

## **Vrijtijdsvoorzieningen in de stationsomgeving**

Tim van de Kruijs  
Nederlandse Spoorwegen  
tim.vandekruijs@ns.nl

Carmen Leutscher  
Nederlandse Spoorwegen  
carmen.leutscher@ns.nl

Mark van Hagen  
Nederlandse Spoorwegen  
mark.vanhagen@ns.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

## **Samenvatting**

### *Vrijtijdsvoorzieningen in de stationsomgeving*

Er is verbazingwekkend weinig aandacht voor de vrijetijds mobiliteit in onderzoek. En dat terwijl vrije tijd de grootste vervoersmassa betreft. Slechts een klein deel van deze vervoersmassa gebruikt het openbaar vervoer. NS heeft echter de laatste jaren gemerkt dat het lijkt alsof voorzieningen vaker gepland en gebouwd worden in de stationsomgeving en wil graag inzicht krijgen in de relatie tussen locatiekeuze van voorzieningen en stations. Daarnaast is zij geïnteresseerd in het aandeel bezoekers van voorzieningen op stationslocaties dat per trein komt, mede omdat vrijetijds mobiliteit vaak in de daluren plaatsvindt.

De relatie tussen locatiekeuze van voorzieningen en stations is onderzocht met behulp van interviews met deskundigen van voorzieningen en academische experts. Het aandeel treinreizigers is onderzocht met een bezoekersenquête bij meerdere voorzieningen op stationslocaties in Twente en de Randstad. De bezoekers zijn ook gevraagd naar het belang van het station en redenen voor hun vervoerwijze keus.

Uit de interviews is gebleken dat de aanwezigheid van een station een grote rol speelt in locatiekeuze, maar niet van doorslaggevend belang is. Andere factoren zoals grondprijs, voldoende bezoekers uit de omgeving en algemene bereikbaarheid zijn belangrijker. Het aandeel treinreizigers wat naar voorzieningen op stationslocaties komt is gemiddeld zeer hoog: 23%. Er zit hierbij wel verschil tussen de voorzieningen onderling. Een voorziening met een nationaal verzorgingsgebied trekt meer treinreizigers dan een voorziening met een regionaal of lokaal verzorgingsgebied. Culturele voorzieningen hebben ook een hoog aandeel treinreizigers. Het belang van een stationslocatie wordt door de bezoekers onderstreept: 52% van de treinreizigers overweegt niet meer te komen als er geen station bij de voorziening had gelegen.

Deze resultaten bieden kansen voor NS. In de daluren is er nog restcapaciteit, wat door bezoekers van voorzieningen gevuld kan worden. Dit kan worden bereikt door het assortiment van de Spoordeelwinkel uit te breiden, latere treinen af te stemmen met grote voorzieningen of een groepsticket opnieuw te introduceren.

## 1. Inleiding

Een groot deel van het Nederlandse vervoer is gericht op vrijetijdsmobiliteit: 38 procent van het aantal ritten en 44 procent van het aantal kilometers valt er aan toe te delen. (Harms, 2008) Opmerkelijk is dat juist veel onderzoek wordt gedaan naar woon-werk verkeer en studentenverkeer, verkeer wat last heeft van congestie of onderhoudswerkzaamheden. Er is verbazingwekkend weinig aandacht voor de vrijetijdsmobiliteit. En dat terwijl vrije tijd niet alleen de grootste vervoersmassa betreft, maar ook een steeds grotere rol speelt in de Nederlandse maatschappij. Sinds de jaren tachtig is het bedrag wat uitgegeven wordt aan vrije tijd toegenomen met een derde. (NVM, 2009) Nederlanders hebben de laatste jaren wel minder tijd te besteden aan vrije tijd, dit zorgt ervoor dat de vrije tijd intensiever wordt gebruikt. (NVM, 2009)

De vrije tijd wordt vaak gespendeerd bij vrienden en familie of aan sporten. Een klein deel van de tijd wordt besteed in voorzieningen die speciaal gericht zijn op de vrije tijd, bijvoorbeeld: theaters, bioscopen, attractieparken of musea. (NBTC-NIPO, 2012) Soms worden deze nieuwe voorzieningen ook gebouwd in de omgeving van een station. NS heeft de laatste jaren gemerkt dat het lijkt alsof deze voorzieningen vaker gepland en gebouwd worden in de stationsomgeving en vraagt zich af of dit een trend is en of zij hier op in kan spelen. De vraag is ook of voorzieningen bewust kiezen voor een stationslocatie. Hoewel er veel onderzoek is naar factoren van invloed op locatiekeuze van bedrijven en industrieën, geldt dit niet voor vrije tijd voorzieningen.

Vrijetijdsmobiliteit vindt voornamelijk plaats in de daluren. NS is mede daarom geïnteresseerd in de bijdrage die voorzieningen kunnen leveren aan haar treinproduct en welke soort voorziening het beste in de stationsomgeving past. In samenwerking met de Universiteit Twente is er daarom onderzoek gedaan naar de locatiekeuze van voorzieningen en het treingebruik van bezoekers van verschillende type voorzieningen in de stationsomgeving. Het volgende onderzoeksdoel was het uitgangspunt:

*Inzicht krijgen in de relatie tussen locatiekeuze van voorzieningen en stations en in het aandeel bezoekers van voorzieningen op stationslocaties dat per trein komt.*

Voor zover wij weten is er nog geen onderzoek gedaan naar de relatie van voorzieningen met de stationsomgeving en wat dit betekent voor de modaliteitskeuze van bezoekers.

## 2. Methode

Voor het achterhalen van de locatiekeuze van voorzieningen zijn deskundigen van een drietal grote voorzieningen geïnterviewd: Stage Entertainment (exploitant van het Beatrixtheater in Utrecht en het Circustheater in Scheveningen), Wolff Bioscopen en poppodium Doornroosje. Daarnaast zijn nog zeven academische experts op het gebied van vrije tijd, mobiliteit en sociale geografie geïnterviewd. Deze mensen zijn uitgekozen op basis van hun werkveld, gepubliceerde papers en aanbevelingen.

Of er meer voorzieningen in de buurt van stations zijn gebouwd en gepland is onderzocht met behulp de gemiddelde afstand tot voorzieningen van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2013). Een afname van gemiddelde afstand tot een specifiek type voorziening kan aangeven of er een nieuwe voorziening is bijgekomen. Vervolgens is gekeken of deze voorziening zich in de stationsomgeving bevindt. De database is per jaar op gemeente niveau gedetailleerd.

Het percentage bezoekers van voorzieningen wat met de trein komt is onderzocht met een bezoekersenquête. In deze bezoekersenquête is ook gevraagd naar redenen voor de modaliteitskeuze, persoonskenmerken en de bereikbaarheid van de voorziening. Vragen uit de enquête waren gericht op de modaliteitskeuze, bereikbaarheid van de voorziening en persoonskenmerken. Naast de bezoekersenquête is er ook nog een reizigersdata van NS. Met de reizigersdata is gekeken of er een toename van reizigers met een vrijetijdsmotief heeft plaatsgevonden.

## 2.1 Procedure

Bij deskundigen en experts op het gebied van vrijetijdsvoorzieningen zijn semigestructureerde interviews afgenomen. De deskundigen en experts wisten van tevoren welke onderwerpen behandeld zouden worden in het interview, maar hadden de vrijheid om relevante elementen toe te voegen. De belangrijkste onderwerpen waren: factoren van invloed op de locatiekeuze van een voorziening, het belang van een stationslocatie en de modaliteitskeuze van bezoekers.

Bezoekersenchêtes zijn gehouden bij verschillende typen voorzieningen in Twente en in de Randstad. De focus op Twente is een gevolg van een combinatie met een vak aan de Universiteit Twente, hierdoor was het mogelijk om studenten in te zetten om de bezoekersenchêtes af te nemen. De voorzieningen zelf zijn gekozen op basis van hun locatie bij een station, waarbij de grens ligt op 1 kilometer loopafstand. Naast de data die studenten bij de voorzieningen in Twente hebben verzameld, hebben wij zelf nog bezoekersenchêtes afgenomen bij enkele nationaal functionerende voorzieningen in de Randstad. NS had deze voorzieningen aangedragen aangezien ze benieuwd is naar het treingebruik van bezoekers. Voor iedere voorziening is in tabel 1 de stationslocatie, haar verzorgingsgebied en het aantal respondenten wat aan de enquête heeft meegedaan weergegeven. Het totaal aantal respondenten was 808.

Naam	Type	Verzorgingsgebied	Stationslocatie	# respondenten
Rabothheater	Theater	Lokaal	Hengelo	78
Cinestar	Bioscoop	Regionaal	Enschede Drienerlo	80
Bioscoop Hengelo	Bioscoop	Regionaal	Hengelo	76
Grolsch Veste	Attractie	Regionaal	Enschede Drienerlo	40
Metropool	Poppodium	Regionaal	Hengelo	51
Atak	Poppodium	Regionaal	Enschede	50
Twente Museum	Museum	Nationaal	Enschede	72
Beatrix theater	Theater	Nationaal	Utrecht	95
Pathé Arena	Bioscoop	Nationaal	Amsterdam Bijlmer Arena	146
Heineken Music Hall	Poppodium	Nationaal	Amsterdam Bijlmer Arena	120

Tabel 1. Voorzieningen geselecteerd voor de bezoekersenquête

### 3. Resultaten

#### 3.1 Locatiekeuze van voorzieningen

Deskundigen van voorzieningen geven aan dat als zij een nieuwe voorziening mogen bouwen, een stationslocatie heel hoog op hun lijstje staat. In vergelijking met een aantal jaar geleden is een stationslocatie belangrijker voor hen geworden. Het is voor hen echter niet de hoofdzaak om zich ergens te vestigen. Andere factoren zoals: voldoende bezoekers uit de omgeving, (grond)prijs en algemene bereikbaarheid zijn van veel groter belang. Er wordt bijna altijd gezocht naar de optimale mix tussen mobiliteit (bereikbaarheid), uitstraling en prijs (locatie). Of er de laatste jaren meer voorzieningen in stationsomgevingen bij waren gekomen konden zij niet zeggen. Hiervoor zijn de databases geraadpleegd.

#### 3.2 Trend in planning of vestiging voorzieningen

Gemiddeld genomen neemt de afstand van inwoners van Nederland tot de dichtstbijzijnde bioscoop, theater, bibliotheek of andere voorziening af (tabel 2), maar dit betekent niet meteen dat er ook meer voorzieningen bij zijn gekomen. Re-urbanisatie of een bevolking die langer in de steden blijft wonen lijkt ook een oorzaak te zijn voor de afgenomen afstand.

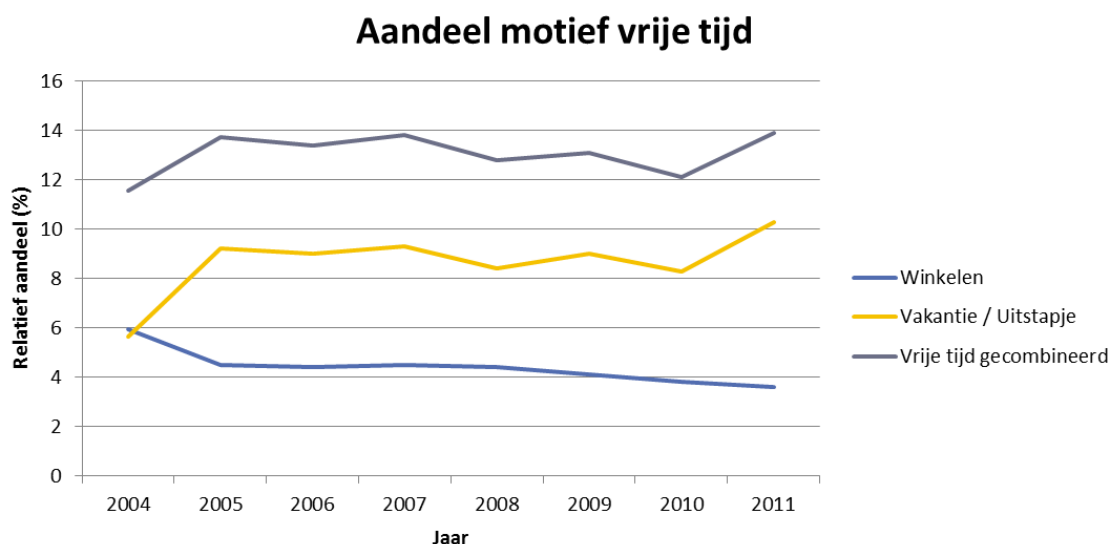
De vestigingen van nieuwe voorzieningen laten ook geen trend zien waarbij zij zich vaker in de buurt van een station vestigen (tabel 2). Poppodia en bioscopen en bibliotheken zijn wel vaak nieuw gevestigd in de buurt van een station. Van de top 50 voorzieningen qua bezoekersaantallen liggen er maar zes in de buurt van een station. Voorbeelden van deze voorzieningen zijn: Diergaarde Blijdorp, NEMO en het spoorwegmuseum met een eigen station. (NBTC, 2013) De meeste voorzieningen zijn dan ook al decennia lang gevestigd op dezelfde plek.

Voorzieningen	Gem. afstand inwoners tot voorziening (km)							Nieuwe voorzieningen			
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Bij station	Elders	Percentage	Af- of toename
Bibliotheek	1,7	1,7	1,7	1,7			1,8	7	26	21%	-202
IJsbaan			18,5	18,5	18,3	18,0	18,2	1	1	50%	+1
Zwembad			3,9	3,9	3,6	3,6		1	17	6%	-56
Museum	3,6	3,5		3,5				1	43	2%	+35
Toneel	5,4					5,3		2	10	17%	+12
Poppodium	26,0					25,7		3	3	50%	-17
Bioscoop			6,9	6,9	6,8	6,7		5	3	63%	+11
Sauna / spa			8,9	8,7	8,6	8,3		1	21	5%	+40
Attractie			9,5	9,2	8,6	8,2		1	23	4%	-

Tabel 2. Gemiddelde afstand van inwoners tot de dichtstbijzijnde voorziening, nieuwe voorzieningen gebouwd sinds 2006.  
Bron: CBS Statline, nabijheid voorzieningen

### Perspectief van de treinreiziger

Het totaal aantal treinreizen gemaakt bij NS is gestegen van 316 miljoen in 2004 tot 366 miljoen in 2011. (NS) Uit data van NS blijkt dat het aandeel reizigers met vrije tijd motief gedurende deze periode redelijk stabiel blijft (figuur 1). Het aandeel vrijetijd reizen zoals weergegeven in de figuur bestaat uit reizen met als doel een dagje uit of (fun)shoppen. Vanuit reizigersperspectief gezien is er geen reden om aan te nemen dat er meer voorzieningen bij stations zijn gebouwd.



Figuur 1. Aandeel treinreizigers met een vrije tijd reismotief (NS, 2013)

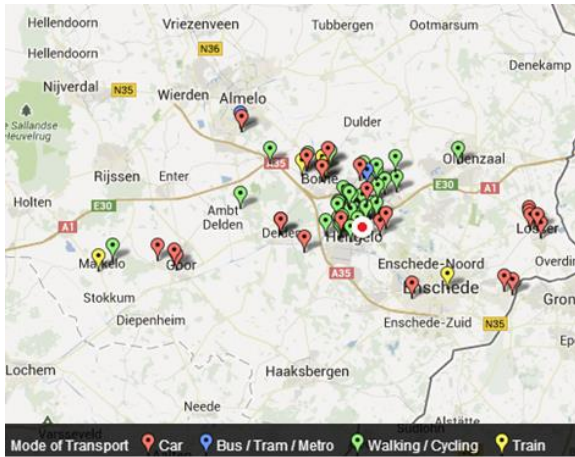
### 3.3 Bezoekersenquête

#### Bezoekers van vrijetijdsvoorzieningen

De bezoekersenquête laat zien dat gemiddeld 23 % van de bezoekers van de onderzochte voorzieningen voor de trein kiest. Dit is een hoog percentage, maar te verklaren aangezien de voorzieningen dicht bij goed bediende stations liggen. Doorgaans is het openbaar vervoer maar verantwoordelijk voor 3% van de vrije tijd verplaatsingen. (Harms, 2006). Voorzieningen in de buurt van een station profiteren dus enorm van de aanwezigheid van een station. Per type voorziening verschilt het treingebruik ook. De verschillen onderling zijn te verklaren door het type voorstelling of programmering en de locatie in Nederland. Een duidelijk verband is ook te zien in het verzorgingsgebied. Zodra mensen van verder naar de voorziening komen, zijn zij meer geneigd om de trein te nemen (tabel 3). Dit is goed te zien in de kaarten op de volgende pagina, waarbij het verzorgingsgebied van de bioscopen Cinema Hengelo en Pathé Arena vergeleken worden. (figuur 2).

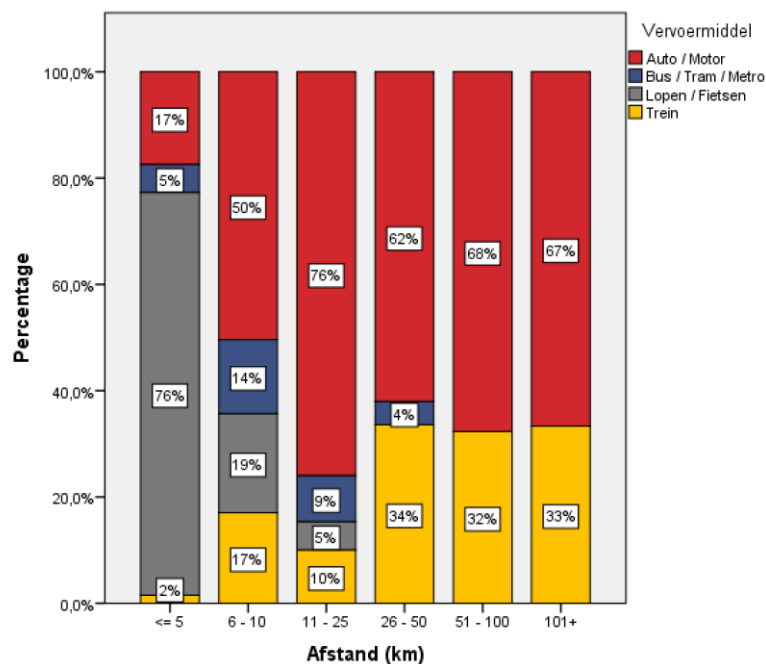
Aandeel treinreizigers	Poppodium	Theater	Bioscoop	Attractie	Museum	Totaal
Nationaal	26 %	37 %	19 %	-	18 %	29 %
Regionaal	27 %	6 %	9 %	20 %	-	17 %
Lokaal	-	-	10 %	-	-	10 %
Totaal	26 %	25 %	14 %	20 %	18 %	23 %

Tabel 3. Aandeel bezoekers van onderzochte voorzieningen wat met de trein is gekomen.



Figuur 2. Overzichtskaart van herkomst bezoekers van Cinema Hengelo (boven) en Pathé Arena (rechts). De vervoerwijze is per kleur weergegeven: rood: auto, blauw: bus / tram / metro, groen: lopen / fietsen en geel: trein.

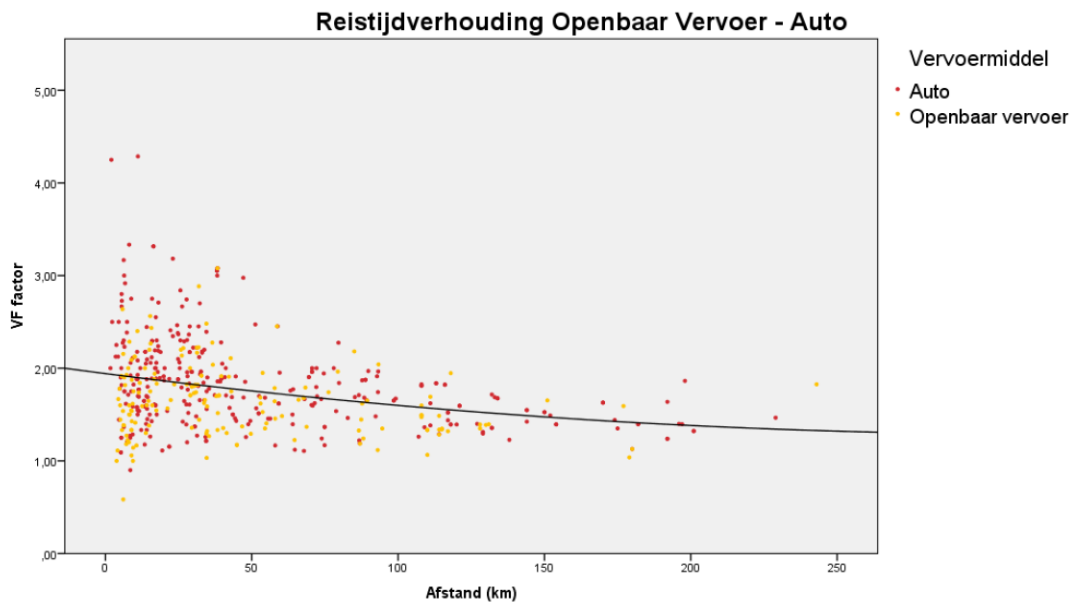
De afstand tot de voorziening blijkt een goede indicator te zijn voor de keuze van het vervoermiddel (figuur 3). Op de korte afstand (< 10 km) wordt er veel gewandeld en gefietst, terwijl op de langere afstanden (> 25 km) alleen nog de auto en de trein worden gekozen. Op de lange afstand ligt het aandeel trein zelfs op een derde. Dit is een hoog aandeel in vergelijking met voorzieningen die niet in de buurt van een station liggen. Volgens Limtanakool en Dijst zou dit percentage eerder rond de 20% moeten liggen. (Limtanakool & Dijst, 2006) Experts en deskundigen gaven in interviews aan dat een station niet doorslaggevend is in de locatiekeuze voor voorzieningen, maar blijktbaar is het voor bezoekers van voorzieningen met een nationaal verzorgingsgebied belangrijker dan gedacht dat zij gemakkelijk met de trein naar de voorziening kunnen komen.



Figuur 3. Vervoerwijze keus per afstandsklasse. n = 808, minstens 100 respondenten per klasse.

### Verplaatsingstijdfactor

Om meer inzicht te krijgen in hoe afstand en bijbehorende reistijd bepaalt of bezoekers voor het openbaar vervoer of de auto kiezen is er gebruik gemaakt van de verplaatsingstijd factor. (Heuvel & Goeverden, 1993) Op de korte afstand is het verschil tussen de reistijd van het openbaar vervoer en de auto zeer variabel, op de langere afstand neemt dit af tot een factor 1,5 (figuur 4). Onder de lijn ziet men meer bezoekers die voor het openbaar vervoer kiezen, terwijl boven de lijn meer autogebruikers zijn te vinden. Dit is logisch, aangezien een hogere factor een groter verschil in reistijd betekent. De gemiddelde vf waarde voor een bezoeker van een voorziening met het openbaar vervoer is 1.65, voor een bezoeker die met de auto komt is het 1.83. Hoewel de verschillen in gemiddelden klein zijn, zien we dat automobilisten op basis van snelheid (terecht) voor de auto kiezen.



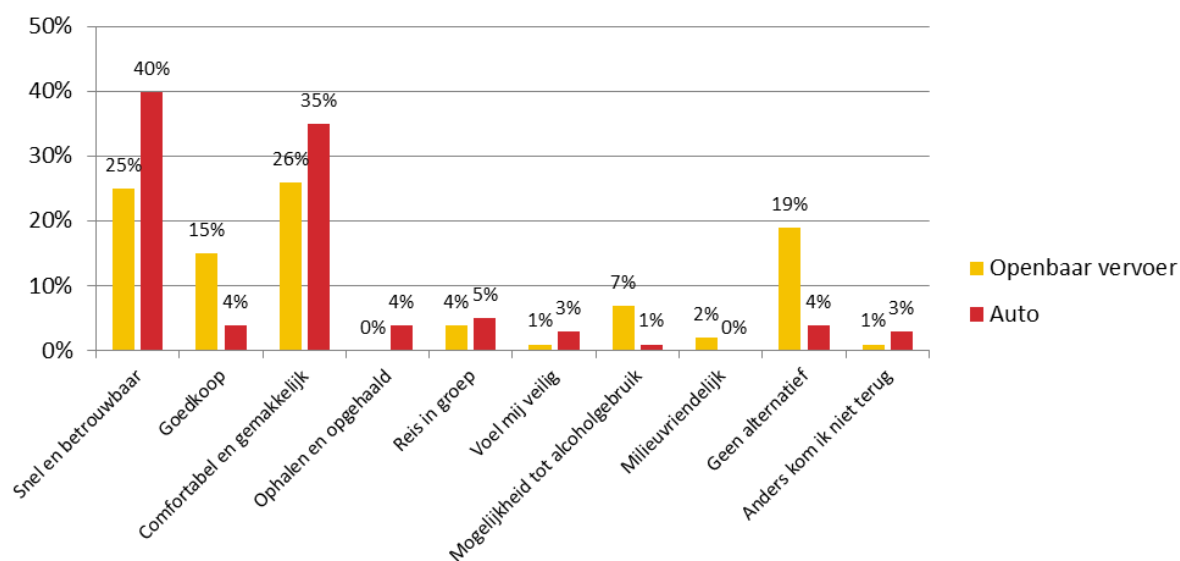
Figuur 4. Verplaatsingstijdfactor van respondenten van de bezoekersenquête.



### Redenen voor modaliteitskeuze

In de bezoekersenquête is ook nog gevraagd naar redenen om met de auto of met het openbaar vervoer te komen, deze staan in figuur 5. Te zien is dat veel openbaar vervoer reizigers vaak geen alternatief hebben, en het openbaar vervoer vaak ook een goedkope optie vinden. Hier zit een deel studenten met ov-jaarkaart tussen, maar dat verklaart niet alles. In de enquête is ook gevraagd naar ketenverplaatsingen als reden voor het gekozen vervoermiddel. Bezoekers die direct van huis kwamen hadden een vergelijkbare modaliteitskeuze als bezoekers die vanaf werk, vrienden of ergens anders vandaan kwamen. Mensen die met de auto komen doen dit vooral vanwege de snelheid en het gemak, maar ook omdat zij anders niet meer terug komen of mensen hebben opgehaald.

### Reden voor gekozen vervoermiddel



Figuur 5. Reden voor het gekozen vervoermiddel. Respondenten konden meer dan 1 antwoord geven. Bij meer dan 1 antwoord is er een weging toegepast.

### Belang van het station

Als laatste zijn de reizigers ook nog gevraagd naar het belang dat zij hechten aan de aanwezigheid van een station. Tabel 4 geeft het percentage treinreizigers dat minder vaak of niet meer zou komen als er geen station naast de voorziening had gelegen. Het gemiddelde is 52%, wat betekent dat ongeveer de helft van de treinreizigers direct afhankelijk is van het station. Niet alleen treinreizigers zouden minder vaak of niet meer komen, ook bus / tram / metro gebruikers zijn afhankelijk van het station. Deze reizigers zouden dus niet met de fiets of auto alsnog naar de voorziening komen. Vooral de bioscoop met een nationaal verzorgingsgebied (Pathé Arena) is erg afhankelijk van het nabijgelegen station. Naast een goede treinverbinding biedt dit station ook uitstekende metro- en busverbindingen.

Belang van station	Poppodium	Theater	Bioscoop	Attractie	Museum	Totaal
Nationaal	32 %	41 %	86 %	-	45 %	51 %
Regionaal	3 %	20 %	57 %	12 %	-	49 %
Lokaal	-	-	87 %	-	-	87 %
Totaal	47 %	38 %	81 %	12 %	45 %	52 %

Tabel 4. Aandeel treinreizigers wat aangeeft minder vaak of niet meer te komen als er geen station naast de voorziening had gelegen.

#### 4. Conclusie

Het doel van het onderzoek was als volgt:

*Inzicht krijgen in de relatie tussen locatiekeuze van voorzieningen en stations en in het aandeel bezoekers van voorzieningen op stationslocaties dat per trein komt.*

Deskundigen van voorzieningen en academische experts zijn van mening dat de aanwezigheid van een station een grote rol speelt in de locatiekeuze van voorzieningen, maar niet doorslaggevend is. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt echter dat voorzieningen in stationsomgevingen met goede treinbediening veel meer treinreizigers trekken dan zij verwachtten: 23% van de bezoekers van de onderzochte voorzieningen kiest voor de trein. Deze treinreizigers geven ook aan dat zij veel waarde hechten aan de aanwezigheid van het station: 52% van hen zou niet naar de voorziening zijn gekomen als het station er niet had gelegen.

De door NS veronderstelde stijgende trend in planning en bouwen van voorzieningen in de buurt van station wordt niet gezien in de data analyse. Het aandeel treinreizigers met een vrije tijd motief is licht gestegen, maar dit is niet direct te linken aan meer voorzieningen. Verder geeft CBS data aan dat er niet meer voorzieningen in de stationsomgeving bij zijn gekomen dan op andere plekken in Nederland. Ondanks dat de ontwikkeling niet is bevestigd, geven de deskundigen en experts wel aan dat de aanwezigheid van een station steeds belangrijker wordt. De oorzaak hiervan kan bijvoorbeeld gezocht worden in demografische veranderingen: de huidige generatie twintigers laat de auto steeds vaker staan en richt zich meer op andere manier van vervoer (KiM, 2012). Verder blijven mensen langer in steden wonen of keren er zelfs terug (re-urbanisatie), wat ook een lager autobezit tot gevolg heeft. Huishoudens in steden hebben in driekwart van de gevallen een auto, huishoudens buiten de stad bijna 90%. (SCP, 2006)

Voor de culturele voorzieningen hebben een hoog aandeel treinreizigers. Dit kan worden verklaard door het type bezoekers wat zij aantrekken. Volgens een onderzoek uit 1993 van Bureau Driessen hangt de voorkeur voor een bepaalde vervoerswijze samen met de maatschappelijke positie van de reiziger. De maatschappelijke positie wordt bepaald door de culturele en economische leefstijl van een persoon. De culturele leefstijl is afhankelijk van het opleidingsniveau en de belangstelling voor bijvoorbeeld kunst. De economische leefstijl is gebonden aan de hoogte het kapitaal wat iemand beschikbaar heeft. Mensen met een bovengemiddelde culturele leefstijl, en dus meer geneigd om een culturele voorziening te bezoeken, blijken vaker het openbaar vervoer te gebruiken.

Voorzieningen met een nationaal verzorgingsgebied, waarvoor mensen van ver kunnen komen, hebben ook een groter aandeel treinreizigers. Dit is terug te leiden naar de verplaatsingsstijdfactor, die kleiner wordt naarmate mensen verder moeten reizen. Het aandeel treinreizen op afstanden boven de 25 kilometer is dan ook gemiddeld een derde.

Voorzieningen in grootstedelijke gebieden zoals de Randstad trekken gemiddeld meer openbaar vervoer reizigers dan gebieden daarbuiten. Dit komt onder andere door de hoge dichtheid van het openbaar vervoer stelsel.

#### *4.1 Aanbevelingen*

Het hoge aandeel treinreizigers naar de onderzochte voorzieningen in de buurt van stations biedt kansen. Voorzieningen leveren veel reizigers op in de daluren en dan is er nog restcapaciteit in de treinen, waardoor dit extra inkomsten voor NS kan opleveren zonder extra kosten. NS zou meer reizigers kunnen trekken door goede afspraken met grote voorzieningen over wanneer de laatste trein terug gaat. Verder kan NS overwegen om een uitgebreider assortiment voor vrijetijdsreizigers te ontwikkelen. Een argument wat door groepen vaak werd genoemd in de enquête was dat de auto met drie of meer personen goedkoper is dan de trein. Een goede reactie hier op zou de (her)introductie van een groepsticket zijn. Een verdere uitbreiding van het assortiment van de Spoordeelwinkel is ook een goede mogelijkheid.

NS kan in de toekomst ook beter bepalen wat het effect is van een bepaald type voorziening op het treingebruik. Hierdoor zal zij een betere inschatting kunnen maken of een nieuw station rendabel te bedienen is, of samen met ruimtelijke ordeningspartijen in gesprek gaan om ervoor te zorgen dat de stationsomgeving en station zo goed mogelijk op elkaar aansluiten.

#### *4.2 Discussie*

Er zijn in totaal tien interviews afgenomen, waarvan drie bij deskundigen van voorzieningen. Deze steekproef is te klein om de conclusies over de relatie tussen voorzieningen en stations algemeen toepasbaar te maken. De factoren van invloed op de locatiekeuze zouden verder onderzocht kunnen worden door meer deskundigen van voorzieningen te interviewen. Een categorisering of hiërarchie aanbrengen in de locatiekeuze factoren voor voorzieningen is dan eventueel ook mogelijk.

Er is bij de bezoekersenquêtes gekeken naar enkele typen voorzieningen. Een groter onderzoek met meer typen kan erg interessant zijn. Wellnesscentra, bibliotheken en schouwburgen zaten niet in de steekproef. De resultaten van de bezoekersenquête zijn verder afkomstig uit Twente en twee plekken in de Randstad. De situatie op deze twee locaties is redelijk uniek en niet te vergelijken met een andere situatie in bijvoorbeeld Brabant of in het buitenland. Er is ook slechts op 1 of 2 momenten geënquêteerd bij de voorzieningen, wat gevolgen heeft voor het publiek. Op een rockconcert komt bijvoorbeeld een ander publiek af dan op een popconcert. Deze verschillen in publiek kunnen gevolgen hebben voor de vervoerswijze keuze.

## 5. Literatuur

Centraal Bureau voor de Statistiek, CBS. (2013) *StatLine: Nabijheid voorzieningen; afstand tot locatie, buurtcijfers*. Den Haag / Heerlen

Harms, L. (2006). *Op weg in de vrije tijd. Context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit*. Den Haag, Sociaal en Cultureel Planbureau. ISBN: 90-377-0273-2

Harms, L. (2008). *Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag, Sociaal en Cultureel Planbureau. ISBN: 978-90-377- 0377-1

Heuvel, M.G. van den en Goeverden, C.D. van. (1993), *De verplaatsingstijdfactor in relatie tot de vervoerwijzekeuze*. Technische Universiteit Delft.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, KiM. (2012). *Mobiliteitsbalans 2012*. Den Haag, Ministerie van Infrastructuur en Milieu. ISBN: 978-90-8902-104-5

Limtanakool, N., & Dijst, M. (2006). On the participation in medium- and long-distance travel: A decomposition analysis for the UK and the Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 97(4), 389–404. Opgehaald van <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-9663.2006.00347.x/full>

Nederlandse Vereniging van Makelaars (NVM). (2009). *NVM BOG Leisuremarktonderzoek 2009. Het economisch belang van leisure en de rol van leisure in gebiedsontwikkeling*. Nieuwegein, NVM BOG

NBTC (2012). Ranglijst op basis van het aantal bezoeken per dagattractie in 2012.

NBTC-NIPO. (2012). *ContinuVrijeTijdsOnderzoek 2012 – 2013*.

Sociaal Cultureel Planbureau, SCP (2006). *Thuis op het platteland. De leefsituatie van platteland en stad vergeleken*. Den Haag. ISBN: 90-377-0229-5