

## **Grenzeloos genieten: Nederlanders op vakantie in het buitenland**

Marlinde Knoope – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – marlinde.knoope@minienw.nl

Olga Huibregtse – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – olga.huibregtse@minienw.nl

Jaco Berveling – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – jaco.berveling@minienw.nl

### **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven**

#### **Samenvatting**

In 2018 maakten Nederlanders gemiddeld 2,8 vakantie-reizen per persoon per jaar. De afstand, die men aflegt om op deze vakantiebestemmingen te komen, neemt toe. Niet alleen omdat men vaker reist, maar ook omdat men verder weg gaat. Mede hierdoor wint het vliegtuig aan populariteit ten koste van de bus en de auto. Voor beleidsmedewerkers is het nuttig om meer inzicht te krijgen in de vervoermiddelkeuzes die men maakt voor vakanties naar het buitenland en de overwegingen daarbij. Dit kan bijvoorbeeld behulpzaam zijn in de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem.

Uit de literatuur blijkt dat kosten, reistijd, afstand en comfort een belangrijke rol spelen in de vervoermiddelkeuze voor vakantie-reizen naar het buitenland. Duurzaamheidsmotieven blijken daarentegen minder belangrijk bij deze keuze.

In de praktijk zien we dat mensen voor landelijke vakantiebestemmingen vaak de auto kiezen, terwijl naar stedelijke bestemmingen vaker wordt gevlogen. De trein is ook populairder voor stedelijke dan voor landelijke vakantiebestemmingen. Als we inzoomen op reizen naar Londen, Parijs en Berlijn dan zien we opvallende verschillen qua vervoermiddelkeuze. Naar Londen vliegt men voornamelijk, naar Parijs neemt men de trein terwijl de afstand met de auto naar Londen (via de Kanaaltunnel) vrijwel vergelijkbaar is met de afstand naar Parijs (beide circa 500 km vanaf Utrecht). Voor vakantie-reizen naar Berlijn zien we een heel diverse keuze qua vervoermiddelen. De aandelen bus, trein, auto en vliegtuig zijn bijna even groot. De reden waarom de vervoersmiddelkeuze naar Parijs, Londen en Berlijn zoveel verschilt is niet duidelijk.

Veel mensen wisselen hun hoofdvervoermiddel voor vakanties af. Van de mensen die drie of meer buitenlandse vakanties hebben gemaakt, gebruikt slechts 20% altijd hetzelfde vervoermiddel in 2018. 80% wisselt het vervoersmiddel dus af. Bij mensen die twee of meer buitenlandse vakanties maken, wisselt ruim 40% het vervoermiddel af. Daarbij komt de combinatie auto – vliegtuig het meeste voor.

## 1. Inleiding

Nederlanders zijn ongeveer 40 miljoen keer op vakantie gegaan in 2018 (CVO, 2018). Dit komt neer op gemiddeld 2,8 vakantie-reizen per persoon per jaar. Een deel van de mensen (circa 17%) gaat echter niet op vakantie (LISS, 2017). Dit betekent dat mensen die wel op vakantie gaan dit gemiddeld ruim 3 keer per jaar doen. Het idee van één grote vakantie per jaar is voor velen niet meer van toepassing. Men gaat bijvoorbeeld ook nog een week wintersporten, een weekend naar de Veluwe of maakt nog een stedentrip.

Met al deze vakanties leggen we een grote afstand af. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) berekende dat Nederlanders in 2011 voor buitenlandse vakanties ongeveer 65 miljard kilometers aflegden. Dit was gelijk aan ongeveer eenderde van onze totale binnenlandse mobiliteit (KiM, 2012). Sinds 2012 zijn we echter vaker en verder op vakantie gegaan. Vooral de 55-75 jarigen gaan per persoon circa 15% vaker op vakantie dan gemiddeld (CBS Statline, 2017), daarbij worden verre en exotische bestemmingen niet geschuwd (Molenaar, 2018).

Deze paper gaat in op mobiliteit die samenhangt met het reizen naar vakantiebestemmingen en niet op de afstand die men aflegt als men aangekomen is op de vakantiebestemming. Hierbij ligt de focus niet op de vraag waarom mensen naar een bepaalde bestemming gaan, maar vooral op welk vervoermiddel ze kiezen om naar een bepaalde plek te reizen. Daarbij richten we ons op de vier meest voorkomende vervoermiddelen, namelijk auto, vliegtuig, trein en bus. We proberen antwoord te geven op de volgende vragen:

- Welke overwegingen spelen bij reizigers een belangrijke rol in de vervoermiddelkeuze voor het bereiken van vakantiebestemmingen?
- Naar welke vakantiebestemmingen gaan reizigers vooral met de auto en vanaf welke afstand wordt het vliegtuig interessant?
- Welke vakantiebestemmingen zijn voor reizigers aantrekkelijk om met de trein of bus te bereiken?
- Gaan reizigers altijd met hetzelfde vervoermiddel op vakantie of wisselen ze dit af?

Op deze manier geven we meer inzicht in de vervoermiddelkeuze voor de vakanties naar het buitenland. Het inzicht kan helpen bij het vormgeven van maatregelen, bijvoorbeeld bij de uitvoering van het Klimaatakkoord, en de inschatting van effecten daarvan.

Dit onderzoek maakt deel uit van een lopend onderzoeksproject van het KiM. Het doel van dit onderzoeksproject is het verwerven van inzichten in de keuzes die mensen maken bij vakantie-reizen naar het buitenland en de bijbehorende beweegredenen. Dit project bestaat uit een literatuurstudie, analyse van beschikbare databronnen en het uitzetten van een verdiepende vragenlijst. Deze paper biedt eerste inzichten uit de literatuur en de beschikbare databronnen.

In hoofdstuk 2 gaan we in op welke motieven in de literatuur een rol spelen voor de keuze van een vervoermiddel voor het bereiken van de vakantiebestemming. In hoofdstuk 3 bekijken we hoe reislustig Nederlanders zijn. We bekijken ook de link tussen

bestemmingen en een bepaald vervoermiddel. Hiervoor gebruiken we data van het Continue Vakantie Onderzoek (CVO). Deze data wordt ook gebruikt om te bekijken in welke mate mensen altijd hetzelfde vervoermiddel kiezen om op vakantie te gaan. We eindigen deze paper met een conclusie.

## **2. Factoren die van invloed zijn op de vervoermiddelkeuze**

De vervoermiddelkeuze bij lange afstandsreizen, zoals vakanties, wordt beïnvloed door sociaal-economische factoren van de reizigers, karakteristieken van de reis (zoals afstand, reistijd, kosten en comfort) en geografische kenmerken van zowel het vertrekpunt als de bestemming (Arubues et al., 2016). Duurzaamheidsredenen blijken momenteel niet echt een grote rol te spelen in de beslissing voor een bepaald vervoermiddel voor vakantie-reizen. Het bevorderen van duurzaam reisgedrag staat echter wel hoog op de politieke agenda. Daarom kijken we kort naar de rol van duurzaamheid in de vervoermiddelkeuze volgens de literatuur.

Hieronder worden de hierboven genoemde factoren één voor één besproken. We beperken ons daarbij op de literatuur die betrekking heeft op Nederland of de rest van Europa. De reden hiervoor is dat de overwegingen van Europeanen (grotendeels) overeen komen met Nederlanders.

### *2.1 Kosten*

Vliegen naar dichtbijgelegen steden, zoals Londen, Parijs, Kopenhagen en Berlijn, is in de meeste gevallen goedkoper dan de trein. Er zijn echter grote variaties in tarieven naar tijdstip van de dag en tijdstip van boeken (Savelberg en Lange, 2018). Dit betekent dat op sommige tijdstippen de trein een goedkoper alternatief is.

Wanneer de ticketprijs voor het vliegtuig, trein of bus duurder wordt, door bijvoorbeeld extra belastingen of stijgende brandstofprijzen, zal een deel van de consumenten ervoor kiezen om de vakantie-reis niet te maken of om een andere bestemming te kiezen. Anderen zullen ervoor kiezen om met een ander vervoermiddel te reizen. Als er, zoals bij de vliegbelasting, sprake is van tariefdifferentiatie naar bestemming, dan zal er ook enige substitutie plaatsvinden van duurdere naar goedkopere bestemmingen (Kolkman, 2010).

Volgens Duitse respondenten zijn kosten de belangrijkste (individuele) factor om het vervoermiddel naar een vakantiebestemming te bepalen (Burgerdorf et al., 2018). Dit gaat echter over de beleefde kosten, die vaak lager zijn dan de daadwerkelijke kosten. De daadwerkelijke kosten van een autoreis bestaan niet alleen uit brandstofkosten en eventuele tolkosten, maar ook uit onderhouds- en afschrijvingskosten. Deze kosten worden door consumenten vaak niet meegenomen bij een vergelijking met de ticketprijzen voor bus, trein en vliegtuig, terwijl dit eigenlijk wel zou moeten voor een eerlijke vergelijking (Burgdorf et al., 2018).

Volgens Duitse onderzoek is de bus de goedkoopste optie en volgt daarna de auto. De trein en het vliegtuig worden als de duurste opties beschouwd (Last en Manz, 2003; Burgerdorf et al., 2018).

## *2.2 Reistijd*

Net als bij reiskosten, moet ook bij reistijd de scheiding gemaakt worden tussen de beleefde reistijd en de daadwerkelijke reistijd. In sommige gevallen zal de daadwerkelijke reistijd korter zijn dan de beleefde reistijd, bijvoorbeeld in een volle bus. In andere gevallen is het juist andersom, bijvoorbeeld bij een autorit door een mooi landschap.

De daadwerkelijke reistijd bestaat bij reizen met een ander vervoermiddel dan de auto niet alleen uit de reistijd in het vervoermiddel, maar ook uit de reis naar het opstappunt, eventuele wachttijd en de reistijd van het afstappunt naar de uiteindelijke bestemming. Voor een reiziger is de totale daadwerkelijke reistijd daardoor moeilijk in te schatten (Burgerdorf et al., 2018). Ook voor autoreizen is de precieze daadwerkelijke reistijd lastig in te schatten voor reizigers, omdat het effect van files en vertraging vaak onduidelijk is. Dit geldt met name voor reizen die niet frequent worden gemaakt, zoals vakantie-reizen.

Duitse vakantie-reizigers vinden de reistijd, na reiskosten, het belangrijkste aspect dat de vervoermiddelkeuze beïnvloedt (Burgdorf et al., 2018). De bus wordt hierbij als de langzaamste optie gezien en vliegen als de snelste optie (Last en Manz, 2003; Burgerdorf et al., 2018). Welk vervoersmiddel in de praktijk daadwerkelijk het snelste is, is echter ook afhankelijk van de afstand.

Als alleen gekeken wordt naar vliegtuig- en treinreizen, dan domineert de trein bij een treinreistijd van 2 uur of korter (Savelberg en Lange, 2018). Deze afstanden zijn echter ook makkelijk te overbruggen met de bus of met de auto.

Bij reisafstanden groter dan 800 kilometer is de kans op substitutie van vliegtuig naar trein erg klein. Bij dergelijke grote afstanden is het reistijdverschil te groot, ook als het voor- en natransport en de tijd die nodig is voor inchecken en security worden meegerekend (Savelberg en Lange, 2018). De auto is voor 800 km en meer voor veel mensen echter nog steeds een goede optie. Veel mensen rijden jaarlijks naar Midden- of Zuid-Frankrijk, Italië of Zwitserland. Dit zijn allemaal bestemmingen die verder dan 800 km wegliggen. De verwachting is dat naarmate de reisafstand groter wordt, steeds meer mensen switchen van de auto naar het vliegtuig.

## *2.3 Gemak en comfort*

Reizigers hebben behoefte aan gemak en comfort. De auto scoort in dit opzicht in de ogen van reizigers veelal positief. Bij sociaal-recreatieve reizigers staat het instrumentele motief "gemak" bovenaan. Mensen pakken om die reden uit "pure gemakzucht" de auto (van Hagen, 2012). Onder gemak verstaan de respondenten dat de auto van deur tot deur is, je niet met je koffers hoeft te slepen en niet over hoeft te stappen.

Reizigers krijgen met deze aspecten te maken wanneer ze voor het openbaar vervoer, zoals bus en trein, kiezen. Het openbaar vervoer wordt veelal als ingewikkeld en complex ervaren. Het openbaar vervoer streeft dan ook naar het bieden van meer informatie, betere dienstverlening en meer gemak en comfort voor de reiziger. Het draait om kortere reistijden, een hogere frequentie en aangename verblijfsruimten. Railforum concludeerde

15 jaar geleden al dat "ontspannen reizen" en "de kwaliteit van dienstverlening" de belangrijkste positieve prikkels waren om reizigers te verleiden (Railforum Nederland, 2005).

De luchtvaart is vergeleken met (internationale) treinreizen momenteel in het voordeel door de meer eenvoudige reserverings- en boekingsystemen. Treintickets boeken naar niet veelvoorkomende bestemmingen is lastig. Daarnaast kunnen reizigers relatief eenvoudig "last-minute" vliegtickets aanschaffen (Holden en Linnerud, 2011).

Reizen met het vliegtuig en met de auto scoren het hoogst op comfort, terwijl busreizen het laagst scoren (Burgerdorf et al., 2018). Rond eenderde van de mensen weigert om met de bus te reizen naar een vakantiebestemming tussen de 300 en 900 km en kan geen enkele reden bedenken om dit wel te doen (Burgerdorf et al., 2018).

Bij de voorkeuren van mensen kan beeldvorming een rol spelen omdat ze niet bekend zijn met alternatieve vormen van vervoer (Böhler, Grischkat et al., 2006). Mensen die geen gebruik maken van de trein hebben een lagere waardering voor de trein dan treingebruikers. Hetzelfde geldt voor de waardering van vliegen (Burgerdorf et al., 2018).

#### *2.4 Duurzaamheid*

Het Sociaal en Cultureel Planbureau peilde in Nederland met behulp van focusgroepen de aandacht voor verschillende milieuaspecten (Verbeek, 2010). Daarbij werd ook aandacht besteed aan de milieu-impact van vakanties. Uit de focusgroepen komt naar voren dat veel mensen zich in en om het huis milieuvriendelijk gedragen, maar dat het aanpassen van vakanties te ver gaat. De vakantiekeuze wordt meestal niet beïnvloed door het milieubewustzijn en kennis van alternatieven (zoals dichter bij huis op vakantie gaan, met de trein of bus op vakantie gaan of het overnachten in milieuvriendelijker accommodaties). Hoogstens het compenseren van de veroorzaakte uitstoot wordt als optie overwogen.

Dit resultaat sluit aan bij het onderzoek dat Tabak (2009) deed naar stedentrips. Ook hij komt tot de conclusie dat milieuaspecten bij de voorbereiding van een dergelijke trip geen grote rol spelen. Consumenten hechten het meeste belang aan de prijs van de reis, de luxe, het comfort en het gemak van vormen van vervoer, verblijf en vakantieactiviteiten. Wanneer er voor een vakantiereis gevlogen moet worden, voelen maar weinig Nederlanders zich daar schuldig over. Begin 2019 vroeg onderzoeksbureau I&O aan een representatieve steekproef Nederlanders of ze zich schuldig voelden als ze in het vliegtuig stapten. Slechts een beperkt aantal reizigers had last van "vliegwroeging": 13% van de ondervraagden bleek het eens met de stelling 'Als ik met het vliegtuig reis, voel ik me daar vaak schuldig over' (Kanne, Hofweegen et al., 2019).

Ook uit buitenlands onderzoek blijkt dat mensen die zich betrokken voelen bij het milieu en zich daarvoor willen inzetten, dit niet betrekken op hun vakantiegedrag. Reizigers zijn amper bereid om concessies te doen in termen van reistijd, comfort of kosten om zo een duurzamere reis te maken (Burgerdorf et al., 2018). Er is in dit opzicht sprake van een kloof tussen attitude en gedrag (de 'attitude-behaviour gap') (Juvan, Dolnicar, 2014) en

wetenschappers concluderen dat toerisme "... a fundamentally different consumption context" vertegenwoordigt (Barr en Prillwitz, 2012). De rol van duurzaamheid is bij vakantietrips groter dan bij zakelijke reizen of andere privé trips, maar staat pas op plaats 10 tot 12 (afhankelijk van de afstand) bij het belang van zeventien verschillende indicatoren (Burgerdorf et al., 2018).

### *2.5 Sociaal-economische factoren*

Het is bekend dat sociaal-economische factoren de vervoerskeuze beïnvloeden. Als we alleen kijken naar vakantieverkeer, dan zien we dat 65-plussers vaker met de bus op vakantie gaan (Dargay, 2010; Arubues et al., 2016). Ook jongeren (<29 jaar) maken relatief veel gebruik van de bus en de trein (Arubues et al., 2016), maar ze vliegen ook relatief vaak (Kanne, Hofweegen et al., 2019).

Mensen met een hoger inkomen gaan vaker met de auto of het vliegtuig op vakantie dan mensen met een laag inkomen (Arubues et al., 2016; Kanne, Hofweegen et al., 2019). Daarentegen gaan mensen met een hoger inkomen minder vaak met de bus of met de trein naar hun vakantiebestemming. Daarnaast valt het op dat het belang van de trein toeneemt naar mate men in een grotere stad woont. Wonen in een grotere stad betekent vaak een betere toegang tot een treinstation en meer bestemmingen die per trein makkelijk en frequent te bereiken zijn (Arubues et al., 2016).

Ook gezinssituaties hebben invloed op de vervoermiddelkeuze. Zo vliegen alleenstaanden meer (Brand en Boardman, 2008; Alcock, White et al., 2017), reizen ze vaker met de trein en minder vaak met de auto (Dargay, 2010).

### *2.6 Bestemming*

De bestemming is een andere belangrijke factor bij het bepalen van het vervoermiddel. Sommige bestemmingen, zoals IJsland, Malta en Cyprus, zijn eigenlijk alleen goed te bereiken met het vliegtuig. Voor andere dichterbij gelegen bestemmingen zijn de auto, bus en/of trein betere opties omdat de reistijd korter is en de kosten lager zijn. In het volgende hoofdstuk gaan we verder in op de relatie tussen vervoermiddel en bestemming

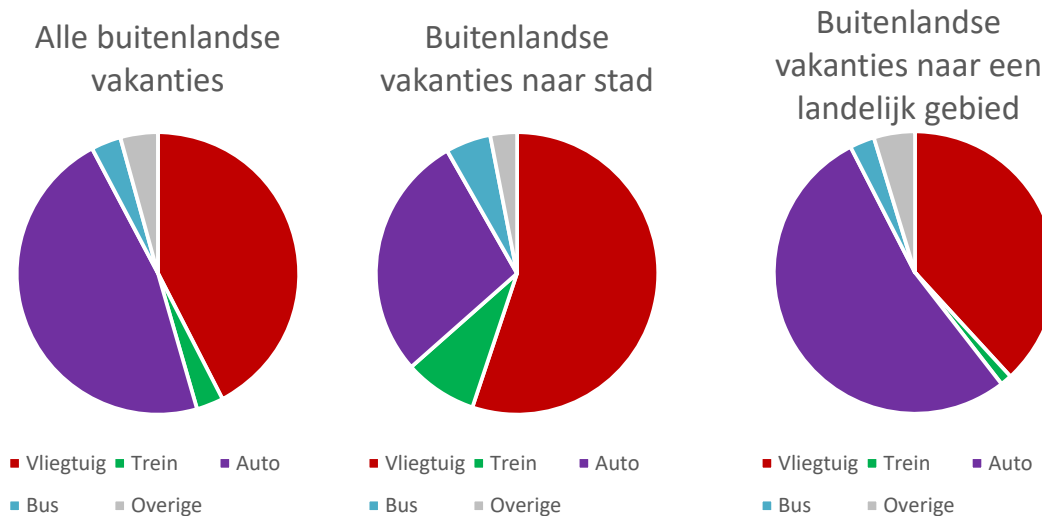
## **3. De reislustige Nederlander**

Het aantal vakantie-reizen die Nederlanders gemiddeld per persoon per jaar ondernemen daalde in de periode 2002 – 2016 van 2,7 naar 2,6 (Eijgelaar, Peeters et al., 2017; Eijgelaar en Peeters, 2018). In 2018 is dit weer gestegen naar gemiddeld 2,8 vakanties per Nederlander.

Naast het feit dat Nederlanders in 2018 vaker op vakantie gaan dan in 2002, is men vooral vaker gaan vliegen naar de vakantiebestemming (+56%). Dit ging vooral ten koste van de populariteit van de bus (-42%) en de auto (-5%) als hoofdvervoermiddel (Eijgelaar, Peeters et al., 2017; Eijgelaar en Peeters, 2018).

### 3.1 Vervoermiddelkeuze voor buitenlandse vakanties

Vakanties naar een buitenlandse bestemming worden voornamelijk gemaakt met de auto (47%) en het vliegtuig (43%), zie Figuur 1. Naar stedelijke bestemmingen wordt er meer gevlogen (55%) en minder met de auto gereisd (28%). Naar niet-stedelijke bestemmingen wordt juist meer met de auto gereisd (53%) en minder gevlogen (38%). Ook de trein is populairder voor stedelijke (8%) dan voor landelijke bestemmingen (1%). Het verschil is te verklaren doordat luchthavens en treinstations doorgaans in (de buurt van) steden liggen en een auto vooral handig is tijdens de vakantie buiten de stad.



Figuur 1: Vervoermiddelkeuze voor vakantie-reizen met een buitenlandse bestemming, voor alle bestemmingen samen en uitgesplitst naar een stedelijke en niet-stedelijke bestemming (CVO 2018)

### 3.2 Vervoermiddelkeuze per bestemming

Kijkend naar de bestemmingen waar men de vakantie doorbrengt, valt het op dat binnenlandse vakanties (45%) het populairste zijn. Daarna komen Duitsland (9,4%), Frankrijk (7,2%) en Spanje (6,7%) (CVO 2018).

In **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** staat een kaart van Europa met per land de verdeling met welk vervoermiddel men naar het land is gereisd.<sup>1</sup> Zo valt op dat men overwegend met de auto naar België, Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland gaat. Men reist vooral met het vliegtuig naar het Verenigd Koninkrijk, Spanje, Tsjechië en verder weggelegen bestemmingen. Opvallend is Italië waarbij de verdeling tussen auto en vliegtuig redelijk fifty-fifty is. Italië ligt verder weg dan Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk, maar veel meer mensen gaan er met de auto naar toe. Dit bevestigt het beeld uit de literatuur dat niet alleen afstand een rol speelt in de vervoermiddelkeuze.

<sup>1</sup> De grootte van de cirkeldiagram toont het belang aan van de bestemming. Alleen landen en regio's zijn afgebeeld waarvan de vervoermiddelkeuze van meer dan 100 vakantie-reizen aanwezig is in de gecombineerde CVO datasets van 2016 en 2018.



*Figuur 2: Vervoermiddelkeuze voor vakantie-reizen in Europa, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Alleen bestemmingen met meer dan 100 vakantie-reizen zijn te zien (CVO 2016 en CVO 2018)*



Voor een aantal landen hebben we genoeg data om ook de verschillen tussen bestemmingen in één land te kijken. De uitsplitsingen van Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk staan ook in Figuur 2. Het valt op dat naar mate je meer richting het zuiden van Frankrijk gaat, het aandeel van het vliegtuig groter wordt.

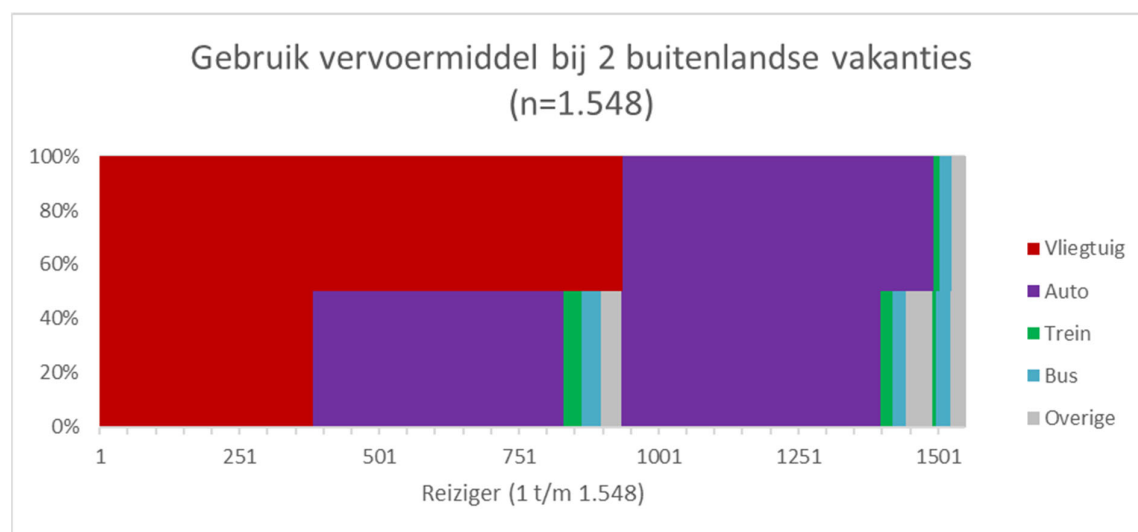
Daarnaast valt op dat Parijs, Londen en Berlijn veel meer bus en trein georiënteerd zijn dan de andere bestemmingen in deze landen. Ook al zijn Parijs en Londen meer bus en trein-georiënteerd dan de rest van het land, het overgrote deel van de mensen reist met het vliegtuig naar Londen en met de auto naar Parijs. De afstand met de auto tussen Utrecht en Londen (via de Kanaaltunnel) is vrijwel vergelijkbaar met Utrecht en Parijs (beide afgerond 500 km), maar de vervoermiddelkeuze is compleet anders. We kunnen op dit moment alleen maar raden waarom zo veel meer mensen met de auto naar Parijs gaan dan naar Londen. Dit zou bijvoorbeeld te maken kunnen hebben met het links rijden in het Verenigd Koninkrijk, het 'gedoe' om met de auto het kanaal over te steken en de daarmee samenhangende langere reistijd of de aanwezigheid van goede aanbiedingen voor vliegtickets naar Londen.

Naar Berlijn reizen vrijwel evenveel mensen met de auto, vliegtuig, bus of trein. De reden waarom Berlijn, op een afstand van circa 650 km van Utrecht, veel meer bus en trein georiënteerd is dan Parijs en Londen is onduidelijk.

### 3.3 Vervoermiddelkeuze bij meerdere buitenlandvakanties

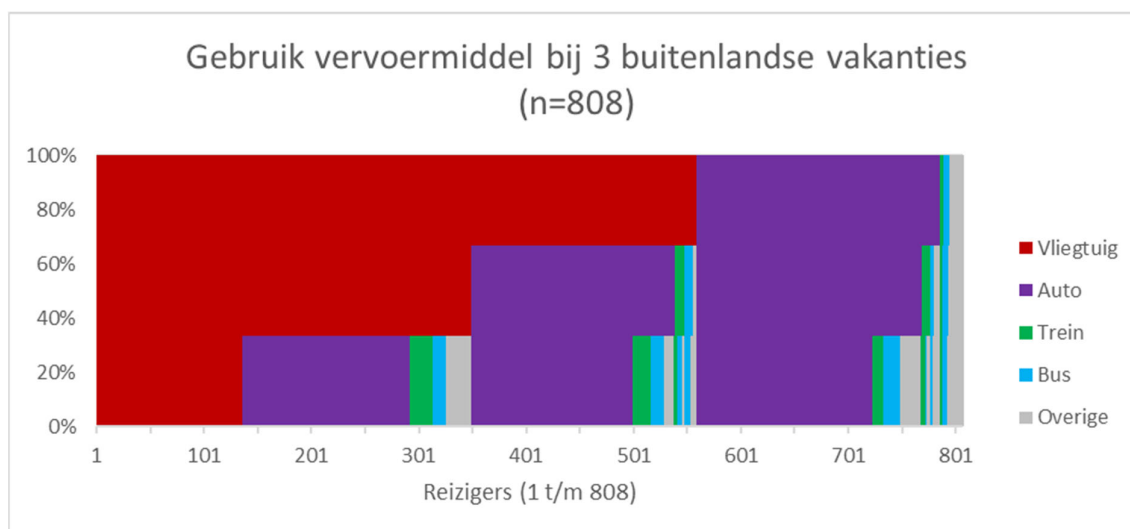
Ruim de helft van de vakantiegangers die naar het buitenland gaat, doet dit meer dan één keer per jaar. Zo gaat 28% jaarlijks twee keer op vakantie naar het buitenland, 15% drie keer en 13% vier keer of vaker.

Van de reizigers die twee keer naar het buitenland gaan, gaat 30% voor beide reizen met de auto, 24% voor beide reizen met het vliegtuig en 4% voor beide reizen met de bus. De andere reizigers wisselen het gebruik van auto, vliegtuig, trein, bus en overige vervoermiddelen af. Dit is geïllustreerd in Figuur 3.



Figuur 3: Vervoermiddelkeuze bij twee buitenlandse vakanties (CVO 2018)

Van de reizigers die drie keer naar het buitenland gaan, gaat 11% voor alle reizen met de auto en 9% voor alle reizen met het vliegtuig. De andere reizigers wisselen het gebruik van auto, vliegtuig, trein, bus en overige vervoermiddelen af. Dit is geïllustreerd in Figuur 4.



Figuur 4: Vervoermiddelkeuze bij drie buitenlandse vakanties (CVO 2018)

#### 4. Conclusies en aanbevelingen

In 2018, maakten Nederlanders gemiddeld 2,8 vakantie-reizen per persoon per jaar. De afstand, die men aflegt om op deze vakantiebestemmingen te komen, neemt toe. In deze paper probeerden we de volgende vragen te beantwoorden:

- Welke overwegingen spelen bij reizigers een belangrijke rol in de vervoermiddelkeuze voor het bereiken van vakantiebestemmingen?
- Naar welke vakantiebestemmingen gaan reizigers vooral met de auto en vanaf welke afstand wordt het vliegtuig interessant?
- Welke vakantiebestemmingen zijn voor reizigers aantrekkelijk om met de trein of bus te bereiken?
- Gaan reizigers altijd met hetzelfde vervoermiddel op vakantie of wisselen ze dit af?

Uit de literatuur blijkt dat de vakantie- en vervoermiddelkeuze amper wordt beïnvloed door milieubewustzijn. Kosten, reistijd, afstand en comfort spelen een veel belangrijkere rol in de vervoermiddelkeuze voor reizen naar het buitenland.

Ook uit de geanalyseerde vakantiedata van Nederlanders zien we dat niet alleen afstand bepalend is voor de vervoersmiddelkeuze. We zien bijvoorbeeld dat men veelal naar Italië reist met de auto terwijl er op Tsjechië veel meer gevlogen wordt; dit ondanks dat Italië verder weg ligt dan Tsjechië.

Behalve afstand is ook het type bestemming van invloed op de vervoermiddelkeuze. We reizen naar landelijke vakantiebestemmingen voornamelijk met de auto, terwijl naar

stedelijke bestemmingen vaker wordt gevlogen. De trein is ook populairder voor stedelijke dan voor landelijke vakantiebestemmingen.

Er zijn opvallende verschillen qua vervoermiddelkeuze tussen de drie populaire stedelijke bestemmingen Londen, Parijs en Berlijn. Ondanks dat de afstand met de auto naar Londen vrijwel vergelijkbaar is met de afstand naar Parijs (beide circa 500 km vanaf Utrecht), vliegt men voornamelijk naar Londen en gaat men naar Parijs met de auto. Naar Berlijn reizen vrijwel evenveel mensen met de auto, vliegtuig, trein en bus. De reden waarom Berlijn veel meer bus en trein georiënteerd is dan Parijs en Londen is onbekend. Dit zou interessant zijn om nader te onderzoeken.

Nederlanders gaan niet altijd met hetzelfde vervoermiddel op vakantie. Veel mensen gaan de ene keer met de auto en de andere keer met het vliegtuig. Van de mensen die drie of meer buitenlandse vakanties hebben gemaakt, gaat slechts 20% altijd met hetzelfde vervoermiddel op vakantie. De rest (80%) wisselt het vervoermiddel af. Bij mensen die twee of meer buitenlandse vakanties maken wisselt ruim 40% het vervoermiddel af.

In vervolgonderzoek gaan we bekijken waarom mensen een bepaald vervoermiddel kiezen voor hun vakantie en in hoeverre ze andere vervoermiddelen hebben overwogen. Ook proberen we inzicht te krijgen in welke keuze mensen het eerst maken, de vakantiebestemming of het vervoermiddel.

## Literatuur

- Alcock, I., White, M.P., Taylor, T., Coldwell, D.F., Gribble, M.O., Evans, K.L., Corner, A., Vardoulakis, S. en Fleming, L.E. (2017). 'Green' on the ground but not in the air: Pro-environmental attitudes are related to household behaviours but not discretionary air travel. *Global environmental change* 42: 136-147.
- Arubues, P. J.F. Baños, M. Mayor en P. Suárez (2016). Determinants of ground transport in modal choice in long-distance trips in Spain. *Transportation Research Part A* (84): 131-143.
- Brand, C. en Boardman, B. (2008). Taming of the few—the unequal distribution of greenhouse gas emissions from personal travel in the UK. *Energy Policy* 36 (1): 224-238
- Barr, S. en J. Prillwitz (2012). "Green travellers? Exploring the spatial context of sustainable mobility styles." *Applied geography* 32(2): 798-809.
- Böhler, S., Grischkat, S., Haustein, S. en Hunecke, M. (2006). Encouraging environmentally sustainable holiday travel. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 40 (8): 652-670.
- Burgdorf, C., A. Eisenkopf, en A. Knorr (2018). User acceptance of long distance bus services in Germany. *Research in Transportation Economics* 69: 270-283.
- CBS Statline (2017). Deelname korte en lange vakanties; persoonskenmerken 2002-2016. Laatste bijgewerkt 1 mei 2017.
- CVO 2016. ContinuVakantieOnderzoek. NBTC-NIPO research.
- CVO 2018. ContinuVakantieOnderzoek. NBTC-NIPO research.
- Dargay, J.M. (2010). The prospects for longer distance domestic coach, rail, air and car travel in Britain. University of Leeds: Institute for Transport Studies. Report to the independent transport commission. pp 1-68.

- Eijgelaar, E. en Peeters, P. (2018). Are we travelling to Paris yet? Development of the carbon footprint of Dutch holidaymakers between 2002 and 2016. Tourism Naturally Conference 2018 (May 16th-18th 2018,). Kaprun, Austria.
- Eijgelaar, E., P. Peeters, K. de Bruijn en R. Dirven (2017). Travelling large in 2016. The carbon footprint of Dutch holidaymakers in 2016 and the development since 2002. Breda, The Netherlands: NHTV Breda University of Applied Sciences.
- Hagen, M. van, G. Apeldoorn, R. Eijsink. (2012). De auto: puur gemakzucht?! Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 22 en 23 november 2012. Amsterdam.
- Holden, E. en Linnerud, K. (2011). Troublesome leisure travel: The contradictions of three sustainable transport policies. *Urban studies* 48 (14): 3087-3106.
- Juvan, E. en S. Dolnicar (2014). The attitude-behaviour gap in sustainable tourism. *Annals of Tourism Research* 48: 76-95.
- Kanne, P., Hofweegen, T.v., Kooiman, K. en Engeland, W.v. (2019). Duurzaam denken is nog niet duurzaam doen. De CO2 voetafdruk van Nederland. Amsterdam: I&O Research.
- KiM, 2012. Mobiliteitsbalans 2012. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Kolkman, J. (2010). Belastingen en heffingen in de luchtvaart. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Last and Manz, 2003. Unselected mode alternatives: What drives modal choice in long distance passenger transport? 10th International Conference on Travel Behaviour Research.
- LISS (2018). Longitudinal Internet Studies for the Social sciences (LISS) panel administered by CentERdata (Tilburg University, The Netherlands).
- Molenaar, D. 2018. Ouderen reizen vaker en verder. *Dagblad van het Noorden*, 28 april 2018.
- Railforum Nederland (2005). De kunst van het verleiden. Emoties in het openbaar vervoer.
- Savelberg, F. en Lange, M.d. (2018). Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Tabak, T. (2009). De rol van milieuvriendelijkheid bij het ondernemen van (korte) stedentrips door Nederlanders naar het buitenland. Tilburg, Faculteit Sociale Wetenschappen, Universiteit van Tilburg.
- Verbeek, D. en J. Boelhouwer (2010). 23 Milieu van later, wiens zorg nu? Sociaal en cultureel rapport SCP: 523-545.