,75	0,58	34,39

Inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: CBS (1999)

Het lagere aantal kilometers per persoon per dag in de provincie Noord Brabant (ten opzichte van het landelijk gemiddelde) is voornamelijk toe te schrijven aan een lager aantal kilometers voor vrijetijdsactiviteiten: landelijk wordt voor visite/logeren, ontspanning/sport en toeren/wandelen 13, 83 kilometer per dag afgelegd; in de provincie Noord-Brabant is dit 12,95 (voor woon-werk, zakelijk en school verkeer wordt zowel landelijk als in de provincie 13.01 kilometer per persoon per dag afgelegd).

2.2 Problemen rond sociaal en recreatief-toeristische (auto) mobiliteit

Problemen rond (de omvang van) sociaal en toeristisch-recreatief (auto)verkeer zijn een verminderde **bereikbaarheid** van de voorzieningen enerzijds en een aantasting van het **milieu** anderzijds (K. Peters, 1998). Kortom, een te grote automobilititeit in de vrije tijd tast de duurzaamheid en de bereikbaarheid en daarmee de **leefbaarheid** van regio's aan. Daarnaast vormt ook de kans op **verkeersongevallen** een aandachtspunt als het gaat om de effecten van vrijetijds mobiliteit op de leefbaarheid. In deze paragraaf zullen deze schaduwzijden van (auto) mobiliteit in de vrije tijd belicht worden. Tot slot zal een kort overzicht gegeven worden van de problemen zoals die zich in de provincie Noord-Brabant rond vrijetijdsverkeer voordoen.

2.2.1 Duurzaamheid en bereikbaarheid

In 1976 bracht het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) in opdracht van de regering een rapport uit dat inging op de manieren waarop het autogebruik in Nederland beperkt zou kunnen worden. Na herlezing van dit rapport komt Peter Peters (1998a) tot de conclusie dat er in de afgelopen twintig jaar weinig veranderd is in de opsomming van de problemen die autoverkeer met zich meebrengt. "Het toenemend autobezit en -gebruik leidden tot ruimtebeslag als gevolg van de aanleg van wegen en parkeerruimte, luchtverontreiniging, bodemvervuiling door lood, geluidshinder, energie- en metaalverbruik, een stijgend aantal verkeersslachtoffers en een achterstand in mobiliteit voor mensen die niet over een auto beschikken" (P. Peters, 1998a, p. 42). Waarschijnlijk is de bodemvervuiling door lood inmiddels verminderd door de invoering van loodvrije benzine en is het maatschappelijk debat minder gericht op de mogelijke achterstand van mensen zonder auto, maar in de kern is de genoemde opsomming inderdaad nog steeds actueel waar het gaat om de algemene negatieve gevolgen van automobilititeit in de huidige omvang. Om het lijstje compleet

te maken zouden de verstoring van flora en fauna en de CO₂-uitstoot (in het kader van het versterkte broeikaseffect) hieraan toegevoegd kunnen worden.

Kort samengevat komen de bovengenoemde nadelen van het autogebruik neer op problemen rond **duurzaamheid** voor het milieu en de samenleving. Naast duurzaamheid heeft het (toenemend) autogebruik ook gevolgen voor de **bereikbaarheid** van voorzieningen. Deze problemen komen tot uiting in congestieverschijnselen, parkeerdruk en files (K. Peters, 1998).

Net als bij woon-werkverkeer komen congestieverschijnselen in het vrijetijdsverkeer niet zozeer voort uit de absolute omvang van de (auto)mobiliteit als wel door het feit dat mensen vaak op hetzelfde moment zich naar dezelfde bestemming over dezelfde wegen willen verplaatsen. Echter, de piekperiodes voor vrijetijdsverkeer liggen meestal op andere momenten van de dag, de week en/of het jaar dan die voor vrijetijdsverkeer. Voor **sociale verplaatsingen** zijn de verplaatsingskilometers per persoon per dag van de week weergegeven in Tabel 2.4. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat veruit de meeste kilometers voor dit motief worden afgelegd op **zaterdag en zondag**.

Tabel 2.4 Afgelegde afstand (in km) naar dag van de week en hoofdvervoerswijze voor het motief visite/logeren in 1998

	Auto (best.) %	Auto (pass.)	Trein	B/T/M	Brom- fiets	Fiets	Lopen	Overig	Gem. p.p.p.d. Abs.
DAG									
Zondag	38,1	50,6	5,1	1,0	0,2	3,1	0,9	1,0	14,41
Maandag	43,4	37,3	7,6	3,1	0,7	6,1	1,3	0,5	4,20
Dinsdag	44,7	28,5	14,2	3,1	0,6	5,4	1,3	1,4	4,67
Woensdag	44,6	35,1	10,4	2,9	0,4	4,8	0,9	0,8	5,82
Donderdag	44,6	35,6	9,1	2,9	0,6	5,0	1,1	1,0	5,41
Vrijdag	40,6	35,1	15,1	3,0	0,3	4,1	1,0	0,8	6,92
Zaterdag	41,2	44,9	7,0	2,0	0,3	3,2	0,7	0,8	12,10
Totaal	41,5	41,1	8,8	2,3	0,4	4,1	0,9	0,9	7,65

Nb. Deze cijfers hebben betrekking op alle inwoners van Nederland, en zijn niet specifiek voor Noord-Brabant
Inclusief veelvuldige verplaatsingen

Bron: CBS (1999)

Ook voor **recreatieve dagtochten** zijn **zaterdagen en zon- en feestdagen** bij uitstek de piekdagen (zie tabel 2.5). Van alle waargenomen uitstapjes vindt 43% plaats op één van deze dagen (CBS, 1997). **Sport**, daarentegen, zal ook in belangrijke mate plaatsvinden op doordeweekse dagen (hiervoor zijn geen cijfers beschikbaar). Het verschil met woon-werkverplaatsingen uit zich hier in het tijdstip van de dag: sport vindt meer in de **avonduren** (na 6 uur) plaats.

De spreiding van dagtochten over de dag wordt bepaald door het tijdstip van vertrek en het tijdstip van terugkomst (CBS, 1997). Van alle waargenomen dagtochten in 1995/96 begon circa een kwart voor 12.00 uur 's ochtends, de helft voor 15.00 uur en driekwart voor 19.00 uur 's avonds. Ongeveer één-derde van de recreanten was voor 17.00 uur terug, de helft voor 19.00 uur en driekwart voor 23.00 uur. Er blijken twee pieken te zijn: een **grote piek rond 15.00 uur** en een **kleinere rond 8 en 9 uur 's avonds**. Nederland eet nog steeds om zes uur; tussen 6 en 7 uur 's avonds zijn maar weinig dagrecreanten onderweg. Tot slot concludeert het dagtochtonderzoek van 1995/'96 (CBS, 1997) dat het tijds patroon van de dagrecreant, ondanks veranderde tijdsindelingen voor werken en winkelenstelling, **behoorlijk stabiel** is in vergelijking met het dagtochtonderzoek van 1990/'91.

Tabel 2.5 Dagtochten naar dag van de week, september 1995-augustus 1996

	Totaal		Gemiddeld per dag
	x mln	%	
Zaterdag	207,0	22,1	3,9
Zon- of feestdag	192,1	20,5	3,3
Andere dag	536,7	57,4	2,1
Totaal	935,8	100	2,6

Nb. Exclusief dagtochten vanaf een vakantieadres

Deze cijfers hebben betrekking op alle inwoners van Nederland, en zijn niet specifiek voor Noord-Brabant

Bron: CBS (1997)

Uiteraard geldt ook voor de spreiding over de dag dat er grote verschillen bestaan tussen de verschillende dagtochttypen. Vooral bezoekers van **attractieparken** gaan **vroeg** op pad. Bijna eenderde gaat voor 9 uur 's morgens op weg. Voor schaatsen op natuurijs, bezoek aan de speeltuin en zwemmen in een openluchtbad vertrekt men meestal in de middaguren. Zeer laat op pad gaan bezoekers van uitgaansgelegenheden (bar, disco e.d.) (CBS, 1997).

Met betrekking tot de **seizoenen**, tenslotte, blijkt dat dagtochtjes bijna gelijk over alle jaargetijden verdeeld zijn (zie tabel 2.6). Er is slechts een lichte piek in het voorjaar. Gemiddeld worden er per dag in het voorjaar 2,8 miljoen dagtochten gemaakt. Er doen zich echter ook hier grote verschillen tussen de diverse typen dagtochtactiviteiten voor. Behalve zwemmen en zonnen aan het strand of in een openluchtzwembad zijn ook watersport en bezoek aan speeltuinen en attractieparken uitgesproken zomeractiviteiten (meer dan 50% van deze activiteiten vindt in dit seizoen plaats). Naast schaatsen (1996 was een erg strenge winter) wordt in de winter ook veel gedaan aan binnensport, aan filmbezoek, bingo, denksport en bar- en café-bezoek. Wandelen is vooral een voor- en najaarsactiviteit; fietsen vindt het meest plaats in en rond de zomer (CBS, 1997). Tot slot kan nog opgemerkt worden uit tabel 2.6 dat dagtochten vanaf een vakantieadres het meest in de zomer plaatsvinden, hetgeen eenvoudig te verklaren is uit het feit dat dan de meeste vakanties plaatsvinden.

Tabel 2.6 Dagtochten naar jaargetijde en vertrekplaats, september 1995-augustus 1996

	Exclusief	Vanaf	Inclusief	Exclusief	Inclusief
	vakantieadres	vakantieadres	vakantieadres	vakantieadres	vakantieadres
	%		Gemiddeld per dag		
Herfst	26	13	26	2,7	2,7
Winter	24	5	23	2,5	2,5
Voorjaar	27	23	27	2,7	2,8
Zomer	23	59	24	2,4	2,6
Totaal	100 (935,8 mln)	100 (23,2 mln)	100 (959,0 mln)	2,6	2,6

Nb. Deze cijfers hebben betrekking op alle inwoners van Nederland, en zijn niet specifiek voor Noord-Brabant

Bron: CBS (1997)

Vakantieverkeer heeft in de **zomer** en **winter** een voor milieu en verkeersveiligheid rampzalige omvang. Er staan regelmatig kilometerslange files op de grote vakantieroutes (P. Peters, 1991). In Brabant kent volgens een vertegenwoordiger van de ANWB vooral de verkeersslagader A2 aan eind en vooral ook het begin van de **schoolvakanties** dit probleem. Daarnaast zijn de **weekeinden** in met name het **voorjaar** en de **zomer** erg populair voor korte seizoenrecreatieve vakanties⁸ (zie tabel 2.7).

⁸ Bij seizoenrecreatieve vakanties gaat het om standplaatsvakanties in een eigen logiesmiddel op een vaste standplaats (tent/(sta)caravan), ligplaats (boot) of in een eigen tweede woning. Het gaat hierbij vaak om relatief korte vakanties (2,0 overnachtingen) of juist langere vakanties (gemiddeld 13,8

Tabel 2.7 Korte en lange binnenlandse vakanties in% (aantal overnachtingen (ook in %) tussen haakjes) in de periode 1996-1998

	Korte vakanties			Lange vakanties		
	Totaal	zomer	winter	Totaal	zomer	winter
Toeristisch	59 (62)	51 (54)	74 (76)	78 (70)	76 (68)	82 (77)
Seizoen-recreatief	41 (38)	49 (46)	26 (24)	22 (30)	24 (32)	18 (23)
Totaal	100	100	100	100	100	100

Nb. Deze cijfers hebben betrekking op alle inwoners van Nederland, en zijn niet specifiek voor Noord-Brabant
Seizoensrecreatieve vakanties zijn de (veelal korte) verblijven in een seizoensrecreatieve accommodatie

Bron: NRIT (2000)

Aan de ene kant is het natuurlijk gunstig dat de pieken van woon-werk- en vrijetijdsverkeer voor een groot deel niet op dezelfde tijdstippen vallen. Het grootste nadeel hiervan, echter, is dat op de tijden dat er veel aanbod is van vrijetijdsverkeer (avonduren, weekeinden, feestdagen en vakanties), het aanbod van het **openbaar vervoer** juist lager is: 80% van alle uitstapjes heeft een heen- en/of terugreis in het weekeinde of na 19.00 (P. Peeters, 1993).

Uit deze algemene cijfers blijkt dat de congestie en de bereikbaarheidsproblemen voor vrijetijdsverkeer zich dus in belangrijke mate voordoen omdat het aanbod ervan in pieken plaatsvindt en/of omdat het aanbod van alternatieven voor de auto op deze momenten meestal laag zijn. Uiteraard zijn er verschillen ten aanzien van de bereikbaarheidsproblemen van de verschillende (in paragraaf 1.1 genoemde) doelgroepen. Zo geldt voor bijvoorbeeld evenementen en historische binnensteden dat het voorzien in voldoende parkeergelegenheid in de nabijheid van het evenemententerrein of binnenstad voor grote problemen kan zorgen. Recreatieve voorzieningen en attracties, aan de andere kant, zijn in het algemeen ruim voorzien van parkeerplaatsen. Voor deze activiteiten geldt echter dat ondernemers en beheerders van recreatieve voorzieningen zich in toenemende mate bewust worden van de (financiële) nadelen van de overcapaciteit van parkeervoorzieningen op niet-topdagen (Van Kelegom, 1994).

Het duurzaamheidvraagstuk speelt het meest voor het bezoek aan bos- en natuurgebieden omdat de verkeeroverlast (stank, lawaai, milieuvervuiling) in schril contrast staat met de beoogde recreatieve ervaring (rust, frisse lucht, genieten van de natuur). Een vergelijkbaar probleem kan ontstaan bij sociale bezoeken aan rust- en verzorgingstehuizen waar bezoek, gedwongen door de beperkte bezoeken, vaak in grote concentraties zich aandient. Zo is er voor elk type vrijetijdsverplaatsing een specifiek complex aan duurzaamheids- en bereikbaarheidsproblemen te identificeren. Deze problemen worden steeds per verplaatsingstype besproken in hoofdstuk 4.

2.2.2 Verkeersveiligheid

Naast duurzaamheid en bereikbaarheid behoort ook de mogelijke afname van de **verkeersveiligheid**, tot de nadelige gevolgen van de (toename van de) automobilititeit in de vrije tijd. Helaas is er weinig bekend over de specifieke relatie tussen vrijetijdsverkeer en verkeers(on)veiligheid omdat in de **ongevallenregistratie** geen notitie wordt gemaakt van het reismotief van de personen die betrokken zijn bij een ongeluk (telefonische informatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV). Er kan slechts in algemene zin verwacht worden dat een toename van de verkeersdruk op de Nederlandse en Brabantse wegen kan leiden tot meer onveilige situaties, zeker ook in en om de Brabantse dorpen (Van Weenen, 1991).

overnachtingen tegen een gemiddelde van 8,6 voor lange toeristische vakanties) die met name in de zomerperiode plaatsvinden (zie tabel 2.7).

De drukte op wegen door vrijetijdsverkeer vormt een extra belasting door de concentratie in tijd en ruimte (zie vorige subparagraaf). Daarnaast kan mogelijk verwacht worden dat “vrije tijdsreizigers” een hogere kans hebben om betrokken te raken bij een ongeval doordat de verplaatsing minder routinematig is dan bijvoorbeeld de dagelijkse woon-werkverplaatsing. Een belangrijke element daarbij is dat de reiziger vaak minder bekend is met de omgeving.

In de **provincie Zeeland** is hier op beperkte schaal onderzoek naar gedaan. Volgens een vertegenwoordiger van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland bestaat 70-75% van alle verkeersdoden in Zeeland bestaat het uit Zeeuwen. De overige verkeersdoden bestaan voornamelijk uit Nederlanders uit andere provincies, Belgen en Duitsers (in absolute termen gaat het hier in totaal om gemiddeld 45 doden per jaar over de periode 1990-1999). Deze cijfers zijn bekend uit de algemene ongevallenregistratie, en het gaat hier dus niet specifiek om vrijetijdsverkeersdoden. Echter, het is aannemelijk dat een groot deel van de 25-30% niet-Zeeuwse verkeersdoden betrekking heeft op verplaatsingen in de vrije tijd. Uit ander onderzoek is volgens de vertegenwoordiger van het ROV Zeeland bekend dat het aandeel Belgen onder de verkeersdoden niet hoger is dan het aandeel Belgen in de totale verkeersintensiteit. Hieruit valt te concluderen dat, aannemende dat het hier om vrijetijdsverplaatsingen gaat, Belgische toeristen geen bovengemiddelde kans lopen om betrokken te raken bij een dodelijk verkeersongeluk in de provincie Zeeland.

Door de SWOV is in 1994 een kleinschalig onderzoek gedaan naar letselongevallen in het **buitenland** waar **Nederlanders** bij betrokken waren (wederom: het gaat hier niet altijd om vrijetijdsverplaatsingen). Uit dit onderzoek blijkt dat in het buitenland over de jaren 1989 tot en met 1993 een sterke toename (65%) geconstateerd kan worden van het aantal letselongevallen waar Nederlandse personenauto's bij betrokken zijn. De toename in Nederland bedroeg “slechts” 40%. Verder bleek dat in het buitenland het aantal ongevallen waarbij uitsluitend materiële schade ontstond gelijk is gebleven. Uit de cijfers blijkt dat er van de 1000 Nederlandse personenauto-ongevallen waarbij alleen materiële schade viel, 39 in het buitenland plaatsvonden (over deze periode); voor letselschade ligt dit cijfer op 79. Materiële schade aan caravans (en aanhangers etc.) komt voor een belangrijk deel voor in het buitenland: 263 op de 1000 claims van schades in Nederland. Gelet op de leeftijd van de betrokkenen, blijkt dat in absolute zin de 25-49-jarigen het meest betrokken zijn bij personenauto-ongevallen in het buitenland. In relatieve zin is de groep 50-64-jarigen in het buitenland oververtegenwoordigd⁹ (Schoon, 1994). Het is niet duidelijk in hoeverre deze gegevens ook vertaald zouden kunnen worden voor de betrokkenheid van buitenlanders bij ongevallen in Nederland - of voor Nederlandse vakantiegangers of dagtochtmakers in eigen land. Dit onderzoek maakt echter wel duidelijk dat voor inzicht in de verkeers(on)veiligheid ten gevolge van vrijetijdsverkeer mogelijk ook gebruik gemaakt zou kunnen worden van gegevens van verzekeringsmaatschappijen.

Behalve in Zeeland is specifiek onderzoek naar de relatie tussen vrijetijdsverkeer en verkeersveiligheid is (voor zover bekend) alleen gedaan de **Kop van Overijssel** (KOVO). Dit gebeurde in het kader van het landelijk demonstratieproject “Duurzaam Veilig” (gestart in 1995, looptijd tot 31 december 2000). In de KOVO werd halverwege de jaren '90 van de vorige eeuw volgens een betrokkene bij het demonstratieproject een duidelijke stijging waargenomen in het aantal letselongevallen in de zomermaanden (ten opzichte van het laagseizoen). Een zelfde verhouding werd ook gevonden in de aantallen doden en gewonden in het hoogseizoen ten opzichte van het laagseizoen. Gegeven deze timing en het feit dat juist ook in die periode er veel toeristen in het gebied zijn, was dit aanleiding om onderzoeksbureau Beke opdracht te geven te onderzoeken of hier een relatie bestond met de herkomst van de slachtoffers (Beke et

⁹ Deze studie vond plaats op basis van het aantal ingediende claims bij één verzekeringsmaatschappij; de auteur waarschuwt zelf al voor de mogelijk beperkte representativiteit ervan.

al., 1997). Slachtoffers werden in deze studie ingedeeld naar **bewoners van de KOVO** en **bezoekers van buiten de regio**. Helaas is het door deze categorisering net als in Zeeland onvermijdelijk dat ook woon-werkverkeer in deze groep valt. Vreemd genoeg bleek uit dit onderzoek dat primair de eigen bevolking meer ongelukken veroorzaakte gedurende de zomermaanden (alhoewel het aandeel van bezoekers relatief wel iets hoger is in het hoogseizoen: 48% tegen 43% in het laagseizoen; op basis van absolute aantallen tussen bewoners en bezoekers zou men echter een veel groter aandeel van deze laatste groep in de ongevalstatistieken verwachten).

Wel blijkt er een relatie te bestaan tussen enerzijds **herkomst** en anderzijds **leeftijd** en het **type ongevallen**. De jongste slachtoffers zijn voornamelijk uit de regio, terwijl de ouderen (25-69 jaar) voor een aanzienlijk deel (maar nog steeds minder dan de helft) bezoekers zijn. Dit komt overeen met het profiel van de toeristen in de KOVO: 'jonge senior', dikwijls zonder kinderen op vakantie, en relatief vaak op herhalingsbezoek (65% is vaste verblijfsrecreant). Anderzijds is de KOVO een belangrijk doorvoergebied voor het zakelijk verkeer, dat uiteraard louter uit volwassenen bestaat. Ten aanzien van het type ongevallen blijkt dat bezoekers verhoudingsgewijs meer betrokken zijn bij eenzijdige ongevallen en zogenaamde kop-staart botsingen. De meest waarschijnlijk verklaring voor dit afwijkende patroon is volgens Beke et al. (1997) de onbekendheid met het gebied. Met kent de wegen en dus ook de gevaarlijke situaties niet. Bovendien is de bezoeker vaak op zoek naar de plaats van bestemming. Dit zoekgedrag leidt tot een verminderde aandacht voor het verkeer en onverwachte manoeuvres op het laatste moment (wanneer men de juiste richting alsnog net ontdekt). Toenemende toeristenstromen en de daarmee gepaard gaande verkeerscongesties zullen dan ook meer kop-staart botsingen opleveren.

In het algemeen valt op dat er bij het demonstratieproject "Duurzaam Veilig in de KOVO" veel aandacht is voor **infrastructurele maatregelen, gedragsverandering** (educatie, training, voorlichting), **handhaving** en **ruimtelijke planning**. Belangrijk is ook de **bestuurlijke afstemming tussen partijen**. Ten aanzien van de relatie tussen toerisme en verkeersveiligheid is in het demonstratieproject een aantal projecten opgenomen dat zich specifiek hierop richt. Het gaat hier om vier projecten (Jessurun en Vissers, 2000):

- Uniforme bewegwijzering en routebegeleiding waardoor de bezoeker eenvoudiger zijn of haar weg kan vinden; in dit project wordt samengewerkt met 3VO, de gemeenten, KOPTOP, ANWB en de provincie; disciplines die hierbij betrokken zijn, zijn beleid, uitvoering, juridische zaken en financiën; het blijkt in de uitvoering een moeizaam proces om *alle* betrokkenen op één lijn te krijgen; bovendien is de besluitvorming bij het bedrijfsleven (recreatie & toerisme) en de VVV (Giethoorn/Dwarsgracht) een bron van vertraging gebleken;
- Ontwikkeling van een verkeersveiligheidskaart die breed verspreid is onder de inwoners van de KOVO en onder alle KOPTOP-leden met het oog op verspreiding onder toeristen;
- Openbaar vervoer bij evenementen waarbij veilig vervoer van discogangers voorkomt dat er sprake is van alcohol in het verkeer en overlast voor omwonenden beperkt wordt; de uitvoering verloopt stroef doordat horecaondernemers (op een enkele uitzondering na) niet geïnteresseerd zijn in de veilige thuisreis van hun klanten; om de definitieve en duurzame haalbaarheid van het OV bij evenementen te bepalen zullen het aantal gebruikers en de reisafstand worden geregistreerd; en
- Het doel van het project Recreatief openbaar vervoer is bijgesteld omdat het in originele opzet moeilijk haalbaar bleek; het gewijzigde project spitst zich toe op de begeleiding van de afvoer van het verkeer (dat wil zeggen de deelnemers van grootschalige schaatsevenementen).

2.2.3 Problemen rond vrijetijdsverkeer in de provincie Noord-Brabant

Uit het voorgaande is duidelijk geworden dat de bereikbaarheid van bestemmingen, de negatieve effecten op natuur en milieu en de verminderde verkeersveiligheid de belangrijkste negatieve effecten van vrijetijdsverkeer zijn. In hoeverre komen deze problemen nu voor in de provincie Noord-Brabant? Over de provincie Noord-Brabant is bekend dat het autogebruik in het algemeen (en ook in de vrije tijd zoals bleek in paragraaf 2.1) hoger is dan in de rest van Nederland. Dit komt mede doordat het **autobezit** in de provincie erg hoog is¹⁰ en ook nog steeds toeneemt. Bovendien zijn bestemmingen in de provincie door de **fijnmazige ontsluitingsstructuur** erg goed met de auto te bereiken. Daar staat tegenover dat juist het **openbaar vervoer** in de provincie slecht ontwikkeld is. Met andere woorden: de ruimtelijke structuur van de provincie Noord-Brabant nodigt uit tot het gebruik van de auto, terwijl de alternatieven hiervoor relatief slecht zijn.

Naast deze algemene factoren is van belang dat de provincie Noord-Brabant veel vrijetijdsvoorzieningen heeft. Enerzijds zijn er op het gebied van **recreatie en toerisme** veel attractieparken, is de provincie rijk aan bos-, natuur- en recreatiegebieden, en zijn er ook veel logiesaccommodaties voor vakantiegangers. Anderzijds zijn er veel zorginstellingen die aanleiding geven tot veel **sociale verplaatsingen**. Mede in dit licht is het dan ook opvallend dat Brabanders minder vrijetijdskilometers afleggen dan het landelijk gemiddelde (resp. 12,95 km en 13,83 km per dag; zie paragraaf 2.1). Dit kan deels verklaard worden door het feit dat veel Brabantse attracties mensen van buiten de provincie aantrekken.

Ook kan opgemerkt worden dat door de huidige bevolkingsopbouw van de provincie, de **vergrijzing** hier in de komende jaren zich veel sneller zal gaan voltrekken dan in de rest van het land. Volgens sommige bronnen zal de vergrijzing in de provincie zelfs tot 3 keer sneller plaatsvinden. Doordat deze nieuwe senioren massaal het arbeidsproces zullen gaan verlaten, zal er een versterkte verschuiving optreden van woon-werk, zakelijk en onderwijsverkeer in de richting van vrijetijdsverkeer. Ook de hoge dichtheid aan zorginstellingen kan hierbij een rol spelen.

In hoeverre de huidige omvang van het vrijetijdsverkeer in de provincie bijdraagt aan een verslechterde **verkeersveiligheid** is onbekend omdat er, zoals al eerder gemeld, geen gegevens beschikbaar over de relatie tussen vrije tijd en letsel- en/of materiële schade in het verkeer.

Ten aanzien van de negatieve effecten van vrijetijdsverkeer op **natuur en milieu** wordt in dit rapport alleen aangegeven hoeveel verplaatsingen en/of reizigerskilometers er in de vrije tijd gemaakt worden. In hoofdstuk 4 wordt voor elk motief de beschikbare informatie gepresenteerd.

Tot slot kan nog een kort overzicht gepresenteerd worden van de huidige problemen in de provincie Noord-Brabant ten aanzien van de (verminderde) bereikbaarheid van de diverse voorzieningen. Een dergelijk overzicht ontbreekt in de literatuur. Er is daarom aan de regionaal vertegenwoordiger van de ANWB in de provincie Noord-Brabant gevraagd welke knelpunten er in zijn opinie bestaan. Dit leverde het volgende lijstje van aandachtspunten op¹¹:

- Problemen rond de bereikbaarheid van de attractieparken in de provincie Noord-Brabant;

¹⁰ In het jaar 2000: 441 personenauto's per 1000 inwoners in Noord-Brabant, tegen een landelijke gemiddelde van 400 per 1000 inwoners; in 1990 waren deze cijfers nog 376 per 1000 inwoners in Noord-Brabant en 344 per 1000 inwoners over heel Nederland (bron: CBS-statline)

¹¹ Het gaat hier dus om de mening van één persoon. Een peiling van meerdere meningen en/of objectieve metingen op dit gebied zal zeker onderdeel uit dienen te maken van verdere beleidsvoorbereidingen in de provincie

- Problemen rond de bereikbaarheid en parkeerruimte voor de Loonse en Drunense Duinen; de conflicten tussen de verschillende modaliteiten (met name auto vs. langzaam verkeer als fietsers en wandelaars) kunnen hierbij gevaarlijke situaties opleveren;
- Idem, naar en rond de Peel; dit is vooral 's zomers een probleem door het beperkte aantal routes door dit gebied heen;
- In de periode van de "grote uittocht" van met name de zomervakantie (maar ook andere schoolvakanties) loopt de **A2** vol;
- Een aantal veerponten heeft last van lange wachttijden bij mooi weer in de zomer;
- Steden als 's-Hertogenbosch hebben problemen met bereikbaarheid, zeker als er grote evenementen worden georganiseerd; Heusden kan de stroom auto's niet altijd aan door parkeerproblemen; Luiksgestel heeft bereikbaarheidsproblemen door het openluchttheater; Willemstad (haven) heeft te kampen met grote drukte bij mooi weer;
- De dijken zijn bij mooi weer erg in trek bij met name motorrijders; behalve gevaarlijke verkeerssituaties levert dit ook veel geluidsoverlast (en dus een minder leefbare situatie) voor omwonenden; (dit punt werd ook genoemd door de vertegenwoordiger van de NHTV)
- Natuurgebieden in Noord-Brabant zijn erg slecht toegankelijk per openbaar vervoer;
- Het fietsnetwerk is erg goed, maar de communicatie daarover naar de (potentiële) gebruikers toe laat zeer te wensen over;
- Soms zijn "we" te bang om gebieden open te stellen, waardoor kansen gemist worden als het gaat om het creëren van doorgaande routes (voorbeeld: de Halvezolenlijn (Vlijmen-Vught), een spoordijk met daarover een fietspad waaraan klein stukje aan ontbreekt om een doorgaande route tussen Den Bosch en Waarwijk te creëren) (zie ook paragraaf 6.3.1); en
- Zwemgelegenheden in de openlucht kunnen erg druk worden (zowel in de zomer bij mooi weer als in de winter bij schaatsweer).

Naast deze probleempunten is er in het gesprek met de regiovertegenwoordiger van de ANWB ook gekeken naar punten waar Noord-Brabant in zijn mening sterk in is en/of gebieden die **weinig problemen** kennen ten aanzien van de bereikbaarheid (waar die in het rest van het land wel voorkomen):

- Pieken bij mooi weer voor (zee)strandbezoek ontbreken nagenoeg omdat Noord-Brabant geen eigen kuststrook heeft;
- Er doen zich weinig problemen voor bij de verblijfsrecreatie ten aanzien van bereikbaarheid (uit duurzaamheid- en leefbaarheidoverwegingen kan het echter wel goed zijn om ook hier beleid op te richten);
- In de Kempen zijn nagenoeg geen problemen;
- Er zijn geen indicaties voor congestieproblemen rond sociaal verkeer in de provincie; gegevens op dit vlak ontbreken echter.

3 VERVOERMIDDELKEUZES IN DE VRIJE TIJD

In het vorige hoofdstuk is inzicht gegeven in omvang van de mobiliteit van de Nederlandse en de Brabantse bevolking, en in de problemen die met deze mobiliteit samenhangen. Dit hoofdstuk gaat nader in op het **vervoermiddelkeuzeproces** in de vrije tijd. Met andere woorden, wat maakt dat mensen kiezen voor een bepaald vervoermiddel? Waar mogelijk wordt aangegeven in hoeverre overwegingen t.a.v. vervoermiddelen in de vrije tijd verschillen van keuzes voor bijvoorbeeld woon-werk- en zakelijk verkeer. Het overzicht van de determinanten van de vervoermiddelkeuze in verschillende situaties wordt vooraf gegaan door een overzicht van gedragswetenschappelijke theorieën die een bijdrage kunnen leveren aan de verklaring van dit keuzegedrag. Deze meer theoretische paragraaf is voornamelijk gebaseerd op de publicatie van Claassen en Kropman (1995). Deze auteurs hebben een brug gebouwd tussen de theorie en de praktijk van de gedragsbeïnvloeding op het gebied van vervoermiddelkeuzes¹².

3.1 Gedragswetenschappelijke inzichten

Claassen en Kropman (1995) geven een overzicht van gedragswetenschappelijke benaderingen die van belang kunnen zijn bij het verklaren van vervoermiddelkeuzes. Zij gaan in op de theorieën m.b.t. de rol van rationele overwegingen, predisposities en vanzelfsprekendheden en de mate van keuzevrijheid. Uitgaande van **rationele theorieën** kiezen mensen steeds dat vervoermiddel dat hen het meeste voordeel oplevert. Veelgebruikte benaderingen hierbij zijn de **kosten-batenanalyse**, waarbij de prijs van doorslaggevend belang is; **beslistheorieën**, waarin mensen de voor- en nadelen van een vervoermiddel op meerdere criteria¹³ beoordelen om het nut dat zij eraan ontleen te maximaliseren; en **sociaal-dilemmabenaderingen** die meer nadruk leggen op het feit dat vervoermiddelkeuzes plaatsvinden in een situatie waarbij mensen betrokken zijn die elkaar beïnvloeden (bijvoorbeeld langere reistijd door files omdat iedereen op dezelfde tijd reist, of, op de langere termijn, milieuvervuiling).

In tegenstelling tot de rationele keuzetheorieën gaat het bij **predisposities** om de rol van vooringenomenheden en/of attitudes in het keuzeproces. In attitudebenaderingen wordt ervan uitgegaan dat er een relatie bestaat tussen de gedragsintentie en het uiteindelijk (keuze-)gedrag. Gedragsintenties worden hierbij gevormd door o.a. de persoonlijke attitude t.a.v. het gedrag, de subjectieve sociale norm ('wat anderen ervan vinden en de subjectieve gedragscontrole (in hoeverre men denkt controle te hebben over de eigen keuze). Ook is er onderzoek gedaan naar "contra-attitudinaal gedrag" waarover bijvoorbeeld de cognitieve dissonantietheorie zegt dat als mensen iets doen dat niet in overeenstemming is met hun attitudes, zij op zoek zullen gaan naar argumenten om hun gedrag voor zichzelf aanvaardbaar te maken. Claassen en Kropman (idem) geven hierbij het voorbeeld van een milieubewuste autorijder die toch veel autokilometers maakt. Deze persoon zou minder kunnen gaan rijden, maar ook kan hij de spanning opheffen door het milieu minder belangrijk te vinden, of door te wijzen op de verantwoordelijkheden van anderen.

Een tweede benadering waarbij predisposities een belangrijke rol spelen is **leefstijlonderzoek**. Leefstijlen, gedefinieerd als een reeks samenhangende gedragskeuzes die een sociale positie symboliseren, dienen als symbolen in de sociale communicatie. Volgens Ganzeboom (1988, in Claassen en Kropman, 1995) zijn er vier leefstijlelementen: geld- en tijdbudgetten, cognitieve overwegingen en statusoverwegingen. Geïnspireerd op de Franse socioloog Bourdieu, is de leefstijlruimte volgens Ganzeboom (idem) driedimensionaal en omvat economische, culturele en levensfase dimensies. Het uiteindelijke keuzegedrag wordt volgens de

¹² Vergelijkbare theorieën worden ook in latere publicaties in verband gebracht met verkeers- en vervoersgedrag (zie o.a. Wildervanck en Tertoolen, 1998a & 1998b).

¹³ Welke criteria dit zijn komt in het tweede deel van deze paragraaf aan de orde.

leefstijlbenadering bepaald door zowel leefstijlelementen als door de gegeven mogelijkheden van een individu.

Gedragstheorieën die uitgaan van **vanzelfsprekendheden** gaan nog een stapje verder dan de bovengenoemde uitgangspunten en stellen dat mensen zich laten leiden door predispositie zonder daar verder nog bij na te denken. Het gaat hier dan om onberedeneerd gedrag of ‘gewoontes’ in de vervoermiddelkeuzes. Deze stroming krijgt momenteel veel aandacht omdat is gebleken dat mensen, zodra zij gekozen hebben voor een bepaald vervoermiddel (meestal de auto), niet meer omkijken naar andere mogelijkheden. Volgens de **exploratietheorie** zou dit verklaard kunnen worden door het feit dat mensen zoeken naar een optimale balans tussen het verlangen naar nieuwe ervaringen en het zoeken naar zekerheid waardoor mensen van nature verlangen naar veranderingen van beperkte omvang (Van Egmond, 1987). Om aanknopingspunten te vinden voor het beïnvloeden van gedrag wordt dan vanuit leer- en cognitief psychologisch of een kennissociologisch perspectief gezocht naar de mechanismen achter het ontstaan van deze gewoontes, en vooral hoe zij kunnen worden doorbroken. Een voorbeeld hiervan is het **template matching** waarbij gewoonte-gedrag wordt geactiveerd zodra geobserveerde patronen vergeleken worden en overeenkomen met normpatronen of *templates*. Een ander mechanisme dat gewoontegedrag verklaart is de theorie van de culturele vanzelfsprekendheden waarbij mensen groepsgebonden of (sub)culturele vanzelfsprekendheden overnemen van peers.

De laatste invalshoek van waaruit Claassen en Kropman vervoermiddelkeuzes benaderen is die van de **keuzevrijheid**. Waar de voorgaande benaderingen uitgaan van volledige keuzevrijheid van het individu, gaan **constraints-based** benaderingen uit van het feit dat individuen niet altijd vrij zijn om dat vervoermiddel te kiezen dat ze het geschikt vinden¹⁴. De situationele benadering is een voorbeeld van een onderzoeksmethodiek die op zoek gaat naar de factoren die de keuzevrijheid beperken waarbij de hele keuzesituatie in beschouwing wordt genomen. Een voorbeeld van een constraints-based benadering van vervoermiddelkeuzes in de vrijetijd is te vinden in Stermerding (1996) en Stermerding en Timmermans (1996). In tabel 3.2 (zie volgende subparagraaf) is een overzicht te vinden van de door Claassen en Kropman (idem) genoemde barrières bij vervoermiddelkeuzes. Zij maken hierbij onderscheid tussen objectieve en subjectieve barrières, waarbij de laatste variant vooral in de afwegingen van het individu een belemmering vormt.

3.2 Determinanten van de vervoermiddelkeuze

In het voorgaande is aandacht besteed aan mogelijke verklaringen voor het proces dat een individu doorloopt bij het maken van een vervoermiddelkeuze. In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan de invloedsfactoren die een rol spelen bij de vervoermiddelkeuze. Volgens Elands (geen verdere referentie gevonden; in De Graaf, 1999a) bestaan er 6 groepen van keuzefactoren in het vervoermiddelkeuzeproces voor recreatieve bestemmingen. Zij zijn weergegeven in tabel 3.1. In deze tabel onderscheidt Elands drie systeemelementen: de **recreatieve voorziening**, de **recreant** en het **vervoerssysteem**. De volgende drie paragrafen zullen achtereenvolgens op deze elementen ingaan. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de “recreatieve voorziening” in het geval van sociaal verkeer geen rol speelt omdat hier de sociale relatie de bestemming van de verplaatsing is; naast recreatieve bestemmingen wordt dus ook ingegaan op sociale bestemmingen. De kop van de paragraaf is daarom “Kenmerken van toeristisch-recreatieve attracties en/of sociale bestemmingen”. Daarnaast kan het begrip “recreant” in de brede zin van vrijetijdsvreker beter benoemd worden als een “reiziger met een bepaalde verplaatsingsbehoefte”. Tot slot

¹⁴ Overigens wordt ook in het leefstijlenmodel van Ganzeboom (1988) door de invloed van de “gegeven mogelijkheden” al aangegeven dat mensen niet vrij zijn om te kiezen wat het beste bij hun leefstijl past.

heet de paragraaf over het vervoersysteem “Kenmerken van de (beschikbare) vervoermiddelen en het vervoerssysteem”.

Tabel 3.1 De onderdelen van de vervoermiddelkeuze voor recreatieve bestemmingen volgens Elands

Systeemelement	Groep	Factor	
Recreatieve voorzieningen	Voorzieningen	Bereikbaarheid	
		Afstand	
		Karakter	
	Sociale context	Sociale omgeving	
Recreant	Informatievoorziening	Geïnformeerdheid	
		Kennis van de reiziger	
	Maatschappelijke noties	Houding, normen	
Vervoersysteem	Sociaal psychologische factoren	Vrijheid	
		Veiligheid	
		Zelfstandigheid	
		Privacy	
		Ontspanning	
		Sociale contacten	
		Status	
		Vervoermiddel	Prijs
		Gemak & comfort	
		Reistijd	
Betrouwbaarheid			

Bron: De Graaf (1999a) (bewerking door SR/KIC)

3.2.1 Kenmerken van toeristisch-recreatieve attracties en/of sociale bestemmingen

Een recreatieve of sociale bestemming is een “oorzaak” van vrijetijdsmobiliteit doordat het de (potentiële) reiziger aantrekt en daarmee een verplaatsingsbehoefte opwekt. De aantrekkelijkheid van deze vrijetijdsbestemmingen wordt in de eerste plaats bepaald door de **recreatieve dan wel sociale “aantrekkelijkheid” van de bestemming**. Daarnaast speelt de geschiktheid (bereikbaarheid) van de bestemming voor verschillende vormen van vervoer een rol in de keuze om een bepaalde bestemming te bezoeken (en vervolgens met welk vervoermiddel de bestemming bezocht zal worden). Deze **verkeerskundige kenmerken** van bestemmingen omvatten bijvoorbeeld de bereikbaarheid (voor de verschillende modaliteiten), de parkeersituatie (beschikbare aantal plaatsen, kosten, loopafstand naar bestemming, zoektijd; De Graaf, 1999a; Bernards, 1995), de uitgestrektheid van de bestemming en de verplaatsingsmogelijkheden op de locatie zelf.

Bij sociale verplaatsingen is er over het algemeen weinig keuzevrijheid ten aanzien van de bestemming omdat de woon- of verblijfplaats (denk hierbij ook aan bijvoorbeeld zorginstellingen) van de sociale relatie veelal gegeven is. In dit geval zal er dus met name sprake zijn van een keuze om een bepaalde relatie wel of niet te bezoeken en een vervoermiddelkeuze. Een recreatieve bestemming, daarentegen, geeft meer keuzevrijheid omdat er in het algemeen meerdere alternatieven beschikbaar zijn (bijvoorbeeld meerdere dierentuinen of watersportgebieden in een bepaalde regio). Hierbij is dus naast de genoemde keuzes voor sociale bestemmingen ook nog sprake van een bestemmingskeuze die afhankelijk is van de aantrekkelijkheid (zowel recreatief als verkeerskundig) van de verschillende alternatieven.

3.2.2 Kenmerken van de reiziger en zijn of haar verplaatsingsbehoefte

Beleid gericht op het beïnvloeden van vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd dient gebaseerd te zijn op de (kennis van de) kenmerken van **het individu** en zijn of haar **vervoersbehoefte**. Ten aanzien van de vervoers- of verplaatsingsbehoefte zal in het volgende hoofdstuk van dit rapport de beschikbare kennis ten aanzien van vrijetijdsverkeer geordend worden naar **drie hoofdmotieven van verplaatsingen in de vrije tijd**. Het gaat hier om

- Dagtochten : verblijven buiten de eigen woning voor ontspanning of plezier anders dan bij familie of kennissen thuis doorgebracht (voor zover deze zelf aanwezig waren) waarbij geen overnachting plaatsvindt;
- Vakanties : verblijven buiten de eigen woning voor ontspanning of plezier met ten minste één overnachting anders dan bij familie of kennissen thuis doorgebracht (voor zover deze zelf aanwezig waren);
- Sociale ritten: verplaatsingen met als motief het leggen en onderhouden van sociale contacten (logeren en visites)

Daarnaast zal expliciet aandacht besteed worden aan verplaatsingen en/of activiteiten in **ketens**. Deze laatste categorie is niet een op zichzelf staand verplaatsingsmotief, maar vraagt, gezien de complexiteit van de verplaatsing, wel om specifieke aandacht.

Naast de kenmerken van het verplaatsingsmotief, zijn ook de individuele kenmerken de reiziger van invloed op de vervoermiddelkeuzes. Volgens Ettema (1990) bestaan deze individuele kenmerken uit vier aspecten:

- persoonlijke eigenschappen zoals leeftijd, inkomen, geslacht, huishoudenkenmerken, het rijbewijs- en autobezit, de werksituatie, kennis, predisposities, gewoontegedrag, etc.;
- sociale omgeving die verwachtingen heeft ten aanzien van de normen en waarden, het gedrag en de leefstijl van de persoon;
- activiteitenpatroon (zowel in de vrije tijd als daarbuiten) dat eisen stelt aan de vervoermiddelen ten aanzien van tijd, plaats, duur en flexibiliteit; en
- de af te leggen afstand¹⁵.

Deze individuele kenmerken hebben een directe invloed op de vervoermiddelkeuze doordat ze beperkingen aan de mogelijkheden stellen. Anderzijds hebben ze een indirecte invloed doordat ze de perceptie van de objectieve (kenmerken van de) beschikbare alternatieven filteren tot subjectieve vervoerskenmerken (Bernards, 1995). In aanvulling hierop kunnen we uit het overzicht van Elands (tabel 3.1) toevoegen dat ook de eerdere ervaringen en de geïnformeerdeheid (m.a.w. het kennisniveau) van de reiziger t.a.v. de beschikbare alternatieven een belangrijke rol spelen in de vervoermiddelkeuze.

Sociaal-economische kernmerken en de algemene omvang van (vrijetijds-) verkeer

Volgens Blom en Sahebdiën, (z.j.) is **inkomen** de belangrijkste invloedfactor als het gaat om vrijetijdsverkeer. Een stijging van het inkomen leidt tot een sterke stijging van de tijd besteed aan recreatieve activiteiten buitenshuis, aan uitgaven voor deze activiteiten en aan het aantal afgelegde autokilometers. Daarnaast zijn de **werktijd**, de **leeftijd**, **opleiding**, **autobezit** en de **huishoudomvang** van belang, al hebben zij beduidend minder invloed dan het inkomen. Volgens Meurs en Kalfs (1995) besteden

¹⁵ Zoals blijkt uit tabel 3.1 beschouwd Elands (in: De Graaf, 1999a) afstand als een kenmerk van de bestemming, terwijl Ettema (1990) dit als kenmerk van de reiziger definieert; in onze optiek is afstand een kenmerk van de relatie tussen de (woon- of verblijfplaats van de) reiziger en de (potentiële) bestemming en kan het in de gehanteerde indeling in systeemelementen dus onder beide elementen genoemd worden.

mensen die meer **uren werken** minder tijd aan vrijetijdsactiviteiten buitenshuis. Anderzijds besteden volgens deze auteurs mensen met een hogere **opleiding**, mensen met een **auto**, en mensen uit **kleinere huishoudens** over het algemeen meer vrije tijd buitenshuis dan mensen die (een of meerdere van) deze eigenschappen niet hebben. Blom en Sahebdiën, (z.j.) vermelden dat er sterke **leeftijdseffecten** zijn. “daarbij is opvallend dat ouderen relatief minder activiteiten buitenshuis ondernemen dan jongeren en mensen van middelbare leeftijd”.

Blom en Sahebdiën, (z.j.) hebben een aantal toekomstscenario's opgesteld om de effecten van achtergrondkenmerken te verkennen. Op basis van een aantal scenario's (zij vermelden hier niet bij welke scenario's) lijkt een verdere groei van het vrijetijdsverkeer voor de hand te liggen. Hierbij spelen vooral **inkomensontwikkelingen** en **vergrijzing** een belangrijke rol. Ook stellen zij dat de uithuizige vrije tijd zal toenemen, maar dat dit niet gepaard zal gaan met een groei van het aantal verplaatsingen. Wel zal het aandeel van de auto in deze verplaatsingen groeien (ten koste van de langzamere vervoerswijzen) en zal de duur - en dus de afstand - van de verplaatsingen toenemen. Tot slot vermelden Blom en Sahebdiën, (z.j.) dat het opvallend is dat deze ontwikkelingen bij alle bevolkingssegmenten zichtbaar zijn. Ook Meurs en Kalfs (1995) merken op dat vooral ouderen minder uithuizig zijn dan mensen van jonge en middelbare leeftijd.

Sociaal-economische kernmerken en specifieke (vrije tijds) activiteiten

Meurs en Kalfs (1995) onderzochten diverse ontwikkelingen en trends in het vrijetijdsverkeer. Uit de rapportage blijkt dat:

- Mensen die veel uren werken relatief weinig tijd te besteden aan dagjes uit¹⁶ en winkelen. Vermindering van de werktijd zal dus vooral leiden tot een toename van de tijd besteed aan dagjes uit en aan het recreatieve winkelen; de tijd besteed aan sport en uitgaan zal niet direct hierdoor veranderen;
- Een hoger inkomen een indicator is voor een grotere tijdsbesteding aan alle deelactiviteiten buitenshuis; en algemene inkomensstijging zal dus waarschijnlijk resulteren in een toename in de tijd besteed aan deelactiviteiten;
- Opleiding heeft vooral een positief effect op de tijd besteed aan dagjes uit en uitgaan; het heeft geen effect op de tijd die besteed wordt aan sport en winkelen; naarmate de opleidingsniveaus stijgen, zullen de gemiddelde autokilometers voor dagjes uit en uitgaan toenemen, zelfs als de totale tijd en reistijd gelijk blijven;
- De huishoudgrootte heeft een negatief effect op de tijd besteed aan uitgaan, sport en winkelen; verkleining van huishoudens zal dus een toename van de tijdsbesteding aan deze activiteiten tot gevolg hebben; naarmate de grootte van het huishouden stijgt, zullen mensen minder autokilometers maken; de verwachte verkleining van de huishoudens impliceert daardoor een sterkere groei in de autokilometrage dan verwacht mag worden op basis van louter de ontwikkeling in de tijdsbesteding;
- Op leeftijd na zijn er nauwelijks achtergrondvariabelen die invloed hebben op de reistijd voor dagtochten en sociaal verkeer; Jongeren en ouderen leggen relatief weinig kilometers af, terwijl mensen in middelbare leeftijdsgroepen juist relatief veel kilometers afleggen;
- Een stijging van het autobezit heeft vooral gevolgen voor de autokilometrage voor uitgaan en sport.

Ook besteedt het onderzoek van Meurs en Kalfs (1995) aandacht aan de relatie tussen **activiteitstypen** en **reistijden**. Hieruit bleek dat “een dagje uit” en winkelen activiteiten zijn waarbij, ten opzichte van de totale tijdsbesteding aan de activiteit, relatief veel tijd aan reizen besteed wordt, terwijl voor uitgaan en sport minder reistijd nodig is. Deze observaties hebben waarschijnlijk te maken met de reisafstand voor de betreffende activiteiten, waarbij men voor uitjes en winkelen verder van huis

¹⁶ Het is onduidelijk welke specifieke dagtochtactiviteiten Meurs en Kalfs (1995) hier precies onder verstaan.

gaat, terwijl uitgaan en sport in de eigen omgeving plaatsvinden. Ook vonden zij een positieve relatie tussen reistijd en de uitgaven die verbonden zijn aan de activiteit. Op basis van deze analyses concluderen Meurs en Kalfs (1995) dat er complexe samenhangen bestaan tussen enerzijds de kenmerken van de vrijetijdsbesteding (tijdsbesteding, uitgaven en autokilometrage) en anderzijds tussen de kernelementen en de achtergrondvariabelen. Partiële analyse die zich op slechts een van deze dimensies richt zal hierdoor leiden tot vertekende conclusies. Zo wordt veelal het **effect van vergrijzing en werktijdverkorting overschat**, terwijl het effect van **inkomensontwikkelingen onderbelicht** blijft.

3.2.3 Kenmerken van de (beschikbare) vervoermiddelen en het vervoerssysteem

De **kenmerken van vervoermiddelen** vormen de derde en laatste groep van determinanten van vervoermiddelkeuzes. Deze vervoermiddelkenmerken zijn onder te verdelen in directe en indirecte kenmerken. Bij directe vervoermiddelkenmerken gaat het om eigenschappen die direct aan een vervoermiddel kunnen worden toegeschreven. In tabel 3.2 is een opsomming te vinden van directe vervoermiddelkenmerken en enkele barrières die een rol kunnen spelen in het vervoermiddelkeuzeproces van het individu

Tabel 3.2 Overzicht van kenmerken waarop vervoermiddelen beoordeeld worden en mogelijke barrières

Kenmerk	Objectieve barrière	Subjectieve barrière
Bereikbaarheid	Afstand te groot voor alternatief (bv fiets)	Te veel inspanning
Beschikbaarheid	Reëel alternatief ontbreekt (bv geen OV op gewenste tijdstip of route)	Te lang wachten, omslachtig
Reistijd, snelheid	Tijd ontbreekt voor alternatief	Alternatief duurt te lang
Prijs	Geen geld voor alternatief	Alternatief te duur
Comfort	Alternatief irreëel door handicap	Alternatief te lastig
Privacy, vrijheid	Aanwezigheid van (veel) anderen	Alternatief te hinderlijk
Verkeersveiligheid	Alternatief te gevaarlijk	Angstgevoelens t.a.v. alternatief
Sociale veiligheid	Alternatief te gevaarlijk	Angstgevoelens t.a.v. alternatief
Benutting reistijd	Alternatief vraagt alle aandacht	Gevoelig voor tijdsverlies
Belevingswaarde	-	Alternatief verveelt snel
Macht, controle	-	Gevoelig van machtsverlies
Status	-	Gevoelig voor statusverlies
Plezier, genot	Verslaving aan gewoonte	Gevoelig voor verlies aan plezier
Flexibiliteit	Alternatief heeft beperkte frequentie	Alternatief laat weinig keuzes toe
Betrouwbaarheid	Alternatief heeft wisselende reistijden	Gevoelig voor onzekerheid

Bron: Claassen en Kropman (1995), aanvullingen SR/KIC op basis van andere literatuurbronnen

Hierbij dient opgemerkt te worden dat in veel gedragwetenschappelijke benaderingen wordt benadrukt dat mensen vervoersalternatieven beoordelen op het cognitieve beeld van deze kenmerken; keuzes worden dus gemaakt op basis van de **subjectief waargenomen kenmerken** (= de cognitieve werkelijkheid), en niet op de **objectieve kenmerken** van vervoersalternatieven (zie bijvoorbeeld Timmermans, 1982).

Naast deze directe kenmerken van het vervoermiddel zijn er ook nog **indirecte kenmerken** die de vervoermiddelkeuze van het individu beïnvloeden. Het gaat hierbij om drie groepen (Bernards, 1995):

- eigenschappen van herkomstzijde;
- eigenschappen van de route; en
- eigenschappen van de bestemmingszijde.

Bij eigenschappen van de **herkomstzijde** moet gedacht worden aan bijvoorbeeld de ruimtelijke inrichting van de woonomgeving. Lange tijd werd er veel verwacht van

maatregelen als bouwen in hoge dichtheden, menging van functies en autoluwe wijken. Vooralsnog wordt echter de algemeen levende veronderstelling dat de ruimtelijke inrichting van de woonomgeving een grote invloed heeft op het volume van de automobilititeit niet bevestigd door onderzoek (Van der Waals, 2000)¹⁷. Maar, Van der Waals (2000) nuanceert deze conclusie door te stellen dat de ruimtelijke inrichting (en infrastructuur) mede de randvoorwaarden voor andere typen maatregelen bepalen.

Onder de eigenschappen van de **route** wordt volgens Bernardts (1995) verstaan de kwaliteit van de infrastructuur en de eventuele (om)rijtijd door verkeersmaatregelen. Uit een onderzoek in de Loonse en Drunense duinen, bijvoorbeeld, blijkt dat het waargenomen routekeuzegedrag van recreatieve fietsers goed te voorspellen is, waarbij de lengte van een route en het aandeel dat over verharde fietspaden voert belangrijke verklarende kenmerken zijn (Van Damme & Van Dijk, 1990). Specifiek voor vrijetijdsverkeer kan toegevoegd worden dat ook de belevingswaarde van de route een belangrijke factor is. Andere belangrijke factoren bij het aanbod zijn de gebiedskenmerken, de bereikbaarheid, de infrastructuur en aanvullende voorzieningen. Indien het aanbod niet voldoende is zal de recreant zoeken naar concurrerende gebieden. (Goossen, 1997).

Bij routegebonden activiteiten als wandelen, fietsen en toeren is het evident dat een aantrekkelijke en comfortabele route van groot belang is (zie bijvoorbeeld Mars et al., 1999; Kent, 1993; of Bakker & Hintzen, 1990). Daarnaast blijkt dat ook voor meer doelgerichte verplaatsingen (ten behoeve van andere vrijetijdsactiviteiten) vaak een "toeristische route" gekozen wordt omdat de verplaatsing onderdeel van de recreatieve ervaring is.

Tot slot zijn de eigenschappen van de **bestemming** van invloed op de vervoermiddelkeuze. Deze kenmerken zijn reeds beschreven onder de kenmerken van de sociale en toeristisch-recreatieve bestemmingen.

¹⁷ Van der Waals keek echter specifiek naar de effecten op de CO₂-uistoot en doet verder geen expliciete uitspraken met betrekking tot vrijetijds mobiliteit.

4 VERVOERMIDDELKEUZES PER VERPLAATSIJGSMOTIEF

In dit hoofdstuk wordt **per hoofdmotief** (dagtocht, vakantie, sociaal en takencombinatie) de beschikbare kennis ten aanzien van vrijetijdsmobiliteit gepresenteerd. Hierbij zal, waar mogelijk, aandacht besteed worden aan situatie in de provincie Noord Brabant, verschillen tussen mensen met verschillende sociaal-economische en -demografische kenmerken en/of verplaatsingen over verschillende afstanden. Enkele grote tabellen zijn in verband met de leesbaarheid van dit hoofdstuk weergegeven in Bijlage 1.

4.1 Dagtochten

In deze paragraaf wordt ingegaan op de mobiliteit die gepaard gaat met dagtochten. Allereerst zal inzicht gegeven worden in het aantal dagtochten in Nederland en Brabant en de vervoermiddelen die daarvoor gekozen worden. Daarna zal meer gedetailleerd aandacht besteed worden aan de mobiliteit voor de verschillende typen dagtochtactiviteiten. Het gaat hierbij om sport, attracties en evenementen, bezoek aan natuur- en bosgebieden, en bezoek aan historische binnensteden en dorpen en recreatief winkelen.

4.1.1 Omvang van de dagtochtmobiliteit

Het laatste grote dagtochtonderzoek dateert alweer uit 1995/96¹⁸. **Dagtochten** werd in dit onderzoek gedefinieerd als recreatieve activiteit(en) waarvoor men ten minste twee uur van huis is (zonder dat daarbij een overnachting elders plaatsvindt), exclusief bezoeken aan familie of kennissen en, in de meeste staten en tabellen, ook exclusief dagtochten vanaf een vakantie adres. Uit tabel 4.1 (zie Bijlage 1) kan afgelezen worden dat deze definitie 2.4% van alle dagtochten (van minimaal 2 uur) uitsluit omdat deze vanaf het vakantieadres vertrekken. Gelet op het type activiteiten blijkt dat deze definitie (en daarmee een deel van de hierna gepresenteerde tabellen) fietsen, toeren en het bezoek aan attractiepunten relatief meer onderbelicht.

Uit tabel 4.2 blijkt dat het aantal dagtochten per jaar tussen 1990/91 en 1995/96 is **toegenomen met 7%**. De gemiddelde reisafstand per dagtocht in die periode bleef nagenoeg constant. De toename in het aantal kilometers in deze periode is daarmee bijna volledig toe te schrijven aan de toename van het volume aan dagtochten. Aangezien het percentage dagtochten in de eigen provincie sterk toeneemt, kan er tevens geconcludeerd worden dat er waarschijnlijk een toename is van zowel het aantal dagtochten dicht bij huis als het aantal dagtochten waarvoor een langere afstand afgelegd wordt. Het **aandeel van de auto** in het aantal 'dagtocht-kilometers' neemt tussen 1990/'91 en 1995/'96 heel licht af van 54,8% naar 54,4%; het aandeel OV-kilometers neemt duidelijk af, terwijl dat van de fiets toeneemt. De modal split voor dagtochten verbetert in deze periode dus ten gunste van meer milieuvriendelijke modaliteiten, maar – wederom – door de toename van het aantal 'dagtochtkilometers' vindt er nog steeds een absolute stijging van het aantal autokilometers plaats. Gelet op de timing van de dagtochten, tot slot, kan geconcludeerd worden dat de druk van dagtochtverkeer op de ochtend- en avondspits *relatief* niet toeneemt.

In 1995 bedraagt het aantal **reizigerskilometers** dat een recreatief motief kent volgens het **OVG** ca. 34,9 miljard (exclusief vakanties). Uit het **Onderzoek**

¹⁸ Verwacht werd dat dit 5-jaarlijkse onderzoek in 2000/'01 herhaald zou worden. Dit is echter niet het geval. Volgens het CBS (telefonische inlichtingen, 11 december 2000) zijn er momenteel wel voorstellen om dit onderzoek in 2001 of 2002 te herhalen omdat er grote vraag is naar meer recente gegevens

Dagrecreatie 1995-1996 (tabel 4.2) blijkt dat een aantal reizigerskilometers van 31,8 miljard, ca. 91% van het totale aantal recreatieve kilometers volgens het OVG (MuConsult, 1999b). De overige 3,1 miljard kilometers (indien de meetmethoden vergelijkbaar zijn) komen dan voor rekening van recreatieve tochtjes van minder dan 2 uur. Dit betekent volgens MuConsult (1999b) echter niet dat er veel minder kortere tochtjes gemaakt worden doordat de reistijd en -afstand van deze laatstgenoemde verplaatsingen namelijk in de meeste gevallen korter zijn.

Tabel 4.2 Deelsegmenten naar aantal dagtochten en aantal kilometers, 1995-1996

Apect	Eenheid)	1990/91	1995/96	Index (1990 = 100)
Aantal dagtochten	X 1.000	892.100	959.000	107
Gemiddelde afstand	Km	32,7	33,1	101
Totale mobiliteit	X 1.000.000 km	29.161	31.764	109
Aandeel auto	% verplaatsingen	54,8	54,4	99
Aandeel OV	% verplaatsingen	6,3	5,1	81
Aandeel (brom)fiets	% verplaatsingen	23,4	24,6	105
Aandeel in ochtendspits	% automobilititeit ¹	12,3	12,5	102
Aandeel in avondspits	% automobilititeit ¹	57,5	57,3	99
Aandeel uit eigen provincie	% verplaatsingen	75,3	84,4	112

¹Het aandeel ochtendspits en avondspits is het deel van het totaal aantal autoverplaatsingen dat in deze twee tijdsperiodes wordt afgewikkeld

² Het Onderzoek Dagrecreatie 1990/91 bevatten geen overeenkomstige variabele

Bron: MuConsult (1999b) op basis van dagtochtonderzoeken 1990/91 en 1995/96

Tabel 4.3 geeft een beperkt overzicht van het aantal dagtochten en het aantal **verplaatsingskilometers per activiteitentype**. Bezoek aan historische binnensteden blijkt per dagtocht veruit het meeste aantal reizigerskilometers te generen, bijna 131 kilometer! Deze dagtochten vormen echter maar een beperkt deel van het totale aantal dagtochten op jaarbasis, waardoor de totale bijdrage aan het aantal reizigerskilometers beperkt is. Bezoeken aan de kust en aan attracties worden gemiddeld gebracht op een afstand van 62-64 kilometer (retour). Aangezien attracties ook het belangrijkste motief voor dagtochten zijn (op 'overig in deze tabel na) , genereert dit dagtocht type veel reizigerskilometers.

Tabel 4.3 Deelsegmenten naar aantal dagtochten en aantal kilometers, 1995-1996

Deelsegment	Aantal dagtochten (x 1000)	Gemiddeld afgelegde afstand per dagtocht (heen- en terug)	Totaal aantal reizigers km (x 1000)
Kust	8.604	62,5	537.803
Natuurgebieden	11.298	49,8	563.123
Attracties	112.448	64,2	7.216.672
Historische binnensteden	6.447	130,5	841.499
Sportvoorzieningen	166.799	20,9	3.486.992
Overig	653.403	29,3	19.118.033
Totaal	959.000	33,1	31.764.122

Bron: MuConsult (1999b) op basis van het dagtochtonderzoek 1995/96

Tabel 4.4 geeft een overzicht van de kenmerken van vrijetijdsverkeer voor enkele reismotieven. Zoals verwacht heeft de auto voor elke bestemming een hoog aandeel in de modal split. Het openbaar vervoer wordt vooral gebruikt voor bezoek aan (historische) steden, terwijl de fiets relatief veel wordt gebruikt voor bezoek aan strand of natuur. De grootste reisafstand wordt, zoals al eerder uit tabel 4.3 bleek, afgelegd voor bezoek aan (historische) steden, de kleinste voor sportieve activiteiten. Tot slot is de reisfrequentie voor sport en attracties het hoogst.

Tabel 4.4 Kenmerken van vrijetijdsvrverkeer voor verschillende motieven en bestemmingen

Kenmerk	Kust	Natuur	Attracties	Historische Binnensteden	Sport
Hoge frequentie			X		X
Grootste reisafstand door recreant				X	
Kleinste reisafstand door recreant					X
Relatief hoog aandeel (brom)fiets	X	X			X
Relatief hoog aandeel OV				X	
Relatief hoog aandeel auto	X	X	X	X	X

Bron: MuConsult (1999a)

De bovenstaande gegevens hebben betrekking op de activiteiten die mensen ontplooiën tijdens hun dagtochtjes. In relatie tot vervoermiddelkeuzes nemen **wandelen en fietsen** daarin een bijzondere plaats in omdat deze vervoermiddelen ook als doel op zich gebruikt worden. Bovendien zijn deze vervoermiddelen als activiteit erg populair bij de Nederlanders. Voordat er ingegaan wordt op de situatie in de provincie Noord-Brabant besteedt deze paragraaf daarom nog enige aandacht deze twee activiteiten/vervoermiddelen. In tabel 4.5 worde een overzicht geven van de bestemming van wandelaars en fietsers tijdens hun dagtochtjes.

Uit tabel 4.5 blijkt dan fietstochten bijna even vaak landbouw- en bos- en heidegebieden als decor hebben (29% resp. 32%). Water komt op afstand op de derde plaats. Voor wandelen, daarentegen, zijn bos en heide veruit favoriet (47%), op afstand gevolgd door duinen en strand (20%) en steden en dorpen (17%). Ook kan uit deze tabel opgemaakt worden dat wandelen iets populairder is (in absolute aantallen) dan fietsen. Uit oogpunt van mobiliteit is dit minder gunstig omdat wandelingen niet beginnen op het woon- of verblijfadres, waardoor er vaak eerst een verplaatsing met auto of openbaar vervoer nodig is. Uit tabel 4.6 (zie Bijlage 1) blijkt bijvoorbeeld dat voor 53% van de wandeldagtochten het vervoermiddel de auto is. Voor fietsdagtochten is het aantal (voor- en na-) verplaatsingen per auto slechts 5%.

Tabel 4.5 Waar gaan wandelaars en fietsers heen in hun vrije tijd?

		Wandelaars	Fietsers
Stad-dorp	%	17	17
Landbouw-gebied	%	7	29
Duinen-strand	%	20	8
Bos, heide	%	47	32
Meer, plas, rivier	%	6	10
Overig	%	3	3
Totaal activiteiten	100% in aantallen	59.383.000	42.971.000

De totale aantallen betreffen cijfers van dagbestedingen waarbij wandelen resp. fietsen als belangrijkste activiteit van een dagtocht genoemd werden

Bron: CBS (1997), in Lopende Zaken (2000)

Tot slot van deze paragraaf over de omvang van de dagtochtmobiliteit presenteert tabel 4.6 een gedetailleerd overzicht van het **aandeel van de verschillende activiteiten in de dagtochten naar Noord-Brabant** (zie Bijlage 1). Het aantal dagtochten met bestemming Noord Brabant bedraagt bijna **133 miljoen**. Hiermee is de provincie de op twee na belangrijkste dagtochtprovincie van Nederland: 14,7% van alle dagtochten in Nederland, hetgeen alleen overtroffen wordt door Noord- (16,6%) en Zuid-Holland (22.4%). Aangezien het grootste deel van de dagtochten in de eigen provincie wordt ondernomen (landelijk 84,4% en voor Noord Brabant zelfs 85,7%),

bestaat hier een duidelijke relatie met de inwonersaantallen van de genoemde provincies.

Tabel 4.6 bevat een grote hoeveelheid informatie met betrekking tot de relatie tussen dagtochtactiviteiten en vervoermiddelen. Wij zullen alleen de belangrijkste absolute cijfers en/of meest opvallendste verschillen tussen het Nederlands gemiddelde (kolom %) en de aandelen voor Noord-Brabant (kolommen x 1000 en % voor de eerste verticale lijn) eruit lichten en samenvatten in de tekst.

Allereerst valt op dat **sport en sportieve recreatie** (31.0% en 4.5% voor toeschouwers) en **uitgaan** (21.1%) de belangrijkste dagtochtmotieven zijn, zowel in Noord Brabant als in Nederland. Uit tabel 4.3 is af te lezen dat het gemiddeld aantal kilometers per dagtocht voor sport relatief erg laag is (20,9 kilometer), hetgeen leidt tot de conclusie dat de bijdrage aan het aandeel reizigers kilometers voornamelijk te danken is deze hoge frequentie waarmee de activiteit uitgevoerd wordt (zie ook tabel 4.3).

Vergelijken we de aandelen van de verschillende activiteiten van alle Nederlandse dagtochten met die van de dagtochten naar Noord-Brabant, dan valt op dat er relatief **meer dagtochten zijn met de motieven** fietsen, paardrijden, toeschouwer/begeleider bij sport en bezoek aan pret- en sprookjesparken e.d. (relatie met de aanwezigheid van deze faciliteiten in de provincie!), jaarmarkten e.d., café en bar (Bourgondische inslag?) en kermis en circus. Tot slot worden er in Noord-Brabant opvallend veel kinderactiviteiten ondernomen. Kijken we naar het aandeel van de auto in deze activiteiten, dan valt op dat fietsen, café en barbezoek, kermis en circus en kinderactiviteiten minder dan gemiddeld (nationaal gemiddelde: 54%) met de auto ondernomen worden. Paardrijden, kijken naar sport en bezoek aan pretparken, daarentegen, scoren juist bovengemiddeld op het aandeel van de auto in de modal split. Op “fietsten” na, is er overigens een duidelijke relatie tussen het aandeel auto’s in de modal split voor activiteiten, en het feit of een dagtocht in de eigen woonplaats ondernomen wordt of niet.

Er zijn ook een aantal dagtochtactiviteiten die **minder dan gemiddeld** ondernomen worden in/naar Noord-Brabant. Het gaat hier om bezoek aan strand bij zee, watersport, schaatsen op natuurijs en bezoek aan dierentuinen en beurzen. Voor deze activiteiten geldt waarschijnlijk dat er relatief weinig faciliteiten voor deze activiteiten in de provincie aanwezig zijn. Tot slot wordt er in Noord-Brabant minder buiten de deur gegeten (toch iets minder Bourgondisch?) en minder gewandeld. Voor deze in Brabant relatief minder populaire dagtochten is het aandeel van de auto in de modal split voor strand/zeebezoek, dierentuinen e.d., beurzen etc. en uit eten boven gemiddeld, terwijl het voor schaatsen op natuurijs, juist beneden gemiddeld is.

Zoals al eerder is aangegeven geeft het CBS-dagtochtonderzoek alleen informatie over dagrecreatieve uitstapjes van minimaal 2 uur (inclusief reistijd). Bovendien is op basis van de CBS-publicaties moeilijk inzicht te krijgen in het aantal kilometers dat met deze uitstapjes gemoeid is. Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag OVG, dat gericht is op het registreren van *alle* verplaatsingen, geeft daarentegen wel informatie over verplaatsingen voor recreatieve (of sociale; zie hiervoor paragraaf 4.3.1) activiteiten van minder dan twee uur. Op basis van deze data set zijn door de provincie Noord-Brabant (Caroline Janssen e.a.) enkele analyses uitgevoerd die wij hier ook zullen presenteren. In tabel 4.7 is weergegeven hoeveel **verplaatsingen** en **reizigerskilometers** voor **recreatieve doeleinden** er gerelateerd zijn aan de provincie Noord-Brabant. Het gaat hier alleen om de motieven “ontspanning/sport” en “toeren/wandelen”¹⁹. Met “aan **Brabant gerelateerde**” (reizigers-)kilometers wordt

¹⁹ Het nadeel van het OVG is dat het aantal geregistreerde activiteitentypen (in vergelijking met het dagtochtonderzoek) erg laag is (zie bijvoorbeeld tabel 2). Hierdoor wordt er niet altijd duidelijk of het om recreatieve activiteiten gaat. Het gaat hierbij met name om de categorie “winkelen”, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt tussen “funshoppen” en winkelen voor dagelijkse goederen. Uit tabel 4.6 (zie Bijlage 1) blijkt dat dit een erg belangrijk motief is voor recreatieve uitstapjes is: ruim 18 miljoen

bedoeld het totaal aantal kilometers dat op de Brabantse wegen wordt afgelegd, dus ook die onderdelen van verplaatsingen die maar gedeeltelijk door de provincie Noord-Brabant gaan.

Tabel 4.7 Verplaatsigen en reizigerskilometers van Noord-Brabant gerelateerd recreatief verkeer (motieven: ontspanning/sport en toeren/wandelen) in 1998

	Verplaatsingen		Reizigerskilometers		Km/ verplaatsing
Auto (bestuurder)	117.420.938	(22,7%)	1.447.574.129	(31,2%)	12,33
Auto (passagier)	124.978.828	(24,2%)	1.689.392.995	(36,4%)	13,52
Trein	8.231.316	(1,59%)	296.959.521	(6,41%)	36,08
Bus/Tram/Metro	6.403.862	(1,24%)	103.543.873	(2,24%)	16,17
Brom/snorfiets	3.529.661	(0,68%)	32.740.650	(0,71%)	9,275
Fiets/-passagier	117.330.106	(22,7%)	612.657.367	(13,2%)	5,22
Lopen/overig	138.254.116	(26,8%)	452.131.430	(9,75%)	3,27
Totaal	516.148.826	(100%)	4.634.999.967	(100%)	8,98

Bron: OVG data set 1998, bewerkt door de provincie Noord-Brabant

Uit tabel 4.7 blijkt dat er in de provincie Noord-Brabant jaarlijks in ruim **516 miljoen verplaatsingen** met als motief ontspanning/sport of toeren/wandelen meer dan **4,6 miljard reizigerskilometers** gereden worden. Dit betekent dat in de provincie Noord-Brabant 16,0% van alle recreatieve verplaatsingen, en 14,1% van alle recreatieve reizigerskilometers van Nederland gemaakt worden (in Brabant woont ca. 15% van de Nederlandse bevolking). Bijna de helft van de verplaatsingen (47,0%) en ruim twee derde van het aantal kilometers (67,7%) wordt hiervan verreden in de auto als bestuurder of als passagier (landelijk liggen deze percentages iets lager, namelijk 41,5% en 66,5%). Aangezien het aantal verplaatsingen en het aantal reizigerskilometers als passagier dat van de auto als bestuurder iets overtreft, kan gesteld worden dat de bezettingsgraad van auto's boven de twee personen uitkomt (ca. 2,1-2,2 per auto), hetgeen ruim hoger is dan de bezettingsgraad van Noord-Brabant gerelateerde verplaatsingen met het motief woon-werk dat op 1,136 ligt (gegevens: OVG-analyses door de provincie Noord-Brabant). Dit komt overeen met het landelijk beeld dat reeds in paragraaf 2.1 werd geschetst.

De gemiddelde recreatieve verplaatsing in Noord-Brabant is bijna 9 kilometer (landelijk gemiddelde: 10,2 km). Opvallend is dat de langste afstanden worden afgelegd met het openbaar vervoer, met name de trein (36,08 km). Met de auto wordt gemiddeld 12,32 (als bestuurder) tot 13,52 (als passagier) gereden. Dit zijn aanzienlijk kortere ritten dan het landelijk gemiddelde voor recreatieve ritten: 15,5 km als bestuurder en 17,1 km als passagier. Uit deze cijfers is ook af te leiden dat de bezettingsgraad van auto voor langere verplaatsingen iets hoger ligt dan die voor kortere recreatieve verplaatsingen (zowel landelijk als in Brabant).

De volgende paragrafen zullen meer gedetailleerd ingaan op mobiliteit voor de verschillende typen dagtochtactiviteiten.

dagtochten van minimaal 2 uur in Noord-Brabant in 1995/'96 (13,7% van het totale aantal dagtochten in de provincie). Het is zeer redelijk om aan te nemen dat uitstapjes met als doel recreatief winkelen in de meeste gevallen langer dan 2 uur duren (mede gebaseerd op gesprekken met Caroline Janssen en Helma van Oosterhout), waardoor de in tabel 4.6 gepresenteerde cijfers toch een redelijk beeld geven (hierdoor ontbreken echter gegevens met betrekking tot het verreden aantal kilometers voor het recreatief winkelen). Naast de onduidelijkheid omtrent de al dan niet recreatieve motieven in de categorie "winkelen" zal ook een deel van verplaatsingen in de categorie "overig" een recreatief motief hebben (bijvoorbeeld "spelen bij vriendjes")

4.1.2 Dagtochtmotief: Sport

Uit de eerder besproken cijfers is reeds bekend dat **sport, sportieve activiteiten en het kijken naar en begeleiden van sport** de belangrijkste motieven zijn voor dagtochten langer dan 2 uur (zie tabel 4.6): in de provincie Noord-Brabant worden ruim 47 miljoen dagtochten van minimaal 2 uur met deze motieven gemaakt (35,5% van alle dagtochten in/naar de provincie²⁰). De automobilititeit in de sport is relatief vervuilend omdat ca. 70% van het sportverkeer **korte ritten** betreft (Ministerie van VWS, 1999²¹). Zolang de motor namelijk nog niet warm is (en dat gebeurt pas na 10 km) komen er veel onverwerkte stoffen in de lucht (Bak & Bakker, 1991).

Sportmobilititeit kan onderverdeeld worden in drie categorieën (Ministerie van VWS, 1999):

- woon-sportverkeer (van de woning naar de sportaccommodatie);
- sport-sportverkeer (verkeer tussen sportaccommodaties in verband met de competitie); en
- evenementenverkeer (verkeer veroorzaakt door de toestroom van supporters).

Lichamelijke beweging mag dan in de sport een belangrijk motief zijn, voor sporters is dat geen reden om de auto te laten staan. Aan de andere kant is het carpoolen sinds jaar en dag in geen enkele sector zo diep geworteld is als hier (Anonymus, 1998a). Volgens "Goud voor groen" gaat het hier echter voornamelijk om carpoolen bij sport-sportverkeer (Ministerie van VWS, 1999).

Uit onderzoek door buro BUITEN in opdracht van de Gelderse Sport Federatie, de provincie Gelderland en de vervoerondernemer MIDNET (inmiddels Connexxion) blijkt dat het **draagvlak ontbreekt** (bij sportclubs en -bonden, gemeenten en vervoerders) voor maatregelen om sportmobilititeit te verminderen (Anonymus, 1998a). Tot nu toe ervaren sportclubs en bonden mobiliteit niet als een echt probleem. Er zijn hierop twee uitzonderingen. Ten eerste vraagt het vervoer van speciale groepen zoals de jeugd, topteam en gehandicapten om aandacht. Daarnaast is de sociale veiligheid naar en rondom clubgebouwen onvoldoende. Hierdoor zou het gebruik van de fiets afnemen. Toch staan de meeste verenigingen volgens het onderzoek zeer positief tegenover collectief vervoer voor uitwedstrijden en toernooien mits dit vervoer betrouwbaar, flexibel en betaalbaar is. Het huidige OV-systeem wordt niet geschikt geacht, en men hecht nog het meest aan **sociaal veilige fietsroutes** naar accommodaties. Als **kansrijke oplossingsrichtingen**, tot slot, noemen de GSF en de provincie Gelderland (Anonymus, 1998a):

- Beïnvloeding van de mentaliteit van de sportwereld via bonds- en verenigingspublicaties;
- Locatiebeleid van de gemeenten waarin rekening wordt gehouden met een centrale ligging van sportfaciliteiten ten opzichte van woonwijken, een goede OV-ontsluiting en fietsbereikbaarheid; en
- Vervoermanagement voor evenementen en sportcomplexen (ook als verplicht onderdeel van de gemeentelijke vergunningverlening).

Ook het **ministerie van VWS** (1999) lijkt het simuleren van fietsverkeer onder voorwaarden het meest kansrijk. De redenen die hiervoor worden aangevoerd zijn het individuele karakter van de verplaatsingen, het beperkte aanbod van het OV buiten kantoor tijden en naar de soms afgelegen sportlocaties (en de minder directe beïnvloedingsmogelijkheden van de overheid op het OV door de toenemende marktwerking in deze sector). Als voorwaarden worden genoemd de fietsveiligheid

²⁰ Een deel van deze dagtochten heeft als bestemming bos- en natuurgebieden, die worden besproken in de volgende paragraaf.

²¹ Zie ook tabel 4.4, waaruit blijkt dat de gemiddelde afstand niet meer dan 20,9 kilometer per trip is; de gemiddelde reisafstand met uitstapje met sportieve motieven ligt waarschijnlijk nog lager aangezien verwacht mag worden dat er ook nog een groot aantal verplaatsingen met dit motief van korter dan 2 uur gemaakt wordt.

(met name voor de jeugd), de sociale veiligheid (voor de jeugd, vrouwen en ouderen) en goede voorzieningen ter plekke.

Naast het stimuleren van fietsvervoer voor sportactiviteiten noemt het ministerie van VWS (1999) nog de volgende mogelijkheden en voornemens:

- Voornemens: onderzoek toeristisch-recreatief verkeer en een pilot sportmobiliteit
- Vervoersmanagementsystemen rond grote sportevenementen (waaronder grote voetbalwedstrijden) voor zowel deelnemers als supporters (inclusief voorschriften in de milieuvergunning);
- Kenniscentrum Verdi dat gerealiseerd is naar aanleiding van de voortdurende decentralisatie van beleid om advies te geven op het gebied van verkeer en vervoer en dat een belangrijke schakelfunctie vervult tussen overheden;
- De voorspelbaarheid van vervoerstromen op basis van trainings- en wedstrijdschema's in de georganiseerde sport moet behulpzaam zijn in het ontwikkelen van alternatieven voor de auto (in combinatie met locatiekeuze, vervoersmanagement en gedragsveranderingen); en
- Het project Korte Ritten dat in 1999 is geïnitieerd is door de ministeries van VROM, V&W en EZ dat de ambitie heeft de trend van steeds grotere verplaatsingsafstanden te doorbreken en optimale mogelijkheden te creëren voor het gebruik van milieuvriendelijk vervoer op kortere afstanden (<7,5 km).

Een belangrijk aandachtspunt bij het laatst genoemde project Korte Ritten is de realisering van **schaalvergroting** in het onderwijs, de bereikbaarheid van het MKB, maar ook bijvoorbeeld de verplaatsing van sportaccommodaties naar de rand van de bebouwde kom. Hierbij wordt gewezen op de tegengestelde bewegingen bij enerzijds de aanpak van hinder (geluidsoverlast, parkeren, congestie) en anderzijds de aanpak van mobiliteit. Remmers (1997) constateert inderdaad dat steeds meer gemeenten over gaan tot het concentreren van sport-, spel- en recreatievoorzieningen in één gebied. In de argumentaties van verschillende gemeenten (Enschede, Eindhoven, Almere, Tilburg en Groningen) komen de volgende **voordelen van concentratie** naar voren (Remmers, 1997):

- Infrastructurele en ruimtelijke voordelen (incl. OV-aansluitingen);
- Management en personeelsvoordelen;
- Lagere stichtings- en exploitatiekosten;
- Mogelijkheid meer kwaliteit te bieden;
- Meerwaarde doordat functies elkaar versterken;
- Ruimere mogelijkheden om integraal beleid te voeren;
- Terugdringen van mobiliteit tussen functies door clustering;
- Ruimtelijke flexibiliteit voor krimpen, groei en uitwisseling van verschillende sporten; en
- Samenwerkingsverbanden tussen sportverenigingen en andere betrokkenen komen makkelijker tot stand.

Als **nadelen** worden genoemd:

- de toegenomen afstand tot de concentratiegebieden (wat meer autogebruik tot gevolg heeft);
- de mogelijke gevolgen hiervan voor de deelname van vooral jeugd en vrouwen;
- het houden van toezicht;
- vandalisme en hondenpoep; en
- botsingen tussen verschillende functies, sporten en bezoekersgroepen.

Als geslaagd voorbeeld noemt Remmers (1997) het Groningse recreatiegebied Kardinges dat goed met openbaar vervoer bereikbaar is. Er is ook een goede ontsluiting vanaf de ringweg rond Groningen door middel van een speciale afslag die direct het gebied in gaat. Er zijn ruime parkeervoorzieningen geschapen en er is een transferium aangelegd waarop tal van stads- en regionale buslijnen aansluiten. In dit gebied versterken de functies (sport, recreatie, horeca etc.) elkaar door de mogelijkheden tot samenwerking bij activiteiten, arrangementen, bewegwijzering en promotie.

4.1.3 Dagtochtmotief: Bezoek aan attracties en evenementen

Uit tabel 4.6 (Bijlage 1) is op te maken dat er in de provincie Noord-Brabant in 1995/'96 4,2 miljoen dagtochten naar **evenementen** zoals jaarmarkten, braderieën, beurzen, tentoonstellingen etc. gingen. Dat is 3,2% van alle dagtochten in en naar de provincie tegen een landelijk gemiddelde van 3,4%. Hierop scoort de provincie dus redelijk gemiddeld. Behalve voor beurzen, tentoonstellingen en shows, geldt voor evenementen dat ze relatief vaak in de eigen woonplaats bezocht worden waardoor het aandeel van de auto in deze verplaatsingen relatief laag, en het aandeel fiets relatief hoog is. Het gaat hierbij waarschijnlijk om kleinere evenementen gericht op de eigen lokale bevolking. De meeste niet-lokale evenementen trekken echter grote stromen bezoekers, die vaak (en in een heel kort tijdsbestek) met de auto komen. Dit levert problemen op als extra parkeerdruk en files.

Het belangrijkste verschil tussen evenementen en de andere 'voorzieningen' is het feit dat evenementen een tijdelijk karakter hebben. Hierdoor is het makkelijker om maatregelen in te voeren. Immers na een dag, een paar dagen of enkele weken, worden de maatregelen weer ingetrokken. Dit is een belangrijk voordeel bij het verkrijgen van draagvlak in de regio. Het gaat dan om de inzet van extra bussen en treinen, extra bewaakte fietsenstallingen, het afsluiten van wegen en extra parkeervoorzieningen in de nabijheid van het evenement. Het tijdelijke karakter brengt echter ook nadelen met zich mee. Bijvoorbeeld voor flexibele inzet van materiaal en personeel. De inzet hiervan leidt tot extra kosten, die ten laste komen van het evenement. Duurzaamheid is van belang binnen het brede perspectief van milieuzorg bij evenementen. Specifiek ten aanzien van de mobiliteit gaat het om het stimuleren van collectief en langzaam vervoer ten koste van autovervoer. Echter de knelpunten op dit vlak zijn minimaal vergeleken bij de knelpunten ten aanzien van de bereikbaarheid (K.Peters, 1998).

Tegenwoordig besteden de meeste organisatoren van evenementen aandacht aan de mogelijke problemen rond mobiliteit. Zo denkt de dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting van de gemeente Rotterdam met een toeslag op kaartjes voor voetbalwedstrijden en popconcerten de problemen die zich uiten in parkeeroverlast in met name deelgemeente Feijenoord te financieren. Met dat duurdere kaartje (10 gulden extra) kan de bezoeker wel gratis gebruik maken van het openbaar vervoer in de stad. Doel van dit plan is uiteraard dat zo weinig mogelijk mensen met de auto naar het stadion komen (K.Peters, 1998).

Door de samenstelling van het toeristisch-recreatieve product in de provincie Noord-Brabant vormen bezoeken aan **toeristische attracties** een grote bron van verplaatsingen en autokilometers en de daarbij behorende problemen. Er werden in 1995/'96 4,1 miljoen dagtochten gemaakt naar pretparken, sprookjesparken, dierentuinen in de provincie, dit is circa 3,1% van alle dagtochten naar en in de provincie (tegen een landelijk gemiddelde van 1,9%). Met name het bezoek aan preten spookjesparken vindt bijna altijd plaats buiten de eigen woonplaats, waarbij volgens tabel 4.6 (in Bijlage 1) 77% van de bezoeken plaatsvindt met de auto. Het aandeel fiets is klein (3% tegen een gemiddelde van 24% over alle dagtochttypen), en het aandeel van het openbaar vervoer ligt volgens de landelijke cijfers in tabel 4.6 (zie Bijlage 1) iets boven het gemiddelde over alle dagtochttypen (7% tegen 6% over alle typen).

Vanwege het grote belang van attractieparken voor Noord-Brabant, formuleert de provincie in haar eerste opzet van de monitoring verkeer en vervoer (Provincie Noord-Brabant, 2000c) de wens om de **modal split van attractieparken** in de provincie te **monitoren**. Uit de eerste cijfers (zie tabel 4.8 in Bijlage 1) blijkt dat het aandeel van de auto hoger ligt dan het landelijk gemiddelde voor bezoek aan attractieparken: tussen de 78,6% voor de Efteling in 1999 en de 88,9% voor de Beekse Bergen in het

jaar 2000²². Wel is er een lichte daling waar te nemen in de tijdreeks voor de Efteling in de jaren 1997-1999. Dit park voert dan ook al jaren intensief beleid gericht op het beheersen van de (auto)verplaatsingen naar het park toe.

De problemen rond bereikbaarheid spelen ook bij het bezoek aan attractieparken een belangrijke rol. Bij bereikbaarheidsproblemen gaat het om files en lange wachttijden. De grote vervoersstromen zijn in principe makkelijk te leiden naar de bestemming waardoor er goede kansen bestaan voor natransport vanaf (bus en trein) stations en andere verzamelpunten van bezoekersstromen. Het duurzaamheidsaspect komt onder andere kijken wanneer het gaat om het imago van het attractiepark en de voorbeeldfunctie die een park heeft (K.Peters, 1998).

De factoren die de **vervoermiddelkeuze voor attracties** bepalen zijn volgens Janse et al. (2000):

- reistijd (zie ook boven); indien kenmerken van de route (file, vertraging, overstappen) de reistijd nadelig beïnvloeden worden deze ook meegenomen;
- comfort van (a) de voorziening (parkeerplek, haltes); (b) het vervoermiddel; en (c) bagage;
- kosten: attractiepunten worden vaak in groepen (2+ personen) bezocht waarmee de reiskosten gedrukt worden; de auto heeft bij reizen in groepen een veel gunstigere kostenverhouding dan het OV; alleen door een combinatieprijs in te stellen voor vervoer en entree en de parkeerprijzen te verhogen, kan dit onevenwichtige prijsniveau wat worden gelijk getrokken (K. Peters, 1998);
- gedrag: gewoontegedrag (men kiest altijd de auto) en impulsgedrag (men besluit 's ochtends om een attractiepunt te bezoeken en heeft hierdoor geen tijd om informatie over alternatieven voor de auto te verzamelen);
- kennis: men zal alleen alternatieven voor de auto in het keuzeproces meenemen indien men op de hoogte is van deze mogelijkheden.

Een belangrijk **spanningsveld** in het beleid dat vervoermiddelkeuzes voor attracties en evenementen probeert te beïnvloeden 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 doen. Indien autorijders in dit geval niet omzien naar andere modaliteiten zijn de mobiliteits- en duurzaamheideffecten van de voorgestelde maatregelen zelfs negatief.

Om er achter te komen welke omstandigheden maken dat mensen die een dagje naar een attractie gaan kiezen voor een bepaald vervoermiddel ontwikkelde en testte Stemerding (Stemerding en Timmermans, 1996; Stemerding, 1996) een **keuze-experiment** waarbij werd gekeken of bepaalde vervoersmaatregelen veroorzaken dat mensen (i) daadwerkelijk een andere attractie zullen kiezen; (ii) thuis zullen blijven; (iii) toch auto blijven rijden (kenmerken van het vervoermiddel blijken in dit geval belangrijker); of (iv) de trein nemen (in dit geval blijken de kenmerken van de attractie het belangrijkste of is het OV aantrekkelijker geworden dan de auto). In het keuze-experiment werden groepen van attracties (verschillend voor de marktsegmenten museumliefhebbers, pretparkliefhebbers en mensen met een sterke voorkeur voor pretparken én dierentuinen) voor elk auto-alternatief 3 attributen²³, en voor elk trein-alternatief 4 attributen²⁴ gevarieerd. Daarnaast varieerden 3 verschillende condities die geacht werden beperkingen (*constraints*) op te werpen: (i)

²² Het Continu Vakantieonderzoek CVO heeft de scope van de dataverzameling sinds kort uitgebreid met vragen over bezoek aan diverse attractiepunten. Voor monitoring-doeleinden kan dit een goede aanvulling betekenen op door de parken zelf verstrekte cijfers.

²³ Grote kans op half uur file of niet, parkeerplaatsen moeilijk te vinden of niet, en gratis of betaald (Fl. 2 per uur) parkeren.

²⁴ Al dan niet verwachte vertraging van half uur, directe verbinding of overstappen, treintaxi aanwezig of niet en al dan niet gratis opwaardering naar 1e klas kaartje.

het al dan niet meenemen van kinderen; (ii) de vertrektijd: 9 of 12 uur; en (iii) goed of slecht weer. Het experiment werd gebruikt om een beslissingsondersteunend programma te ontwikkelen (PlanRemo) dat, gegeven bepaalde omstandigheden, als uitkomst geeft het marktaandeel van elke attractie, waaruit de modal split bestaat en de absolute bezoekersaantallen. Hierin wordt rekening gehouden met het “basisnut” (zeg maar de “algemene aantrekkelijkheid”) van de diverse attracties voor de verschillende segmenten. Er kan dan per attractie²⁵ door middel van simulatie nagegaan worden welke combinatie van omstandigheden bijvoorbeeld de meeste/minste bezoekers zal generen of de meeste/minste autoverplaatsingen. Voor het Noorderdierenpark in Emmen blijkt bijvoorbeeld dat als de kans op vertraging met de trein wegvalt, er een verdubbeling in het treingebruik zal optreden, terwijl het autogebruik behoorlijk afneemt. Voordeel voor het park is dat de belangstelling voor “niet gaan” afneemt, waardoor de bezoekersaantallen zullen stijgen. In het scenario “minimaal autogebruik” (onder condities: kind mee, vertrek 9 uur, en mooi weer) zijn alle trein-attributen positief and alle auto-attributen negatief. In dit geval komt 49% met de trein, maar 30% kiest ervoor om niet te gaan. In het scenario “maximaal bezoek” zijn alle vervoermiddelattributen positief en komt hierdoor 26% met de trein, 59% met de auto, en 16% niet (Stemerding en Timmermans, 1996). Voor de Efteling betekent het wegnemen van treinvertragingen volgens dit onderzoek dat 15% van de autobezoekers met de trein gaat en het park 4% meer nieuwe bezoekers krijgt. Het wegnemen van de overstap met de trein en de introductie van shuttle services vanaf de stations in Tilburg en Den Bosch hebben slechts een bescheiden maar wel positief effect op treingebruik en bezoekersaantallen. Van de auto-attributen heeft vooral een verwachte vertraging een positief effect op de kans om met de trein te gaan, maar ook een negatief effect op de bezoekersaantallen. Ook laat vertrek (12 uur in plaats van 9 uur) blijkt een sterk negatieve invloed te hebben op de kans om de Efteling te bezoeken (Stemerding, 1996). Blijkbaar gaat met voor bezoekjes aan de Efteling in vergelijking met de andere alternatieven, liever vroeg van huis.

Het meest recente onderzoek op het gebied van vervoermiddelkeuzes en attracties²⁶ heeft een inventarisatie gemaakt van de **rollen** en de **belangen** van de betrokken actoren, en naar welke problemen door wie ervaren worden. Ook mogelijke oplossingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van attractiepunten worden in deze studie geïnventariseerd (Janse et al., 2000). Tabel 4.9 geeft een overzicht van de betrokken actoren en hun doelen en rollen.

Voor de **bezoeker** moet volgens Janse et al. (2000) de bereikbaarheid voldoen aan de volgende voorwaarden:

- Afhankelijk van de aard van de attractie wordt een bepaalde reisafstand c.q. reistijd geaccepteerd; hoe aantrekkelijker de attractie, hoe groter het reisoffer uitgedrukt in reistijd zal zijn; een reistijdverhouding van 1,5 tussen openbaar vervoer en de auto wordt hierbij vaak als maximum gezien voor keuze voor het openbaar vervoer;
- Het attractiepunt moet over voldoende parkeercapaciteit beschikken en/of
- Het attractiepunt moet goed ontsloten zijn per openbaar vervoer: ligging in de directe nabijheid van een OV-knooppunt of een prima verbinding vanaf een knooppunt²⁷.

Uit het rapport van Janse et al. (2000) komt naar voren dat er **geen gemeenschappelijke probleemdefinitie** is ten aanzien van mobiliteit. Wel zijn er zwaartepunten

²⁵ De volgende attracties werden in het onderzoek meegenomen: Musea: Archeon, Openluchtmuseum, Rijksmuseum en het Kröller-Müller; Pretparken en dierentuinen: Efteling, Avonturenpark Hellendoorn, Walibi Flevo, Duinrell, Burgersdierenpark en het Noorderdierenpark Emmen.

²⁶ In dit onderzoek worden evenementen ook meegenomen en omschreven als “bijzondere attractiepunten” (Janse et al., 2000).

²⁷ Het is onduidelijk waarom Janse et al. (2000) in deze opsomming niet de bereikbaarheid per fiets en andere vormen van langzaam vervoer hebben opgenomen.

die door meerdere partijen genoemd worden. De meest opvallende punten zijn volgens Janse et al. (2000):

- het openbaar vervoer: waarbij voornamelijk genoemd worden de huidige structuur van het OV, het natransport en het ontbreken van kaartintegratie;
- parkeren: bij pieken is er een tekort aan parkeerareaal; andersom gesteld geldt volgens Van Kelegom (1994) dat recreatieondernemers en -beheerders van recreatieve voorzieningen zich in toenemende mate bewust zijn van de (financiële) nadelen van de overcapaciteit van parkeervoorzieningen op niet-topdagen;
- filevorming op het hoofdwegenet;
- overlast van de auto op de toeleidende wegen.

Daarnaast worden er problemen ervaren bij de **communicatie** en de **afstemming** tussen de verschillende partijen. Deze punten werden ook door een vertegenwoordiger van VMC als de belangrijkste knelpunten genoemd.

Tabel 4.9 De bij attractiepunten betrokken actoren, hun doelen en hun rol

Actor	Hoger doel/missie	Rol
Attractie-punt	Continuïteit & winst	Aanbieden product
	Overdracht info aan bezoekers o.a. mbt Nederlands erfgoed	Deel-aanbieder infrastructuur
Overheid	<u>Nationaal, ministeries:</u>	Wegbeheerder
	V&W: bereikbaarheid, benutting, capaciteit	Opdrachtgever (OV)
	EZ: werkgelegenheid, econ. ontwikkeling	Wetgever
	VROM: leefbaarheid	Controleur
	LNV: evenwicht functies	Aanbieder attracties
	OC&W: bereiken groot publiek	
	<u>Regionaal:</u> in verlengde van Rijk; provincie is aanspreekpunt	
<u>Lokaal:</u> ook in verlengde door kleiner apparaat doelen soms geïntegreerd		
Vervoerder	Continuïteit & winst	Opdrachtnemer van overheid Aanbieder vervoersproducten
Bezoeker	(Gezellige) dag uit	Consument van: Attractiepunten Vervoerproducten
Omwonende	Prettige woonomgeving	Zo min mogelijk hinder/overlast Signalering overlast Onbedoelde participant

Bron: Janse et al. (2000)

Er zijn in de loop van de tijd diverse projecten opgezet om de problemen rond het bezoek aan grotere attracties en evenementen weg te nemen. In het hoofdstuk over mogelijke maatregelen die getroffen kunnen worden om de automobiliteit terug te dringen en de bestemmingen bereikbaar te houden/maken (Hoofdstuk 6 “Beïnvloedingsstrategieën”) wordt aandacht besteed aan de maatregelen en projecten die Janse et al. (2000) bestudeerden.

4.1.4 Dagtochtmotief: Bezoek aan bos- en natuurgebieden

Het bezoek van **bos- en natuurgebieden** is volgens Both (1999) veruit de belangrijkste activiteit in de openluchtrecreatie. In de dagtochtentabel (tabel 4.6 in Bijlage 1) zijn de meeste bezoeken aan deze gebieden te vinden onder de categorie sport en sportieve recreatie. Daarnaast blijkt uit tabel 4.1 dat wandelen en fietsen, activiteiten die vaak in natuur- en bosgebieden beoefend worden, ook belangrijk zijn tijdens vakanties:

3,9% van alle wandel- en 8,5% van fietsdagtochten (van minimaal 2 uur) wordt ondernomen tijdens de vakantie.

Uit een onderzoek in de Loonse en Drunense duinen (Van Damme & Van Dijk, 1990) naar recreatief fietsen blijkt o.m. dat het grootste gedeelte van de fietsers in de directe omgeving van het gebied woont en dat veel fietsers hinder ondervinden van andere verkeersdeelnemers.

Ook uit onderzoek van Duif (1990) blijkt dat de afgelegde afstand van huis tot bosgebied bij de meerderheid van de bezoekers van Noord-Brabantse natuurgebieden vrij klein is: **10 km of minder**. De auto is hierbij het belangrijkste vervoermiddel en de fiets speelt volgens dit onderzoek als vervoermiddel naar bos- en natuurgebieden echter nauwelijks een rol. Hierbij bestaat er wel een belangrijk verschil tussen **kleine en grote(re) gebieden**. Een "klein" bos- of natuurgebied (<200 ha), bijvoorbeeld, komt volgens een studie van Both (1999) gemiddeld 59,5% van de bezoekers van binnen een straal van 5 kilometer terwijl 15,3% van de bezoekers van verder dan 25 kilometer komt. Voor grote gebieden (> 1000 ha) liggen deze percentages op 36,1% resp. 24,9%.

Uit het onderzoek van Both (1999) blijkt dat er (in Nederland) in de periode 1962-1999 wel een aantal zaken op dit gebied veranderd zijn. De ontwikkelingen in het verplaatsingsgedrag naar bos- en natuurgebieden laten volgens deze studie een totaal ander beeld zien dan op basis van algemene recreatieve mobiliteitsontwikkelingen verwacht kan worden. Het **autogebruik** is namelijk **procentueel sterk afgenomen**. Deze afname is opmerkelijk tegen de achtergrond van het gestegen auto- en rijbewijsbezit en de toename van het aandeel autoverplaatsingen voor recreatieve activiteiten. Toch is ook in de jaren '90 van de vorige eeuw de auto nog wel het belangrijkste vervoermiddel naar bos- en natuurgebieden (zie tabel 4.10), mede door een opleving in de jaren '90. Opvallend is ook de toename van het aandeel fietsers in de vervoerwijze naar bos- en natuurgebieden, vooral tussen de jaren '70 en '80²⁸.

Tabel 4.10 Vervoerwijze (%) naar bos- en natuurgebieden (N=110)

Periode	N	auto	bromfiets	fiets	Te voet	overig
Jaren '60	7	66,3	7,0	13,5	12,8	5,5
Jaren '70	17	67,1	2,4	18,5	13,9	5,2
Jaren '80	55	48,0	1,8	31,0	21,8	4,4
Jaren '90	31	52,9	0,4	33,3	10,8	4,0

Bron: Both (1999)

Uit het onderzoek van Both (1999) komt naar voren het aandeel bos- en natuurbezoekers dat minder van vijf kilometer aflegt in de loop van de tijd sterk is gestegen. Ook het aandeel bezoekers met een reistijd korter dan 15 minuten is in de afgelopen 35 jaar sterk toegenomen²⁹. Er blijkt uit dit historisch onderzoek ook een sterke relatie tussen de omvang van een gebied en de afgelegde afstand. Grote bossen trekken veel mensen aan uit gebieden die over het algemeen wat verder weggelegen zijn, terwijl kleine bossen bezocht worden door mensen uit de directe omgeving. Tot slot heeft Both (1999) berekend dat de daling van de **autobezettingsgraad** vrijwel gelijk was in deze periode aan de afname van de gemiddelde groeps grootte; beide variabelen volgen de gemiddelde huishoudengrootte.

Kijken we naar de specifieke problemen rond (auto)mobiliteit en het bezoek aan bos- en natuurgebieden, dan is volgens K Peters (1998) "het belangrijkste knelpunt de

²⁸ De rijtotalen in deze tabel sommen op tot meer dan 100% (101,4% voor '90 tot 107,1% voor '70). Het is onduidelijk hoe dit komt.

²⁹ Deze stijgingen schrijft de onderzoekster deels toe aan de gebruikte onderzoeksmethode (het ging om een secundaire analyse van beschikbare bronnen waarbij in de jaren '80 veel onderzoek gedaan is in kleine bossen).

spanning tussen een goede bereikbaarheid en een duurzame instandhouding van het gebied. Vaak vormt de aantasting van of verstoring in natuurgebieden het uitgangspunt om het autoverkeer te ontmoedigen. Knelpunten die autogebruikers ervaren zijn files, parkeerproblemen en betaald parkeren. Knelpunten van openbaar vervoerreizigers zijn achtereenvolgens: tijdrovend, slechte aansluitingen, duur, weinig flexibiliteit, bereikbaarheid niet altijd goed en te lage rittfrequentie.” Volgens de vertegenwoordiger van de ANWB kan hieraan toegevoegd worden dat (de dreiging van) weersomslagen veel mensen alsnog doet besluiten om met de auto te gaan. Bak en Bakker (1991) schreven hierover een artikel met de veelzeggende titel “Nog te vaak gebruiken we de auto als een regenjas”. Juist ook deze weersomslagen kunnen bijvoorbeeld in de Loonse en Drunense duinen zorgen voor echte pieken in het verkeersaanbod. Volgens de vertegenwoordiger van de ANWB zou je in het aanbieden van alternatieven voor de auto hier creatief mee om kunnen gaan door bijvoorbeeld een kop koffie bij plotselinge regen aan te bieden. Belangrijk daarbij is wel dat deze “compensatie” ook goed gecommuniceerd wordt naar het publiek toe: men moet vooraf weten waar men aan toe is.

De laatste jaren zien we een toenemende belangstelling voor **natuurvriendelijk recreëren**. Deze ontwikkeling biedt mogelijkheden om de modal split te beïnvloeden. De volgende **oplossingen** komen in beeld: (1) het aanbieden van milieuvriendelijk vervoer zoals electrovervoer, (2) extra inzet openbaar vervoer tijdens zomermaanden en (3) zorgen voor stimulans om verblijfsrecreant uit de auto te halen. De Veluwepas is hier een goed voorbeeld van (zie paragraaf 4.2.2 voor toelichting op dit initiatief). Belemmeringen bij het realiseren van oplossingen liggen voornamelijk op het vlak van tegengestelde belangen tussen ondernemers, bewoners en verschillende typen bezoekers. Rust en genieten van de natuur brengt een ander mobiliteitspatroon met zich mee dan het zoeken naar eikels voor de kijkdoos van een kleuter terwijl de jongste in de wandelwagen meerijdt. De oplossing ligt waarschijnlijk in het stimuleren van die groep die in principe bereid is de auto te laten staan. Hiernaast is zonering een goed middel omdat hiermee onderscheid wordt gemaakt in typen natuurgebieden. Parkeerplaatsen aan de rand van het natuurgebied bieden nog altijd een goede start. Ook natuurtransferia bieden een mogelijke oplossing (K. Peters, 1998).

4.1.5 Dagtochtmotief: Bezoek aan historische binnensteden en dorpen en recreatief winkelen

Het bezoek aan **cultuurhistorische binnensteden** bestaat meestal uit meerdere activiteiten. Vaak gaat het om een combinatie van bezoeken van een **bezienswaardigheid**, bijvoorbeeld een oude kern of een museum, gecombineerd met **recreatief winkelen** en/of **horecabezoek**. Deze twee categorieën zijn daarom samengevoegd in een paragraaf omdat ze beiden veelal in stedelijke centra plaatsvinden en waarschijnlijk veel overeenkomsten vertonen waar het gaat om vervoermiddelkeuzes.

Dit bezoek aan steden genereert grote vervoersstromen. Uit tabel 4.3 weten we al dat er **gemiddeld 130,5 kilometer per dagtocht** wordt afgelegd voor het bezoek aan historische binnensteden. De meeste steden zijn echter in tegenstelling tot bos- en natuurgebieden, makkelijk met het **openbaar vervoer** te bereiken, waardoor het aandeel OV in de modal split relatief hoog is (zie ook tabel 4.4 en 4.6). Het aandeel auto is echter nog steeds vrij hoog (63%).

Diverse historische steden hebben beleid ontwikkeld om de **leefbaarheid** en de **verkeersveiligheid** te vergroten. Zo wil Amsterdam de bijvoorbeeld parkeertaxi invoeren: parkeren aan de rand (“Transferium ArenA. De slimste parkeerplek van Amsterdamse Centrum” (advertentie)) en met de collectieve taxi via een vaste route naar de binnenstad. Het parkeertarief is dan inclusief de taxi. Dit tarief zou lager

moeten zijn dan het tarief in de binnenstad (K. Peters, 1998). Utrecht heeft de Winkelexpres. Bij stadion Galgenwaard, gelegen aan een drukke toegangsweg, kunnen bezoekers voor FL 2,50 per auto, ongeacht het aantal passagiers, hun auto parkeren en met de bus naar en van het centrum van Utrecht reizen. Verwijsborden verwijzen specifiek naar P&R Galgenwaard en bevatten dynamische tekstregels die aangeven met welke frequentie de Winkelexpres naar de binnenstad rijdt. In hoeverre dit echter de keuze voor de Winkelbus beïnvloedt is onzeker omdat de meeste mensen vaak thuis al besluiten om er gebruik van te maken (De Graaf, 1998b). Een Brabants voorbeeld is de mogelijkheid om te parkeren bij het provinciehuis in 's-Hertogenbosch, waarna een pendelbus de bezoekers naar de binnenstad brengt.

Het Instituut Midden- en Kleinbedrijf (1992; in Bernards, 1995) heeft onderzoek gedaan naar de modal split van het **winkelverkeer** (dit ging niet expliciet over vrijetijdsverkeer); de resultaten zijn weergegeven in tabel 4.11. Hieruit valt op te maken dat het autogebruik stijgt met de (toename van de) **regiofunctie** van een winkelcentrum gebied. Ook maken deze cijfers duidelijk dat het autogebruik op zaterdag hoger ligt dan op weekdays en koopavonden. Het gebruik van het openbaar vervoer is in alle gevallen laag, waarbij het maximum aandeel van 10% bereikt wordt op koopavonden in winkelcentra met een sterk regionale functie.

In paragraaf 3.2 is reeds aangegeven dat de **parkeersituatie** als kenmerk van de (potentiële) bestemming een rol speelt in de vervoermiddelkeuze. Uit model berekeningen voor het PVVP Noord-Brabant blijkt bijvoorbeeld dat een verdubbeling van de parkeerkosten leidt tot een afname van de groei van het aantal autoritten met 7,5%; het aantal autokilometers neemt dan met 2,3% af.

Tabel 4.11 Modal split van winkelcentrumbezoekers van stads- en dorpscentra, naar regionale functie van het winkelgebied (in %)

% regiobezoek	Vervoerswijze	Weekdag	Koopavond	Zaterdag
0-10%	Te voet	24	-	19
	(brom)fiets	48	-	43
	Auto	27	-	38
	OV	1	-	0
10-30%	Te voet	24	39	24
	(brom)fiets	35	23	28
	Auto	39	32	47
	OV	2	6	1
30-50%	Te voet	24	22	23
	(brom)fiets	28	16	16
	Auto	44	59	59
	OV	2	3	2
> 50%	Te voet	22	14	17
	(brom)fiets	24	2	19
	Auto	50	54	56
	OV	4	10	8

Bron: IMK (1992; in Bernards, 1995)

In **Boxtel** is onderzoek gedaan naar de relatie tussen de parkeersituatie en vervoermiddelkeuzes (Bernards, 1995; wederom: dit ging niet expliciet om vrijetijdsverkeer). De winkels in Boxtel (85; waarvan 69 voor niet-dagelijkse goederen; cijfers 1994; Bernards, 1995) zijn voornamelijk aangewezen op de eigen Boxtelse bevolking; slechts 9% komt uit de directe omgeving van (Germonde, Liempde, Haaren) en 10% komt van nog verder. Gemiddeld komt 40% met de auto, 30% te voet, 26% op

de fiets en 3% per openbaar vervoer. In augustus 1993 is er een **parkeerbeleidsplan** voor het centrum van de gemeente opgesteld. Dit had tot doel om een evenwichtige verhouding tussen de vraag naar en het aanbod van parkeerplaatsen te bevorderen terwijl de bereikbaarheid van het centrum gewaarborgd blijft. Om dit te bereiken wilde de gemeente het niet-essentieel centrumgerichte autoverkeer uit het centrum weren waarbij het aantal bezoekers dat voor het functioneren van het centrum garant staat niet mag afnemen. Er zijn tussen 1993 en begin 1995 daarom diverse **maatregelen** genomen, waaronder:

- De invoering van betaald parkeren;
- De invoering van een statisch parkeerverwijzigingssysteem (2 parkeerroutes, een oostelijke en een westelijke, om het zoekverkeer te verminderen);
- De versterking van de parkeercontrole;
- De herinrichting van een deel van het centrumgebied waarbij een deel afgesloten werd voor autoverkeer (m.u.v. bevoorradingsverkeer op gezette tijden) en een ander deel eenrichtingsverkeer werd; en
- De verbetering van de fietsvoorzieningen (verbetering van de bereikbaarheid voor deze modaliteit).

Er zijn bovendien diverse **communicatiemiddelen** (in de krant, informatieavonden en -folders en een aanspreekpunt) ingezet om de inwoners en bezoekers van Boxtel te informeren over deze veranderingen. Uit het onderzoek van Bernardts (1995) bleek dat de meeste respondenten goed op de hoogte waren van de gewijzigde parkeersituatie in het centrum van Boxtel. Verder gaven 114 respondenten (van de 226 waarvan de gegevens voor en na de verandering bekend waren), ofwel 50,4% aan dat zij daadwerkelijk hun verplaatsingen voor niet-dagelijkse artikelen hadden aangepast. De gegevens van de voor- en de na-situatie in de studie van Bernardts (1995) zijn in tabel 4.12 weergegeven.

Tabel 4.12 Gemiddeld aantal verplaatsingen (absoluut en als percentage van het totaal aantal verplaatsingen) voor niet-dagelijkse artikelen per vervoerwijze per maand voor en na de verkeersmaatregelen in het centrum van Boxtel

Vervoerswijze	Voor-situatie	Na-situatie
Auto	5,0 (44,5%)	3,3 (33,7%)
Bus	0,0 (0,3%)	0,0 (0,4%)
Fiets	5,2 (46,5%)	5,4 (55,4%)
Te voet	1,0 (8,8%)	1,0 (10,5%)
Totaal	11,2	9,7
N	226	226

Bron: Bernardts (1995)

Uit deze gegevens blijkt dat het aantal verplaatsingen met 13,4% is afgenomen, en dat dit voornamelijk komt doordat er **minder autoverplaatsingen** plaatsvinden (-34,0%). De **modal split** is hierdoor drastisch gewijzigd. Bernardts (1995) merkt echter op dat de modal split niet alleen is gewijzigd door de gewijzigde parkeersituatie, maar ook door andere, vaak persoonlijke redenen. Van de 114 respondenten met een veranderd verplaatsings- en vervoermiddelkeuzegedrag hebben 86% hiervoor een reden opgegeven. Hiervan heeft 68,6% primair als reden "verkeerssituatie", 24,4% als redenen "verkeerssituatie en andere redenen" en 7,0% alleen "andere redenen" opgegeven. Van de mensen die primair de veranderde verkeerssituatie hadden opgegeven als reden bleek dat de drastische verandering van het aantal autoverplaatsingen (van 5,1 naar 1,9 voor deze 59 mensen) gedeeltelijk werd opgevangen door het aantal fietsverplaatsingen (van 3,9 naar 4,9), maar er vond ook voor deze groep nog steeds een daling van het aantal verplaatsingen plaats (van 10,3 naar 8,3 per maand). Uit deze studie blijkt dus hoe maatregelen gericht op een modal shift succesvol kunnen zijn als men kijkt naar de veranderingen in het aandeel van de verschillende vervoermiddelen. Daarnaast is echter duidelijk geworden dat deze

maatregelen ook (negatieve) effecten kunnen hebben op het absolute aantal bezoeken aan een bepaalde bestemming. In hoeverre dit acceptabel is, is uiteraard afhankelijk van het type bestemming en de mate waarin de bestemming afhankelijk is van het aantal bezoekers. Aan de andere kant is het niet ondenkbaar dat maatregelen gericht op een modal shift ook positieve gevolgen kunnen hebben op het aantal bezoekers van een bestemming doordat het mensen aantrekt die anders niet gekomen waren.

Een ander onderzoek met betrekking tot centrumbezoek is gedaan in de gemeente **Houten**. Deze gemeente combineert een **autoluwe opzet** met een **fietsvriendelijke structuur**. Brükx en Mijer (1992; in Van der Waals, 2000) vergeleken het interne woon-winkelverkeer³⁰ in deze gemeente met dat in Maarssenbroek en Raalte en kwamen tot de conclusie dat, zelfs gecorrigeerd voor autobezit, mensen minder vaak met de auto naar het winkelcentrum van Houten gingen omdat zij moesten omrijden. Het aantal woon-winkelkilometers per auto was echter wel hoger door de toegenomen ritlengte. Van der Waals (2000) concludeert hieruit dat vanuit het oogpunt van CO₂-reductie de Houtense oplossing weinig verlichting brengt, maar volgens De Jong en Bosch (1992; in Van der Waals, 2000) zijn er wel positieve invloeden op de verkeersveiligheid.

Tot slot kan worden opgemerkt dat sommige bereikbaarheidsproblemen van (binnen-)steden zich “vanzelf” oplossen. Uit onderzoek van de Fietsersbond op basis van CBS-cijfers blijkt namelijk dat de laatste 10 jaar het fietsgebruik in de grote steden, m.u.v. Eindhoven, sterker is gestegen dan in de rest van Nederland. Een verklaring die hiervoor wordt gegeven is dat het **autoverkeer in de grote steden vastloopt** en de **fiets daardoor sneller** is (Anonymus, 2000a). Met andere woorden: als het autoverkeer in omvang toeneemt en er geen maatregelen worden genomen om deze groei op te vangen, dan vindt er vanzelf een modal shift plaats.

4.2 Vakanties

In tegenstelling tot dagtochten, is er veel minder bekend over vervoermiddelkeuzes voor **vakanties**. In deze paragraaf zal eerst op basis van het Continu Vakantie Onderzoek CVO van 1998 een cijfermatig overzicht geven worden van vervoermiddelkeuzes voor vakanties van Brabanders, en van “overige Nederlanders” die een vakantie in Brabant doorbrengen³¹. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan de relatie tussen vervoermiddelkeuzes en het accommodatietype waarin de toerist tijdens zijn of haar Brabantse vakantie logeert. Vervolgens zal de beschikbare literatuur die deze vervoermiddelkeuzes in de vakantie probeert te verklaren besproken worden.

4.2.1 De omvang van de vakantiemobiliteit in de provincie Noord-Brabant³²

In tabel 4.13 wordt een overzicht geven van de **vervoermiddelkeuzes van Brabanders** in relatie tot de gekozen **vakantiebestemming**. In totaal maken de bijna 2,2 miljoen Brabanders ruim 4 miljoen vakanties, waarvan bijna de helft naar het buitenland. Van de bijna 2 miljoen vakanties van Brabanders in eigen land vinden er 636 duizend in de eigen provincie plaats.

³⁰ Het is niet duidelijk in hoeverre het hier gaat om winkelen voor dagelijkse goederen of recreatief winkelen.

³¹ Helaas ontbreekt cijfermateriaal van de modal split van de vakanties van buitenlanders in Nederland en/of Noord-Brabant.

³² De in deze paragraaf gepresenteerde gegevens worden gepresenteerd met dank aan het Continu Vakantie Onderzoek (CVO; de heer C. van der Most en H. Bos).

Tabel 4.13 De modal split in 1998 voor de vakanties van Brabanders naar diverse bestemmingen (2.196.878,08 Brabanders maakten 4.047.188,44 vakanties)

vervoermiddel	Noord- Brabant	Overig Nederland	Buitenland	Totaal
1 GEEN, TE VOET	-	-	-	-
2 AUTOSLAAPTREIN + AUTO	-	-	9.705	9.705
3 AUTO, KAMPEERAUTO	596.195	1.236.999	1.349.953	3.183.147
4 MOTOR, SCOOTER	-	2.627	5.337	7.964
5 FIETS	29.864	12.088	6.254	48.206
6 BROMFIETS	-	-	-	-
7 TREIN	-	86.396	32.615	119.011
8 BUS, TRAM, METRO	2.050	-	-	2.050
9 TOURINGCAR, PENDELBUS	-	11.633	237.856	249.489
10 VLIEGTUIG	-	-	398.247	398.247
11 EIGEN OF GEHUURDE BOOT	8.269	6.254	-	14.523
12 BOOT VOOR CRUISES-RIJNREIZEN	-	-	3.252	3.252
13 LIJNBOOT, VEERBOOT, FERRY	-	-	11.592	11.592
98 ANDER VERVOERMIDDEL	-	-	-	-
99 ONBEKEND	-	-	-	-
Totaal	636.378	1.355.998	2.054.811	4.047.186

Bron: CVO-databases 1998, bewerkingen SR/KIC

Opvallend, maar niet verrassend is het feit dat de autoslaaptrein, het vliegtuig, en cruise- en lijnboten alleen gebruikt worden voor buitenlandse vakanties. Andersom geldt dat de eigen of gehuurde boot alleen gebruikt wordt in eigen land. De auto is het meest populaire vervoermiddel voor Brabanders: meer dan 75% van alle vakanties zijn autovakanties. Voor binnenlandse vakanties ligt dat percentage nog hoger: 93,7% voor vakanties in de eigen provincie en 91,2% voor binnenlandse vakanties in de overige provincies. Voor vakanties in de eigen provincie wordt vaker gekozen voor de fiets en de eigen of gehuurde boot; daarnaast worden ook nog ongeveer 2 duizend vakantiebestemmingen in Noord-Brabant bereikt met de bus (tram en metro komen in Brabant niet voor) – een vervoermiddel dat nooit gebruikt wordt voor vakanties buiten de eigen provincie. Andersom worden de motor/scooter, de trein en de touringcar wel gebruikt voor vakanties buiten de eigen provincie, maar niet voor in Noord-Brabant.

Tabel 4.14 geeft een overzicht van de modal split van alle **2,3 miljoen vakanties naar de provincie Noord-Brabant**, dus van Brabanders (zie ook tabel 4.13) en van niet-Brabanders. Hieruit blijkt dat 95,0% van alle vakanties in en naar de provincie (van Nederlanders) met de auto gemaakt wordt (zie ook tabel 4.16). Ten aanzien van de overige vervoermiddelkeuzes valt op dat de trein relatief weinig wordt gebruikt door niet-Brabanders om naar de provincie te komen: voor slechts 36 duizend van de bijna 1,7 miljoen vakanties naar Brabant kiezen niet-Brabanders voor de trein, terwijl andersom de Brabanders voor ruim 86 duizend van de nog geen 1,4 miljoen vakanties buiten hun provincie met de trein gaan. Hiervoor zijn slechts twee verklaringen mogelijk: óf de Brabanders zijn in vergelijking met de rest van Nederland erg gek op de trein voor binnenlandse vakanties, óf de toeristische accommodaties in provincie zijn in vergelijking met de rest van Nederland slecht per trein (en eventueel natransport) te bereiken. Waarschijnlijk is dat laatste het geval. De laatste tabel van deze paragraaf splits daarom de vervoermiddelkeuzes voor de verschillende logiesvormen uit.

Afgezien van het feit dat het merendeel van de verplaatsingen met (kampeer) auto plaatsvindt, blijken er uit tabel 4.15 toch nog duidelijke verschillen tussen de diverse **logiesvormen** te bestaan (in tabel 4.16 wordt voor de duidelijkheid het percentage van de vakanties dat per logiestype met de auto wordt gemaakt weergegeven). Zo

blijkt de “**eigen of gehuurde boot**” alleen voor te komen in combinatie met de logiesvorm “boot op vaste standplaats (eigen bezit)”. Toch wordt voor bijna 121 (van de 129) duizend vakanties met eigen boot in Noord-Brabant ook nog gebruik gemaakt van de auto. In deze gevallen is de vaste standplaats waarschijnlijk niet in de buurt van de woonplaats van de toerist.

Tabel 4.14 De model split in 1998 voor alle vakanties in Noord Brabant naar herkomstgebied

Vervoermiddel	Niet-Brabanders	Brabanders	Totaal
3 AUTO, KAMPEERAUTO	1.617.937	596.195	2.214.132
5 FIETS	2.751	29.864	32.615
7 TREIN	36.068	-	36.068
8 BUS, TRAM, METRO	-	2.050	2.050
9 TOURINGCAR, PENDELBUS	37.574	-	37.574
11 EIGEN BOOT, OF GEHUURDE BOOT	-	8.269	8.269
Totaal	1.694.330	636.378	2.330.708

Bron: CVO-databases 1998, bewerkingen SR/KIC

Uit tabel 4.15 blijkt ook dat de **fiets** alleen voor vakanties in caravans en “overige” logiesvormen gebruikt te worden. Voor caravans lijkt dit onlogisch - hoe kan immers een caravan achter een fiets verplaatst worden? – maar wordt eenvoudig verklaard uit het feit caravans een vaste standplaats kunnen hebben. En zeker bij seizoens-recreatieve vakanties is vaak de hoeveelheid bagage van de reizigers beperkt omdat veel zaken, inclusief kleding, al aanwezig zijn op de accommodatie. Toch blijft de auto het dominante vervoermiddel voor caravanvakanties want in 99,8% van de gevallen kiest met voor de auto (zie tabel 4.16) Het gebruik van de fiets voor de andere “overige” accommodaties heeft waarschijnlijk te maken met de voorkeur voor bepaalde logiesvormen (jeugdherberg, trekkershut, kamer zonder pension, eerste woning van particulier, trekkershut, kamphuis of kampeerboerderij) tijdens fietsvakanties.

Tabel 4.15 De model split in 1998 voor de vakanties naar Noord-Brabant (door zowel Brabanders als niet-Brabanders) naar logiesvorm

	(KAMPEER) AUTO	FIETS	TREIN	BUS TRAM METRO	TOURING- CAR/ PENDELBUS	EIGEN OF GEHUURDE BOOT	Total
Hotel, motel, pension	113.539	-	11.175	-	9.667	-	134.381
Zomerhuisje, vakantie- bungalow, tweede woning	408.458	-	6.171	-	6.797	-	421.426
Caravan	1.351.283	3.158	-	-	-	-	1.354.441
Tent op vaste standplaats (geen eigen bezit)	17.721	-	-	-	-	-	17.721
Tent niet op vaste standplaats	92.611	-	11.300	2.050	-	-	105.961
Boot op vaste standplaats (eigen bezit)	120.834	-	-	-	-	8.269	129.103
Overig	109.686	29.457	7.422	-	21.110	-	167.675
Total	2.214.132	32.615	36.068	2.050	37.574	8.269	2.330.708

Caravan = Sta-, vouw- of tourcaravan of vouwwagen al dan niet op vaste standplaats en al dan niet in eigen bezit

Overig = appartement, kamer zonder pension, eerste woning van particulier, kampeerauto, trekkershut, kamphuis, volkstuinhuisje, jeugdherberg of kampeerboerderij

Bron: CVO-databases 1998, bewerkingen SR/KIC

Tabel 4.16 Percentage van de vakanties in 1998 in Noord-Brabant dat met de auto wordt gemaakt (door zowel Brabanders als niet-Brabanders) naar logiesvorm

	(KAMPEER)	% van totaal
	AUTO	
Hotel, motel, pension	113.539	84,5%
Zomerhuisje, vakantie- bungalow, tweede woning	408.458	96,9%
Caravan	1.351.283	99,8%
Tent op vaste standplaats (geen eigen bezit)	17.721	100%
Tent niet op vaste standplaats	92.611	87,4%
Boot op vaste standplaats (eigen bezit)	120.834	93,6%
Overig	109.686	65,4%
Total	2.214.132	95,0%

Caravan = Sta-, vouw- of tourcaravan of vouwwagen al dan niet op vaste standplaats en al dan niet in eigen bezit

Overig = appartement, kamer zonder pension, eerste woning van particulier, kampeerauto, trekkershut, kamphuis, volkstuinhuisje, jeugdherberg of kampeerboerderij

Bron: CVO-databases 1998, bewerkingen SR/KIC

De **bus**, waarvan we al weten dat die alleen voor vakanties van Brabanders in de eigen provincie wordt gebruikt, wordt volgens tabel 4.15 alleen gebruikt voor tentvakanties waarbij de tent geen vaste standplaats heeft. Het gaat echter om een hele kleine groep vakanties (2000). Mogelijk zijn dit schoolreisjes of kampen van sportverenigingen of de scouting in de nabije omgeving van de woonplaats van de toerist.

Pendelbussen en **touringcars** worden voornamelijk gekozen voor vakanties in “overige” logiesvormen. Mogelijk zijn dit georganiseerde reizen (van verenigingen of scholen?) waarbij gebruik gemaakt wordt van jeugdherbergen. Andere logiesvormen waarvoor deze vormen van collectief vervoer worden gebruikt, zijn hotels, motels, pensions, zomerhuisjes, vakantiebungalows en tweede woningen.

De **trein**, tot slot, wordt voor dezelfde logiesvormen gekozen als pendelbussen en touringcars. Daarnaast, echter, wordt de trein veel gebruikt voor vakanties in tenten die geen vaste standplaats hebben.

In de nu volgende paragraaf wordt ingegaan op de redenen waarom toeristen voor bepaalde vervoermiddelen kiezen.

4.2.2 Vervoermiddelkeuzes voor vakanties

In een onderzoek van de Katholieke Universiteit Tilburg (Wasser, 1998; Akkermans et al., 1997) is gekeken naar de waardering van de kenmerken van diverse vervoermiddelen voor **vakantiereizen buiten Nederland**, maar binnen Europa. In de tabellen 4.17 en 4.18 zijn de waarderingen weergegeven zoals die werden gevonden op basis van een literatuurverkenning (tabel 4.17) en op basis van de eigen enquêtes (tabel 4.18). Uit beide tabellen blijkt dat de **auto het meest positief** beoordeeld wordt op de genoemde kenmerken. Ten opzichte van de favoriet “auto” scoren de touringcar en de trein beter op de kenmerken “prijs” (dit geldt alleen voor de literatuurverkenning), “milieuvriendelijkheid” en “veiligheid” (dit geldt niet voor de touringcar). Het vliegtuig scoort ten opzichte van de auto beter op “tijd” en “veiligheid”.

Tabel 4.17 Aanbodkarakteristieken die van invloed zijn op de keuze van een bepaald vervoermiddel voor een vakantie in Europa en het vervoersgedrag op locatie tijdens de vakantie (op basis van literatuuronderzoek)

Vervoer- middel	prijs	tijd	Bereik- baarheid (h&t)	Bereik- baarheid (op locatie)	Toegan- kelijk- heid	Flexi- bili- teit	Com- fort	Pri- vacy	Milieu- vriende- lijkheid	Veilig- heid
Vliegtuig	--	++	--	--	--	--	-	--	--	+
Auto	-	+	++	++	++	++	++	++	-	--
Touringcar	++	--	+	+	-	+	+	+	+	-
Trein	+	-	-	-	+	-	--	-	++	++

++ = zeer positief
+ = positief
- = negatief
-- = zeer negatief

Bron: Akkermans et al. (1997)

In het onderzoek van de KUB wordt ook een relatie gelegd tussen vervoermiddelkeuzes voor buitenlandse vakanties en leeftijd. **Jongeren** (18-24 jaar) kiezen vooral voor de touringcar en de trein, terwijl **volwassenen** (20-49 jaar) massaal met de auto op vakantie gaan. Voor de **senioren**, tot slot, blijkt dat mensen in de leeftijdscategorie 50 tot en met 64 jaar veel in het vliegtuig te vinden zijn en dat gepensioneerden vaak kiezen voor de touringcar. De onderzoekers stellen ook dat er een duidelijke relatie is tussen de **leefsituatie** van mensen en vervoermiddelkeuzes. Zie hiervoor tabel 4.19.

Tabel 4.18 Aanbodkarakteristieken die van invloed zijn op de keuze van een bepaald vervoermiddel voor een vakantie in Europa en het vervoersgedrag op locatie tijdens de vakantie (op basis van het onderzoek van Akkermans et al. (1997))

Vervoer- middel	prijs	tijd	Bereik- baarheid (h&t)	Bereik- baarheid (op locatie)	Toegan- kelijk- heid	Flexi- bili- teit	Com- fort	Pri- vacy	Milieu- vriende- lijkheid	Veilig- heid
Vliegtuig	--	++	-	--	--	--	+	-	--	+
Auto	+	-	+	++	++	++	+	++	-	-
Touringcar	+	--	-	+	-	-	-	-	+	-
Trein	+	-	-	-	-	-	-	-	++	+

++ = zeer positief
+ = positief
- = negatief
-- = zeer negatief

Bron: Akkermans et al. (1997)

Uit tabel 4.19 blijkt dat “**milieuvriendelijkheid**” bij drie van de vier leefsituaties geen belangrijke rol speelt in de vervoermiddelkeuze. Op basis van deze resultaten kan geconcludeerd worden dat beleid gericht op het beperken van minder milieuvriendelijke vervoersalternatieven voor (Europese) vakanties zich dus niet moet richten op het aandragen van milieuargumenten omdat zeker drie van de vier bevolkingsgroepen aangeven hiervoor niet gevoelig te zijn.

De onderzoekers stellen dat het grootste probleem van de milieuvriendelijke alternatieven het **imago** van de **trein** en **touringcar** is. Men ziet deze vervoermiddelen als langzaam, weinig comfortabel en niet gemakkelijk in het bereiken van de bestemming. Daarnaast vindt men de trein relatief duur (dit geldt niet voor studenten en scholieren), terwijl de touringcar geassocieerd wordt met lange wachttijden en veel tussenstops. Als grootste voordelen van de auto worden gemak, comfort en flexibiliteit genoemd, terwijl de voordelen van het vliegtuig vooral op de lange afstand te vinden zijn (Wasser, 1998).

Tabel 4.19 Reiskenmerken en leefsituatie

Leefsituatie	Belangrijkste factoren	Minst belangrijke factoren	Belangrijkste vakantieervoermiddel
Scholieren en studenten	Prijs en comfort	Milieuvriendelijkheid en reistijd	Touringcar, auto en trein
Gezinnen	Groeps grootte en prijs	Reistijd	Auto en vliegtuig
Tweeverdieners	Privacy en comfort	Prijs en milieuvriendelijkheid	Auto en vliegtuig
Ouderen	Veiligheid, comfort en bereikbaarheid	Prijs en milieuvriendelijkheid	Auto en touringcar

Bron: Wasser (1998)

Met betrekking tot de vervoermiddelkeuzes voor binnenlandse vakanties kan op basis van de 1998 CVO-gegevens geconcludeerd worden dat de auto veruit favoriet is. In een onderzoek van Van Middelkoop et al. (in voorbereiding) is gekeken naar de (combinatie van) **condities waaronder bepaalde vervoermiddelen gekozen worden**. Deze condities omvatten zowel kenmerken van de toerist en de betreffende vakantie als (vervoermiddel)keuzes die al gemaakt zijn voor andere vakanties in een bepaald jaar. In dit onderzoek komt naar voren dat 90,7% van alle binnenlandse bestemmingen per auto bereikt worden³³. Zelfs voor **mensen zonder auto** is voor 66% (!) van de binnenlandse vakanties de auto het vervoermiddel. Blijkbaar huren of lenen deze personen een auto voor hun vakantie, of rijden zij mee met personen die wel een auto bezitten. Uit de in deze studie besproken *decision rules* valt af te leiden dat de keuze voor een milieuvriendelijk vervoermiddel voor een binnenlandse vakantie van *mensen zonder auto* gekenmerkt wordt door herhalingsgedrag (met gaat vaker niet met de auto) en vaker voorkomt bij mensen uit middelgrote steden en/of mensen die in het midden of het zuiden van het land wonen.

Voor **personen met minimaal 1 auto in het huishouden** geldt dat 94% van de binnenlandse vakanties met de auto wordt gemaakt. In dit geval keken Van Middelkoop et al (in voorbereiding) naar de condities waaronder de kans op een alternatief vervoermiddel voor een binnenlandse vakanties hoger is dan het gemiddelde (van 6%). Uit de hiervoor relevante beslisregels valt op te maken dat alternatieven voor de auto (iets) vaker gekozen worden door (jongeren in) grotere reisgezelschappen (schoolreisjes, familiereünies, vakantiecampen), voor vakanties naar bepaalde gebieden³⁴, voor bijvakanties³⁵ en door toeristen uit bepaalde herkomstprovincies en/of inkomensgroepen³⁶.

³³ In het onderzoek van Van Middelkoop et al (in voorbereiding) is gewerkt met de ruwe CVO-data set met 3562 respondenten terwijl in de tabellen 4.13 tot en met 4.16 de CVO-data opgeblazen zijn tot nationale en/of provinciale totalen; er kunnen zich hierdoor kleine verschillen in de percentages voordoen.

³⁴ Waddeneilanden, de stranden van het IJsselmeer, het merengebied van Groningen, Friesland en Noord-West Overijssel, de vier grote steden in het westen van het land, het CBS-toeristen gebied "overig", watergebieden in het midden van Nederland, in het (zuid-)oostelijk deel van Noord-Brabant, Gelderland of Limburg. Een mogelijke verklaring voor deze observaties is, dat auto's verboden zijn op sommige waddeneilanden en/of omdat het vervoer van de auto naar de eilanden aanzienlijk zijn. Het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen naar de vier steden wordt waarschijnlijk het best verklaard door de betere bereikbaarheid voor OV en/of de parkeerproblemen en -kosten in deze gebieden.

³⁵ Het onderzoek is zo opgezet dat er eerst gekeken wordt naar de beslisregels voor de belangrijkste (= langere en/of met bepaalde gezelschappen) vakanties; deze keuzes kunnen vervolgens invloed hebben op de keuzes voor minder belangrijke (veelal kortere bij-) vakanties. Een beslisregel zegt in zo'n geval dus dat indien er reeds een aantal keer gekozen is voor de auto als vervoermiddel voor de belangrijkste (hoofd-)vakanties, dat de kans op een alternatief vervoermiddel stijgt voor minder belangrijke vakanties.

³⁶ Mensen met een jaarlijks huishoudinkomen van minimaal Fl. 55 duizend en wonende in Drenthe, Noord-Holland, Utrecht, Zeeland, Gelderland, Overijssel of Noord-Brabant hebben een hogere kans om een alternatief vervoermiddel te kiezen; ook hebben mensen die wonen in Groningen, Friesland, Flevoland, Zuid-Holland of Limburg, en die tot dan toe geen autovakantie gemaakt hebben een hogere kans om met een alternatief vervoermiddel te reizen.

Verschillende **provincies** wijzen (o.a. in hun beleidsnota's) op de knelpunten met betrekking tot autoverkeer en verblijfsrecreatie. De provincie Overijssel, bijvoorbeeld, schreef in haar "Jaarrapportage Recreatie en Toerisme 1995" dat het een illusie is te veronderstellen dat het autogebruik naar verblijfsrecreatieve bestemmingen kan worden teruggedrongen. Eenmaal op de plaats van bestemming kan volgens deze provincie het autogebruik wel beïnvloed worden (provincie Overijssel, 1996; in: K. Peters, 1998, p. 15). In een recent gesprek met de provincie Zeeland (dd. 13 dec. 2000) werd een vergelijkbare uitspraak gedaan door een vertegenwoordiger van de afdeling Economische Zaken van deze provincie. Bovendien schrijft De Graaf (1999a) dat de recreatiemobiliteit voor verblijfsrecreatiegebieden minder problemen oplevert dan die voor dagrecreatieve attracties doordat de pieken in het verkeersaanbod minder zijn (zeker bij meerdere mogelijke aankomst- en wisseldagen). Bovendien zijn de parkeergelegenheden in de meeste situaties voldoende³⁷. Deze conclusie werd ook onderschreven voor de vertegenwoordiger van de ANWB. De Graaf (1999a) geeft aan dat er hooguit in sommige gevallen sprake kan zijn van visuele overlast³⁸. Daarnaast wordt gewezen op de nadelige effecten m.b.t. recreatiemobiliteit in de directe omgeving van de accommodatie (t.b.v. het bezichtigen van die omgeving).

Op basis van de bovengenoemde observaties en meningen zou er voor gepleit kunnen worden om de **auto** maar **als gegeven vervoermiddel** te **beschouwen** voor de verblijfsrecreatie, en alleen in te zetten op het verbeteren van de **vervoersmogelijkheden binnen een regio** waardoor de nadelige effecten van de bezoeken in de omgeving worden verminderd. Voorbeelden hiervan zijn (De Graaf, 1999b; Van Keken, 1995):

- Bosbus:** een recreatieve busverbinding die sinds 1998 in juli en augustus 4x per dag volgens een vaste route kampeerders van campings en bungalow parken naar stedelijke centra en de belangrijkste attracties op de Utrechtse Heuvelrug brengt; kosten per retourtje Fl 2,50; financiering door provincie, betrokken gemeenten en ondernemers; na 3 jaar blijkt dat het financiële resultaat achterblijft bij de verwachtingen, voornamelijk omdat de bezettingsgraad van de bus te laag is; daarbij wordt het steeds moeilijker om geldschietters te vinden (Hagoort & Van Kelegom, 2000; Van Kelegom, 2000)³⁹;
- Zomerbus:** een busverbinding van Midnet in juli en augustus met aanvankelijk (1998) 20 haltes langs dag- en verblijfsrecreatieterreinen rondom het Veluwemeer; in 1998 kostte de Zomerbuspas Fl15,- waarvoor een groep van maximaal 5 personen twee weken gebruik kon maken van de busverbinding; de provincies Flevoland en Gelderland en de betrokken recreatieondernemers financieren de Zomerbus; het aantal recreanten voldeed aan de verwachting (al vielen de financiële opbrengsten tegen) en er hebben zich gedurende de loop van het project nieuwe ondernemers aangemeld die graag een halte bij hun adres wilden; en
- Veluwereispas:** een pas waarmee gedurende één dag gebruik gemaakt kan worden van alle openbare buslijnen op de Veluwe (betrokken partijen: Gelders Bureau voor Toerisme, de provincie Gelderland, Midnet en enkele verblijfsrecreatiegebieden; financiële ondersteuning door het ministerie van EZ); Midnet verkoopt de passen voor Fl 5,- (prijzen

³⁷ In hoeverre dit ook geldt voor de provincie Noord-Brabant is onbekend.

³⁸ Er wordt in het rapport van De Graaf (1999a) weinig tot geen aandacht besteed aan de milieubelasting (in termen van bijvoorbeeld de CO2-uitstoot ten gevolge van autokilometers).

³⁹ In een verkenning van mogelijk te ontwikkelen initiatieven voor deze regio suggereerde Hagoort en Van Kelegom (2000) de volgende mogelijkheden (op basis van de ervaringen met de bosbus): boodschappen service; informatievoorziening, marketing en promotie van routes en reistijden voor fietsers, wandelaars, bustochten, attracties etc.; elektrische fietsten als onderdeel van het verblijfspakket; georganiseerde arrangementen; (de)centrale bezoekerscentra en transfer- en infopunten; en goede voorzieningen voor wandelen en fietsen.

1998) aan verblijfscentra die ze gratis aan hun gasten geven als onderdeel van een arrangement; voor de invoering maakte 1 op de 25 gasten gebruik van het OV op de Veluwe, en na de invoering 1 op de 5; in de periode mei 1997 – mei 1998 werden door de Veluwepas 400 duizend autokilometers minder gereden op de Veluwe.

Een van de grootste problemen bij het opzetten van pendeldiensten voor het vervoer vanaf de verblijfsplaats is volgens de vertegenwoordiger van de ANWB dat met name eigenaren van verblijfsparken geen of weinig direct belang hebben bij het oplossen van congestieproblemen rondom hun park. De reden hiervoor is dat zodra de toerist op het park gearriveerd is het voor de parkeigenaar gunstiger is dat hij daar zolang mogelijk verblijft. Als de toerist namelijk in de omgeving van het park uitstapjes gaat maken, dan loopt de parkeigenaar een deel van de uitgaven die tijdens het verblijf gemaakt worden mis.

Aan de andere kant kan het voor park- en campingeigenaren van belang zijn om de toerist “aan de omgeving” te binden, waardoor de kans op herhalingsbezoek toeneemt. In de regio rondom Maasbree (Limburg, “het land van Peel en Maas”) is bijvoorbeeld door de ANWB, in samenwerking met Camping Breebronnen en andere verblijfsaccommodaties een project opgezet met als doel de gasten zo veel mogelijk van de omgeving te laten zien. Dit programma omvat typische streekeigen attracties zoals kaasboerderijen, asperge-stekerijen, pottenbakkers etc. die zijn vastgelegd in een zogenaamd “Doe-dagen boekje”. Alle bezoekers van de betrokken accommodaties krijgen dit boekje gratis en zij kunnen hiermee o.a. gunstig geprijsde bezoeken brengen aan de vermelde attracties. Het staat de gasten vrij om met de auto naar de attracties gegaan, maar het wordt wel aangeraden om – gezien de nabijheid – bijvoorbeeld met de fiets te gaan.

Er zijn ook initiatieven genomen om de modal split van de verplaatsingen naar de verblijfsaccommodatie te beïnvloeden (**uit & thuis vervoer**; Van Kelegom, 1994). Met het projectplan “**LimburgExpress**” werd bijvoorbeeld geprobeerd om een pendel naar en van verblijfsrecreatieparken (en andere accommodaties) in Noord-Limburg exploitabel te maken. Er werd speciaal gemikt op senioren (50+) en tweeverdieners uit de Randstad (met concentratie uit Noord Holland omdat daar volgens de parkmanagers de meeste gasten vandaan komen). Ter plaatse zouden dan vervolgens ook nog vervoersarrangementen aangeboden worden t.b.v. uitstapjes tijdens het verblijf. De doelstelling van het plan was een reductie van autogebruik te realiseren van 9.000 kilometer in 1999 oplopend tot 785.000 kilometer in 2003. Navraag bij Verkeer en Milieu Consultancy (VMC), de opstellers van het projectplan, leert echter dat dit project (tot nu toe nog) niet van de grond is gekomen. De reden hiervoor is volgens een vertegenwoordiger van VMC, dat er teveel partijen bij het project betrokken waren, en dat een centrale regie ontbrak. Hierdoor kon het benodigde startkapitaal niet bij elkaar gebracht worden. “Op zich zijn bedrijven in de toeristisch-recreatieve sector best bereid om innovatieve plannen te ontwikkelen, zeker als ze er kansen in zien. Maar als er teveel van de samenwerking tussen bedrijven gevraagd wordt, dan is een centrale regisseur een harde noodzaak”, aldus de vertegenwoordiger van VMC. Op dit punt ziet hij dan ook een belangrijk rol voor bijvoorbeeld provincies.

Een andere reden voor het (voorlopig) mislukken van initiatieven als de “LimburgExpress” is volgens de vertegenwoordiger van de ANWB dat de NS ten tijde van de opstartfase (nog) geen bagageservice in haar pakket had. Het vervoer van bagage is ook een belangrijk onderdeel van het van-deur-tot-deur-concept omdat autorijders over het algemeen gewend zijn om veel bagage op vakantie mee te nemen. Een goed alternatief voor de auto voorziet dus ook in dit aspect van de verplaatsing.

Tabel 4.20 Weerstanden tegen uit & thuis en plaatselijk vervoer naar bungalowparken (N = 937)

Argument	Uit & thuisvervoer	Plaatselijk vervoer
Met eigen auto meer privacy/vrijheid	68%	49%
Verplichte vertrektijden/te afhankelijk	13%	31%
Eigen auto staat voor de deur	14%	19%
Te lastig met kleine kinderen	6%	14%
Hoge kosten/te duur	6%	1%
Hekel aan bus/gezamenlijk vervoer	3%	8%

Bron: Van Kelegom (1999)

Een tweede project op het gebied van uit & thuis vervoer dat door VMC werd onderzocht is een studie naar de haalbaarheid van een service die vervoer verzorgt naar verblijfsaccommodaties op de **Noord- en West-Veluwe v.v.** dat voor een prijs van Fl. 120,- aangeboden zou kunnen worden (Van Kelegom, 1999). Een dergelijke service zou ondersteund worden door vormen van *plaatselijk vervoer* waardoor mensen ook vanaf de bungalow vervoer hebben in de omgeving voor uitstapjes. Uit het onderzoek (response 36%; uiteindelijke N = 937) bleek o.a. dat 93% van de ondervraagden met de auto naar de onderzochte bungalowparken⁴⁰ komt; 4% met het openbaar vervoer en de rest wordt gebracht of rijdt met iemand mee. Uit de enquête kwamen de diverse weerstanden tegen dit nieuwe vervoersconcept naar voren. Zij zijn weergegeven in tabel 4.20. Het belangrijkste argument om voor de auto te kiezen is volgens dit onderzoek de privacy en de vrijheid die dit vervoermiddel biedt. Ook blijkt uit tabel 4.20 dat er **meer weerstand is tegen uit & thuis vervoer** dan tegen plaatselijk vervoer.

Ook bleek voor het voor een dergelijk initiatief van belang om **elk jaar nieuwe doelgroepen** te bewerken om dat 91% van de ondervraagden zei voor het eerst op het betreffende bungalowpark te verblijven en 47% voor het eerst een bungalow huurde. Van alle respondenten zei 7% zeker gebruik te maken van het uit-& thuis vervoer en 13% (ook) van het plaatselijk vervoer. Daarnaast zijn er secundaire doelgroepen van 33% die het uit & thuis vervoer en van 46% die het plaatselijk vervoer in overweging zouden nemen. Voor het (financieel) slagen van een dergelijk project zijn deze secundaire doelgroepen noodzakelijk volgens Van Kelegom (1999). Tot slot wees dit onderzoek uit dat slechts 8% van de ondervraagden het bedrag van Fl. 120,- te hoog vond voor het uit & thuis vervoer.

4.3 Sociaal verkeer en takencombinaties

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de bekende literatuur op het gebied van sociaal verkeer en takencombinaties. Deze twee vormen van vrijetijdsverkeer zijn samengevoegd in één paragraaf omdat er veel minder over bekend is dan over vakanties en dagtochten.

4.3.1 Sociaal verkeer

Uit tabel 2.1 weten we reeds dat het aantal kilometers dat verreden is voor sociale motieven (visite/logeren) in 1998 niet veel hoger lag dan in 1986, namelijk ca. 8 kilometer per persoon per dag. De kilometrages voor dit motief lijken dus redelijk **stabiel**. Volgens MuConsult (1997) werd in 1985 63,0% van alle sociale verplaatsingen met de auto afgelegd, terwijl dit in 1995 nog maar 60,9% was. Echter, omdat het in de ene bron gaat om het aantal kilometers en in de andere om het aantal verplaatsingen (en bovendien de jaartallen niet geheel overeenkomen), zijn op basis van deze

⁴⁰ Landgoed 'Loo (Oldebroek), Leemkule (Hattem), Veluwe Hoevegarde (Putten), Veluwe Strandbad (Elburg) en Vakantiepark Dennebroek (Hierden).

gegevens moeilijk harde uitspraken te doen met betrekking tot (de ontwikkeling van) het sociaal verkeer in Nederland. Wel kan enigszins voorzichtig uit deze cijfers geconcludeerd worden dat, in tegenstelling tot het recreatieve verkeer, het sociale verkeer aan het eind van de vorige eeuw, **geen spectaculaire groei** heeft doorgemaakt in Nederland.

In tabel 4.21 zijn, op basis van de OVG-gegevens van 1998, de aan **Noord-Brabant gerelateerde sociale verplaatsingen en reizigerskilometers** weergegeven (voor nadere toelichting: zie uitleg voor de vergelijkbare cijfers voor recreatieve verplaatsingen in paragraaf 4.1.1. zie ook tabel 4.7).

Tabel 4.21 Verplaatsingen en reizigerskilometers van Noord-Brabant gerelateerd sociaal verkeer (motieven: visite/logeren) in 1998

	Verplaatsingen		Reizigerskilometers		Km/verplaatsing
Auto (bestuurder)	180.289.535	(34,8%)	2.464.478.725	(42,8%)	13,67
Auto (passagier)	151.503.244	(29,3%)	2.358.597.000	(40,9%)	15,57
Trein	11.158.043	(2,16%)	391.709.385	(6,80%)	35,11
Bus/Tram/Metro	5.097.875	(0,985%)	95.340.059	(1,65%)	18,70
Brom/snorfiets	4.559.503	(0,881%)	29.853.801	(0,518%)	6,55
Fiets/-passagier	101.073.065	(19,5%)	317.610.641	(5,51%)	3,14
Lopen/overig	63.999.689	(12,4%)	106.929.349	(1,85%)	1,67
Totaal	517.680.955	(100%)	5.764.518.960	(100%)	11,14

Bron: OVG data set 1998, bewerkt door de provincie Noord-Brabant

Uit tabel 4.21 (en tabel 4.7) blijkt dat er in Noord-Brabant nagenoeg evenveel verplaatsingen met sociale motieven plaatsvinden als die met recreatieve motieven (beperkt tot sport/ontspanning en toeren/wandelen; zie tabel 4.7 in paragraaf 4.1.1⁴¹), namelijk ruim 517 miljoen sociale verplaatsingen per jaar (dit is 16,4% van alle sociale verplaatsingen in Nederland). Kijken we echter naar het aantal reizigerskilometers dat hiermee gemoeid is dan blijkt dat sociale verplaatsingen in vergelijking tot de genoemde recreatieve verplaatsingen **gemiddeld langer** zijn omdat er in totaal 5,8 miljard reizigerskilometers worden afgelegd met sociale motieven (gemiddeld 11,14 kilometer over alle sociale verplaatsingen tegen 8,98 km voor de genoemde recreatieve verplaatsingen). Hiermee worden in Brabant 14.1% van alle reizigerskilometers met sociale motieven in Nederland gereden.

Ook de **gemiddelde afstand per verplaatsing als bestuurder** van een auto ligt voor sociale verplaatsingen iets hoger: 13.67 km (tegen 12,33 voor de genoemde recreatieve verplaatsingen). Wederom is dit lager dan het landelijk gemiddelde voor sociale verplaatsingen (18,9 km). Het aandeel van de auto (als bestuurder en als passagier) in deze verplaatsingen is 64,1% (landelijk: 59,9%), en in het aantal reizigerskilometers zelfs 83,7% (landelijk 82,7%). Volgens Blom en Sahebdiën, (z.j.) is in de periode 1985-1994 bij het sociale verkeer het aandeel kilometers dat als bestuurder wordt afgelegd toegenomen, terwijl het aandeel als passagier afnam (deze observatie geldt voor heel Nederland, en is niet specifiek voor Noord-Brabant; zie ook Meurs en Kalfs, 1995). Op basis van de OVG-cijfers voor 1998 valt in ieder geval op dat in Noord-Brabant het aantal verplaatsingen en het aantal reizigerskilometers van "auto als passagier" iets lager is dan dat voor "auto als bestuurder" waaruit opgemaakt kan worden 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.

⁴¹ Ten overvloede: de in paragraaf 4.1.1 gepresenteerde OVG-cijfers hadden geen betrekking op recreatief winkelen en enkele "overige" recreatieve ritmotieven, maar alleen op ontspanning/sport en toeren/wandelen.

Ook voor de sociale verplaatsingen geldt dat de gemiddelde verplaatsingsafstand per openbaar vervoer, en dan met name per trein, aanzienlijk hoger ligt dan die per auto. In vergelijking met de recreatieve verplaatsingen blijkt tot slot dat de gemiddelde verplaatsingsafstand voor sociale motieven per (brom)fiets of lopen/overig vervoermiddel beduidend lager ligt. Dit is waarschijnlijk het best te verklaren doordat bij recreatieve wandel- en fietstochten de verplaatsing en de beweging een doel op zich zijn, terwijl bij sociale verplaatsingen de keuze voor het betreffende vervoermiddel vooral een functionele is.

4.3.2 Takencombinaties en ketenverplaatsingen

Mensen combineren dagelijks vele taken en activiteiten, waaronder betaald werken, het volgen van onderwijs en zorg voor zichzelf en de andere leden van het huishouden. Men spreekt van een “**takencombineerder**” indien een persoon per week 2 of meer taken (betaald werk, onderwijs, huishouden of vrijwilligerswerk) combineert, waarbij minimaal 5 uur per taak wordt besteed (Blom en Sahebdiën, z.j.). De afgelopen decennia is het aantal taakcombineerders fors toegenomen met name doordat vrouwen, die zich traditioneel vooral met zorgtaken bezighielden, in toenemende mate zijn gaan deelnemen aan het arbeidsproces. Hierdoor groeide niet alleen het aantal taakcombineerders onder vrouwen: de mannen hebben in de loop van de tijd een deel van de zorgtaken van vrouwen overgenomen, waardoor ook bij deze groep de complexiteit aan taken is toegenomen. Van de mannen heeft nu ongeveer driekwart twee of meer taken; van de vrouwen ongeveer tweederde. In 1995 was meer dan 50% van de Nederlandse bevolking van 18 jaar of ouder taakcombineerder. Het gaat hierbij vooral om de mensen tussen de 25 en 50 jaar oud (Blom en Sahebdiën, z.j.).

In de literatuur wordt een deel van de toename van het autogebruik in verband gebracht met de toename van het aantal taakcombineerders. Deze zienswijze stoelt op een aantal verbanden. Ten eerste **groeit het aantal verschillende activiteiten** dat een persoon op een dag moet doen door de toename van het aantal taken waar een persoon verantwoordelijk voor is. Activiteiten bovendien die vaker buitenshuis en verder van de woning uitgevoerd dienen te worden. Het geheel van activiteiten op een dag wordt ook wel een dagelijks activiteitenpatroon genoemd. De tweede aanname is dat door het combineren van taken deze **activiteitenpatronen complexer** worden, zeker als meer activiteiten buitenshuis en verder weg plaatsvinden. Hierdoor zal, punt drie, het aantal verplaatsingen en/of het aantal complexe verplaatsingen toenemen. Bij complexe verplaatsingen wordt ook wel gesproken over **verplaatsingsketens** waarmee mensen proberen hun activiteiten efficiënter uit te voeren. Een verplaatsingsketen is een aaneenschakeling van verplaatsingen waardoor mensen hun dagelijkse activiteiten buiten de woning op een zo gunstig mogelijke manier proberen te bereiken. Door namelijk diverse activiteiten buitenshuis achterelkaar uit te voeren (bijvoorbeeld: werken, kind ophalen van de crèche, een boodschap doen en dan samen een ijsje eten) kan worden bespaard op de totale reistijd hiervoor. Op theoretische gronden kan verwacht worden dat het voorkomen in verplaatsingsketens van (vrijetijds)bezoeken toeneemt indien (1) de bij elkaar gebrachte functies deels of geheel complementair zijn; en/of (2) de verplaatsingskosten van het bezoek aan locaties in een cluster relatief lager zijn dan de kosten van de bezoeken aan de afzonderlijke ruimtes (Vidaković, 1987). Bovendien kan het clusteren van verplaatsingen er voor zorgen dat de tijd binnenshuis minder versnipperd is dan wanneer deze activiteiten steeds losse in enkelvoudige thuis – locatie – thuis verplaatsingen plaatsvinden.

De laatste aanname is dat voor **verplaatsingsketens vaker de auto** gekozen wordt omdat dit vervoermiddel snel en flexibel op de verschillende gewenste locaties kan

komen. Meer nog dan bij enkelvoudige verplaatsingen gelden hier alle voordelen van de auto ten opzicht van het openbaar vervoer⁴².

Al deze aannames ten spijt, heeft echter de **groei** van het aantal **taakcombineerders niet geleid tot een groei** van het aantal (**complexe**) **verplaatsingsketens**. Het aantal (complexe) verplaatsingsketens is enigszins gegroeid tussen 1975 en 1995: van 3,8 naar 4,1 gemiddeld per persoon per week. Het aantal enkelvoudige verplaatsingen bleef in die periode nagenoeg gelijk (van 7,5 naar 7,4), waardoor het aandeel van ketenverplaatsingen toenam van 35% naar 38%. Toch blijkt de groei van het aantal autoverplaatsingen (bestuurder of passagier) slechts voor minder dan 10% te verklaren uit de toename van het taakcombineerder. Het verband tussen autogebruik, taakcombinatie en verplaatsingsketens is dan ook niet eenduidig (Blom en Sahebdiën, z.j.).

Ook vrijetijdsactiviteiten maken deel uit van dagelijkse activiteitenpatronen. Met andere woorden, ook vrijetijdsactiviteiten (al eerder werd het ijsje eten genoemd) kunnen in verplaatsingsketens voorkomen. De vraag is interessant in hoeverre de toename van het aantal taakcombineerders negatieve effecten heeft op de vervoermiddelkeuze voor vrijetijdsactiviteiten. In de literatuur zijn geen voorbeelden gevonden waarin een directe relatie werd gelegd tussen de (toename van complexiteit) van activiteitenpatronen, vrijetijdsactiviteiten en/of vervoermiddelkeuzes. Wel blijkt uit het rapport van Blom en Sahebdiën (z.j.) dat **percentage ketens is het hoogst in het weekend**. Aangezien het aandeel vrijetijdsactiviteiten juist in het weekend hoog is, kan verwacht worden dat deze activiteiten vaker in verplaatsingsketens zouden voorkomen.

Er zijn twee studies gevonden waarin de rol van vrijetijdsbestemmingen in verplaatsingsketens wordt onderzocht. De eerste studie betreft een wat oudere studie van Vidaković (1987), waaruit blijkt dat **iets minder dan de helft van de vrijetijdsbezoeken plaatsvindt in verplaatsingsketens**⁴³. Wel neemt het aandeel van zeer ingewikkelde combinaties snel af; Vidaković (1987), vond bij 1100 geobserveerde verplaatsingsketens geen enkele met meer dan 4 bezoekcategorieën⁴⁴ of meer dan 5 vrijetijdsbezoeken. Gelet op het **verschil tussen centrum- en stadsrandbewoners** (de data zijn verzameld in Amsterdam) blijkt dat bij de eerste groep 50% van de vrijetijdsbezoeken los ('enkelvoudig') zijn en bij de laatste 63%. Terwijl in beide groepen gemiddeld evenveel verplaatsingsketens met vrijetijdsbezoek(en) worden gemaakt (1,4 per persoon in twee weekeinddagen), verschilt het aantal vrijetijdsbezoeken per keten. Gemiddeld telt een keten van een centrumbewoner 1,43 vrijetijdsbezoeken en die van een stadsrandbewoner 1,27. Dit verschil komt voort uit het feit dat centrumbewoners 20% minder losse verplaatsingen en 5x meer ketens met 4 en 5 bezoeken maken.

Ook zijn er verschillen tussen de verschillende vrijetijdsactiviteiten. Zowel voor centrum- als stadsrandbewoners geldt dat losse verplaatsingen het laagst zijn bij horecabezoek, en het hoogst bij openluchtrecreatie. Bij 25% van de horecabezoeken gaan cafébezoek en restaurant bezoek samen, en bij 11% zijn meerdere cafébezoeken geschakeld. Wel valt hierbij op dat bij centrumbewoners horecabezoeken vaker los voorkomen dan bij stadsrandbewoners. Voor alle andere categorieën maken stadsrandbewoners vaker losse bezoeken (cultureel 68%), vereniging (73%) en openluchtbezoeken (75%).

⁴² Ook de fiets en andere vormen van langzaam vervoer voldoen aan de criteria van flexibiliteit en individuele vrijheid. Echter de snelheid en de het bereik van deze vervoermiddelen is niet altijd geschikt om de steeds groter wordende afstanden af te leggen.

⁴³ In het onderzoek van Vidaković (1987) is alleen gekeken naar ketens van vrijetijdsactiviteiten. Hierdoor blijft de relatie tussen vrijetijdsactiviteiten en andere activiteiten (zorg, werk, onderwijs) buiten beeld.

⁴⁴ Vidaković (1987) gebruikte de volgende bezoekcategorieën: (1) Familie; (2) Kennissen; (3) Horeca; (4) Cultuur; (5) Vereniging; (6) Sport; (7) Openlucht.

De tweede studie betreft de “Pilot monitoring sociaal-recreatief verkeer” (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2000), waar in beperkte mate ook aandacht werd besteed aan ketenverplaatsingen. Dit rapport geeft aan dat de kleinste keten gelijk is aan twee, omdat iedereen die van huis vertrokken is één SRV (Sociaal-Recreatieve Verplaatsings-) bestemming aandoet, uiteindelijk ook weer naar huis moet. Deze keten is dan als volgt: van huis – SRV bestemming – naar huis. Uit de analyses blijkt dat de langst voorkomende keten binnen de onderzochte groep gelijk is aan 8 verplaatsingen. Uit de analyses blijkt verder dat van de 2.749 verplaatsingen 2.343 keer (85%) een verplaatsing is gemaakt met als vertrekpunt en aankomstpunt de ‘eigen woning’. Met andere woorden **15% van alle 2.749 verplaatsingen is sprake van ketens bestaande uit meer dan twee verplaatsingen**. Dit betekent dat binnen de respondentengroep van dit pilot-onderzoek, de sociaal-recreatieve verplaatsingen voor het merendeel geen deel uitmaken van een keten. Om echter nauwkeuriger uitspraken te kunnen doen over (lange) ketenverplaatsingen zijn aanvullende analyses noodzakelijk die in het rapport achterwege zijn gelaten (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2000). Uit dit meer recente onderzoek blijkt dus een veel lager percentage ketenverplaatsingen met vrijetijdsactiviteiten dan uit dat van Vidaković (1987).

5 VERWACHTINGEN VOOR DE TOEKOMST

In het voorgaande is op sommige plaatsen al aangegeven welke ontwikkelingen (voor een bepaald onderdeel van het vrijetijdsverkeer) door diverse auteurs verwacht worden voor de nabije en de iets langere toekomst. Deze verwachtingen voor mobiliteit zijn veelal gebaseerd op trends die waarneembaar zijn en/of verwacht worden op het gebied van de sociale economie, de demografie en/of leefstijlontwikkelingen. Volgens Blom en Sahebdiën (z.j.) zijn er 7 trends die in de afgelopen jaren (en mogelijk ook in de toekomst) van invloed zijn (geweest) op de **algemene mobiliteitsontwikkeling** in ons land:

- De geboortegolfgeneratie (geboren van 1946 tot 1965), de generatie waarbij als eerste het auto- en rijbewijsbezit bij mannen én vrouwen hoog is, wordt ouder;
- De vergrijzing blijft voorlopig beperkt maar stijgt snel na 2010; hierdoor zal de groei van het aantal afgelegde autokilometers in Nederland gaan afzakken;
- De economie blijft groeien; dit hoeft echter niet direct een negatief effect te hebben op de mobiliteitsontwikkeling (zoals dat nu het geval is) omdat de traditionele samenhang tussen inkomen, autobezit en autogebruik in de toekomst kan gaan veranderen door vergrijzing en verzadiging van de automarkt; volgens een medewerker van de NHTV heeft echter de groeiende economie een sterker (opstuwend) effect op vrijetijdsverkeer dan op woon-werkverkeer (vanwege het "luke-karakter" van vrijetijdsverplaatsingen);
- Immigratie blijft hoog – het aandeel allochtonen in de Nederlandse bevolking zal stijgen van ruim 8% nu naar 13 tot 16% in 2020; door deze immigratie zal de absolute automobilitieit 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);
- Door individualisering zal het aantal huishoudens toenemen; hierdoor neemt de automobilitieit toe, maar deze toename wordt afgezwakt doordat alleenstaanden minder autokilometers afleggen dan samenwonenden en gehuwden;
- Vrouwen werken meer (buitenshuis), waardoor het aantal taakcombineerders is gestegen; een medewerker van de NHTV noemde in dit kader ook de zogenaamde "zorgmobiliteit" waarbij part-time werkende (voornamelijk) vrouwen werk en de zorg voor kinderen, het huishoudens en (in toenemende mate ook) de zorg voor ouders; hierdoor wordt bijvoorbeeld het kind met de auto naar school gebracht omdat de moeder daarna door moet naar haar werk, terwijl het wegbrengen van het kind op zich niet per sé met de auto had hoeven gebeuren;
- De invulling van de vrije tijd lijkt steeds prestatiegerichter te worden; men vult de vrije tijd ook steeds actiever in; mede hierdoor is de vrijetijdsbesteding buitenshuis is in de afgelopen jaren gestegen (terwijl de gemiddelde vrije tijd per persoon door de gestegen arbeidsdeelname van vrouwen is afgenomen); vergeleken met woon-werkverkeer is het vrijetijdsverkeer echter minder toegenomen (dit kan door de vergrijzing gaan veranderen).

Daarnaast werden door een medewerker van de NHTV nog genoemd:

- Het 2^e (3^e etc.) autobezit neemt toe; het aantal kilometers per auto is al jaren stabiel (ca. 16 duizend kilometer per auto per jaar), maar door de toename van het autobezit stijgt het aantal verreden kilometers in Nederland toch;
- De toename van het aantal "kris-kras" relaties doordat voorzieningen ruimtelijk op diverse plaatsen worden aangeboden, en de consument-gebruiker zich kris-kras in tijd en ruimte moet verplaatsen om al zijn of haar activiteiten te ontplooiën (in het transport onderzoek is daarom de laatste jaren de zogenaamde activiteitenbenadering ("*activity-based approach*") erg populair geworden;

- De opkomst van de 24-uurs economie; dit uit zich mede in het feit dat transporteurs naar de nacht en weekeinden uitwijken voor het vervoer van goederen omdat het doordeweeks overdag te druk is op de wegen⁴⁵;
- Het is gebleken dat de kosten van transport weinig invloed hebben op de vervoermiddelkeuze zolang het belastbaar inkomen deze vorm van consumptie toe laat; op basis van deze constatering is dus te verwachten dat door een blijvend groeiende economie prijsbeleid weinig effect zal hebben op vervoermiddelkeuzes zolang de prijsstijgingen opgevangen worden door inkomensstijgingen.

In dit hoofdstuk worden enkele studies behandeld waarin verwachtingen voor de toekomst zijn onderzocht en beschreven. De eerste paragraaf gaat in op de verwachtingen ten aanzien van vakantiemobiliteit. Ten tweede wordt ingegaan op de te verwachte ontwikkelingen op het gebied van dagrecreatieve en sociale activiteiten. Deze activiteiten zijn samengevoegd omdat zij op deze wijze ook zo voorkomen in een belangrijke bron voor deze paragraaf: het rapport "Probleemveld sociaal-recreatief verkeer" van MuConsult (1997).

5.1 Verwachtingen voor vakantiemobiliteit

Er is vrijwel geen literatuur met betrekking tot de te verwachten vervoermiddelkeuzes voor vakanties. Alleen in het **Trendrapport** (NRIT, 2000) worden de volgende trends ten aanzien van vakanties en transport opgesomd:

- transportkosten dalen;
- toenemende behoefte aan mobiliteit op het vakantieadres;
- de consument denkt meer na over alternatieve middelen van transport om de bestemming te bereiken;
- meer transport per vliegtuig en meer combinaties van vliegtuig en trein;
- toenemend treinverkeer tussen grotere stedelijke centra; en
- groeiende belangstelling voor cruises.

Andere trends die in het Trendrapport (en andere bronnen) genoemd worden die mogelijk relevant zouden kunnen zijn voor toeristisch-recreatief vakantieverkeer (indien er geen bronvermelding gegeven wordt komen de trends uit het Trendrapport (NRIT, 2000)⁴⁶):

- De vrije tijd neemt (niet voor iedereen) toe, al vormen voor de invulling daarvan vakanties steeds minder een luxe-artikel en groeit het aantal alternatieve tijdsbestedingsmogelijkheden;
- Het aantal vakanties per vakantieganger (= vakantie-intensiteit: 2,56 per vakantieganger in 1999) neemt nog toe, maar die vakanties gaan wel korter duren; Volgens Van Hardeveld (2001) gaan mensen hierdoor minder makkelijk op de bonnefooi op vakantie en boeken ze eerder een georganiseerde reis. De reden hiervoor is dat mensen dan zeker weten dat er zich geen tijdrovende problemen zullen voordoen; vanuit het beleid dat zich richt op het beperken van het autogebruik in de vrije tijd liggen hier mogelijk kansen om alternatieven voor de auto aan te bieden (laatste opmerking: MvM);
- De uitgaven voor vakanties groeien sneller dan de uitgaven voor andere producten en diensten (voor 2001 denken Nederlanders 4400 gulden uit te geven aan vakanties; dit is meer dan 10% meer dan in 2000 toen het gemiddelde nog onder de 4000 gulden lag; Anonymus, 2001);

⁴⁵ In dit kader kan vrijetijdsverkeer een belangrijke versterkende rol spelen omdat het, complementair aan het woon-werk en het zakelijk verkeer, vooral in de avonduren en de weekeinden plaatsvindt. Een toename van het vrijetijdsverkeer zal dus de transport sector nog verder de nachtelijke uren in drijven. Dit kan tot gevolg hebben dat de uitstoot van belastende stoffen doorgaat en vooral ook dat geluidsoverlast ook in de nacht doorgaat.

⁴⁶ Het is overigens niet duidelijk wat de horizon van de genoemde trends is; het Trendrapport zelf meldt daar niets over.

- Het intercontinentaal toerisme naar en vanuit Europa neemt sneller toe dan het intra-Europees toerisme; en intra-Europees toerisme groeit sneller dan binnenlands toerisme; echter, Van Hardeveld, projectmanager voor de vakantiebeurs (10-14 januari 2001) ziet echter dat Nederland meer in trek is dan voorheen (Anonymus, 2001);
- Het aantal vakanties dat meerdere bestemmingen aandoet neemt toe;
- Interesse voor kleinschaligere regio's groeit door belangstelling voor de natuurlijke omgeving; daarnaast groeit de belangstelling voor regio's met "voor elk wat wils" omdat mensen geïnteresseerd zijn in totaalpakketten;
- Zowel in de zomer als in de winter worden actieve en sportieve vakanties populairder; ook de behoefte aan vakanties met elementen van cultuur, educatie/historie en gezondheid neemt toe; daarnaast worden rust en ontspanning belangrijker; kwaliteit, authenticiteit en variëteit zijn hierbij kernbegrippen, evenals "avontuur", "fantasie", "luxe" en "plezier" in combinatie met exclusiviteit; tot slot zullen comfort, toegevoegde waarde en persoonlijke aandacht in toenemende mate door de toerist gewaardeerd worden; vervoersinitiatieven dienen hier rekening mee te houden; om succesvol te zijn mogen nieuwe projecten bijvoorbeeld niet de indruk van "massavervoer" op te wekken; om de reis te veraangemen en exclusiever te maken kan er tijdens de reis aan educatie of cultuur aandacht besteed worden; ook zal het comfort van alternatieven voor de auto verbeterd (en gecommuniceerd!) dienen te worden (laatste opmerkingen: MvM);
- Het zijn met name de (nieuwe) senioren die buiten de piekperioden op vakantie gaan; zij zijn de ultieme gemakconsumenten want service en comfort staan voor deze bevolkingsgroep voorop; voor mobiliteitsbeleid is dit een belangrijk gegeven omdat de meeste genoemde initiatieven (bosbus, strandexpress etc.) alleen in de piekperiodes operationeel zijn, terwijl aan de andere kant (nieuwe) senioren mogelijk een belangrijke doelgroep zouden kunnen zijn voor dergelijke initiatieven omdat zij bijvoorbeeld vaak geen kinderen meer mee nemen, zij meer tijd hebben en al vaker gebruik maken van met name de bus (laatste opmerkingen: MvM);
- De groep die een meer minimalistisch product wenst neemt toe; aan de andere kant neemt de belangstelling van all-in packages en all-in voorzieningen op accommodaties toe; de belangstelling voor "super-de-luxe" zal niet of nauwelijks groeien;
- Er is meer belangstelling voor individueel georganiseerde reizen (ten nadele van groepsreizen) en de omvang van deelnemersaantallen van groepsreizen worden kleiner en flexibeler qua samenstelling; daarnaast zal de groeiende groep alleenstaanden een interessante doelgroep voor de toeristisch-recreatieve sector worden; deze laatste ontwikkeling biedt kansen voor het ontwikkelen van alternatieven voor de auto omdat alleenstaanden eerder geneigd zijn om met het openbaar of collectief vervoer te reizen
- Reserveringen worden later gemaakt en zullen vaker flexibelere reisschema's betreffen dankzij de betere en beter toegankelijke informatiesystemen; informatievoorziening via het internet zal een product op zich worden; bestemmingen die goed met deze nieuwe media om kunnen gaan zullen concurrentievoordelen hebben; uiteraard zijn deze trends ook te vertalen naar vervoermiddelaanbieders; m.a.w. informatievoorziening (al dan niet via ICT-toepassingen) kan het verschil betekenen tussen succes en mislukking bij het ontwikkelen van alternatieven voor de auto naar bepaalde bestemmingen en tijdens het verblijf terplekke (laatste opmerkingen: MvM);

5.2 Verwachtingen voor dagrecreatieve en sociale activiteiten

Om te onderzoeken hoe het sociaal-recreatieve verkeer zich in de toekomst zal ontwikkelen, heeft MuConsult (1997) drie scenario's voor 2020 onderzocht. Hierbij heeft MuConsult gebruik gemaakt van het dagtochtonderzoek (1990/'91) en het

tijdsbestedingonderzoek (TBO) en drie door het CPB (in samenwerking met o.a. het CBS, AVV, RPD en RIVM) ontwikkelde toekomstscenario's. De kenmerken van die scenario's, het stagnatie, het idealistische en het materialistische scenario zijn in tabel 5.1 weergegeven.

Tabel 5.1 Kenmerken van de door MuConsult (1997) onderzochte scenario's

Kenmerk	Stagnatie ¹	Idealistisch ²	Materialistisch ³
Demografisch:			
Bevolkingsomvang	16,2 mln	17,7 mln	16,9 mln
Vruchtbaarheid	laag	hoog	matig
Vergrijzing	laag	hoog	matig
Economisch:			
Reële BBP-groei/jaar	1,5%	2,75%	3,25%
Groei part. consumptie	zwak	tamelijk sterk	sterk
Aard part. Consumptie	geen verandering	maatsch. Gericht	productdifferentiatie
Productiestructuur	geen verandering	meer coll. Diensten	nadruk op efficiëntie
Werkeloosheid	hoog	matig	laag
Volledige werkweek	35 uur	35 uur	36,6 uur
Sociaal-cultureel:			
Maatschappelijk leefstijl	Weinig verandering	Meer gemeensch. Zin	Sterk individueel
	Weinig verandering	Leefstijl immaterieel	Sterk materieel/ behoefte aan 'kicks'

¹ Ook genoemd: "Devided Europe" waarin stagnatie optreedt van de economische groei en de Europese integratie (dit scenario wijkt het minst af van de huidige situatie volgens MuConsult (1997))

² Ook genoemd: "European Coordination" een idealistisch scenario waarin solidariteit een relatief grote rol speelt

³ Ook genoemd: "Global Competition", een primair materialistisch scenario waarin sprake is van duidelijke individualiseringstendensen en meer economische marktwerking

Bron: MuConsult (1997)

In alle scenario's neemt het aantal jongeren af en het aantal bejaarden met een laag inkomen sterk toe als gevolg van **vergrijzing en ontgroening**. Opmerkelijk is ook dat in alle scenario's het aandeel gepensioneerden met een hoger dan modaal inkomen slechts in beperkte mate stijgt. In het stagnatie-scenario is sprake van een toename van het aantal mensen met een laag inkomen, in het materialistisch scenario juist van hoge inkomens.

In ieder scenario neemt de totale hoeveelheid vrije tijd per persoon ongeveer in gelijke mate toe door de toename van het aantal bejaarden en de verkorting van de werkweek. Deze toegenomen vrije tijd wordt zowel binnen als buiten de eigen woning besteed. Hierbij neemt in het stagnatie-scenario het aandeel binnenshuis bestede tijd toe doordat de levensstijlen van doelgroepen niet veranderen, maar de doelgroep bejaarden wel sterk in omvang toeneemt. In het idealistisch scenario is de trend om de vrije tijd meer buitenshuis door te brengen (m.n. voor culturele en sociale bezoeken) waardoor het effect van de vergrijzing geneutraliseerd wordt. In het materialistisch scenario, tot slot, neemt de uithuizige vrije tijd het meest toe door levensstijl veranderingen.

Tabel 5.2 geeft weer hoe de vrije tijd in de drie scenario's over de verschillende vrijetijdsbestedingstypen is verdeeld. Hieruit blijkt dat, gemeten over de totale bevolking, in alle scenarios de **tijdsbesteding aan alle activiteiten zullen toenemen**. Gekeken naar de tijdsbesteding per persoon nemen ook alle indices toe, behalve voor attractieparken, uitgaan en sport in het stagnatie en het idealistisch scenario. In het materialistische scenario stijgen dus alle indicatoren voor vrijetijdsbesteding omdat in dit scenario de effecten van de ontgroening en de vergrijzing (op uitgaan, sport en attractiebezoek) gecompenseerd worden door de meer uithuizige levensstijl.

Tabel 5.2 Hoeveelheid vrije tijd voor de drie 2020-scenario's, uitgesplitst naar type activiteit (1995 = 100)

Type vrijetijdsbesteding	Stagnatie		Idealistisch		Materialistisch	
	totaal	p.p.	totaal	p.p.	totaal	p.p.
Cultuur	114	104	137	118	128	114
Attractieparken	100	92	102	88	120	107
Toeren (fietsen, wandelen)	134	122	141	122	142	126
Uitgaan	103	94	103	89	133	118
Sport	104	95	104	90	127	113
Sociale contacten	111	102	128	110	117	104
Sociale participatie	126	115	135	116	123	109

Verschillen tussen "totaal" en "p.p." komen voort uit verschillen in de ontwikkeling van de bevolkingsomvang per scenario

Bron: Bewerking TBO, 1995 in MuConsult (1997)

Het rapport van MuConsult (1997) vertaalt vervolgens alle ontwikkelingen aan de vraagkant voor elk scenario in te verwachten mobiliteitseffecten (bij gelijk blijvend aanbod en ruimtelijk structuur, en onder aanname van bestaande doelgroepen en hun gedrag (dus exclusief cohort-effecten⁴⁷)). Hierbij wordt opgemerkt dat in alle scenario's **gemiddeld grotere afstanden worden afgelegd voor evenementen en dagrecreatiegebieden**. In het idealistische scenario is men daarbij ook nog bereid om verder te gaan voor het bezoek aan binnenstedelijke voorzieningen zoals winkels en horeca Tabel 5.3 geeft een samenvatting van de vervoersprestaties (in kilometers) voor elk scenario

Tabel 5.3 Ontwikkelingen in de totale vervoersprestatie in kilometers ten behoeve van sociaal-recreatieve activiteiten naar scenario (exclusief sociale participatie)

Vervoerwijze	Stagnatie	Idealistisch	Materialistisch
Auto	113	127	123
OV	114	129	124
(brom)fiets	117	126	128
Overig	114	126	125
Totaal	113	127	124

Bron: Bewerking OD, 1990/'91, TBO, 1995 en OVG, 1995 door MuConsult (1997)

Uit deze analyse van de vraagzijde blijkt dat het sociaal-recreatieve verkeer tot 2020 13% tot 27% zal groeien⁴⁸, waarbij de grootste toename plaatsvindt onder het idealistische scenario. Dit wordt vooral veroorzaakt door de grote groei van het aantal sociale contacten in dit scenario. In alle scenario's stijgt de vervoersprestatie voor openbaar vervoer en de (brom)fiets het sterkst ten opzichte van 1991.

Resultaten per doelgroep (type dagtocht, dus exclusief sociale verplaatsingen) per voermiddel over alle scenario's heen, laten zien dat voor bos- en natuurgebieden de auto relatief minder gebruikt zal gaan worden. Dit komt overeen met de bevindingen van Both (1999) met betrekking tot de ontwikkelingen over de afgelopen decennia (zie paragraaf 4.1.4). Voor dagrecreatiegebieden wordt vaker gekozen voor de auto, ten koste van de overige vervoerswijzen. Met betrekking tot de binnenstedelijke

⁴⁷ De scenario-studie van MuConsult (1997) veronderstelt dat de groei in het autobezit samenhangt met inkomen, gezinssituatie en dergelijke. Van den Broecke (1988; in MuConsult, 1997) vond een groot cohorteffect: het autobezit zal onder toekomstige generaties ouderen groter zijn dan bij de huidige gepensioneerden. Gevoeligheidsanalyses van MuConsult maakten echter duidelijk dat het om geringe effecten ging. Het cohorteffect, dat vooral van toepassing is op gepensioneerden met lagere inkomens, zou dan slechts leiden tot een extra groei van 3% in het gebruik van de auto bij elk van de drie onderzochte scenario's.

⁴⁸ In de studie "Na vijfen met de auto?" concludeert men op basis van te verwachten demografische en economische ontwikkelingen dat het bij ongewijzigd beleid (pre-SVVV-II) zal gaan om een stijging van 62% van het autogebruik in de vrije tijd (Peeters et al., 1992).

voorzieningen zoals winkels en horeca verandert er relatief weinig in de vervoermiddelkeuzes, al zijn er aanwijzingen dat het gebruik van de (brom-)fiets iets zal afnemen. Bij evenementen en attracties zal er minder gebruik gemaakt gaan worden van de touringcar. Bij sportvoorzieningen neemt juist het gebruik van de touringcar licht toe. Bij evenementen geldt dit voor de trein.

De scenario's in de studie van MuConsult (1997) zijn ook gedefinieerd in termen van (veranderingen aan) de **aanbodzijde**. Aanbieders en beleidsmakers kunnen namelijk reageren en anticiperen op de bovengenoemde vraagontwikkelingen en hierdoor de mobiliteitsproblemen afremmen of juist verergeren. Doordat er in het stagnatiescenario bij de overheid bijvoorbeeld weinig aandacht is voor het openluchtrecreatieproduct, verschaalt hier het aanbod, terwijl aan de vraagkant juist een toename waar is te nemen (o.a. door vergrijzing). Hierdoor zullen diffuse verkeersstromen leiden tot structurele knelpunten in het recreatieve verkeer. Over alle vrijetijdsverplaatsingen heen zal het stagnatie-scenario vooral een voortzetting van de huidige congestie en milieubelasting betekenen. Met name door de bevolkingsgroei zullen de problemen zich op sommige plaatsen sterk verergeren. Volgens het idealistische scenario zullen naar verwachting de OV-verbindingen, de bereikbaarheid en de milieubelasting verbeteren. Dit komt mede door de concentratie van winkels en culturele activiteiten in de binnensteden, van de grote attractieparken in uiteindelijk 4 parken en gebundelde deconcentratie met kleinere groenvoorzieningen bij de steden en een beperkt aantal grotere gebieden tussen de steden. In dit scenario is er dus een sterk coördinerende rol voor de overheid (hetgeen mede mogelijk is door de redelijke economische groei), en liggen de maatregelen vooral op het ruimtelijk vlak.

In het materialistische scenario, tenslotte, is de economische groei nog sterker, maar door een terughoudende overheid spelen de mobiliteitsproblemen sterker op. Openbaar vervoer, bijvoorbeeld, beperkt zich tot die verkeersstromen die voldoende winstgevend zijn. De mobiliteit neemt vooral toe door grotere afstanden, hetgeen ook het gebruik van de auto stimuleert. Congestie, daarentegen, speelt nauwelijks een rol door de grote ruimtelijke spreiding van voorzieningen en bevolkingscentra en de toenemende flexibilisering (ook in de tijd). Op piekdagen kan er echter wel sprake zijn van forse congestie.

Ten aanzien van de ontwikkeling van het **sociaal verkeer** keken Asseldonk, Peeters en Somsbroek (1994) naar de (te verwachten) effecten van maatschappelijke trends. Het ging in dit onderzoek uitdrukkelijk niet om de effecten van bijvoorbeeld demografische ontwikkelingen maar om 5 maatschappelijke trends waaronder:

- Emancipatie: het streven naar een gelijkwaardige positie van mannen en vrouwen op de arbeidsmarkt waardoor de arbeidsmarktparticipatie van vrouwen toeneemt;
- Dualisering: de sterke toename van de verschillen tussen groepen burgers voor wat betreft hun keuzemogelijkheden die zich (volgens Asseldonk et al., 1994) vooral uit in de toename van het aantal huishoudens;
- Tele-trend: de grootschalige toepassing van ICT in het bedrijfsleven die (volgens Asseldonk et al., 1994) leidt tot een afname van de verstedelijking;
- Home-sweet-home: waardoor individuen steeds meer hechten aan rust en diepgang in hun persoonlijke leven en minder aan hun status/postitie op de arbeidsmarkt hetgeen (volgens Asseldonk et al., 1994) geen sterke invloed heeft op primaire variabelen als het aantal huishoudens, de arbeidsparticipatie, baanmobiliteit, het arbeidzaam leven, de gemiddelde werkduur per week en de verstedelijkingsgraad; en
- Duurzaamheid: het streven naar duurzame ontwikkeling dat als integraal deel van de cultuur (volgens Asseldonk et al., 1994) vooral leidt tot een

afname van het aantal huishoudens en een toename van de verstedelijking.

De belangrijkste conclusie uit het onderzoek van Asseldonk et al. (1994) luidt dat :
“Maatschappelijke trends met een sterk individualistisch karakter (emancipatie en dualisering) kunnen leiden tot een sterke groei van de omvang van de mobiliteit als gevolg van de toename van het kennissenbezoek. De duurzaamheidstrend is de enige trend die tot een minder sterke groei van sociaal verkeer leidt. Vooral het leefpatroon en de samenstelling van het huishouden liggen hieraan ten grondslag.”

Andere opmerkelijke conclusies uit de studie van Asseldonk et al. (1994) zijn:

- De in de literatuur gevonden hypothese dat familiebezoeken minder afhankelijk zijn van afstand dan kennissenbezoek wordt niet bevestigd; en
- Uit de schaarse literatuur over de invloed van verhuizingen op sociale netwerken blijkt dat na een verhuizing met name het aantal afgelegde kilometers voor het onderhouden van contacten met vrienden aanvankelijk toeneemt, maar na een aantal jaren weer op het oude niveau komt;
- Onder invloed van de tele-trend het aantal familiebezoeken toeneemt; dit is een gevolg van de leefstijl (althans in de huidige maatschappij) die hoort bij woonachtigen in een minder verstedelijkte omgeving;
- Home-sweet-home tot gevolg heeft dat familie vaker bezocht wordt, en ook dat de vrienden dichterbij huis gezocht worden; en
- Duurzaamheid vooral leidt tot een afname van het aantal familiebezoeken en daarmee tot een afname van het sociaal verkeer.

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** zoals ziekenhuizen, inrichtingen voor psychiatrische patiënten en instellingen voor bejaarden. Hier liggen dus kansen om vervoersstromen te bundelen en alternatieven voor de auto te ontwikkelen. Volgens de vertegenwoordiger van de ANWB is er in Limburg een proef met openbaar vervoer naar zorginstellingen geweest. Dergelijke initiatieven kunnen in de toekomst een belangrijke rol gaan spelen in het beïnvloeden van vervoermiddelkeuzes van sociale verplaatsingen omdat door de vergrijzing te verwachten valt dat er meer van dergelijke instellingen zullen komen.

Welke mogelijke andere veranderingen zal de vergrijzing met zich mee gaan brengen voor de mobiliteit? Dijst, Spit en Zandee (1999) lieten 22 studenten een essay schrijven over hun **visie op de ouderen in het jaar 2030 en hun mobiliteitsgedrag**. Het merendeel van de essays schetst een optimistisch beeld van de toekomst: in tegenstelling tot bijvoorbeeld de scenario's in de studie van MuConsult (1997), schetsen de jongeren de oudere van 2030 als rijk en vitaal met een dito levenspatroon. In een epiloog zijn de (nieuwe) ideeën uit de essays in vier scenario's samengevat (Dijst et al., 1999):

- Individueel/dichtbij waarin hoogwaardige dienstverlening kenmerkend is en (traditionele) industrie en landbouw verder afnemen; door telematica-toepassingen kunnen ouderen tot op hoge leeftijd zelfstandig wonen; ouderen staan hierdoor ook nog midden in de samenleving; het bouwen is compact en de directe woonomgeving is van groot belang; verplaatsingen op de korte afstand (veel lopen en fietsen, maar ook allerlei technische hoogstandjes zoals Witte Wagentjes) zijn erg belangrijk;

- Collectief/dichterbij solidariteit en collectiviteit als tegenreactie op de sterke individualiteit en het egoïsme aan het einde van de 20^{ste} eeuw; collectieve woonvormen en voorzieningen (ook het OV) zijn enorm belangrijk;
- Individueel/veraf het verenigd Europa is het referentiekader van de mobiele oudere; gezondheidszorg, sociale voorzieningen en ruimtelijke ordening zijn geïntegreerd en functioneren als zelfstandig facetbeleid in de kinderschoenen; ouderen wonen in ouderenwijken aan de rand van de steden en dorpen met kleine voorzieningen; verbindingen met de stad zijn hoogwaardig (light-rail e.d.); behalve genieten van de wijkvoorzieningen en de uitstapjes naar de stad brengen de ouderen ook regelmatig weekeindjes door ergens in Europa (met HSL of vliegtuig), verder weg gelegen continenten worden bezocht in groepsreizen;
- Collectief/veraf in dit futuristische scenario wijken veel mensen door de hoge welvaarts-groei en de snelle verstedelijking voor hun (woon)rust uit naar het buitenland (o.a. Nederlandse Antillen); maankolonies worden in gebruik genomen voor wonen, en ook qua recreatie raakt de maan in zwang; rond 2030 vindt verdere emigratie plaats doordat allochtonen terug gaan naar het land van herkomst; het hele verkeers- en vervoersysteem is gericht op lange afstanden.

Niet alleen de studenten hebben opmerkelijke ideeën over onze toekomst. Ook de econoom W.H. Stenfert Kroese (Van Engelen, 1993) heeft een apart beeld van de toekomst, in zijn geval de toekomst van de stad. In zijn boekje "**Service stad : dichtheid zonder congestie**", een essay dat hij heeft geschreven op verzoek van de Rijksplanologische Dienst, schetst hij een beeld van een stad waarin prive-auto's ontbreken. Niet omdat de auto uit de stad verbannen is, maar omdat diensten en voorzieningen dichterbij de stadsbewoners zijn gebracht, waardoor zij geen auto meer nodig hebben. Een dergelijk ideaal kan o.a. bereikt worden door treintaxi's door de hele stad te laten rijden met halteplaatsen bij metrostations, kantoren en winkelcentra, door belbusjes in te stellen en door het mogelijk te maken bij metrostations fietsen te huren, of zelfs fietsen mee te nemen in de metro. Door parkeertarieven fors te verhogen en onroerendgoedbelasting voor parkeerruimte te heffen, worden zelfs de meest halsstarrige autobezitters ontmoedigd nog langer gebruik te maken van dit vervoermiddel. Mensen die voor bestemmingen buiten de stad toch gebruik zouden willen maken van een auto, zouden er een moeten kunnen huren. Doordat de auto uiteindelijk uit de stad verdwijnt, worden oude stadswijken, die nu veelal dichtgeslibt zijn met auto's, weer aantrekkelijke vestigings- en woongebieden.

Tot slot werd er een studie gevonden naar de **mogelijke ontwikkeling van verplaatsingen in ketens**. In het kader van het project RUIMPAD onderzochten Beek, Kalfs, Aardoom en Roeleveld (1997) "**activity tours**", dat wil zeggen sequenties van activiteiten buitenshuis die beginnen en eindigen op het thuisadres zich zouden kunnen ontwikkelen onder invloed van:

- (a) demografische veranderingen: (i) het aandeel van de 12-19 jarigen daalt en dat van 65-plussers stijgt; (ii) het omvang van huishoudens daalt; (iii) het aandeel van 1- en 2-persoonshuishoudens neemt toe; en (iv) het aantal 2-verdieners-huishoudens onder de 65 neemt toe;
- (b) gedragsveranderingen: (i) de kans op *activity tours* met de combinatie van werk, opleiding en winkelen stijgt 50% voor de gehele populatie en 100% voor 2-verdieners-huishoudens; en (ii) gepensioneerden zullen

actiever worden met een stijging van 50% in het aantal *activity tours* per dag; en
(c) demografische en gedragsveranderingen: veranderingen van zowel (a) als (b).

Tabel 5.4 *Activity tours* op werkdagen nu en in de toekomst onder drie scenario's

<i>Activity tour</i>	Huidige situatie	Demografische veranderingen	Gedragsverandering	Beiden
<i>Tours met 1 activiteit buitenshuis</i>				
Thuis-werk-thuis	18,6	20,5	16,5	16,6
Thuis-winkel-thuis	28,4	28,1	28,2	28,0
Thuis-opleiding-thuis	9,5	5,9	8,7	5,1
Thuis-VTstad -thuis	5,9	6,1	5,7	6,0
Thuis-VTsociaal-thuis	8,1	8,4	8,1	8,4
Thuis-VTrecr-thuis	11,6	11,3	11,5	11,4
Totaal 1 activiteit	82,0	80,3	78,7	75,6
<i>Tours met 2 activiteiten buitenshuis</i>				
Thuis-werk-winkel-thuis	3,0	4,5	4,8	7,6
Thuis-winkel-werk-thuis	0,9	0,9	1,3	1,5
Thuis-winkel- VTstad -thuis	1,1	1,2	1,1	1,2
Thuis-winkel- VTsociaal-thuis	1,9	2,0	1,9	1,9
Thuis-winkel-vrijetijd3-thuis	1,7	1,8	1,7	1,8
Thuis-opleiding-winkel-thuis	1,8	1,1	2,5	1,5
Thuis- VTsociaal-winkel-thuis	1,2	1,2	1,2	1,2
Thuis-VTrecr-winkel-thuis	1,5	1,6	1,5	1,6
Thuis-VTrecr-VTstad -thuis	1,1	1,0	1,0	0,9
Thuis-VTrecr-VTsociaal-thuis	0,8	0,9	0,8	0,9
Totaal 2 activiteiten	14,9	16,1	18,0	20,2
<i>Tours met 3 activiteiten buitenshuis</i>				
Thuis-werk-winkel-werk-thuis	0,9	1,2	1,4	2,0
Thuis-werk-VTrecr-werk-thuis	0,8	1,0	0,7	0,8
Thuis-winek- VTstad -winkel-thuis	0,7	0,8	0,7	0,8
Thuis-winek-VTsociaal-winkel-thuis	0,6	0,7	0,6	0,6
Totaal 3 activiteiten	3,0	3,7	3,4	4,2
Totaal	100	100	100	100

De *activity tours* worden omschreven door de sequentie van activiteiten/bestemmingen

VTstad : Een vrijetijdsactiviteit waarbij gebruik wordt gemaakt van stedelijke faciliteiten zoals cultuur

VTsociaal: Een vrijetijdsactiviteit waarbij geen gebruik wordt gemaakt van faciliteiten (dus met name sociale activiteiten)

VTrecr: Een vrijetijdsactiviteit waarbij gebruik wordt gemaakt van niet-stedelijke activiteiten (dus met name recreatie)

Bron: Beek et al. (1997)

In tabel 5.4 zijn de effecten van deze scenario's (voor werkdagen) weergegeven. Hieruit blijkt dat in zowel het demografische als in het gedragsscenario (en in de combinatie daarvan) het aandeel van complexe ketenverplaatsingen waarin vrijetijdsactiviteiten voorkomen (in tabel 5.4 gemarkeerd met vette letters) nagenoeg gelijk blijft. De toename van het aandeel van *activity tours* met 2 of 3 activiteiten

buitenshuis in de scenario's zijn daarmee volledig toe te schrijven aan de verplaatsingsketens zonder vrijetijdsactiviteiten.

Natuurlijk is moeilijk te voorzien **welke scenario's** in de genoemde studies in **de toekomst zullen domineren**. Of, zoals Dijst, Spit en Zandee (1999) het formuleren: "Het is de vraag welke scenario's het meest gewenst zijn en elke het meest waarschijnlijk". Aannemelijk is dat elementen van elk scenario in de toekomst aanwezig zullen blijken. De waarde van deze studies zit vooral in het verbeelden van mogelijke toekomsten waardoor in het beleid duidelijker keuzes gemaakt kunnen worden om deze ontwikkelingen te stimuleren en/of afremmen. De gevolgen van veranderingen aan de aanbodzijde in de studie van MuConsult zijn hier een goed voorbeeld van.

Daarnaast blijken bepaalde **trends over alle scenario's heen** te domineren. Dit zijn de ontwikkelingen waar het beleid zeker rekening mee dient te houden. Zo blijkt uit alle scenario's in de studie van MuConsult dat de **sociale en recreatieve mobiliteit zal toenemen** (variërend van 13 tot 62%). In welke mate dit zal gaan gebeuren, ten behoeve van welke activiteiten en ten gunste van welke vervoermiddelen varieert echter sterk per scenario door de daaraan ten grondslag liggende aannames. **Vergrijzing en ontgroening** spelen hierbij in ieder geval een belangrijke rol. Deze ontwikkelingen leiden bijvoorbeeld tot een afnemende populariteit van attractieparken en sport en uitgaan indien dit niet gecompenseerd wordt door gedrags- en leefstijlontwikkelingen. Met name de mogelijke daling van bezoek aan **attractieparken** is voor de provincie Noord-Brabant van belang en zou kunnen leiden tot minder problemen rond bereikbaarheid en milieubelasting (bij gelijkblijvend beleid). Aan de andere kant is dit vanuit het toeristisch beleid gezien een bedreiging waar vanuit de sector zeker een reactie verwacht kan worden (waardoor de mobiliteitsproblemen zich handhaven). Daarnaast lijkt de **duurzaamheidstrend**, als deze door zou zetten, gunstig uit te pakken voor mobiliteitsproblemen. **Gedrags- en leefstijlontwikkelingen** zoals bijvoorbeeld individualisering en verhoogde particuliere consumptie kunnen echter zorgen voor meer problemen, zeker indien zij ook leiden tot meer autogebruik.

Welke kant de ontwikkelingen op zullen gaan is moeilijk van tevoren te voorspellen, alle beschreven trends zijn in de huidige samenleving reeds herkenbaar. Uit onderzoek ten behoeve van het provinciaal ruimtelijk beleid in Noord-Brabant (Vrolijk et al., 1999) blijkt dat mensen van buiten de sector sterke veranderingen zien in het recreatie- en consumentengedrag van de toekomst. De sector zelf, met name de huidige aanbieders, zijn daar volgens dit onderzoek veel behoudender in. De sector denkt dat de invloed van maatschappelijke veranderingen maar beperkt zal zijn en dat met kleine veranderingen en verschuivingen in het aanbod volstaan zal kunnen worden. Toch zijn ook hier ontwikkelingen gaande die wijzen op meer integratie van het aanbod, waarbij deelsectoren samen gaan werken en tot ketens van aanbod en informatie gevormd worden (zie bijvoorbeeld Toeristisch-recreatieve ketens Brabant (TREK-Brabant)).

6 BEÏNVLOEDINGSSTRATEGIEËN

In de voorgaande hoofdstukken is een overzicht gegeven van de bestaande kennis over vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd. Ook is er inzicht gegeven in de omvang van het vrijetijdsverkeer in de provincie Noord-Brabant. In dit hoofdstuk staan oplossingen voor het terugdringen van de automobiliteit centraal.

6.1 Inleiding

Zoals al eerder aangegeven is men het er in Nederland over eens dat meer asfalt niet de oplossing is voor de huidige mobiliteitsproblemen. Om de mobiliteit in Nederland zowel in de vrije tijd als daarbuiten in goede banen te leiden is een breed pakket van samenhangende maatregelen noodzakelijk. Een belangrijk deel hiervan is gericht op het veranderen van de modal split van de diverse verkeersstromen. Met andere woorden, deze maatregelen richten zich op het bewerkstelligen van een **modal shift** ten gunste van alternatieven voor de auto. Het veranderen van **gewoontegedrag**, waar de keuze voor de auto vaak onder geschaard wordt, is niet eenvoudig. De aangrijpingspunten voor de gewenste gedragsveranderingen zijn te vinden in de **determinanten van de vervoermiddelkeuzes** zoals die in de voorgaande hoofdstukken zijn besproken. Concreet zijn er dus aanknopingspunten te vinden in:

- De kenmerken van de **bestemmingen**;
- De kenmerken van de **reiziger**⁴⁹ en zijn of haar verplaatsingsbehoefte; en
- De kenmerken van de (beschikbare) **vervoersalternatieven** en het **vervoersysteem**.

Er zijn vele indelingen van de maatregelen die de vervoermiddelkeuze beïnvloeden. Allen grijpen echter in op de bovengenoemde aanknopingspunten. Rooijers en Steg (1991; in: Claassen en Kropman, 1995) ordenen maatregelen naar de mate waarin zij de burger meer of minder keuzevrijheid geven. Bij **volledige keuzevrijheid** gaat het om maatregelen waarbij de gedragsverandering vrijwillig tot stand komt. De belangrijkste middelen hierbij zijn voorlichting en verbetering van gedragsalternatieven. Bij **voorlichting** gaat het om het veranderen van het kennisniveau en het cognitieve beeld dat de reizigers van de vervoersalternatieven hebben. De kosten van het gebruik van de auto worden bijvoorbeeld vaak veel te laag ingeschat (Maartens, 2000). Voor het bevorderen van het collectief en langzaam vervoer is daarom van belang om, naast een objectieve verbetering van deze alternatieven, ook te werken aan de beeldvorming, ofwel een subjectieve verbetering van de alternatieven; dit houdt ook in dat reizigers een beter beeld dienen te krijgen van de werkelijke kosten en nadelen van autogebruik; met andere woorden een subjectieve verslechtering van de auto kan ook bijdragen aan de gewenste modal shift (mondelijke informatie van een medewerker van de ANWB).

Onder de categorie **bepaalde keuzevrijheid** scharen Rooijers en Steg (1991) alle maatregelen die een vrije keuze niet onmogelijk maken, maar wel moeilijker. Hieronder vallen het bestraffen van ongewenst gedrag en het belonen van gewenst gedrag. Dit kan bijvoorbeeld door maatregelen van infrastructurele aard (minder parkeerplaatsen, meer bewaakte fietsenstallingen), maar ook door financieel-economische maatregelen waarbij het gebruik van de auto duurder, en/of het gebruik

⁴⁹ Kenmerken van de reiziger zoals leeftijd, inkomen, huishoudensituatie etc. zijn moeilijk te beïnvloeden; Aanknopingspunten aan de kant van de reiziger zijn wel te vinden in het veranderen van het kennisniveau en de perceptie t.a.v. de beschikbare alternatieven, het veranderen van de sociale omgeving waardoor bijvoorbeeld de status van het autorijden verminderd, het beïnvloeden van de (frequentie van de) verplaatsingsbehoefte en het beïnvloeden van de (kenmerken van de) herkomst locatie van de reiziger. Dit laatste aangrijpingspunt heeft, evenals het veranderen van de kenmerken van de bestemmingen, een duidelijke relatie met het algemene ruimtelijke ordeningsbeleid.

van alternatieven goedkoper worden gemaakt. Voorlichting is ook bij deze maatregelen belangrijk omdat de gebruikers vaak niet op de hoogte zijn van bijvoorbeeld de beschikbare alternatieven of kostenverhouding tussen de auto en deze alternatieven. Als fraai voorbeeld van ondersteuning hiervoor noemde een medewerker van de ANWB de Mobidisc die standaard altijd eerst de route met alternatief vervoer gaf, en daarna, pas als de gebruiker daar om vroeg, de route per auto (inclusief kosten).

In de categorie **gedwongen verandering** vallen volgens Rooijers en Steg (1991) tenslotte maatregelen die het autogebruik sterk aan banden proberen te leggen. Het gaat hierbij om vergaande fysieke maatregelen zoals het afsluiten van gebieden (stadscentra, woonwijken, natuurgebieden) voor autoverkeer. Ook vergaande gebods- en verbodsmaatregelen zoals de herinvoering van autoloze zondag of persoonsgebonden kilometerquota worden tot deze categorie gerekend.

Naast de mate van keuzevrijheid, kunnen maatregelen ook ingedeeld worden in objectieve en subjectieve maatregelen (Beke et al., 1991). Bij **objectieve maatregelen** wordt de objectieve kwaliteit of prestatie van de verschillende modaliteiten (positief of negatief) beïnvloedt. Bij **subjectieve maatregelen**, daarentegen, gaat het om gedragsveranderingen ter stimulering van het collectief en langzaam vervoer. Objectieve en subjectieve maatregelen sluiten elkaar dus niet uit, maar zijn complementair. En in een goede integrale aanpak komen beide typen maatregelen voor.

Een andere indeling van mobiliteitsbeïnvloedende maatregelen spreekt over push- en pull-maatregelen. Maatregelen die de keuzevrijheid niet aantasten zijn bijna altijd **pull-maatregelen** die gericht zijn op het bevorderen van alternatieven van het autogebruik (dit omvat ook subjectieve maatregelen). De andere twee vormen van maatregelen volgens Rooijers en Steg (1991) vallen daarentegen vaker onder **push-maatregelen** die zich juist richten op het minder aantrekkelijk maken van de auto. Deze push-maatregelen worden ook wel flankerend beleid in de stimulering van openbaar en langzaam vervoer genoemd (Maartens, 2000). Naast push- en pull-maatregelen worden ook nog 'persuasion' (overreding; dit zijn dus subjectieve maatregelen) en **ruimtelijke ordeningsinstrumenten** genoemd (Claassen en Kropman, 1995).

Wij houden in dit hoofdstuk de laatst genoemde indeling van push- en pull-maatregelen aan, waarbij wordt opgemerkt dat de verschillende maatregelen elkaar niet uitsluiten, maar vaak juist in samenhang met elkaar dienen te worden ingezet om effectief een modal shift te bewerkstelligen. De volgende paragraaf zal ingaan op oplossingsrichtingen die zich vooral richten op het beïnvloeden van de keuze voor de auto in de vrije tijd (push-maatregelen). Daarna gaat paragraaf 6.3 in op het bevorderen van het gebruik van alternatieven voor de auto door deze (relatief) aantrekkelijker te maken (pull-maatregelen). Een derde paragraaf behandelt mogelijke maatregelen en voorwaarden om de eerder genoemde maatregelen te ondersteunen.

6.2 Ontmoedigen van autogebruik in de vrijetijd (push-maatregelen)

Mensen zullen niet zomaar uit zichzelf uit de auto komen. Daarom moet, naast de verbetering van de alternatieven, het autogebruik ontmoedigd worden door het nut en gemak van de auto te verminderen en de kosten ervan op te voeren (P.Peters, 1991). Deze zogenaamde **push-maatregelen** hebben dus betrekking op het veranderen van de kenmerken van verkeers- en vervoerssysteem voor auto's en/of het vervoermiddel zelf (de auto dus). Een belangrijk aandachtspunt bij het minder aantrekkelijk maken van de auto is dat, met name voor toeristisch-recreatieve bestemmingen, de ondernemers en beheerders van terreinen alleen aan maatregelen willen meewerken als het totale

bezoek niet terugloopt. Daarnaast kan autorijden ook een belangrijke functie hebben als het gaat om bijvoorbeeld voorzieningen voor minder goede weersomstandigheden (Bakker & Hintzen, 1991) of voor mensen met handicaps. Ook voor sociale verplaatsingen kan gesteld worden dat een eventuele sterke afname van de intensiteit van sociale relaties door vervoersproblemen niet wenselijk is. Om te beginnen raadplegen we daarom het “Handboek Vrijtijdsverkeer” (Van Keken en Beke 1993a & 1993b) dat “honderd-en-één” suggesties doet die specifiek gericht zijn op deze ondernemers (waarbij dus rekening wordt gehouden met de gevoeligheden van deze groep actoren). Hierin zijn duidelijk de verschillende gradaties van “vrijwilligheid” te herkennen. Daarnaast wordt steeds de nadruk gelegd op de positieve (neven-)effecten van de genoemde maatregelen voor de ondernemer zelf (zoals bijvoorbeeld een beter product of imago). Het gaat hier om de volgende mogelijkheden (met korte toelichting):

Infrastructurele maatregelen zoals de aanleg van drempels, rotondes, stoplichten, oversteekplaatsen, fiets (-suggestie) stroken of slagbomen, het afsluiten van wegen in natuur- en recreatiegebieden en/of (binnen)steden, wegen (op het terrein of in een binnenstad) eenrichtingsverkeer maken, bewegwijzering (zowel op als naar de bestemming), rondwegen rondom het terrein aanleggen (al dan niet in combinatie met parkeerplaatsen), etc. Deze maatregelen worden in het algemeen ingezet om te voorkomen dat mensen voor elk wissel van de auto pakken (naar de kampwinkel, het toilet etc), of om de snelheid van de auto's te beperken en daardoor de verkeersveiligheid te verbeteren. Versmallingen kunnen bijvoorbeeld worden ondersteund door “groen” (bomen, struiken, bloembakken) hetgeen de belevingswaarde van het terrein kan vergroten (let hierbij op dat het uitzicht van automobilisten niet mag worden belemmerd). Een goede bewegwijzering, aan de andere kant, zorgt ervoor dat gasten (en bezoekers) al in een vroeg stadium weten dat ze op de goede weg zijn naar hun bestemmingsgebied of een voorziening op het terrein. Door het realiseren van een rondweg voor auto's⁵⁰, tot slotte, blijft het autoverkeer op het terrein zelf beperkt waardoor gasten geen last hebben van auto's (ook goed voor de verkeersveiligheid) en de bereikbaarheid van standplaatsen erg goed blijft.

Daarnaast zijn er **juridische maatregelen** zoals snelheidsbeperkingen, (gedeeltelijke) afsluiting, parkeerverboden, openingstijden (tijdsbeleid), verkeersborden etc. Hierover zegt het Handboek echter dat terughoudendheid geboden is, en dat invoering alleen mogelijk is als handhaving gegarandeerd is. Bij maximumsnelheden (die terreinbeheerders zelf mogen vaststellen) moet deze niet te laag zijn (5 km/uur) omdat dan niemand zich er aan houdt.

Ook dient door middel van verkeersborden duidelijk aangegeven te worden welke regels gelden; leg eventueel in het huisreglement uit waarom hiervoor gekozen is. Met tijdsbeleid kan gestuurd worden in de tijden waarop mensen van de faciliteit gebruik kunnen maken (zowel op het niveau van gehele accommodaties gedurende het jaar, als op het niveau van de openingstijden van de receptie en de kampwinkel op het terrein). Hierdoor kan het verkeersaanbod enigszins in de tijd gespreid worden.

Ten derde noemt het Handboek Vrijtijdsverkeer het **parkeerbeleid** als sturingsinstrument. Hierbij kan gedacht worden aan geconcentreerd parkeren (op strategische locaties), auto's alleen toelaten om bagage te laden of lossen; bezoekers de auto buiten het terrein laten parkeren, parkeerduur beperkingen, etc. Daarnaast zijn de kosten voor het parkeren van de auto een sturingsinstrument waardoor

⁵⁰ Overigens merkte de medewerker van de ANWB over de Loonse en Drunense Duinen op dat juist hier het rondrijden van auto's (op zoek naar parkeerplek en/of een mooiere start van een bezoek aan het gebied) juist een van de grootste problemen vormt voor de verkeersveiligheid (met name botsingen tussen de verschillende modaliteiten) en het aantal autokilometers dat er gereden wordt. Hij denkt dat voor dit gebied het rondrijden juist onmogelijk gemaakt zou moeten worden.

alternatieven goedkoper kunnen worden. Een deel van deze maatregelen zal tot gevolg hebben dat er minder auto's op het terrein zijn. Hierdoor wordt het verblijfsgebied veiliger en aantrekkelijker. Ook kan worden voorkomen dat gasten zich op het terrein verplaatsen met de auto. Door parkeergelegenheden op enige afstand van de faciliteit te situeren (en bijvoorbeeld het openbaar vervoer voor de deur) kan ook het gebruik van de auto minder aantrekkelijk worden. Goede verlichting en/of bewaking zijn in dit geval echter wel noodzakelijk om sociaal onveilige situaties en inbraak te voorkomen. Tot slot kan er ook in de vermindering van de parkeercapaciteit aangestuurd worden op vermindering van het autogebruik. Een nadeel hiervan is natuurlijk dat mensen langer moeten zoeken voor een parkeerplek (inclusief de nadelige effecten van zoekend rondrijdende auto's), maar aan de andere kant kan dit hen een volgend keer doen besluiten om met een ander vervoermiddel te komen – zeker als deze alternatieven goed ontwikkeld zijn (zie volgende paragraaf over pull-maatregelen).

Tot slot⁵¹ noemt het Handboek Vrijetijdsverkeer **financiële maatregelen** om autogebruik te ontmoedigen. Het enige voorbeeld dat genoemd wordt is het invoeren of verhogen van parkeergelden. Hierbij wordt opgemerkt dat er wel voor gewaakt moet worden dat deze maatregelen niet leiden tot een afname van de bezoekersaantallen.

In aanvulling op deze maatregelen kan er ook gewerkt worden aan het **wegnemen van de verplaatsingsbehoefte**, het **verkorten van de verplaatsingsafstand** en/of het **verhogen van de bezettingsgraad van auto's** waardoor het aantal verplaatsingskilometers (per auto) daalt. Behalve het verhogen van de bezettingsgraad (zoals bijvoorbeeld het carpoolen naar sportwedstrijden), kunnen deze maatregelen op gespannen voet staan met het aantrekken van klanten. Toch zijn hiervan wel goede voorbeelden te noemen. Het Handboek Vrijetijdsverkeer noemt het opzetten van een boodschappenservice voor gasten op een verblijfsaccommodatie; andere services zijn ook denkbaar zoals het ophalen en brengen van was of boeken (denk aan de bibliobus in kleine kernen (Van Weenen, 1991)), of funshoppen via het Internet⁵². P. Peters (1991) noemt voorbeelden die een echte gedrags- (en behoefte-)verandering van mensen vragen zoals: "Waarom bijvoorbeeld naar Groningen gereden om daar de Martinitoren te beklimmen als je in de buurt van Utrecht woont en nog nooit op de Domtoren bent geweest?" In hoeverre dergelijke gedragsveranderingen haalbaar (Groningen heeft in vergelijking met Utrecht nog wel meer te bieden dan alleen de Martinitoren) en/of gewenst (bestemmingen willen immers mensen van buiten de eigen regio aantrekken om de economie te stimuleren) zijn is echter een vraag die moeilijk te beantwoorden op basis van de bestaande literatuur.

De genoemde maatregelen zijn over het algemeen **zeer terrein- of gebiedsspecifiek**, waarbij zowel aan kleine als aan grotere gebieden gedacht kan worden. Een gedegen (**markt- of haalbaarheids-**) **onderzoek** ter plaatste zal altijd deel uit moeten maken van het (al dan niet) invoeren van deze maatregelen. Een voorbeeld daarvan is een onderzoek van een aantal studenten van de NHTV in Breda naar de verkeerskundige knelpunten rondom het Mastbos (Gorris et al., 2000), waarin op het niveau van kruisingen, fietsroutes, diverse drukke wegen en het aantal en de locatie van parkeerplaatsen diverse aanbevelingen werden gedaan om de verkeersproblemen rondom dit object op te lossen. Anderzijds is bij beheerders en ondernemers ook vaak veel lokale kennis aanwezig, en kunnen maatregelen op basis daarvan geselecteerd en uitgevoerd worden.

⁵¹ Het handboek noemt ook nog "communicatie" als middel om het autogebruik te beperken; omdat communicatie ook erg belangrijk is in het promoten van alternatieven voor de auto worden deze maatregelen in dit rapport beschreven onder de "ondersteunende maatregelen".

⁵² Het is de vraag in hoeverre dit (auto)kilometers uitspaart omdat de bestelde goederen ook bij de besteller thuis afgeleverd dienen te worden. Winst kan echter wel behaald worden in het efficiënter opzetten van vervoersstromen doordat ze geconcentreerd worden (bij de leverancier) of via de normale postbestelling bezorgd worden.

De genoemde maatregelen zijn ook eenvoudig toe te passen op **woonwijken** of te vertalen naar **hogere schaalniveaus**. Hierdoor komen ook meteen maatregelen voor **sociale verplaatsingen** in beeld. Zo zijn infrastructurele, parkeer- en juridische maatregelen ook mogelijk op het niveau van steden, of zelfs regio's. Welke steden, dorpen en attracties dienen te worden ontsloten door het net van hoofdwegen? Hoe is de aansluiting van lokale of regionale en nationale wegen? Wat is de (nationale) maximumrijnsnelheid? Waar worden recreatieve voorzieningen en woongebieden (ten opzichte van elkaar) gesitueerd, en hoe worden ze ontsloten? Hoeveel (en waar) parkeerplaatsen zijn er in woonwijken? Is het mogelijk om aan de rand van een stad, dorp of natuurgebied de auto te parkeren en verder te reizen met een ander vervoermiddel? En wat zijn de kosten hier dan van? Hoeveel parkeergelegenheid wordt er nabij evenementen gereserveerd? Etc. Dit zijn vraagstukken die met de vergelijkbare maatregelen gestuurd kunnen worden.

Daarnaast zijn de algemene kosten van autogebruik te beïnvloeden. Dit zal echter moeten gebeuren op nationaal of zelfs internationaal niveau. Volgens een medewerker van de ANWB is het grootste probleem van het ontwikkelen van alternatieven voor de auto dat dit laatste vervoermiddel gewoonweg te goedkoop is, zeker als men met meerdere personen reist zoals bij vrijetijdsverplaatsingen vaak het geval is. Het gaat hier dan met name om de **variabele kosten van de auto**. Een algemene maatregel zou dus kunnen zijn om een groter deel van de kosten van de auto af te laten hangen van het daadwerkelijke gebruik (en niet het bezit) ervan. Dit kan in de vorm van tol- of parkeergelden, de benzineprijs, maar ook door een spitstarief en/of kilometerheffing. Het voert hier te ver om op de voor- en nadelen van al deze mogelijkheden in te gaan. Wel kan opgemerkt worden dat deze maatregelen ook afgestemd kunnen worden op bijvoorbeeld de pieken in het vrijetijdsverkeer, en niet alleen op die van het woon-werkverkeer.

Tot slot kan nog opgemerkt worden dat door algemene, veelal technische oplossingen het vervoer per auto misschien niet onaantrekkelijker gemaakt kan worden, maar dat op deze manier wel een deel van de **nadelen van de auto weggenomen** kunnen worden (verbetering veiligheid, doorstroming op wegen etc.). Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld te vinden in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (zie paragraaf 1.3) dat vooral inzet op deze technische oplossingen

Behalve het verslechteren van de objectieve kenmerken van de auto, is er ook de mogelijkheid om de **subjectieve kenmerken van de auto** (dat wil zeggen het beeld dat de reiziger/gebruiker van de auto heeft) te beïnvloeden. In het autosysteem worden reistijd/betrouwbaarheid voornamelijk veroorzaakt door incidentele files. Structurele congestie levert namelijk een redelijk voorspelbare reistijd op. De betrouwbaarheid kan worden vergroot door de informatievoorziening te verbeteren, zodat de automobilist in staat wordt gesteld zijn of haar verwachtingen over de reistijd bij te stellen (Pommer en Schunselaar, 1998). Uit het onderzoek van Stermerding (1996, en Stermerding en Timmermans, 1996) kwam al naar voren dat een vertraging voor automobilisten een positief effect had op de kans dat mensen met het openbaar vervoer naar een attractie zouden gaan. Echter, Pommer en Schunselaar (1998) beweren, o.a. op basis van het feit dat teletekst weinig geraadpleegd wordt voor informatie over incidentele files, dat juist de automobilist reistijd/betrouwbaarheid niet echt een probleem vindt. Of dit laatste toe te schrijven is aan het feit dat Pommer en Schunselaar (1998) keken naar woon-werkverplaatsingen, terwijl Stermerding's onderzoek (1996) betrekking had op vrijetijdsverplaatsingen is niet duidelijk.

Tot slot nog een laatste opmerking met betrekking tot de **bezettingsgraad van auto's** in de vrije tijd. Behalve op het gebied van sport wordt in de literatuur wordt geen melding gemaakt van maatregelen gericht op het verhogen van deze bezettingsgraad, terwijl dit toch een reductie van het aantal autokilometers teweeg zou kunnen brengen. Een mogelijke verklaring voor het ontbreken van dergelijke voorstellen in dat de bezettingsgraad voor auto's al relatief hoog is in de vrije tijd, zeker in

vergelijking met woon-werk en zakelijk verkeer. Aan de andere kant, blijkt in de cijfermatige onderbouwing van het vrijetijdsverkeer dat de bezettingsgraad van auto's aan het dalen is. In hoeverre "carpoolen" in de vrije tijd (nog) verder te stimuleren is, is niet onderzocht, maar verdient zeker meer aandacht.

Ondanks de vele mogelijkheden die er bestaan om autogebruik te beperken wordt in de meeste bronnen en projecten benadrukt dat, om de automobiliteit terug te dringen, **het versterken van alternatieven de voorkeur verdient** en/of het meeste effect sorteert. Deze pull-maatregelen zijn het onderwerp van de volgende paragraaf.

6.3 Bevorderen van alternatieven voor de auto (pull-maatregelen)

De maatregelen die zich richten op het bevorderen van alternatieven voor de auto zijn nader uit te splitsen naar drie alternatieven, te weten, wandelen, de (brom)fiets en het openbaar en/of collectief vervoer. De eerst volgende paragraaf gaat in op de eerste twee alternatieven, terwijl de verbetering van het openbaar vervoer het onderwerp is van de paragraaf daarna.

6.3.1 Het bevorderen van de "benenwagen" en van het gebruik van de fiets

Wandelen en fietsen⁵³ zijn, zoals uit de eerder gepresenteerde cijfers, zeer populaire activiteiten in de vrije tijd. Het gaat hierbij om activiteiten waarbij het wandelen en het fietsen een doel op zich zijn. Daarnaast wordt met name de fiets ook gebruikt voor meer doelmatige verplaatsingen waarbij het vervoermiddel niet een doel maar een middel is.

De "benenwagen" vormt samen met de fiets één van de meest **milieuvriendelijke** vervoermiddelen. Daarnaast zijn wandelen fietsen en **gezond** en **afwisselend** omdat mensen in beweging blijven en van de natuur kunnen genieten (Gijsbertse, 2000). Deze modaliteiten geven de recreant daarnaast een andere blik op de **omgeving** dan vanuit de auto. Ook de **flexibiliteit** van deze modaliteiten groot omdat reizigers, in tegenstelling tot bijvoorbeeld in het openbaar vervoer, op elke gewenst moment kunnen vertrekken. Tot slot is de **betrouwbaarheid** van langzaam verkeer zowel objectief als subjectief erg goed: de kans dat de reiziger onderweg vertragingen op loopt is erg klein, en ook de verwachtingen van de reiziger ten aanzien van de betrouwbaarheid zijn gunstig (Pommer & Schunselaar, 1998). Aan de andere kant kleven er ook nadelen aan wandelen en fietsen. Ten eerste is het **bereik**, zeker in vergelijking met de auto en het openbaar vervoer, betrekkelijk klein, met name voor lopen. Ook kunnen de (verwachte) **weersomstandigheden** of **onveilige routes** mensen doen besluiten om voor een ander vervoermiddel te kiezen. Doelmatig beleid zal de voordelen van deze modaliteiten uitbuiten en de nadelen proberen te verminderen. Daarnaast zal dit beleid aan de beschikbaarheid (op diverse locaties) van deze vervoermiddelen aandacht moeten besteden.

Met name voor de fiets zijn er de laatste jaren veel initiatieven ontwikkeld. In 1990 kreeg het fietsverkeer een eigen plek in het verkeers- en vervoerbeleid van de rijksoverheid in het SVVII en met de uitwerking daarvan in het "**Masterplan Fiets**". De fiets wordt met name gezien als een goed alternatief voor auto gebruik als het gaat om **korte ritten**. In het kader van dit Masterplan is gedurende de looptijd (1990-1997) een groot aantal projecten uitgevoerd, waaronder:

- Diverse onderzoeksprojecten, waaruit bijvoorbeeld bleek dat 25% van alle autoritten (volgens ondervraagde autorijders) goed met de fiets gemaakt had

⁵³ Waar hier wordt gesproken van wandelen en fietsen kan men ook denken aan skeeleren, skaten, varen etc. Het gaat hier in feite om al het langzaam vervoer in de openlucht dat zowel als een doel zich als doelmatig beoefend kan worden.

- kunnen worden; binnen dorpen was dit 41%, binnen steden zelfs 47%; ook bleek dat fietsers makkelijker meerdere locaties aandeden voor de dagelijkse boodschappen, terwijl automobilisten bij voorkeur alles op één lokatie inkopen; een ander onderzoek toonde aan dat studenten door de invoering van de OV-studentenkaart (1991) minder gebruik maken van de fiets, waarbij het verlies van de fiets volledig ten goede kwam aan bus, tram en metro
- Diverse symposia en communicatiemateriaal (folders, boekjes, video's)
 - Het verlagen van het BTW-tarief voor de fietsenbranche;
 - Bezorgdienst boodschappen De Boer winkelbedrijven (mislukt vanwege te weinig aanmeldingen);
 - Fietspromotie in oostelijk Zuid-Limburg (omdat hier de inwoners gemiddeld minder en minder ver fietsen; onderzoek wees uit dat dit niet lag aan de heuvels, maar aan het ontbreken van een "fietscultuur"); conclusie luidt dat de gewenste attitudeverandering er een is van een lange adem;
 - Fietsvriendelijke toeristenplaatsen als voorbeeldproject: de gemeente Veere; uitgevoerde maatregelen betroffen vooral kwaliteitsverbetering van de infrastructuur voor fietsers; autobeperkende ingrepen en promotie zijn nauwelijks van de grond gekomen;
 - Verkorting van afstanden tussen dorpen op het platteland door het aanleggen van doorgaande fietsverbindingen;
 - Opzet van de Fietsdienst voor het voor- en natransport van pakjes in de binnenstad (en omliggende wijken) van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Groningen en Arnhem; eenmalige subsidie, daarna op eigen kracht;
 - Het 1000-fietsenplan voor het natuurgebied in Noordwest Overijssel: fiets (en ook kano-) verhuur bij NS-stations, bushaltes, parkeerplaatsten ("park and bike"), kanoverhuurbedrijven, attractiepunten, campings en jachthavens, waarbij fietsen op verschillende plaatsen opgehaald en weggebracht kunnen worden; de indruk is dat de fietsen en kano's vollop verhuurd worden, vooral aan groepen voor rondritten en excursies; van de combinatie van fiets, kano en bus wordt weinig gebruik gemaakt (Winnaar van de Milieu- en Toerismeprijs 1992 van het Ministerie van EZ);
 - DEPO-vervoerssysteem: een nieuwe generatie witte fietsen in Amsterdam;
 - Fietsbewegwijzering in Walcheren en Utrecht
 - Carpoolplaats Houten: Fiets + carpool;
 - Beschut fietsen door de aanleg van windschermen voor fietsers op het traject Houten-Nieuwegein-Utrecht;
 - Fietsstructuurplannen voor diverse regio's en steden;
 - Handhaving lokale verbindingen bij grote infrastructurele projecten;
 - Fietsexcursies voor buitenlandse bezoekers;
 - Diverse experimenten met betrekking tot de vervoerketen trein + fiets; uit een kleinschalige proef van 30 personen (voor woon-werkverkeer) bleek o.a. dat de fiets aan de activiteitenkant van de treinrit bijzonder positief gewaardeerd wordt (de klachten die er waren hadden betrekking op de reistijd, frequentie, vertraging en capaciteitsproblemen met betrekking tot de trein);
 - Diverse experimenten met betrekking tot de vervoerketen (streek of pendel) bus + fiets; voorgestelde maatregelen voor een combi-route tussen Enschede en Oldenzaal omvatte bijvoorbeeld (1) de aanleg van ontbrekende schakels in de fietsroute; (2) betere beveiliging van kruispunten; (3) wijziging verkeersregelinstallaties ten gunste van fietsers; (4) extra spitsbussen met gegarandeerde zitplaatsen; en (5) aanleg fietstransferia van hoge kwaliteit; resultaten vielen tegen: automobilisten blijken voor het woon-werkverkeer over deze afstand de overstap niet te willen maken;
 - Ook in Noord-Brabant zijn fietsvoorzieningen gecreëerd bij haltes van het streekvervoer (coördinatie: BBA); resultaten waren positief genoeg voor de BBA (lichte stijgingen in het aantal fietsers en busgebruikers) om ook na 1996 bij een aantal haltes de fietsvoorzieningen te verbeteren;
 - diverse projecten en onderzoeken rondom het thema veiligheid (ontwerpcriteria voor wegen, lichtgebruik, sociale veiligheid,); in Noord-Brabant is een Fietswijzer

- (ROV Noord-Brabant, 1993) gemaakt met daarin informatie over hoe burgers onveilige situaties op de politieke agenda kunnen krijgen;
- diverse onderzoeken en projecten op het gebied van diefstalpreventie; In Tilburg werd in een proefproject bijvoorbeeld de volgende maatregelen gekomen: (1) opstellen en realiseren van een plan voor fietsparkeervoorzieningen; (2) intensievere opsporing en strengere bestraffing van daders en helers; (3) beter aangifte beleid; (4) opruimacties op plaatsen waar fietsen hinderlijk geparkeerd zijn; (5) voorlichting over sloten; en (6) fietsregistratie-acties; gedurende het project steeg het aantal Tilburgers dat een fiets kwijtraakten van 16 naar 25% (door de toegenomen aangiftebereidheid), maar het aantal mensen dat op de fiets naar het centrum ging steeg van 21 naar 31%

Alhoewel een (groot) deel van de bovengenoemde projecten niet specifiek betrekking heeft op vrijetijdsverplaatsingen, is er wel inspiratie uit op te doen als het gaat om het bedenken van oplossingen voor vrijetijdsverkeer en de rol van de fiets daarin.

Toch is met het aflopen van het Masterplan Fiets de situatie voor de fiets in het algemeen nog niet altijd even roodkleurig. Van Boggelen (1998) van de Fietsersbond enfb stelde nog de volgende 7 wensen op om het fietsen een stuk veiliger en aantrekkelijker te maken (deze aanbevelingen hadden niet specifiek voor vrijetijdsverkeer, maar voor fietsgebruik in het algemeen):

- Richt een krachtdadig interdepartementaal (V&W, EZ, VWS, VROM, O,C&W) Korte-Ritten-Team op overheidsmaatregelen toetst of het uitgangspunt "Houd de ritten kort" (momenteel is 90% van alle verplaatsingen in ons land de ritten van korter dan 20 kilometer);
- Versnel de invoering van het Sturingsprogramma "Duurzaam Veilig" waarin is afgesproken op korte termijn te bepalen welke wegen, straten en pleinen gaan behoren tot zogenaamde verblijfsgebieden, dat wil zeggen gebieden waar doorgaand autoverkeer niet thuis hoort en waar de maximum snelheid verlaagd wordt tot 30 km/h (binnen de bebouwde kom) of 60 km/h (daarbuiten); daarnaast wordt sluipverkeer geweerd; rijk, provincies en gemeenten moeten meer dan de nu afgesproken 400 miljoen gulden investeren om deze gebieden ook fietsvriendelijk in te richten;
- Verbeter de combinatie fiets-openbaar vervoer; momenteel komt 40% van de reizigers met de fiets naar het station, maar de stallingmogelijkheden (zowel gratis als betaald) daarvoor laten volgens van Boggelen te wensen over (te duur, te weinig en slechte klemmen, beperkte openingstijden etc.);
- Invoering van de anti-diefstal-chip voor fietsen, een plan (in ver gevorderd stadium) van de Stuurgroep Voertuigcriminaliteit dat massaal en door de politie ondersteund ingevoerd dient te worden om de kans op diefstal van het voertuig drastisch te verlagen;
- Humane schadevergoeding voor slachtoffers (wetsvoorstel van voormalig minister Sorgdrager) moet beter uitgelegd worden aan de burger; daarnaast moeten de verantwoordelijkheden van de fietser beter gecommuniceerd worden;
- Om de kennisontwikkeling op het niveau van het Masterplan Fiets voort te kunnen zetten is het nodig om een kennis en -innovatiecentrum voor fietsbeleid op te richten; en
- Het opzetten (afmaken) van een samenhangend, uniform en compleet bewegwijzeringsstelsel voor fietsers op nationaal niveau (grootste knelpunt hierbij is de afstemming tussen gemeenten die bij een regionaal project zijn betrokken).

Ten aanzien van recreatief fietsen blijkt dat met name mensen met een **hogere inkomen en/of een opleiding en gezinnen met kinderen zich minder** dan gemiddeld met **recreatief fietsen** bezig houden. Volgens Posthumus (1993) is deze groep dan ook de belangrijkste doelgroep voor verdere stimulering van het recreatief fietsen. Daarnaast concludeert Posthumus (1993) dat het aanbod van fietsproducten (routes, arrangementen, fietspaden) en de promotie daaromheen zijn te versnipperd. Hier zijn coördinatie en professionalisering nodig.

Voor wandelen is er nog geen “**Masterplan Wandelen**”, maar als het aan het Wandelplatform, een koepelorganisatie voor de getergde wandelaar, ligt, komt de rijksoverheid snel met een dergelijke integrale benadering in de vorm van een Masterplan en een bijbehorende hoeveelheid geld (Breedveld, 1997). Op regionaal niveau vindt het Platform dat wandelroutes geïntegreerd dienen te worden in het regionaal ruimtelijk beleid. Ook bewegwijzering, kapotte klaphekjes (en ander achterstalling beheer), het langszazend verkeer en betere openbaar vervoer naar de begin- en eindpunten van routes (bijvoorbeeld de “groene halteplaatsen in Drente”) zijn volgens het Platform noodzakelijk om hindernissen voor wandelen weg te halen. Tot slot is het van belang dat wandelroutes en routes voor andere modaliteiten (fiets, auto, motoren) goed op elkaar afgestemd worden zodat zij elkaar niet in de weg zitten (Stichting Lopende Zaken & Wandelplatform, 1997).

Kijken we specifiek naar het bevorderen van wandelen en fietsen (en andere vormen van langzaam vervoer) voor toeristisch-recreatieve verplaatsingen, dan blijken met name de **verbinding tussen de stad en de omliggende gebieden** een groot struikelblok: het is voor bewoners uit stedelijke agglomeraties lang niet altijd mogelijk of aantrekkelijk om vanaf de eigen voordeur naar het landelijk gebied te wandelen of te fietsen. Barrières zijn er in de vorm van bedrijventerreinen, snelwegen, spoorwegen, drukte en een onaantrekkelijke omgeving. Hierdoor rijdt de wandelaar dikwijls eerst vele kilometers met de auto of zit hij lange tijd in het openbaar vervoer. Voor menig fietser begint het ritje dan met het monteren van de fietsdrager op de trekhaak (Hupkes et al., 2000). Uit onderzoek van Moerdijk et al. (1999) in 6 wijken in Den Bosch (Maasstroom, Rompert en Hinthamerpoort) en Enschede (Mekkelholt, Stevenfenne en Bothoven) blijkt dat de respondenten in deze steden meestal de **kortse route vanuit hun woning** naar het buitengebied kiezen (waarbij de heen- en de terugweg meestal niet dezelfde zijn). Fietsers verlaten de stad dus het liefst **zo snel en zo veilig mogelijk**, om daarna te genieten van een mooie en rustige omgeving. De barrières die men ervaart zijn volgens dit onderzoek veelal verkeerstechnisch van aard. De problematische aansluiting van de stad op het buitengebied heeft niet zozeer te maken met het aantal punten waar met de stad kan verlaten, maar veel meer op de route die men af moet leggen om de stadsrand te bereiken.

Dikwijls kan de overheid met relatief eenvoudige voorzieningen aantrekkelijke wandel- en fietsverbindingen realiseren. In opdracht van de Stichtingen Wandel- en Fietsplatform heeft het onderzoeksbureau Lopende Zaken 17 van dergelijke voorbeelden bij elkaar gebracht in het boekje “**Stad en ommeland: inspirerende verbindingen voor wandelaars en fietsers**”. Deze 17 voorbeelden zijn volgens het onderzoeksbureau in te delen in 4 categorieën waarvan er in drie sprake is van oplossingen die door het landschap zelf aangereikt worden (Hupkes et al., 2000; Stichtingen Lopende Zaken, 2000) (Brabantse voorbeelden worden toegelicht in voetnoten):

- **Blauwe lijnen:** dijken, buitendijkse landen, oevers van plassen, rivieren en vaarden. De waterkant is altijd afwisselend en via het water kun je vaak op een leuke manier van de stad het land in komen; in “Stad en ommeland” worden voorbeelden beschreven uit de stadsranden van Amsterdam, Alphen aan de Rijn, Venlo en Breda⁵⁴;
- **Groene lijnen:** oud land in en om de stad zoals polders, oude landgoederen en bosgebieden bieden vaak logische lijnen voor een wandel- en fietsinfrastructuur. In Leiden, Almelo en Emmen zijn hiervan prachtige voorbeelden te vinden;
- **Bestaande infrastructuur:** met aanpassingen van bestaande infrastructuur ontstaat een milieuvriendelijke schakel tussen stad en land, door middel van: hergebruik oude spoorlijnen, onderhoudswegen langs kanalen, functionerend

⁵⁴ “Beekdalen van de Baronie” waar de gemeente Breda en het waterschap Mark en Weerijds middels (o.a.) een landinrichtingsproject via de Aa en de Mark het Mast bos en de Blauwekamer beter hebben ontsloten.

- openbaar vervoer. Voorbeelden in het boek: Assen, 's-Hertogenbosch⁵⁵, Haarlemmermeer en Alkmaar, en een OV-voorbeeld in het Zwitserse Basel;
- Nieuwe oplossingen zijn soms noodzakelijk omdat het ontwerpprogramma aanleiding geeft tot nieuwe, heldere verbindingen, sterk in functionaliteit en beleving. Voorbeelden: Groningen (aanleg van transferium en bijbehorende nieuwe ontsluitingsstructuur; zie paragraaf 4.1.2), Delft-Zoetermeer (ombouw van de "Floriadewijk" tot zowel groengebied als woonwijken, inclusief allerlei extra verbindingen) en Almere (ontsluiting Oostvaardersplassen).

In deze voorbeelden gaan fietsers en wandelaars gedeeltelijk met elkaar op omdat beide groepen een **voorkeur voor autoluwe of -vrije geluidsarme gebieden** hebben. Ook hebben beide groepen een voorkeur voor **korte routes tussen stad en land**, willen ze beiden vaak **niet ver van de stadsrand af** gaan en lopen ze beiden tegen **vergelykbare barrières** op.

Toch zijn er ook verschillen die voortkomen uit de verschillende snelheden, actieradius en beleving van de omgeving. Wandelaars zijn **langzamer** en nemen daardoor de omgeving meer in zich op. Zij hebben een voorkeur voor **half- en onverharde** en vooral ongedeelde (dus vrij van andere gebruikers) paden. **Fietsers**, daarentegen, willen graag **veilige, rustige paden, het liefst verhard met asfalt**. Wandelaars en fietsers kunnen wel gedeeltelijk samen op gaan. Volgens de wet is het zelf zo dat fietspaden er zijn voor langzaam verkeer, dus ook voor wandelaars en bijvoorbeeld skaters, skeelers en steppers. **Duurdere voorzieningen** (bruggen, tunnels, verbindingspaden) kunnen zeer goed gedeeld worden, maar daarbuiten is het beter dan de verschillende groepen zo veel mogelijk hun eigen weg gaan (Hupkes et al., 2000).

Naast het grote belang van het creëren van doorgaande routestructuren voor wandelaars en fietsers is het ook van belang voldoende **rustpunten** in deze route in te bouwen (Dijkhuis en Schrauwen, 1991). Ook noemen de laatstgenoemde auteurs het instellen van een **fietswegenwacht** voor informatie en hulp bij pech onderweg.

Bij de **Efteling** zijn ook initiatieven ondernomen om het gebruik van de fiets te stimuleren. In dit park bestaan de fietsers voornamelijk uit de abbonementhouders (die meestal uit de nabije omgeving van het park komen). Hiernaast komt een klein gedeelte op de fiets vanuit de verblijfsaccommodaties in de nabije omgeving. De Efteling heeft fietsroutes gemaakt voor deze bezoekers vanuit tijdelijke verblijfplaatsen en vanuit de regio. De fietsroute is gethematiseerd via '**Klein Duimpje**'. De route heeft overigens een meervoudig doel. Niet alleen bezoekers aan de Efteling maar ook werkverkeer en ander sociaal-recreatief verkeer kunnen er gebruik van maken. De Efteling probeert dit project uit te breiden met behulp van subsidies (K.Peters, 1998).

Bovengenoemde voorstellen om wandelen en fietsen (en andere vormen van langzaam vervoer) aantrekkelijk te maken zijn allen generieke maatregelen/voorstellen of hebben betrekking op toeristisch-recreatief verkeer. Er zijn in de literatuur geen voorbeelden gevonden voor het verbeteren van de mogelijkheden voor wandelen en fietsen specifiek voor sociaal verkeer.

⁵⁵ Vanaf het Vughtert Bostion kunnen recreanten langs de Dommel en het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Dongelen zo vanuit het historische centrum het open, natte gebied van de Bossche Broek in. Een andere oude transport as, het Halvezolenlijntje (door het zompige natuurreserveat De Moerputten; zie ook paragraaf 2.2.3) wacht vol spanning om weer tot leven gewekt te worden als wandel- en fietsverbinding. Via een oude spoorbrug van 700 meter lang zouden wandelaars en fietsers veilig het moeras kunnen oversteken. Bij Staatsbosbeheer bestaat echter huiver voor de recreatieve verstoring van het gebied.

6.3.2 Het bevorderen van openbaar en collectief vervoer

De meeste (voorbeeld, pilot) projecten op het gebied van vrijetijdsverkeer in Nederland zijn gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer. Het merendeel daarvan is gericht op toeristisch-recreatief verkeer, en niet (specifiek) op sociale verplaatsingen. Een probleem hierbij is vaak dat **openbaar vervoer duur** is, zeker als men met vier personen reist en alleen de benzinekosten als autokosten telt. Een veel gehoorde oplossing hiervoor is het instellen van een **combinatieprijs voor vervoer en entree** en de **parkeerprijzen** te verhogen – hierdoor kan het onevenwichtige prijsniveau wat worden gelijk getrokken (K. Peters, 1998).

In de voorgaande hoofdstukken zijn al diverse voorbeelden van projecten genoemd die het openbaar of collectief vervoer stimuleren (Bosbus, Zomerbus, Limburgexpress etc.). Globaal kunnen de maatregelen gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer ingedeeld worden in drie categorieën:

1. Uit & Thuisvervoer: Vervoer tussen thuis en de sociale of toeristisch-recreatieve bestemming (Van Kelegom, 1994 & 1999);
2. Plaatselijk vervoer: waarbij sprake is van het aanbieden van vervoersarrangementen op de plaats van bestemming (Van Kelegom, 1994 & 1999); en
3. Natransport: waarbij er sprake is van verplaatsingen met meerdere modaliteiten; het gaat hier met name om het na-transport van mensen die vanaf (bus- en trein)stations naar de bestemming vervoerd worden en om verplaatsingen waarbij het eerste deel van de reis per auto plaatsvindt.

De eerste en de derde categorie hebben vooral tot doel de **bereikbaarheid** van bestemmingen te verbeteren. De tweede categorie is meer gericht op de **toegankelijkheid** van regio's.

AD (1) Uit & Thuisvervoer

In het voorgaande is al een aantal voorbeelden van (mogelijke) projecten op het gebied van **uit & thuis vervoer** voor vakanties besproken (zie paragraaf 4.2.2). Be projecten zijn overigens (nog) niet uitgevoerd, dus het is onduidelijk in hoeverre dergelijke initiatieven kansrijk zijn en/of een voldoende bijdrage leveren aan een reductie van de (auto) mobiliteit naar verblijfsaccommodaties toe. Op het gebied dan dagtochten is de **Sprookjespendel** een voorbeeld van uit & thuisvervoer. Dit is een gezamenlijk project van de Efteling, Autotron, Safari Beekse Bergen en het land van Ooit) waaraan ook de provincie Noord-Brabant, het Brabants Bureau voor Toerisme en Coachnet (een samenwerkingsverband tussen 9 poolpartners) meewerken. In de toekomst zullen aan dit project (cultuurhistorische) steden, alsmede verblijfsrecreatieparken worden gekoppeld. Bij dit project is de looptijd nog te kort om iets te kunnen zeggen over het al dan niet succesvol zijn (evaluatie vindt plaats na 3 jaar).

In het geval van verblijfsrecreanten (maar soms ook dagtoeristen) is duidelijk dat uit & thuis vervoer altijd ondersteund dient te worden door initiatieven op het gebied van plaatselijk vervoer (pendelbussen, fietsverhuur/-uitleen etc.) omdat anders de vakantiegangers geen kans zien om ook activiteiten in de omgeving (winkelen, bezoek attractiepark, etc.) te ondernemen. Volgens Van Kelegom (1999) zijn de vernieuwende karakteristieke elementen van dit vervoersconcept (het gaat hier met name om het project op de Noord en West-Veluwe, maar deze punten zijn ook van toepassing op de andere initiatieven):

- Aanpak van het autogebruik bij de bron doordat de vakantieganger geen beschikking heeft over de auto op de vakantiebestemming;
- Introductie van een verder doorgevoerd deur-tot-deur concept (dit omvat zowel uit & thuis als plaatselijk vervoer);
- Bij de wens tot verplaatsing is men minder afhankelijk van beperkingen naar tijdstip van vertrek en het aantal bestemmingen;
- Mogelijkheden voor het meenemen van extra benodigdheden zoals fiets of surfplank e.d.

Op basis van het marktonderzoek komt Van Kelegom (1999) met de volgende aanbevelingen voor dergelijke projecten (wederom gaat het hier om het project op de Noord en West-Veluwe, maar de genoemde punten zijn ook van toepassing op het bredere concept van uit & thuis vervoer):

- De belangrijkste doelgroep omvat de personen die gebruik willen maken van het uit & thuis vervoer omdat zij eenmaal op het park geen beschikking hebben over een eigen vervoermiddel;
- Dit betekent dat de marketing activiteiten reeds voor het verblijf op de doelgroep moeten worden gericht: tijdens de oriëntatie op een vakantie of dagtocht en/of tijdens de boeking;
- Maar ook tijdens het verblijf zal aandacht moeten worden besteed aan vervoersmogelijkheden van de gasten (anders dan met de auto)⁵⁶;
- Een complicerende factor is dat bezoekers niet “trouw” zijn aan een bungalowpark of dagattractie; dit betekent dat elk jaar nieuwe doelgroepen benaderd zullen moeten worden;
- Bungalowgasten die langer verblijven dan een weekend of een midweek zijn de meest interessante doelgroep omdat zijn er tijdens hun verblijf op uit trekken en daardoor potentiële klanten zijn voor het plaatselijk vervoer; kortverbljvers geven aan dan de beperkte verblijfsduur de reden is om geen gebruik te maken van het vervoersconcept;
- De prijs van FL. 120,- (per huisadres) voor uit & thuis vervoer wordt niet als bezwaarlijk ervaren;
- De top voor een dergelijke service zou liggen in de maanden juli, augustus en september, met voldoende basis voor een seizoen van april tot en met december.

Aanvullend hierop kunnen de volgende voorwaarden voor succes benoemd worden:

- Er dient rekening gehouden te worden met het vervoer van bagage; hierdoor kunnen seizoensrecreatieve gasten een goede doelgroep voor een uit & thuis service zijn omdat zij vaak het grootste deel van hun “bagage” al op hun seizoensrecreatieve accommodatie hebben;
- Het genoemde vervoersconcept heeft een hogere kans van slagen indien meerdere accommodaties in een bepaalde regio samenwerken in het opzetten ervan (clustering van bestemmingen waardoor het potentieel aan gebruikers toeneemt)
- Het genoemde vervoersconcept heeft ook een hogere kans van slagen indien de gasten van de accommodatie(s) uit een bepaalde regio komen (clustering van herkomstgebieden waardoor het combineren van huisadressen mogelijk is)

AD (2) Plaatselijk vervoer

Zoals al eerder gezegd wordt **plaatselijk vervoer** vaak voorgesteld in aanvulling op uit & thuisvervoer voor de verblijfsrecreatie. Echter ook zonder uit & thuis vervoer zijn dergelijke initiatieven goed voor het verbeteren van de toegankelijkheid van regio's. In het voorgaande zijn al diverse projecten genoemd die, in tegenstelling tot het uit & thuis vervoer, wel uitgevoerd zijn en zelfs succesvol zijn gebleken. Het meest genoemde voorbeeld hiervan is het vervoer op de Veluwe dat middels het Vervoersplan Veluwe vanaf 1991 met vele initiatieven (zoals de in paragraaf 4.2.2 genoemde Veluwereispas en de Zomerbus) verbeterd is. Kenmerken/voorwaarden hiervoor zijn:

- Zowel de verblijfsaccommodaties als de attracties zullen moeten samenwerken om voldoende draagvlak en afwisseling het aanbod van bestemmingen te creëren;
- De alternatieven dienen goed bekend en laagdrempelig (ook in prijs) te zijn; georganiseerde arrangementen waarvoor men zich van de voren kan aanmelden zijn hierbij ook een mogelijkheid; en

⁵⁶ Dit kan ook gelden voor dagattracties die een dusdanige omvang hebben dat het voor (sommige) bezoekers belangrijk is dat er vormen van vervoer beschikbaar zijn. Op de Expo 2000 te Hannover (Duitsland), bijvoorbeeld, konden elektrokarretjes of steps gehuurd worden. Ook was er een kabelbaan beschikbaar. Een goed Nederlands voorbeeld hiervan zijn de witte fietsen in het Nationaal Park de Hoge Veluwe en in de stad Amsterdam.

- Volgens Hagoort en Van Kelegom (2000) is het van belang dan één onafhankelijke organisatie als trekker en bewaker van het proces dient te fungeren om de kwaliteit van de producten te waarborgen; deze aanbeveling komt overigens ook naar voren uit diverse gesprekken met de geraadpleegde personen voor dit rapport, en is daarmee waarschijnlijk ook van toepassing op uit & thuis vervoer en natransport.

AD (3) Natransport

Janse et al. (2000) analyseerden een groot aantal van de genomen maatregelen en/of projecten⁵⁷ die zich richtten op het terugdringen van de automobilititeit voor attracties en evenementen. Uit de analyses van deze projecten blijkt dat een van de meest genomen maatregel het **natransport** is. Hierbij worden bezoekers van een attractie of een evenement met trein of bus vanuit centraal punt (bijvoorbeeld een trein- of busstation) naar de bestemming gebracht worden. Een belangrijk doel van dergelijke maatregelen is het verkrijgen van een goede **bereikbaarheid per openbaar vervoer**.

Ook vormen de **problemen rond parkeren** in veel projecten de aanleiding voor het bieden van natransport. Indien er namelijk niet voldoende parkeerruimte bij de attractie of het evenement beschikbaar is, worden vaak verder weg gelegen locaties gebruikt worden. Vervolgens wordt er dan een of andere vorm van natransport aangeboden. Het bekendste voorbeeld hiervan is natuurlijk het **recreatietransferium** Renesse, waarbij strandbezoekers op enkele kilometers afstand van het strand parkeren waarna ze met speciaal (gratis) vervoer naar de bestemming worden gebracht. Andere voorbeelden zijn de kermis in Tilburg, waar gebruik gemaakt wordt van parkeergelegenheden bij bedrijventerreinen aan de rand van de stad, en het stadje Thorn waar parkeerverboden in het centrum mensen ertoe brengt gebruik te maken van de parkeerterreinen aan de rand van de stad. Vooral bij parkeerproblemen wordt natransport volgens Janse et al. (2000) ingezet om de ongerustheid van en overlast voor omwonenden weg te nemen.

In het voorgaande is al even het **transferium** genoemd als een mogelijkheid voor het aanbieden van natransport. De momenteel functionerende transferia in Nederland zijn weergegeven in figuur 1. Transferia⁵⁸ in het algemeen zijn overstappunten van auto naar openbaar vervoer. Een transferium is altijd met de auto goed te bereiken: het ligt vlak bij de snelweg, vaak aan de rand van een grote stad of bij een knooppunt van openbaar vervoer. Het ligt op een plek waar veel auto's langskomen, op weg naar hetzelfde reisdoel. Een automobilist(e) parkeert er de auto op een bewaakte parkeergelegenheid en stapt vlot en voordelig over op openbaar vervoer. Trein, bus, metro, tram of boot brengen hem of haar snel naar de bestemming⁵⁹. Transferia zijn voor iedereen, voor de mensen die elke dag de route van huis naar werk afleggen, maar ook voor toeristen, dagjesmensen, zakenmensen, bezoekers van evenementen en beurzen. Daarnaast zijn er transferia speciaal voor bezoekers van natuur- of recreatiegebieden.

⁵⁷ Het ging hier om: de Zomerbus Zeeland; het Recreatietransferium Renesse; de Strandexpress Zeeland; mobiliteitsbeheersing in de historische binnenstad van Middelburg; de Recreatietaxi Oosterwijklans campings, bungalows en toeristische attracties; Veluwe Reis Pas; de Pretbus langs o.a. Hellendoorn en Apenheul; de Boulevard Express Harderwijk; Dolfinarium ketenmobiliteit; Pendelbus Dierenpark Amersfoort; Combi-kaart Dierenpark Amersfoort; Duinrell (bus 91 speciaal vervoer, Tina-dag); Vervoersmanagement evenementen Papendal; Noorder Dierenpark Emmen; Parkeermaatregelen Thorn; Festivalvervoer Dynamo Open Air; Kermis Tilburg (parkeren, fietsenstalling, OV); Efteling (fietsroute, Sprookjespendel); en de Rolling Stones op het Malieveld (Den Haag).

⁵⁸ Transferia worden wel eens verward met P+R terreinen terwijl het hier om verschillende concepten gaat. P+R terreinen zijn parkeerterreinen die (in Nederland) meestal bij een trein- of metrostation liggen. Er staan duidelijke wegwijzers naar toe. Transferia daar en tegen, liggen vaker bij snelwegen en bieden de automobilist veel meer: veiligheid, comfort, frequent openbaar vervoer, service en goede bereikbaarheid vanaf het hoofdwegennet.

⁵⁹ Bron: <http://www.minvenw.nl/rws/bwd/transferium/>

Figuur 1 Transferia in Nederland



Bron: <http://www.minvenw.nl/rws/bwd/transferium/>

Al eerder zijn het recreatietransferium Renesse (deze paragraaf) en het transferium bij recreatiegebied Kardingse (Groningen) genoemd.

- Recreatietransferium Renesse: overstappunt van (voornamelijk) auto op openbaar vervoer, fiets e.d. voor bezoekers van Renesse en omgeving (met name het strand) en verblijfsrecreanten uit de omgeving; sterk attractieve vormen van natransport: reguliere streekbussen, cabriobus, electrocar, huifkar, paardentram en fiets; project loopt van mei tot en met augustus; parkeren en natransport zijn niet gratis, het busvervoer wel (op voorwaarde van parkeren; frequentie elke 10 minuten; tegelijk ingevoerd met herinrichting van de dorpskern en betaald parkeren; er is veel aandacht aan communicatietraject (Janse et al., 2000);
- Transferium Groningen: zie paragraaf 4.1.2
- Daarnaast wordt er momenteel in Borger een Natuurtransferium aangelegd omdat er steeds meer bezoekers verwacht worden voor de attracties van het gebied rondom Borger: het Boomkroonpad (125 duizend bezoekers tegen een verwacht aantal van 25 duizend); het Nationaal Hunnebedden Informatiecentrum (verwacht aantal bezoekers: 100 duizend); en het toenemend bezoek aan de Staatsbossen maakt het parkeerdrukplaatje compleet; eisen en ideeën die door betrokken partijen (gemeente Borger-Odoorn, Prov. Drenthe, SBB, Min. Van LNV en de Grontmij) naar voren zijn gebracht omvatten: goede bereikbaarheid, snelle en directe overstapmogelijkheden, wervende aankleding (vb. een “Fluister trein” die attracties aandoet), toereikende capaciteit, korte loopafstanden, relatief goedkoop vervolgvervoer, informatievoorziening, eet- en drinkfaciliteiten, fietsverhuur, ook gebruik voor reguliere verplaatsingen (o.a. interliner), en bewegwijzering; het welslagen van het project is volgens de heer Hartog (directeur Recreatieschap

Drenthe) voor een groot deel afhankelijk van de medewerking van de ondernemers ter plaatse, zij moeten niet alleen de diverse 'attracties' uitbaten maar ook bijdragen in de kosten (Anonymus, 2000b).

Eén van de grootste problemen van verplaatsingen met verschillende vervoermiddelen (wat bij natransport bijna altijd het geval is), is het op elkaar aansluiten van de verschillende vervoerssystemen. In "mobiliteitsland" wordt het koppelen van verschillende vervoersmodaliteiten tot een 'nieuw' vervoerssysteem aangeduid met **ketenmobiliteit** (Visser, 1998). Deze vorm van integraal personenvervoer kan op termijn een alternatief gaan vormen voor autogebruik. Maar daarnaast kan de auto wel een belangrijke schakel in deze ketens vormen, met andere woorden: ketenmobiliteit moet de reiziger de vrijheid bieden om op elk moment voor het beste vervoersalternatief te kiezen (De Vos, 1997). Een van de bekendste voorbeelden van ketenmobiliteit is de Odessey-pas. Met deze pas regelt de zakelijke reiziger met één telefoontje naar een call-centre van Transvision (voormalige treintaxi) de hele reis van deur-tot-deur. Hierbij worden de verschillende soorten vervoer op maat organiseert, en ontstaat er een mix van lease- of huurauto (al dan niet met chauffeur), trein, treintaxi en/of taxi. Streek- en stadvervoer zitten vooralsnog niet in het pakket (Hablé et al, 1996). Met de werkgever worden periodiek de afgelegde kilometers afgerekend. De reiziger kan hierbij zelf aangeven of het accent moet liggen op snelheid, comfort of betaalbaarheid. Indien een dergelijk concept toegepast zou worden op vrijetijdsverkeer zou hierbij ook gedacht worden aan vermaak of educatieve elementen onderweg. Ketenmobiliteit staat pas in de kinderschoenen, en de komende 4 jaar subsidieert het ministerie van Verkeer en Waterstaat projecten in dit kader voor een bedrag van 4 miljoen gulden beschikbaar. Move, het samenwerkingsverband van Novem en Senter, is op 1 april 1999 opgericht om de subsidie-aanvragen te ondersteunen en te beoordelen voor het ministerie van V & W. Inmiddels hebben ruim 90 bedrijven interesse getoond. De subsidie richt zich op de zakelijke reiziger en forenzen, maar ook op dagjesmensen (Janssen, 1999). In de genoemde bronnen zijn echter geen voorbeelden te vinden die zich expliciet op sociaal verkeer richten⁶⁰.

Het creëren van een optimale combinatie van verschillende vervoersmogelijkheden stelt nogal wat eisen aan het vervoerssysteem. De verschillende soorten vervoer moeten **optimaal op elkaar aansluiten**, o.a. qua bereikbaarheid (overall), beschikbaarheid (24 uur), dienstregeling (snelle verbindingen, korte wachttijden) en frequentie (hoog). Bovendien moet er een goed systeem van voorzieningen zijn waarbij mensen kunnen overstappen van de ene op de andere modaliteit. De eerder genoemde transferia voorzien in deze behoefte, maar ook P + R stations, carpoolplaatsen en wegrestaurants kunnen in deze behoefte voorzien (Visser, 1998).

Ook worden er hoge eisen gesteld aan **informatievoorziening** om van ketenmobiliteit een klantvriendelijk product te maken. De reiziger moet namelijk te allen tijde op de hoogte zijn van de actuele stand van files, vertragingen, alternatieve reiswegen etc. Ook is een verregaande vorm van kaartintegratie van belang om de reiziger onnodig ingewikkelde combinaties van kaarten te besparen. Samengevat zijn telematica toepassingen zijn nodig voor (Hablé et al, 1996):

- De regie van informatie- en geldstromen;
- De ketenkaart als persoons- of bedrijfsgebonden identificatie-, registratie- en betaalmiddel; en
- Het aantrekkelijker maken van overstappunten en transferia.

De hiervoor genoemde maatregelen en benaderingen hebben meestal gemeen dat zij de objectieve betrouwbaarheid (en beschikbaarheid) van het openbaar en collectief vervoer verbeteren. Met het verbeteren van deze **objectieve betrouwbaarheid** van het

⁶⁰ Wel is er een stuk te vinden over een lezing van de heer V. d. Zijl, directievoorzitter van de Efteling op een symposium over "Ketens in beweging", waarin hij met name aandacht vraagt voor de rol van de touringcar en andere vormen van besloten vervoer (Matser, 1999).

openbaar vervoer zijn we er helaas nog niet. Volgens Pommer en Schunselaar (1998) zit het openbaar vervoer namelijk in een erg benarde positie: de (potentiële) gebruikers stellen hoge eisen aan de kwaliteit van het OV en vinden dat het systeem hierin niet voorziet. Fietsers en automobilisten, daarentegen, stellen minder hoge eisen, maar schatten in dat het systeem hierin in grote mate voldoet. Pommer en Schunselaar noemen dit de paradox van de dienstregeling die, hoewel gemaakt voor het gemak van de reiziger, eerder gevoelens van onbetrouwbaarheid oproept. De auto en de fiets kennen dit nadeel niet. Volgens de onderzoekers moet een mogelijke uitbreiding van het markt aandeel van het OV gezocht worden bij de groep incidentele OV-gebruikers. De aanbieders kunnen een verbetering van de (objectieve) betrouwbaarheid van het OV-systeem dan gebruiken voor een professionele communicatie- en marketingstrategie gericht op incidentele reizigers en niet-gebruikers. Pas als het imago (de subjectieve betrouwbaarheid) van het OV verbetert, is er een kans dat deze groepen ooit een (vaste) klant zullen worden.

Zoals gezegd is het merendeel van de projecten gericht op het verbeteren van het openbaar vervoer voor toeristisch-recreatieve verplaatsingen. Op het gebied van **sociale verplaatsingen** is slechts één project gevonden. Door een vertegenwoordiger van de ANWB werd een proefproject in Limburg genoemd waar met openbaar vervoer naar **zorginstellingen** geëxperimenteerd (zie paragraaf 5.2). Nadere details en de resultaten van de proef zijn niet bekend. Dergelijke initiatieven kunnen echter, zoals gezegd, in de toekomst een belangrijke rol gaan spelen in het beïnvloeden van vervoermiddelkeuzes van sociale verplaatsingen omdat er door de vergrijzing meer van dergelijke instellingen zullen komen.

Daarnaast is goed openbaar vervoer van en naar zorginstellingen van belang voor de mobiliteit van mensen die in dergelijke zorginstellingen leven (voorzover de lichamelijke en/of geestelijke conditie van deze bewoners dit toelaat) omdat zij waarschijnlijk minder vaak over een auto beschikken (of hiervan gebruik kunnen maken door hun gezondheid). Een andere kans op dit gebied is de toenemende **concentratie van deze instellingen**, waardoor wederom er meer en dikkere reizigersstromen ontstaan hetgeen het draagvlak voor openbaar en/of collectief vervoer vergroot. Een medewerker van de NHTV noemde de Reeshof in Tilburg waar op wijkniveau diverse zorgfaciliteiten (van huisarts tot specialist) geconcentreerd zijn. Bij dit project is echter geen onderzoek gedaan naar mogelijke mobiliteitseffecten van deze “supermarkt voor zorg”.

Tot slot van deze paragraaf over maatregelen die het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren nog een waarschuwing. In een artikelje in Binnenlands Bestuur wordt, naar aanleiding van het initiatief van de Belgische gemeente Hasselt voor gratis stadsvervoer, gemeld dat **gratis busvervoer binnen steden** vooral leuk is voor voetgangers en fietsers; de uitwisseling tussen de auto en de bus is namelijk gering. Bovendien is het duur voor de belastingbetaler. Het artikelje concludeert daarom het Belgische initiatief voor gratis stadsvervoer in Nederland waarschijnlijk geen navolging zal krijgen (Anonymus, 1998b).

Uit de resultaten van deze proef in België valt te leren dat de **verbetering van het openbaar vervoer** (en/of het langzaam verkeer dat in de vorige paragraaf behandeld is) **niet vanzelfsprekend** ertoe zal leiden dat de automobilist hierdoor zijn **auto zal laten staan**. Het kan zelfs negatieve gevolgen voor het milieu en de verkeersproblemen hebben, en wel op twee manieren:

- Mensen die voorheen met de fiets of wandelend gingen, reizen door de verbeterde mogelijkheden met het openbaar vervoer; dit gebeurde bijvoorbeeld door de invoering van de OV-studentenkaart en het gratis aanbieden van stadsbussen in de Belgische gemeente Hasselt; dit heeft dus negatieve gevolgen voor het milieu en de capaciteit van het openbaar vervoer;
- Mensen die voorheen niet op pad gingen, doen dit na de verbeteringen wel; hierdoor worden dus extra verplaatsingsstromen opgewekt.

Als het beleid dus (kwantitatieve) doelstellingen wil formuleren voor de gewenste milieu- en verkeerseffecten van maatregelen die het openbaar en langzaam vervoer stimuleren, dienen deze **neveneffecten** dus zeker mee genomen te worden. Deze neveneffecten hebben overigens wel positieve effecten voor andere sectoren: de toeristisch-recreatieve sector kan mogelijk meer bezoekers krijgen, de verkeersveiligheid kan gediend zijn bij het verminderen van fietsstromen op bepaalde trajecten, en ook de sociale structuur van een regio kan versterkt worden doordat er gemakkelijker contacten onderhouden kunnen worden.

6.4 Ondersteunende maatregelen en voorwaarden

In de voorgaande paragrafen zijn diverse maatregelen besproken die ofwel het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken (push-maatregelen) ofwel de alternatieven daarvoor aantrekkelijker maken (pull-maatregelen). Voor het opzetten van een effectief beleid op het gebied van vrijetijdsverkeer is reeds benadrukt dat het vaak beter is om niet één van deze maatregelen maar een **combinatie van push- en pull-maatregelen** te implementeren. Daarbij zijn er nog een aantal andere maatregelen en beleidslijnen denkbaar die deze inspanningen **ondersteunen**. Zij zijn het onderwerp van deze paragraaf. Meer dan in de voorgaande hoofdstukken en paragrafen is de hier gepresenteerde informatie afkomstig uit de gesprekken met de geraadpleegde personen. Andere punten van aandacht komen uit de literatuur.

Samenwerking en afstemming ondernemers, overheid en vervoersector

Door bijna alle voor dit rapport benaderde personen werd het belang van **afstemming tussen de betrokken partijen als cruciale factor in het slagen of mislukken van initiatieven op het gebied van vrijetijdsverkeer** naar voren gebracht. Aangezien er vaak veel partijen bij dergelijke projecten betrokken zijn - partijen vaak met erg verschillende belangen en interesses, en vaak ook met een sterk uiteenlopende beleving van het probleem - werd ook vaak een belang van een **centrale regisseur** onderstreept. Deze conclusie kwam ook uit enkele onderzochte literatuurbronnen naar voren. Tabel 4.9 geeft een overzicht van de actoren die betrokken zijn bij (mobiliteitsproblemen rondom) attracties en evenementen. Dit schema is ook toe te passen op andere toeristische en sociale activiteiten, en zal voor elk project of probleem opnieuw ingevuld dienen te worden met concrete actoren. Met behulp van een dergelijk schema kan dan geïnventariseerd worden wie de verschillende betrokkenen zijn, wat hun specifieke doelen en motivaties zijn, wie deze actoren zou kunnen representeren (voor bijvoorbeeld omwonenden en consumenten is niet altijd eenvoudig een aanspreekpunt te vinden; hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan organisaties als ROVER (behartiger van de belangen van openbaar vervoersreizigers) en de consumentenbond of wijkraden) en welke actoren uiteindelijk bij de implementatie van een project betrokken dienen te worden (en op welke manier) om succesvol te zijn.

Afstemming op wensen van de klant/ marketing van beleid en vervoersalternatieven

Een tweede element dat door veel van de voor dit rapport geraadpleegde personen naar voren werd gebracht is, dat er bij het ontwikkelen van alternatieven voor de auto **weinig tot geen aandacht is voor de specifieke wensen en behoeften van de (potentiële) klanten**. Ook volgens het rapport van Janse et al. (2000), wordt het gebruik van alternatieve vervoerswijzen meestal vormgegeven door het inzetten van nieuwe vormen van openbaar en/of besloten vervoer, waarbij er volgens de onderzoekers nauwelijks aandacht is voor de wensen en eisen die de reizigers stellen aan het vervoer. Met andere woorden, er wordt een product of service bedacht, en dat wordt vervolgens in de markt gezet zonder daarbij te letten op de specifieke behoeften van de (potentiële) klanten. In de toekomst zal er meer dan tot nu toe **specifiek onderzoek gedaan moeten worden naar wensen en het (huidige) gedrag de gebruikers** alvorens alternatieven ontwikkeld kunnen worden. Een goed voorbeeld

hiervan zijn de marktonderzoeken zoals die zijn uitgevoerd door o.a. VMC (Van Kelegom, 1998, 1999 en 2000).

Ook de vertegenwoordiger van de ANWB gaf hiervan voorbeelden voor mogelijk te ontwikkelen projecten rondom de Loonse en Drunense duinen. De ANWB is daar met 25 actieve leden (die het gebied goed kenden) rond gaan rijden met een bus. Hierbij werden alle opmerkingen van deze mensen genoteerd door medewerkers van de ANWB. Deze observaties zijn samengevat en nogmaals aan deze leden voorgelegd. Vervolgens zijn de waarnemingen in een enquête getoetst en is er een gebiedvisie ontwikkeld die de basis was voor (de reacties op) het beheersplan van Natuurmonumenten⁶¹. Op deze wijze kan **samen met de gebruikers** gezocht worden naar oplossingen die aansluiten bij het gebied, bij de gebruikers en bij de gesignaleerde knelpunten. Bovendien wordt er op deze manier ook een **draagvlak** gemaakt voor de te nemen maatregelen. Een dergelijke benadering kan bijvoorbeeld ook gekozen worden bij het ontwikkelen van maatregelen rondom sportcentra, zorginstellingen (sociale verplaatsingen), verblijfsaccommodatie etc. waarvan de gebruikers vaak vrij eenvoudig te identificeren zijn.

Communicatie van beleid en vervoersalternatieven

Een derde punt waarop veel van de huidige initiatieven te kort schieten is **communicatie naar de (potentiële) gebruikers** toe. Hoe de verschillende doelgroepen het best benaderd kunnen worden, is mogelijk te baseren op het marktverkennde onderzoek dat gericht is op de haalbaarheid van een project. Wie zijn de gebruikers/reizigers? Waar komen zij vandaan? Waarom kiezen specifiek deze gebruikers voor de auto? Hebben zij alternatieven, of is dit de enige mogelijkheid? Voor welke argumenten zijn zij gevoelig? Waar is deze groep het best te benaderen (tijdens het zoeken van informatie, tijdens het boeken, etc.)? Globale antwoorden op deze vragen zijn in de meeste gevallen wel te geven op basis van de in dit rapport verzamelde gegevens, maar om **maatwerk** te leveren zal voor de meeste initiatieven gedetailleerder naar de specifieke omstandigheden van dat probleem gekeken dienen te worden. En elk initiatief zal daarbij voorzien moeten worden van een effectief **communicatieplan**.

Verregaande integratie van ruimtelijk orderings en verkeers- en vervoersbeleid

Het **locatiebeleid** van de overheid is in gang gezet om de mobiliteitsgroei in de hand te houden. Een bedrijf met bepaalde mobiliteitskenmerken (mobiliteitsprofiel) moet gevestigd zijn op de locatie met overeenkomstige bereikbaarheidskenmerken (bereikbaarheidsprofiel). Door slechts drie categorieën van mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen te hanteren (A-, B- en C-locaties), blijft het concept eenvoudig. In Noord-Brabant is door zowel de provincie als rijk en gemeenten een invulling gegeven aan het locatiebeleid. Rond het definiëren van de mobiliteits- en bereikbaarheidsprofielen in de provincie blijken nogal wat problemen te bestaan doordat bijvoorbeeld de rol van de fiets in de ontsluitingsstructuur ontbreekt (Van der Burgt en Wegbrans, 1991). Bovendien is uit evaluaties in de loop van de jaren gebleken dat het beleid minder effectief was dan verwacht. Het basis idee achter dit beleid echter is nog steeds van belang, en zeker ook van toepassing op vrijetijdsverkeer. Zo zal in de ruimtelijke planning niet alleen rekening gehouden dienen te worden met bedrijvenlocaties, maar ook met die van toeristische attracties, wooncentra en (concentraties van) zorginstellingen.

Bij de aanleg van nieuwe attracties, het selecteren van locaties voor zorginstellingen of de vergunningverlening voor tijdelijke evenementen, zal **mobiliteit een integraal onderdeel dienen te zijn van de planvorming en vergunningverlening**. Hierbij dient, in het verlengde van het provinciaal ruimtelijk beleid, gekozen te worden voor een **gebiedsgerichte benadering** waarin de karakteristieken van, en de betrokken

⁶¹ Ook van Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten is bekend dat zij onderzoeken onder gebruikers houden bij het formuleren van gebiedsvisies.

partijen in een bepaalde regio bepalend zijn voor de functie die de zij krijgt voor verkeer en vervoer, voor recreatie en toerisme en voor andere functies zoals de zorg, wonen en werken. Zo kan er in kwetsbare (natuur-)gebieden gekozen worden voor afsluiting of slechts beperkte ontsluiting voor recreanten. Aan de andere kant kan er in minder kwetsbare gebieden, of gebieden die al een sterke functie hebben voor het toerisme (denk aan de attractieparken) juist gekozen worden voor een betere ontsluitingsstructuur waarbij vooral aandacht is voor het wegnemen van de overlast voor omwonenden en het beter bereikbaar en toegankelijk maken van de regio voor de diverse modaliteiten. Deze benadering **sluit ook goed aan bij het toeristisch beleid** omdat het de gebiedseigen kenmerken van de verschillende Brabantse regio's versterkt en beschermt. Daarnaast kan integratie plaatsvinden met het **milieubeleid** voor de verschillende regio's doordat de sturing van vrijetijdsverkeer bijdraagt aan bijvoorbeeld doelstellingen op het gebied van geluid, emissiebeperkingen en versnippering van landschappen.

Ook aan de kant van de **herkomstgebieden** kan de ruimtelijke ordening een bijdrage leveren aan doelstellingen op het gebied van vrijetijdsverkeer. De projecten op het gebied van vrijetijdsverkeer kunnen meestal alleen zorgen voor verbeteringen aan de bestemmingszijde; de herkomstzijde is het onderwerp van het algemeen ruimtelijk orderingsbeleid, maar is evengoed belangrijk voor het welslagen van deze projecten. Het gaat hier om zaken als de situering en ontsluiting van (nieuwe) woonwijken voor openbaar vervoer en de fiets. Bij de meeste sociale verplaatsingen (logeren/visite) is het ruimtelijk orderingsbeleid zelfs het enige middel om betere voorwaarden te scheppen voor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer omdat zowel de herkomst- als de bestemmingslocatie niet bepaald worden door aanbieders van commerciële of publieke goederen en diensten.

Spreiding van gebruik/verplaatsingen in de tijd en ruimte

Folmer en Schuurman (1999) wijzen op het belang van de spreiding van recreanten in de ruimte. **Zoneren** geeft hierbij volgens de auteurs een handvat voor maatregelen op het gebied van recreatiemobiliteit. Het gaat hierbij met name om (Folmer en Schuurman, 1999):

- Relaties tussen verschillende bestemmingsgebieden;
- Geleiden en zoneren van recreatiestromen;
- In beeld brengen van minder drukke gebieden; en
- De functies van wegen, veelal gebaseerd op economische motieven, zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de recreatieve druk.

Hierdoor worden recreanten niet weggehouden van andere gebieden, maar wordt een betere spreiding aangebracht. Recreanten kunnen bovendien door meer afwisseling in het kernproduct, langer in het gebied blijven.

In geen van de bestudeerde bronnen werd melding gemaakt van (pogingen om) verplaatsingen te **spreiden in de tijd**. Toch is het in Nederland al jaren lang gebruik om de scholen gefaseerd vakantie te geven, juist om overbelasting, en onveiligheid om de Nederlandse wegen te voorkomen. Daarnaast is vakantiespreiding goed voor de toeristische sector omdat het de benutting van de capaciteit kan verbeteren. Spreiding in sociaal verkeer zou ook toegepast kunnen worden door bijvoorbeeld spreiding in bezoeken, waardoor de parkeercapaciteit beter benut wordt en er minder kans op congestie ontstaat. Dit moet echter wel in te passen zijn in het dagelijkse ritme van een zorginstelling. Bij clustering van zorgcentra kan wel gedacht worden aan verschillende bezoeken voor de afzonderlijke instellingen.

Bij evenementen lijkt spreiding in de tijd moeilijk omdat deze per definitie tijdelijk zijn. Wel kan er **afstemming** plaatsvinden **met andere evenementen** in de regio (provincies en gemeentes kunnen hierop letten bij de vergunningverlening). Dit kan overigens ook betekenen dat evenementen geclusterd worden waardoor er meer draagvlak ontstaat voor het opzetten van een gezamenlijk mobiliteitsgeleidend plan met bijvoorbeeld pendelbussen of natransport vanaf parkeergelegenheden.

Tot slot kan bij evenementen en andere attracties (en ook bij zorginstellingen) bij het worden met de “normale” ochtend- en avondspits. Hierdoor kan worden voorkomen dat er grote verplaatsingsstromen op gang komen die de dagelijkse spitsen extra belasten.

Algemene bewustwording

Er zijn momenteel trends waarneembaar waarbij mensen zich bewuster worden van de negatieve gevolgen van hun gedrag voor het milieu en/of de medemens. Deze trends worden deels gevoed door de **algemene bewustwordingscampagnes** van de overheid (“De auto kan best een dagje zonder u”, “Een beter milieu begint bij jezelf” e.d.). Ook vinden we deze trends terug in de toegenomen belangstelling voor bos- en natuurgebieden, en de veranderde vervoermiddelkeuzes voor dergelijke uitstapjes.

In hoeverre deze trends zich ook door zullen gaan zetten voor andere vrijetijdsverplaatsingen is niet uit de literatuur op te maken. Wel wordt gesuggereerd dat het beleid deze trends zou kunnen aangrijpen om gedragsveranderingen te weeg te brengen. Aan de andere kant bleek uit het onderzoek van Akkermans et al. (1997) en Wasser (1998) dat milieuoverwegingen geen rol van betekenis spelen bij de vervoermiddelkeuzes voor vakanties. Uit dit laatste onderzoek zouden we kunnen concluderen dat er andere dan milieuargumenten gebruikt dienen te worden om de gewenste gedragsveranderingen op gang te brengen. Hoe het ook zij, algemene bewustwording van milieuproblemen zou (op de lange termijn) ook een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van de automobilititeit in de vrije tijd.

Monitoring & overige beslissingsondersteuning

Het instrument “**monitoring**” beoogt inzicht te geven in het verloop van ontwikkelingen en trends op een bepaald gebied en de factoren die daarop van invloed zijn. Door de ontwikkelingen over meerdere jaren te volgen en te analyseren, met andere woorden: te monitoren, kan inzicht verkregen worden in de omvang van de problemen, de te verwachten toe- of afname daarvan, en mogelijke aangrijpingspunten voor beïnvloeding.

Een goed instrument om sociaal-recreatief verkeer te monitoren is momenteel niet voor handen. Op **nationaal niveau** is zojuist de eerste stap gezet op weg naar een “Monitoring sociaal-recreatief verkeer” (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2000). De genoemde pilot-studie betreft een na-enquête gekoppeld aan het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS. Deze na-enquête werd telefonisch uitgevoerd in de eerste drie weken van april 2000 en bevatte circa 17 vragen voor elke sociaal-recreatieve verplaatsing die een respondent maakt. De response hiervoor was 78,5%, hetgeen door het projectteam niet als slecht werd ervaren (de enquête was niet de makkelijkste); 176 ingevulde enquêtes bleken niet bruikbaar doordat de respondent geen sociaal-recreatieve verplaatsing had gemaakt, waardoor er uiteindelijk 605 bruikbare enquêtes overbleven. Van alle geobserveerde sociaal-recreatieve verplaatsingen bleken de volgende bestemmingen het populairst: visite of bezoek (19%), actieve sport (7%), hobby (5%) en bezoek aan horeca (5%). Uit de inhoudelijke en procesmatige evaluatie van de pilot kwamen zowel positieve (veel informatie) als negatieve (onduidelijk ten aanzien van wat een SRV is voor bijvoorbeeld de respondenten) aspecten naar voren. Het is onduidelijk of de monitoring herhaald zal worden.

Ook in de **provincie Noord-Brabant** wordt gewerkt aan de monitoring van verkeer en vervoer (Provincie Noord-Brabant, 2000c). Sociaal en toeristisch-recreatief verkeer krijgen hierbij expliciete aandacht. Dit is een belangrijk instrument om beleid te kunnen initiëren en om de effecten van eventueel gevoerd beleid te kunnen vaststellen. Op dit moment wordt in de monitoring alleen aandacht besteed aan het aantal verplaatsingen en reizigerskilometers met een vrijetijdsmotief, aan de verdeling van de desbetreffende verplaatsingen over de vervoermiddelen, en aan de

modal split voor de belangrijkste attractieparken in de provincie. Deze gegevens zijn belangrijk om de ontwikkeling van het vrijetijdsvverkeer in de gaten te houden. Het detailniveau van deze gegevens is echter te laag om daadwerkelijk aanknopingspunten te vinden voor het bedenken van nieuwe beleidsstrategieën. De pilot van AVV (2000), bijvoorbeeld ging ook na of mensen de verplaatsing op een ander moment (tijdstip of dag) hadden kunnen maken en of de verplaatsing met een ander vervoermiddel gemaakt had kunnen worden. Uit dergelijke informatie kan blijken in hoeverre maatregelen überhaupt zinnig zijn, of dat zij alleen verplaatsingen die toch plaats moeten vinden moeizamer maken. Een ander onderwerp waar meer aandacht aan besteed zou kunnen worden in de Brabantse monitoring zijn vervoermiddelkeuzes voor vakanties in Noord-Brabant en/of van Noord-Brabanders. In paragraaf 4.2.1 van dit rapport is hiervoor een eerste aanzet gegeven.

Tot slot

Ondanks dat de bovengenoemde maatregelen “ondersteunend” van karakter zijn, zijn zij voor het welslagen van een initiatief over het algemeen essentieel. De kern van elk initiatief om vervoermiddelkeuzes in de vrije tijd te beïnvloeden, is namelijk, 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 dus onontbeerlijk. Gegeven het kleinschalige karakter van toeristisch-recreatieve sector en van zorginstellingen is hierdoor bovendien 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 (en niet na een jaar, bij gebrek aan indrukwekkende verbeteringen, stop gezet wordt).

LITERATUURLIJST

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2000), Pilot monitoring sociaal recreatief verkeer. Eindrapport. Goudappel Coffeng in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Akkermans, B., T. Barten, O. Crutzen, J. Derricks, T. van Es, J. 't Hart, D. Koreman, J. Kemp, H. Ploegmakers, M. Smit, V. Telgen en B. Wasser (1997), Onbezorgd op vakantie? Een onderzoek naar milieurelevante en andere factoren van invloed op de vervoermiddelkeuze tijdens de vakantie. Onderzoekspracticum 1997-1998, Tilburg: Katholieke Universiteit Brabant.

Anonymus (1998a), 'Sportverkeer, kampioen op de korte afstand. Haagsche Courant. + bijbehorend persbericht van de Gelderse Sport Federatie en BUITEN, Bureau voor Vrijtijdsonderzoek.

Anonymus (1998b), Gratis bus is vooral leuk voor fietsers. Binnenlands Bestuur Vol. 19 Nr. 19 (8 mei) p. 7.

Anonymus (2000a), Fietsgebruik in steden stijgt. In: Stedelijk gebied, nr. 19, 6 december 2000, p. 1.

Anonymus (2000b), Natuurtransferium Borger in uitvoering. In: BuitenGewoonGroen, 3^e jaargang, november 2000, nummer 4, p. 1-2.

Anonymus (2001), Vakantieganger kijken niet op een paar centen. In: Metro 15 januari 2001, p. 7.

Asseldonk, Y. van, P.M. Peeters & C. Sombroek (1994), Trends of visite. Een onderzoek naar de invloed van sociaal-culturele trends op de relatie arbeidsmarkt, sociale netwerken en sociaal verkeer. Amersfoort: Stichting Werkgroep '2duizend, in opdracht van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies.

Bak, G.J. & R. Bakker (1991), "Nog veel te vaak gebruiken we de auto als een regenjas". Kampioen, Vol 106, No. 5, p. 24-27.

Bakker, P.J.G. & J.C.M.G. Hintzen (1990); Recreatief toeren op toeristische autoroutes ANWB ; een onderzoek onder route-rijders. Breda: Dienstencentrum voor Toerisme en Recreatie, afdeling Vrijtijdsonderzoek, in opdracht van de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB.

Beek, P. van, N. Kalfs, N. Aardoom & G. Roeleveld (1997), Future Activity Patterns. In: D.F. Ettema & H.J.P. Timmermans (eds.), Activity-Based Approaches to Travel Analysis. Pergamon Press, p. 329-338.

Beke, B.M.W.A., B.H.M. Elands & W.A. de Lange (1991), Toerisme , recreatie en mobiliteit : knelpunten en beleid : flexibiliteit openbaar vervoer in Zeeland. Arnhem: Advies- en onderzoeksgroep Beke.

Beke, B.M.W.A., N.M. Gerretsen & J.A.J. Traa (1997), Verkeersveiligheidsanalyse t.b.v. de Kop van Overijssel. Arnhem: Advies- en onderzoeksgroep Beke.

Bernards, E. (1995), Parkeersituatie en Vervoermiddelkeuze. Onderzoek naar de rol van de parkeersituatie bij de vervoermiddelkeuze van centrumbezoekers. Afstudeerscriptie NTHV, Sector verkeer, planologie, logistiek, uitgevoerd bij de Technische Universiteit Eindhoven.

- Blom, Ph. & A. Sahebdiën, (z.j.), 7 trends. Mobiliteit in veranderen Nederland. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Maatschappelijke Verkenningen en Beleidsanalyse. Bron: <http://www.minvenw.nl>
- Boggelen, O. Van (1998), Een miljard voor de fiets. Zeven wensen voor het nieuwe kabinet. Vogelvrije fietser 23 (1998), nr. 5, p.8-9.
- Both, J. (1999), Op weg naar het bos. Een onderzoek naar trends in het verplaatsingsgedrag van bos- en natuurbezoekers 1962-1999. Doctoraalscriptie Sociale Geografie, Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Breedveld, R. (1997), Wandelen met hindernissen. Platform ijvert voor Masterplan. Ng Magazine -21 november 1997.
- Brükx, E. & J. Mijer (1992), De invloed van de infrastructuur op de modal-split in het interne woon-winkelverkeer. Houten, Maarssenbroek en Raalte nader bekeken. Afstudeerverslag uitgevoerd bij Bureau Goudappel en Coffeng BV, Deventer.
- Burgt, H. van der & S. Wegbrans (1991), Het lokatiebeleid in de Brabantse praktijk. Rooilijn Vol. 24 No. 5 p. 140-142
- CBS (1997), Dagrecreatie 1995/96. Voorburg/Heerlen: CBS.
- CBS (1999), De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1998. Voorburg/Heerlen: CBS.
- Claassen, A. & J. Kropman (1995), Verkenningen tussen theorie en praktijk. Over de bijdrage van de sociale wetenschappen aan de beleidspraktijk op het gebied van mobiliteit. Nijmegen: Instituut voor Toegepaste Sociale wetenschappen (ITS).
- Damme, L. van & J. van Dijk (1990), Recreatieve fietser in beeld : recreatief gedrag en routekeuze. Recreatie en toerisme Vol. 22 No. 4 p. 100-103 en 111
- Dijkhuis, H. & L. Schrauwen (1991), Bereikbaarheid recreatieve bestemmingen in Brabant behoeft verbetering. Recreatie & Toerisme, april 1991, p. 26-30.
- Dijst, M.J., T.J. Spit & A.H.Zandee (1999), Beelden over ouderen in 2030 gewogen. In: M.J Dijst, T.J. Spit & A.H.Zandee (reds), De geraniums voorbij. Ouderen, vrije tijd en mobiliteit in 2030. R.S. Drukkerij, p. 97-110.
- Duif, L. (1990), In de wandelgangen: een onderzoek naar de wandelmogelijkheden in de Brabantse bos- en natuurgebieden. Breda: NHTV, eindexamenscriptie.
- Egmond, T. van, (1987), Vakantie. Een sociaal-psychologische verkenning van de vakantiemarkt. Den Haag: VUGA Uitgeverij.
- Engelen, G. van (1993), Een stad waarin je wel gek bent om de auto te nemen. Vogelvrije Fietser Vol. 19 Nr. 2 p. 18-19.
- Ettema, D. (1990), Vervoermiddelkeuze in de vervoerregio Eindhoven. Een gecombineerde revealed choice/stated preference benadering. Doctoraalscriptie, Technische Universiteit Eindhoven, Faculteit Bouwkunde Sectie Urbanisatiek.
- Folmer, A. & G. Schuurman (1999). Recreëren het kan verkeren. Recreatiemobiliteit in Zuid-Drenthe, Zuidoost-Friesland en West-Overijssel. Beesterzwaag: VanderTuuk, in opdracht van Recreatieschap Drenthe, i.s.m. Regio IJssel-Vecht, Provincie Drenthe, Provinsje Fryslân en Provincie Overijssel.

Ganzeboom, H. (1988), Leefstijlen in Nederland. Een verkennende studie. Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Gijsbertse, H. (2000), Effecten van beweging en natuurbeleving op gezondheid. Tijdschrift voor Integrale Geneeskunde Vol. 16 Nr. 6 p. 228-232.

Goossen, C.M. (1990), Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied : Literatuuronderzoek. Wageningen: Staring Centrum.

Gorris, T., E. van Heerde, N. Overboom, S. van der Plas & P.-G. Staverman (2000), Verkeersproblematiek Mastbos. Onderzoek naar verkeerskundige knelpunten in en rondom het Mastbos Verslag van een onderzoeksopdracht in het tweede jaar van de opleiding verkeerskunde. Breda: NHTV, Sector Verkeer, Planologie, Logistiek.

Graaf, X.J.de (1999a), Recreatiemobiliteit. Mogelijkheden in de recreatieve vervoermiddelkeuze. Maarssen: Verkeer & Milieu Consultancy B.V., afstudeer- en stagescriptie voor de studie Natuurwetenschappen en Bedrijf & Bestuur, Universiteit Utrecht.

Graaf, X.J.de (1999b), Collectief Recreatievervoer. Maarssen: Verkeer & Milieu Consultancy B.V.

Hablé, A., A. Cath & D. van Egeraat (1996), Telematica: onmisbare schakel in ketenmobiliteit. Verkeerskunde, nr. 12.

Hagoort, M.J. & M. Th. Van Kelegom (2000), Haalbaarheidsstudie Bosbus, (on)mogelijkheden en aanbevelingen. Maarssen: Verkeer & Milieu Consultancy B.V.

Hardeveld, E. van (2001), 'Nederland weer in trek'. Intermediair 2, 11 januari 2001. IMK (1992), Winkelbezoek en vervoerwijze. Diemen: Instituut Midden- en Kleinbedrijf.

Heidemij (1992), Discussiedag Sociaal Verkeer gehouden 20 maart 1992. Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Hupkes, H.D., E. Nijland & S. van Schuppen (2000), De stad uit op een aantrekkelijke manier. Inspirerende verbindingen voor wandelaars en fietsers. Recreatie & Toerisme, nr. 8 2000, p. 22-25.

Janse, J.A., W.P. Buijs & H.J. Janssen (2000), Attractieve bereikbaarheid (concept). Een onderzoek naar de bereikbaarheid van attractiepunten in Nederland. Breda: DTV Consultants, in opdracht van CROW.

Janssen, J. (1999), Ketenmobiliteit krijgt steun. OV Magazine, juni 1999, p. 32-33.

Jessurun, M. & J. Vissers (2000), Duurzaam Veilig Kop van Overijssel. Monitor 1999. Veenendaal: Traffic Test bv. in opdracht van Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland.

Jong, H. de & T. Bosch (1992), Houten, model voor de toekomst. Verkeerskunde, nr. 2, 1992.

Keken, G.E. van, & W.A. Beke (1993a), Handboek vrijetijdsverkeer. 101 ideeën om uw bezoekers op weg te helpen. Hoe zet een recreatieschap een mobiliteitsplan op? In opdracht van de ministeries van Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Verkeer en Waterstaat.

Keken, G.E. van, & W.A. Beke (1993b), Handboek vrijetijdsverkeer. 101 ideeën om uw gasten op weg te helpen. Milieuvriendelijk vervoer: van belang voor u en uw onderneming. In opdracht van de ministeries van Economische Zaken, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Verkeer en Waterstaat.

Keken, G.E. van, B.H.M. Elands, P. Sprenger & M. Tempelman (1995), Een ander stuur in de natuur. Evaluatie van het toeristisch-recreatief Mobiliteitsplan Veluwe 1992-1994. Arnhem: Advies- en Onderzoeksgroep Beke & Provinciale VVV Gelderland in opdracht van de Ministeries van EZ, LNV en V&W, Provincie Gelderland, Provinciale VVV Gelderland en de Vervoeronderneming Midnet.

Kelegom, M.Th van (1994), Recreatieverkeer in Limburg: Re-creatie van het verkeer. Onderzoek naar mogelijkheden voor mobiliteitgeleidend beleid voor recreatief verkeer in Limburg. Maarsse: Verkeer & Milieu Consultancy B.V.

Kelegom, M.Th van (1998), LimburgExpress, Projectplan ter ontwikkeling van RecreatieMobiliteitsCentrum Noord-Limburg. Maarsse: Verkeer & Milieu Consultancy B.V.

Kelegom, M.Th van (1999), Recreatiemobiliteit Noord-West Veluwe. Rapportage Marktonderzoek. Maarsse: Verkeer & Milieu Consultancy B.V., in opdracht van de provincie Gelderland.

Kelegom, M.Th van (2000), Haalbaarheidsstudie Bosbus. (On)mogelijkheden en aanbevelingen. Maarsse: Verkeer & Milieu Consultancy B.V., in opdracht van de Stichtse Milieu Federatie.

Kent, R.L. (1993), Attributes , features and reasons for enjoyment of scenic routes : a comparison of experts, residents , and citizens. Landscape Research Vol. 18 Nr. 2 p. 92-102.

Kranendonk, R.P. (1996), Sturing in gebiedsgericht beleid. Het planvormingsproces binnen de waardevolle cultuurlandschappen (WCL) Midden-Limburg en Noordoost-Twente. Wageningen: DLO-SC, Rapport 428.

Lopende Zaken (2000), Stad en ommeland (Voorbeeldenboek). Inspirerende verbindingen voor wandelaars en fietsers. Voorbeeldenboek in opdracht van de Stichting Wandelplatform-LAW & Stichting Fietsplatform (Amersfoort).

Maartens M. (2000), Incompany cursus Verkeerskunde Provincie Noord-Brabant. Leerblok Personenvervoer (dag: 16 november 2000). Breda/Utrecht: DTV Consultants/Inno-V.

Mars, V., S van Schuppen & R. Wolfs (1999), Gezinswandelroutes Groene Hart: totaalvisie. Amsterdam: Projectbureau Lopende Zaken in opdracht van de Manifestgroep Groene Hart.

Matser, J.G.L.M. (1999), Met een chipkaart in de hand ooit eens door het ganse land? Wegen, nr. 5, Mei 1999, p. 16-18.

Meijer-Straathof, M (1992), Recreatie en mobiliteit. Literatuurrapport. Den Haag: Provincie Zuid-Holland, Afdeling Documentatie Archief en Registratuur, Bureau Bibliotheek en Documentatie.

Meurs, H. & N. Kalfs (1995), Ontwikkelingen en trends in het vrijetijdsverkeer. Stand van zaken notitie. MuConsult i.s.m. de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, november 1995.

Middelkoop, M. van, A. Borgers & H.J.P. Timmermans (in voorbereiding), Inducing heuristic principles of tourist choice of travel mode: A rule-based approach.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1998), Eindrapport Masterplan Fiets. Samenvatting, evaluatie en overzicht van projecten in het kader van het Masterplan Fiets, 1990-1997. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2000), Van A naar Beter. Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020; Beleidsvoornemen - Deel A, B en C en Samenvatting.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (1999), Goud voor Groen. Beleidskader Sport en Milieu 1999-2002. Den Haag: Ministeries van VWS en VROM i.s.m. de Ministeries van EZ, V&W en LNV.

Moerdijk, L.J., V. Bezemer, T.A. de Boer, J.C.A.M. Bervaes & S.C.J. Tiesbosch (1999), Op de fiets van stad naar buitengebied. Routekeuze en waardering door stadsbewoners. Wageningen: Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek ibn-dlo.

MuConsult (1997), Probleemveld Sociaal-recreatief verkeer. Hoofdrapport & Bijlagen. MuConsult, in opdracht van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies.

MuConsult (1999a), Een dagje uit... Morgen ook nog leuk? Over bereikbaarheid, leefbaarheid, en milieu rond recreatieve bestemmingen. MuConsult, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, september 1999.

MuConsult (1999b), Ontwikkelingen vrijetijdsverkeer 1990-1995. MuConsult, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, september 1999.

NRIT (2000), Trendrapport Toerisme 1999/2000. Breda: Nederlands Research Instituut voor Recreatie en Toerisme.

Peeters, P.M., F. de Jong, Th.J.H. Schoemakers & C.D. van Goeverden (1992), Na vijven met de auto? Kenmerken van vrijetijdsverkeer en aangrijpingspunten voor beleid. Amersfoort: Stichting Werkgroep '2duizend & TU Delft, in opdracht van het Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies.

Peeters, P.M. (1993), Knelpunten en kansen bij terugdringen autogebruik; Vijf mythes over vrijetijdsverkeer. Recreatie & Toerisme, februari 1993, p. 30-31.

Peters, P. (1991), Op vakantie zonder auto. Natuur en Milieu, juni 1991, p. 9-12.

Peters, P. (1998a), De smalle marges van de politiek. In: Achterhuis, H. et al. (1998), Cultuur en mobiliteit. Den Haag: SDU (studie Rathenau Instituut: S33), p.39-63.

Peters, P. (1998b), De vele gezichten van de overheid. In: Achterhuis, H. et al. (1998), Cultuur en mobiliteit. Den Haag: SDU (studie Rathenau Instituut: S33), p.65-83.

Peters, K.B.M. (1998), Toeristisch-recreatieve mobiliteit, een studie naar knelpunten en mogelijke oplossingen. Stichting Recreatie, Kennis- en Innovatiecentrum i.o.v. het Ministerie van LNV, mei 1998.

Pommer, J. & J. Schunselaar (1998), De paradox van de dienstregeling. Betrouwbaarheid van vervoerssystemen. Verkeerskunde, november 1998, p.14-18.

Posthumus, H.J. (1993). Nederland fietsland : vraag, aanbod en beleid. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken, hoofdafdeling Toerisme.

Provincie Noord-Brabant (1998), Mobiel blijven! Provinciaal Verkeers- en VervoerPlan. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (1999), Brabant Contrastrijk. Ruimtelijke visie op de toekomst van Brabant. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant.

Provincie Noord-Brabant (2000a), Brabant Uitgelijnd. Hoofdpijnen provinciaal ruimtelijk beleid. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant, 22 juni 2000.

Provincie Noord-Brabant (2000b), (Ont)Spannend Brabant. Beleidskader Toerisme en Recreatie. Ontwerppnota. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant, 5 september 2000.

Provincie Noord-Brabant (2000c), Monitoring verkeer en vervoer Noord-Brabant 2000. Eerste concept. 's-Hertogenbosch: Provincie Noord-Brabant, 30 november 2000.

Provincie Overijssel (1996), Jaarrapportage recreatie en toerisme 1995. Zwolle: provincie Overijssel, Bureau Recreatie en Toerisme.

Raad voor het natuurbeheer (1994), Gaan we te ver? : Pleidooi voor een bezinning op de relatie toerisme - duurzaamheid - milieu. Utrecht: Raad voor het Natuurbeheer.

Remmers, G. (1997), Gemeenten hebben voortrekkersrol bij de aanleg concentratiegebieden. Samenwerkingsverbanden komen makkelijk tot stand. Landelijk contact (8) p. 22-23.

Rooijers, A.J. & E.M. Steg (1991), De rol van gewoonte(-gedrag) bij vervoermiddelkeuzes. Haren: Verkeerskundig Studiecentrum, Rijksuniversiteit Groningen.

Schoon, C.C. (1994), Verkeersongevallen van Nederlanders in het buitenland. Een indicatie op basis van gegevens van één verzekeringsmaatschappij. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Stemerding, M.P. (1996), Modeling constraints-based choices for leisure mobility planning. Development and test of a constraints-based conjoint choice model for the ex ante evaluation of leisure mobility planning. Proefschrift, Eindhoven: Technische Universiteit Eindhoven.

Stemerding, M.P. & H.J.P. Timmermans (1996), PlanRemo : beslissingsondersteunend systeem voor experimenteren met mobiliteitsbeperkende maatregelen: marktonderzoek en planning reductie recreatiemobiliteit. Recreatie & Toerisme Vol. 6 Nr. 2 p. 6-9.

Stichting Lopende Zaken & Wandelplatform (1997), Zwartwitboek Nederland Wandelland. Kansen en knelpunten.

Timmermans, H.J.P. (1982), Consumer choice of shopping centre: an information integration approach. Regional studies (3), p. 171-182.

Vidaković, V. (1987), Vrijtijdsbezoeken in verplaatsingsketens. Nagenoeg de helft van vrijetijdsbezoeken aaneengeschakeld. Aaneenschakeling varieert met bezoeksoort en woonligging. Verkeerskunde 38 (1987) nr. 5, p. 235-239.

Visser, T. (1998), Wat is de rol van parkeren bij de ontwikkeling van ketenmobiliteit? Naar een piramide van overstappunten. Civiele Techniek, nummer 4, p. 28-31

Vos, A de, (1997), Kiezen voor ketenmobiliteit mét de auto. OV Magazine, december 1997, p. 12-14.

Vrolijk, R., D. Korteweg Maris, L. Vrolijk, G. Urhahn & W. van Laarhoven (1999), Basisonderzoek recreatie & toerisme. Studie naar de toekomst van recreatie en toerisme in Brabant en de gevolgen voor Provinciaal Ruimtelijk Beleid. Vrolijk projecten in recreatie en toerisme, Urhahn urban design en Promint projectmanagement in opdracht van de Provincie Noord-Brabant, bureau inrichting buitengebied en bureau economische zaken.

Waals, J.F.M. van der (2000), Minder mobiliteit door ruimtelijke maatregelen: feit of fictie? Rom Magazine, nr. 6 juni 2000, p. 6-9.

Wasser, B. (1998), Nederlanders reizen niet milieubewust. Aanbieders moeten beter inspelen op eisen reizigers. Recreatie & Toerisme, mei 1998, p. 34-36.

Weenen, P van (1991), De bereikbaarheid van kleine kernen in Middel-Brabant. Evaluatie over 1990 project "Leefbaarheid landelijk gebied Midden-Brabant". Tilburg, Provinciaal Opbouworgaan Noord-Brabant (PON).

Wildervanck, C. & G. Tertoolen (1998a), Autogebruik te sturen? Begrippenkader. Beleidsvisie Mobiliteit en Gedrag. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Wildervanck, C. & G. Tertoolen (1998b), Mens op de weg. Begrippenkader. Beleidsvisie Mobiliteit en Gedrag. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

BIJLAGE 1 ENKELE TABELLEN UIT HOOFDSTUK 4

Tabel 4.1 Dagtochten naar plaats van vertrek per dagtochttype, sept. 1995 – aug. 1996

	Niet-vakantie-adres	Vakantie-adres	Totaal (=100%)
	%	%	x mln
Zonnen, zwemmen, picknicken, dagkamperen e.d.	96,2	3,8	55,3
Sport en sportieve recreatie			
Wandelen	96,1	3,9	61,8
Fietsen	91,5	8,5	47,0
Overig	99,7	0,3	195,9
Toeschouwer/begleider bij sport	99,9	0,1	33,2
Toeren	92,3	7,7	18,8
Bezoek attractiepunt, bezienswaardigheid, evenement	92,4	7,6	97,2
Recreatief winkelen	98,3	1,7	131,3
Uitgaan			
Film, toneel, concert, e.d.	99,3	0,7	41,6
Uit eten, café, disco, e.d.	98,6	1,4	146,9
Overig (vereniging, hobby's)	99,4	0,6	130,0
Totaal	97,6	2,4	959,0

Bron: CBS (1997)

Tabel 4.6 Dagtochten naar Noord-Brabant naar belangrijkste activiteit, het aandeel dagtochten in de eigen woonplaats en het vervoermiddel, september 1995 - augustus 1996

	x 1.000	%	% l ¹³	% w ²³	% auto ³	% fiets ³	% OV ³
Zonnen, zwemmen, picknicken, dagkamperen ed	6147	4,6					
Strand bij zee	-	-	0,9	19	61	21	8
Strand bij meer, plas .e.d	540	0,4	0,5	39	56	36	1
In openluchtzwembad	1046	0,8	0,6	58	39	54	0
Niet aan het water	362	0,3	0,5	20	77	10	2
Zwemmen in binnenbad (incl. zwemparadijzen)	4199	3,2	3,2	50	67	23	3
Sport en sportieve recreatie	41192	31,0					
Wandelen	6706	5,0	6,3	44	53	6	4
Fietsen	6731	5,1	4,6	24	5	94	0
Golfen	598	0,4	0,4	24	93	6	0
Watersport	242	0,2	0,6	30	57	21	3
Vissen	657	0,5	0,6	59	51	28	0
Paardrijden in manege	1743	1,3	1,0	49	62	28	1
Paardrijden buitenrit	665	0,5	0,3	34	63	24	0
Trimmen, hardlopen, fitness, e.d. binnen	3329	2,5	2,7	64	53	34	3
Trimmen, hardlopen, fitness, e.d. buiten	926	0,7	0,7	64	59	19	2
Schaatsen op kunstijsbaan	258	0,2	0,3	31	68	16	6
Schaatsen op natuurijs	1164	0,9	1,5	62	43	21	1
Overige binnensport	9038	6,8	6,7	63	56	30	2
Overige buitensport	9135	6,9	6,1	63	50	41	1
Toeschouwer/begleider bij sport	5987	4,5	3,5	46	62	24	3
Toeren	1980	1,5					
Met auto, motor, bromfiets	1595	1,2	1,5	4	83	0	0
Overig (bustocht, rondvaart)	385	0,3	0,3	15	37	2	26
Bezoek attractiepunt, bezienswaardigheid, evenement	12464	9,4					
Speeltuin, uitspanning	972	0,7	0,7	47	52	20	2
Pretpark, sprookjespark, miniatuurstad e.d.	3536	2,7	0,9	3	77	3	7
Dierentuin, vogel-, apenpark, dolfinarium	566	0,4	1,0	14	81	3	11
Kinderboerderij, heemtuin, modeltuin	946	0,7	0,7	45	61	19	3
Bezoek bezienswaardigheid							
(oude) stad/dorp	532	0,4	0,7	15	60	3	20
Museum	647	0,5	1,0	26	55	9	26
Monumenten & overige bezienswaardigheden	1040	0,8	1,0	16	71	8	13
Bezoek aan evenement							
Jaarmarkt, braderie, corso, optocht	2259	1,7	1,4	48	51	18	6
Beurs, tentoonstelling, show	1298	1,0	1,3	19	75	6	13
Overige evenementen	668	0,5	0,7	50	44	21	10

Het gaat hier om dagtochten van 2 uur of langer, exclusief dagtochten vanaf een vakantie-adres

¹ Percentage van de dagtochten in heel Nederland

² Percentage van de dagtochten waarvan de bestemming de eigen woonplaats is

³ Percentages m.b.t. landelijke modal split (dus NIET specifiek voor Noord-Brabant)

Bron: CBS (1997)

Tabel 4.6 Dagtochten naar Noord-Brabant - vervolg

	x 1.000	%	% l ¹³	% w ²³	% auto ³	% fiets ³	% OV ³
Recreatief winkelen	18196	13,7	14,8	35	63	13	16
Uitgaan	28072	21,1					
Film	2110	1,6	1,9	50	53	21	15
Toneel, concert, ballet e.d.	3110	2,3	2,6	46	60	15	11
Terrasje zitten, koffie drinken e.d.	725	0,5	0,5	41	56	18	13
Uit eten gaan	5238	3,9	4,6	40	72	8	6
Bar- en café bezoek	8653	6,5	5,1	63	31	32	9
Kermis, circus	1928	1,5	0,8	61	43	23	4
Disco, bowling	3389	2,5	2,4	40	48	27	6
Bingo, casino, wedden op paarden	758	0,6	0,4	49	59	7	9
Feesten en bruiloften e.d.	2161	1,6	1,6	37	64	15	6
Overig (vereniging, hobby's)	18869	14,2					
Denksport	1385	1,0	1,1	73	59	15	4
Verenigingsactiviteiten, hobbyclubs, cursus	13524	10,2	10,4	66	52	25	4
Kinderactiviteiten	2011	1,5	0,9	75	42	34	2
Volkstuin	381	0,3	0,4	79	40	54	1
Natuur- en overige activiteiten	1568	1,2	1,0	61	45	27	5
Totaal	132 913	100	100	47	54	24	6

Het gaat hier om dagtochten van 2 uur of langer, exclusief dagtochten vanaf een vakantie-adres

¹ Percentage van de dagtochten in heel Nederland

² Percentage van de dagtochten waarvan de bestemming de eigen woonplaats is

³ Percentages m.b.t. landelijke modale split (dus NIET specifiek voor Noord-Brabant)

Bron: CBS (1997)

Tabel 4.8 Modal split van bezoekers van 4 attractieparken 1997-2000 (in % van bezoekers)

		1997	1998	1999	2000
Efteling ^{a)}	Auto	80,0	78,7	78,6	
	Bus (groepen)	13,9	15,1	16,0	
	Fiets	2,2	2,2	1,6	
	NS-dagtochten	4,0	4,0	3,7	
Land van Ooit	Auto	81,0			
	Touringcar	15,0			
	Trein	3,5			
	Fiets	0,5			
Autotron ^{b)}	Auto	87,1	88,6		
	Touringcar	12,3	10,9		
	Trein	0,6	0,5		
Beekse Bergen ^{c)} Safari	Auto				88,9
	Trein				2,2
	Fiets				3,7
	Anders				5,2
Beekse Bergen ^{c)} Speelland	Auto				88,9
	Trein				0,9
	Fiets				1,9
	Anders				8,3

a) Gegevens fiets voor 1997 onbekend. Voor 1998 en 1999 zijn de gegevens exclusief kinderen beneden de 3 jaar en andere "gratis" bezoekers

b) Bron: Evaluatie Actieprogramma Mobiliteit Themapark Autotron 1997, september 1998. Gegevens fiets en bus onbekend

c) Bron: Enquête onder bezoekers in zomer van 2000

Bron: Provincie Noord-Brabant (2000c)

BIJLAGE 2 LIJST VAN GERAADPLEEGDE PERSONEN

Dhr. P. van Bekkum	Docent aan de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer te Breda; tevens (o.a.) werkzaam voor DTV Consultants en lid van de Raad van Toezicht van zorginstellingen
Mw. C.A Janssen-Wilbers	Provincie Noord Brabant, afdeling Verkeer en Vervoer en lid van het Projectteam voor dit onderzoek
Dhr. A. Lodder	Secretaris van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland
Dhr. Ing. M.Th. van Kelegom	Verkeer en Mileuconsultancy B.V. te Maarsen
Dhr. Ing. J.H. Magnée	Consulent Regio Zuid van de ANWB
Dhr. C. van der Most	Projectmanager Continu Vakantie Onderzoek
Mw. H. van Oosterhout-de Bok	Provincie Noord Brabant, projectleider Sociaal en Toeristisch-Recreatief verkeer afdeling Verkeer en Vervoer
Mw. J. Verwegen	Provincie Zeeland, Afdeling Economische Zaken
Dhr. L. van der Wart	Politiedistrict Noord 1, betrokken bij het demonstratieproject "Duurzaam veilig in de Kop van Overijssel", een samenwerkingsproject van Politie Ijsselland, District KOVO (Kop van Overijssel), ROVO (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Overijssel), Veilig Verkeer Nederland (thans: 3VO), de gemeenten Brederwiede, Ijsselham, Staphorst, Steenwijk en Zwartsluis, Provincie Overijssel en Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland