TVW

Tijdschrift Vervoerswetenschap
Jaargang 47, nummer 1
oktober 2011
Pagina 33-43
ISSN: 1571-9227
www.vervoerswetenschap.nl

De Waarde van Recreatie

Bert van Wee
Technische Universiteit Delft (TUD)[1]

Harry Timmermans
Technische Universiteit Eindhoven (TUE)

Tom Gosens
Vrije Universiteit Amsterdam (VU)

Kees Maat
Technische Universiteit Delft (TUD)

1. Inleiding[2]

Er wordt wereldwijd veel onderzoek uitgevoerd naar mobiliteitsgedrag. Traditioneel is dergelijk onderzoek relatief sterk gericht geweest op woon-werkverkeer. De belangrijkste reden daarvoor is dat woon-werkverkeer sterk geconcentreerd is naar plaats en tijd, en een hoog aandeel heeft in capaciteitsproblemen (weg en openbaar vervoer). Lange tijd is verkeersbeleid gericht geweest op het oplossen van (capaciteits)problemen. Tot eind jaren zestig, begin jaren zeventig domineerde in veel landen het 'predict-and-provide'-paradigma: maak prognoses voor het verkeer in de aankomende jaren of decennia, kijk waar er capaciteitsproblemen zijn, en reken alternatieven voor infrastructuuruitbreidingen door op hun vermogen die problemen op te lossen (Banister, 2002). En nog steeds is veel verkeers- en vervoersbeleid gericht op het verminderen van capaciteitsproblemen. Niet voor niets zijn veel verkeersmodellen spitsmodellen.

Van verplaatsingen met andere motieven weten we minder. Zeker in relatie tot het aandeel in verplaatsingskilometers blijft wetenschappelijk inzicht in recreatieverplaatsingen zwaar achter. Vaak worden alle motieven naast 'werk' en 'zakelijk' samengevoegd ('overig'), of onderscheid men de categorie 'sociaal-recreatief' met in diverse landen een aandeel van ruwweg de helft (afhankelijk van de gekozen definitie en indicator, zoals aantal verplaatsingen of aantal kilometers). Recreatief verkeer is vaak sterk gespreid naar plaats en tijd, en daardoor minder interessant als het gaat om capaciteitsproblemen. Sterke concentraties naar plaats en tijd zijn relatief zeldzaam: denk bijvoorbeeld aan de grote stromen mensen die op een mooie zomerse zondag naar het strand gaan, of de zwarte zaterdagen voor zomervakantieverkeer; het is economisch onverantwoord daar de infrastructuurplanning op af te stemmen. Per saldo is het

[1] PO Box 5015, 2600 GA, Delft, T: +31(0)152781144, F: +31(0)152782719, E: g.p.vanwee@tudelft.nl

[2] Naast de auteurs zijn ook de volgende onderzoekers werkzaam binnen dit programma (zij hebben als zodanig dus ook indirect bijgedragen aan de totstandkoming van dit artikel): Sander van Cranenburgh (TUD), Caspar Chorus (TUD), Anna Grigolon (TUE), Astrid Kempermans (TUE), Jan Rouwendal (VU) en Piet Rietveld (VU).

aandeel van recreatieve verplaatsingen in de spits beperkt, maar daarmee nog niet verwaarloosbaar.

Toch kan inzicht in recreatiegedrag en gerelateerde verplaatsingen, maatschappelijke interessant zijn. Een eerste reden hiervoor is een economische: uitgaven aan recreatie zijn aanzienlijk. In 2008 gaven Nederlanders 52 miljard euro uit aan toerisme waarvan 71% in Nederland (Briene en Wienhoven, 2010). Recreatie is, mede daarom, van groot belang voor het functioneren van steden. Ten tweede draagt recreatie sterk bij aan ons welbevinden. Het goed functioneren van steden, ook vanuit recreatief oogpunt, verhoogt de ruimtelijke kwaliteit ervan. Dat belang wordt versterkt doordat als gevolg van compact bouwen mensen over grotere afstanden moeten reizen om hun recreatiebehoeften te bevredigen (Kaplan en Austin, 2004). Verder zijn sommige vormen van recreatie ruimte-intensief (denk bijvoorbeeld aan attractieparken), hetgeen regelmatig file-druk oplevert, overigens op specifieke locaties. Ten derde is recreatie in sommige gevallen van belang voor infrastructuurplanning. Naast de bereikbaarheid van grote recreatieve voorzieningen per auto en openbaar vervoer gaat het ook om wandel- en fietspaden met een sterk recreatieve functie. Ten vierde is recreatiegedrag van belang voor de fileproblematiek. Mensen verplaatsen zich, ook voor recreatieve verplaatsingen, in de spits, en dragen die verplaatsingen bij aan congestie, zowel de structurele congestie als de incidentele (vakantiepieken). Inzicht in mogelijkheden de keuze van modaliteiten, bestemmingen, en tijdstippen van verplaatsingen te beïnvloeden, kan bijdragen aan het verminderen van congestieniveaus. Ten vijfde is inzicht in recreatiegedrag van belang voor de ruimtelijke planning. Hoe belangrijk is het om groene buffers tussen steden te bewaren? Op welke afstanden van steden kunnen recreatieve voorzieningen het beste gepland worden? Zouden de dunbevolkte gebieden waar demografische krimp wordt verwacht, geschikt zijn of gemaakt kunnen worden voor meer binnenlandse recreatie?

Niet alleen blijft de wetenschappelijke kennis over recreatiemobiliteit sterk achter bij die over woon-werkverkeer, er is vrijwel niets bekend over mogelijke trends in (recreatie)verplaatsingen als zich in de toekomst belangrijke trendbreuken voor zouden doen. Daarbij valt te denken aan veel hogere olieprijzen of instabiliteit in oliebeschikbaarheid, toenemende geopolitieke instabiliteit, pandemieën, stringenter klimaatbeleid of afnemende welvaart. Een consequentie van dergelijke trends zou kunnen zijn dat lange-afstandstoerisme deels gesubstitueerd gaat worden door recreatie in eigen land of zelfs nabij de eigen woning. We weten veel meer van gedragsveranderingen bij beperkte wijzigingen in bijvoorbeeld kosten en reistijden, dan bij grote veranderingen. Dit geldt niet alleen voor recreatiegedrag, maar voor alle verplaatsingsgedrag.

Inzicht in het huidige recreatiegedrag van mensen en de mogelijke gedragsaanpassingen onder trendbreukcondities is van belang voor vraagstukken rond de ruimtelijk-infrastructurele inrichting van Nederland in het algemeen en de Randstad in het bijzonder. Stel bijvoorbeeld dat onder bepaalde trendbreukcondities het belang van recreëren in het groen dicht bij huis veel belangrijker zou worden, dan is het van groot belang de open ruimtes rond steden in de Randstad open te houden. Of stel dat mensen onder extreme condities (zoals veel duurdere luchtvaarttarieven) mensen één lange internationale vakantie vervangen door bijvoorbeeld drie kortere vakanties in eigen land, dan kan het van belang zijn in de ruimtelijke planning rekening te houden met een toenemende vraag naar ruimte voor recreatieve voorzieningen zoals campings of recreatieparken.

Als onderdeel van het NWO-programma Duurzame Bereikbaarheid Randstad (DBR) is daarom een onderzoeksprogramma gestart met als titel *De waarde van recreatie, nu en in een compleet andere toekomst*. Het onderzoeksprogramma beoogt inzichten te geven in:

- de recreatieactiviteiten van burgers, als onderdeel van hun activiteitenprogramma's
- de waardering door burgers van verschillende vormen van recreatie en daaraan gerelateerde verplaatsingen

- recreatiegedrag onder trendbreukcondities
- de planningsimplicaties van bovenstaande drie punten.

In de onderwerpen zit een opbouw. Inzicht in activiteitenpatronen vormt de basis van alle recreatiegedrag, ook de daaraan gerelateerde verplaatsingen. Vervolgens is de economische waardering van recreatiegedrag en daaraan gerelateerde verplaatsingen van belang; het waarderen van beide kan pas als de activiteiten bekend zijn. Beide onderwerpen vergroten de kennis van de huidige recreatieve verplaatsingen. Een volgende stap is dat het verkrijgen van inzicht in de toekomst van recreatiegedrag en gerelateerde verplaatsingen. De onderzoeken lopen overigens gelijktijdig, en niet volgordelijk. In de praktijk levert het onderzoek naar activiteiten informatie aan, aan beide andere onderzoeken, en dat naar de waardering aan gedrag onder trendbreukcondities. Alle drie de onderzoeken leveren input voor het vierde onderzoek naar de planningsimplicaties.

Een finale definitie van het begrip recreatie hebben we vooralsnog niet gekozen. De online encyclopedie Encyclo geeft een aantal definities, zoals: 'Alle activiteiten die in de vrije tijd plaatsvinden en ontspanning als doel hebben' (www.encyclo.nl). Het ContinuVrijeTijdsOnderzoek (CVTO) van NBCT-NIPO is restrictiever, en kent in haar dataverzameling een beperking tot activiteiten buitenshuis (http://www.nbtcniporesearch.nl/cvo/producten/cvto/). Pilgram (2006) verstaat daaronder (vrij vertaald): 'alle vrijwillige gedragingen en activiteiten, primair bedoeld voor plezier en voldoening, ondernomen buiten de tijd besteed aan persoonlijke verzorging en verplichte activiteiten om'. Voor dit artikel en de daarin voorkomende data geldt de beperking tot activiteiten buitenshuis.

Dit artikel geeft de stand van zaken van kennis van mei 2011, nu het programma ongeveer halverwege is. Het accent ligt op inzichten uit literatuur, aangevuld met eerste empirische bevindingen. Verder beperken we ons tot die inzichten die het meest beleidsrelevant zijn.

2. Recreatie en activiteitenpatronen

Dit deelonderzoek voert de Technische Universiteit Eindhoven uit. Centraal staat de vraag mensen hun langetermijnagenda ten aanzien van recreatieactiviteiten maken.

Recreatie, vrije tijd en vakantie zijn moeilijk van elkaar te onderscheiden. In de praktijk worden vaak definities gebruikt die zijn gebaseerd op de vraag hoe lang de activiteit duurt en of de activiteit vanaf het huisadres of een ander adres wordt verricht. Door het gebruik van verschillende definities zijn data en onderzoekresultaten niet zomaar overdraagbaar naar een andere context. Wat bijvoorbeeld in het ene land als recreatie wordt beschouwd, labelt men in het andere land als vakantie. Los van de exacte definitie hebben deze activiteiten gemeenschappelijk dat ze voorzien in de behoefte tot ontspanning en het opdoen van nieuwe energie, bijvoorbeeld om weer te gaan werken. Vanuit de activiteiten-gebaseerde benaderingswijze ligt het daarom voor de hand om de wisselwerking tussen deze categorieën in de analyses te betrekken: leiden ze tot substitutie (maken mensen die vaker of langer met vakantie gaan minder dagtochten?) of juist niet? Daarnaast is het de vraag in hoeverre andere kenmerken van het activiteitenpatronen (tijdsdruk, versnippering, hoeveelheid reistijd) samenhangen met kenmerken van recreatiegedrag, met name de hoeveelheid tijd, locatiekeuze, activiteitenkeuze, tijdstip en dagkeuze en vervoerwijzekeuze. Bovendien is het interessant te weten in hoeverre deze samenhangen verschillen tussen sociaal-demografische en huishoudenskenmerken, en in hoeverre er verschillen bestaan tussen ruimtelijke milieus.

Op basis van literatuuronderzoek concluderen we dat er weinig bekend is over de substitutie van verschillende vormen van vrijetijdbestedingen. Voor sommige groepen lijkt er sprake te zijn van

substitutie, met name als men tijd en/of financiële beperkingen heeft. Die groepen zijn enerzijds te onderscheiden op basis van bijvoorbeeld inkomen, leeftijd, geslacht of huishoudenssituatie, anderzijds zijn attitudes en levensstijlen van belang. Daarnaast zien we een onderscheid tussen meer en minder actieve groepen. De actieve groepen maken meer dagtochten en gaan vaker of langer op vakantie. Goedkope luchtvaartmaatschappijen zoals Easy Jet spelen een bijzondere rol in dit opzicht. De kosten voor een vlucht zijn soms minder dan van een taxi van de luchthaven naar thuis of eindbestemming. We zien een sterke groei van het gebruik van deze luchtvaartmaatschappijen door met name jongeren, maar ook wel door gezinnen en moeders/dochters en vaders/zonen voor korte trips. De beleidsbeoordeling van deze trend dient plaats te vinden vanuit een breder perspectief. Deze luchtvaartmaatschappijen vormen typisch de motor achter de regionale luchthavens, die beleidsmakers vaak wensen te ontwikkelen vanuit een economisch perspectief. Maar extra vluchtbewegingen hebben allerlei ongewenste effecten op de omgeving, zowel lokaal/regionaal als daarbuiten. Te denken valt aan geluidhinder, luchtverontreiniging, CO_2-uitstoot en energiegebruik. Verder trekken ze meer verkeer aan wat soms een toename van congestie tot gevolg heeft. Er zijn ook economische effecten, zoals een toename van de luchthaven gerelateerde werkgelegenheid, en economische effecten samenhangend met recreatiegedrag: inkomende recreanten geven geld uit in de regio, uitgaande recreanten geven geld uit op de plaats van bestemming. Effecten op verkeer en vervoer zijn de resultante van enerzijds mensen die vanuit de regio (of vanuit elders in Nederland) naar de luchthaven reizen om vervolgens een recreatieve reis per vliegtuig te maken, en anderzijds mensen die van elders naar de luchthaven reizen om vervolgens in de regio te recreëren.

Als beperkt onderdeel van het project is een studie uitgevoerd naar de keuzeprocessen van studenten voor korte vakanties/stedentrips (Grigogon, et al., 2010). Uit deze studie blijkt dat de auto en het vliegtuig de voorkeur hebben. Daarbinnen zijn met name voor de kortere afstanden de goedkope luchtvaartmaatschappijen zeer geliefd, zolang ze tenminste aanzienlijk goedkoper zijn dan de reguliere maatschappijen. De prijs van het ticket vinden veel mensen belangrijker dan de bestemmingskeuze. Hierbij dienen we ons te realiseren dat variatie-zoekend gedrag voor vele jongeren sowieso van belang is en dat het er derhalve minder toe doet in welke volgorde de verschillende steden of regio's worden bezocht. Opmerkelijk was ook dat de respondenten relatief weinig belang hechten aan de vraag hoe lang je erover doet om de luchthaven te bereiken, en dit geldt vooral voor degenen die vliegen met goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Een voorbeeld van een activiteiten-gebaseerde studie naar recreatie en vrijetijdpatronen is Kemperman en Timmermans (2007). Op basis van dagboekjes, kwamen zij tot 4 segmenten voor de regio Eindhoven. Segment 1 is de groep van *low frequency recreational users* (46,1%). De respondenten in dit segment doen weinig aan recreatieve activiteiten buitenshuis. Hun recreatie betreft tv kijken, boeken lezen, e.d. Participatie in fysieke activiteiten is extreem laag. Segment 2 kan worden omschreven als *traditionalists* (16,4 %) in die zin dat hun activiteiten behoren tot de traditionele activiteitenpatronen. Het betreft personen die graag thuis gasten ontvangen. Ze participeren ook meer dan gemiddeld in sociale activiteiten en in verenigingsverband. Ze zijn naar verhouding fysiek actiever. De respondenten die tot segment 3 behoren zijn de *urban cultural participants* (12,2%). Hun participatie in culturele activiteiten zoals naar de bioscoop, museum en/of concert gaan is hoger, en men bezoekt ook vaker een restaurant, café en disco. Het aantal verplaatsingen dat dit segment maakt is groot. Participatie in verenigingen is laag, terwijl deelname aan fysieke activiteiten gemiddeld is. Het vierde segment tenslotte is dat van de *club recreationers* (25.3%). De respondenten in deze groep zijn zeer actief in gemeenschaps en club-gerelateerde activiteiten, en daarnaast in sociale activiteiten. Vrouwen komen meer voor in segment 2 en 3, terwijl mannen meer voorkomen in het laatste segment. De ruimtelijke context bleek ook enig effect te hebben. Zoals men zou verwachten komt het segment 'urban cultural' meer voor in gebieden met een hoge urbanisatiegraad. De 'traditionalists' zijn daarentegen oververtegenwoordigd in de minder geürbaniseerde gebieden. Er bleek ook een significant verband te bestaan tussen participatie in recreatie en de bereikbaarheid van de groene ruimte,

hoewel dit resultaat sterk wordt bepaald door de specifieke configuratie van de groene ruimte in het studiegebied. Twee tendensen zijn te onderkennen: enerzijds leidt juist het ontbreken van recreatiemogelijkheden op korte afstand tot de noodzaak en bereidheid om langere afstanden af te leggen voor recreatieve activiteiten (compensatie-hypothese). Omgekeerd is er een kleinere behoefte aan recreatieve activiteiten als men al in een groene omgeving woont. Welke van deze twee tendensen dominant is, hangt sterk af van de regio en de samenstelling van de bevolking naar segmenten, waarbij de bereikbaarheid van de groene ruimte een belangrijke intermediaire variabele is.

3. De waardering van recreatieverplaatsingen

Dit onderzoek voert de Vrije Universiteit uit. Centraal staat de vraag in welke mate recreatieve behoeften afhangen van hun kenmerken en kosten, en van de gerelateerde verplaatsingskosten.

De huidige recreatiebeleving in onze samenleving hangt af van de verschillende beperkingen die de burger ervaart. In haar keuze voor participatie in een recreatieactiviteit op een willekeurige locatie dient de burger rekening te houden met tijdsrestricties, haar beschikbare inkomen, en haar levens- en mobiliteitssituatie. Uit CVTO-data blijkt dat iedere Nederlander gemiddeld wekelijks iets meer dan dertien uur aan recreatieactiviteiten buiten de eigen woning besteedt, verdeeld over bijna vijf recreatieve trips per week. Hoewel bepaalde activiteiten (zoals groene en mobiele recreatie) een lichte afname in deelname laten zien naarmate de verplichte activiteiten van de burger (zoals werk en scholing) meer tijd in beslag nemen, is de tijd die per week aan recreatie buiten de eigen woning besteed wordt dus aanzienlijk.

Uiteraard brengen recreatieve verplaatsingen druk op transportnetwerken met zich mee. Een gevarieerd en goed bereikbaar aanbod van recreatievoorzieningen rond de steden helpt om deze druk beperkt te houden (zie bijvoorbeeld Adamowicz et al., 1990), en dit blijkt ook uit de eerste resultaten van ons project. Aan de hand van het Continu Vrijetijdsonderzoek (CVTO) en het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) wordt de complexiteit van de situatie die de burger ervaart in haar streven naar recreatie buitenshuis blootgelegd. De wijze waarop mensen recreatie inpassen in hun agenda verschilt per type recreatieactiviteit.. Het uitvoeren van hobby-activiteiten (bespelen van een muziekinstrument, toneelclub e.d.) en het beoefenen van een sport vinden vooral op werkdagen plaats, ondanks dat deze dagen meer tijdsrestricties kennen. Logisch gevolg is dat reistijd, en daarmee de reisafstand, voor dergelijke activiteiten dan beperkt dient te blijven.

Groene recreatieactiviteiten (fietsen, wandelen, parkbezoek e.d.) laten een tegenovergesteld patroon zien. Participatie in deze categorie activiteiten is juist aanmerkelijk groter in de weekenden. De tijdsbeperking is op weekenddagen minder aanwezig, en daarmee lijken groene recreatieactiviteiten een ander type recreatiebeleving te bevredigen dan bijvoorbeeld het bespelen van een muziekinstrument. Een toename van de vrije tijd leidt echter niet tot het kiezen voor meer geschikte groene locaties: mensen blijven vooral in hun woonomgeving recreëren. De woonlocatie heeft daarmee een bepalende rol in de activiteitskeuze binnen de groene recreatiecategorie. Drukte in meer stedelijke gebieden, zowel qua mensen als verkeer, maakt de mobiele groene recreatieactiviteit in de steden minder aantrekkelijk. Hier lijkt sprake te zijn van een bereikbaarheidsprobleem. Vraag en aanbod zijn onvoldoende op elkaar afgestemd. Deelname aan overige groene recreatie als parkbezoek hangt niet af van kenmerken van de woonomgeving (zoals 'stedelijke drukte'), Burgers uit sterk stedelijke gebieden compenseren hun gebrek aan mogelijkheden in de directe omgeving om te fietsen en wandelen dus niet met meer frequent bezoek aan parken.

Hoewel over substitutie in recreatiegedrag weinig bekend is (zie sectie 2) is wel bekend dat substitutie juist plaatsvindt naar andersoortige recreatieactiviteiten, die voldoende gefaciliteerd

zijn in de relatief directe omgeving. Daardoor is participatie in bijvoorbeeld culturele activiteiten en recreatief winkelen populair onder burgers in een sterk stedelijke omgeving. Deze activiteiten hebben een degelijke bezoekersbasis nodig om het faciliteren van de optie rendabel te maken, en deze basis is het grootst in sterk stedelijke gebieden. Deze activiteitscategorieën trekken echter niet alleen de grootstedelijke burger aan; de stad heeft met haar faciliteiten ook een aantrekkingskracht op burgers uit minder stedelijke gebieden. Iets minder dan de helft van de bezoekers aan winkelgebieden in de binnenstad van de vier grote steden is bijvoorbeeld niet afkomstig uit de stad zelf, zo blijkt uit data van het CVTO. Ook hier ontstaat een samenspel tussen locationele en temporele restricties. Het aantal trips op doordeweekse dagen is aanmerkelijk lager dan in het weekend, en dit verschil is grotendeels te verklaren door het relatief lage aantal trips door burgers wonend in een minder stedelijke omgeving. De afstand is dan te groot om een dergelijke recreatieve trip in het persoonlijke schema in te passen. In het weekend zijn de verschillen in participatie tussen burgers uit verschillende woonomgevingen kleiner, maar nog steeds significant. Wellicht wordt het samenspel tussen locationele en temporele restricties weer samen met de kenmerken van groepen recreanten zoals geduid in sectie 2.

Op stedelijk niveau valt bij recreatief winkelen het verschil in vervoerwijzekeuze op. Zo neemt in Rotterdam en Den Haag de auto een voorname positie in, terwijl bij verplaatsingen naar de binnenstad van Amsterdam en Utrecht meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer. Dit verschil is niet te verklaren door het aantal bezoekers dat van buiten de stad komt, aangezien het percentage dat voor de auto kiest voor deze groep vergelijkbaar is tussen de vier steden. In Rotterdam en Den Haag wordt de auto echter relatief vaker gekozen als vervoersmiddel door burgers van binnen de stadsgrenzen zelf. Dit zorgt voor een verhoogde druk op de wegen in het centrum van die steden. Sowieso blijkt de auto in trips met recreatieve doeleinden een populaire optie. Van alle recreatieve trips in Nederland vindt 58% plaats met behulp van de auto (CBS, 2010). Afstand is echter niet de enige verklarende factor voor het veelvuldig gebruik van de auto. Ook de aansluiting op het openbaarvervoernetwerk vanuit de woonlocatie bepaalt of de burger kiest voor de auto of voor het openbaar vervoer. In sterk stedelijke gebieden is het gebruik van de auto voor recreatieve trips lager dan in minder stedelijke gebieden, vanwege de betere kwaliteit van het openbaar vervoer. Fietsen en lopen naar recreatiebestemmingen vindt – zoals te verwachten valt – meer plaats naarmate die bestemmingen zich dichter bij de woning bevinden. Samengevat: onderzoek laat zien dat het verplaatsingsgedrag naar recreatieplekken afhangt van het samenspel tussen de activiteitslocatie, de woonlocatie van de respondent, en de vervoersalternatieven die de burger tot zijn beschikking heeft. Beleid kan invloed uitoefenen op alle drie deze factoren, en hun onderlinge relaties. In de huidige omstandigheden leidt dit samenspel er tevens toe dat burgers uit sterk stedelijke gebieden vaker tot een recreatieve trip buitenshuis komen dan burgers uit een minder stedelijke omgeving: er zijn meer recreatievoorziening binnen bereik. Bovendien hebben recreatieve trips van burgers uit sterk stedelijke gebieden een langere duur (gemeten naar totale reistijd en recreatietijd). Een toenemende druk in de Randstad impliceert echter wel dat ook in de toekomst optimalisatie van het samenspel tussen de activiteitslocatie, de woonlocatie van de respondent, en de mogelijkheden tot efficiënt vervoer noodzaak is om de burger haar recreatieve behoeften te kunnen laten bevredigen.

4. Recreatiegedrag onder trendbreukcondities

Dit onderzoek voert de Technische Universiteit Delft uit. Centraal staat de vraag welke invloed trendbreuken zouden kunnen hebben op recreatieve verplaatsingen, als onderdeel van het gehele verplaatsingspatroon.

Wat we weten van recreatiegedrag betreft het huidige gedrag (zie sectie 2 en 3), en kan worden

gebruikt om inzicht te verkrijgen als zich beperkte wijzingen voor zouden doen in bijvoorbeeld sociaaleconomische en demografische kenmerken van de bevolking, in het transportsysteem of in de ruimtelijke inrichting. Onderzoek naar verplaatsingsgedrag onder trendbreukcondities wordt nauwelijks uitgevoerd en is derhalve ook niet of nauwelijks aanwezig in academische literatuur. Een uitzondering op deze regel betreft toekomstonderzoek in de categorie 'backcasting'. Backcasting is een categorie onderzoek waarbij (anders dan bij forecasting) eerst één of meerdere mogelijke of wenselijke toekomstbeelden worden beschreven. Vervolgens wordt vanuit het heden het pad naar die mogelijke toekomst(en) aangegeven. De legitimatie voor backcastingstudies is vaak gelegen in de wenselijkheid van het verkrijgen van toekomstbeelden onder stringente milieucondities. Het veronderstelde mobiliteitsgedrag onder strenge milieucondities is vooral speculatief: de onderzoekers veronderstellen gedrag onder dergelijke condities. Een voorbeeld van een project met diverse backcastingstudies is het OECD-project Environmentally Sustainbale Transport (EST). Daarin schetsen onderzoekers landspecifieke scenario's waarbij de CO_2-emissie in 2030 80% lager ligt dan in 1990 (zie Geurs en Van Wee, 2004, voor de scenario's voor Nederland). Het veronderstelde gedrag is dus niet gebaseerd op onderzoek. Dat is begrijpelijk, omdat de gangbare transportmodellen slechts geschikt zijn om inzicht te krijgen in de orde van grootte van effecten van maatschappelijke ontwikkelingen of beleid, onder beperkte wijzigingen. Ze zijn niet geschikt om bijvoorbeeld het gedrag van mensen te voorspellen wanneer brandstoffen vijfmaal duurder worden, of er quoteringen voor verplaatsingsgedrag zouden komen. En dat geldt ook voor modellen voor recreatieactiviteiten en gerelateerde verplaatsingen, zoals genoemd in secties 2 en 3. Backcastingstudies die we kennen beschrijven wel op hoofdlijnen het veronderstelde mobiliteitsgedrag, maar specifieke belangstelling voor recreatiegedrag is nauwelijks aanwezig.

De geringe belangstelling voor trendbreuken heeft ongetwijfeld te maken met de moeilijke voorspelbaarheid, maar dat neemt niet weg dat trendbreuken met grote regelmaat optreden. Invloedrijk waren bijvoorbeeld de doorbraak van de auto in de tweede helft van de vorige eeuw en de opkomst van internet en mobiele telefonie in de afgelopen twee decennia. Tabel 4.1 geeft een overzicht van aanleidingen voor mogelijke nieuwe trendbreuken.

Tabel 1: Mogelijke trendbreuken voor de komende decennia

Trendbreuken – ontwikkelingen lost van activiteiten of verplaatsingsgedrag	Opraken olie / instabiele levering olie / veel duurdere olie
	Stringenter klimaatbeleid
	Restricties op internationaal reizen door bijvoorbeeld wereldwijde epidemie
	Technologische doorbraken waardoor duurzaam geproduceerde energie op grote schaal tegen lage prijzen beschikbaar komt
Trendbreuken op het gebied van activiteiten of verplaatsingsgedrag	Sterk wijzigende preferenties voor type activiteiten, bijvoorbeeld onder invloed van ICT
	Sterk wijzigende preferenties voor reizen / verplaatsingen / vervoerwijzen
	Sterk wijzigende preferenties op recreatief gebied

We lichten deze tabel toe, om te beginnen de ontwikkelingen die los staan van activiteiten of het verplaatsingsgedrag. Niet alleen het opraken van olie speelt een rol, maar ook het feit dat er mogelijk een piek in de wereldolieproductie aan komt, vaak aangeduid met 'peak oil', of

mogelijk al is bereikt. En nog los van de vraag of die piek er is of komt: als de vraag flink blijft stijgen en het aanbod daarbij achterblijft, zullen de olieprijzen ongetwijfeld fors stijgen (zie voor een discussie over peak oil en het belang voor transport in Nederland Van der Venne, 2011; zie voor recente mondiale energiescenario's Shell, 2011). Bovendien komt veel olie uit politiek gezien minder stabiele landen, waardoor zekerheid van levering niet is gegarandeerd.

Als langetermijn-EU-doelstellingen voor uitstoot van broeikasgassen (-40 tot -60% in 2050 ten opzichte van 1990) serieus genomen zouden worden, zijn draconische maatregelen nodig, zoals zeer sterke heffingen op brandstoffen, of een stringent systeem verhandelbare emissierechten (Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-raad, Algemene Energieraad, 2008).

De invloed van SARS en de Mexicaanse griep op het reisgedrag zijn achteraf bekeken beperkt geweest. Het is echter niet uit te sluiten dat er een keer een wereldwijde epidemie van een besmettelijke ziekte optreedt, met restricties op internationaal reizen tot gevolg.

Stel dat er technologische doorbraken komen waardoor er op grote schaal duurzame energie wordt geproduceerd tegen geringe kosten. Daarmee vervalt een deel van de onderbouwing van beleid gericht op energiebesparing en CO_2 uitstoot, zoals modal shift beleid (voor zover dat wordt gevoerd om redenen van CO_2-uitstoot of energiegebruik). Bedenk overigens dat modal shift beleid meer voordelen kent dan de energie- en CO_2-doelstelling, zoals voordelen voor de leefomgeving, gezondheid en congestiebestrijding.

Historisch onderzoek toont aan dat er over een periode van 100 jaar, en vaak nog aanzienlijk korter, belangrijke veranderingen in het transportsysteem optreden, evenals in de mate waarin delen van dat systeem worden gebruikt. Dit met grote veranderingen voor het verplaatsingsgedrag tot gevolg (Filarski en Mom, 2008a, b). Toch wordt hiermee in toekomstonderzoek en ex ante beleidsevaluaties in het algemeen geen rekening gehouden. En de huidige modellen zijn niet geschikt om de effecten van belangrijke veranderingen zoals die uit tabel 1, door te rekenen.

Ook in activiteitenpatronen kunnen wijzigingen optreden. Tot op heden heeft ICT nauwelijks een rol van substituut voor fysieke verplaatsingen vervult, en is het eerder complementair geweest, of heeft het zelfs extra mobiliteit gegenereerd (Van Wee et al., te verschijnen). Toch is het denkbaar dat in de toekomst ICT die rol wel gaat vervullen, bijvoorbeeld omdat steeds meer communicatie via ICT plaatsvindt.

Tot op heden zijn preferenties van mensen voor verplaatsingsgedrag inclusief vervoerwijzekeuze, behoorlijk stabiel gebleken. Dat gedrag is wel veranderd, maar de veranderingen zijn vooral het gevolg van wijzigingen in persoons- en huishoudensgebonden variabelen (zoals leeftijd, inkomen, opleidingsniveau, huishoudenssamenstelling) of wijzigingen in het transportsysteem of de ruimtelijke inrichting. Onder constante omstandigheden zijn de preferenties van zogenoemde homogene bevolkingsgroepen tot op heden betrekkelijk stabiel. Toch zouden deze kunnen veranderen, mogelijk onder invloed van ICT. Zo zou een behoefte in grote mate 'online' te zijn, de attractiviteit van het reizen per trein ten opzichte van per auto, kunnen doen vergroten.

Bovengenoemde mogelijke oorzaken voor trendbreuken zijn algemeen van aard, niet specifiek voor recreatiegedrag. In aanvulling hierop zijn wijzigingen in recreatiegedrag denkbaar. Deze zijn in het verleden ook opgetreden. Denk bijvoorbeeld voor de periode sinds ruwweg 1960 aan de opkomst van de belangstelling voor de Zuid-Franse en Spaanse kust, de trend naar buiten-Europese vakantiebestemmingen, en de opkomst van tweede woningen. Zo is het denkbaar dat tweede woningen op relatief korte afstand van de eerste woning populairder worden, mede door vergrijzing en het afnemen van de vraag naar eerste woningen. Denk aan Randstedelingen die een tweede woning in Limburg, Zeeland, Friesland, of de achterhoek zouden kopen. Het feit dat trendbreuken geenszins zijn uit te sluiten, terwijl er nauwelijks rekening mee wordt gehouden,

heeft van Wee en Maat (2005) ertoe gebracht expliciet te pleiten voor wat ze noemen een robuustheidstoets op ruimtelijk-infrastructurele plannen.

Deze mogelijke trendbreuken kunnen ook onderling samenhangen. Zo zou ICT de 'pijn' door veel hogere olieprijzen of verhandelbare emissierechten kunnen bestrijden (Van Wee, 2010). En die hogere olieprijzen of verhandelbare rechten kunnen trends in recreatief gedrag initiëren of versterken.

5. Onderzoeksmethoden

In deze sectie gaan we kort in op de onderzoeksmethoden, met name de relatief 'unieke kenmerken' daarvan. Deels maken we gebruik van bestaande databestanden (onder andere: MON, CVTO), maar we zullen vooral zelf data gaan verzamelen. Een deel van de dataverzameling betreft zogenoemd 'stated preference' onderzoek, Daarbij stellen we vragen over hypothetische situaties. Data analyseren we vooral vanuit de zogenoemde Random Utility Theory, maar we maken ook gebruik van andere theorieën zoals de Prospect Theory en Regret Theory. Bijzonder is dat we ons daarbij richten op recreatieactiviteiten op verschillende tijdsschalen, variërend van dag, via week, seizoen, en jaar, naar de levenscyclus. Die laatste schaal vereist enige toelichting. Het is denkbaar dat mensen sommige activiteiten eens in hun leven bezocht willen hebben. Denk aan een bezoek aan de Efteling of Disneyland in Parijs. Een levenscyclus benadering van recreatiegedrag is ons inziens uniek. Daartoe zullen we kwalitatieve vragen stellen aan mensen over hun recreatiegeschiedenis. Een andere bijzonderheid is dat we data gaan verzamelen op huishoudensniveau. Daardoor kunnen we de interacties tussen leden van het huishouden expliciet meenemen.

6. Beleidsimplicaties

Hoewel het onderzoek pas halverwege is, en bijna alle concrete empirische resultaten nog volgen, kunnen we al enkele beleidsrelevante conclusies trekken.

Ruimtelijk beleid

Voor ruimtelijk beleid is van groot belang dat recreatiegedrag, meer nog dan de meeste andere vormen van activiteiten en verplaatsingsgedrag, sterk afhangt van het samenspel tussen ruimtelijke factoren (kenmerken van de woonomgeving, ligging en kwaliteiten van recreatieactiviteiten), en het transportsysteem (bereikbaarheid van plekken om te recreëren). Mensen gaan vaker (actief) recreëren als zich op kortere afstand van de woningen groenvoorzieningen bevinden. In de beleidsmatige beoordeling van de wenselijkheid van meer groene recreatie is het van belang om naast effecten op het transportsysteem ook die op gezondheid mee te nemen.

Uit de literatuur en onze eerste analyses leiden we af dat het bouwen in hoge dichtheden kan leiden tot meer recreatieve verplaatsingen, ook met de auto, tot een afname van actieve vormen van recreatie, en een grotere fragmentatie (naar plaats en tijd) van recreatieve activiteiten. Vanuit de optiek van recreatief gedrag lijken voorzieningen als stadsparken van belang. Verder lijkt het van belang steden niet aan elkaar vast te laten groeien, zoals dat in vele andere landen is gebeurd (denk bijvoorbeeld aan Londen), maar groene open gebieden tussen steden te bewaren, liefst van hoge recreatieve kwaliteit. Deze conclusie is extra relevant omdat vooruitberekeningen op basis van het Beleidsondersteunend RecreatieAnalyseModel (BRAM) laten zien dat tekorten aan wandel- en fietsmogelijkheden worden verwacht, vooral in grotere steden in het algemeen, en in grotere steden in de Randstad in het bijzonder.

Een tekort aan groen in de woonomgeving leidt tot een latere participatie in (actieve) vormen van recreatiegedrag (Maat en de Vries, 2006), en ook een lagere tevredenheid over de recreatiemogelijkheden. Hoewel we dit nog niet hebben onderzocht, sluiten we niet uit dat een vorm van zelfselectie plaatsvindt: mensen die graag in de buurt van hun woning recreëren, kiezen misschien vaker dan gemiddeld een woonlocatie met groen in de buurt. Zie voor een discussie over diverse vormen van zelfselectie Van Wee (2009). Het effect van nieuwe groenvoorzieningen nabij bestaande woonwijken op het gerelateerde recreatiegedrag kan dan worden overschat als we de inschatting baseren op het gedrag van mensen die nu wonen op plekken met veel groen in de buurt, met name op korte of middellange termijn.

Infrastructureel beleid

De matige bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen nabij steden wordt in sommige situaties nadelig beïnvloed door barrières zoals snel- en spoorwegen, en rivieren en kanalen. Voetgangers- en fietsvoorzieningen om die barrières te beslechten kunnen vanuit deze optiek wenselijk zijn.

7. Conclusies

De wetenschappelijke kennis van recreatiegedrag en daaraan gerelateerde verplaatsingen blijft fors achter bij die van overige activiteiten en gerelateerde verplaatsingen. Met ons onderzoek beogen we het inzicht in dat gedrag te vergroten. Dat inzicht is niet alleen wetenschappelijk van belang, maar ook, zoals in de inleiding is aangegeven, voor transportbeleid en ruimtelijk (-economisch) beleid. Het beleidsmatige belang zou wel eens kunnen toenemen, en wel om diverse redenen. Ten eerste wil het huidige kabinet een terughoudender nationaal ruimtelijk beleid gaan voeren. Afhankelijk van de vraag wat provincies en gemeenten gaan doen, zou het risico op het aan elkaar groeien van steden kunnen toenemen, wat nadelig kan uitpakken voor de bevrediging van recreatieve behoeften van mensen. Ten tweede verwachten de meeste economen verdere inkomensgroei, mede door productiviteitsstijging. Recreatieve activiteiten zijn (tenminste deels) luxegoederen. Mogelijk gaan mensen in de toekomst steeds meer geld uitgeven aan recreatie. Ten derde zou een toename van de binnenlandse recreatie de problematiek van demografische krimp kunnen helpen verzachten. Te denken valt aan recreatie in aantrekkelijke dunbevolkte gebieden met krimp. Dergelijke recreatie zou economisch aantrekkelijk kunnen zijn voor die regio's. En als die recreatie zou lijden tot een toename van het tweede woningbezit in dergelijke regio's, zou dat de leegstand kunnen beperken.

Om beleidsmatig relevante conclusies te kunnen trekken, moeten de inzichten uit de diverse deel projecten gecombineerd worden. Immers, we moeten weten hoe we de agenda's maken voor recreatieve activiteiten, maar ook wat die activiteiten ons waard zijn. Verder moeten we weten welke veranderingen in recreatiegedrag denkbaar zijn. Het gaat daarbij niet alleen om gangbare veranderingen die in transportmodellen al worden meegenomen, zoals in demografische of socio-economische variabelen, maar ook om gevolgen van mogelijke trendbreuken zoals die in dit paper zijn genoemd. Door die laatste veranderingen expliciet in kaart te brengen, kunnen we mogelijk opties voor beleid toetsen op robuustheid.

Referenties

Banister, D. (2002). *Transport planning*. 2nd edition. London: Spon Press.

Briene, M., en M. Wienhoven (2010). *Toerisme: De banenmotor*. Ecorys: Rotterdam.

CBS (2010). Toerisme en recreatie in cijfers 2010.

Filarski, R., en G. Mom (2008a). *Van transport naar mobiliteit (deel 1). De transportrevolutie (1800-*

1900). Zutphen: Walburg Pers.

Filarski, R., en G. Mom (2008b). *Van transport naar mobiliteit (deel 2). De mobiliteitsexplosie (1895-2005)*. Zutphen: Walburg Pers.

Geurs, K., en B. van Wee (2004). Backcasting as a tool for sustainable transport policy making: the Environmental Sustainable Transport study in the Netherlands. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 4(1), 47-69.

Grigolon, A., A.D.A.M. Kemperman, en H.J.P. Timmermans (2010). The influence of low-cost airlines on travel behaviour of youngsters: Results of a stated portfolio choice experiment. *Submitted for review*.

Kaplan, R., en Austin, M. E. (2004). Out in the country: Sprawl and the quest for nature nearby. *Landscape and Urban Planning*, 69, 235-243.

Maat, K., en P. de Vries (2006). The influence of the residential environment on green-space travel: Testing the compensation hypothesis. *Environment and Planning A*, 38(11), 2111-2127.

Motivaction / Keniscentrum Recreatie (2008). *Recreagroen in Stedelijke Regio's Eindrapport*. Onderzoek in opdracht van de ministeries van VROM en LNV.

Pigram, J.J.J. (2006). *Outdoor Recreation and Resource Management*. New York: St. Martin's Press.

Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-raad, Algemene Energieraad (2009). *Een prijs voor elke reis. Een beleidsstrategie voor CO2-reductie in verkeer en vervoer*. Den Haag: Raad voor Verkeer en Waterstaat, VROM-raad, Algemene Energieraad.

Shell (2011). *Shell energy scenarios to 2050. Signals & Signposts.* Den Haag: Shell International BV.

Venne, V. van der (2011). *Nederland ontkent de oliecrisis. Toenemende schaarts bedreigt welvaart.* Zutphen: Uitgeverij Siemes.

Wee, B. van (2009). Self-Selection: A Key to a Better Understanding of Location Choices, Travel Behaviour and Transport Externalities? *Transport Reviews*, 29(3), 279-292.

Wee, B. van, C. Chorus, en K. Geurs (te verschijnen). ICT, travel behaviour and accessibility: A review of literature, a conceptual model and a research agenda. *Journal of Transport and Land Use*.

Wee, B. van (2010). ICT als pijnbestrijder. *Verkeerskunde*, 05-10, 33.

Wee, B. van, en K. Maat (2005). De robuustheid van ruimtelijk-infrastructurele plannen. In: *Colloquim Vervoersplanologisch Speurwerk 2005. Duurzame mobiliteit: hot or not?*.