

Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied

Rapport 111 Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied bestaat uit de delen:

- 1 Goossen, C.M., 1990. Literatuuronderzoek
- 2 Goossen, C.M., 1991. Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied tussen de stad Groningen en Norg, en tussen Zoetermeer en Rotterdam

Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied

Literatuuronderzoek

C.M. Goossen

Rapport 111.1

STARING CENTRUM, Wageningen, 1990

REFERAAT

Goossen, C.M., 1990. Knelpuntenanalyse wandelen en fietsen in het landelijk gebied. Literatuuronderzoek. Wageningen, Staring Centrum. Rapport 111.1; 71 blz.; 14 afb.; 4 tab.

In deze literatuurstudie wordt het recreatief medegebruik beschreven van het landelijk gebied op regionaal niveau voor de recreatievormen wandelen en fietsen. Doel van het onderzoek is een methode te ontwikkelen voor de confrontatie van vraag en aanbod, zodat inzicht ontstaat in de knelpunten. Er zijn verschillende categorieën wandelaars en fietsers, met ieder eigen voorkeuren, beeldvorming en kennis over het gebied. Deze differentiatie in de vraag heeft consequenties voor het aanbod aan voorzieningen. Het literatuuronderzoek resulteert in een conceptueel model. Dit conceptueel model vormt de basis voor een empirisch onderzoek waarvan de resultaten in deel 2 worden gepubliceerd.

Trefwoorden: recreatief medegebruik, methoden in het recreatieonderzoek, beeldvorming, modellen.

ISSN 0924-3070

Copyright 1991

STARING CENTRUM Instituut voor Onderzoek van het Landelijk Gebied
Postbus 125, 6700 AC Wageningen
Tel.: 08370 - 74200; telefax: 08370 - 24812; telex: 75230 VISI-NL

Het Staring Centrum is een voortzetting van: het Instituut voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding (ICW), het Instituut voor Onderzoek van Bestrijdingsmiddelen, afd. Milieu, en de Afd. Landschapsbouw van het Rijksinstituut voor Onderzoek in de Bos- en Landschapsbouw "De Dorschkamp" en de Stichting voor Bodemkartering (STIBOKA).

Het Staring Centrum aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm en op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het Staring Centrum.

Project 7165

102IS/12.90

INHOUD	Blz.
WOORD VOORAF	7
SAMENVATTING	9
1 INLEIDING	11
1.1 Globale en voorlopige probleemstelling	11
1.2 Achtergrond van het onderzoek	11
1.3 Werkwijze	15
1.3.1 Knelpuntelementen	15
1.3.2 Afstemmingsproblematiek	16
2 VRAAG NAAR WANDELEN EN FIETSEN	17
2.1 Participatiebereidheid	17
2.2 Leefstijl	20
2.3 Persoonlijke kenmerken	21
2.3.1 Wandelen	21
2.3.2 Fietsen	22
2.4 Voorkeuren	23
2.4.1 Wandelen	23
2.4.2 Fietsen	25
3 IMAGE EN INFORMATIE	31
3.1 Image	31
3.2 Informatie	32
4 AANBOD VAN WANDEL- EN FIETSMOGELIJKHEDEN	37
4.1 Wandelvoorzieningen	37
4.2 Fietsvoorzieningen	39
4.3 Infrastructuur en aanvullende voorzieningen	41
4.4 Bereikbaarheid	44
4.5 Toegankelijkheid	46
5 GESCHIKTHEID VAN BESTAANDE METHODEN, MODELLEN EN TECHNIEKEN BIJ DE ANALYSE VAN KNELPUNTEN	49
5.1 Methoden	49
5.1.1 De Groene Schil	49
5.1.2 Overgangszone tussen stad en platteland	50
5.1.3 Recreatie in agrarisch gebied	50
5.1.4 Methode Van Alderwegen	52
5.2 Modellen	52
5.2.1 Ruimtelijke interactiemodellen	52
5.2.2 Individuele beslissingsmodellen	53
5.3 Marketingtechnieken	54
5.4 Conclusies	56
6 DEFINITIEVE PROBLEEMSTELLING	59
6.1 Conceptueel model	59
6.2 Definitieve probleemstelling	64

LITERATUUR	65
AFBEELDINGEN	
1	Nieuw aangelegd fietspad 13
2	Bij basishouding geldt "jong geleerd, oud gedaan" 18
3	Gemiddelde snelheid van een racefietser is 16 km per uur 25
4	Kleinschalige landschappen worden aantrekkelijk gevonden 27
5	Belangrijk bij een fietstocht zijn de mogelijkheden om onderweg een terrasje "te pikken" of een museum te bezoeken 28
6	Conceptueel model van Atzema, Dietvorst en Spee 32
7	Bewegwijzering als formele informatiebron 33
8	Aantrekkelijk en onaantrekkelijk landschap? 38
9	Symbool van de lange-afstand wandelroutes 38
10	Een eigen fietstracé wordt gewaardeerd 39
11	Verschillende soorten bewegwijzeringen 41
12	Een spoorlijn als oorzaak van een slechte bereikbaarheid 44
13	Conceptueel model voor knelpuntenanalyse bij het wandelen en fietsen in het landelijk gebied 60
14	Beïnvloedende factoren 61
TABELLEN	
1	Het percentage mensen dat een aspect als belemmering of als bron van ergenis ervaart 40
2	Lengte wegen in km voor gemengd gebruik buiten de bebouwde kom in Nederland 42
3	Lengte fietspaden en -stroken in km buiten de bebouwde kom in Nederland 42
4	Mate van toegankelijkheid van gebieden in Staats-eigendom 46

WOORD VOORAF

Het Staring Centrum is, met medefinanciering door de provincies, een onderzoek begonnen naar het gebruik van een regio voor de recreatievormen wandelen en fietsen om een methode knelpuntenanalyse van het wandelen en fietsen in het landelijk gebied te ontwikkelen.

Dit verslag, deel 1, bevat het resultaat van een literatuurstudie. In deel 2 wordt de methode uitgewerkt voor twee praktijkgevallen.

Om het onderzoek te begeleiden is een commissie ingesteld bestaande uit:

A.G.J. Dietvorst	Staring Centrum;
C.M. Goossen (secretaris)	Staring Centrum;
A. van Hoorn (projectleider)	Staring Centrum;
B. Jol	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Openluchtrecreatie (tot juni 1990);
F. de Nooy (voorzitter)	Dienst Ruimte en Groen, Provincie Zuid-Holland;
R. v.d. Poel	Dienst Ruimte en Groen, Provincie Drenthe.

SAMENVATTING

Sinds geruime tijd staan de recreatievormen wandelen en fietsen in het landelijk gebied beleidsmatig sterk in de belangstelling. Via diverse planvormen wordt geprobeerd vraag en aanbod op elkaar af te stemmen, zodat knelpunten worden opgeheven. Doel van dit onderzoek is om een methode te ontwikkelen om knelpunten bij het wandelen en fietsen in het landelijk gebied te analyseren.

Voorafgaand aan de methode-ontwikkeling is een literatuurstudie uitgevoerd. Onderzocht is wat bekend is over de vraag naar wandelen en fietsen in het landelijk gebied, over het aanbod van wandel- en fietsvoorzieningen, over de koppeling tussen vraag en aanbod, en over eventuele knelpunten.

Een knelpunt kan omschreven worden als een situatie in een gebied, waarbij de vraag naar wandel- en fietsmogelijkheden

- niet leidt tot gebruik van dat gebied;
- wel leidt tot gebruik van dat gebied, maar niet overeenkomstig de voorkeuren.

In beide gevallen komt dit doordat:

- de voorzieningen onvoldoende zijn of worden geacht;
- de mogelijkheden niet optimaal kunnen worden benut.

Bij het recreatief wandelen en fietsen in het landelijk gebied blijkt er een grote vraagdifferentiatie te zijn. Hierdoor bestaan er verschillende categorieën wandelaars en fietsers. Deze verschillen worden veroorzaakt door verschillen in participatiebereidheid, persoonlijke kenmerken en voorkeuren.

Met participatiebereidheid wordt aangegeven of een recreant al dan niet positief staat tegenover wandelen of fietsen als recreatievorm. De participatiebereidheid voor wandelen en fietsen is groot. Van de Nederlandse bevolking zegt 80% regelmatig of wel eens te wandelen of te fietsen.

Bij de persoonlijke kenmerken van de wandelaar of fietser blijken de elementen leeftijd, samenstelling huishouden, het hebben van kleine kinderen en de aanwezigheid van vervoermiddelen het meest bij te dragen tot een verschil in de vraag. Wandelaars zijn het meest vertegenwoordigd in de leeftijdsgroep 30 tot 40 jaar. Fietsers behoren vooral tot de leeftijdsgroep tussen 46 en 65 jaar. Landelijk gezien heeft een huishouden gemiddeld 2,2 fietsen ter beschikking.

Voorkeuren bij het wandelen en fietsen kunnen individueel sterk verschillen. De belangrijkste verschillen worden veroorzaakt door een voorkeur voor bepaalde afstanden en tijdsduur, en het soort vervoermiddel. De meeste wandel- en fietstochten duren niet langer dan twee uur. Kleinschalige landschappen en afwisseling in het landschap genieten een grote voorkeur, evenals

de fysieke gesteldheid van de wandel- en fietspaden. Een veilige verkeersomgeving is eveneens een belangrijke vereiste. De aantrekkelijkheid van een route wordt vergroot, wanneer langs de route "iets te doen" is (café-bezoek, picknicken enz.).

Een reeks van beïnvloedende factoren, zoals de beschikbaarheid van informatie en de beeldvorming (image) van een bepaald gebied, bepalen de behoefte aan een wandel- of fietstocht en de werkelijke uitvoering.

Informatie over het aanbod is een zeer belangrijke schakel tussen vraag en aanbod. Deze informatie moet toegesneden worden op de vraagdifferentiatie. Kennis over het aanbod heeft een relatie met de woonduur. Hoe langer de wandelaar of fietser ergens woont, hoe meer kennis hij heeft over het aanbod. De gebieden die tot de keuze-set van de wandelaar of fietser behoren, vormen het informatieveld. De factor afstand is van invloed op het informatieveld. Hemelsbreed blijkt de gemiddelde afstand tussen de woonplaats en de informatievelden 13,8 km te bedragen.

De informatie bepaalt ook het image van een gebied bij de wandelaar of fietser. Het image van een gebied is niet compleet, en gekleurd door de ontvangen informatie, de woonplek en de eigen belangstelling van de wandelaar of fietser. De provincie Drenthe heeft een image als fietsprovincie.

Belangrijke factoren bij het aanbod van wandel- en fietsvoorzieningen zijn de gebiedskenmerken, de bereikbaarheid, de infrastructuur en aanvullende voorzieningen. Indien het aanbod niet voldoende is, zal de wandelaar of fietser zoeken naar concurrerende gebieden. Een slechte bereikbaarheid is een belangrijk motief om niet te gaan wandelen of fietsen, evenals de verkeersonveiligheid en het ontbreken van vrijliggende wandel- en fietspaden.

De verschillende soorten knelpunten worden bepaald door de vraagdifferentiatie, de invloed van informatie en image, en het verschil in aanbod van wandel- en fietsvoorzieningen. Deze knelpunten gelden voor verschillende soorten categorieën wandelaars en fietsers.

In de studie wordt tevens aandacht geschonken aan onderzoek, waarbij de confrontatie tussen vraag en aanbod centraal staat. Voor het analyseren van knelpunten kan het best worden aangehaakt bij de concepten van individuele beslissingsmodellen en de marketingtechnieken. Op basis van deze twee benaderingen is een conceptueel model geconstrueerd dat via twee praktijksituaties wordt getoetst. De uitkomsten hiervan wordt in deel 2 gepubliceerd.

1 INLEIDING

1.1 Globale en voorlopige probleemstelling

De doelstelling van het onderzoek luidt:
Het ontwikkelen van een methode voor de analyse van knelpunten bij het wandelen en fietsen in het landelijk gedeelte van een regio.

Om knelpunten te kunnen opsporen, zal eerst beschreven moeten worden waaruit knelpunten kunnen bestaan bij het wandelen en het fietsen.

De globale en voorlopige probleemstelling luidt:
Wat zijn knelpunten bij het wandelen en fietsen in landelijke gebieden.

Deze voorlopige probleemstelling moet nog verder worden aangescherpt. Eerst zal meer kennis omtrent knelpunten moeten worden verkregen. In de probleemanalyse zal onderzocht worden wie, waar en waarom een gebied al dan niet gebruikt om te wandelen of fietsen.

1.2 Achtergrond van het onderzoek

Het begrip recreatief medegebruik wordt omschreven als "die vormen van openluchtrecreatie die plaatshebben in een omgeving met een niet-recreatieve hoofdfunctie, waarbij het medegebruik onder- of nevens geschikt is aan de hoofdfunctie en het hoofdgebruik" (Ministerie van CRM, Ministerie van VRO, 1979).

Het begrip medegebruik duikt het eerst op in de Derde Nota over de ruimtelijke ordening, deel 3 Nota landelijke gebieden. In deze nota wordt gesteld dat bij een verdere regionale uitwerking van het ruimtelijk orderingsbeleid zal moeten worden aangegeven of het accent ligt op specifiek voor recreatie ingerichte projecten of op bevordering van de mogelijkheden tot medegebruik (Ministerie van VRO, 1979).

Katteler en Kropman (1977) hebben een aanzet gegeven voor de belangstelling naar recreatief medegebruik door een onderzoek naar intensieve en extensieve openluchtrecreatie. Uit dit onderzoek blijkt dat er bij de Nederlandse bevolking een overwegende voorkeur bestaat voor een extensieve wijze van recreëren (51%). Slechts 12% heeft een voorkeur voor een intensieve wijze van recreëren. Bij een extensieve wijze van recreëren gaat het vooral om de beleving van het landschap of bepaalde aspecten daarvan. Er zijn relatief weinig mensen per oppervlakte-eenheid

in een gebied met weinig of geen recreatieve voorzieningen. Bij deze wijze wordt dan vooral gedacht aan recreatievormen zoals wandelen, fietsen, vissen, kamperen bij de boer enz. Deze recreatievormen vinden veelal plaats in landelijke gebieden met een andere hoofdfunctie dan recreatie (meestal landbouw of natuur).

Behalve een aanleiding vanuit onderzoek is ook de noodzaak van de bezuinigingen op de overheidsuitgaven een reden voor de beleidsmatige belangstelling voor het recreatief medegebruik. Zo is algemeen de verwachting dat het aanleggen van voorzieningen voor wandelen, fietsen, vissen enz. relatief goedkoop is in vergelijking tot de aanleg van nieuwe grote recreatieprojecten. Zelfs bij een vermindering van de financiële middelen voor openluchtrecreatie kunnen toch relatief veel recreatievoorzieningen worden gerealiseerd, indien een beleid wordt ontwikkeld dat met name gericht is op het recreatief medegebruik.

Toenemend milieubesef is ook een belangrijke reden voor de belangstelling voor het recreatief medegebruik. Met name de recreatievormen wandelen en fietsen kunnen gezien worden als milieuvriendelijk. Bij de noodzaak de automobiliteit terug te dringen, kan de aanleg van fiets- en wandelpaden een rol spelen. Door het aanbod van meer wandel- en fietsmogelijkheden gaat de recreant naar verwachting eerder wandelen of de fiets gebruiken in plaats van de auto.

In vrijwel alle onderzoeken naar algemeen recreatiegedrag komt naar voren dat het wandelen en fietsen de meest populaire recreatievormen zijn bij de Nederlandse bevolking. Uit het laatste structuuronderzoek naar dag- en verblijfsrecreatie van het CBS (1985) in de zomer van 1985 hebben 36% resp. 39% van de dagtochten betrekking op wandelen en fietsen. Onderzoek van Andersson en De Jong (1985) naar recreatie in een veranderende maatschappij toont dit eveneens aan. Ongeveer 80% van de Nederlandse bevolking wandelt of fietst regelmatig of wel eens. Het meer recente onderzoek naar het variatie-zoekend ruimtelijk keuzegedrag van openluchtrecreanten in en rond Eindhoven toont aan dat er in dit opzicht niet veel is veranderd. Wandelen en fietsen zijn de meest populaire recreatieactiviteiten (Van der Heijden en Timmermans, 1988).

In dit rapport is hierdoor gekozen voor deze twee vormen van recreatie. Recreatief wandelen is in dit rapport: het zich in de vrije tijd voor het plezier verplaatsen te voet. Recreatief fietsen is: het zich in de vrije tijd voor het plezier verplaatsen per fiets. Vrije tijd is een belangrijk element in deze omschrijvingen. In dit rapport wordt gekozen voor een pragmatische definitie, namelijk de tijd die overblijft na de tijd die besteed wordt aan verplichte activiteiten zoals werken, boodschappen doen, slapen, eten, reistijd woon-werk/school, huishoudelijk werk.

Het recreatief wandelen komt zowel in het stedelijke (bijv. winkelen) als in het landelijk gebied voor. Dit geldt eveneens voor het recreatief fietsen. Dit rapport gaat over het wandelen en fietsen in het landelijk gebied. Het landelijk gebied dient te worden opgevat als het gebied buiten de bebouwde kom. Dit omvat naast agrarische gebieden ook natuurgebieden en recreatiegebieden. In recreatiegebieden kan echter niet meer gesproken worden van recreatief medegebruik, maar is er sprake van recreatief hoofdgebruik.

In het recreatiebeleid wordt relatief veel aandacht gegeven aan het wandelen en fietsen. Dit blijkt uit de vele wandel- en fietsnota's, provinciale fietspadenplannen enz.



Afb. 1 Nieuw aangelegd fietspad.

Voorzieningen voor het wandelen en fietsen worden gerealiseerd in het kader van verschillende planvormen zoals streekplannen, fietspadenplannen (afb. 1), landinrichtingsplannen, recreatiebasisplannen. Als produkt van de onderlinge afstemming van vraag naar en aanbod van wandelen en fietsen kunnen knelpunten opgelost of verminderd worden.

Bij de voorbereiding van deze planvormen bestaat behoefte aan systematische methoden om knelpunten voor het wandelen en fietsen in het landelijk gebied te kunnen opsporen.

In de meeste provinciale fietspadenplannen wordt er min of meer van uitgegaan dat het vergroten van het aanbod van fietspaden automatisch zal leiden tot een grotere vraag. Daarbij worden op verschillende manieren knelpunten aangegeven door het aangeven van tekorten in het huidige aanbod van fietspaden, maar ook door het aangeven van verschillende soorten wensen. Nauwelijks wordt ingegaan op de redenen waarom een gebied niet wordt gebruikt.

In het Integraal Fietspadenplan van de provincie Groningen (1982) wordt er van uitgegaan dat een knelpunt aanwezig is als er alleen een tekort bestaat in het aanbod van fietspaden. Op basis van bevolkingsconcentraties en/of landschappelijke aantrekkelijkheden worden streefnormen voor de dichtheid aan fietspaden in een gebied opgesteld. Vervolgens wordt het huidige aanbod van fietspaden geïnventariseerd. Voldoet het huidige aanbod niet aan de gestelde streefnorm, dan is er sprake van een tekort ofwel een knelpunt. Het is niet duidelijk of een gebied al dan niet wordt gebruikt om te fietsen en waarom, noch welke voorkeuren fietsers kunnen hebben. Tevens is het onduidelijk waarop de streefnormen zijn gebaseerd.

In het deelplan Recreatieve Fietspaden Streekgewest Noord-Brabant (1982) worden knelpunten omschreven als "situaties die de veiligheid van de fietser en het overig verkeer in gevaar kunnen brengen of het genoeg van het maken van een recreatieve fietstocht te niet doen". Met knelpunten worden hier gevaarlijke oversteekplaatsen, te smalle fietspaden, onvoldoende uitzicht, menging met andere vervoerssoorten bedoeld.

Blijkbaar kunnen verschillende soorten knelpunten bestaan: in een tekort, in de (on)veiligheid van het aanbod, in een "niet-gebruiken" van een gebied enz. Deze verschillende soorten knelpunten komen in de huidige planvormen niet allemaal tot uitdrukking.

Een knelpunt wordt hier omschreven als een situatie in een gebied, waarbij de vraag naar wandel- en fietsmogelijkheden

- niet leidt tot gebruik van dat gebied;
- wel leidt tot gebruik van dat gebied maar niet overeenkomstig de voorkeuren.

In beide gevallen komt dit doordat:

- de voorzieningen onvoldoende zijn of worden geacht;
- de mogelijkheden niet optimaal kunnen worden benut.

Met een literatuuronderzoek zal worden nagegaan wat bekend is over de factoren die een rol spelen bij het analyseren van knelpunten. Zoals uit de beschrijving van enkele fietspadenplannen blijkt, is er sprake van verschillende soorten knelpunten.

1.3 Werkwijze

1.3.1 Knelpuntelementen

Uit de vorige paragraaf komt naar voren dat de literatuur op twee manieren kan worden bestudeerd. De aandacht wordt geconcentreerd op de afzonderlijke elementen uit de definitie of op de afstemmingsproblematiek van vraag en aanbod vanuit een methodische invalshoek. In deze paragraaf wordt de aandacht gericht op de afzonderlijke elementen. In de definitie van een knelpunt zijn drie elementen te onderscheiden die elkaar onderling beïnvloeden.

Allereerst is het van belang te onderzoeken welke factoren van invloed kunnen zijn op de vraag bij wandelen en fietsen. In de literatuur zal verkend worden wat bekend is over deze vraag (hoofdstuk 2).

Vervolgens is er de koppeling van de vraag naar wandel- en fietsvoorzieningen met het aanbod, dat al dan niet leidt tot een gebruik van een gebied. Volgens Atzema, Dietvorst en Spee (1986) is de beschikbaarheid van informatie een wezenlijke factor voor de relatie tussen vraag en aanbod. Op basis van informatie vormt de recreant zich een beeld van de recreatiemogelijkheden. Het gebied heeft hierdoor bij de recreant een bepaald image. Uit de recreatiemogelijkheden die de recreant kent en die voor hem een aantrekkelijk image hebben, kiest de recreant uiteindelijk zijn bestemming. In hoofdstuk 3 zal nader op de begrippen worden ingegaan.

Tenslotte is onderzocht of het produkt "wandelen" en "fietsen" aansluit bij de wensen van de recreant. Tevens wordt ingegaan op de vraag of er onderdelen in het produkt ontbreken of onvoldoende worden geacht (hoofdstuk 4).

Het is duidelijk dat het produkt sterk afhankelijk is van de vraag. Het is dan ook moeilijk om aspecten van de vraag en het produkt in twee aparte hoofdstukken gescheiden te behandelen. In het belang van de systematiek is toch voor deze scheiding gekozen.

1.3.2 Afstemmingsproblematiek

In de literatuur is gezocht naar onderzoeken die zowel ingaan op de vraag naar als het aanbod van wandel- en fietsmogelijkheden, al dan niet in een bepaald gebied en hoe de afstemmingsproblematiek tussen vraag en aanbod wordt behandeld. Het gaat hierbij meer om welke methoden er worden toegepast (hoofdstuk 5). Daarbij zal niet alleen aandacht worden geschonken aan methoden en modellen in het recreatieonderzoek. De technieken van marketing blijken eveneens toepasbaar te zijn op niet-opwinst-gerichte organisaties.

In hoofdstuk 6 wordt een conceptueel model beschreven dat voortbouwt op bestaande kennis en inzichten. Vervolgens wordt de definitieve probleemstelling geformuleerd en worden de onderzoeksvragen afgeleid.

Naast dit literatuuronderzoek zal middels een thuisonderzoek de afstemming tussen vraag en aanbod worden onderzocht voor twee gebieden. De resultaten hiervan verschijnen in een aparte publikatie.

2 VRAAG NAAR WANDELEN EN FIETSEN

2.1 Participatiebereidheid

Het al dan niet gaan wandelen of fietsen in een gebied is afhankelijk van verschillende vraag- en aanbodfactoren. De aanbodkant komt in hoofdstuk 4 aan de orde. Dit hoofdstuk is gericht op de factoren die het wandel- dan wel fietsgedrag kunnen beïnvloeden.

Het aantal factoren dat het recreatiegedrag kan beïnvloeden is zeer groot. Kamphorst, Zom en Ter Haar (1972) kwamen op een totaal van 130 factoren die invloed kunnen hebben op de beslissing van een individu om op een willekeurige zomerzondagmiddag al dan niet naar buiten te trekken. Kamphorst (1988) heeft deze geordend tot vijf groepen van verklarende variabelen:

- 1 gedragsvariabelen zoals het gezelschap met wie men recreëert;
- 2 achterliggende, diepere dimensies zoals waarde-oriëntaties, voorkeuren, kenniselementen;
- 3 persoonlijke factoren zoals leeftijd, sexe, opleiding;
- 4 biografische gegevens zoals waar iemand is opgegroeid, recreatief gedrag van de ouders;
- 5 maatschappelijke factoren zoals vergrijzing, welvaart.

Uit de literatuur blijkt dat van deze vijf groepen het meest bekend is over houding, persoonlijke kenmerken en voorkeuren.

Sociaal-economische factoren, waaronder persoonlijke kenmerken en voorkeuren, kunnen van belang zijn bij het recreatiegedrag. De persoonlijke kenmerken worden in par. 2.2 behandeld. De individuele voorkeuren, die aanleiding kunnen geven tot een vraagdifferentiatie bij het wandel- en fietsgedrag, worden in par. 2.3 beschreven.

Ondanks deze factoren zal het beslissingsmoment om te gaan wandelen of fietsen voor een groot deel afhangen van factoren waar beleidsmatig niets of weinig aan te doen valt. Gedacht kan worden aan de weersomstandigheden op dat moment, wel of geen zin of tijd. Uit onderzoek in Zuid-Holland (Reubsaet en Kropman, 1975) blijkt dat redenen om gedurende het weekend thuis te blijven situationeel van aard zijn, zoals gezinsomstandigheden (21,1%), ziekte (23%), geen tijd (20,3%) het weer (3,9%).

Deze factoren kunnen ook aangeduid worden als momentfactoren. Het zijn factoren die op het moment van beslissen van belang zijn om wel dan niet te gaan wandelen en/of fietsen in een gebied en die niets te maken hebben met het gebied of de gebiedskenmerken. Om deze reden zullen de momentfactoren niet verder uitgewerkt worden. Vanuit de planvorming zijn deze factoren namelijk niet direct te beïnvloeden.

Van groot belang is een positieve houding tegenover het wandelen of fietsen als recreatievorm. Een negatieve houding zal niet leiden tot een wandel- of fietsgedrag. In de literatuur wordt deze factor ("het houden van") als één van de verklarende variabelen genoemd voor het recreatiegedrag.

Kamphorst (1988) pleit voor invoering van het concept basishouding als uiteindelijke verklarende variabele voor verschillen in recreatiegedrag. Mensen met een positieve basishouding hebben een grote behoefte aan openluchtrecreatie. Ze verzinnen allerlei motieven en redenen om er maar zoveel mogelijk op uit te kunnen trekken. Ze hebben vaak wat meer ontwikkelde en scherper omlijnde voorkeuren voor vormen van openluchtrecreatie en zijn beter geïnformeerd over recreatieve mogelijkheden. Voor mensen met een negatieve basishouding geldt precies het omgekeerde.



Afb. 2 Bij basishouding geldt: "jong geleerd, oud gedaan".

In het begrip basishouding zitten meer elementen verborgen dan in het "houden van". De basishouding wordt vooral gevormd in de prille jeugd, meestal in het verband van het ouderlijk gezin. De basishouding verandert volgens Kamphorst (1988) in de loop der jaren niet meer (afb. 2). Het kan alleen een andere invulling krijgen door invloeden van vrienden, verenigingen, school.

Bij partners, waar de één wel een positieve basishouding heeft en de ander niet, zal volgens Kamphorst via het sluiten van

compromissen een bepaalde invulling aan het recreatiegedrag worden gegeven.

Kamphorst geeft echter niet aan wanneer er sprake is van een positieve basishouding. Is dat wanneer ouders regelmatig met hun kinderen recreatiegedrag vertonen, of een enkele keer? Kamphorst legt zeer de nadruk op de invloed van de ouders. De vraag is of dat terecht is. Ondanks de interessante gedachte zal nader onderzoek moeten uitwijzen of het verschil in openluchtrecreatiegedrag werkelijk aan deze ene, enigzins deterministische variabele kan worden toegeschreven. Tegenwoordig is er ook veel aandacht voor het begrip "leefstijl" als verklarende factor voor gedrag. In par. 2.2. wordt daaraan meer aandacht geschonken.

In het onderzoek van Staats (1985) komt een positieve houding ook naar voren als één van de verklarende variabelen. In zijn onderzoek blijkt dat er vijf kenmerken te onderscheiden zijn die direct van invloed zijn op de frequentie van recreatief gedrag:

- de attitude ten aanzien van openluchtrecreatie;
- het persoonlijkheidskenmerk activatiezoekend gedrag (het steeds naar nieuwe activiteiten zoeken);
- het bezit van een auto;
- een drietal beperkingen, waarvan gezinsfase, ofwel het al dan niet hebben van kleine kinderen de belangrijkste is.

Hoewel de begrippen "houden van", basishouding en attitude ten opzichte van openluchtrecreatie op elkaar lijken, zijn er verschillen. De basishouding behandelt meer diepere, meer psychologische dimensies dan het begrip "houden van".

Doordat nog niet bekend is hoe het begrip basishouding precies werkt, zal in dit onderzoek gesproken worden over het meer neutrale begrip "participatiebereidheid ten opzichte van wandelen en fietsen".

In de bestaande onderzoeken is een enkele keer gevraagd of men van wandelen en/of fietsen houdt.

Uit een recent consumentenonderzoek is naar voren gekomen dat slechts 7% zegt een hekel aan fietsen te hebben. Van de Nederlanders zegt 91% "ja" tegen de fiets (Simons, 1988). In dit onderzoek heeft fietsen echter een bredere betekenis dan alleen recreatief fietsen.

In onderzoeken naar wandelen wordt meestal niet specifiek gevraagd naar de participatiebereidheid of de basishouding bij het recreatief wandelen. Uit de hoge deelname aan het recreatief wandelen mag echter geconcludeerd worden dat deze participatiebereidheid hoog is.

2.2 Leefstijl

In het verleden werd het recreatiegedrag veelal verklaard door verschillen in sociaal-economische kenmerken van individuen, zoals de opleiding, leeftijd, inkomen, sexe, beroep, woonsituatie en huishoudingsamenstelling. Later kwam daar het autobezit bij, en vervolgens het bezit van recreatiegoederen.

Van Wijngaarden (1986) concludeert in haar onderzoek naar openluchtrecreatie in Rotterdam/Rijnmond dat de effectiviteit van deze veel gebruikte indicatoren voor het verklaren van recreatiegedrag niet erg groot lijkt te zijn. Van deze factoren zijn leeftijd en gezinsfase nog de belangrijkste verklarende indicatoren. Mensen boven de 65 jaar nemen in het algemeen minder deel aan recreatie. Het wel of niet hebben van kinderen is een bepalende factor voor de activiteiten in de openlucht.

Ook van der Heijden en Timmermans (1988) komen in hun onderzoek onder 1051 respondenten naar variatie-zoekend ruimtelijk keuzegedrag van openluchtrecreanten, wonend in en om Eindhoven, tot de conclusie dat met name de huishoudingsamenstelling (vooral jongere kinderen), de leeftijd, en het autobezit van invloed zijn op de participatie van individuen in openluchtrecreatie. Een andere belangrijke conclusie uit hun onderzoek is dat de keuze tot een bepaald recreatiegedrag specifiek gebiedsgebonden is.

Volgens Staats (1985) is het profiel van de persoon die het meest gaat recreëren in de open lucht degene met een positieve houding ten opzichte van openluchtrecreatie, die op zoek is naar nieuwe ervaringen, een auto en een fiets heeft, geen kleine kinderen heeft en voor wie de bereikbaarheid en de mogelijke kosten geen bezwaar zijn.

De laatste tijd is er aandacht voor het begrip "leefstijl" als verklarende variabele. Leefstijl is een psychologisch en sociologisch concept dat het geheel van activiteiten, opinies, interesses en tijdsbesteding aangeeft (Van Raay en Wierenga, 1987).

Ganzeboom (1988) verstaat onder een leefstijl een samenhangend patroon van gedragskeuzes die een sociale positie symboliseren en herkenbaar maken. Deze gedragskeuzes kunnen waarneembaar zijn in de sociale omgang. Een samenhangend patroon houdt in dat in de sociale omgang uit één gedragsvorm met een zekere mate van waarschijnlijkheid andere gedragsvormen (bijv. recreatiegedrag) uit het betreffende leefstijlpatroon voorspeld kunnen worden.

De sociale positie kenmerkt zich door factoren als leeftijd, geslacht, opleiding enz. Deze factoren worden beschouwd als startpunt voor de analyse van sociale differentiatie. Afzonderlijk zijn deze factoren echter niet bruikbaar om het gedrag te verklaren. De relatie tussen sociale positie en de keuze van leefstijlelementen kan, volgens Ganzeboom (1988), worden ver-

klaard als een resultante van vier kenmerken waarop individuen verschillen:

1. geld;
2. tijd;
3. cognitieve vaardigheden;
4. statusoverwegingen.

Geld en tijd functioneren als belangrijke voorwaardescheppende gedragsdeterminanten. Zij bepalen het totale spectrum van mogelijke gedragskeuzes.

Daarnaast kunnen de verschillen in vaardigheden worden genoemd. Niet iedereen haalt hetzelfde nut uit vaardigheden en kennis (Ganzeboom, 1988). De kennis en vaardigheden zijn ook niet gelijk verdeeld onder (potentiële) consumenten.

Tenslotte is bij een gedragskeuze het motief van statusverwerving en -bevestiging. Deze statusoverwegingen ziet Ganzeboom (1988) als kern van de keuze voor leefstijlpatronen.

Ganzeboom vat vervolgens deze kenmerken samen in drie dimensies: de economische-, de culturele- en de levensfase-dimensie. Een leefstijlanalyse is (nog) geen vervanging voor de analyse van de tot nu toe in onderzoek vaak gebruikte sociale achtergrondvariabelen, alhoewel de voorspellende werking van de sociale achtergrondvariabelen geringer wordt.

Het indelen van het gedrag op basis van leefstijlen is nog niet vaak toegepast in onderzoek, met uitzondering van marketingonderzoek.

Bij marketing is leefstijl steeds belangrijker geworden als segmentatievariabele in het consumentengedrag (Van Raay en Wierenga, 1987). Hierop heeft echter Ganzeboom (1989a) kritiek geuit, doordat consumenten teveel "in een hokje" worden geduwd en te weinig recht wordt gedaan aan het dynamische van het geheel.

Op dit moment zijn er voor de relatie leefstijl en wandelen of fietsen geen resultaten uit empirisch onderzoek beschikbaar.

2.3 Persoonlijke kenmerken

2.3.1 Wandelen

De conclusie uit de literatuur is dat de volgende kenmerken van belang zijn bij het recreëren:

- leeftijd;
- huishoudingsamenstelling (vooral het hebben van kleine kinderen);
- het al dan niet aanwezig zijn van vervoermiddelen.

Wanneer de literatuur over wandelen op deze kenmerken wordt onderzocht, dan blijkt uit een onderzoek naar het gebruik van het Amsterdamse Bos (Buro O.B.V., 1989), dat bij alle leeftijdsgroepen het wandelen de meest voorkomende activiteit is en belangrijker wordt naarmate de leeftijd hoger is. Tevens komt in dit onderzoek naar voren (zoals in vrijwel alle onderzoeken naar wandelen in bossen) dat de leeftijdsgroep 30 tot 40 jaar het meest vertegenwoordigd is (Buro O.B.V., 1989). Dit heeft waarschijnlijk te maken met het hebben van kleine kinderen. In het algemeen zijn gezinnen met kleine kinderen in de leeftijd van 0 tot 6 jaar namelijk relatief oververtegenwoordigd ten opzichte van gezinnen met kinderen in de leeftijdsgroep van 6 tot 12 jaar (Visschedijk, 1987, 1988).

Uit onderzoek van CBS (1987) blijkt dat van de wandelaars 39% de auto gebruikt als vervoermiddel om naar een wandelgebied toe te gaan, 4% gebruikt de fiets, 2% de bus, tram of metro en 1% de trein. 55% gebruikt geen vervoermiddel en gaat dus per voet. Uit onderzoek naar mensen die wandelen in zowel grote als kleine bossen, komt minstens de helft met de auto naar het gebied. Dit aandeel automobilisten neemt af naarmate een bos dichterbij de bebouwing gelegen is (Visschedijk, 1987).

2.3.2 Fietsen

Vrijwel alle leeftijdscategorieën nemen deel aan het recreatief fietsen. In verschillende onderzoeken blijkt wel dat personen in de leeftijd van 12 tot 20 jaar en 65 jaar en ouder minder fietsen. Personen tussen de 46 en 65 jaar fietsen het meest, leggen gemiddeld de grootste afstand af en trekken daar gemiddeld de meeste tijd voor uit (Kapoen, Van Ginneken, 1989).

Uit het onderzoek van het ITS (1973) blijkt dat vooral gezinnen met kleine kinderen het ongemak van de fiets als een belemmering zien om vaker te gaan fietsen.

Het fietsbezit is van grote invloed op de participatie. De Nederlandse bevolking heeft in 1986 11 miljoen fietsen (Ministerie van Landbouw en Visserij, 1986). Dit is in 1988 opgelopen tot 13 miljoen fietsen. Uitgaande van 14,7 miljoen Nederlanders en een gemiddelde huishoudengrootte van 2,49 (CBS, 1988), blijkt dat per huishouden gemiddeld 2,2 fietsen aanwezig zijn. Nederland heeft hiermee de grootste fietsdichtheid van de wereld. 10% van de Nederlanders heeft zelfs twee fietsen en 1% zelfs drie fietsen (Simons, 1988).

Het aantal soorten fietsen is groot (afb. 3). Zo is er de "gewone fiets", de sportfiets, de racefiets, de kinderfiets, de bakfiets, de tandem en recentelijk is de ATB (All Terrain Bike, ook wel mountainbike genoemd) op de markt gekomen.

In 1988 werden één miljoen fietsen in Nederland verkocht, waarbij de ATB 6% voor zijn rekening nam. De RAI verwacht dat voor 1989 de totale verkoop van het aantal fietsen slechts met enkele procenten zal stijgen. De ATB zal hierin echter waarschijnlijk 12 tot 15% van de totale omzet voor zijn rekening nemen. De nieuwste soort fiets is de Solo. Dit is een luxe overdekte fiets. De Solo moet met name dienst gaan doen bij het woon-werkverkeer (Volkskrant, 1989).

Uit een onderzoek onder 1011 huishoudens blijkt dat er meer dan 3200 fietsen aanwezig zijn. Dit komt neer op een gemiddelde van 3,2 fietsen per huishouden. De differentiatie naar soort fiets is als volgt: 53,2% gewone fiets (zonder versnelling), 23,6% sportfiets (met versnelling), 13,4% kinderfiets, 8,1% racefiets en 1,6% overige typen, zoals bakfiets, tandems (Oppedijk van Veen, 1982).

Uit het onderzoek naar het gebruik van het Groene Hart blijkt, dat van de 584 mensen ruim 20% de beschikking heeft over een sport- of racefiets. In de meeste gevallen is dat een tweede fiets naast de gewone fiets waarover 70% van de mensen beschikt (Staats, 1985).

2.4 Voorkeuren

2.4.1 Wandelen

Veel onderzoeken over het wandelen hebben betrekking op het wandelgedrag in bossen, natuur- en recreatiegebieden. Veel minder is bekend over het wandelgedrag in agrarische gebieden.

Het wandelen kan allereerst worden verdeeld naar de voorkeur voor een bepaalde tijdsduur. Uit de literatuur blijkt dat drie categorieën onderscheiden kunnen worden. Het betreft literatuur over het wandelen in zowel de woonomgeving, bossen, duinen, heide als agrarische gebieden. Deze categorieën zijn:

- het maken van een "ommetje";
- rondgaande wandeltochten;
- doorgaande (lange afstand)wandeltochten.

Het maken van een "ommetje" duurt meestal een half uur (maximaal 1 uur, afhankelijk van het gebied); er wordt dan tussen 1,5 km en 3,5 km afgelegd (Van Kuijk, 1983). Begin- en eindpunt van het "ommetje" vallen samen. In gebieden binnen de bebouwde kom zal dit meestal betekenen dat de wandeling in de directe woonomgeving gemaakt zal worden (bijv. hond uitlaten) en niet in het landelijk gebied. Wanneer de wandelaar in of bij de stads- of dorpsrand woont, is er een kans dat in het landelijk gebied wordt gewandeld. In alle andere gevallen zal derhalve voor- en natransport nodig zijn.

Uit onderzoek van het CBS (1987) blijkt dat 36% van de Nederlandse bevolking in de zomer van 1985 kiest voor een wandeling als dagtochtbestemming vanuit de woning. Hierbij is een dagtocht gedefinieerd als een tocht van minimaal 2 uur. Voor meer dan de helft (54%) van de wandelaars duurt de dagtocht niet langer dan maximaal drie uur en voor 22% niet langer dan tussen de drie en vier uur. Bij 23% duurt de tocht meer dan 4 uur. De duur is bij het CBS gedefinieerd als de totale duur van de tocht, inclusief heen- en terugreis. Het is uit het CBS-materiaal niet te halen hoe lang de werkelijk gemaakte wandeltocht is geweest (dus na aftrek van de heen- en terugreis). Uit veel onderzoeken naar wandelen in bossen (Visschedijk 1987, 1988; Puts en Kropman, 1983; Linssen, 1981) blijkt dat, afhankelijk van de grootte van het bos, de meeste wandelingen niet langer dan twee uur duren.

Een doorgaande (lange) afstandwandeling onderscheidt zich van de andere wandelvormen, doordat het beginpunt niet samenvalt met het eindpunt. Tevens zijn deze tochten vaak meerdaagse tochten. Een probleem is overigens wel dat wandelaars op lange afstandwandelpaden dit vaak niet bewust doen. In een artikel (Kok, 1986) over een onderzoek van het N.W.I.T. tijdens wandel-evenementen in de Duinen van Noordwijkerhout, de Waterleiding-duinen Oranjekom (Vogelenzang), Oud Amelisweerd, Oostelbeers, Orderbos Apeldoorn, Vlaardingen en de Kennemerduinen blijkt dat slechts 14,7% van de 204 geënquêteerden ooit doelbewust op een lange afstandwandelpad (LAW) heeft gewandeld. Van de ondervraagden wist 40,7% niets van een Nederlands LAW-net.

Uit verschillende onderzoeken komen algemene voorkeuren bij het wandelen naar voren. Deze voorkeuren richten zich vooral op de fysieke gesteldheid van de wandelpaden en het gebied waarin deze liggen. Afwisseling, slingerpaden, ononderbroken route en beschutting worden aantrekkelijk gevonden (Van Kuijk, 1983).

Uit een onderzoek naar wandel- en zitgewoonten in een stadspark blijkt dat een slingerpad en een gebogen pad meer geprefereerd worden door wandelaars zonder een bepaald doel en dat een recht pad juist meer gewaardeerd wordt door wandelaars met een bepaald doel (De Maar, 1968). Een overzichtelijk pad heeft bovendien de voorkeur (Linssen, 1981) in verband met de sociale veiligheid.

De aantrekkelijkheid van een wandelroute kan worden verhoogd door te zorgen voor variatie bij het aanleggen of uitzetten van wandelroutes in vorm, ruimte en aangrenzende grondgebruiksvormen. Dit geldt tevens wanneer langs de route mogelijkheden zijn om iets "te doen" (zitten, café-bezoek, picknicken enz.).

Een veilige verkeersomgeving wordt vereist; waarschijnlijk is dit zelfs belangrijker dan omgevingsvoorkeuren (Van Kuijk, 1983). Deze voorkeuren zijn echter zeer algemeen en kunnen per wandelaar verschillen. Een voorbeeld hiervan is de vraag of een onverharde weg al dan niet onverhard dient te blijven. Deze vraag blijkt niet met een simpel ja of nee te beantwoorden door de grote verscheidenheid aan wandelaars (Goossen, 1986).

Een ander voorbeeld van voorkeur is de vraag of wandelroutes moeten worden uitgezet. 63% van de wandelaars kiest liever een eigen route, 14% wandelt bij voorkeur via een aangegeven route en 22% heeft geen voorkeur (Katteler en Kropman, 1977).

2.4.2 Fietsen

Het recreatief fietsen is erg populair. Jaarlijks wordt door ca. 3,5 miljoen Nederlanders recreatief gefietst. Dit zijn vooral dagtochten. Ongeveer 100 000 Nederlanders maken meerdaagse fietstochten. Er zijn ruim 400 fietsclubs, waar ca. 70 000 Nederlanders lid van zijn (Simons, 1988).

Van de Nederlandse bevolking maakt 39% een dagtocht van minimaal twee uur met de fiets vanuit de eigen woning in de zomer (CBS, 1987). Van de mensen die een fietstocht maken, gaan (niet opvallend) de meeste met de fiets (97%) om bij de bestemming te komen. De auto wordt door 2% als vervoermiddel opgegeven.

De afstand per tijdsduur is afhankelijk of per race- of sportfiets gefietst wordt. Dit blijkt bijv. uit een onderzoek naar de Baronie- en Vijfeikenroute (Kapoen, Stohr, 1986). De gemiddelde afstand verschilt significant. In drie uur wordt met een gewone fiets gemiddeld 33,4 km afgelegd (omgerekend gemiddeld 11 km per uur) en met een (semi)sportfiets gemiddeld 48,7 km. Dit is gemiddeld 16 km per uur (afb. 3).

gem. tijd
8
afstand
16 km



Afb. 3 Gemiddelde snelheid van een racefietser is 16 km per uur.

Uit het onderzoek naar het gebruik van de fiets in Nederland (Katteler, De Heer, Kropman, 1978) blijkt dat 33% van de 400 toerfietsers niet langer dan 1 uur op de fiets wil zitten; dit is derhalve circa 10-15 km voor mensen met een gewone fiets en 15-25 km met een racefiets. 35% wil ten hoogste 20 tot 40 km afleggen. De meerderheid, 68%, maakt tochten van maximaal twee uur. Ca. 17% wil een langer traject afleggen, nl. ongeveer 45-60 km. Van de 400 ondervraagden zegt tenslotte 16% verschillende afstanden af te leggen.

Aldus zijn de fietsers qua tijdsduur onder te verdelen naar:

- ommetje met toerfiets, maximaal 1 uur;
- ommetje met racefiets, maximaal 1 uur;
- rondgaande fietstochten met toerfiets, maximaal 2 uur;
- rondgaande fietstochten met racefiets, maximaal 2 uur;
- rond- en doorgaande fietstochten met toerfiets, minimaal 2 uur;
- rond- en doorgaande fietstochten met racefiets, minimaal 2 uur.

Bij het recreatief fietsen is een onderscheid te maken naar recreatief toerend en recreatief doelgericht. Het verschil is, dat bij de recreatief toerende fietser, de fietser geen specifieke locatie in gedachte heeft. De recreatief doelgerichte fietser heeft dit wel. De recreatief toerende fietser maakt blijkens onderzoek in het uitloopgebied van Gouda langere fietstochten dan de recreatief doelgerichte fietser die veelal de kortste route naar de bestemming kiest (Klinkers, 1989). Voor beide groepen fietsers geldt echter dat natuur- en landschapsbeleving zeer belangrijk is als reden voor de gemaakte route. Dit laatste komt ook naar voren in het onderzoek van het ITS uit 1973 waarbij 54% van de fietsers te kennen geeft een landschap met natuurschoon of een mooie omgeving op prijs te stellen.

In het algemeen worden kleinschalige landschappen (afb. 4) het meest aantrekkelijk gevonden (Staats, 1988). Kleinschalige landschappen hebben een overwegend agrarisch grondgebruik en een visueel besloten karakter. Het besloten coulissenachtige karakter is het gevolg van een grote dichtheid aan kleine opgaande begroeiingen (houtwallen), waardoor ze als "natuurlijker" worden ervaren dan grootschalige industriële agro-landschappen (De Regt, 1989). Daarnaast is evenwel afwisseling in het landschap zeer belangrijk bij de aantrekkelijkheid van een fietsroute. Daarbij moet het verschil in landschap voor de fietser duidelijk zichtbaar zijn. Neelen (1987) heeft aan fietsers naar de schaal/maat van landschappen gevraagd. Hieruit blijkt dat:

- massieve ruimten (bos) en ruimten met een zicht van 50 meter als kleinschalig worden ervaren;
- ruimten van 50-500 meter als matig schalig worden ervaren;
- ruimten van 500-750 meter als matig grootschalig worden ervaren;
- ruimten met 1000 meter als bovengrens als grootschalig worden ervaren.



Afb. 4 Kleinschalige landschappen worden aantrekkelijk gevonden.

Zowel kleinschalige als grootschalige landschappen worden aantrekkelijker gevonden dan de matig schalige landschappen. Uit onderzoek naar veranderingen in een kleinschalig landschap in de omgeving van Winterswijk blijkt eveneens dat de recreatieve gebruikswaarde van kleinschalige landschappen hoog gewaardeerd wordt. Naarmate de schaal van het landschap groter wordt, wordt het landschap minder geschikt gevonden (Staats, Van de Wardt, 1988).

De kleinschalige landschappen vormen vaak het gewenste decor voor vormen van actieve recreatie. Dit heeft tevens een positieve uitstraling op de dienstverlenende sector (VVV's, horeca, musea enz.) en op de regionale economie als geheel. De werkgelegenheid van deze sector is in de kleinschalige landschappen bijna even groot als in de landbouwsector. Volgens CBS-gegevens bedroeg in 1985 de directe werkgelegenheid in de land-, tuin en bosbouw in vijf gebieden met een kleinschalig landschap in Nederland 4,8% van het totale arbeidsvolume, en in de horeca, cultuur, recreatie en sport 3,1% (De Regt, 1989).

Er is tevens een voorkeur voor routes die door dorpen en kernen voeren (Klinkers, 1989). Uit het onderzoek van Klinkers (1989) komt naar voren dat water een aantrekkelijk element blijkt om langs te fietsen. De gekozen fietsroutes blijken vooral langs

bochtige trajecten te voeren en voldoende mogelijkheden bieden om onderweg "iets te doen" (ijs eten, molen bezoeken enz., afb. 5).



Afb. 5 Belangrijk bij een fietstocht zijn de mogelijkheden om onderweg een terrasje "te pikken" of een museum te bezoeken.

Dit aspect komt ook in het onderzoek in de Loonse en Drunense Duinen naar voren (Kapoen, Van Ginneken, 1989). Hoewel fietsen tot de extensieve recreatie-activiteiten behoort, kan het op bepaalde tijdstippen druk zijn op de fietspaden. In hoeverre dit als hinderlijk wordt ervaren wordt verschillend beoordeeld.

Uit onderzoek van het ITS (1973) blijkt dat slechts 9% van de fietsers rust en stilte wenst. Enige drukte wordt dus wenselijk geacht.

Uit onderzoek in Zwolle komt naar voren dat van de 1100 fietsers slechts 4% van de fietsers het aantal fietsers op de weg als "te veel" beoordeelt. Tevens blijkt dat hoe hoger de fietsverkeersintensiteit is, des te meer fietsers het aantal fietsers op de weg als "te druk" rapporteren. Dit is wel sterk afhankelijk van leeftijd, geslacht en groepsgrootte. Het blijkt niet mogelijk te zijn om één algemene verkeersintensiteit voor alle fietsers vast te stellen die voor de beleving van drukte als kritieke grenswaarde geldt (Klinkers en Van Hoorn, 1989). Er bestaat nauwelijks hinder tussen racefietsers en "gewone" fietsers onderling, maar dat hangt vermoedelijk samen met de keuze van de onderzoekslocatie met plattelandswegen van 3,5

meter. In andere onderzoeken is er meestal wel enige hinder tussen racefietsers en "gewone fietsers" (Pas en Van Westerlaak, 1973).

Uit recent onderzoek in Meijendel blijkt dat racefietsers andere tijden kiezen om te "racen" dan "gewone" fietsers om te toeren. Op werkdagen concentreert het racefietsverkeer zich in de namiddag en op zaterdagen en zondagen juist in de ochtenduren. Terwijl de "gewone" fietsers vooral rond 14.00 uur verschijnen (Heijer, Samson, Thijs, 1989). In hoeverre dit ook in andere gebieden geldt is nog niet duidelijk.

Verkeershinder door auto's kan wel een bron van ergenis zijn. Een vrijliggend fietspad wordt daarom door ca. 70% van de fietsers als een wens geuit (Van der Kruis, Katteler, 1984).

Evenals bij wandelroutes, worden ook uitgezette fietsroutes beperkt gebruikt. Uit het onderzoek bij Gouda blijkt dat hooguit 12% van de ondervraagden de ANWB-fietsroute zoveel mogelijk of gedeeltelijk volgt. Indien fietsers eenmaal over voldoende gebiedskennis beschikken, bestaat er geen behoefte meer aan het volgen van een bewegwijzerde route (Klinkers, 1989).

3 IMAGE EN INFORMATIE

3.1 Image

Een vraag naar een bepaalde activiteit hoeft niet direct te leiden tot een gebruik. Dit hangt voor een belangrijk deel af of een aanbod aanwezig is, waardoor deze vraag kan worden omgezet in een gebruik. Maar alleen een aanwezig aanbod is niet voldoende. Kennis hierover is van groot belang.

Bij individuele beslissingsmodellen wordt aandacht besteed aan de beeldvorming en de kennis. De keuze van een individu voor het bezoeken van een recreatieobject/gebied is een functie van de beeldvorming van de keuze-omgeving, de beoordeling van die keuze-omgeving waarmee het individu bekend is en de preferentiestructuur van het individu (Van der Heijden, Timmermans, 1987).

Elke recreant/toerist heeft een bepaald beeld van de toeristische-recreatieve mogelijkheden in een bepaald gebied. Dit cognitieve beeld is echter niet compleet en tevens gekleurd door de plek waar iemand woont, de ontvangen informatie van anderen en vooral de eigen belangstelling en de eigen vorige ervaringen (Dietvorst, 1987).

Het aspect "image van wandel- en fietsgebieden" komt in onderzoeken naar wandelen en fietsen niet of nauwelijks voor. Er is wel enig onderzoek naar het image van specifieke recreatiegebieden en naar het image van provincies.

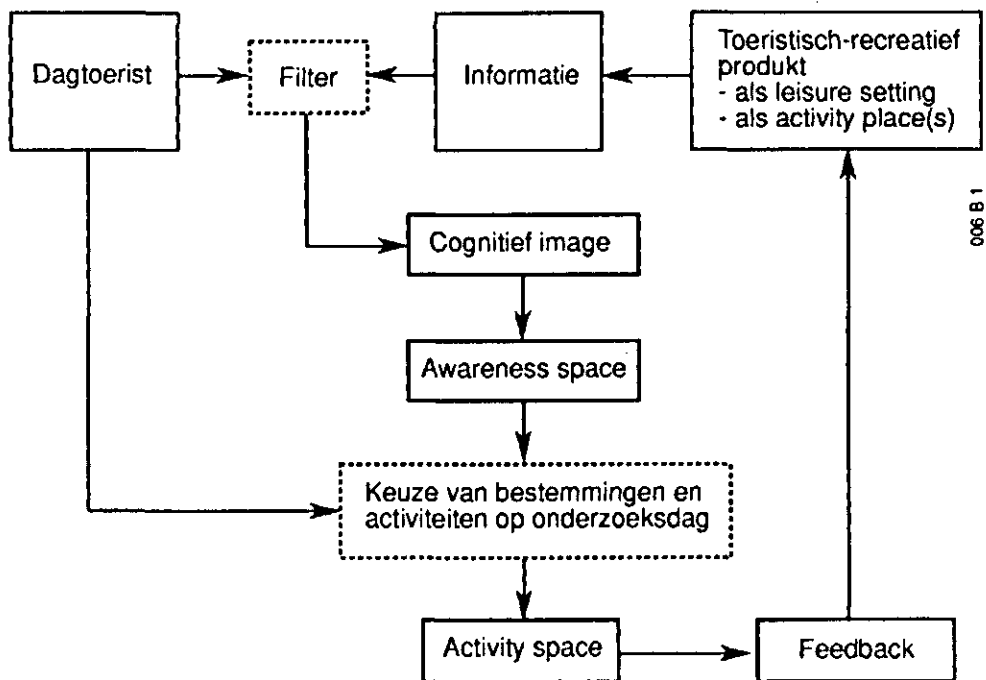
Recent onderzoek in het Rijk van Nijmegen geeft aan dat dit gebied een image heeft van natuur en landschap, een beeld dat overeenkomt met het aangeboden. De factor afstand is van invloed op het image. Respondenten die ver van het Rijk van Nijmegen wonen (Noorden en Randstad) hebben meer de associatie met natuur en landschap dan respondenten die relatief dichtbij wonen. Voor hen spreken de attracties van de stad en in de omgeving meer tot de verbeelding (Atzema, Dietvorst, Spee, 1986).

In een onderzoek naar non-participatie en de Gelderse dagrecreatiegebieden wordt geconcludeerd dat veel dagrecreatiegebieden een image van een zwemplas hebben. Opmerkelijk weinig mensen denken bij een dagrecreatiegebied aan een wandelpark. Het image is derhalve enigszins eenzijdig. Een image van een gebied kan een lang leven leiden, zoals blijkt uit het volgende voorbeeld. Een dagrecreatiegebied had in het verleden te kampen met een zwemplas met een wat mindere zwemwaterkwaliteit. Dit gebied heeft het image van slecht zwemwater nog steeds en wordt daardoor minder gebruikt, hoewel de waterkwaliteit nu goed is (STEC, 1989).

Het onderzoek van Markant (1987) naar het image van de provincies geeft ook enig inzicht. Eén resultaat is dat de provincie Drenthe een image heeft van een bij uitstek geschikte fietsprovincie.

3.2 Informatie

Bij Aldskogius (in Atzema, Dietvorst en Spee, 1986) is de basis van zijn conceptueel model de opvatting dat een beslissing van een individu om een bepaald gebied te bezoeken een keuze is tussen de verschillende bekende gebieden. Deze keuze komt door informatie tot stand. Atzema, Dietvorst en Spee (1986) stellen deze informatie centraal en hebben op basis van het model van Aldskogius een conceptueel model opgesteld (afb. 6).



Afb. 6 Conceptueel model van Atzema, Dietvorst en Spee.

In dit conceptueel model wordt een onderscheid gemaakt tussen de awareness space en de activity space.

De awareness space is de verzameling van gebieden die tot de keuze-set van de recreant behoort, omdat de recreant er mee bekend is. Dit wordt ook wel familiarity space, spatial information field of informatieveld genoemd (Van der Heijden, Timmermans, 1987). Aldskogius omschrijft dit als "the potential opportunity set with respect to destinations which the individual regards as acceptable for the pursuit of specific recreational activities" (Dietvorst, 1987).

De informatie kan volgens Mathieson en Wall verdeeld worden in formele informatiebronnen (gidsen, reisliteratuur, bewegwijzering (afb. 7), reclame, VVV's) en informele informatiebronnen (vrienden, kennissen, familie, medereizigers).



Afb. 7 Bewegwijzering als formele informatiebron.

Het image, de voorkeur voor bepaalde recreatieactiviteiten en de toegankelijkheid van gebieden beïnvloeden de awareness space. Van der Heijden en Timmermans (1988) hebben onderzoek gedaan naar informatievelden. Via een thuisonderzoek onder 1051 respondenten in en rond Eindhoven hebben ze gevraagd welke recreatie- en natuurgebieden de respondenten kennen. Deze gebieden vormen het informatieveld.

Uit dit onderzoek blijkt dat hemelsbreed de gemiddelde afstand tussen de woonplaats en de informatievelden, berekend over alle respondenten, 13,8 km bedraagt.

Uit een thuisonderzoek onder ruim 3200 respondenten naar de bekendheid van recreatiegebieden in het gebied rondom het Amsterdam-Noordzeekanaal (Distel, 1989), blijkt eveneens dat de onbekendheid snel toeneemt, naarmate een recreatiegebied verder van de woonomgeving is gelegen. Op 15 km afstand is de onbekendheid met Spaarnwoude al meer dan 50%, met het Twiske al bijna 70% en met het Haarlemmermeerse Bos ruim 80%.

Uit het onderzoek van Van der Heijden en Timmermans (1988) blijkt tevens dat op het vlak van de sociaal-economische positie, de respondenten met een lagere beroepsstatus, een lagere opleiding, zonder auto en met lagere inkomens gemiddeld minder natuur- en recreatiegebieden kennen dan respondenten met een hogere beroepsstatus, een hogere opleiding, een auto en hogere inkomens. Ook een verschil in woonduur leidt duidelijk tot een verschil in bekendheid. Respondenten die langer ergens wonen, kennen meer gebieden dan respondenten die nog maar kort in het gebied wonen. Tevens kennen jongere huishoudens minder gebieden dan oudere huishoudens.

De activity space wordt gevormd door de daadwerkelijk bezochte gebieden. Dit wordt ook wel spatial usage field of bezoekveld genoemd. De activity space leidt tenslotte weer tot een feedback van de bekendheid en image van het toeristisch-recreatief produkt.

Er bestaat een duidelijke relatie tussen de bekendheid van recreatiegebieden en het bezoeken daaraan (Van der Heijden/Timmermans, 1988). Tevens blijkt dat de informatievelden (awareness space) en de bezoekvelden (activity space) van recreanten onderling belangrijk verschillen. Dit onderschrijft hun hypothesen van de imperfecte bekendheid van recreanten met de objectief aanwezige recreatiegebieden in de woonomgeving. Onderzoeken naar de bekendheid van fiets- en wandelpaden in gebieden zijn voorradig. Meestal zijn dit onderzoeken naar wandelen en fietsen in bossen. In het algemeen is de bekendheid met bossen groot. Maar ook hier is de bekendheid groot onder bezoekers die al een lange tijd in de directe omgeving van bossen wonen. Buiten de directe woonomgeving neemt de onbekendheid snel toe.

De kennis van uitgezette routes is echter beperkt. In een onderzoek in de Loonse en Drunense Duinen herkende 89% van de fietsers de route niet als een officieel uitgezette fietsroute. De onbekendheid met uitgezette fietsroutes komt ook in andere gebieden naar voren. De Baronieroute kent 58%, de Vijfeikenroute kent 52% en de Aa of Weerijroute is slechts bij 27% van de fietsers bekend (Kapoen, Van Ginneken, 1989).

Uit onderzoek onder 204 mensen tijdens wandelevenementen blijkt dat 40,7% niets van een netwerk van een Nederlands Lange Afstand wandelpaden wist (Kok, 1986).

Gesteld kan worden dat de wandelaar en fietser gebruik van een gebied maakt op basis van de kennis over het gebied en het daar-in aanwezige aanbod van wandel- en fietspaden.

Eveneens van groot belang is de beeldvorming van dat gebied en de gebiedskenmerken. In de wereld van de marketing wordt steeds meer onderkend dat het bij de aanschaf van een produkt niet alleen gaat om de waarde, maar ook op de wijze waarop dit produkt bij de consument overkomt. Ditzelfde kan gelden voor het produkt "wandel- en fietsvoorziening". Een beeldvorming van

een wandel- en fietsgebied met een positief oordeel zal eerder tot een gebruik leiden dan een beeldvorming met een negatief oordeel.

Deze kennis en image van een gebied blijken een belangrijk koppelingsmechanisme te zijn tussen de vraagkant en de aanbodkant.

4 AANBOD VAN WANDEL- EN FIETSVORZIENINGEN

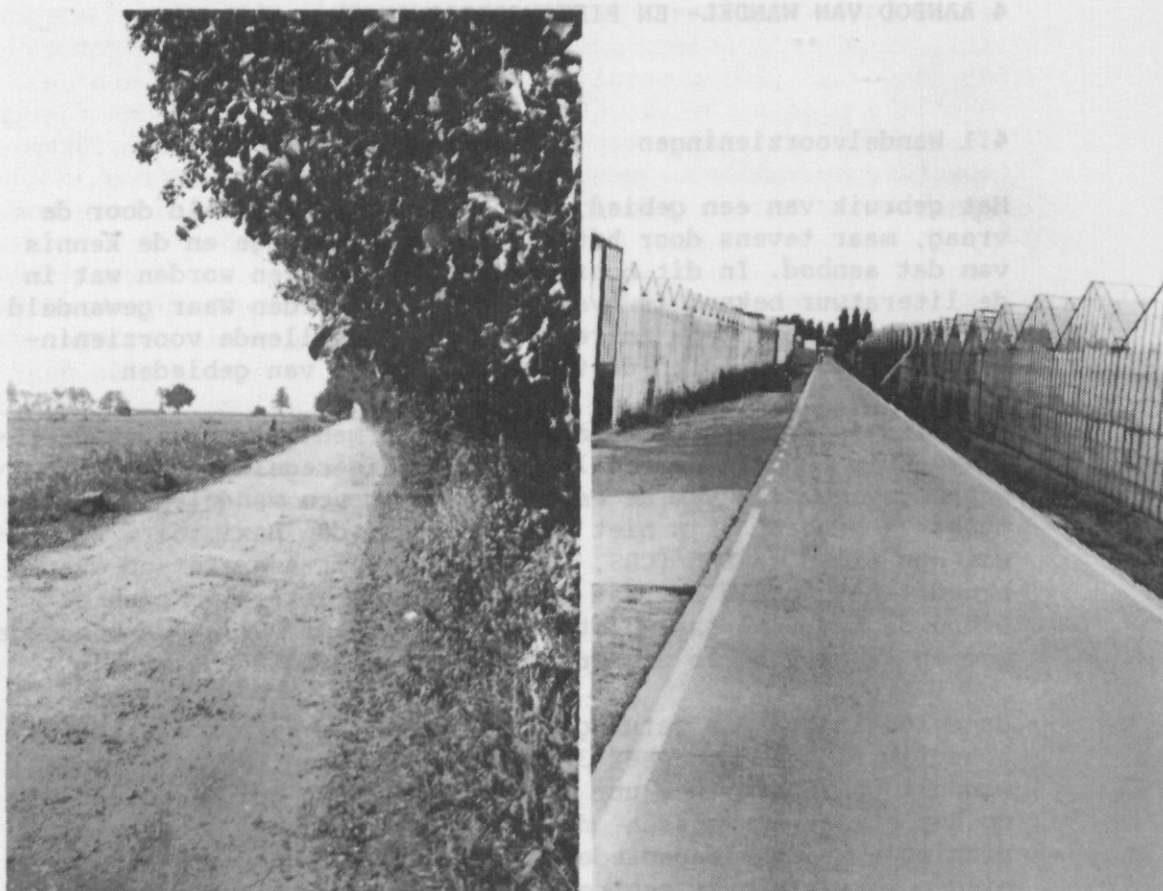
4.1 Wandelvoorzieningen

Het gebruik van een gebied wordt niet alleen bepaald door de vraag, maar tevens door het aanbod, en het image en de kennis van dat aanbod. In dit hoofdstuk zal beschreven worden wat in de literatuur bekend is over het soort gebieden waar gewandeld en gefietst wordt, de infrastructuur, aanvullende voorzieningen, bereikbaarheid en de toegankelijkheid van gebieden.

Wandelen is één van de belangrijkste vormen van openluchtrecreatie. Ruim 50% van de bevolking wandelt geregeld in de eigen woonomgeving. 55% van de mensen die aangeven wandelen als dagtocht te hebben, zijn niet verder gegaan dan maximaal 5 km vanuit hun eigen woning (CBS, 1987). 23% heeft een afstand overbrugd van 5 tot 10 km. Van deze mensen blijft 44% binnen de bebouwde kom, 46% gaat niet verder dan 10 km buiten de bebouwde kom en 9% gaat 10 km of verder buiten de bebouwde kom.

Wandelen in bos- en natuurgebieden is het meest populair (Vischedijk, 1986). Ongeveer 3% van de bevolking (500 000 mensen) wandelt op zondag twee uur of langer in bos, heide, duinen of op het strand (Andersson, de Jong, 1985). Vooral jongere ontginningen, veenweidegebieden, stadsrandgebieden en kassengebieden worden minder aantrekkelijk gevonden om te wandelen (afb. 8). De reden is dat deze landschappen te kaal zijn, te rommelig of te onbeschut of gebrek aan afwisseling hebben (Van Kuijk, 1983).

Veel onderzoek naar het wandelen in agrarische gebieden is er niet. Uit een onderzoek in het weidegebied ten zuidoosten van de Nieuwkoopse Plassen op zondag 17 juli 1966 blijkt dat 14% van de mensen wandelend werd aangetroffen. Vervoer naar het gebied vond uitsluitend per auto of (brom)fiets plaats (Kerstens, 1971). Uit een thuisonderzoek in Midden-Brabant blijkt dat 5% van de openluchtrecreanten een bezoek brengt aan het landelijk gebied, 27% aan bos en heide, en 68% aan recreatieconcentratiepunten (Van Alderwegen, Bakker, 1977). Uit een thuisonderzoek in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied blijkt dat ca. 40% van de 3212 ondervraagden in de periode april-augustus 1984 één of meermalen het agrarische gebied heeft bezocht. 32% daarvan gaat zonder hond wandelen, 3% laat zijn hond uit en 2% gaat in het agrarisch gebied joggen (Distel, 1989). Uit een onderzoek specifiek gericht op recreatie in het agrarisch gebied (ten noorden van Zoetermeer en ten zuid-oosten van Den Bosch) blijkt dat 72% van de 398 ondervraagden in deze gebieden heeft gewandeld (ITS, 1984). Een gedifferentieerd, kleinschalig landschap leent zich over het algemeen goed voor wandelen (Buro Maas, 1981).



Afb. 8 Aantrekkelijk en onaantrekkelijk landschap?

Voor wandelaars die behoefte hebben aan uitgezette wandelroutes is er een heel scala aan folders van VVV's en ANWB. Voor de lange afstandwandelaar zijn er speciale lange afstandwandelpaden. Deze Voor wandelaars die behoefte hebben aan uitgezette zijn in boekjes beschreven, maar ook in het land met rood-witte streepjes op paaltjes, hekjes, lantaarnpalen enz. aangegeven.

Naast de lange afstandwandelpaden wordt er in de provincie Zuid-Holland gewerkt aan een netwerk van middellange afstandwandelpaden.

In sommige bossen en natuurgebieden zijn speciale natuurpaden. Dit zijn meestal onverharde paden die langs speciale flora en fauna gaan en vaak door een Natuurbeschermingsorganisatie worden uitgezet. Daarnaast zijn in deze gebieden vaak uitgezette wandelroutes, gemarkeerd met paaltjes met gekleurde koppen.



Afb. 9 Symbool van de lange-afstand wandelroutes.

4.2 Fietsvoorzieningen

Het landelijk gebied neemt bij het recreatief fietsen een belangrijke plaats in. Uit CBS-onderzoek (1987) blijkt dat van fietsers die een tocht maken van minimaal twee uur, 38% 10 km of verder buiten de bebouwde kom gaat, 39% niet verder gaat dan 10 km buiten de bebouwde kom en 24% binnen de bebouwde kom blijft.

Uit het thuisonderzoek in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied blijkt dat van de 40% van de 3200 ondervraagden die in 1984 het agrarische gebied één of meermalen hebben bezocht, de meerderheid (56%) een fietstocht gemaakt heeft. 46% gebruikt de (brom)fiets als vervoermiddel om in het landelijk gebied te komen. 10% heeft derhalve een ander vervoermiddel gebruikt. Dit zal vooral de auto betreffen (Distel, 1989).



Afb. 10 Een eigen fietstracé wordt gewaardeerd.

Uit het onderzoek in het agrarisch gebied ten noorden van Zoetermeer en ten zuid-oosten van Den Bosch blijkt dat 80% van de 398 ondervraagden in deze gebieden heeft gefietst (ITS, 1984). Uit een onderzoek in het Groene Hart blijkt dat ruim een kwart (28,6%) van de 298 mensen met de gewone fiets of racefiets een fietstocht heeft gemaakt (Staats, 1985).

Over het algemeen zijn fietsers tevreden over het aanbod van fietsvoorzieningen, met name indien er veel fietspaden zijn met een eigen tracé (afb. 10). Voor zover er onvrede is, heeft

dit te maken met de verkeershinder bij niet-vrijliggende fietspaden, veiligheid, onverharde fietspaden (daarentegen ontbreken echter ook mooie zandwegen waar goed op te fietsen is), de fysieke gesteldheid van de fietspaden en slechte aanduiding van fietspaden om de stad uit te kunnen (Van Kuijk, 1983).

Uit onderzoek naar utilitair en recreatief fietsen komt echter ook naar voren dat 27% van de 989 ondervraagden ontevreden is over het kwantitatieve aanbod van fietspaden en in mindere mate over de omgeving. Deze ontevredenheid geldt vooral voor 65-plussers en niet-autobezitters (ITS, 1978).

Tevens komen in dit onderzoek belemmeringen naar voren die voor sommige recreanten een reden vormen om minder te gaan fietsen (zie tabel 1).

Tabel 1 Het percentage mensen dat een aspect als belemmering of als bron van ergenis ervaart (N=989).

Belemmering of bron van ergenis	Eens (%)	A* (%)		B	C
		A1	A2		
de fietser rijdt vaak in de stank van auto	71	2	3	29	37
fietsen buitenaf is gevaarlijk	12	2	2	3	5
als fietser heb je veel last van brommers	40	3	3	19	15
brommers verstoren de rust op fietspaden	64	3	4	31	26
brommers zijn gevaar op weg voor anderen	45	3	3	19	20
op de fiets ben je niet beschermd tegen regen en wind	71	6	18	13	34
het is niet gemakkelijk om met kleine kinderen te gaan fietsen	41	3	10	2	25
omdat er geen scheiding is met snelverkeer					
is fietsen gevaarlijk	53	4	6	20	23
ik weet nauwelijks waar er hier in de omgeving fietspaden zijn	23	1	2	4	16
ook buiten de woonkern moeten fietsers vaak gevaarlijke kruisingen oversteken	49	3	3	13	30
het is lastig om op de fiets vanuit de buurt waar ik woon buiten de bebouwde kom te komen	7	1	2	1	3
je moet ver fietsen om op een aantrekkelijke fietsroute te komen	20	2	6	3	9
je moet eerst langs een onaantrekkelijke weg fietsen, voordat je in een mooi gebied komt	22	1	4	5	12
er is hier in de omgeving weinig mooie natuur of aantrekkelijk landschap om fijn rond te fietsen	13	2	4	1	6
ik ken weinig of geen uitgestippelde fietsroute in de omgeving	48	2	5	5	36

* - A = ervaart aspect als belemmering; gaat daardoor

- A1 = (bijna) nooit fietsen

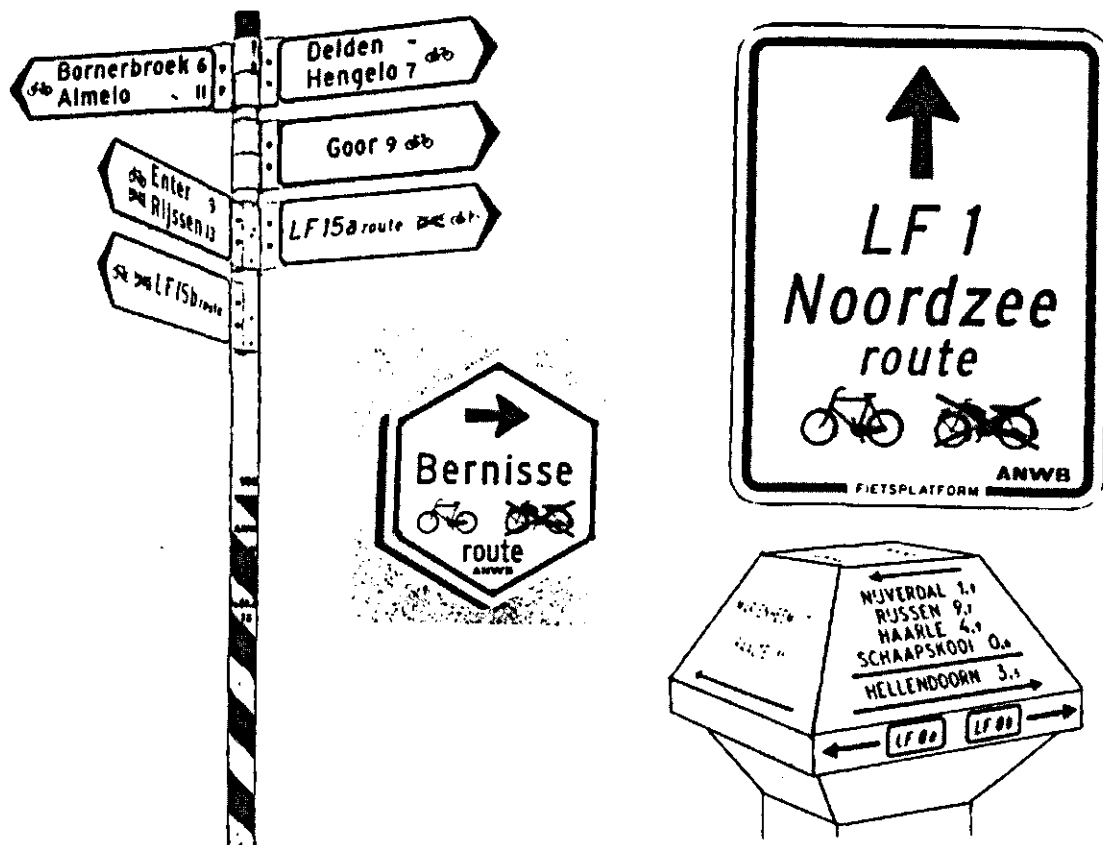
- A2 = minder vaak fietsen

- B = bron van ergenis, maar fietst er niet minder om

- C = trekt zich er niets van aan

(Bron: ITS, 1978).

Evenals voor wandelaars is er voor fietsers met behoefte aan uitgezette fietsroutes een heel scala folders van VVV's en ANWB. Behalve de folders zijn er de fietsbewegwijzeringen, zoals de algemene fietsbewegwijzering (wegwijzers met blauwe achtergrond en witte letters), de bewegwijzering van toeristische fietsroutes (witte borden met rood opschrift) en speciaal voor de lange afstandfietsers de bewegwijzering van lange-afstandfietsroutes. Deze routes worden aangegeven via de ANWB-paddestoelen en handwijzers. De routes zijn hierop te herkennen door schuine groene letters. De routes zijn tevens in boekjes beschreven.



Afb. 11 Verschillende soorten bewegwijzeringen.

4.3 Infrastructuur en aanvullende voorzieningen

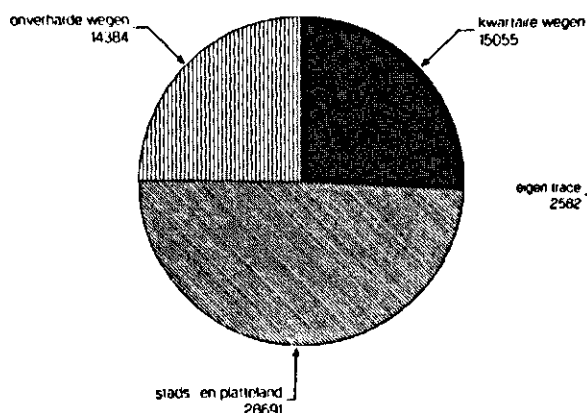
Bij het aanbod aan wandel- en fietsvoorzieningen gaat het niet alleen om voldoende wandel- en fietspaden. Minstens zo belangrijk is de kwaliteit van de paden. De paden moeten goed onderhouden zijn, breed genoeg om elkaar te passeren (voor een tweezijdig fietspad wordt een breedte van 2,50 meter aangehouden), vrijliggend, zodat er geen hinder is van overig verkeer.

Sommige groepen wandelaars en fietsers zullen de voorkeur geven aan geasfalteerde paden. Uit onderzoek naar de Baronie- en Vijf-

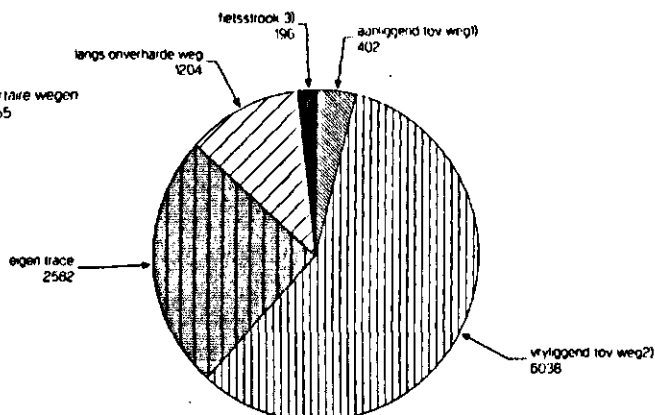
eikenroute blijkt dat halfverharde fietspaden door 10% als erg hinderlijk en 20% als hinderlijk wordt ervaren. Vooral racefietsers blijken meer hinder te ondervinden van halfverharde fietspaden (Kapoen, Stohr, 1986).

Buiten de bebouwde kom ligt in totaal 58 130 km weg voor gemengd gebruik dat in principe voor wandelaars en fietsers toegankelijk is (tabel 2). De totale lengte aan fietspaden en fietsstroken (tabel 3) buiten de bebouwde kom bedraagt 10 422 km (CBS, 1988).

Tabel 2 Lengte wegen in km voor gemengd gebruik buiten de bebouwde kom in Nederland.



Tabel 3 Lengte fietspaden en -stroken in km buiten de bebouwde kom in Nederland.



- 1) fietspad parallel aan en tot 0,5 m gescheiden van rijbaan
- 2) fietspad tussen 0,5 en 25 m gescheiden van rijbaan
- 3) voor fietsers bestemde gedeeltes langs rijbaan, met zelfde verharding als rijbaan en daarvan gescheiden via een streep.

Uit onderzoek in de Loonse en Drunense duinen blijkt dat met name oudere fietsers het aantal rustplaatsen onvoldoende vindt. Wordt het aantal rustplaatsen gerelateerd aan de lengte van de fietstochten, dan blijkt dat vooral de middellange fietstochterijders meer rustplaatsen wensen (Van Damme, Van Dijk, 1988).

Bij het produkt "wandelen- en fietsvoorziening" is het wandelen en fietspad slechts een onderdeel van het totale pakket. Een recreant gaat niet naar een wandelpad of een fietspad. De recreant gaat een "stukje wandelen" of een "stukje fietsen". Het produkt is dan bijvoorbeeld om: "een fietstocht van maximaal twee uur te maken, op een veilige manier door een afwisselend landschap te fietsen en onderweg ergens te rusten om een ijsje te eten of bijvoorbeeld een molen te bekijken". Dat moet worden aangeboden.

Een aanbod (produkt) bestaat altijd uit twee elementen. De objectieve of tastbare kant en de subjectieve of betekenis kant (De Boer, 1989). Deze subjectieve kant zal doorwerken in het image van een gebied en kan zelfs leiden tot het niet gaan wandelen of fietsen.

In onderzoek naar wandelen en fietsen wordt meestal alleen ingegaan op de fysieke aanwezigheid van bijv. rustplaatsen, attractiepunten of de fysieke gesteldheid van de paden. Aan de subjectieve betekenis wordt minder aandacht geschonken. Indien dit wel het geval is, dan worden de gegevens als "een gemiddelde" gepresenteerd. Hiermee gaat informatie verloren over bepaalde groepen wandelaars of fietsers. Juist deze informatie kan van belang zijn voor het opsporen van een knelpunt.

De differentiatie van de vraag (hoofdstuk 2) betekent dat een differentiatie in het toeristisch-recreatief produkt zal moeten komen. Daarbij is echter wel van belang dat er voldoende belangstelling bestaat voor de produkten. Dit toeristisch-recreatief produkt moet in een groter ruimtelijk geheel worden ingepast, in een toeristisch-recreatief complex. Bij een toeristisch-recreatief complex zijn de elementen niet willekeurig over de ruimte verspreid, maar vertonen een onderling samenhang, behoeven elkaars nabijheid en zijn als geheel aantrekkelijker dan elke voorziening afzonderlijk. De elementen van een toeristisch-recreatief complex nemen ten opzichte van elkaar bepaalde posities in, zoals ondergeschikt, nevensgeschikt, trekker, versterkend, complementair (Dietvorst, 1989).

Bij de planning van fietsvoorzieningen dient te worden uitgegaan van een geleiding in tweeschaalniveaus (Klinkers, 1989). Op het eerste schaalniveau (macro) dient er een netwerk van fietspaden en wegen te zijn die een goede verbinding tussen dorpen en steden vormen en niet uitsluitend door het landelijk gebied buiten de bebouwde kom zijn getraceerd. Een dergelijk netwerk dient logisch, overzichtelijk en veilig te zijn vanuit het oogpunt van de fietser. Op het tweede schaalniveau (micro) zijn voorzieningen wenselijk die het macroniveau ondersteunen. Dit betekent dat het netwerk mogelijkheden moet bieden om onderweg andere activiteiten te verrichten, zoals uitrusten, cafébezoek, molen bekijken enz.

Het beleidsplan Het Groene Netwerk van de provincie Zuid-Holland (1989) kan gezien worden als een uitwerking van de twee schaalniveaus. Op het macro-niveau wordt ingegaan op de basis van het groene netwerk, namelijk bestaande wandel-, fiets-, ruit- en kanoroutes, aangevuld met nieuw te ontwikkelen routes. Op het micro-niveau worden de ondersteunende elementen behandeld, zoals bestaande rustpunten, kastelen enz. Vervolgens wordt een netwerk ontworpen van recreatieroutes waarbij de routes zoveel mogelijk langs de ondersteunende elementen getraceerd zijn.

4.4 Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van het gebied vanuit de woning is van groot belang voor een wandel- of fietstocht. In de regio Eindhoven hangt het bezoeken van recreatiegebieden voor een deel samen met de attractiviteit van die gebieden, terwijl daarnaast de afstand van de woning van recreanten tot die gebieden een duidelijke rol speelt (Van der Heijden, Timmermans, 1987).

Dit komt eveneens naar voren in het thuisonderzoek in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Ook hier is de afstand van groot belang bij het bezoek aan recreatiegebieden en wel in die mate dat indien de afstand tot gebieden toeneemt, het afstandsbezwaar groter wordt (Distel, 1989).

In het onderzoek naar het gebruik van de fiets in Nederland vindt 54% van de 988 ondervraagden de afstand van de woning tot een mooi fietsgebied gering. Toch moet een vijfde deel van de ondervraagden een heel eind fietsen om in een mooie omgeving of op een aantrekkelijke route te komen. Welke afstand er wordt bedoeld met "een heel eind fietsen" wordt niet aangegeven. Bijna een kwart van bewoners van het centrum van de stad, geeft aan het lastig te vinden om vanuit de woonbuurt buiten de bebouwde kom te komen (ITS, 1978). Vaak moeten allerlei barrières, zoals spoorlijnen (afb. 12), kanalen en snelwegen worden overbrugd.



Afb. 12 Een spoorlijn als oorzaak van een slechte bereikbaarheid.

Bij onderzoek naar wandelen wordt een slechte bereikbaarheid als belangrijkste motief gegeven om ergens niet te komen (Van Kuijk, 1983).

Via een thuisonderzoek bij 584 respondenten in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht is onderzocht wat de betekenis is van het Groene Hart als recreatiegebied (Staats, 1985). Het recreatiegedrag heeft betrekking op ééndaagse bezoeken of weekendbezoek gedurende de periode van 1 april tot 1 oktober 1984. 51% (298 respondenten) is in die periode voor openlucht-recreatie in het Groene Hart geweest. Deze 298 respondenten hebben gemiddeld 16 minuten nodig om de stad uit te komen. Voor een kleine minderheid (16%) vormt dit een bezwaar. Het meest gebruikte vervoermiddel is de auto (62,6%). Met een gewone fiets of racefiets gaat 28,6%. De rest gaat met de motor, brommer, het openbaar vervoer of te voet. De bereikbaarheid is voor 10% van de totale onderzoekspopulatie (N= 584) een serieus probleem.

In een onderzoek in de stadsrand van Zwolle wordt de suggestie gedaan dat voor het maken van een ommetje per fiets (reistijd ca. 45 min.) de reistijd door de bebouwde kom maximaal 15-25% van de totale reistijd mag bedragen en voor een fietstocht (reistijd ca. 1,5 à 2 uur) maximaal 25-35% (Oranjewoud, 1978).

Uit het onderzoek naar non-participatie en Gelderse dagrecreatiegebieden blijkt een groep non-participanten momenteel niet maar in de toekomst wellicht wel te participeren, wanneer de bereikbaarheid van die gebieden verbetert (STEC, 1989).

Uit onderzoek in agrarisch gebieden ten noorden van Zoetermeer en ten zuidoosten van Den Bosch (Van der Kruis en Katteler, 1984) wordt als reden voor het niet bezoeken vooral de afstand (gebied te ver weg) genoemd en de gewoonte. De relatieve ongeschiktheid van het gebied voor kinderen en het geringe aantal wegen en paden in het gebied worden ook wel genoemd, maar zijn toch vooral secundaire redenen om het gebied niet te bezoeken.

Uit de vergelijking van persoonsgebonden kenmerken blijkt dat de bezoekers over het algemeen op kortere reisafstand van het gebied wonen dan de niet-bezoekers. Ook het autobezit speelt een rol, met name voor het gebied Zoetermeer. Onder de niet-bezoekers zijn naar verhouding opvallend meer niet-autobezitters dan onder de bezoekers (Van der Kruis en Katteler, 1984).

Overigens hoeft er bij bereikbaarheid niet alleen aan de afstand te worden gedacht. Ook het openbaar vervoer als enig middel of als alternatief voor het autogebruik kan hierin een rol spelen. Gegevens hierover bij het wandelen en fietsen zijn niet beschikbaar.

4.5 Toegankelijkheid

Het is van belang dat het gebied toegankelijk is. Toegankelijkheid kan worden onderverdeeld in vrij toegankelijk, beperkt toegankelijk en niet toegankelijk. In deze gebieden zullen andere belangen sterker zijn dan de recreatieve (bijv. waardevolle natuurgebieden).

In vrij toegankelijke gebieden zijn geen belemmeringen. In beperkt toegankelijke gebieden kan gedacht worden aan gebieden die met een toegangskaartje of een lidmaatschap betreden kunnen worden. Tevens kan gedacht worden aan juridische regelingen zoals het recht van overpad. In dat geval is kennis van deze regelingen belangrijk. Uit het rapport Recreatief medegebruik van Staatseigendommen van de Coördinatiecommissie Openluchtrecreatie (1988) blijkt dat er een veelvormigheid is aan toegangsregelingen. De openstelling van een Staatseigendom is niet eenduidig. De bestaande mogelijkheden van recreatief medegebruik worden ook nog niet volledig benut. In tabel 4 wordt een overzicht gegeven van de toegankelijkheid per type Staatseigendom.

Tabel 4 Mate van toegankelijkheid van gebieden in Staatseigendom.

Gebied	Toegankelijkheid (%)			Totale oppervlakte (ha)
	niet	vrij	beperkt	
waterwegen en oevers	0	100	0	100 000
dijken, waterkeringen	0	100	0	5 000
kustverdediging	0	100	0	14 000
speciedepots	67	33	0	5 000
kunstwerken	13	53	33	8 000
oefenterreinen	10	50	40	23 000
schietterreinen	56	0	44	7 000
vliegbasis en -kampen	0	0	100	5 000
bos- en natuurgebieden	14	62	24	181 000
Noordzee	0	100	0	108 000
Waddenzee	0	50	50	200 000
grote meren en plassen	0	100	0	200 000
Totaal	4	77	19	856 000

Toegankelijkheid speelt een belangrijk rol bij de action space. Het wordt gezien als cruciaal voor de keuze van een bestemming. De perceptie daarvan is van belang bij het sorteren van informatie (Atzema, Dietvorst, Spee, 1986).

Van der Voet en Haak (1989) stellen dat het bij toegankelijkheid niet alleen gaat om de ruimtelijke voorwaarden maar om:

- een fysiek ruimtelijk aspect (het kan of het kan niet);
- een juridisch aspect (het mag of het mag niet);
- een sociaal-psychologisch aspect (aantrekkelijkheid, hinder barrièrewerking);
- een voorlichtingsaspect (de mogelijkheden zijn bekend of niet).

In het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied wordt de toegangsregeling (kaartverkoop of lidmaatschap) relatief weinig genoemd als reden om gebieden (landgoederen en de duinen) niet (vaker) te bezoeken (Distel, 1989).

5 GESCHIKTHEID VAN BESTAANDE METHODEN, MODELLEN EN TECHNIEKEN BIJ DE ANALYSE VAN KNELPUNTEN

5.1 Methoden

5.1.1 De Groene Schil

Tot nu toe is beschreven wat in de literatuur bekend is over de afzonderlijke elementen uit de definitie van een knelpunt. Minstens zo belangrijk is om in de literatuur te zoeken naar benaderingen die zich op de afstemmingsproblematiek van vraag en aanbod richten. Onderzocht kan worden of er in de literatuur methoden beschikbaar zijn die zich specifiek richten op het opsporen van knelpunten bij het wandelen en fietsen.

In het recreatieonderzoek (Oranjewoud, 1978) in de stadsrandzone van Zwolle wordt de vraag-aanbodconfrontatie bij het recreatief fietsen onderzocht. Hierbij wordt door de onderzoeker en op basis van een foto-interview met recreanten vooral aandacht besteed aan het analyseren van knelpunten in de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van de stadsrandzone. Het onderzoek naar de bereikbaarheid per fiets omvat het opsporen van knelpunten op de routes van de stad naar de stadsrandzone. Hierbij worden verkeerstechnische en ruimtelijke barrières geïnventariseerd in de stad en in de stadsrandzone. Tevens worden de fietsverbindingen geïnventariseerd. De afstand en reistijd per fietsverbinding worden vastgesteld en er worden drie soorten routes uitgezet, een ommetje (reistijd ca. 45 min.), een fietstocht (reistijd ca. 1,5-2 uur) en een fietstocht naar een recreatieobject (reistijd enkele reis 15-30 min.). Daarbij wordt de suggestie gedaan dat de reistijd door de bebouwde kom voor het maken van een ommetje maximaal 15-25% van de totale reistijd mag bedragen en voor de fietstocht maximaal 25-35%. Dit resulteert in knelpunten in bereikbaarheid per woonwijk op basis van reistijd, aantal en soort barrières en veiligheid.

De aantrekkelijkheid wordt gemeten met een foto-interview. 28 personen (opgeroepen via een krantenartikel) moeten op een uitgezette route van 15 km 36 foto's maken van opvallende elementen of gebieden, positief en negatief. Tijdens het interview wordt geprobeerd te achterhalen wat de motivatie is geweest om de foto's te maken.

Bij dit onderzoek worden met een vrij systematische methode knelpunten naar de bereikbaarheid van het landelijk gebied opgespoord en is er aandacht voor fietstochten met een verschillende tijdsduur. Een nadeel van deze methode is dat alleen knelpunten in de bereikbaarheid worden opgespoord en wel door de onderzoeker zelf. Hierdoor is er geen inzicht of de recreant dergelijke knelpunten ook zo ervaart.

Een tweede bezwaar is de manier van selecteren van proefpersonen. Mensen met een negatief beeld van een gebied zullen niet zo snel reageren op een krantenartikel.

Daarnaast komt er nauwelijks inzicht in het al dan niet bezoeken van de stadsrandzone en de redenen daarvoor, aangezien de omvang van de onderzoekspopulatie te gering is.

5.1.2 De overgangszone tussen stad en platteland

Het onderzoek van De Boer, Petres en Van Swaay (1982) richt zich op de vraag hoe bewoners van Alkmaar de recreatieve mogelijkheden in de overgangszone gebruiken en beleven, en welke wensen zij daarbij hebben. Om snel inzicht te krijgen in het aanbod van specifiek gebiedsgebonden voorzieningen en de kwaliteit daarvan, zijn sleutelfiguren geïnterviewd.

Er worden 28 bewoners via een open interview (met gespreksthe-ma's) ondervraagd. De interviews worden opgedeeld in drie ronden. In de eerste ronde worden vooral kwaliteiten en gebruiksmogelijkheden opgespoord door te vragen naar het actuele recreatiegedrag. In de tweede ronde wordt de houding van de bewoners onderzocht ten opzichte van de door de onderzoekers geselecteerde en op foto's vastgelegde situaties (waaronder mogelijke knelpunten). De derde ronde behandelt een ecologisch onderzoeksdoel. Tevens wordt met één vereniging gesproken en één doelgroep (schoolkinderen).

Deze methode is vooral interessant doordat eerst met sleutelfiguren (uit verenigingen, gemeentambtenaren enz. die de recreatieve situatie in het gebied kennen) wordt gesproken, zodat de interviewer snel op de hoogte is van eventuele knelpunten en daardoor meer specifieke vragen kan stellen aan de respondent. De onderzoekspopulatie is echter te gering om inzicht te krijgen in het daadwerkelijk gebruik. Daarnaast is een nadeel dat een sleutelfiguur de onderzoekspopulatie heeft geselecteerd die daardoor niet representatief is. Er wordt daarbij gezocht naar personen die al langere tijd in het onderzoeksgebied wonen en veel gebruik maken van de recreatieve mogelijkheden. Niet-gebruikers zijn niet ondervraagd.

5.1.3 Recreatie in agrarisch gebied

Het onderzoek van Van der Kruis en Katteler (1984) gaat in op de ervaringen van boeren en recreanten met recreatief medegebruik in twee gebieden, namelijk ten noorden van Zoetermeer en ten zuid-oosten van Den Bosch.

Er wordt een vraaggesprek met 398 recreanten (in elk gebied ca. 200) thuis gehouden. Ze worden op drie manieren benaderd. Door

middel van een veldenquête zijn mensen ondervraagd die op dat moment in de studiegebieden recreëerden. Aan deze bezoekers is gevraagd of ze bereid waren mee te werken aan een thuisenquête. De "niet-bezoekers" zijn via een schriftelijk- en een huis-aan-huisenquête benaderd.

Er worden gegevens geleverd over de waardering, het gebruik, de knelpunten en de wensen voor het agrarisch gebied. Veel factoren die het gebruik kunnen beïnvloeden, worden in het onderzoek opgenomen.

In de onderzoekspopulatie wordt een onderscheid gemaakt tussen bezoekers en niet bezoekers. Niet-bezoekers worden oorspronkelijk gedefinieerd als mensen die niet of nauwelijks het agrarisch gebied bezoeken die gedurende de afgelopen 5 jaar het gebied niet bezocht of in die periode niet vaker dan 1 keer per jaar bezocht hebben. Een dergelijk groep bleek nauwelijks aanwezig te zijn. Daarom werd de operationalisatie veranderd in:

- nooit in het studiegebied gerecreëerd, maar uitsluitend elders;
- voor slechts één recreatieactiviteit gemiddeld één keer per maand of vaker in het gebied geweest, daarnaast verricht men geen enkele andere activiteit in het gebied, of alle andere activiteiten minder vaak;
- één of meer recreatieactiviteiten in het gebied beoefend, waarvan geen enkele activiteit afzonderlijk meer dan één keer per week.

Via deze enigszins gekunstelde selectie wordt beoogd mensen op te sporen die het gebied kennen, maar er geen of weinig gebruik van maken. Uiteindelijk werden er totaal slechts 43 gevonden. De manier van steekproeftrekken zal hier debet aan geweest zijn (buren van de bezoekers).

Hoewel het onderzoek niet een methode oplevert voor het opsporen van knelpunten, levert het veel interessant materiaal op, zoals de bereikbaarheid, bekendheid en het gebruik van de studiegebieden. De recreatieactiviteiten blijven globaal. Het is niet duidelijk of er vragen zijn opgenomen over fiets- of wandelafstanden of de duur van de tocht en het soort fiets. Hierdoor blijft het fietsen als één categorie bestaan, evenals het wandelen. Aangezien er geen vragenlijst bij de publikatie aanwezig is, is het niet mogelijk uitspraken te doen of met een secundaire analyse eventueel knelpunten te achterhalen die voor specifieke wandelaars of fietsers gelden.

De invloed van het image van het gebied op het bezoek van de studiegebieden is niet onderzocht. Knelpunten worden niet onderverdeeld naar bepaalde groepen wandelaars en fietsers (met uitzondering van bezoekers en niet-bezoekers).

5.1.4 Methode Van Alderwegen

De methode van Van Alderwegen (1982) omvat het tegen elkaar afwegen van:

- de vraag naar openluchtrecreatievoorzieningen in een bepaalde regio (recreatieplaatsen);
- de omvang (capaciteit) van reeds in het gebied aanwezige voorzieningen;
- het werkelijk gebruik dat ervan wordt gemaakt.

Deze afweging wordt gemaakt voor de actuele situatie, voor de autonome ontwikkeling en in de fase van het schetsontwerp, voor de plansituatie(s).

Bij de toepassing van de methode Van Alderwegen wordt vrijwel uitsluitend ingegaan op kwantitatieve aspecten van recreatieplanning (aantal recreatieplaatsen) en niet of nauwelijks op de kwaliteit ervan (recreatievoorzieningen van welke aard, welke diversiteit en verscheidenheid en voor welke groepen mensen). Van kwalitatieve aspecten (aantrekkelijkheid) is de kennis nauwelijks beschikbaar. Een ander bezwaar is dat de methode in de huidige vorm uitgaat van een eindtoestandplanning. Bij de aanleg van recreatievoorzieningen (onder andere in landinrichtingsprojecten) begint tegenwoordig steeds meer het idee post te vatten dat de planning van uitsluitend een eindtoestand bij een project van zeker 10 jaar geen gelukkige keuze is (OD205, 1986). Ten derde is er het bezwaar dat factoren die van invloed kunnen zijn op het gebruik van recreatievoorzieningen, zoals de informatie en het image van het gebied, niet in de methode zijn opgenomen. Door deze bezwaren is de methode minder geschikt om knelpunten op te sporen.

5.2 Modellen

5.2.1 Ruimtelijke interactiemodellen

Het ruimtelijk interactiemodel, oorspronkelijk ontwikkeld als een analogie-model, gebaseerd op de zwaartekrachtwet van Newton, gaat uit van de volgende veronderstellingen (Timmermans, 1985):

- de kans dat een individu een bepaald recreatiegebied of -object kiest, is evenredig met de aantrekkelijkheid van dat gebied/object;
- de kans dat een individu een bepaald recreatiegebied of -object kiest, is omgekeerd evenredig met een functie van de afstand tussen zijn woonzone en dat gebied/object;
- de kans dat een individu een bepaald recreatiegebied of -object kiest, is gelijk aan het nutsaandeel van dat gebied/object in het totaal nut geldend voor alle keuzemogelijkheden tezamen;
- het nut dat een recreant aan een bezoek van een recreatiemogelijkheid ontleent, is gelijk aan de vermenigvuldiging van

de aantrekkelijkheid van die mogelijkheid en de afstandsfunctie.

Op dit model is in toenemende mate kritiek geleverd, omdat de methodologische onderbouwing van het model nogal zwak was en de aantrekkelijkheid van een gebied/object a priori bekend werd verondersteld. Een ander punt van kritiek betrof het ontbreken van aan het gedrag ten grondslag liggende voorkeuren en oordelen van individuen. Ruimtelijke interactiemodellen werden geschat door vertoond gedrag te relateren aan "objectieve" kenmerken van bestemmingen. Daarbij werd verondersteld dat recreanten een rationeel keuzegedrag bezitten. Ten derde gaat het model uit van nutmaximalisatie. Vanuit sociaal-wetenschappelijk oogpunt is dat een te beperkt vertrekpunt. Zeker voor vrijetijdsgedrag gelden ook andere overwegingen. Zo lijkt eerder het "satisfying" karakter kenmerkend te zijn dan het "optimizing" karakter (Katteler, 1988).

Dit model is voor het opsporen van knelpunten niet erg geschikt, doordat te veel ervan uit gegaan wordt dat het bezoeken aan een recreatiegebied afhankelijk is van de afstand van de woning tot dat gebied. Deze afstand wordt meestal als lineair beschouwd. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat de subjectief ervaren afstand (bijv. het moeten omrijden omdat er geen brug over een rivier is) minstens zo belangrijk is (hoofdstuk 4). Eveneens gaat het model voorbij aan het feit dat een afstand weliswaar groot kan zijn, maar korter lijkt indien de route of het doel aantrekkelijk is. Ook zijn motieven en voorkeuren moeilijk in het model in te passen.

5.2.2 Individuele beslissingsmodellen

Bij individuele beslissingsmodellen wordt als doel gesteld meer inzicht te krijgen in de relatie tussen ruimtelijke kenmerken en motieven, oordelen, keuze- en beslissingsprocessen van individuen. Het model veronderstelt dat keuze-alternatieven te beschouwen zijn als bundels van kenmerken en dat een individu een bepaald oordeel heeft over de verschillende kenmerken en tot een eindoordeel komt door deze deeloordelen te integreren (Timmermans, 1985). Dit oordeel is vooral gebaseerd op informatie en beeldvorming. Deze modellen geven veel inzicht in het koppelingsmechanisme tussen vraag- en aanbod (hoofdstuk 3).

Onderzoeken met specifiek aandacht voor wandelen en fietsen zijn er niet.

Met dit model is echter wel onderzoek gedaan naar de bekendheid en het gebruik van geselecteerde natuur- en recreatiegebieden. Dit onderzoek (Van der Heijden, Timmermans, 1988) is uitgevoerd in de regio Eindhoven en telt twee fasen. In fase 1 worden gegevens verzameld om inzicht te krijgen welke kenmerken van natuur- en recreatiegebieden van invloed zijn op de beslissing van recreanten waar te gaan recreëren. Via vier alternatieve methoden zijn mensen thuis ondervraagd.

In fase 2, het hoofdonderzoek, worden 1500 hoofden van huishoudens in het onderzoeksgebied telefonisch gevraagd of zij recreatiegedrag vertonen. Aan de personen die hier positief op reageren wordt gevraagd of zij bereid zijn om mee te werken aan een thuisonderzoek. 850 mensen zijn thuis ondervraagd. Een aanvullende benadering van 225 respondenten bracht het totaal op 1051 respondenten.

Hoewel dit model niet specifiek gericht is op het opsporen van knelpunten bij het wandelen en fietsen, kunnen veel inzichten uit dit onderzoek gebruikt worden voor het onderzoek naar knelpunten bij het recreatief wandelen en fietsen in het landelijk gebied. Door dit model is aangetoond dat het bij het ontwikkelen van een methode voor de analyse van knelpunten, niet alleen gaat om uitsluitend het aanbod aan voorzieningen te inventariseren. Minstens zo belangrijk is het oordeel over dit aanbod. Als het oordeel over een gebied of bepaald aspect van het gebied negatief is, dan zal dit zijn effect hebben op de vraag. Daarmee is een knelpunt opgespoord.

5.3 Marketingtechnieken

Marketingtechnieken zijn niet alleen toepasbaar voor op-winst-gerichte organisaties. Van der Hart en Leeftang (1988) tonen aan dat ook bij niet-op-winst gerichte organisaties (de recreatie hoort daar veelal toe) de methoden, technieken en marketinginstrumenten die in het probleemgebied marketing zijn ontwikkeld, hanteerbaar zijn. Dit wordt ook aangetoond door de uitgave Marketing en Promotie van de recreatiesector van De Boer (1989). In deze paragraaf zullen uitsluitend die onderdelen van marketingtechnieken worden beschreven, die bruikbaar zijn voor het opsporen van knelpunten.

Bij onderzoek naar consumentengedrag wordt onderzocht welke groepen consumenten een bepaalde "vraag" hebben, welke kenmerken deze groepen hebben, hoe het produkt overkomt bij de consument enz. Deze onderzoeken gaan uit van verschillende segmenten in de markt. Een segment bestaat uit een groep consumenten met overeenkomstige kenmerken. Via een methode van het segmenteren van de markt kan onderzocht worden of er bij het wandelen en fietsen ook sprake is van verschillende segmenten.

Uit een onderzoek in Pennsylvania (Shoemaker, 1989) blijkt dat deze segmenten binnen één recreatievorm bestaan. Dit onderzoek onder een groep reizende ouderen (55-plussers) heeft uitgewezen dat de groep niet homogeen is, maar bestaat uit een verzameling subgroepen, elk met eigen wensen- en behoeft patroon. Door de segmentatie van de markt blijkt het mogelijk reisprogramma's voor specifieke doelgroepen te ontwerpen en te promoten in plaats van reisprogramma's die afgestemd zijn op alle mogelijke wensen. Philipsen (1989) onderscheidt in zijn onderzoek naar de effecten van privatisering in het Maasplassengebied van

Limburg vier typen watersporters. Zonneveld (1988) onderscheidt verschillende typen kampeerdere bij de boer. Deze worden onderverdeeld naar principiële keuze voor deze vorm van kamperen en de mate van comfort. De typen worden omschreven als "het principiële type", "het comfortgerichte type", "het complexe type" en "het gelegenheidstype". De wandelaars en fietsers kunnen eveneens worden samengevoegd op bepaalde overeenkomstige kenmerken. Deze samenvoeging kan leiden tot verschillende soorten wandelaars en verschillende soorten fietsers met een bepaalde "vraag". Op deze verschillende "vragen" zal een "verschillend" aanbod moeten worden afgestemd. Is dit aanbod niet aanwezig of naar het oordeel van een bepaalde groep onvoldoende, dan bestaat er een knelpunt voor die groep.

In enkele onderzoeken zijn aanzetten gegeven om de wandelaars en de fietsers in verschillende groepen onder te verdelen. Linsen (1981) schrijft dat er verschillende soorten wandelaars te onderscheiden zijn die allemaal weer andere omgevingspreferenties hebben. Zo kan een onderscheid gemaakt worden tussen de vrije wandelaar, de routegebonden wandelaar, lange afstandswandelaar, boswandelaar, natuurwandelaar, landschapswandelaar, enz. In een onderzoek naar wandelaars in de Noordzeeduinen (Musters, Poppelaars, 1984) is geprobeerd om groepen wandelaars op grond van hun gedrag in typen te verdelen. Musters en Poppelaars (1984) onderscheiden de "rustige wandelaar", de "drukke wandelaar" en de "natuurgerichte wandelaar". Bij een onderzoek naar het gebruik van de bossen bij Appelscha (Kroon, 1979) zijn wandelaars verdeeld in vier deelgroepen, namelijk landschap-, natuur-, rust- en comfortgerichte wandelaars. Bij de landschapsgelichte wandelaars staat de afwisseling van bos met andere landschapsvormen als heide, meren en akkers op de voorgrond. De natuurwandelaars hechten zeer veel waarde aan flora en fauna, kromme paden en aan wandelmogelijkheden vanuit stationaire recreatie. De rustgerichte wandelaar legt vooral de nadruk op weinig verkeerslawaaï en weinig mensen en voor de comfortgerichte wandelaar tenslotte zijn overzichtelijke harde paden en gemarkeerde wandelroutes zeer belangrijk.

In het grote onderzoek "het gebruik van de fiets in Nederland" zijn verschillende typen fietsers onderscheiden (Katteler, De Heer, Kropman, 1978). In dit onderzoek, waar niet alleen het recreatieve fietsen (het vrijetijdsfietsen genoemd) wordt behandeld, maar ook het woon-werk(school) fietsverkeer, per fiets boodschappen doen enz. (het dagtaakfietsen genoemd), karakteriseert 54% van de 804 fietsgebruikers zich zelf op een éénduidige wijze, waarvan 13% zichzelf een noodzaak-fietsier vindt, 28% een mooi-weer-fietsier en 13% een principiële fietsier. 46% kan zichzelf niet op een éénduidige wijze karakteriseren. Welke overeenkomsten deze verschillende typen fietsers nog meer hebben, wordt in het onderzoek niet aangegeven.

Voor het recreatiebeleid kan het van belang zijn om voor elke homogene subgroep, ook wel marktsegment genoemd, doelen te formuleren en te realiseren. Een dergelijk beleid wordt aangeduid

als een marktsegmentatiestrategie (Oppedijk van Veen, 1982). Het voeren van een marktsegmentatiestrategie vooronderstelt een segmentatie van de markt. Door te segmenteren kan:

- meer kennis over het gedrag van wandelaars en fietsers verkregen worden, waarmee
- bepaald kan worden op welk segment of op welke segmenten het zich primair gaat richten: bepaling doelgroep(en).
- bepaald worden op welke wijze markt- en beleidsinstrumenten gehanteerd moeten worden om op basis van de kennis van het gedrag van wandelaars en fietsers zo goed mogelijk in te spelen op de wensen en verlangens in de doelgroep.
- uiteindelijk door marktsegmentatie worden bereikt dat het aanbod van wandel- en fietsvoorzieningen beter aansluit op de vraag.

Toegespitst op een ruimtelijke invalshoek kan gesproken worden van geografische marketing. Ashworth en Voogd (1987) omschrijven dit als "een proces om een stedelijke en/of regionale omgeving zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de wensen van dienaangaande van geselecteerde doelgroepen ten einde permanente stimulansen te scheppen voor de sociale en economische functies en activiteiten van het betreffende gebied". Ze onderscheiden in de geografische marketingcyclus vier fasen: marktverkenning, beleidsbepaling, uitwerking en uitvoering. De fase van marktverkenning is zeer belangrijk. Via onderzoek kunnen marktsegmenten worden opgespoord en kan antwoord worden gegeven op vragen als welke producten voor welke doelgroepen aangeboden kunnen worden en in welke vorm.

Hoe groot deze marktsegmenten zijn voor wandelen en fietsen is uit de huidige onderzoeken niet direkt te halen. Duidelijk is wel dat wandelen en fietsen niet als een voor iedereen gelijk verschijnsel kan worden beschouwd, maar dat het in zijn verscheidenheid moet worden onderzocht.

5.4 Conclusies

Met de kennis uit de voorgaande hoofdstukken, kunnen de volgende conclusies aldus luiden:

- Onderzoeken naar wandelen en/of fietsen zijn grofweg in te delen in twee categorieën. Er zijn onderzoeken naar wandelen en fietsen waarbij de onderzoekspopulatie groot genoeg is om op basis van enkele sociaal-economische kenmerken segmenten te formeren. Deze onderzoeken gaan meestal niet in op het gebiedsspecifieke aanbod aan wandel- en fietsvoorzieningen. Is dit wel het geval, dan wordt het oordeel over het gebiedsspecifieke aanbod gepresenteerd als een gemiddelde. Onderzoeken die niet uitgaan van een gemiddelde, hebben meestal een te geringe onderzoekspopulatie om segmenten te formeren.

Uit beide soorten onderzoeken zijn wel bruikbare (onderdelen van) methoden te halen, zoals gesprekken met sleutelfiguren (verenigingen, gemeentambtenaren enz.) en het gebruik van foto's en kaarten. Beide soorten onderzoeken hebben een eigen manier van steekproeftrekking. Onderzoeken met gebiedspecifieke kenmerken betreffen meestal een objectonderzoek en onderzoeken met een omvangrijke onderzoekspopulatie meestal een thuisonderzoek. Bij objectonderzoek is het actuele gebruik van een gebied goed te meten, evenals de kwaliteiten van een gebied. Daarentegen is er geen inzicht in het niet-gebruik van het gebied en de redenen waarom. Dit laatste is weer wel mogelijk via een thuisonderzoek. Een nadeel hierbij is dat er geen inzicht is in het actuele gebruik van een gebied en dat mensen op basis van hun herinneringen vragen moeten beantwoorden omtrent de kwaliteit van een gebied. In de meeste onderzoeken wordt aan de factor "image" geen of nauwelijks aandacht besteed.

- Doordat knelpunten per individu kunnen verschillen, zal bij een analyse van knelpunten het best kunnen worden aangehaakt bij de concepten van de individuele beslissingsmodellen.
- Met individuele knelpunten valt echter geen recreatiebeleid te voeren. Samenvoeging van voorkeuren en knelpunten is dan noodzakelijk. Een marktsegmentatiestrategie blijkt als techniek hiervoor geschikt te zijn. In de huidige onderzoeken naar wandelen en fietsen worden nauwelijks segmenten behandeld. Te vaak wordt het wandelen nog als één categorie gezien. Ditzelfde geldt voor het fietsen. Soms wordt er een onderscheid gemaakt naar tijdsduur van de activiteit, die niet wordt vertaald naar een daarop gericht aanbod. Meestal wordt van gemiddelden uitgegaan. Dit doet echter geen recht aan de bestaande verschillende voorkeuren.
- Voor de analyse van knelpunten is een combinatie gewenst van de concepten die bij individuele beslissingsmodellen worden toegepast en de werkwijze van een marktsegmentatiestrategie via een constructie van typologieën. In de literatuur zijn geen methoden gevonden die op deze wijze toegespitst zijn op knelpunten.

6 CONCEPTUEEL MODEL EN DEFINITIEVE PROBLEEMSTELLING

6.1 Conceptueel model

Een knelpunt is gedefinieerd als een situatie in een gebied, waarbij de vraag naar wandel- en fietsmogelijkheden:

- niet leidt tot gebruik van dat gebied;
- wel leidt tot gebruik van dat gebied maar niet overeenkomstig de voorkeuren.

In beide gevallen komt dit doordat:

- de voorzieningen onvoldoende zijn of worden geacht;
- de mogelijkheden niet optimaal kunnen worden benut.

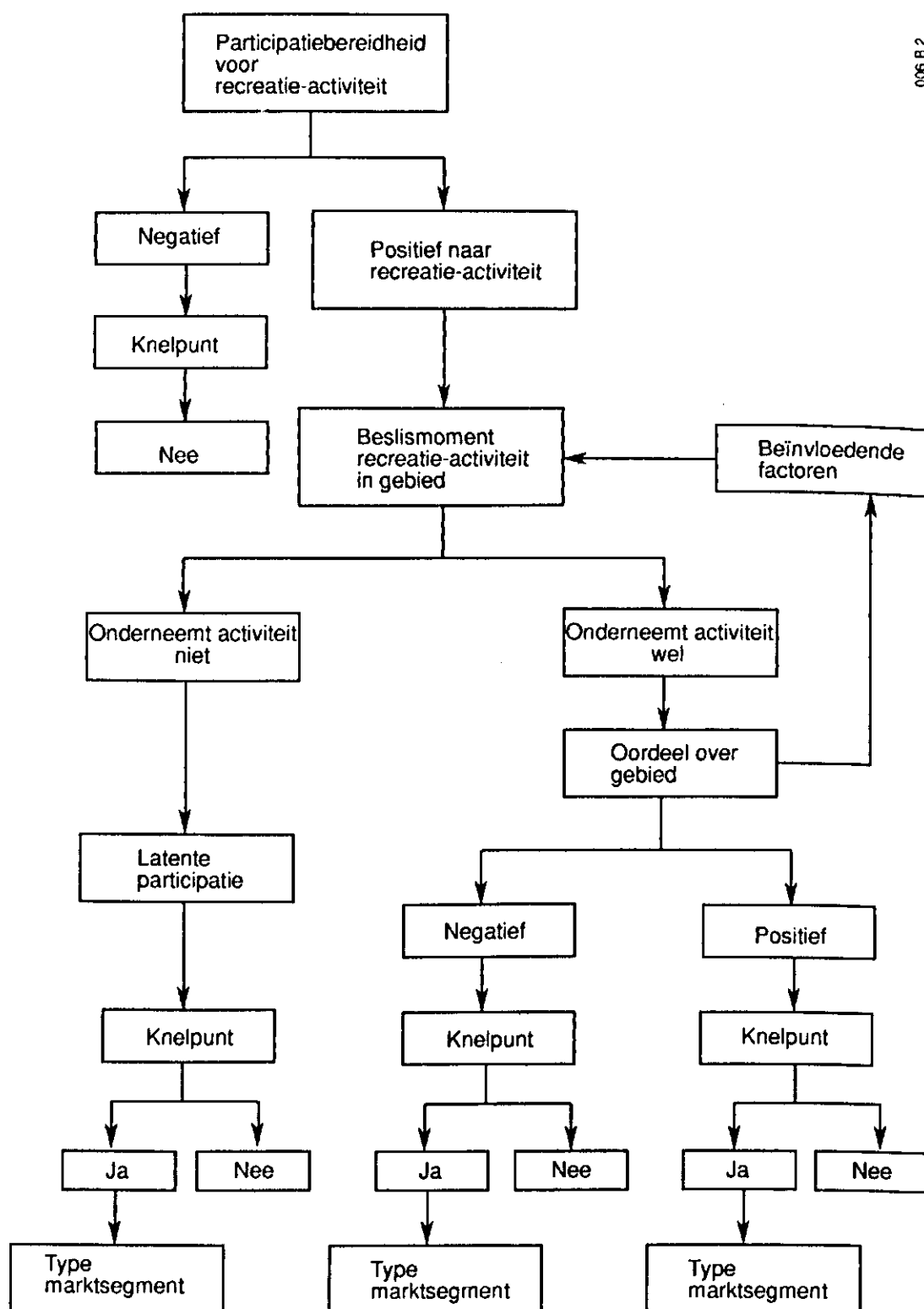
Uit het resultaat van hoofdstuk 2 luidt de conclusie dat de vraag naar wandelen en fietsen zeer divers is. Er kan gesproken worden van een grote vraagdifferentiatie. De recreatievorm wandelen en de recreatievorm fietsen bestaan niet uit één categorie wandelaars of fietsers, maar uit verschillende categorieën, uiteenlopend van het traditionele ommetje van een half uur op zondagmiddag tot meerdaagse wandel- en fietstochten.

De verwachting is dat deze vraagdifferentiatie onder invloed van maatschappelijke ontwikkelingen, zoals individualisering, vergrijzing (opkomst 55+ markt) enz. nog verder zal toenemen.

In marketingtermen betekent dit een toename van het aantal marktsegmenten, met uiteenlopende voorkeuren en verwachtingen van diverse gebruikersgroepen. Wil het aanbod van wandel- en fietsmogelijkheden recht doen aan deze toename, dan zal ook het aanbod een grote verscheidenheid moeten laten zien. Dit aanbod beperkt zich dan niet door uitsluitend het aanleggen van concrete wandel- of fietspaden, maar zal een geheel van mogelijkheden moeten bevatten om voor verschillende marktsegmenten op een aantrekkelijke wijze in een gebied "een stukje te gaan wandelen" of "een stukje te gaan fietsen". In marketingtermen betekent dit het ontwikkelen van produktmarktcombinaties.

Doordat de voorkeuren en verwachtingen van de individuele fietser of wandelaar zeer verschillend kunnen zijn, kan er geen sprake zijn van één knelpunt. Een knelpunt is sterk afhankelijk van de gebruikers. Een knelpunt moet gezien worden in de gehele context van vraag- en aanbodafstemming. Er bestaan diverse soorten knelpunten, uiteenlopend van een gemis aan een café langs een verhard wandelpad tot een gebrek aan kennis omtrent het aanwezige aanbod, waardoor niet gefietst of gewandeld wordt in een gebied.

Het relateren van de verschillende soorten knelpunten aan marktsegmenten kan inzicht geven voor wie knelpunten gelden, waar en welke. De onderzoekspopulatie dient dan wel van een bepaalde omvang te zijn om bruikbare marktsegmenten te kunnen formeren.

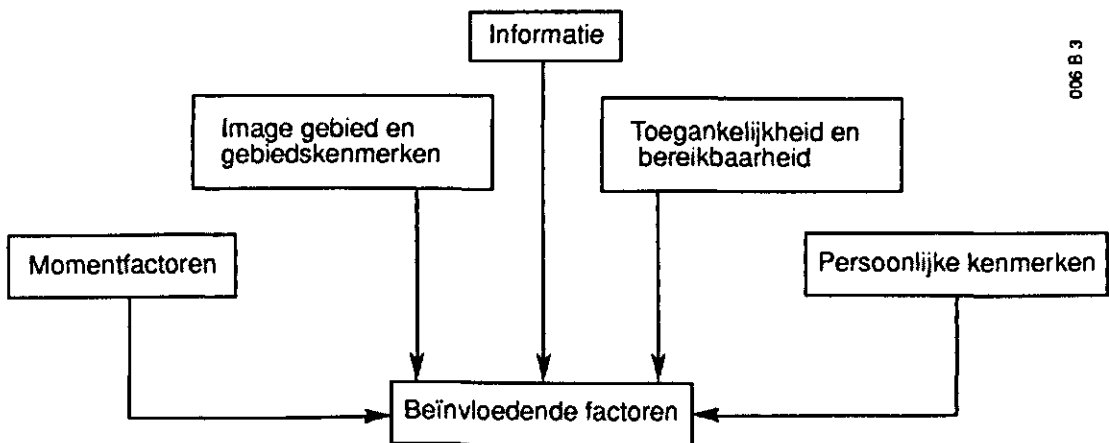


Afb. 13 Conceptueel model voor knelpuntenanalyse bij het wandelen en fietsen in het landelijk gebied.

Op basis van de bestaande kennis en inzichten is voor dit onderzoek een conceptueel model (afb. 13) opgesteld dat voortbouwt op de concepten die ten grondslag liggen aan individuele beslissingsmodellen en de werkwijze van een marktsegmentatiestrategie.

Het onderzoeksprobleem wordt afgebakend door de volgende centrale begrippen: participatiebereidheid, beslismoment, latente participatie, oordeel, knelpunt en type marktsegment.

Allereerst is van belang hoe de participatiebereidheid is voor wandelen en fietsen. Is deze negatief, dan doet de recreant blijkbaar liever iets anders. Ook al wordt het produkt zeer aantrekkelijk gemaakt, het heeft op deze recreant geen effect. Hij zal er geen gebruik van maken. Is de participatiebereidheid echter positief voor wandelen of fietsen, dan zal een recreant op een bepaald moment beslissen om al dan niet in het gebied te gaan wandelen of fietsen.



Afb. 14 Beïnvloedende factoren.

Het beslismoment geeft aan of de wandelaar of fietser besluit in het gebied te gaan wandelen of fietsen. Dit beslismoment is afhankelijk van verschillende beïnvloedende factoren. Deze zijn onder te verdelen in momentfactoren, informatie over het gebied, image van het gebied en gebiedskenmerken, toegankelijkheid en bereikbaarheid en persoonlijke kenmerken (afb. 14). De momentfactoren zullen misschien wel de meeste invloed hebben, maar doordat er beleidsmatig weinig aan te doen valt, zullen deze factoren niet in beschouwing worden genomen. De informatie van de wandelaar of fietser over het gebied is zeer belangrijk. Verondersteld wordt dat het ontbreken van informatie vrijwel altijd zal leiden tot het niet gaan wandelen of fietsen in een gebied. Uit de literatuur blijkt dat de woonduur een grote invloed heeft op de kennis van een gebied. Informatie speelt tevens een belangrijke rol bij het image van het gebied. Het image van het gebied heeft invloed op de keuze om te wandelen of fietsen in het gebied. Veronder-

steld wordt dat de fysieke ruimtelijke omgeving niet volledig bekend is bij de wandelaar of fietser. Het beeld van de wandelaar of fietser van het gebied en de gebiedskenmerken zal hierdoor selectief zijn. Behalve dit beeld heeft de wandelaar of fietser ook een oordeel over het gebied dat de beslissing beïnvloedt. De toegankelijkheid en de bereikbaarheid van een gebied zijn tevens belangrijke beïnvloedende factoren, zoals barrières en het openbaar vervoer voor mensen zonder eigen vervoermiddel. Tenslotte kunnen de persoonlijke kenmerken als beïnvloedende factoren worden verdeeld in:

- leeftijd;
- huishoudensamenstelling;
- type vervoermiddel;
- voorkeuren.

De beïnvloedende factoren kunnen allemaal zo belangrijk zijn bij het moment van beslissen dat niet in het gebied gewandeld of gefietst wordt.

Latente participatie houdt in dat de wandelaar of fietser niet gaat wandelen of fietsen in het betreffende gebied, hoewel hij een positieve participatiebereidheid heeft voor wandelen of fietsen. Binnen het begrip latente participatie kan nog een onderscheid worden gemaakt tussen voormalige wandelaars of fietsers die vroeger het gebied wel gebruikten, maar nu niet meer en die het gebied nog nooit gebruikten. Een beïnvloedende factor kan hiervoor verantwoordelijk zijn. Bij een verandering van deze factoren kan de wandelaar of fietser de activiteit in het gebied wel gaan ondernemen. De participatiebereidheid is namelijk positief.

Het oordeel over het gebied geeft aan in hoeverre de gebiedskenmerken (voorzieningen en kwaliteit van de voorzieningen) overeenkomen met de individuele preferenties. Dit oordeel wordt gevormd nadat in het gebied is gewandeld of gefietst. Dit oordeel achteraf en evaluerend oordeel geeft de kwaliteit aan van het gebied en de gebiedskenmerken. De wandelaar of fietser zal het gebied vergelijken met andere concurrerende gebieden die vanuit de woning bereikbaar zijn. Dit oordeel verschilt van de oordeelsvorming bij het image als onderdeel van de beïnvloedende factoren. De oordeelsvorming bij het image is een oordeel vooraf, dat tevens invloed kan hebben op het niet ondernemen van de activiteit in het gebied. De oorzaak kan echter liggen in de oordeelsvorming van het gebied achteraf waarbij het besluit valt om een volgende keer in het concurrerende gebied te gaan wandelen of fietsen.

Een knelpunt in een regio wordt bepaald door omstandigheden waarbij de vraag naar wandel- en fietsmogelijkheden:

- niet leidt tot gebruik van dat gebied;
- wel leidt tot gebruik van dat gebied maar niet overeenkomstig de voorkeuren.

In beide gevallen komt dit doordat :

- de voorzieningen onvoldoende zijn of worden geacht;
- de mogelijkheden niet optimaal kunnen worden benut.

Een knelpunt heeft te maken met ruimtelijk relevante aspecten, zoals inrichtingsaspecten die niet optimaal zijn. Daarnaast is er een knelpunt als de wandelaar of fietser onvoldoende op de hoogte is van het aanbod of een ander beeld hiervan heeft. De verschillende knelpunten zullen kort worden toegelicht.

- Een knelpunt binnen latente participatie treedt op indien een beïnvloedende factor zo sterk is dat een wandelaar of fietser het gebied niet bezoekt. Hij heeft vooraf een negatief oordeel over het gebied en/of de gebiedskenmerken. Daarnaast is hij misschien niet op de hoogte van het aanbod of is het gebied voor de wandelaar of fietser niet toegankelijk en/of bereikbaar.
- Van een knelpunt bij een negatief oordeel is sprake indien een gebied wel gebruikt wordt, maar de gebiedskenmerken niet overeenkomstig de preferenties zijn. Bij dit oordeel achteraf ervaart de wandelaar of fietser dit als problematisch.
- Een (latent) knelpunt bij een positief oordeel treedt op indien de wandelaar of fietser het gebied gebruikt heeft en er achteraf een redelijk positief oordeel over heeft. De gebiedskenmerken komen echter niet volledig overeen met de preferenties, maar dit wordt niet als problematisch ervaren. In een dergelijk geval is er sprake van een latent knelpunt. Indien de gebiedskenmerken zullen worden aangepast aan de preferenties, kan er sprake zijn van kwaliteitsverbetering.

In het conceptueel model zijn er ook situaties waarin geen sprake is van een knelpunt. De recreant houdt gewoonweg niet van wandelen of fietsen als recreatievorm. Ook al zijn de voorzieningen zeer aantrekkelijk, het zal op deze recreant geen effect hebben. Bij onvoldoende aanbod van voorzieningen is geen sprake van een knelpunt indien de overheden niet de mogelijkheden en de middelen hebben om deze voorzieningen te realiseren. Telkens zal een afweging nodig zijn wat wel en niet realiseerbaar is. De enige voorwaarde voor een knelpunt is dat de overheden in staat moeten worden geacht het knelpunt met het huidige beleidsinstrumentarium te kunnen oplossen of verminderen door het aanleggen of verbeteren van voorzieningen, of door voorlichting en promotie over de reeds aanwezige voorzieningen, zodat de wandelaar of fietser op de hoogte is van het aanbod en er een positief beeld van heeft. Onder dergelijke condities is de kans groot dat de wandelaar of fietser ook daadwerkelijk gaat wandelen of fietsen in de regio.

Bij het type marktsegment wordt er van uit gegaan dat de wandelaar of fietser positief tegenover de activiteit staat. De groepen wandelaars en fietsers zijn op te vatten als segmenten. Elk type segment is gebaseerd op kenmerken die de wandelaars of de fietsers gemeenschappelijk hebben. Eén kenmerk is het te onderscheiden knelpunt. Deze segmenten zijn hierdoor duidelijk van elkaar te onderscheiden.

6.2 Definitieve probleemstelling

Na deze literatuurstudie kan de globale probleemstelling verder worden aangescherpt. De definitieve probleemstelling luidt:
Welke soort knelpunten zijn te onderscheiden bij welke marktsegmenten binnen het wandelen en fietsen in het landelijk gebied?

De probleemstelling kan als volgt worden uitgewerkt in de volgende onderzoeksvragen:

- welke knelpunten zijn te onderscheiden;
- op basis van welke knelpunten en andere kenmerken kunnen marktsegmenten worden geformeerd;
- welke omvang hebben de marktsegmenten binnen de recreatieveactiviteit wandelen;
- welke omvang hebben de marktsegmenten binnen de recreatieveactiviteit fietsen;
- werkt de afstemmingsproblematiek tussen vraag naar en aanbod van wandel- en fietsvoorzieningen vooral via de beïnvloedende factoren image en kennis;
- welke beïnvloedende factoren zijn bij deze afstemmingsproblematiek nog meer van belang;
- zijn de gebiedskenmerken van invloed op het al dan niet gebruiken van een landelijk gebied.

LITERATUUR

Alderwegen, H.A. van, 1982. Planning van openluchtrecreatievoorzieningen bij de voorbereiding van landinrichtingsprojecten. Wageningen, ICW. Rapport nr. 4.

Alderwegen, H.A. van, J.G. Bakker, 1977. Openluchtrecreatie in Midden-Brabant, opzet, uitvoering en enige resultaten van het onderzoek. Wageningen, ICW.

Andersson, A. en H. de Jong, 1985. Recreatie in een veranderende maatschappij. Deel 1: een literatuurstudie, Deel 2: case-study. Wageningen, Werkgroep Recreatie LH.

Ashworth, G.J., H. Voogd, 1987. Geografische marketing, een bruikbare invalshoek voor onderzoek en planning. Stedebouw en Volkshuisvesting, maart 1987, 85-90.

Atzema, O.A.L.C., A.G.J. Dietvorst, R. Spee, 1986. Buitenste Binnenbeeld. Beeldvorming en dagrecreatief gedrag in het Rijk van Nijmegen. Geografisch en Planologisch Instituut, Katholieke Universiteit, Nijmegen.

Boer, J. de, 1989. Marketing en Promotie van de recreatiesector deel 1, 2 en 3. Buro Welzijnsmarketing, Amsterdam.

Boer, J.H. de, R. Petres, A.M. van Swaay, 1982. De overgangszone tussen stad en landelijk gebied; onderzoek naar

inrichtingsmogelijkheden ten behoeve van het woonmilieu in het algemeen en de recreatie in het bijzonder, vooronderzoek fase 2. Wageningen, "De Dorschkamp", Rapport nr. 298.

Buro Maas, 1981. Tussen de bedrijven door; een studie over het recreatieve medegebruik in agrarische gebieden. Breda.

CBS, 1987. Structuuronderzoek naar dag- en verblijfsrecreatie 1985. Deel 2: Dagtochten, zomer 1985. Den Haag, Staatsuitgeverij.

CBS, 1988. Statistiek van de wegen. Heerlen, Staatsuitgeverij.

Coördinatiecommissie Openluchtrecreatie, 1988. Recreatief medegebruik van Staatseigendommen. Den Haag, Staatsuitgeverij.

Ganzeboom, H., 1988. Leefstijlen in Nederland. Een verkennende studie. Rijswijk, Sociaal en Cultureel Planbureau, Cahier nr. 60.

Heijden, R.E.C.M. van der, H.J.P. Timmermans, 1988. Variatiezoekend ruimtelijk keuzegedrag van openluchtrecreanten: theorie, modelvorming en empirische analyses. Vakgroep Planning, ontwer-

pen en Organisatie, Faculteit Civiele Techniek, Technische Universiteit Delft. Vakgroep Architectuur en Urbanistiek, Faculteit Bouwkunde, Technische Universiteit Eindhoven.

Heijden, R. van der, H. Timmermans, 1987. Informatievelden van openluchtrecreanten. *Recreatie en Toerisme* nr. 10.

Janssen, J., 1987. Fietsplatform speelt belangrijke rol om recreatief fietsen verder te verbeteren. *Recreatie en Toerisme* 19(7/8), blz. 322.

Kay, G., 1989. Routes for recreational walking. *Town and Country Planning*, 58(3): 78-81.

Kamphorst, T.J., 1988. Op weg naar buiten. Amersfoort, Uitgeverij Giordano Bruno.

Kamphorst, T.J., E. ter Haar, J. Zom, 1972. Een aanzet tot een inventarisatie van factoren die een rol kunnen spelen bij de beslissing van een individu om al dan niet aan openluchtrecreatie te gaan doen. *Recreatie*, nr. 7.

Kapoen, L.L., P. van Ginneken, 1989. Recreatief Fietsverkeer, enkele recente onderzoekresultaten. *Planologische Discussiedagen*

Kapoen, L.L., J.H.J. Stohr, 1986. Baronie- en Vijfeikenroute, een evaluatie van twee recreatieve fietsroutes. Utrecht, Staatsbosbeheer, Onderzoeksmededelingen nr. 28.

Katteler, H. 1988. De situationele benadering, geïllustreerd aan de hand van de keuze van de vakantiebestemming. *Vrije Tijd en Samenleving* nr. 1: 31-45.

Katteler, H.A., J.A. Kropman. 1977. De voorkeur voor intensieve en extensieve openluchtrecreatie. Nijmegen, ITS.

Kerstens, A.P.C. 1971. Differentiatie van de openluchtrecreatie en het zoneringsprincipe. Utrecht, Cultuurtechnische Dienst, Mededeling 90.

Klinkers, P.M.A., 1989. Recreatieve fietstochten vertonen ruimtelijk belangrijke verschillen. *Recreatie en Toerisme* nr. 4

Klinkers, P.M.A., A. van Hoorn, 1987. Drukbeleving van fietsende recreanten; een onderzoek op plattelandswegen in de omgeving van Zwolle. Wageningen, ICW.

Kok, F.J.M. de, 1986. Lange Afstandwandelpaden nog tamenlijk onbekend. *Recreatie en Toerisme* nr. 5; 238-240.

Kroon, H.J.J., 1979. De bossen bij Appelscha: recreatieve waardering en gedrag. Utrecht, Deel A. Staatsbosbeheer.

Kruis, A. van der, H. Katteler, 1984. Rekreatie in agrarisch gebied. Ervaringen van boeren en recreanten met recreatief medegebruik. Nijmegen, ITS.

Kuijk, M.M.A. van, 1983. Gedragswetenschappelijk onderzoek en planvorming ; een literatuurstudie. Wageningen, "Dorschkamp", Rapport nr. 334.

Leeflang, P.S.H., 1988. Probleemvelden in marketing. Leiden/Antwerpen, Stenfert Kroese B.V. Wetenschappelijke en educatieve uitgevers.

Ministerie van Landbouw en Visserij, 1986. Nota Recreantenbeleid. Den Haag, Staatsuitgeverij.

Ministerie van Landbouw en Visserij, Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1985. Structuurschema Openluchtrecreatie, deel d. regeringsbeslissing, Den Haag, Staatsuitgeverij.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1979. Derde Nota over de ruimtelijke ordening, deel 3 Nota landelijke gebieden. Den Haag, Staatsuitgeverij.

NBT Koerier, 1988. Fietsplatform maakt netwerk van lange-afstandroutes, nr. 11(4), 7-8.

Nijland, H.C., 1987. Landelijk Fietsplatform start als coördinatiepunt recreatief-toeristisch fietsen. Recreatie en Toerisme 19(3) 122-123.

Nijland, H.C., 1989. Internationalisering recreatief fietsen volop in beweging. Recreatie en Toerisme 21(6) 222-223.

Oppedijk van Veen, W.M. 1982. Vakantiegangers en autobezitters: een marktsegmentatieonderzoek. Tilburg, IVA.

Pas, B., J.M. van Westerlaak, 1973. Het recreatieve gebruik van fietspaden. Nijmegen, ITS.

Philipsen, J.F.B., 1989. Door privatisering dreigen groepen watersporters uit de boot te vallen. Recreatie en Toerisme, 505-514.

Pleijster, F., W.V.M. Veltman, 1989. Rijwielhandeldetail. Zoetermeer, Instituut voor het midden- en kleinbedrijf.

Raay, W.F. van, B. Wierenga, 1987. Consumentengedrag. Theorie, analyse en toepassingen. Leiden/Antwerpen, Wetenschappelijke en Educatieve Uitgevers.

Regt, A. L. de, 1989. Kleinschalig landschap in een grootschalig Europa. Landinrichting nr. 29/5, 21-29.

- Reubsaet, T.J.M., J.A. Kropman, 1975. Openluchtrecreatie in Zeeland en het zuidelijke deel van Zuid-Holland. Nijmegen, ITS.
- Shoemaker, S., 1989. Segmentation of the senior travel market. *Journal of travel research* 27(1989)3 14-21.
- Simons, W.J., 1988. Met de fiets op weg. *Stichting Weg Bulletin*, jaargang 22 nr.1, 5-9.
- Staats, H.J. 1985. De Randstad en het Groene Hart; Omgevingspsychologisch onderzoek naar beeld en betekenis van het open midden- gebied van de Randstad. Leiden, ROV.
- Staats, H., 1988. Ruimtelijke kwaliteit van veranderend landschap. Leiden, ROV.
- Staats, H.J., J.W. van de Wardt, 1988. Veranderingen in een kleinschalig landschap; omgevingspsychologisch onderzoek. Leiden, ROV, Den Haag, Rijksplanologische Dienst.
- Stichting Vergelijkend Warenonderzoek, 1985. Fietsen met 3 versnellingen en trommelremmen. Den Haag, VWO, Warenonderzoek-publikaties no. 195.
- Stichting Vergelijkend Warenonderzoek, 1987. Super sportfietsen met 5 en 6 versnellingen. Den Haag, VWO, Warenonderzoekpublikaties no. 227.
- Stichting Vergelijkend Warenonderzoek, 1989. Kinderfietsen. Den Haag, VWO, Warenonderzoekpublikaties no. 252.
- Stichting Warenonderzoek Gehandicapten, 1985. Driewielfietsen Utrecht, SWOG.
- Timmermans, H.J.P. 1985. Modellen van recreatiegedrag : een overzicht van enkele recente ontwikkelingen. *Recreatie en Toerisme* 85/8: 390-394.
- Vink, G. de, 1987. Zelfs met regen is het er mooi. *Recreatie*, 25(5): 10-13.
- Visschedijk, P.A.M, 1988. De recreatieve functie van zeer kleine bossen. Utrecht, Staatsbosbeheer rapport 88/20.
- Visschedijk, P.A.M, 1987. Het recreatief gebruik van grote en kleine bossen. Utrecht, Staatsbosbeheer bos en recreatie 14.
- Voet, J.L.M. van der, M.Th. Haak, 1989. Op weg naar een recreatief toegankelijk landelijk gebied? In *Landinrichting* nr. 29 5 blz. 31.
- Werken, W.M. van de, 1987. Op verkenning in de eigen omgeving: over het opzetten van wandel- en fietsroutes. *Natura* 84(6), 129-130.

Zonneveld, M.M., 1988. Kamperen bij de boer en natuurkamperen in Nederland. Wageningen, Landbouwuniversiteit, Mededelingen van de Werkgroep Recreatie 13.

Niet gepubliceerde bronnen

Bouwman, B., 1985. Fietsen op Walcheren: vijf fietsroutes op Walcheren aangevuld met tal van wetenwaardigheden. Middelburg, Stichting Natuur- en Recreatieinformatie.

Bureau OBV, Hoofdafd. Groenvoorzieningen, 1989. Het Amsterdamse Bos, kwalitatieve en kwantitatieve analyse van het recreatieve gebruik. Amsterdam, Gemeente Amsterdam.

Buro Markant, 1987. Provinciaal Imago-onderzoek, Poortugaal.

Damme, L. van, J. van Dijk, 1988. Recreatief fietsen in de Loonse en Drunense duinen; Tilburg, Hogeschool voor toerisme en verkeer.

Dietvorst, A.G.J., 1987. Beeldvorming en keuze van vakantiegebieden in Nederland. Werkgroep Recreatie en Toerisme, Geografisch en Planologisch Instituut, Katholieke Universiteit, Nijmegen.

Dietvorst, A.G.J., 1989. Complexen en netwerken: hun betekenis voor de toeristisch-recreatieve sector. Inaugurele rede, Wageningen, Landbouwuniversiteit.

Distel, A.C., 1989. Recreatiethuisonderzoek Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Haarlem, Studierapport 40 en 41, Provinciale Planologische Dienst van Noord-Holland.

Domburg, N., 1989. Wandelen, fietsen en de paardesport in en rond Immenberg-Alba. Een onderzoek naar de mogelijkheden om verbeteringen voor wandelen, fietsen en de paardesport tot stand te berengen. Wageningen, Praktijkverslag Cultuurtechniek LU.

Ganzeboom, H., 1989. Leefstijlen. Een theoretische en methodologische beschouwing met een empirisch voorbeeld. In Jaarboek 1989-90, 131-150.

Goossen, C.M., 1986. Onverharde weg en recreatief medegebruik. Stageverslag Planologisch-Demografisch Instituut, Universiteit van Amsterdam.

Grontmij, 1982. Deelplan Recreatieve Fietspaden Streekgewest westelijk Noord-Brabant, Zeist.

Grontmij, 1986. Functioneel deelplan recreatief fietsen Over-Betuwe: De Bilt, eindrapport.

Heidemij Adviesbureau B.V., 1985. Functioneel deelplan recreatief fietsen Oost-Gelderland, deel Oost: definitief ontwerp, Arnhem.

Heidemij Adviesbureau B.V., 1987. Eindrapport functioneel deelplan recreatief fietsen westelijk rivierengebied, Arnhem.

Heijer, M. den, H. Samson, W.S.J. Thijs, 1989. Recreatie in Meijndel; een recreatieonderzoek naar de verkeersstromen in de Vallei Meijndel uitgevoerd in februari/maart 1989 in opdracht van de Duinwaterleiding 's Gravenhage. Vakgroep Cultuurtechniek, Wageningen, Landbouwniversiteit.

Jong, P.D. de, 1986. Recreatie- en trimgedrag in de Hatertse en Overasseltse vennen. Scriptie Geografische en Planologisch

Instituut, KU Nijmegen.

Klinkers, P.M.A., 1985. Een proefneming met telapparatuur voor de registratie van fietsen, bromfietsen en motorvoertuigen. Wageningen, ICW nota 1643.

Klinkers, P.M.A., 1989. Recreatieve Fietstochten in het stedelijk uitloopgebied. Wageningen, Staring Centrum, Interne mededeling 10.

Kortstra, J.R.A., M. Schoone-Harmsen. Ongevallen met fietsen: een analyse van eenzijdige verkeersongevallen en van ongevallen buiten de openbare weg. Amsterdam, Stichting Consument en Veiligheid.

Lammers, G.W. 1985. Evaluatie Openluchtrecreatie in Landinrichtingsprojecten. De ontwikkeling van een evaluatiemethode in het kader van de HELP. Ministerie van Landbouw en Visserij. Directie Openluchtrecreatie, 's-Gravenhage.

Lassauw, A.H.G., 1986. Van wandelen tot handelen, Sittard.

Linssen, C., 1981. Wandelgedrag; Literatuuroverzicht. Utrecht, Landinrichtingsdienst.

Maar, P. de, 1968. Wandel- en zitgewoonten in een stadspark. Scriptie Landbouwhogeschool Wageningen, vakgroep sociale psychologie, Wageningen.

Musters, C.J.M., A.J. Poppelaars, 1984. Het herkennen van wandelaars met verschillende typen gedrag; een onderzoek in de duinen, gericht op de versterking van broedvogels. Rijksuniversiteit Leiden, afdeling Milieubiologie, Leiden.

Neelen, E., 1987. Belevingsonderzoek recreatieve fietsroutes. Tilburg, Nationale academie voor planologie; verkeer en vervoer.

OD205. 1986. Begeleidend onderzoeksprogramma recreatieve inrichting Midden Delfland. Delft.

Oranjewoud B.V., 1978. Groene Schil; recreatieonderzoek in de stadsrandzone, deel A,B,C. Heerenveen.

Oranjewoud B.V., 1985. Onderzoek kosten wandelen, fietsen, vissen, paardrijden: Heuvelland Zuid-Limburg, Spaarnwoude, Noord-West Utrecht, Rottmeren. Heerenveen, Deel 1 Hoofdrapport.

Ploeger, B., 1987. Recreatief fietsen in landelijke gebieden binnen de invloedssfeer van de stad: gebiedskeuze voor een onderzoek naar omvang en aard van het niet-objectgerichte fietsverkeer. Stage-verslag, Wageningen, ICW.

Provincie Groningen, 1982. Integraal Fietspadenplan, Groningen.

Provinciale Waterstaat van Noord-Holland, 1987. Openbare voetpaden in Noord-Holland: een onderzoek naar de wandelmogelijkheden in het agrarisch gebied. Haarlem.

Provincie Zuid-Holland, 1989. Het groene netwerk; recreatieroutes in Zuid-Holland, Studienota en Beleidsnota, Den Haag.

Provincie Zuid-Holland, Dienst Ruimte en Groen, 1987. Openbare wegen en paden voor de recreatie in Zuid-Holland, Den Haag.

Provincie Zuid-Holland, 1986. Provinciaal Fietspadenplan, Den Haag.

Rumpff, E., E. Wilms, 1986. Fietsen en wandelen op waterschapsterreinen: een onderzoek naar de praktijk van het recreatief medegebruik van waterschapsterreinen. Scriptie Landbouwniversiteit, Wageningen.

Spijker, J.H., 1989. Toegankelijkheid buitengebied; een onderzoek naar de toegankelijkheid voor de recreatievormen fietsen, wandelen en paardrijden in Apeldoorn. Praktijkverslag Cultuurtechniek LU Wageningen.

STEC, 1989. Non-participatie en Gelderse Dagrecreatiegebieden. Nijmegen.

Stichting Het Drentse Fietspad, 1988. Centraal Rijwielpadenplan. In samenwerking met de Provinciale Waterstaat van Drenthe, Assen.

Wijngaarden, M. van, 1986. Openluchtrecreatie-onderzoek Rotterdam/Rijnmond, 1985. Secretarie-afdeling Sport en Recreatie, Gemeente Rotterdam.