

**De vervagende grens tussen auto- en OV-reiziger**

**De case: NS Winter Efteling**

Maarten Exel  
NS Marktonderzoek en Advies  
Maarten.Exel@ns.nl

Mark van Hagen  
NS Marktonderzoek en Advies  
Mark.vanHagen@ns.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
20 en 21 november 2008, Santpoort**

## Samenvatting

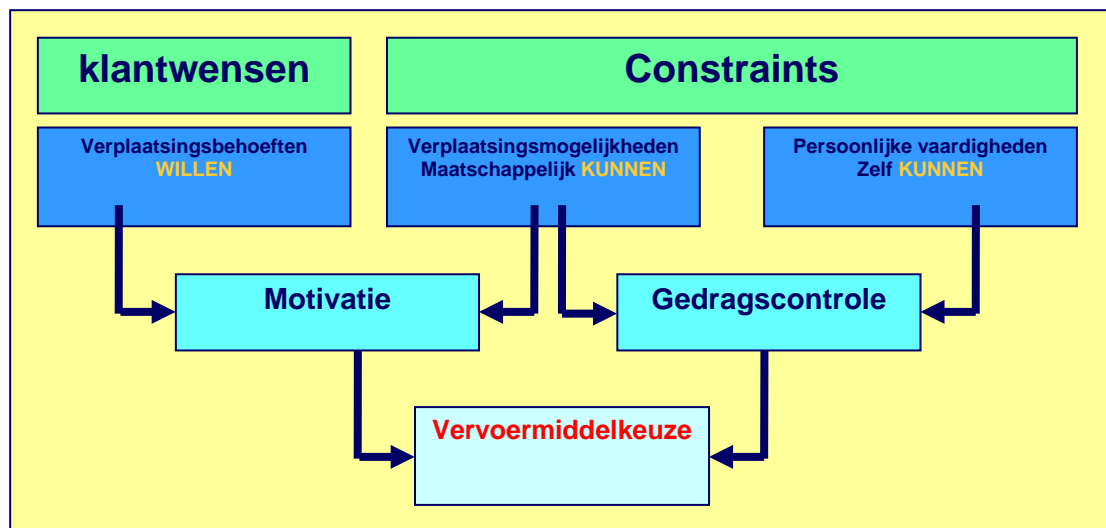
De vervoerwijzekeuze wordt bepaald door de motivatie en de gedragscontrole van reizigers. Beide aspecten zijn in een unieke case “de NS Winter Efteling” onderzocht. NS personeel bezocht de Efteling in de winter van 2007. Deze groep heeft geen kosten voor OV, bovengemiddelde bekendheid met het treinproduct en profiteert van naadloos geregeld natransport (busvervoer) naar de Efteling. Uit het ontbreken van harde barrières blijkt dat de uiteindelijke afweging wordt gemaakt op basis van klantwensen. Methodisch is op drie momenten de vervoerwijzekeuze bepaald: de theoretisch beste keuze, de vooraf opgegeven keuze en de feitelijke keuze. Het aandeel OV-reizigers daalt hier respectievelijk van 64% naar 43%. In de laatste stap is een grote groep mensen die anders zijn gaan reizen dan ze vooraf dachten te doen. De belangrijkste aspecten om toch voor de auto te kiezen is vrijheid en flexibiliteit van vertrektijd. Het OV wordt vooral gekozen vanwege belevingsaspecten. Het plezier van de kinderen is vaak doorslaggevend in de keuze voor het OV (de trein). Opvallend inzicht van dit onderzoek is dat de kosten geen enkele rol spelen in de keuze voor auto of OV, maar snelheid en gemak voor automobilisten zwaar wegen. Voor treinreizigers is de snelheid minder van belang, maar speelt, naast beleving, gemak een belangrijke rol. Gemak wordt door beide groepen verschillend uitgelegd. De automobilisten verstaan onder gemak vooral flexibiliteit van vertrektijdstip en de OV reizigers geen gedoe met parkeren en de weg zoeken.

<b>1</b>	<b>Psychologisch model van vervoermiddelenkeuze.....</b>	<b>3</b>
1.1	<i>Verplaatsingsbehoeften, –mogelijkheden en persoonlijke vaardigheden.....</i>	<i>3</i>
1.2	<i>Motivatie is match van verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden.....</i>	<i>4</i>
1.3	<i>Gedragscontrole is match van verplaatsingsmogelijkheden en persoonlijke vaardigheden.....</i>	<i>4</i>
<b>2</b>	<b>Keuzeproces NS Winter Efteling vooraf en achteraf gemeten.....</b>	<b>5</b>
2.1	<i>De NS Winter Efteling is een unieke praktijk case.....</i>	<i>5</i>
2.2	<i>De keuzecriteria voor OV zijn ideaal.....</i>	<i>5</i>
2.3	<i>Klantwensen auto- en OV-reiziger van belang voor keuzeproces.....</i>	<i>5</i>
<b>3</b>	<b>Auto favoriet bij NS Winter Efteling.....</b>	<b>7</b>
3.1	<i>De 0-meting theoretisch: aandeel OV is 64%.....</i>	<i>7</i>
3.2	<i>De 1-meting vooraf: aandeel OV naar 54%.....</i>	<i>8</i>
3.4	<i>De 2-meting feitelijke keuze: 43% kiest voor OV.....</i>	<i>10</i>
3.5	<i>Feitelijke keuze voor auto bepaald door gemak en snelheid.....</i>	<i>11</i>
3.6	<i>Feitelijke keuze voor OV bepaald door plezier kinderen.....</i>	<i>12</i>
3.7	<i>Minder mensen kiezen OV dan vooraf gedacht.....</i>	<i>13</i>
3.8	<i>Meer OV-reizigers bij VF-waarde lager dan 2.....</i>	<i>14</i>
3.9	<i>Maximale marktaandeel OV op een C-locatie naar 43%.....</i>	<i>14</i>
<b>4.</b>	<b>Grens tussen OV en auto aan het vervagen.....</b>	<b>15</b>

# 1 Psychologisch model van vervoermiddelenkeuze

In deze studie gaan we uit van een algemeen psychologisch model dat in veel situaties een goede beschrijving geeft van determinanten van menselijk gedrag. Een vervoerwijzekeuze is bij uitstek resultaat van menselijk gedrag. In het door Charles Vlek e.a. (1999) ontwikkelde *NOA Model* worden de drie basisfactoren van gedrag goed weergegeven: *Needs* (behoeften), *opportunities* (gedragsmogelijkheden) en *Abilities* (persoonlijke vaardigheden en vermogens; Vlek e.a., 1997 ).

De motivatie om een verplaatsing te gaan maken en de gedragscontrole die mensen hebben, bepalen welke vervoerwijze ze kiezen. De motivatie en gedragscontrole worden weer bepaald door de persoonlijke vaardigheden, de verplaatsingsbehoeften en - mogelijkheden. Aan de ene kant willen mensen zich op een bepaalde wijze verplaatsen, aan de andere kant wordt de feitelijke verplaatsing mede bepaald door de mogelijkheden. Kunnen mensen zich ook verplaatsen zoals ze willen? Allerlei barrières - constraints - bepalen in hoeverre mensen zich uiteindelijk verplaatsen.



Figuur 1 Psychologisch model van vervoermiddelkeuze, naar C. Vlek 1999

We zullen de verschillende factoren van het schema in figuur 1 langslopen.

## 1.1 Verplaatsingsbehoeften, –mogelijkheden en persoonlijke vaardigheden

Allereerst de *verplaatsingsbehoeften*. Deze ontstaan omdat mensen deelnemen aan allerlei activiteiten, waarvoor ze op pad moeten. De behoeften aan verplaatsingen komt dus voort uit het activiteitenpatroon van iemand, of dat nu werken is, schoonmoeder bezoeken of naar een attractiepark gaan, de verplaatsing is steeds een gevolg van het feit dat men ergens aan een activiteit wil deelnemen. Deze verplaatsingsbehoefte wordt verder in sterke mate bepaald door de *verplaatsingsmogelijkheden*. Niet alleen de beschikbaarheid en geschiktheid van vervoermiddelen én infrastructuur, maar ook de toegankelijkheid en openingstijden van activiteiten bepaald of en wanneer men aan bepaalde activiteiten deelneemt.

In de economie geldt dat elk aanbod zijn eigen vraag schept en dit geldt ook voor de vervoersmogelijkheden. Vooral het toenemende autobezit en toegenomen weginfrastructuur maakt dat mensen hun activiteitenpatroon aanpassen aan de mogelijkheden van de auto. Als je eenmaal een auto hebt ga je die ook gebruiken. Ondernemingen en organisatie richten zich op hun beurt weer op het toegenomen

autogebruik en langzaamaan wordt de hele maatschappij ingesteld op het gebruik van de auto en ligt het voor de hand dat je met je auto altijd en overal kunt komen. Zo kun je bijvoorbeeld nergens zo goed parkeren als in het centrum van Utrecht bij de Jaarbeurs.

Mensen moeten niet alleen kunnen beschikken over de faciliteiten om een verplaatsing te kunnen maken, maar ook over *persoonlijke vaardigheden* en budgetten. Zo moeten mensen fysieke en mentale vaardigheden bezitten (= inspanning of moeite), evenals geld en tijd om een verplaatsing te kunnen maken. Niet iedereen kan fietsen of autorijden en reizen met het openbaar vervoer vereist een flinke mentale inspanning die voor velen het uiterste vergt (Rooijers, 1999).

### *1.2 Motivatie is match van verplaatsingsbehoeften en -mogelijkheden*

De **motivatie** wordt gevormd door de match van verplaatsingsbehoeften en verplaatsingsmogelijkheden. Mensen zetten behoeften af tegen de verplaatsingsmogelijkheden, waarbij ze de kwaliteiten van de alternatieven met elkaar vergelijken. Dit vergelijken gebeurt niet al te bewust en is vaak gebaseerd op verkeerde of onvolledige kennis, wat weer samenhangt met de ervaring met de alternatieven. De keuze wordt vaak bepaald door één of enkele opvallende kenmerken en lang niet alleen op rationele aspecten als kosten, reistijd en comfort, maar ook spelen emotioneel/affectieve aspecten een rol in de afweging.

### *1.3 Gedragscontrole is match van verplaatsingsmogelijkheden en persoonlijke vaardigheden*

Als laatste aspect in de vervoerwijzekeuze speelt de **gedragscontrole** een rol. Niet alleen de budgetten tijd, geld en te investeren inspanning (moeite) spelen een rol, ook allerlei psychologische barrières voorkomen dat mensen keuzes maken die ze eigenlijk zouden willen maken. De auto is door zijn multifunctionele inzet en de klokrond beschikbaarheid voor vele doeleinden ook vaak sneller en comfortabeler dan andere vervoerwijzen.

Naast de functionele lading heeft de auto voor veel mensen ook een emotionele lading. Door het bezit en gebruik van de auto kunnen we aan anderen laten zien wie en wat we (willen) zijn. Andere vervoerwijzen komen door de mindere functionele prestaties en matige sociale vergelijkingsfunctie slechter uit de verf en staan daardoor al snel in de schaduw van de auto.

Ook hier doet zich gelden dat als mensen eenmaal gewend zijn geraakt aan de auto, die daarmee een onderdeel is geworden van de levensstijl het lastig wordt om alternatieven serieus op te merken, je moet immers een goed verhaal hebben om je nieuwe keuze te onderbouwen.

Bovendien geldt dat mensen niet elke dag opnieuw een vervoerwijze kiezen, de bestaande keuze is eenmaal gemaakt en wordt daarna gedachteloos herhaald. Dit gewontegedrag bespaart de reiziger een hoop mentale energie, elke dag opnieuw keuzes maken is immers erg vermoeiend. Dat de reiziger daardoor ook interessante alternatieven bijkans over het hoofd ziet kan als "collateral damage" worden beschouwd.

## 2 Keuzeproces NS Winter Efteling vooraf en achteraf gemeten

### 2.1 De NS Winter Efteling is een unieke praktijk case

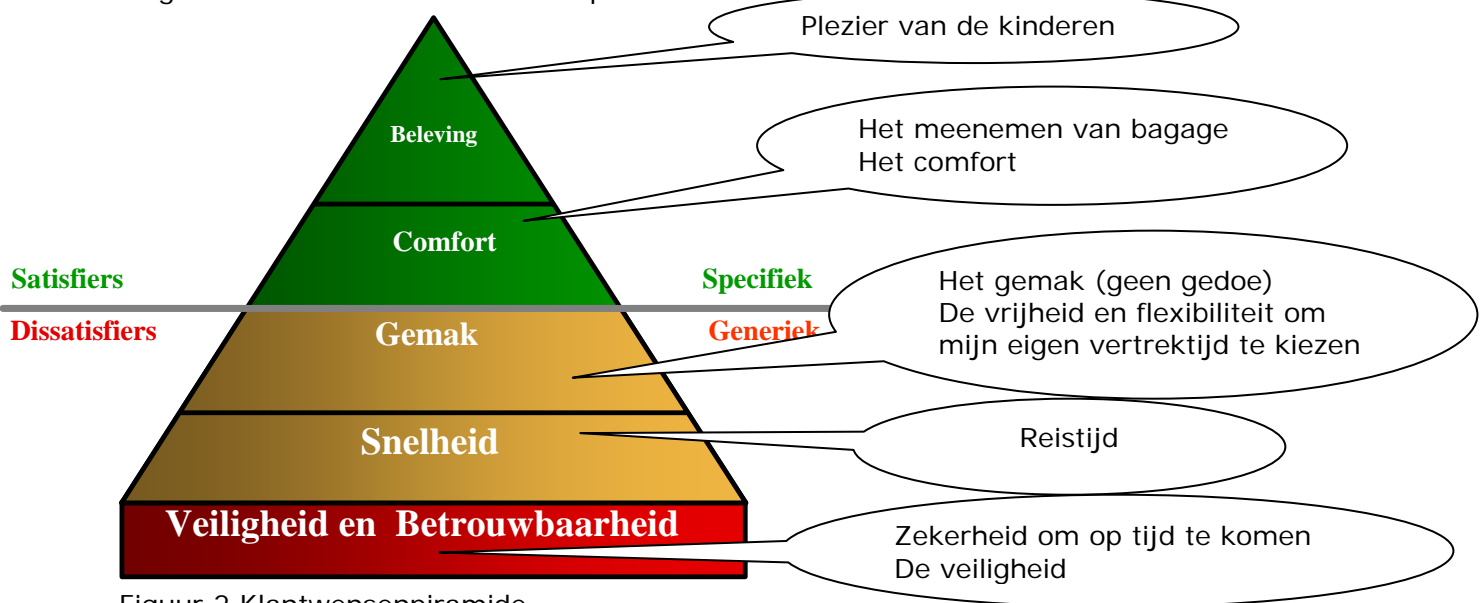
Om te verkennen hoe de keuze voor het OV of voor de auto in de praktijk uitvalt, hebben we gebruik kunnen maken van een unieke praktijkcase. Het betrof de keuze om met de auto of met het OV naar een recreatieve bestemming te reizen op een zaterdag of een zondag in februari. Het bijzondere van deze keuze situatie is dat de reizigers beschikken over een bovengemiddelde informatie over het treinproduct, een positieve instelling ten aanzien van de trein hebben en de verplaatsing met de trein en bus gratis konden maken.

### 2.2 De keuzecriteria voor OV zijn ideaal

Als aftrap van de nieuwe NS-organisatie hebben 7.500 NS-ers een uitnodiging gekregen om met familieleden, partners of vrienden één dag naar de Winter Efteling te gaan in twee weekenden van februari. Zo'n 28.000 mensen zijn hierop afgekomen met eigen vervoer of met de trein. Het natransport vanaf beide stations (Tilburg, Den Bosch) was door NS georganiseerd met gereedstaande bussen die in hoge frequentie naar de Efteling reden. Tijdens het tweede weekend is een enquête afgenomen bij ruim 600 bezoekers aan het einde van de dag, dus bij het verlaten van het park en bij aanvang van de terugreis. De trein en de bus waren gratis, evenals het parkeren bij de Efteling. Wel moesten de automobilisten zelf hun benzine betalen. De ligging van de Efteling betreft weliswaar een C-locatie (dicht bij de snelweg ver van het station), maar de keuzecriteria zijn ideaal voor het OV ten opzichte van de auto.

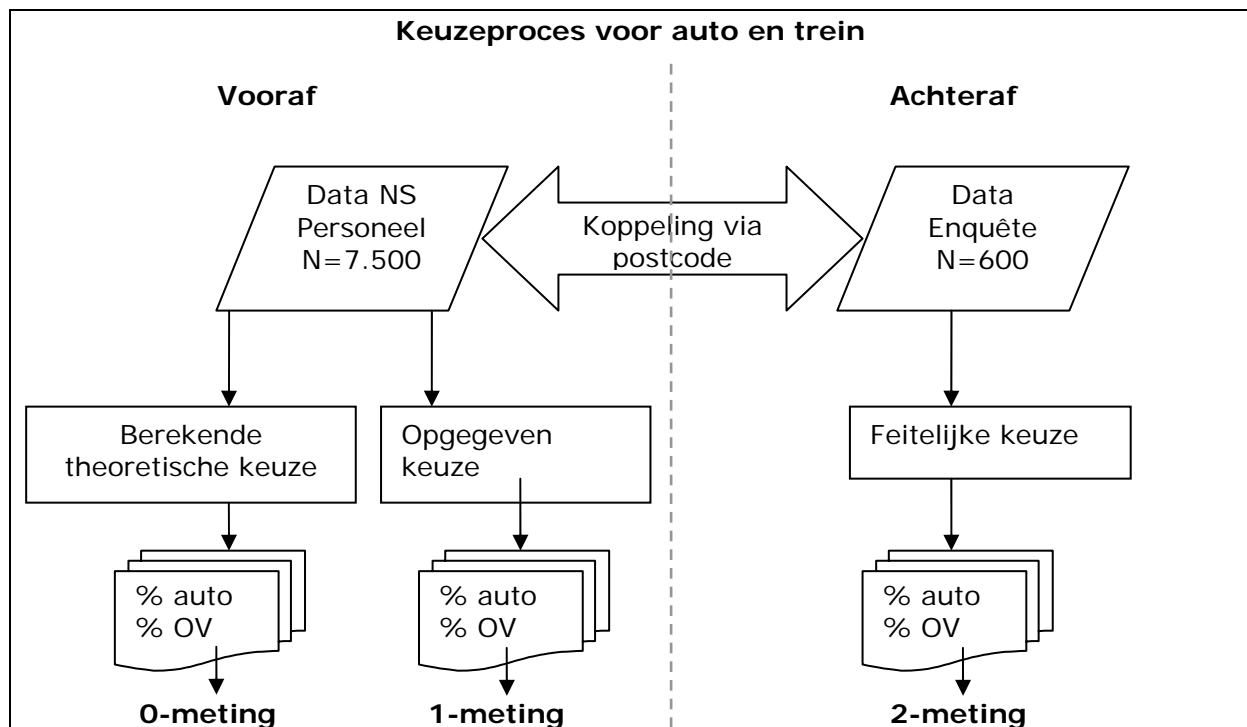
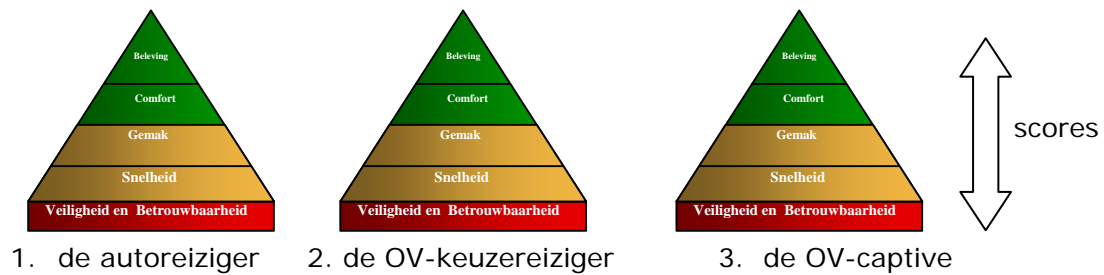
### 2.3 Klantwensen auto- en OV-reiziger van belang voor keuzeproces

Om de klantwensen van de auto en OV-reiziger goed met elkaar te kunnen vergelijken is er in de enquête bij de Efteling, zowel aan de autoreiziger als de OV-reiziger gevraagd naar het belang van kwaliteitsaspecten van deze reis. Deze kwaliteitsaspecten zijn als volgt in te delen in de klantwensenpiramide:



Figuur 2 Klantwensenpiramide

Naast deze aspecten is ook gevraagd naar het belang van de kosten voor deze reis. Tevens weten we uit de enquête welke OV-reiziger geen beschikking had over een auto, zodat we drie piramides kunnen maken met de scores per kwaliteitsaspect:



Figuur 3 Opzet onderzoek

- De 0-meting: dit betreft een berekening van de mobiliteitskeuze (de bereikbaarheidsscan) op basis van de herkomst postcodes van de NS-ers.
- De 1-meting is het databestand waarin de NS-er vooraf heeft aangegeven met welk vervoermiddel men komt.
- De 2-meting is de enquête waarin is aangegeven met welk vervoermiddel men naar de Efteling is gekomen: de werkelijke mobiliteitskeuze.

Deze drie metingen zijn in één bestand aan elkaar gekoppeld. Hieronder bespreken we de resultaten van deze drie invalshoeken.

### 3 Auto favoriet bij NS Winter Efteling

#### 3.1 De 0-meting theoretisch: aandeel OV is 64%

De bereikbaarheidsscan is in 2005 ontwikkeld voor NS Business Services. Dit is de afdeling die binnen NS verantwoordelijk is voor de verkoop van woon-werk abonnementen en de business card aan bedrijven. Deze scan is gevalideerd en berekent voor elke persoon of het OV (met de trein) wel of geen alternatief is op basis van reistijd OV en auto, afstand woon- en bestemmingslocatie en afstand tot station. We hebben de theoretische mobiliteitskeuze van alle NS-ers op basis van de bereikbaarheidsscan bepaald.

Voor **64%** van de NS-ers is het OV een alternatief. 36 % valt af omdat deze niet aan de criteria voldoen: de reistijd met OV is tenminste 2 keer langer dan met de auto of men woont in de buurt van de Efteling.

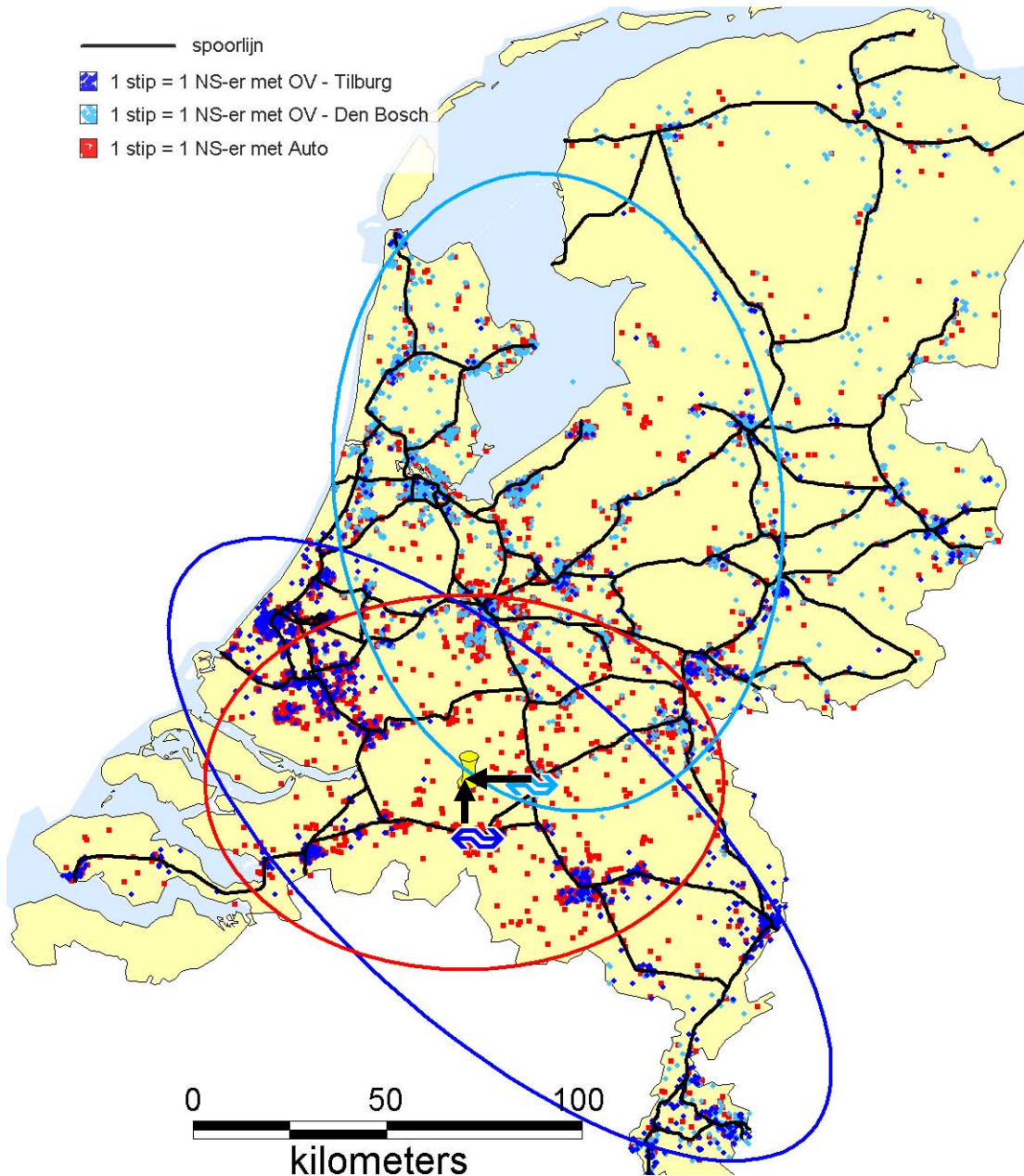
Winter Efteling Data output	Berekende theoretische keuze			totaal
	Auto	OV – Den Bosch	OV – Tilburg	
aantal NS-ers	2.636	4.012	761	7.409
aandeel van het totaal	36%	54%	10%	100%
aantal personen	9.953	14.982	2.800	27.735
woonafstand station	2,8	2,4	2,4	2,5
hemelsbrede afstand in km	42	99	76	76
treinafstand in km	49	116	98	90
auto-reistijd in minuten	46	89	75	72
OV-reistijd	105	170	146	144
aantal minuten vortransport		15	15	
aantal minuten natransport		30	20	
VF-waarde	2,4	1,9	2,0	2,1
snelheid OV in km/uur	24	35	31	30

Tabel 1 Resultaten 0-meting, berekende theoretische keuze

#### *Groot aandeel natransport reden om met auto te gaan*

De trein is van station tot station meestal sneller dan de auto. Maar door het voor- en natransport is de totale OV-reis vaak langzamer dan de autoreis. In dit geval is het aandeel natransporttijd groot voor de reizigers die op korte afstand van de Efteling wonen, waardoor men eerder kiest voor de auto. Daar staat tegenover dat de reiziger eerder voor het OV kiest, naarmate de totale reisafstand groter is, want het aandeel natransport weegt dan veel minder zwaar.

### 3.2 De 1-meting vooraf: aandeel OV naar 54%



Figuur 4 Herkomst NS-ers en mobiliteitskeuze vooraf

#### *OV-reizigers kiezen voor rechtstreekse treinverbinding*

Station Tilburg is vooral populair bij mensen die een rechtstreekse verbinding hebben: dit is de lijn Den Haag – Venlo. Op de lijn Zwolle – Arnhem – Roosendaal kiest men zowel voor Tilburg als Den Bosch als uitstapstation. Mensen uit het midden, noordwest en noordoosten van Nederland kiezen voornamelijk het rechtstreeks te bereiken station Den Bosch. Een rechtstreekse treinverbinding is sneller, betrouwbaarder, makkelijker en comfortabeler dan een reis met overstap(pen).



### Autoreizigers wonen dichterbij de Efteling

De autoreiziger komt uit het hele land naar de Efteling. Maar het merendeel van de autoreizigers komt uit een ruime kring van 60 km rondom de Efteling: Roosendaal – Rotterdam – Utrecht –Nijmegen – Eindhoven (zie rode cirkel en punten in figuur 4)

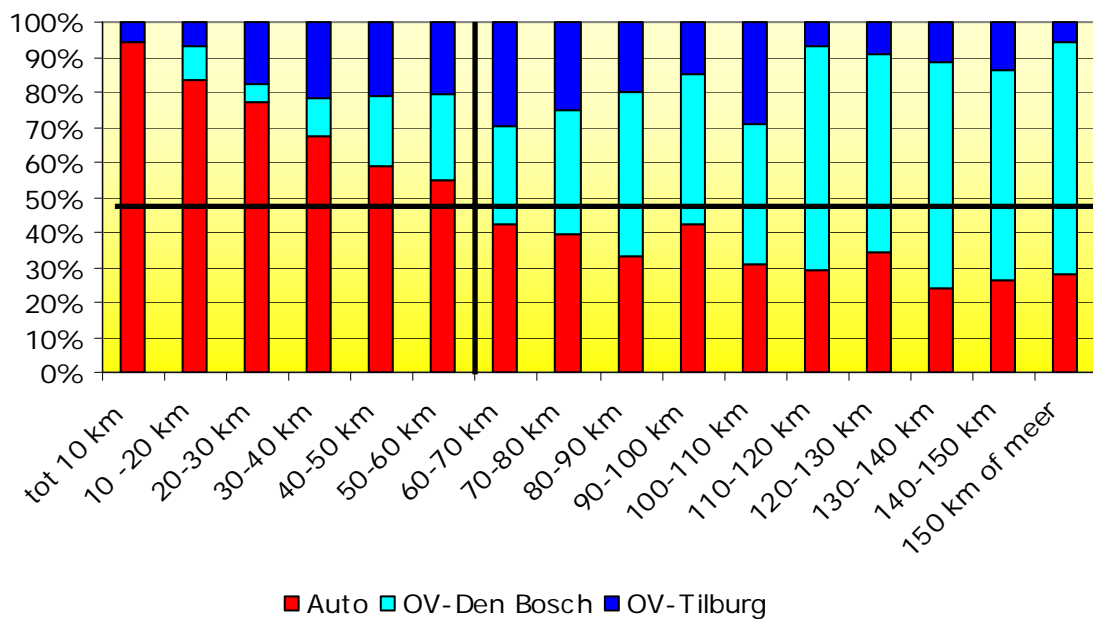
De gemiddelde afstand tot de Efteling is het laagst bij de autoreiziger. In de volgende tabel een overzicht van de statistieken per vooraf opgegeven mobiliteitskeuze.

Winter Efteling Data output	Vooraf opgegeven keuze auto-OV			Totaal
	Auto	OV- Den Bosch	OV- Tilburg	
aantal NS-ers	3.403	2.554	1.452	7.409
aandeel mobiliteit	46%	34%	20%	100%
aantal personen	13.217	9.222	5.296	27.735
gezelschapsgrootte	3,9	3,6	3,6	3,7
woonafstand station	2,8	2,3	2,3	2,5
aantal minuten vortransport	16	15	15	15
aantal minuten natransport		30	20	
VF-waarde	2,2	2,0	2,0	2,1
Auto-reistijd in minuten	64	85	69	72
hemelsbrede afstand in km	66	94	70	76

Tabel 2 Resultaten 1-meting, vooraf opgegeven mobiliteitskeuze

Het OV wordt door **54%** van de mensen gekozen als vervoermiddel. De autoreiziger woont gemiddeld 25% verder weg van het station dan de OV-reiziger. De gemiddelde gezelschapsgrootte is bij autoreizigers groter dan bij de OV-reiziger doordat de autoreiziger meer kinderen meeneemt.

Uit onderstaand figuur blijkt duidelijk dat de auto tot 60 km dominant is in de mobiliteitsmarkt naar de Efteling. Vanaf 60 km wordt de trein dominant in het vervoer naar de Efteling.



Figuur 5 Mobiliteitskeuze vooraf per afstandsklasse

### 3.4 De 2-meting feitelijke keuze: 43% kiest voor OV

Op het moment dat de bezoeker daadwerkelijk naar de Efteling afreist kiest 43% voor het OV. Het merendeel van de OV-reizigers – de OV-captives - heeft geen keuze want ze hebben niet de beschikking over een auto. Het aandeel van de OV-reizigers wordt wel groter naarmate men verder van de bestemming af woont.

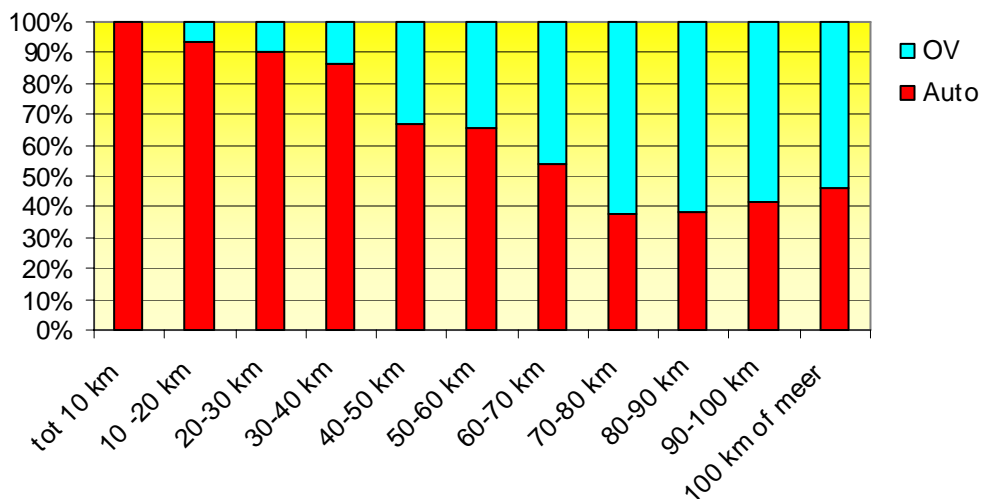
De autoreizigers wonen verder van het station dan de OV-reizigers, maar ze wonen wel dichterbij de Efteling. De reisafstand van de OV-reiziger is circa 20 km verder.

resultaten 2-meting	de autoreiziger	de OV-keuzereiziger	de OV-captive
Aantal NS-ers (aandeel)	353 (57%)	98 (16%)	170 (27%)
Gezelschapsgrootte	4	3,6	3,6
Aandeel kinderen (<12jr)	22%	21%	17%
Aandeel kinderen (0-3jr)	5%	3%	2%
Afstand tot station	2,7 km	2,1 km	2,2 km
VF-waarde	2,2	2	2
Hemelsbrede afstand	65 km	82 km	87 km

Tabel 3 resultaten 2-meting naar reizigersgroep

Het gemakaspect speelt bij de autoreiziger een grotere rol dan bij de OV-reiziger. Geen gedoe met overstappen en kinderwagens bijvoorbeeld. De autoreiziger neemt in verhouding tweemaal zoveel baby's mee dan de OV-reiziger. De auto is blijkbaar handig om bagage/kinderwagens mee te nemen.

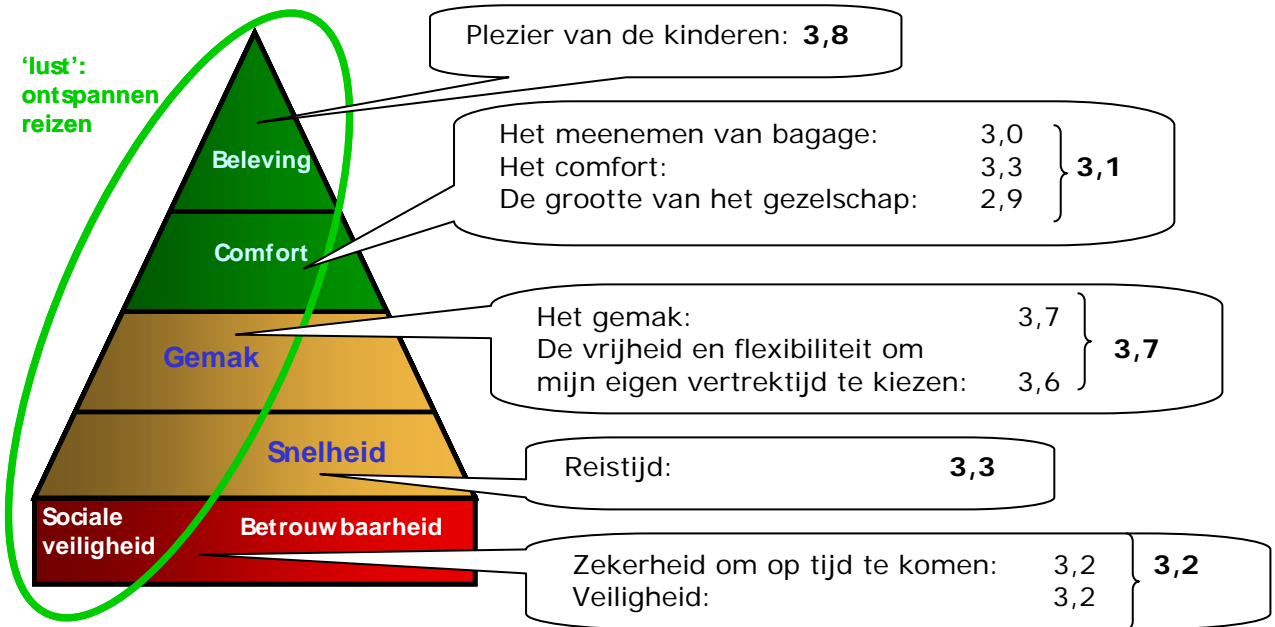
Tot 70 km ligt het aandeel OV op gemiddeld 30%, vanaf 70 km stijgt het OV-aandeel naar gemiddeld 60%



Figuur 6 Feitelijke keuze: aandeel OV- en auto naar afstandsklasse

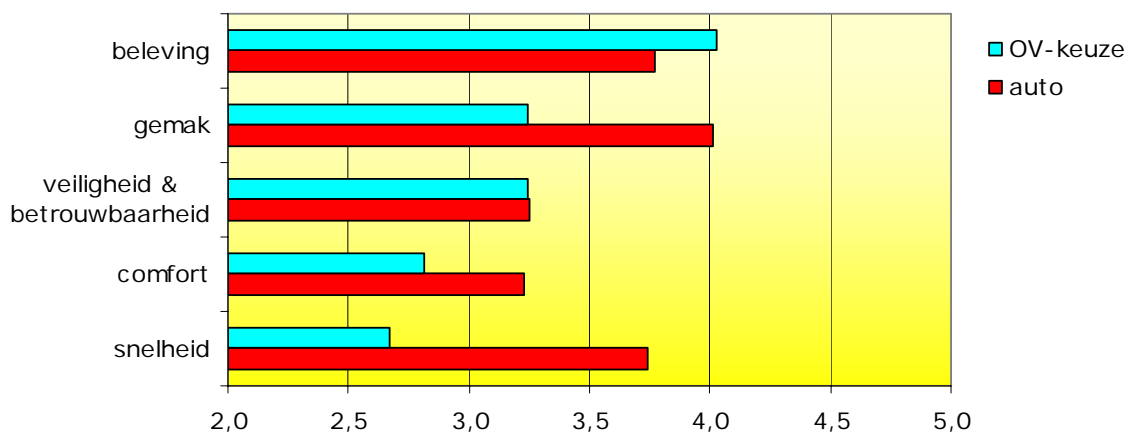
### 3.5 Feitelijke keuze voor auto bepaald door gemak en snelheid

Het motief om naar de Efteling te gaan is van recreatieve aard. Reizigers ervaren voor vrijetijdsreizen minder tijdsdruk. In de enquête hebben we gevraagd naar de belangrijkheid van bepaalde reisaspecten (van 1 helemaal niet belangrijk t/m 5 heel erg belangrijk). Hoe hoger de score hoe belangrijker het aspect voor deze reis. De klantwensen piramide met bijbehorende scores ziet er dan als volgt uit voor alle respondenten:



Figuur 7 Belang van de kwaliteitsaspecten (5 puntsschaal)

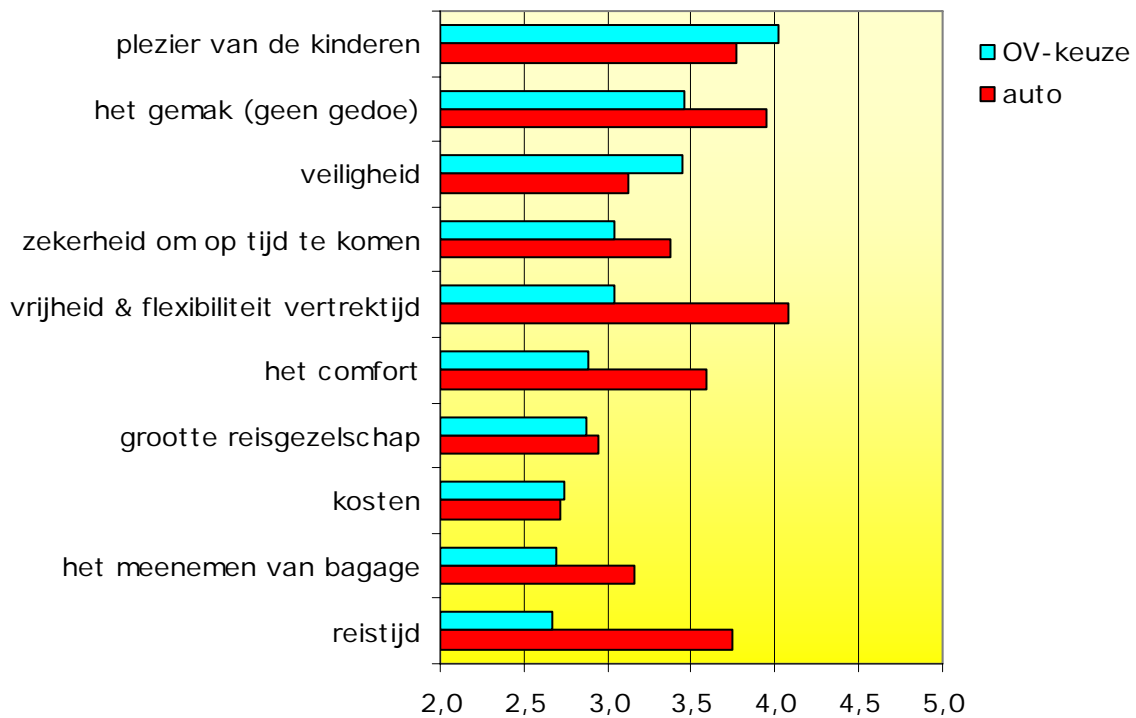
Het verschil tussen de klantwensen van de OV keuze- en captivereiziger is niet significant. We richten ons vervolgens op de OV-keuzereiziger, omdat deze een weloverwogen keuze heeft kunnen maken tussen auto en OV. De scores per kwaliteitsaspect van de piramide ziet er als volgt uit voor de autoreiziger en OV-keuzereiziger:



Figuur 8 Scores kwaliteitsaspecten piramide auto- en OV-keuzereiziger

Beleving scoort bij de OV-reiziger hoger dan bij de autoreiziger. De auto differentieert vooral op de kwaliteiten gemak, comfort en snelheid. Veiligheid en betrouwbaarheid zijn voor beide modaliteiten even belangrijk.

### 3.6 Feitelijke keuze voor OV bepaald door plezier kinderen



Figuur 9 scores kwaliteitsaspecten autoreiziger en OV-keuzereiziger

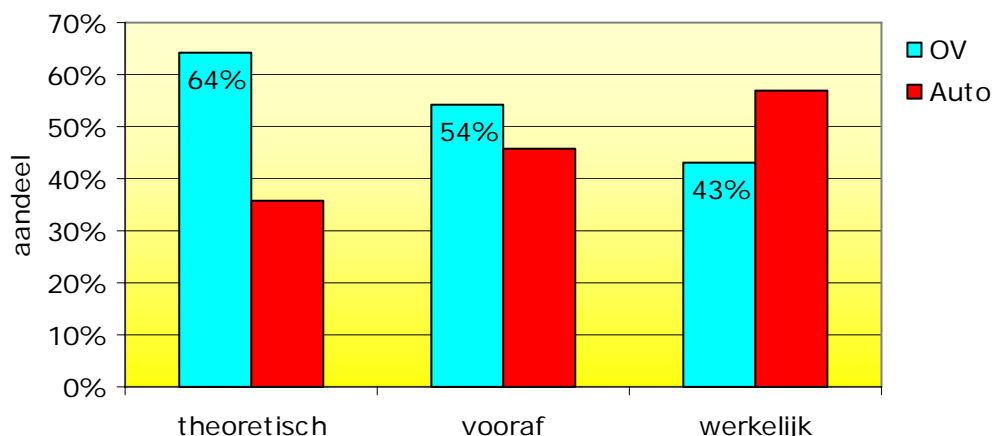
Het *plezier van de kinderen* is een belangrijk aspect voor de keuze van het OV als vervoermiddel: bij de OV-reizigers staat deze boven aan. Bij de auto komt deze op de derde plaats, maar is even belangrijk als voor de OV-reiziger.

De autoreiziger hecht veel meer waarde aan *vrijheid, flexibiliteit en gemak* dan de OV-reiziger. *Reistijd* is voor de autoreiziger ook veel belangrijker dan bij de OV-reizigers en scoort een punt hoger. *Kosten* is het minst belangrijke aspect voor de autoreiziger. Terwijl dit de enige mensen zijn die kosten maken. Bij de OV-reizigers zijn de *kosten* ook niet belangrijk en is *reistijd* bij de OV-reiziger het minst belangrijke aspect.

Veiligheid speelt vooral bij de OV-reiziger een belangrijke rol in de keuze van het vervoermiddel in tegenstelling tot de autoreiziger. Gemak is ook voor OV-reiziger een belangrijk aspect, hoewel die lager scoort als de autoreiziger staat ie ook bij de OV-reiziger op de tweede plaats.

Zowel bij de autoreiziger als de OV-reiziger speelt de grootte van het gezelschap en het meenemen van bagage geen grote rol.

### 3.7 Minder mensen kiezen OV dan vooraf gedacht



Figuur 10 Mobiliteitskeuze per meetmoment

Uiteindelijk kiezen de mensen minder vaak voor het OV dan men van tevoren denkt te gaan doen. Uit de koppeling van de enquête en het databestand blijkt dat in totaal 16% van de bezoekers een andere keuze heeft gemaakt dan ze vooraf hebben aangegeven, waarvan er 12% van OV naar de auto is overgestapt.

Vervoerskeuze vooraf	werkelijke vervoerskeuze	
	Auto	OV (trein/bus)
Auto	45%	4%
OV (trein/bus)	12%	39%

Tabel 4 Matrix vervoerskeuze vooraf vs werkelijk

Hieruit zijn vier groepen te halen:

1. Auto-auto → keuze vooraf en keuze werkelijk is de auto (45%)
2. OV-OV → keuze vooraf en keuze werkelijk is OV (39%)
3. OV-auto → keuze vooraf is OV en keuze werkelijk is auto (12%)
4. Auto-OV → keuze vooraf is auto en keuze werkelijk is OV (4%)

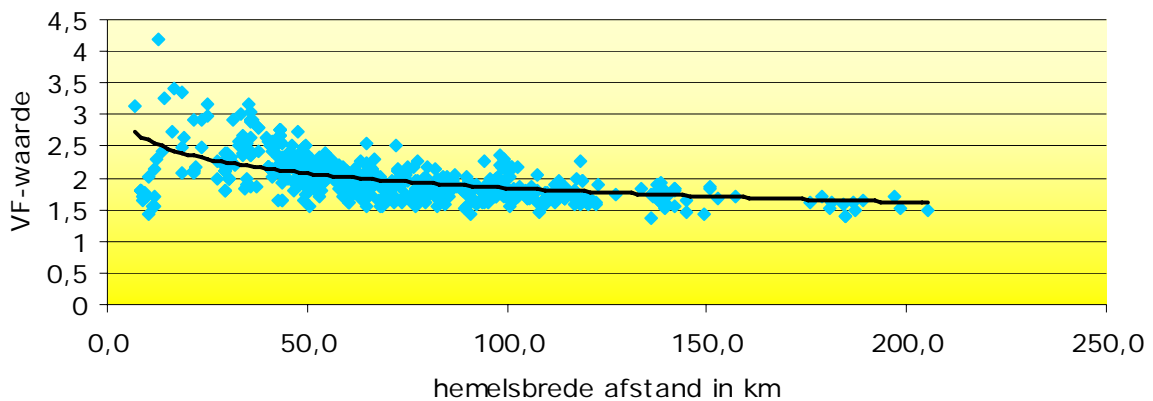
De keuze OV-autoreiziger kiest op basis van vrijheid en gemak. De reiziger die switcht van auto naar OV vindt plezier v/d kinderen en het kostenaspect belangrijk.

keuzegroep	auto	OV	1. Auto -auto	2. OV- OV	3. OV- auto	4. Auto- OV
vrijheid	4,1	3,0	4,1	3,0	4,0	2,9
gemak	4,0	3,4	4,0	3,4	3,9	3,3
plezier v/d kinderen	3,7	3,8	3,8	3,8	3,6	4,1
reistijd	3,7	2,6	3,8	2,6	3,4	2,5
comfort	3,6	3,0	3,6	3,0	3,6	2,8
zekerheid	3,4	3,0	3,4	3,1	3,4	2,5
veiligheid	3,1	3,3	3,1	3,3	3,1	3,2
bagage	3,1	2,8	3,1	2,8	3,1	2,4
gezelschapsgrootte	2,9	2,8	2,9	2,8	3,1	2,7
kosten	2,7	2,9	2,7	2,8	2,7	3,5
aantal	353	264	280	238	73	26

Tabel 5 Scores kwaliteitsaspecten per groep

### 3.8 Meer OV-reizigers bij VF-waarde lager dan 2

De theorie van de verplaatsingstijd factor (VF) gaat uit van een verhouding tussen reistijd met het openbaar vervoer (OV-reistijd) en reistijd met de auto (autoreistijd), ook wel de VF-waarde genoemd. Wanneer de OV-reistijd meer dan tweekeer zo lang wordt dan de autoreistijd kiest het merendeel voor de auto. Dit geldt alleen voor de keuze-reiziger en niet voor de captive-reiziger. De captive-reiziger heeft geen beschikking over een auto voor deze reis. Deze case kunnen we gebruiken om deze theorie te toetsen. Uit de figuur 11 blijkt dat het treinaandeel toeneemt onder een VF-waarde van 2.



Figuur 11 VF-waarde van woonadres NS-ers naar Efteling

Tot circa 70 kilometer is de reistijd met het OV meer dan tweemaal zo hoog dan de autoreistijd in het weekend zonder files. Vanaf 70 kilometer ligt de gemiddelde VF-waarde onder de 2 en stijgt het aandeel OV naar gemiddeld 60% (zie figuur 6).

### 3.9 Maximale marktaandeel OV op een C-locatie naar 43%

De motivatie om voor het OV te kiezen naar een bestemming als de Efteling dat ligt op een C-locatie zijn voor NS-ers gunstig:

- Men kent het treinproduct;
- Het openbaar vervoer is gratis;
- Natransport is geregeld (bussen vanaf station);

Maatschappelijk kunnen: er is verplaatsingsmogelijkheid met OV naar de Efteling naar tijd, middelen en infrastructuur.

Persoonlijk kunnen: Gemak en beschikbaarheid auto bepalen keuze OV

Willen: de klantwensen plezier van de kinderen, gemak en veiligheid bepaald de keuze voor het OV

- Uiteindelijk kiest 43% van de NS-ers voor het OV
  - 27% heeft geen keuze want heeft geen auto
  - 16% heeft een keuze tussen auto en OV

#### **4. Grens tussen OV en auto aan het vervagen**

##### **Geld:**

De kosten spelen nauwelijks een rol in de vervoerwijzekeuze. Zowel bij het OV- als de autokeuzereiziger spelen de kosten geen rol in het keuzeprocess.

##### **Moeite:**

De autoreiziger kiest duidelijk voor gemak (geen gedoe overstappen OV) en vrijheid (eigen vertrektijd). Zij wonen ook verder van het station dan de OV-reizigers. De OV-keuzereizigers kiest voor plezier van de kinderen en gemak (geen gedoe parkeren, weg zoeken). Een groot deel van de OV-reizigers heeft geen keuze.

##### **Tijd:**

Reistijd (snelheid) is voor de autoreiziger veel belangrijker dan de OV-reiziger. Op de kortere afstanden tot 60 kilometer is de verhouding OV- en autoreistijd veel gunstiger voor de auto. Naarmate de afstand tot de Efteling hoger wordt dan heeft het OV een gunstigere reistijd dan op de kortere afstanden. Dit komt ook door de C-locatie van de Efteling waardoor je een lange natransporttijd vanaf het station hebt.

##### **Klantwensen en de overgang van OV naar auto:**

Gemak (geen gedoe) en plezier van de kinderen zijn voor zowel auto- als OV-reizigers belangrijke aspecten die bepalend zijn voor hun keuze. Vrijheid en flexibiliteit is de belangrijkste reden om te switchen van OV naar auto. Plezier van de kinderen om van auto naar OV te switchen. In totaal hebben 16% van de mensen een andere keuze gemaakt dan ze vooraf dachten te doen.

De maximale markt voor het sociaal-recreatief vervoer met het OV naar een C-locatie is 43%, mits het vervoer gratis is en het natransport van het station naar C-locatie goed is geregeld.

#### **Literatuur**

- Vlek, C., W. Jager & L. Steg (1997) "Modellen en strategieën voor gedragsverandering ter vermindering van collectieve risico's. Nederlands tijdschrift voor de psychologie, Vol. 52 p. 174-191.
- NS Winter Efteling 2007. Mobiliteitskeuze trein of auto met een motief sociaal-recreatief naar een C-locatie. Mobiliteitsonderzoek onder NS personeel. 3-4 en 10-11 februari. Interne rapportage.