Rapport Duurzame recreatieve mobiliteit

Eindrapport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

MARE

Projectnummer MARE: 2026134

29 september 2026

MARE

MARE voert onderzoek uit binnen het kader van ISO 20252:2019 (kwaliteit onderzoek) en ISO 27001:2017 (data security). MARE conformeert zich tevens aan de richtlijnen van brancheorganisatie MOA wat betreft persoonsgegevens. Daarnaast voldoet MARE aan de overheidsnorm BIO (Baseline Informatiebeveiliging Overheid).

Disclaimer

Kwalitatief onderzoek is verkennend en inventariserend van aard. Uitkomsten van dergelijk onderzoek moeten dan ook in de eerste plaats worden gezien als indicatief en hypothesevormend en niet als (cijfermatig bewezen) feiten.

Achtergrond

Binnen de directie Directie Duurzame Mobiliteit (DuMo) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) loopt een aanpak om de recreatieve mobiliteit te verduurzamen. Deze aanpak is gericht op het ondersteunen en faciliteren van de vrijetijdsector (dagattracties, festivals, sportevenementen en breedtesport) en gemeenten/overheden bij het verduurzamen van bezoekersverkeer. Belangrijke uitgangspunt van de aanpak is dat deze niet gericht is op de individuele reiziger, maar op de handelingsruimte van de vrijetijdsector zelf en deze in staat stellen om de juiste keuzes te maken in het faciliteren van duurzamer bezoekersverkeer.

Het ministerie van IenW heeft behoefte aan inzicht in de onderwerpen waar de vrijetijdsector, gemeenten/ overheden en vervoerders bij de verduurzaming van bezoekersmobiliteit tegenaan lopen. Ook heeft het ministerie van IenW een probleemanalyse gemaakt waarin de uitdagingen die ervaren worden door de vrijetijdsector, gemeenten/ overheden en vervoerders in staan. Het ministerie van IenW heeft behoefte aan inzicht in de mate waarin deze probleemanalyse accuraat is. MARE heeft onderzoek uitgevoerd onder stakeholders van deze sectoren om te achterhalen hoe er tegen de probleemanalyse wordt aangekeken en of deze nog actueel is.

Met de resultaten van het onderzoek kan IenW de aanpak richting 2030 verder aanscherpen zodat het beter bijdraagt aan de strategische doelstelling, namelijk het verankeren en borgen van duurzame recreatieve mobiliteit binnen het beleid van de stakeholders in vrijetijdsector (sportbonden, evenementen organisaties, pretparken, musea etc.). MARE heeft het onderzoek uitgevoerd voor IenW middels een tweetal verdiepende sessies met de recreatieve sector. De uitkomsten van de sessies beschrijven we in dit document.

Onderzoeksdoelstelling

Hoe ervaren stakeholders in de vrijetijdsector de huidige aanpak vanuit IenW bij het verduurzamen van bezoekersmobiliteit, welke behoeften hebben zij, en in hoeverre sluit de aanpak aan bij deze behoeften en de ontwikkelingen richting 2030?

Meer specifiek, inzicht in:

- Welke uitdagingen ervaren stakeholders in de vrijetijdsector bij het verduurzamen van bezoekersmobiliteit?
- Hoe worden de concrete uitwerkingen van de huidige aanpak ervaren?
- Welke ondersteuning hebben zij (verder) nodig om duurzame bezoekersmobiliteit structureel onderdeel van hun beleid en praktijk te maken?
- Welke elementen van de huidige aanpak worden als waardevol beschouwd en welke worden gemist?
- Welke verbeteringen of aanvullingen achten stakeholders nodig om de aanpak effectiever te maken?

Methode

De sessie werd gehouden in de Jaarbeurs, in de locatie Meet-up. In de ruimte waarin de sessie werd gehouden, stonden de tafels opgesteld in een hoefijzervorm. Aan beide uiteinden van de opstelling zaten de werknemers van IenW; de stakeholders bevonden zich op de overige plekken. Recht tegenover deze opstelling zaten de twee onderzoekers van MARE.
De sessie duurde drie uur en de indeling van de sessie was als volgt:

- Korte introductie vanuit IenW, met het doel van de sessie en een bedankwoord.
- De onderzoekers van MARE lichtten de agenda en de aanpak van de dag toe en introduceerden zichzelf.
- Hierna stelden alle aanwezigen zich voor aan de hand van hun naam, functie en het bedrijf waarbinnen zij werkzaam zijn.
- De sessie ging daarna verder met het inhoudelijke onderwerp. Eerst werd een brede context geschetst en op spontaan niveau in kaart gebracht. Naarmate het gesprek vorderde, werd er steeds dieper ingegaan op de aanpak en probleemanalyse van IenW. De volledige gespreksleidraad is terug te vinden in de bijlage.

Achtergrond en opbouw

Het plan van aanpak van IenW is gericht op verschillende sectoren. Vanuit deze verschillende sectoren waren diverse stakeholders vertegenwoordigd. Het ging om 3 stakeholders van dagattracties (waaronder één poppodium), 3 stakeholders van festivals, 3 stakeholders van sportevenementen en 2 stakeholders uit de breedtesport. Daarnaast waren 3 provincies, 1 gemeente en 2 vervoerders vertegenwoordigd.

Allereerst geven we weer in hoeverre duurzame recreatieve mobiliteit binnen de verschillende organisaties op de agenda staat. Vervolgens bespreken we de gemeenschappelijke uitdagingen en onderwerpen waar de stakeholders tegenaan lopen. Daarna gaan we in op de probleemanalyse en aanpak van IenW en de learnings die daaruit naar voren zijn gekomen.

Omdat we met uiteenlopende organisaties en stakeholders hebben gesproken, zijn er zowel duidelijke overeenkomsten als verschillen. Deze verschillen hangen onder andere samen met de rol en functie van de aanwezige stakeholder, maar ook met de omvang en aard van de organisatie. Nadat we deze verschillen hebben toegelicht, richten we ons in de rest van het rapport voornamelijk op de perspectieven van stakeholders binnen de verschillende branches. Waar ervaringen of perspectieven niet gaan over de stakeholders (de vervoerders of overheden) dan zullen we dit expliciet aangeven.

Resultaten

De rol van Duurzame bezoekersmobiliteit binnen organisaties

Duurzame recreatieve mobiliteit wordt binnen organisaties vaak gezien als een bijkomstigheid van het organiseren van goede mobiliteit voor de bezoeker.

Goede mobiliteit is dus het uitgangspunt. Bij duurzame recreatieve mobiliteit ligt dit anders: de uiteindelijke keuze voor een vervoerswijze ligt grotendeels bij de bezoeker of deelnemer. Organisaties kunnen dit gedrag wel stimuleren, bijvoorbeeld door openbaar vervoer aantrekkelijker en toegankelijker te maken, alternatieven aan te bieden of duurzame reisopties actief onder de aandacht te brengen. Dit is een vorm van nudging: gewenst gedrag wordt gestimuleerd, maar niet afgedwongen.

Een deel van de verantwoordelijkheid en het uiteindelijke effect ligt daarmee buiten de directe invloedssfeer van de organisatie. Ook wanneer maatregelen worden genomen, is er geen garantie dat bezoekers hiervan gebruikmaken. Hierdoor is het effect van inspanningen rondom duurzame recreatieve mobiliteit minder direct en tastbaar voor organisaties.

Daarnaast is het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit complex. Het organiseren hiervan wordt gezien als een groot ecosysteem, het vraagt om samenwerking tussen veel verschillende partijen. Een organisatie is hierbij afhankelijk van andere partijen om duurzame mobiliteit daadwerkelijk te kunnen realiseren.

''Duurzaamheid staat niet op nummer 1, en duurzame recreatieve mobiliteit zeker niet, wel in de top 10.''

''We proberen veel dingen te bedenken omtrent duurzaamheid, uiteindelijk willen ze toch weten wat het oplevert.''

''Het is toch het meest belangrijke dat we mensen weten te mobiliseren naar onze plek.''

Functies binnen een organisatie

De rol en functie van de stakeholder binnen een organisatie lijkt een belangrijk verschil te maken in de mate waarop duurzame recreatieve mobiliteit speelt binnen een organisatie.

Stakeholders met een expliciete duurzaamheidsfunctie

Wanneer iemand specifiek is aangesteld als duurzaamheidsmanager of een vergelijkbare functie heeft, is duurzaamheid vanzelfsprekend een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden. Binnen deze organisaties wordt gekeken hoe verschillende processen duurzamer kunnen worden ingericht, waaronder mobiliteit. Duurzaamheid is daarmee meer verankerd in de organisatie.

- Tegelijkertijd kan ook bij deze organisaties worden ervaren dat duurzaamheid binnen de organisatie, of vanuit het hogere management, minder prioriteit krijgt. Dit heeft vervolgens invloed op de mate waarin ambities daadwerkelijk worden omgezet in concrete acties.
- Stakeholders met een expliciete duurzaamheidsfunctie betreft vaak de grotere organisaties, waar duurzaamheid als afzonderlijk thema binnen de organisatie is belegd.

Stakeholders met focus op mobiliteit

Andere functies richten zich meer specifiek op mobiliteit. Het uitgangspunt is hierbij vooral dat mensen de locatie op een veilige, efficiënte en goede manier kunnen bereiken. Of dit vervolgens ook op een duurzame manier gebeurt, wordt vaker gezien als een mooie bijkomstigheid. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om bussen in te zetten of wanneer een locatie goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

- De kern van de functie is daarmee niet per definitie duurzaamheid. Duurzame recreatieve mobiliteit vormt in deze organisaties dan ook nog geen fundamenteel uitgangspunt, maar wordt vooral meegenomen wanneer dit binnen de bestaande organisatie en infrastructuur mogelijk is.

Stakeholders met meerdere verantwoordelijkheden binnen hun rol

Er zijn ook stakeholders die binnen hun functie verantwoordelijk zijn voor vele verschillende onderwerpen. Wanneer duurzaamheid slechts één van de vele verantwoordelijkheden is, blijkt dit in de praktijk minder nadrukkelijk op de agenda te staan. Mobiliteit kan dan al een belangrijk en soms complex vraagstuk zijn, waardoor duurzame recreatieve mobiliteit nog een stap lager op de agenda komt te staan.

- Dit zien we met name bij kleinere organisaties, waar minder ruimte is om afzonderlijke functies of verantwoordelijkheden rondom duurzaamheid te beleggen.

Overheden en vervoerders

Binnen overheden en vervoerders zien we in grote lijnen een vergelijkbaar beeld, hoewel hier sprake is van andere organisatorische structuren.

<u>Overheden</u>

Binnen overheden zijn verantwoordelijkheden vaak verdeeld over verschillende afdelingen. Hierdoor kan een ambtenaar wel invloed hebben op een bepaald onderdeel van duurzame recreatieve mobiliteit, terwijl een ander onderdeel onder de verantwoordelijkheid van een andere afdeling valt. Deze versnippering kan het lastig maken om daadwerkelijk impact te realiseren of de benodigde ondersteuning vanuit verschillende onderdelen van de organisatie te organiseren.

  - Voorbeeld: binnen de gemeente ligt regelgeving over de openbare ruimte in een andere afdeling. Ook zoeken gemeenten zelf hoe ze duurzaamheid moeten toetsen.

Vervoerders

Een deel van de vervoerders is eveneens actief bezig met het aanbieden en ondersteunen van duurzame recreatieve mobiliteit.

- Bij commerciële vervoerders is dit echter niet het primaire doel. Het uitgangspunt blijft het veilig en efficiënt vervoeren van mensen. Er wordt wel gekeken naar de mogelijkheden voor duurzaam vervoer, maar hierbij zijn de vervoerders ook afhankelijk van de opdrachtnemer.
- Bij grotere vervoerders ligt dit anders. Enerzijds zijn zij zeker bezig met duurzaamheid binnen de organisatie. Dit is echter niet direct gericht op kansen voor verbindingen met bezoekersmobiliteit.
- Daarnaast is de mate waarin er wordt nagedacht over duurzame bezoekersmobiliteit sterk afhankelijk van de afdeling en de persoon met wie wordt gesproken. Daarbij speelt niet alleen een rol in hoeverre iemand de ruimte en bereidheid heeft om te experimenteren en nieuwe stappen richting duurzamere mobiliteit te zetten, maar ook de omvang van de organisatie en de hoeveelheid regels en procedures. Hoe groter de organisatie, hoe meer verschillende belangen, processen en bestaande systemen een rol spelen. Dit kan het lastiger maken om veranderingen door te voeren en nieuwe vormen van duurzame recreatieve mobiliteit te ontwikkelen of uit te proberen.

Verschillen tussen grote en kleine organisatie

Naast de rol van de stakeholder binnen een organisatie speelt ook de omvang van de organisatie een belangrijke rol.

Grotere organisaties

Grotere organisaties hebben meer mogelijkheden om te investeren en te experimenteren, onder andere door beschikbare budgetten en hun naamsbekendheid. Hierdoor kunnen zij gemakkelijker nieuwe oplossingen uitproberen en risico's nemen of samenwerken met andere partijen. Tegelijkertijd hebben grotere organisaties vaak te maken met grotere bezoekersstromen. Dit brengt weer andere uitdagingen met zich mee en maakt mobiliteitsvraagstukken complexer.

- De grotere omvang biedt daarmee enerzijds meer mogelijkheden om stappen te zetten op het gebied van duurzame recreatieve mobiliteit, maar zorgt anderzijds voor grotere en complexere mobiliteitsopgaven.
- Echter beschikken grotere organisaties intern over meer kennis en expertise op het gebied van mobiliteit en hebben hierdoor ook meer inzicht in duurzame recreatieve mobiliteit. Zij ervaren het hierdoor ook als minder ingewikkeld.

Kleinere organisaties

Bij kleinere organisaties is het beschikbare budget vaak beperkter. Hierdoor is er minder ruimte om nieuwe oplossingen te ontwikkelen, te experimenteren of risico's te nemen. Duurzaamheid krijgt hierdoor minder snel prioriteit, zeker wanneer de organisatie al met meer directe mobiliteitsuitdagingen te maken heeft.

- Dit zien we bijvoorbeeld binnen de breedtesport en bij kleinere sportevenementen. Hier gaat dan eerder om incidentele momenten en kleinere persoonlijke verplaatsingen, waarbij vooral de bereikbaarheid van de locatie een uitdaging vormt. De eerste prioriteit ligt dan bij het überhaupt op de juiste plek krijgen van deelnemers, vrijwilligers en andere betrokkenen. Hoewel er zeker de wens is om dit zo duurzaam mogelijk te organiseren, zijn de mogelijkheden om hierop te sturen door praktische en funanciele beperkingen vaak beperkt. Hierdoor krijgt de directe bereikbaarheid in de praktijk al snel voorrang boven de verduuraming van mobiliteit.

''Wij zijn een groot bedrijf, wij hebben veel kennis intern omdat we echt een heel team op duurzaamheid hebben zitten.

''Bij ons gaat het vooral dat mensen een kaart kopen, dan is er minder ruimte om bezig te zijn met het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit.

''We zijn een kleine bond. We houden ons vooral bezig met andere problemen die spelen.''

''Ik richt mij voornamelijk op mobiliteit binnen de organisatie, maar daar valt duurzaamheid ook zeker onder.''

Uitdagingen per type stakeholder

De uitdagingen zijn soms ook branche specifiek (organisatie, provincie, gemeente of vervoerder), hieronder geven we per branche weer welke topics spelen. De verschillende branches zijn dikgedrukt rood en de verschillende topics dikgedrukt zwart.

Dagattracties (en culturele sector)

De term dagattracties is een breed begrip. Verschillende soorten organisaties vallen hieronder zoals attractieparken en theaters. In dit rapport schaden we ook poppodia hieronder. De uitdagingen rondom duurzame recreatieve mobiliteit verschillen dan ook per type organisatie en zijn onder andere afhankelijk van de locatie, de bereikbaarheid en het publiek dat wordt aangetrokken.

Locatie en bereikbaarheid

- De regio waarin een organisatie zich bevindt is van grote invloed op de mogelijkheden om duurzame recreatieve mobiliteit te agenderen. Locaties die buiten de stad of meer in de regio liggen, zijn vaak lastiger met het openbaar vervoer te bereiken. Busverbindingen kunnen lang duren en treinstations bevinden zich regelmatig op relatief grote afstand van de locatie. Bezoekers kiezen hierdoor al snel voor de auto. Daarbij zijn parkeerplaatsen op deze locaties vaak goed beschikbaar. Hierdoor wordt het gebruik van de auto als het ware ook gefaciliteerd.

- Culturele organisaties bevinden zich daarentegen vaak in stedelijke gebieden en zijn daardoor meer afhankelijk van het openbaar vervoer. Ook hier zijn echter uitdagingen. Voorstellingen en evenementen vinden op verschillende tijdstippen plaats, waardoor het openbaar vervoer niet altijd goed aansluit op de momenten waarop bezoekers naar huis willen. De samenwerking met vervoerders, zoals de NS, wordt in dit kader niet altijd als prettig ervaren. Het inzetten van bijvoorbeeld latere treinen blijkt lastig, omdat het om relatief kleine aantallen bezoekers gaat. Hierdoor wordt er vanuit vervoerders niet altijd meegedacht over passende oplossingen en kunnen organisaties hun bezoekers deze mogelijkheid ook niet bieden.
    - Tegelijkertijd zijn parkeermogelijkheden in stedelijke gebieden juist schaarser. Organisaties willen hierdoor vaker inzetten op alternatieven voor de auto, maar zijn hiervoor ook afhankelijk van de gemeente en provincie. Een voorbeeld hiervan is het aanbieden van P+R-mogelijkheden aan de rand van de stad of in de omgeving van de organisatie. Deze mogelijkheden worden volgens stakeholders nog niet overal voldoende aangeboden.

Het publiek

Ook het publiek van dagattracties vormt een uitdaging bij het stimuleren van duurzame recreatieve mobiliteit. Zoals eerder beschreven, hebben organisaties slechts beperkte invloed op de uiteindelijke vervoerskeuze van bezoekers (nudging). Daarnaast gaat het bij veel dagattracties om een relatief ouder publiek of gezinnen. Deze groepen blijken volgens de stakeholders niet altijd gemakkelijk te bewegen om voor een andere vervoerswijze te kiezen dan zij gewend zijn.

- Tegelijkertijd is er ook een groep potentiële bezoekers die een locatie momenteel überhaupt niet, of slechts moeilijk, kan bereiken met het openbaar vervoer. In deze gevallen gaat het niet zozeer om het stimuleren van ander gedrag, maar om het ontbreken van een passend alternatief.

Duurzaamheid

Duurzaamheid is hier minder een voorwaarde, zoals eerder vermeld bij kleinere organisaties. Mobiliteit staat minder hoog op de agenda.

Festivals

Ook festivals zijn er in verschillende soorten en maten, en hetzelfde geldt voor de organisaties die deze festivals organiseren. Een belangrijke uitdaging voor deze sector is dat festivals vaak op afgelegen locaties plaatsvinden en bovendien incidenteel worden georganiseerd. Dit brengt specifieke uitdagingen met zich mee op het gebied van duurzame recreatieve mobiliteit.

Focus op bezoekers en ticketverkoop

- De sector staat momenteel onder druk. Er wordt ervaren dat steeds minder mensen festivals bezoeken, waardoor het aantrekken van bezoekers en de verkoop van tickets voor veel organisaties de belangrijkste prioriteiten zijn.
    - Dit geldt met name voor de kleinere spelers, maar ook bij grotere festivals staat het aantal bezoekers centraal.
    - Het kunnen verantwoorden van duurzaamheidskeuzes gaat vaak samen met wat het voor de organisatie oplevert, en dan met name kostenbesparing. Met duurzame recreatieve mobiliteit wordt dit lastig gevonden. Ook omdat het niet duidelijk is hoeveel bezoekers daadwerkelijk gebruik zullen maken van de duurzamere optie.
        - Het faciliteren van de heenreis wordt volgens de stakeholders uit deze branche als een grotere uitdaging ervaren dan het faciliteren van de terugreis. Bij het vertrek vanaf het festivalterrein kan de organisatie bezoekers beter sturen en primen op de beschikbare vervoersmogelijkheden en op het moment van vertrekken. Bij de heenreis hebben bezoekers hun vervoerskeuze vaak al gemaakt, al gebeurt dit wel laat (2 dagen voor vertrek). Of bij de aanschaf van een ticket. Daarbij is het knelpunt dat organisatoren bussen circa twee weken (of eerder) moeten bevestigen. Voor een festival vraagt het een risico om bussen te reserveren/of te regelen, omdat het niet met zekerheid rendabel is.

Eenmalige en wisselende locaties

Een van de grootste uitdagingen voor festivals is dat zij vaak slechts één keer per jaar op een bepaalde locatie plaatsvinden.

- Het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit is hierdoor lastiger, omdat het niet permanent is. Hoewel een festival ieder jaar op dezelfde locatie kan plaatsvinden, wordt de mobiliteitsoplossing slechts op enkele momenten per jaar gebruikt. Hierdoor is het lastiger om structurele oplossingen te realiseren of investeringen rendabel te maken.
- Daarnaast zijn organisaties afhankelijk van de mogelijkheden die op de betreffende locatie beschikbaar zijn. De locaties waar festivals plaatsvinden zijn niet altijd goed bereikbaar met het openbaar vervoer. Er wordt daarom wel nagedacht over vaste locaties of zogenoemde hub-locaties waar festivals kunnen plaatsvinden en die al beter op het reguliere openbaar vervoer zijn aangesloten. Dit zou het gemakkelijker kunnen maken om duurzame recreatieve mobiliteit structureler te faciliteren en oplossingen vaker te benutten.

Duurzame recreatieve mobiliteit onderdeel binnen vergunningen

Tegelijkertijd is duurzame recreatieve mobiliteit binnen de festivalsector niet volledig vrijblijvend. Het onderwerp maakt onderdeel uit van het plan (de vergunning) dat organisatoren voor een festival moeten opleveren. Hierdoor wordt de sector ertoe aangezet om na te denken over hoe duurzame recreatieve mobiliteit kan worden gefaciliteerd (en duurzaamheid an sich).

- In de praktijk worden dan ook verschillende initiatieven ingezet, zoals het organiseren van busvervoer of het actief stimuleren van carpoolen. De uitdaging zit vervolgens vooral in de vraag hoe effectief deze mogelijkheden zijn en in hoeverre bezoekers er daadwerkelijk gebruik van maken.

Afhankelijkheid van samenwerking

Samenwerking is binnen deze sector dan ook van groot belang, omdat festivalorganisaties voor een groot deel afhankelijk zijn van partijen buiten de eigen organisatie. Tegelijkertijd ervaren organisaties al veel regels en beleid rondom het organiseren van festivals en bestaat de wens om hier niet nog meer complexiteit aan toe te voegen.

- Samenwerking tussen overheden en vervoerders kan juist helpen om duurzame recreatieve mobiliteit mogelijk te maken, bijvoorbeeld door passend openbaar vervoer of aanvullende vervoersmogelijkheden te organiseren. Volgens de stakeholders komt deze samenwerking echter niet altijd van de grond of wordt deze pas laat in het proces gestart. Hierdoor blijven mogelijkheden soms onbenut.
- Ook de omvang van het festival speelt hierin een rol. Net als bij dagattracties wordt vooral bij kleinere festivals ervaren dat samenwerking met vervoerders moeilijker tot stand komt (maar ook grote partijen lopen ertegenaan dat vervoerders weinig open staan voor innovatie). Er is vanuit de festivalorganisaties behoefte aan meer samenwerking, terwijl vervoerders aangeven dat de schaal van kleinere festivals het lastig maakt om hiervoor passende vervoersoplossingen te organiseren.

Sportevenementen

De mogelijkheden om met duurzame recreatieve mobiliteit bezig te zijn, zijn sterk afhankelijk van de populariteit van de sport, de locatie waar deze wordt beoefend en de vraag of een sport op een vaste of een incidentele locatie plaatsvindt.

- Wanneer een sport of evenement zeer populair is, brengt dit grote bezoekersstromen met zich mee. Hierdoor ontstaat meer complexiteit rondom mobiliteit in het algemeen, waardoor ook het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit complexer wordt. Er moeten immers grotere groepen mensen tegelijkertijd van en naar de locatie worden vervoerd.
    - Dit gaat voornamelijk om het waarborgen van veiligheid, en mensen op een goede manier van plek tot plek krijgen.
- Voor sporten die slechts op een beperkt aantal locaties kunnen worden beoefend en minder grote bezoekersstromen aantrekken, ligt de uitdaging juist bij de bereikbaarheid van de locatie. Dit zijn vaak locaties die minder goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Net als bij dagattracties ligt de prioriteit hierdoor eerder bij het überhaupt bereikbaar maken van de locatie dan bij de vraag hoe dit zo duurzaam mogelijk kan worden georganiseerd.

Samenwerking

Ook in deze branche worden samenwerkingen met vervoerders wordt niet altijd toereikend ervaren, zoals eerder vermeld.

Vergunningen

- Regelgeving vanuit provincies en gemeenten niet altijd als helpend ervaren. Hoewel regelgeving bedoeld kan zijn om bepaalde zaken rondom mobiliteit en duurzaamheid te stimuleren of mogelijk te maken, ervaren stakeholders in deze sector dat deze regels in de praktijk soms juist extra beperkingen of complexiteit met zich meebrengen.
- Echter kunnen kaders of regels het mogelijk ook gemakkelijker maken, denk aan:
    - Gestandaardiseerde pakketten en kaders**,** zodat organisaties weten wat van hen wordt verwacht en niet telkens vanaf een “witte pagina” hoeven te beginnen.
    - Recreatieve mobiliteit expliciet meenemen in mobiliteits- en gebiedsvisies;
      bij nieuwe gebiedsontwikkeling rekening houden met bereikbaarheid van sport/recreatie;
      Geen nieuwe verplichting voor de sector, maar juist een verplicht of landelijk kader voor overheden**:** wanneer moet duurzame recreatieve mobiliteit worden meegenomen, welke afdelingen zijn verantwoordelijk en wie is het aanspreekpunt binnen de gemeente/provincie.

Breedtesport

De stakeholders in de breedtesport hebben ook te maken met verschillende soorten uitdagingen.

- Het gaat in de breedtesport om de dagelijkse verkeersstromen tussen de woonlocatie van mensen en sportclubs of sportscholen. Deze verkeersstromen zijn zeer verspreid en vinden op veel verschillende momenten en locaties plaats. Hierdoor is het voor brancheorganisaties lastig om hier direct invloed op uit te oefenen.
- Daarnaast hebben mensen vaak al een vaste routine in de manier waarop zij zich naar hun sportclub of sportschool verplaatsen. De vraag is dan in hoeverre en door wie zij kunnen worden gestimuleerd om hierin andere keuzes te maken.
    - Er lijkt een overkoepelende aanpak te ontbreken die zowel mensen stimuleert om duurzamer te reizen als sportclubs ondersteunt in het aanbieden en faciliteren van duurzame vervoersmogelijkheden. Tegelijkertijd is nog niet altijd duidelijk welke mogelijkheden sportclubs hierin precies zouden kunnen of moeten aanbieden.
- Doordat het voornamelijk gaat om het veranderen van individueel reisgedrag, is het lastig om duurzame recreatieve mobiliteit binnen de breedtesport als concreet aandachtspunt te agenderen. De opgave ligt volgens de gespreksdeelnemers immers grotendeels bij de individuele sporter en niet bij de sportclub of brancheorganisatie. Echter worden er al wel initiatieven genoemd, waarbij de een beter werkt dan de ander. Dingen die al worden opgezet zijn o.a. samen reizen naar uitwedstrijden (een campagne), project ‘van en naar de sportclub’ en competitieschema-optimalisatie. Projecten die nog minder worden opgepakt mede ook

doordat MT hier minder belang in ziet zijn: de campagne zo gefietst, sportpark als energie- en laadhub en multifunctioneel gebruik van sportparken

- Daarbij wordt binnen deze branche ook de vraag gesteld in hoeverre de verkeersstromen van en naar sportclubs daadwerkelijk bijdragen aan de CO_2-uitstoot en hoeveel er kan worden bespaard wanneer mensen duurzamer gaan reizen.

De verschillende uitdagingen overkoepelend

Wat voornamelijk wordt gemist (op spontaan niveau uitgevraagd) op het gebied van duurzame recreatieve mobiliteit, is kennis en inzicht in bezoekersstromen en het probleem. Dit wordt door vrijwel alle stakeholders genoemd en speelt op verschillende vlakken een belangrijke rol.

- Allereerst is er behoefte aan meer inzicht in de omvang van het probleem: in hoeverre reizen bezoekers momenteel niet-duurzaam en welke impact heeft dit op de totale mobiliteitsopgave. Stakeholders zijn zich ervan bewust dat zij onderdeel zijn van een groter geheel en dat hun eigen invloed hierop beperkt kan zijn. Tegelijkertijd ontbreekt het hen aan concrete en sectorspecifieke cijfers. Er is behoefte aan inzicht in de huidige impact van hun sector op duurzame recreatieve mobiliteit, maar ook in de mate waarin zij hier zelf invloed op kunnen uitoefenen.
    - Daarbij speelt ook de vraag in hoeverre ontwikkelingen, zoals de opkomst van elektrische auto's, de mobiliteitskeuzes van bezoekers al veranderen.
- Daarnaast wordt kennis over de eigen doelgroep gemist. Voor veel stakeholders is het inzichtelijk krijgen en monitoren van bezoekersstromen een relatief grote onderneming. Tegelijkertijd is het niet altijd duidelijk hoe dergelijk inzicht kan worden verzameld en wie hierin het voortouw moet nemen. Naast praktische vragen rondom de opzet en uitvoering, vormen met name tijd en budget belangrijke belemmeringen.

Eigenaarschap en verantwoordelijkheid

Naast kennis over de bezoeker en inzicht speelt ook de vraag naar eigenaarschap en verantwoordelijkheid. In veel gevallen is het onduidelijk wie verantwoordelijkheid moet nemen voor duurzame recreatieve mobiliteit. Dit komt mede doordat de uiteindelijke vervoerskeuze voor een belangrijk deel bij de bezoeker ligt. Tegelijkertijd hebben verschillende andere partijen invloed op deze keuze, waardoor de verantwoordelijkheid niet eenvoudig bij één partij kan worden neergelegd.

- Hierdoor ontstaat een spanningsveld: stakeholders zien het belang van verduurzaming, maar zijn niet altijd in de positie om hier zelfstandig verandering in te brengen. De vraag is dan ook niet alleen wie verantwoordelijkheid heeft, maar vooral wie bereid is deze verantwoordelijkheid te nemen.
- Voor sommige stakeholders is duurzame recreatieve mobiliteit bovendien nog een relatief nieuw terrein. Het vraagt om pionieren, waarbij nog niet altijd duidelijk is wat werkt en welke aanpak effectief is. Dit brengt onzekerheden en risico's met zich mee. Het vraagt daarom om partijen die niet alleen de verantwoordelijkheid willen nemen, maar ook bereid zijn om hierin als eerste stappen te zetten en van deze ervaringen te leren.

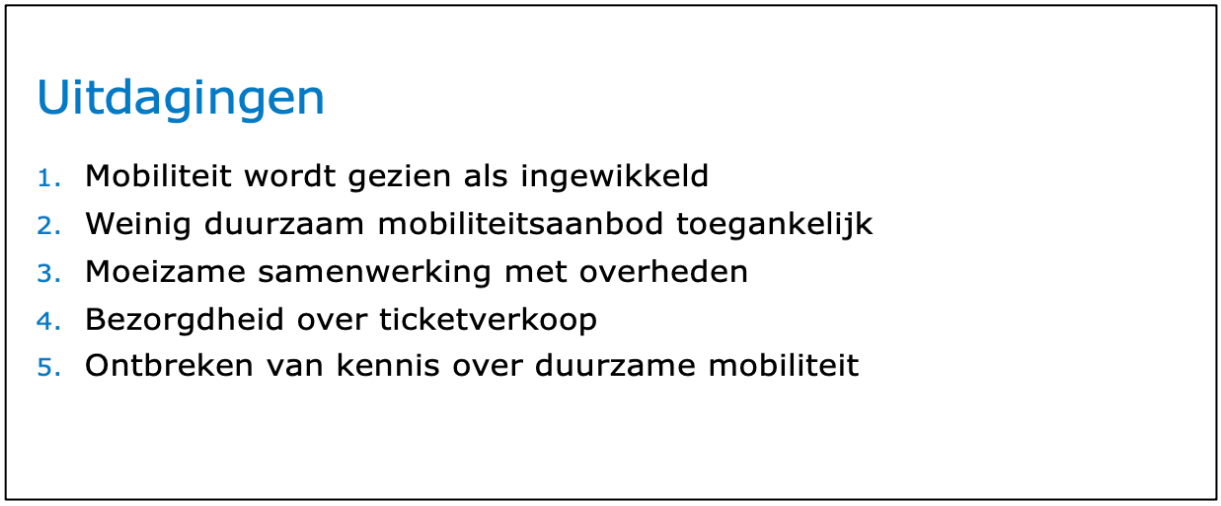
- Daarbij wordt het belang van samenwerking sterk benadrukt. Duurzame recreatieve mobiliteit kan niet door één stakeholder worden opgelost. Om daadwerkelijk stappen te zetten, moeten verschillende partijen bereid zijn om gezamenlijk op te trekken, kennis te delen en verantwoordelijkheid te nemen. Juist het ontbreken van duidelijk eigenaarschap maakt deze samenwerking tegelijkertijd complex.
- Het gaat zowel om samenwerkingen tussen overheden en stakeholders (provincies/gemeentes, maar ook met vervoerders, zowel commerciële vervoerders als concessiehouders.

Probleemanalyse en aanpak van IenW

Tijdens het onderzoek is eerst is spontaan het net opgehaald over de uitdagingen die leven rondom mobiliteit en duurzame recreatieve mobiliteit (zoals hiervoor beschreven). Hierna is er een presentatie gegeven door IenW over de probleemanalyse en de aanpak. Hier gaan we in dit hoofdstuk verder op in.

Probleemanalyse

De probleemanalyse werd toegelicht door het ministerie van IenW, waarbij werd stilgestaan bij uitdagingen die volgens het ministerie leven.



Hierboven geven we een slide weer uit de presentatie van het ministerie van IenW uit de sessie.

Eerste reacties zijn veelal dat het herkenbaar is, en dat IenW met de probleemanalyse op de goede weg zit. Echter zijn er ook nog punten die missen of waar nuancering ligt.

''Helaas speelt dit nog steeds.''

''Het wordt goed samengevat, maar ik mis ook nog wel belangrijke punten.''

1. <u>Mobiliteit wordt gezien als ingewikkeld.</u>
   - *Zie eerder, organisatiegrootte.*

- Over het algemeen wordt duurzame recreatieve mobiliteit als complex ervaren. Dit heeft onder andere te maken met de vele verschillende partijen en mensen waarvan organisaties afhankelijk zijn. Het vormt als het ware een groot web van onderlinge afhankelijkheden. Dit vraagt om samenwerking en goede communicatie tussen de verschillende betrokken partijen en dus ook wie daarover communiceert, waardoor het voor alle stakeholders, maar ook overheden en vervoerders als ingewikkeld wordt ervaren. Dit wordt momenteel gemist in de probleemanalyse.

2. <u>Weinig duurzaam mobiliteitsaanbod toegankelijk</u>
   - Dat locaties vaak slecht bereikbaar zijn met het openbaar vervoer wordt voornamelijk herkend door festivals en sportevenementen. Ook dagattracties in landelijk gebied hebben hiermee te maken, zoals eerder beschreven (bij uitdagingen per stakeholder).
   - Hetzelfde geldt voor piekvraag, die bij grote evenementen niet altijd door het openbaar vervoer kan worden opgevangen. Grotere organisaties lijken hier beter op te kunnen inspelen en houden hier vaker rekening mee. Ook worden hiervoor samenwerkingen met ov-partijen aangegaan zoals vermeld bij (uitdagingen per stakeholder).

3. <u>Moeizame samenwerking met overheden</u>
   Ook overheden hebben niet alle mogelijkheden en verantwoordelijkheden in eigen hand. Wel wordt ervaren door zowel stakeholders als overheden zelf dat bepaalde regelgeving, afspraken en bestaande structuren het soms lastig maken om duurzame recreatieve mobiliteit te creëren of te faciliteren.
   - Een voorbeeld hiervan zijn de concessies die worden verleend aan vervoerders. Wanneer een vervoerder een gebied wint, zijn stakeholders afhankelijk van deze partij en is er soms weinig ruimte voor flexibiliteit of maatwerk.
   - Meer flexibiliteit vanuit de overheid zou kunnen helpen, bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor het testen en uitproberen van nieuwe mogelijkheden rondom duurzame recreatieve mobiliteit. Ook het faciliteren of financieren van pilots wordt gezien als een mogelijke stap om nieuwe oplossingen in de praktijk te kunnen testen.

   Echter zijn mobiliteit en recreatie vaak nog gescheiden (beleids)werelden. Recreatie heeft nog nauwelijks een plek in mobiliteitsvisies.

   Ook binnen overheden zelf wordt deze complexiteit herkend. Medewerkers hebben een specifieke functie en bijbehorende verantwoordelijkheden, terwijl duurzame recreatieve mobiliteit niet altijd binnen één functie of afdeling valt. Hierdoor is samenwerking tussen verschillende afdelingen nodig. Ook kunnen budgetten over verschillende teams of functies verdeeld zijn, waardoor op een creatieve manier moet worden gekeken hoe initiatieven kunnen worden gefinancierd.

- Daarnaast ontbreekt vanuit de overheid soms de kennis over wat stakeholders precies nodig hebben en welke partijen bij elkaar moeten worden gebracht om een initiatief van de grond te krijgen. Overheden staan hier over het algemeen wel voor open, maar weten niet altijd goed wat nodig is en wie daarvoor aan tafel moet komen.
- Hierdoor ontstaat aan beide kanten een zekere handelingsverlegenheid. Overheden weten niet altijd welke partijen zij nodig hebben of met elkaar moeten verbinden, terwijl stakeholders niet goed weten waarvoor en met welke vraag zij bij de overheid terechtkunnen. Dit wordt mede versterkt door het beeld dat overheden relatief 'stoffig' zijn en dat processen en systemen minder snel en flexibel verlopen. Juist voor duurzame recreatieve mobiliteit, waarbij experimenteren en snel kunnen inspelen op mogelijkheden belangrijk zijn, kan dit als een drempel worden ervaren.
    - Sommige eerdere ervaringen met overheden kunnen dit beeld bovendien versterken, waardoor stakeholders minder snel geneigd zijn om bij de overheid aan te kloppen voor hulp.
- Ook de vraag wat precies de rol van de overheid zou moeten zijn, wordt als lastig ervaren. Het is niet altijd duidelijk welke verantwoordelijkheid bij de overheid ligt en bij wie stakeholders hiervoor moeten aankloppen.
- Tegelijkertijd wordt de samenwerking juist positief ervaren door stakeholders die al ervaring hebben met pilots of andere initiatieven samen met overheden. Wanneer de samenwerking eenmaal tot stand komt, wordt deze vaak als prettig en constructief ervaren.

4. <u>Bezorgdheid over ticketverkoop</u>
   Zoals eerder in het rapport vermeld, ligt de focus van stakeholders primair op het aantrekken van bezoekers en het goed en veilig regelen van hun mobiliteit. Hoe dit zo duurzaam mogelijk kan, wordt daarbij vooral als aanvullende ambitie gezien.
    - Vooral kleinere festivals en sportevenementen zijn bezorgd over de ticketverkoop. Hierdoor ligt de focus daar minder op duurzame recreatieve mobiliteit.

5. <u>Ontbreken van kennis over duurzame recreatieve mobiliteit</u>
   Kennis over duurzame recreatieve mobiliteit is op zichzelf niet hetgeen dat wordt gemist. Zeker bij stakeholders die vanuit hun functie expliciet met duurzaamheid bezig zijn, is voldoende kennis en expertise aanwezig. Hoe de stakeholders deze kennis ontsloten willen hebben wordt toegelicht bij kennis op pagina 17.

   Wat wél een knelpunt is, is de vindbaarheid en toegankelijkheid van deze kennis. Stakeholders weten niet altijd waar relevante informatie te vinden is en ervaren het delen en ophalen van kennis als relatief lastig. Het gaat daarmee minder om een gebrek aan kennis, maar eerder om de vraag hoe beschikbare kennis beter ontsloten en gedeeld kan worden. Denk hierbij aan het delen van succesvolle voorbeelden.

- Stakeholders zijn op de hoogte van verschillende initiatieven en use cases, maar deze zijn vaak niet één op één over te nemen. Er zijn daarmee wel verschillende initiatieven, maar het aanbod is nog beperkt en vaak specifiek gericht op een bepaalde sector. Denk aan de Dutch Grand Prix waar bezoekers anders moesten reizen doordat de locatie de individuele auto nauwelijks toeliet. Uiteindelijk lukte het de organisatie om het wel voor elkaar te krijgen, dit voorbeeld is echter zo uniek, dat dit niet over te nemen is voor andere stakeholders.
- Bij overheden, zoals provincies en gemeenten, worden regelmatig initiatieven opgezet. Een voorbeeld hiervan zijn de Slagharen- en Hellendoornbus, die zijn opgezet door de provincie Overijssel. Overkoepelende brancheorganisaties zijn over het algemeen goed op de hoogte van verschillende campagnes en initiatieven. Ook bedrijven die zelf aan een pilot hebben deelgenomen, zijn uiteraard meer op de hoogte. Desondanks is informatie wel versnipperd en wordt dit branche breed ook niet goed gevonden of gedeeld.

Zoals eerder benoemd, ontbreekt bij veel organisaties daarnaast inzicht in het mobiliteitsgedrag van hun eigen bezoekers.

- Ook inzicht in de CO_2-besparing van duurzame recreatieve mobiliteitsmaatregelen wordt gemist, zoals eerder beschreven. Wat levert het op.

Andere problemen in de sector met betrekking tot duurzame recreatieve mobiliteit

De uitdagingen van de probleemanalyse waren echter niet de enige problemen die werden ervaren. Hieronder weergeven we ook nog andere problemen die tijdens de sessies zijn benoemd door de stakeholders

<u>Parkeeraanbod vormt een uitdaging</u>

Een groot parkeeraanbod kan het lastiger maken om mensen te stimuleren om voor duurzamere vormen van vervoer te kiezen. Op het parkeeraanbod heeft de organisator niet altijd invloed, omdat de omgeving hierin ook een rol speelt. Dus hoe de infrastructuur is ingericht rondom de verschillende soorten organisaties.

- Tegelijkertijd zijn parkeermogelijkheden voor veel organisaties onderdeel van het financiële model. Het wegvallen van parkeerinkomsten vormt daardoor een belangrijke barrière.

<u>Complexiteit van duurzame recreatieve mobiliteit</u>

Het belangrijkste uitgangspunt van mobiliteit is dat mensen op hun bestemming kunnen komen. De combinatie met de vraag hoe dit op een duurzame manier kan worden georganiseerd, wordt soms

nog als uitdagend ervaren. Dit heeft te maken met de complexiteit van het onderwerp en de vele aspecten die hierbij komen kijken.

Geen verplichtingen en extra vergunningslast

Zoals vermeld bij festivals en sportevenementen.

Verschil tussen grote en kleine spelers

De mogelijkheden om te pionieren verschillen tussen organisaties**,** zoals eerder vermeld bij organisatiegrootte. Echter betekent dit niet dat het niet gebeurt of kan, maar gevoelsmatig is er meer ruimte bij de grote spelers, en vormt het pionieren meer risico bij de kleinere spelers. Dit wordt voornamelijk ervaren door de kleinere organisaties

Bezoekers zitten niet vanzelfsprekend te wachten op duurzame mogelijkheden

Bezoekers zitten volgens stakeholders zelf niet per definitie te wachten op duurzame mogelijkheden. Duurzaamheid kan vanuit overheden een belangrijk doel zijn, maar dit betekent niet automatisch dat bezoekers hier behoefte aan hebben. Het expliciet framen van een mogelijkheid als ‘duurzaam’ wordt daarom niet als effectief gezien. Daarom worden initiatieven momenteel niet onder deze noemer naar bezoekers gecommuniceerd.

Gebrek aan continuïteit en langetermijnperspectief

Stakeholders ervaren dat overheden vaak doelstellingen hebben die binnen een bepaalde periode moeten worden behaald. Als organisatie ga je hierin mee, maar wanneer een programma na bijvoorbeeld drie jaar wegvalt en er vervolgens nieuwe focuspunten worden gekozen, verdwijnt de aandacht voor het onderwerp**.**

- Hierdoor ontbreekt soms een langetermijnperspectief. Dit maakt het voor organisaties minder aantrekkelijk om op langere termijn mee te bewegen met initiatieven vanuit overheden.

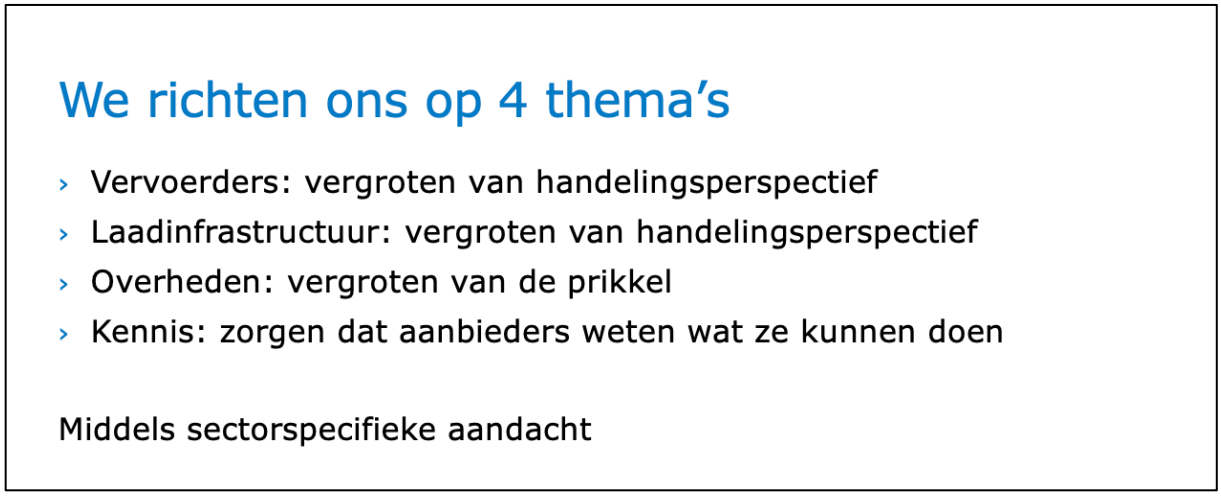
Concrete CO_2-reductiedoelen per sector ontbreken

Concrete CO_2-reductiedoelen per sector ontbreken. Zoals eerder aangegeven, blijft dit momenteel nog vaag. Organisaties weten hierdoor onvoldoende waar zij naartoe werken en hoeveel energie zij aan duurzame recreatieve mobiliteit moeten besteden ten opzichte van andere uitdagingen.

- Echter geeft meer concretisering de stakeholders duidelijkheid of ze meer moeten investeren in duurzame mobiliteit of niet. Afhankelijk of de stakeholders het idee krijgen echt iets eraan te kunnen bijdragen (percentage van de desbetreffende sector/branche), wanneer dit minimaal is, zullen sommige stakeholders afhaken. Dit betekent enerzijds dat een reductiedoel draagvlak kan creëren, maar het ook averechts kan werken, en stakeholders afremmen om ermee bezig te laten zijn.

Aanpak van IenW

Nadat we de probleemanalyse hebben besproken, hebben we kort ingezoomd op de verschillende thema's vanuit de aanpak. Om een beeld te krijgen van de belevingswereld bij deze thema's.



Hierboven geven we een slide weer uit de presentatie van het ministerie van IenW uit de sessie.

Vervoerders

Samenwerking met vervoerders wordt over het algemeen als lastig ervaren, zoals al vaker is teruggekomen in het rapport.

- Bij grotere organisaties (stakeholders) is er vaak een accountmanager, waardoor het contact gemakkelijker tot stand komt. Toch wordt het daadwerkelijke samenwerken nog regelmatig als lastig ervaren. Processen binnen grote organisaties verlopen vaak stroef en er is niet altijd ruimte om flexibel in te spelen op nieuwe ideeën of af te wijken van bestaande werkwijzen.
    - Tegelijkertijd verschilt dit per vervoerder: sommige partijen staan er juist om bekend dat zij meer meedenken en openstaan voor pionieren.
- Zoals eerder beschreven, vormen ook de concessies van vervoerders soms een belemmering.
    - Vervoerders zelf, zowel commerciële als niet-commerciële busmaatschappijen, staan zelf over het algemeen wel open voor samenwerking rondom duurzame recreatieve mobiliteit. Andere OV-vervoerders mogelijk ook, maar zij waren niet betrokken tijdens dit onderzoek. De busmaatschappijen geven daarbij aan dat het belangrijk is om hen zo vroeg mogelijk bij een project te betrekken. Op die manier kunnen zij vanuit hun expertise meedenken en hun visie geven op de mogelijkheden. In de praktijk gebeurt dit nog relatief weinig: vervoerders worden vaak pas laat in het proces benaderd en krijgen daarmee vooral een uitvoerende rol. Hierdoor moeten zij op een later moment proberen de benodigde zaken te organiseren, terwijl eerder overleg juist kan bijdragen aan een betere en soepelere samenwerking.
        - Aanvullend vervoer voor een recreatief evenement kan buiten reguliere concessies vallen waardoor andere tarieven of financiële garanties gelden.

Voor stakeholders is het vooraf niet altijd duidelijk wat binnen een concessie mogelijk is.

    - Daarnaast moeten evenementen van tevoren al een plan opleveren waar mobiliteit ook is meegenomen, zoals een logistiek plan. In dit proces worden vervoerders niet meegenomen, wat het een stuk lastiger maakt om mee te denken of uiteindelijk een rol te kunnen spelen.
- Overheden (provincies en gemeentes), zien hier ook een rol voor henzelf. Het meer meedenken over bepaald beleid wat gaat om het aanbieden van vervoer of parkeermogelijkheden.

Rol van Ienw: momenteel is IenW al bezig met pilots waarin vervoerders worden betrokken, dat wordt door de vervoerders als positief ervaren. Echter werd wel benoemd dat concessies voor meerdere jaren vaststaan er weinig flexibiliteit binnen de concessies of het gebied waarvoor dit geld. Er wordt gezocht naar mogelijkheden die er wel zijn binnen concessies of die daarbuiten zouden kunnen. Mogelijk ligt er een rol bij IenW om uit te zoeken wat daar mogelijk is.

Kennis

Inhoudelijk uitgelegd bij de probleemanalyse punt 5: ontbreken van kennis over duurzame mobiliteit. Hoe wil men de kennis tot zich nemen:

- Sommige stakeholders zouden graag één centrale plek hebben waar beschikbare kennis en voorbeelden worden verzameld, zodat zichtbaar wordt hoe verschillende branches en sectoren omgaan met duurzame recreatieve mobiliteit. Hoe een dergelijke plek precies moet worden ingericht, is nog niet voor iedereen duidelijk.
- Andere stakeholders hebben juist behoefte aan meer branche- of sectorspecifieke informatie, die aansluit bij hun eigen context en uitdagingen.
    - Zo werd genoemd dat een sportorganisatie graag een coversheet willen ontvangen: één pagina met opties en mogelijkheden die voor hun specifieke organisatie relevant zijn, met doorklikmogelijkheden naar meer detail.
- Brancheorganisaties worden gezien als logische plekken waar stakeholders op zoek gaan naar informatie en kennis.
    - Er wordt momenteel een kennisplatform gebouwd voor de duurzame cultuursector, dit zou ook een goede plek zijn waar kennis wordt vergaard.
- Het delen van informatie hoeft niet in de vorm van een praatgroep van 3 uur. Wel kan een dergelijke uitwisseling bijvoorbeeld periodiek worden georganiseerd, zodat stakeholders op de hoogte blijven van nieuwe ontwikkelingen en voorbeelden, maar dan wel behapbaar en kort.
- Tegelijkertijd is er weinig behoefte aan uitgebreide rapporten of lange e-mails. Stakeholders hebben vooral behoefte aan concrete, gerichte en direct toepasbare informatie die aansluit bij hun eigen praktijk.

Rol van IenW: er is volgens stakeholders al veel kennis en ervaring aanwezig. De rol van IenW kan daarom vooral liggen in het nadenken over hoe deze bestaande kennis beter bij elkaar kan worden gebracht en toegankelijk kan worden gemaakt. Hierbij kan worden gekeken naar een vorm die zowel ruimte biedt voor sector overstijgende inspiratie als voor meer specifieke voorbeelden en toepassingen per branche.

Laadinfra

Laadinfrastructuur wordt op zichzelf niet gezien als een onderdeel van duurzame recreatieve mobiliteit.

- Voor festivals wordt het aanleggen van vaste laadinfrastructuur voor personenvervoer (zoals laadpalen op het festivalterrein) niet als economisch voor de organisatie zelf en ecologisch, omdat het tijdelijk is, beschouwd.
- Daarnaast hebben vervoerders die met elektrische bussen rijden te maken met een beperkte actieradius, wat de mogelijkheden voor duurzame recreatieve mobiliteit beperkt.
- Op sommige locaties zijn wel laadmogelijkheden aanwezig, maar deze worden niet zozeer gezien als een manier om duurzame recreatieve mobiliteit te stimuleren. Ze bieden bezoekers vooral de mogelijkheid om hun elektrische voertuig op te laden.

Rol van IenW: uit het onderzoek is gebleken dat stakeholders ten aanzien van laadinfrastructuur niet direct een rol voor zichzelf zien weggelegd. Dit komt onder andere doordat zij zich afvragen in hoeverre zij invloed hebben op het gebruik van elektrische auto's door bezoekers. De verschuiving naar elektrisch rijden wordt namelijk steeds meer als een autonome ontwikkeling gezien, waarop stakeholders zelf beperkte invloed hebben.

- Het aanbieden van laadpalen wordt niet gezien als een manier om bezoekers te stimuleren om voor elektrisch vervoer te kiezen. Stakeholders zien het vooral als een voorziening die nodig is om aan te sluiten bij de groei van het aantal elektrische voertuigen en de bredere transitie naar elektrisch rijden. Het aanbieden van laadmogelijkheden bij recreatieve voorzieningen wordt daarmee eerder gezien als het faciliteren van bezoekers die al elektrisch rijden dan als een middel om hun mobiliteitskeuze te beïnvloeden.
- Laadpalen worden daarom vooral gezien als een voorziening om bezoekers de mogelijkheid te bieden om met een elektrische auto naar de locatie te komen, en minder als een middel om duurzame recreatieve mobiliteit te ondersteunen.

Overheden

De punten zoals eerder aangegeven in de probleemanalyse weergeven bij punt 3: moeizame samenwerking met overheden spelen hier ook een rol.

Rol voor IenW: stakeholders staan er over het algemeen voor open om met IenW in contact te komen. Het kan daarom helpen als IenW duidelijker laat zien wat zij voor stakeholders kunnen

betekenen en hoe zij kunnen ondersteunen bij duurzame recreatieve mobiliteit, momenteel is dat nog voor velen stakeholders onduidelijk: wat kan IenW aanbieden of waarmee kunnen zij naar IenW.

- Kennisdeling wordt hierbij als een mogelijke rol voor IenW gezien. Dit kan op verschillende manieren worden ingevuld, zowel fysiek, bijvoorbeeld in de vorm van een presentatie of een periodieke praatgroep, als online. Sommige stakeholders vinden het ook waardevol om deze kennis cross-sectoraal te ontvangen, waar andere liever alleen branche specifieke kennis tot zich krijgen.
- Daarnaast is er behoefte aan één duidelijk aanspreekpunt binnen IenW. Stakeholders zouden graag weten bij wie zij terechtkunnen met vragen, wanneer zij over het onderwerp willen sparren of wanneer zij ondersteuning nodig hebben bij een initiatief. Deze persoon kan vanuit brede kennis over het onderwerp meedenken, maar ook helpen om stakeholders met de juiste partijen en expertise in contact te brengen. Zo kan IenW niet alleen kennis delen, maar ook een verbindende en faciliterende rol vervullen.

Conclusies

De belangrijkste conclusies zetten we hieronder uiteen.

Overkoepelend sluit de huidige aanpak op hoofdlijnen aan bij de behoeften van stakeholders, maar is er ruimte om deze gerichter in te zetten. Met name een meer sectorspecifieke aanpak, praktische kennisdeling, het verbinden van partijen en ruimte voor experimenten kunnen de aansluiting met de praktijk verder versterken.

Wat de rol is van duurzame recreatieve mobiliteit verschilt per organisatie.

- Stakeholders waarbij duurzaamheid onderdeel is binnen de functie focussen zich logischerwijs meer op het duurzaamheidsaspect van mobiliteit.
- Voor vrijwel alle stakeholders geldt dat recreatieve mobiliteit duurzaam wordt op het moment dat dit soepel en gemakkelijk verloopt voor de bezoeker. Soepele recreatieve mobiliteit staat daardoor bovenaan.

Er is vooral behoefte aan concreet inzicht, niet aan meer algemene kennis.

Stakeholders ervaren geen groot gebrek aan kennis over duurzaamheid. Wat vooral ontbreekt, is concreet inzicht in bezoekersstromen, reisgedrag en CO_2-impact. Dit inzicht is nodig om te bepalen waar de grootste opgaven en kansen liggen en waar organisaties daadwerkelijk invloed op kunnen uitoefenen. En in hoeverre ze zich willen focussen op recreatieve mobiliteit.

- Daarbij is behoefte aan inzicht in welke maatregelen voor de eigen organisatie of sector relevant zijn en waar daadwerkelijk impact kan worden gemaakt.
- Stakeholders hebben behoefte aan duidelijke kaders om te kunnen bepalen aan welke knoppen zij zelf kunnen draaien en welke opgaven buiten hun invloedssfeer liggen.

Er gebeurt al veel, maar kennis en ervaringen zijn onvoldoende toegankelijk en verbonden.

Stakeholders kennen verschillende pilots, initiatieven en voorbeelden.
Het probleem is dus niet dat er niets gebeurt, maar dat kennis en ervaringen versnipperd zijn en voorbeelden vaak onvoldoende aansluiten op andere sectoren of situaties.

- Er is vooral behoefte aan concrete, praktische en sectorspecifieke kennis: wat werkt, wat werkt niet en hoe kan dit worden toegepast? Lange rapporten of algemene informatie voorzien minder goed in deze behoefte.
- Bestaande pilots of best practice worden als waardevol ervaren, omdat deze inzicht geven in wat in de praktijk wel en niet werk. De inzichten daaruit worden echter nog niet altijd breed ontsloten.
- Ook binnen overheden is informatie vaak versnipperd onder verschillende teams, waardoor kennis niet optimaal wordt gedeeld met elkaar.

Niet iedere oplossing past bij iedere organisatie of sector

De mogelijkheden om recreatieve mobiliteit te verduurzamen verschillen sterk per organisatie, sector en locatie.

- Verschillen in bezoekersaantallen, frequentie, bereikbaarheid en beschikbare capaciteit bepalen welke oplossingen haalbaar en relevant zijn.
- Voorbeelden van koplopers kunnen inspireren, maar zijn daardoor niet altijd één-op-één toepasbaar op andere organisaties
- Niet alle onderdelen van de huidige aanpak zijn voor iedere stakeholder even relevant. Zo wordt laadinfrastructuur voor bezoekers minder breed als belangrijke opgave ervaren dan bijvoorbeeld inzicht in reisgedrag, samenwerking en collectief vervoer.

Duurzame recreatieve mobiliteit vraagt om samenwerking, maar die samenwerking is nog onvoldoende georganiseerd.

- Duurzame recreatieve mobiliteit is geen vraagstuk dat één partij zelfstandig kan oplossen. Overheden, vervoerders, recreatieorganisaties, gemeenten en bezoekers zijn van elkaar afhankelijk. Recreatieve mobiliteit kan daarom alleen duurzamer worden als het gehele ecosysteem samenwerkt.
- Tegelijkertijd is het niet altijd duidelijk wie waarvoor verantwoordelijk is, wie de juiste contactpersoon is en welke partijen met elkaar moeten worden verbonden.
- Ook de samenwerking met vervoerders verloopt niet altijd eenvoudig, onder andere door versnipperde verantwoordelijkheden, concessies en het laat betrekken van vervoerders.
- Stakeholders zien meerwaarde in het vroegtijdig bij elkaar brengen van relevante partijen, zodat mogelijkheden gezamenlijk kunnen worden verkend.

De invloed van individuele organisaties op reisgedrag is beperkt.

Organisaties kunnen bezoekers stimuleren en faciliteren, maar ervaren slechts beperkte invloed op de uiteindelijke vervoerskeuze.

- Bezoekers hebben bestaande routines en voorkeuren en veel reisbewegingen, met name tussen huis en bestemming, liggen buiten de directe invloedssfeer van organisaties.
- De mogelijkheden verschillen bovendien sterk per organisatie: grotere organisaties hebben vaker kennis, capaciteit en contacten**,** terwijl duurzame recreatieve mobiliteit bij kleinere organisaties naast andere verantwoordelijkheden moet worden opgepakt.
- Ook het beschikbare vervoersaanbod en de infrastructuur bepalen in hoeverre organisaties bezoekers daadwerkelijk een aantrekkelijk alternatief kunnen bieden.

Stakeholders zien vooral ruimte voor faciliteren en experimenteren, niet voor meer regelgeving.

- Stakeholders verwachten van de overheid vooral een faciliterende en verbindende rol. Meer regelgeving wordt niet als oplossing gezien. Wel is er behoefte aan ruimte om te

experimenteren, bijvoorbeeld via pilots, financiering, kennisdeling en het bij elkaar brengen van relevante partijen.

- Aanvullende regelgeving wordt niet direct als oplossing gezien, mede omdat organisaties al regeldruk ervaren. Duidelijke en uniforme kaders kunnen wel helpen, bijvoorbeeld om inzichtelijk te maken wat mogelijk is en wie waarvoor verantwoordelijk is.
- Daarbij is behoefte aan continuïteit en een herkenbaar aanspreekpunt, zodat initiatieven niet afhankelijk zijn van tijdelijke programma's of steeds wisselende contactpersonen.

Bijlage

DRAAIBOEK VERDIEPENDE SESSIE

Projecttitel	IenW Duurzame mobiliteit	Methode	Twee verdiepende sessies van t=180 minuten per sessie
Datum	1 en 3 september 2026	Projectnummer	2026134
Locatie	Utrecht (Jaarbeurs Meetup)	Versie	#3

Deelnemers verdiepende sessies, per sessie:

- 8 en 9 deelnemers
- 3 IenW-medewerkers per dag
- 2 onderzoekers MARE (Vera en Coen)

Onderzoeksdoel: *Hoe ervaren stakeholders in de vrijetijdsector de huidige aanpak vanuit IenW bij het verduurzamen van bezoekersmobiliteit, welke behoeften hebben zij, en hoe kan de aanpak richting 2030 hier beter op aansluiten?*

- Welke uitdagingen ervaren stakeholders in de vrijetijdsector bij het verduurzamen van bezoekersmobiliteit?
- Hoe worden de concrete uitwerkingen van de drie sporen van de huidige aanpak (informeren, faciliteren reguleren) ervaren?
- Welke ondersteuning hebben zij (verder) nodig om duurzame bezoekersmobiliteit structureel onderdeel van hun beleid en praktijk te maken?
- Welke elementen van de huidige aanpak worden als waardevol beschouwd en welke worden gemist?
- Welke verbeteringen of aanvullingen achten stakeholders nodig om de aanpak effectiever te maken?

Programma

09:30 – 09:45 Deelnemers verzamelen bij de receptie
09:45 – 10:00 Deelnemers naar ruimte
10.00 Start verdiepende sessie
10.00 - 10.20 Aftrap door MARE (deelnemers, onderzoekers en IenW-medewerkers stellen zich voor)
10.20 – 11.25 Plenaire discussie
11.25 – 11.35 Koffiepauze
11.35 – 12.50 Verdiepen onderwerpen probleemanalyse
12.50 – 13.00 Afronding
13.00 Einde

- Deelnemers worden **opgevangen bij de receptie**. MARE deelt vooraf een lijst met de namen van de deelnemers (voor de receptie).

- We halen de deelnemers op en gaan in één keer naar de vergaderruimte.
- Bij binnenkomst is aanwezig in **de vergaderruimte:** koffie, thee en fris. Deelnemers krijgen een **bordje met hun naam** op tafel.
- **Opstelling:** Een vergadertafel met stoelen. Aan deze tafel zitten de genodigden (de organisaties) en de onderzoekers van MARE. De IenW-medewerkers zitten ook aan tafel, maar zullen zich afzijdig houden tijdens het gesprek. De onderzoekers zullen aangeven wanneer IenW iets toelicht of wanneer ze vragen kunnen stellen.

10.00 - 10.20	(20 min.)	**Aftrap**

Ienw doet het welkomswoord: doel van het onderzoek en korte introductie over duurzame bezoekermobiliteit (max 5 min)

Openingswoord door **MARE** - (5 min)
- Welkom
- Uitleg onderzoekssituatie
- Programmaonderdelen worden genoemd. *Tonen: agenda/programma op een scherm*
- Spelregels: gaat om jullie mening, geen foute antwoorden, stel vragen (ook als iets onduidelijk is), etc.
- Uitleg rol van IenW (dat ze het doel van het onderzoek zullen uitleggen)

Voorstellen – (10 min)
- De onderzoekers van MARE stellen zich voor aan de deelnemers
- We vragen de deelnemers om zichzelf ook voor te stellen
    - Bedrijf, rol binnen het bedrijf, etc.
- De IenW-medewerkers stellen zich ook voor

10.20 – 11.25	(60 min.)	**Plenaire discussie**

Inleiding - (5 min.)
- MARE geeft een inleiding en legt uit: we hebben net kennis met elkaar gemaakt. Maar eerst willen we gezamenlijk met elkaar stilstaan bij het onderwerp duurzame bezoekersmobiliteit in de recreatieve sector.
- Verzoek aan IenW-medewerkers: onthoud vragen die tijdens de discussie bij je opkomen op. Aan het einde van de plenaire discussie is er ruimte om aanvullende vragen te stellen.

Eerste brede verkenning bezoekers mobiliteit – (5 min.)
Het doel van de eerste tien minuten is om de context van de organisaties te begrijpen. Ook is het belangrijk om te begrijpen waar duurzame mobiliteit staat tussen andere uitdagingen rondom bezoekers mobiliteit. Zijn andere uitdagingen rondom bezoekers mobiliteit groter/ belangrijker?

We weten in middels bij wat voor type organisatie jullie werken. We gaan vandaag met elkaar in gesprek over het onderwerp bezoekers mobiliteit.

- Op welke manier speelt het onderwerp bezoekers mobiliteit binnen de organisatie
    - *Int let op. voor gemeentes/provincies/vervoerders: in hoeverre zijn zij bezig met samenwerkingen met de recreatie sector.*
    - Hoe komt het dat het onderwerp bezoekers mobiliteit binnen de organisatie meer/ minder prioriteit heeft
- Op welke manier houdt jouw organisatie zich bezig met bezoekers mobiliteit
    - Hoe vervoert jouw organisatie bezoekers naar recreatieve bestemmingen

- Welke uitdagingen leven er op het gebied van bezoekers mobiliteit, waar lopen jullie tegenaan
    - Wat gaat er goed/ wat gaat er minder goed
    - *Int. check, maar vraag niet uit: duurzame recreatieve mobiliteit, kennis, regelgeving, vervoerders, laadinfrastructuur, etc.*

Plenaire discussie | Recreatieve duurzame mobiliteit – (55 min.)
Vervolgens willen we nu de stap maken van recreatieve mobiliteit naar het onderwerp recreatieve duurzame mobiliteit. Eerst wordt het onderwerp recreatieve duurzame mobiliteit algemeen/ spontaan besproken, vervolgens licht IenW de probleemanalyse toe, wordt hierop gereflecteerd en bespreken we specifieke onderwerpen.

<u>Algemeen</u> – (30 min.)

Definitie van duurzame bezoekersmobiliteit = verplaatsingen die naar recreatieve bestemmingen worden gedaan, zonder CO2 uitstoot

Int. legt uit dat we het vandaag gaan hebben over recreatieve duurzame mobiliteit.

- Eerste associaties
- In hoeverre is duurzame recreatieve mobiliteit onderdeel van het beleid binnen de organisatie
    - Waar staat het op de agenda binnen de organisatie
        - *Int. check: hoge prioriteit vs. lage prioriteit*
    - Wat maakt duurzame recreatieve mobiliteit wel/ niet belangrijk
- Wordt er bij het ontvangen van bezoekers nagedacht of dit op een duurzame manier gebeurt
    - *Int check. wordt er nagedacht of het op een duurzamere manier kan en of mensen die op een duurzame manier (willen) reizen, dit ook kunnen*

- Wat weet je allemaal over recreatieve duurzame mobiliteit (kennis)
    - *Int. check, maar vraag niet uit of stakeholders vinden dat ze zelf voldoende kennis hebben*

- Waar ben je mee bezig op het gebied van duurzame mobiliteit
    - *Int check. in hoeverre zijn ze klaar voor de duurzaamheidstransitie en de veranderende mobiliteit.*
- Welke ontwikkelingen spelen er op het gebied van duurzame
    - Welke ontwikkelingen speler er in het algemeen
    - Welke ontwikkelingen zijn er binnen jouw organisatie

- Wat gaat er binnen de organisatie goed op het gebied van verwelkomen van duurzame recreatieve mobiliteit
- Welke uitdagingen leven er op het gebied van duurzame recreatieve mobiliteit
    - Waar lopen jullie als bedrijf tegenaan
    - *Int. check: kennis, laadinfrastructuur, regelgeving, etc.*
- Is het faciliteren van recreatieve duurzame mobiliteit veranderd de afgelopen jaren
    - *Indien wel*: Op welke manier is dit verandert
        - Brengt dit andere uitdagingen met zich mee

- Wat zou kunnen helpen om het faciliteren van duurzame mobiliteit gemakkelijker te maken
    - Op welke manier zou jij/ jouw organisatie geholpen kunnen worden
        - *Int. check: kennis, laadinfrastructuur, regelgeving, etc.*
    - Wat voor type ondersteuning heb je nodig

<u>Toelichting ministerie IenW probleemanalyse recreatieve duurzame mobiliteit</u> - (10/15 min.)

Het ministerie van IenW licht de probleemanalyse over duurzame recreatieve mobiliteit toe.

<u>Reacties probleemanalyse</u> – (15 min.)

- Eerste reacties
- Wat valt jullie op als jullie de probleemanalyse over duurzame recreatieve mobiliteit van het ministerie van IenW horen

- In hoeverre is het herkenbaar
    - Welke onderdelen zijn meer en minder herkenbaar
        - Waar komt dat door
        - Zijn er onderdelen die in het verleden wel speelden en nu niet meer
- Is het verhaal een goede samenvatting van waar je tegen aanloopt om duurzame recreatieve mobiliteit te faciliteren
    - Leven deze problemen bij jullie
- Als dit een analyse is van het ministerie van IenW, zitten ze daarmee in de juiste richting

- Mis je nog iets in de analyse van het ministerie van IenW
    - Wat zijn andere uitdagingen waar je tegen aanloopt

Let op eindtijd 11.25

11.25 – 11.35	10 min.	*** Koffiepauze ***

11.35 – 12.50	75 min.	**Verdiepen onderwerpen probleemanalyse**

<u>Vragen vanuit IenW</u> – (5 min.)

- Mochten er nog vragen zijn vanuit IenW over het eerste gedeelte van de sessie, dan is er na de koffiepauze (om 11:35 uur) tijd en ruimte voor eventuele vragen. Wellicht is er tijdens de koffiepauze al de mogelijkheid geweest om kort iets aan een stakeholder te vragen. Zo niet, dan maken we hier nog kort de tijd voor vrij.
- Onthoud hierbij dat we per onderwerp nog gaan verdiepen.

Interviewer legt uit. We hebben het net gehad over de probleemanalyse, we willen daar nu dieper op induiken.

<u>Algemeen (10 min)</u>

- In hoeverre spelen er nog andere thema's waarbij je hulp kan gebruiken
    - Welke thema's zijn dat
    - Waar heb je hulp bij nodig
        - *Int check. in hoeverre IenW hierbij kan ondersteunen bij het duurzamer wordende bezoekersstroom en hoe ze die hulp verwachten*
    - In hoeverre herkennen andere dit thema en kunnen zij hier ook hulp bij gebruiken

<u>Kennis</u> – (15 min.)

- In hoeverre heb je het idee dat je genoeg weet van duurzame recreatieve mobiliteit om mee te komen met de transitie
    - Waar zou je meer over willen weten
- Heb je het idee dat je informatie mist over duurzame recreatieve mobiliteit
    - Wat voor type informatie mis je over duurzame recreatieve mobiliteit
        - *Int. check: maatregelen, samenwerking, laadinfrastructuur, communicatie, juiste moment/ plek, etc.*

- Op welke manier probeer je kennis te op te halen over duurzame recreatieve mobiliteit
    - *Int. check: rol overheden, wordt er gebruik gemaakt van verschillende platforms ect.*

Int.: Het ministerie van IenW is benieuwd hoe ze kunnen inventariseren wat voor type informatie jullie nodig hebben. Niet alleen tijdens dit gesprek, maar op regelmatige basis.

- Hoe kunnen jullie dit gemakkelijk delen met het ministerie van IenW
    - Zijn jullie bereid om dit te delen

- Waar ben je het meeste mee geholpen
    - Wat voor type informatie/ kennis
    - Waar wil je dit type informatie vinden

- Welke initiatieven rondom het ophalen/ delen van kennis rondom duurzame recreatieve mobiliteit ken je
    - *Int. check bekendheid met kenniswebsitesport*
    - Wat bieden deze initiatieven je

- *Indien nog niet benoemd*: In hoeverre haal je informatie op bij overheden (gemeente, provincie, Rijksoverheid, ministerie, etc.)
    - Waarom wel/niet
    - Waar zou je die kennis zoeken
- Hoe doet de overheid het op dit gebied
    - Welke rol hebben overheden op dit gebied
    - In hoeverre delen overheden voldoende kennis op dit gebied

- In hoeverre was de uitleg (vanuit de probleemanalyse) van IenW in lijn met wat jullie vinden/ervaren over kennis
    - Op welk gebied wel
    - Waar zitten verschillen tussen wat jullie zeggen/vinden en de analyse van het ministerie van IenW

<u>Laadinfrastructuur</u> – (15 min.)
Int.: We willen het nu met jullie hebben over het faciliteren van laadmogelijkheden voor bezoekers.

- Wat doet jullie organisatie op het gebied van laadinfrastructuur voor bezoekers
    - Wat faciliteren jullie voor bezoekers

- In hoeverre lopen jullie ergens tegenaan als het gaat om het faciliteren van laadinfrastructuur
    - Waar lopen jullie tegenaan
        - *Int. check: onvoldoende kennis, afhankelijkheid van overheden/ grondeigenaren, tijdelijk gebruik locaties, etc.*
    - Waar hebben jullie behoefte aan om laden te faciliteren voor bezoekers
- Hoe kijken jullie aan tegen regelgeving over laadinfrastructuur
    - In hoeverre is er onduidelijkheid over regelgeving

- Op welke manier zou je hierbij geholpen willen worden om laadinfrastructuur voor bezoekers te faciliteren
    - Waar heb je behoefte aan (in het algemeen en specifiek vanuit de overheid)

- Wat gaat er wel goed op dit gebied
    - Wat zorgt ervoor dat dit goed verloopt

- In hoeverre was de uitleg (vanuit de probleemanalyse) van IenW in lijn met wat jullie vinden/ervaren over laadinfrastructuur
    - *Indien nog niet besproken staan we stil bij onvoldoende kennis, afhankelijkheid van overheden/ grondeigenaren, tijdelijk gebruik locaties, etc.*

Vervoerders (15 min.)

Int.: We willen het nu met jullie hebben over het faciliteren van collectief vervoer (dat kan OV zijn, maar ook inzetten touringcars) voor bezoekers met vervoerders. Het gaat hierbij dus niet om persoonlijk vervoer.

- Wat doet jullie organisatie op het gebied van vervoerders voor bezoekers
    - Wat faciliteren jullie voor bezoekers

- In hoeverre lopen jullie ergens tegenaan als het gaat om het faciliteren van collectief vervoer voor bezoekers
    - Waar lopen jullie tegenaan
        - *Int. check: beperkt aanbod, piekbelasting, alternatieve vervoerders zijn lastig toegankelijk, onduidelijk wanneer ze interessant zijn, onduidelijk aanspreekpunt, te laat beginnen, etc.*

- Op welke manier zou je hierbij geholpen willen worden om collectief vervoer voor bezoekers (meer) te faciliteren
    - Waar heb je behoefte aan (in het algemeen en specifiek vanuit de overheid)
    - In hoeverre weet je bij wie je moet zijn

- Wat gaat er wel goed op dit gebied
    - Wat zorgt ervoor dat dit goed verloopt

- In hoeverre was de uitleg (vanuit de probleemanalyse) van IenW in lijn met wat jullie vinden/ervaren over vervoerders
    - *Indien nog niet besproken staan we stil bij beperkt aanbod, piekbelasting, alternatieve vervoerders zijn lastig toegankelijk, onduidelijk wanneer ze interessant zijn, onduidelijk aanspreekpunt, te laat beginnen, etc.*
    - Op welk gebied wel
    - Waar zitten verschillen tussen wat jullie zeggen en de analyse van het ministerie van IenW

Regelgeving – (10 min.)

Int. geeft aan het onderwerp 'regelgeving' ten aanzien van duurzame mobiliteit te willen bespreken.

Let op: indien nodig lichten we toe dat het ministerie van IenW zelf geen wetten kan wijzigen, als de stakeholders dit verwachten.

- Hoe ervaren jullie regelgeving rondom duurzame recreatieve mobiliteit
    - *Int. let op antwoorden vanuit provincies en in hoeverre de perceptie rondom regelgeving verschilt van commerciële organisaties*
- In hoeverre is er regelgeving die jullie belemmert
    - Op welke manier belemmert deze regelgeving jullie
        - *Int. let op regelgeving rondom vergunningsaanvragen*
- In hoeverre is er regelgeving die jullie helpt in het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit
    - Op welke manier helpt deze regelgeving jullie in het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit
        - Zijn er voorbeelden van regelgeving die jullie helpt in het faciliteren van duurzame recreatieve mobiliteit

- Wat zou er anders kunnen rondom regelgeving
    - Is er regelgeving die juist zou kunnen helpen (die er momenteel nog niet is)

Vragen vanuit IenW – (5 min.)

- Voor de aanwezigen vanuit IenW is er nogmaals een kort moment om vragen te stellen aan de stakeholders die naar aanleiding van de bespreking hiervoor naar voren is gekomen.

Let op eindtijd 12.50

12.50 – 13.00	10 min.	**Afronding**

Int. geeft aan te willen afronden. Er zijn nog een paar vragen, indien nog niet besproken doorlopen we de volgende vragen:

- Zijn er initiatieven waarmee rondom recreatieve duurzame mobiliteit je bezig bent die hoopvol zijn of goed (ver)lopen waarover je wilt vertellen
- Heb je ergens anders iets gezien rondom recreatieve duurzame mobiliteit wat leerzaam was
    - Denk ook aan initiatieven in het buitenland

Dit is ook een mooi moment om vanuit IenW de stakeholders te bedanken.

MARE sluit de sessie af en geeft aan dat er een lunchbox klaarstaat, aangeboden door het ministerie van IenW, voor de deelnemers.