

De vlucht van de vrije tijd

**beweegredenen voor
uithuizigheid en
vrijetijds mobiliteit**

**Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2004**

**Lucas Harms
Sociaal en Cultureel Planbureau
Onderzoeksgroep Wonen, Leefbaarheid en Veiligheid**

Postbus 16164
2500 BD Den Haag
070-340 62 30
l.harms@scp.nl
www.scp.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Uitgangspunt: het aanbod van vrijetijdsvoorzieningen en -activiteiten	6
3. Randvoorwaarden: tijd, geld, mobiliteit en informatie	7
4. Voorkeuren en behoeften: sociaal-demografische, sociaal-culturele, en sociaal-psychologische beweegredenen voor uithuizigheid	10
4.1 Sociaal-demografische beweegredenen en de leefsituatie van mensen	10
4.2 Sociaal-culturele beweegredenen: leefpatronen en leefstijlen	14
4.3 Sociaal-psychologische beweegredenen	15
5. Resumerend	16
Literatuur	17

Samenvatting

Determinanten van vrijetijdsmobiliteit

Lucas Harms

Deelname aan uithuizige vrijetijdsactiviteiten en de mobiliteit die hiervan het resultaat is, worden bepaald door verschillende factoren. De belangrijkste zijn het aanbod van voorzieningen, de hoeveelheid tijd, geld, mobiliteit en informatie die het kost om deze voorzieningen te bezoeken, en de persoonlijke voorkeuren en behoeften van mensen. In deze paper worden deze determinanten van vrijetijdsmobiliteit nader uitgewerkt.

Summary

Determinants of leisure mobility

Lucas Harms

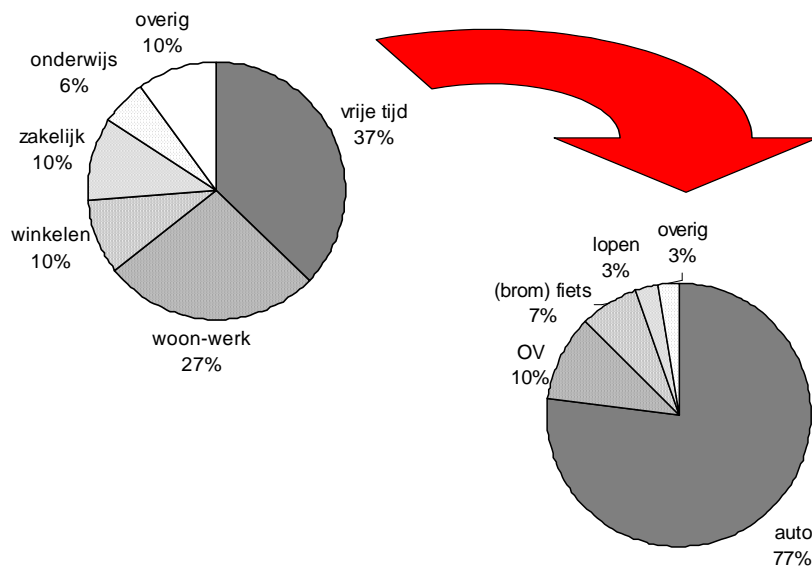
Participation in outdoor activities and leisure travel is determined by various factors. Most important are the spatial distribution of leisure facilities, the amount of time, money, mobility and information needed to visit those facilities, and the personal preferences and needs of leisure participants.

This paper gives an overview of these determinants of leisure mobility.

1. Inleiding

Het is Pinksteren 1955. Een prachtige zonovergoten voorjaarsdag. Reden voor vele Nederlanders om er op uit te trekken. En liefst per auto. Zo blijkt uit verkeerstellingen gehouden in Amsterdam dat 30 à 40% van de bevolking die dag de stadsgrenzen verlaat, waarvan eenderde met de auto (Hessels 1962). Veel Randstedelingen reizen richting de Veluwe, terwijl Duitsers en masse naar de zee en de bollenvelden komen. Ter hoogte van knooppunt Oudenrijn – waar rijksweg 2 en rijksweg 12 elkaar kruisen (in die tijd niet meer dan een simpele rotonde) – gaat het echter drastisch fout: voor het eerst in de geschiedenis staat het verkeer er in alle richtingen muurvast (Van der Lans en Vuijsje 1998). Sindsdien is het alleen maar drukker geworden. Inmiddels zijn er ongeveer 7 miljoen auto's in Nederland, het twintigvoudige van het aantal rond 1955. Het gemiddeld aantal kilometers dat Nederlanders op jaarbasis afleggen is in dezelfde periode gestegen van nog geen tweeduizend naar ruim twaalfduizend per jaar. Met 36% van de verplaatsingen en 37% van de verreden kilometers zijn sociale en recreatieve activiteiten de belangrijkste bron van mobiliteit (figuur 1). Het woon-werkverkeer neemt met ruim een kwart van de kilometers een veel bescheidener rol in (Harms 2003). Voorts wordt er in de vrije tijd meer dan bij de andere motieven vooral veel gebruik gemaakt van de auto: ruim driekwart van de vrijetijdsmobiliteit (figuur 1).

Figuur 1: aandeel van de vrijetijdsmobiliteit en de rol van de auto hierin



bron: CBS (OVG2001)

Toch is er in onderzoek en beleidsteksten nauwelijks aandacht voor het vrijetijdsverkeer. In het vrijetijdsonderzoek is men vooral bezig met de activiteiten die worden verricht op de plaatsen van bestemming, terwijl het mobiliteitsonderzoek en -beleid hoofdzakelijk gericht is op het woon-werkverkeer¹.

“Leisure trips are a poorly understood and underestimated phenomenon.”

“It would be fair to say that the importance of leisure trips and associated traffic has been underestimated and has not attracted enough attention from policymakers”
(European Conference of Ministers of Transport 1998, Transport and Leisure, Conclusions of Round Table 111, Paris, 15-16 October 1998).

“Im Grunde genommen sind wir doch immer unterwegs. Alle. Überall. Jederzeit. Auch in der Freizeit. Doch die Frei-Zeit wurde lange vergessen, von der Verkehrs- und Mobilitätsforschung zumindest.”
(Lanzendorf 2000: 11).

Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) is voornemens de ontwikkelingen in de vrijetijdsmobiliteit in een meerjaren-onderzoek nader te verkennen. Doel van het onderzoek is tweeledig: 1) het bieden van verklaringen voor (ontwikkelingen in) uithuizigheid en vrijetijdsmobiliteit, en 2): het bieden van inzicht in de factoren die de vervoerwijzekeuze in de vrije tijd bepalen.

In deze paper wordt alleen aandacht besteed aan de eerste vraag. Daartoe wordt een overzicht geboden van de determinanten van uithuizigheid en vrijetijdsmobiliteit.

De te presenteren informatie betreft niet meer dan een eerste overzicht op basis van een in het afgelopen jaar uitgevoerde literatuurstudie. Doel hiervan is het aanreiken van de bouwstenen voor een conceptueel model, waarmee verklaringen kunnen worden gegeven voor (ontwikkelingen in) uithuizigheid en vrijetijdsmobiliteit. Empirische toetsing van het te ontwikkelen conceptueel model, en meer in het bijzonder de invloed van de onderscheiden factoren, zal plaatsvinden in een volgende onderzoeksfase.

De in het literatuuronderzoek onderscheiden factoren zijn het aanbod van voorzieningen, de hoeveelheid tijd, geld, mobiliteit en informatie die het kost om deze voorzieningen te bezoeken, en de persoonlijke voorkeuren en behoeften van mensen.

Het eerste cluster van factoren betreft het *aanbod van vrijetijdsvoorzieningen en –activiteiten* (paragraaf 2). Dit is een belangrijk uitgangspunt voor vrijetijdsgedrag en vrijetijdsmobiliteit. Zonder aanbod is er immers weinig reden tot uithuizigheid. Een tweede cluster van factoren heeft betrekking op de *hoeveelheid tijd, geld, mobiliteit en informatie* die het kost om vrijetijdsvoorzieningen of –activiteiten te bezoeken (paragraaf 3). Dit zijn als het ware de ‘hulpbronnen’ die worden verbruikt bij verplaatsingen in de

¹ Een belangrijke uitzondering vormt de studie van Peeters c.s. uit 1992, welke echter hoofdzakelijk is gebaseerd op datamateriaal uit 1985. Twee andere noemenswaardige verkennende onderzoeken zijn uitgevoerd door MuConsult (1997) en TNO-Inro (Martens en Hilbers 1999).

vrije tijd. Het al dan niet de beschikking hebben over deze hulpbronnen fungeert in zekere zin als randvoorwaarde voor de deelname aan uithuizige vrijetijdsactiviteiten. Het bezit van hulpbronnen is echter geen voldoende voorwaarde voor uithuizige vrijetijdsbesteding. Immers, niet iedereen die tijd, geld, mobiliteit en informatie tot de beschikking heeft om er in de vrije tijd op uit te gaan, zal dat ook daadwerkelijk doen. Doorslaggevend zijn de *voorkeuren* en *behoeften* van mensen, die in dit hoofdstuk zullen worden beschreven als derde cluster van factoren (paragraaf 4). Voorkeuren en behoeften worden bepaald door sociaal-demografische kenmerken en de leefsituatie van mensen, door sociaal-culturele kenmerken, en door sociaal-psychologische factoren.

Uitgangspunt voor de deelname aan uithuizige vrijetijdsbesteding is het aanbod van **vrijetijdsvoorzieningen en activiteiten** – zie paragraaf 2

Randvoorwaarden om het aanbod van vrijetijdsvoorzieningen en activiteiten te kunnen bezoeken is de beschikbaarheid van voldoende **tijd, geld, mobiliteit en informatie** – paragraaf 3

Doorslaggevend voor de uiteindelijke keuze om deel te nemen aan uithuizige vrijetijdsbesteding zijn de **voorkeuren en behoeften**, die worden bepaald door sociaal-demografische, sociaal-culturele en sociaal-psychologische kenmerken van mensen – paragraaf 4

2 **Uitgangspunt: het aanbod van vrijetijdsvoorzieningen en – activiteiten**

Uitgangspunt voor de uithuizige vrijetijdsbesteding en vrijetijds mobiliteit is het aanbod van voorzieningen en –activiteiten, zoals stadions, pretparken, winkelboulevards, musea, bioscopen en horeca. Voor de vrijetijds mobiliteit zijn met name ruimtelijke ontwikkelingen belangrijk, dat wil zeggen: veranderingen in de spreiding en locatie van voorzieningen.

In de afgelopen decennia en met name de afgelopen 20 jaar is het aantal vrijetijdsvoorzieningen en activiteiten enorm uitgebreid. Het vrijetijdslandschap is in rap tempo aangevuld met megabioscopen, skihellingen, kartbanen, stadions, kinderparadijzen, kuuroorden, pretparken en evenementen: volgens Metz (2002) is het aantal vrijetijdsattracties sinds medio jaren tachtig verachtvoudigd en het aantal bezoekers vernegenvoudigd:

“De invloed van de vrije tijd op de ruimtelijke ordening is groot, zo niet groter dan die van de ‘gewone’ tijd, zeg maar wonen en werken. Er gaat zo veel geld en ruimte mee heen dat je zou kunnen zeggen, dat de vrije tijd aan het eind van de twintigste eeuw dé sturende factor is geworden in de inrichting van Nederland.” (Metz 2003: 18).

Het aanbod van voorzieningen heeft een aanzuigende werking op de consument. Alleen al het feit dat er meer te doen en te beleven is dan voorheen, verleidt de consument ertoe vaker onderweg te zijn. De gevolgen hiervan liggen voor de hand: meer vrijetijdsverplaatsingen, over langere afstanden, en een frequenter gebruik van de auto. Maar dan moeten er wel voldoende mogelijkheden zijn om die verplaatsingen ook daadwerkelijk te maken. Hoe het is gesteld met de randvoorwaarden waar aan moet zijn voldaan om verplaatsingen te maken in de vrije tijd is het onderwerp van de volgende paragraaf.

3 Randvoorwaarden: tijd, geld, mobiliteit en informatie

Randvoorwaarden om het aanbod van vrijetijdsvoorzieningen en activiteiten te kunnen bezoeken is de beschikbaarheid van voldoende *tijd*, *geld* en *mobiliteit*, en *informatie*. De mate waarin aan deze voorwaarden is voldaan bepaald in feite de ‘toegankelijkheid’ van de vrijetijdsvoorzieningen.

Tijd

Feitelijk is een groot deel van de vrije tijd die heden ten dage als onaantastbaar voorrecht wordt beschouwd, nog niet zo heel lang geleden ingevoerd. Een voorbeeld is de vrije zaterdag, die ‘pas’ in 1961 op grote schaal zijn intrede deed (zie o.a. Hessels 1962). De 40-urige werkweek dateert van 1972, welke nog eens verder is bekort met de introductie van de 38-urige en 36-urige werkweek vanaf respectievelijk medio jaren tachtig en eind jaren negentig (SCP 1998: 370). De werkweek is niet alleen steeds korter geworden, maar ook steeds verder geflexibiliseerd. Zo is het aandeel van het deeltijdwerk in het totaal aantal banen sinds 1970 verdubbeld (SCP 1998: 369). Tenslotte is ook het aantal betaalde vakantiedagen aanzienlijk toegenomen, naar een gemiddelde van 24 eind jaren negentig (OECD 2002: 32). Per saldo is het jaarlijks aantal arbeidsuren van de gemiddelde West-Europese arbeider in minder dan een eeuw tijd gedaald van ongeveer 4.000 tot 1.600 uren. Met andere woorden: in vergelijking met de situatie rond 1900 werken Nederlanders tegenwoordig allemaal halftijds (Rademakers 2003: 8).

Echter, sinds het midden van de jaren tachtig is er in de toename van het aantal vrije uren een stagnatie zichtbaar. De voornaamste reden hiervoor is de gestegen arbeidsparticipatie van vrouwen en – hiermee samenhangend – de opmars van het bij uitstek tijdsconsumerende huishoudtype: de tweeverdieners. De bezuiniging op de hoeveelheid vrije tijd is dus vooral te herleiden tot de toegenomen druk op overige, voornamelijk verplichte activiteiten (Breedveld en Van den Broek 2001). Niettemin is vrije tijd een steeds belangrijker rol in ons leven gaan spelen. Is het niet in kwantitatieve zin, dan wel kwalitatief. Een uur vrije tijd nu wordt veel hoger gewaardeerd dan een uur vrije tijd vroeger. Dit is onder andere zichtbaar in de hoeveelheid geld die Nederlanders besteden in hun vrije uren: Terwijl de beschikbare hoeveelheid vrije tijd tussen 1975 en 2000 met 6% is afgenomen, zijn de uitgaven ten behoeve van de vrije tijd in dezelfde periode met 78% gegroeid. Met andere woorden: de waarde van de vrije uren neemt toe (Breedveld en Van den Broek 2001: 47).

Geld

Een eerste voorwaarde voor vrijetijdsbesteding is de beschikbaarheid van voldoende tijd. Naast tijd moet er echter ook geld voorhanden zijn. En dat is er in overvloed. Sinds de jaren vijftig is het welvaartspeil van de gemiddelde Nederlander enorm gestegen. Na verzadiging van de primaire levensbehoeften, bleef er bij voortgaande stijging van het inkomen proportioneel steeds meer geld over om te besteden aan luxe-producten zoals de vrije tijd. Het is dan ook logisch dat Nederlanders door de jaren heen steeds meer geld zijn gaan uitgeven ten behoeve van hun vrijetijdsbesteding. Tegelijkertijd is de vrijetijdsbesteding zelf steeds goedkoper geworden. Anders gezegd: men kan voor relatief steeds minder geld naar goedkoop elders gaan.

Mobiliteit

Naast voldoende tijd en geld is het gebruik van vrijetijdsvoorzieningen ook afhankelijk van de aanwezigheid van infrastructuur en vervoermiddelen die de bereikbaarheid ervan garanderen.

Zonder de mogelijkheid van verplaatsingen was uithuizige vrijetijdsbesteding op enige afstand van de woning lange tijd onmogelijk. Voor de elite was het paard, de koets en de schuit nog wel een optie, maar ook daarmee werden in de regel niet bijster grote afstanden afgelegd (Scheele 1994). Als de 'gewone burger' überhaupt al tijd had om te recreëren, dan deed men dat hoofdzakelijk in de directe nabijheid van de woning. Vaak wist ook niet beter dan de op een steenworp afstand gelegen stadsparken of ligweiden (Hessels 1962). Met de opkomst van snellere vervoermiddelen als alternatief voor het lopen of de koets, is de ruimtelijke gebondenheid van het individu in korte tijd sterk gereduceerd. Vooral de auto, die vanaf medio jaren vijftig evolueerde tot het vervoermiddel bij uitstek, heeft de reikwijdte van de individuele actieradius aanzienlijk vergroot. Vanaf de jaren tachtig is dit proces van ruimtelijke oprekking geradicaliseerd, toen ook het vliegtuig voor grote groepen betaalbaar werd en intercontinentale vliegvakanties tot de mogelijkheid gingen behoren. Ter illustratie: het aantal vakanties met bestemming buiten Europa is sinds medio jaren tachtig vertienvoudigd van 125 duizend naar ruim 1,2 miljoen per jaar (CBS 2003). Verplaatsingsmogelijkheden in de vrije tijd zijn dus steeds sneller en goedkoper geworden. Interessant daarbij is dat de snelheid van auto en vliegtuig allerminst hebben geleid tot een tijdsbesparing. Integendeel: de vrijgekomen tijd is opgegaan aan het bezoek van verder afgelegen plaatsen, waardoor men per saldo even lang onderweg is als voorheen. Sneller leidt dus tot verder. Peters (2003) illustreert dit op treffende wijze met de 'haast van Albertine', waarmee hij refereert aan een personage uit *Op zoek naar de verloren tijd* van Marcel Proust. Albertine is opgetogen omdat ze voor het eerst een ritje maakt met de auto. Ze kan nu twee dorpen op één dag bezoeken waar de koets voorheen maar een bezoek aan één dorp mogelijk maakte. Aangekomen in het eerste dorp heeft ze echter haast, ze 'moet' immers ook nog naar het tweede dorp (Peters 2003: 23).

Informatie

In aanvulling op tijd, geld en mobiliteit moet de consument idealiter ook de beschikking hebben over informatie van de te bezoeken activiteiten. Het is immers vooral op basis van informatie dat men tot een keuze voor een bepaalde bestemming komt (Knoflacher 1998). Informatievoorziening heeft van oudsher een belangrijke rol gespeeld in het construeren van populaire beelden en plaatsmythen, waardoor bestemmingen (al dan niet bewust) aantrekkelijk werden gemaakt voor het grote publiek. Tegenwoordig spelen de media een

nog belangrijker rol dan weleer. Via slimme marketing en informatieverstrekking worden de te bezoeken activiteiten op het netvlies van potentiële consumenten gebrand, waardoor veraf gelegen locaties mentaal steeds dichterbij komen te liggen: documentaires, reisprogramma's en reisbijlagen van kranten en tijdschriften herinneren Nederlanders er voortdurend aan hoe mooi en bijzonder het elders is (Beunders en Peeters 2004: 60). Internet heeft hier nog een extra dimensie aan toegevoegd. Openingstijden van bezienswaardigheden, het interieur van hotels, de menukaarten van restaurants, dienstregelingen van lokaal openbaar vervoer, zelfs de webcam in de verschillende zalen van een museum of de onderwaterwereld van een subtropisch aquarium, ze kunnen dankzij internet alle van tevoren worden bekeken en zo nodig op hun merites beoordeeld.

Resumerend

Gedurende de afgelopen decennia is het steeds makkelijker geworden om vrijetijdsvoorzieningen en –attracties te bezoeken. Nederlanders beschikken over veel tijd en veel geld, kunnen zich beter en sneller over grotere afstanden verplaatsen, en hebben toegang tot meer informatie dan ooit tevoren. En hoewel de vrije tijd per hoofd van de bevolking sinds medio jaren tachtig weer wat terugloopt, wordt dit ruimschoots gecompenseerd door meer geld, meer (lees: snellere) mobiliteit en meer informatie. De 'drempels' die mensen weerhouden van deelname aan uithuizige vrijetijdsactiviteiten lijken daarmee tot minimale proporties geslecht. Het wegvallen van beperkingen ofwel de minimalisatie van randvoorwaarden heeft de uithuizige vrijetijdsbesteding en vrijetijds mobiliteit binnen het bereik gebracht van velen. Vrije tijd heeft daardoor een gedaantewisseling kunnen doormaken van eliteverschijnsel tot produkt voor de massa (Potier 1998). De belangrijkste determinanten van uithuizige vrijetijdsbesteding en vrijetijds mobiliteit zijn evenwel niet de beperkingen en randvoorwaarden, maar de voorkeuren en behoeften van mensen; het onderwerp van de volgende paragraaf.

4 Voorkeuren en behoeften: sociaal-demografische, sociaal-culturele en sociaal-psychologische beweegredenen voor uithuizigheid

Niet iedereen die tijd, geld, mobiliteit en informatie ter beschikking heeft om er in de vrije tijd op uit te gaan, zal dat ook daadwerkelijk doen. Uithuizig *kunnen* zijn is immers niet hetzelfde als uithuizig *willen* zijn. Het *willen* wordt vooral ingegeven door de *voorkeuren* en *behoefte* van mensen, het onderwerp van deze paragraaf. Het gaat daarbij vooral om de vraag wat, waar en hoe mensen hun vrije tijd wensen te besteden. Bepalend hiervoor zijn sociaal-demografische kenmerken en de *leefsituatie* van mensen, sociaal-culturele beweegredenen en *leefpatronen* en *leefstijlen*, en sociaal-psychologische factoren.

4.1 Sociaal-demografische beweegredenen en de leefsituatie van mensen

De leefsituatie van mensen heeft betrekking op de voor kortere of langere tijd vastliggende posities die mensen innemen op verschillende levensdomeinen, zoals leeftijd, gezinssamenstelling, werken en wonen. Tezamen vormen deze elementen als het ware een 'context' van waaruit de voorkeuren en behoeften van mensen kunnen worden geïnterpreteerd (Salamon en Ben-Akiva 1979). Vanuit de optiek van de vrijetijdsbesteding en vrijetijds mobiliteit zijn een viertal componenten van de leefsituatie van belang: de *persoons- en huishoudenssituatie*, de *maatschappelijke situatie*, de *woonsituatie* en de *mobiliteitssituatie*. Met het eerste wordt vooral bedoeld op enkele sociaal-demografische kenmerken, zoals leeftijd, geslacht, etniciteit en gezinssamenstelling. De maatschappelijke situatie behelst vooral de arbeidsmarktpositie van personen en het opleidingsniveau. De woonsituatie heeft betrekking op de kwaliteit van woning en woonomgeving en de mobiliteitssituatie betreft de voor langere tijd vastliggende mobiliteitskenmerken van mensen (waaronder woon-werkpatronen).

Leefsituatie

Persoons- en huishoudenssituatie

Leeftijd

Geslacht

Etniciteit

Gezinssamenstelling

Maatschappelijke situatie

Woonsituatie

Mobiliteitssituatie

A) Persoons- en huishoudenssituatie

De persoons- en huishoudenssituatie betreft de klassieke sociaal-demografische variabelen leeftijd, geslacht, etniciteit en gezinssamenstelling.

Leeftijd

Leeftijd speelt een belangrijke rol als verklaring voor verschillen in uithuizigheid en vrijetijds mobiliteit tussen mensen. Over het algemeen loopt de uithuizigheid en mobiliteit af met het ouder worden. Anders gezegd: jongeren zijn mobieler dan ouderen. Door het ouder worden van de babyboomgeneratie zal de bevolking na 2010 in toenemende mate *vergrijzen*. Alhoewel dit een dempende invloed zal uitoefenen op de mobiliteitsbehoefte als geheel, zal het effect hiervan minder groot zijn dan hetgeen op grond van het verplaatsingsgedrag van de huidige ouderen zou worden verwacht: de verwachting is dat toekomstige ouderen een gezonder en vitaler leefstijl hebben en daardoor ook veel mobieler zijn dan de huidige ouderen (V&W 2001). Ter indicatie: in de afgelopen 50 jaar is de levensverwachting in Westerse landen sneller gestegen dan in de voorafgaande 5.000 jaar (Rademakers 2003: 185). De implicatie hiervan is dat van alle mensen die ooit 65 jaar of ouder zijn geworden, tweederde vandaag in leven is! Het moge duidelijk zijn dat dit vergaande gevolgen heeft voor de vrijetijdssector. De OECD (2002: 31) spreekt in dit verband van een verschuiving van een samenleving gericht op productie naar een samenleving gericht op consumptie (zie ook Bocock 1993; Van den Broek en De Haan 2000). Waar het leven van een gemiddelde Nederlander voorheen werd gedomineerd door een lange, produktieve levensfase, leeft de stereotype Nederlander momenteel 80 jaar waarvan 40 jaar in het teken staat van werken en consumeren en 40 jaar hoofdzakelijk consumerend wordt doorgebracht. Vooral de actieve groep jonge ouderen (grootweg 60 – 75 jaar) vormen een belangrijke, groeiende doelgroep die de vraag naar vrijetijds mobiliteit zullen aanwakkeren.

Geslacht

Mannen genereren meer mobiliteit dan vrouwen. Althans, uitgedrukt in aantallen kilometers. Indien verplaatsingen als maatstaf worden gehanteerd lijken vrouwen uithuiziger dan mannen (CBS 2003). De verschillen tussen mannen en vrouwen kunnen hoofdzakelijk worden verklaard uit de verschillen in activiteitenpatronen. Vrouwen zijn vaker onderweg voor huishoudelijke en zorgtaken, en mannen zijn relatief vaker onderweg voor het werk (Harms 2003). De arbeidsparticipatie van vrouwen heeft ertoe geleid dat de uithuizigheid en mobiliteit van mannen en vrouwen meer op elkaar is gaan lijken. Ook de oriëntatie ten aanzien van de vrije tijd is hierdoor veranderd. Werkende vrouwen houden er een actiever vrijetijdspatroon op na dan niet werkende vrouwen, en zijn tevens meer georiënteerd op uithuizige activiteiten (Van Schendelen 1992).

Maar naast arbeidsparticipatie en huishoudelijke taakverdelingen spelen er ook psychologische factoren een rol als verklaring voor verschillen in uithuizigheid en vrijetijds mobiliteit tussen mannen en vrouwen. Volgens onderzoek van Opaschowski (1995) is de uithuizigheid van vrouwen vooral te herleiden tot de wens dagelijkse verplichtingen en routines te ontvluchten. Mannen daarentegen zijn vooral uithuizig vanwege de behoefte aan beweging en activiteit, en het gevoel van vrijheid:

“Many men are perhaps in their heart of hearts still hunters or cowboys, riding through the broad prairies and driving the game or the cattle before them. If there are no horses or cattle around, then the car will do... Women, on the other hand, seek through mobility more the contrast to everyday life, quite different scenery and a change of air. Here it is

less a case of physical challenges as of refuelling and taking a deep breath, in order to change roles and feelings, to experience something out of the ordinary.” (Opaschowski 1995: 21-22). Het ligt overigens voor de hand dat bovenstaande verklaring met de arbeidsparticipatie van de vrouw aan belang heeft ingeboet. De door vrouwen gezochte afwisseling wordt daarmee immers steeds meer verkregen in het arbeidzaam leven.

Etniciteit

Over de invloed van etniciteit op uithuizigheid en vrijetijdsmobiliteit zijn weinig gegevens voorhanden. Een uitzondering is het werk van Jokovi (2000), die in eerder onderzoek indicaties heeft gevonden voor een relatief kleine actieradius van allochtonen in de vrije tijd: Allochtonen zouden vooral meer waarde hechten aan het groen in de eigen woonomgeving, en minder worden aangetrokken door het landelijk groen buiten de stad (zie ook Somers et al. 2004).

Ook voor het gebruik van andere vrijetijdsvoorzieningen richten allochtonen zich meer op het aanbod in de eigen stad dan autochtonen (Jokovi 2000). Daarnaast wordt door hen een veel grotere nadruk gelegd op sociale verplichtingen in de vrije tijd; de talrijke familiebijeenkomsten, vaak geconcentreerd in het weekend, leggen beperkingen op aan andere activiteiten in de vrije tijd (Somers et al. 2004).

Gezinssamenstelling

De belangrijke ontwikkeling ten aanzien van de gezinssamenstelling is de toename van het aantal éénpersoonshuishoudens en de gelijktijdige krimp van het aantal leden van meerpersoonshuishoudens. Van de bijna 7 miljoen Nederlandse huishoudens bestaat momenteel eenderde uit één persoon, eenderde uit twee personen, en eenderde uit meer dan twee personen. Deze zogenaamde *huishoudensverdunning* heeft geresulteerd in een versmalling in de schaal van verzorging en behoeftebevrediging. Het aantal verzorgers neemt toe, terwijl het aantal personen dat hiervan kan profiteren afneemt. In 1960 waren er gemiddeld 28 huishoudens om 100 Nederlanders te verzorgen, in 2001 waren er voor hetzelfde aantal 43 nodig. De gevolgen van deze schaalverkleining voor de mobiliteit zijn evident. Voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders zijn meer externe contacten nodig. Dat geldt in eerste instantie voor de aan huishoudelijke taken gerelateerde verplaatsingen, zoals boodschappen. Maar ook voor het onderhoud van sociale contacten en de vrijetijdsbesteding zijn kleinere gezinseenheden meer dan anderen aangewezen op externe contacten (Harms 2003).

B) Maatschappelijke situatie

Met de maatschappelijke situatie van mensen wordt gedoeld op de arbeidsmarktpositie, het opleidingsniveau en het inkomensniveau. Onderstaande uitwerking beperkt zich echter vooralsnog tot de arbeidssituatie van mensen.

Het soort werk dat men in het dagelijks leven verricht bepaald in belangrijke mate de behoefte om er in de vrije tijd op uit te gaan. Saai of monotoon werk op eenzelfde locatie leidt tot een grotere behoefte aan uithuizigheid dan werkzaamheden die veel afwisselingen en nieuwe situaties te berde brengen. Ook historisch gezien is de behoefte aan vrije tijd en vakanties in de eerste plaats ingegeven door de arbeidssituatie van mensen. Door de industrialisatie van de samenleving in de tweede helft van de negentiende eeuw werd zwaar

en eentonig productiewerk de norm, zodat zich langzaamaan een behoefte ontwikkelde aan meer ontspanningsmogelijkheden (Van Egmond 1999).

Het ontstaan van het fenomeen vrije tijd moet dus worden gezocht in compensatiemotieven: tekorten in het dagelijks bestaan worden aangevuld door er tijdelijk op uit te trekken. Deze zogenaamde ‘compensatiethese’ is nog steeds actueel, ondanks of misschien wel juist dankzij de inmiddels drastisch gewijzigde arbeidsomstandigheden. De verschuiving van productiewerk naar ideeënwerk heeft immers gemaakt dat men veel meer dan voorheen ook na de officiële werktijd nog doorgaat met werken, soms in de vorm van overwerk, soms alleen mentaal. De voorheen strikte scheidslijnen tussen arbeidstijden en vrije tijd lijkt hierdoor in toenemende mate te vervagen (Mommaas 2003). Daarnaast wordt het arbeidzaam leven door steeds meer mensen gecombineerd met andere verplichte taken, zoals huishoudelijke en zorgactiviteiten (Breedveld en Van den Broek 2001). Vermoedelijk heeft ontspanning in de vorm van het ‘ontvluchten’ van het dagelijks leven hierdoor aan belang gewonnen².

C) Woonsituatie

Er is vrij veel onderzoek verricht naar de invloed die uitgaat van de kwaliteit van de woonomgeving op uithuizige vrijetijdsbesteding en vrijetijdsmobiliteit. De resultaten hiervan zijn echter geenszins eensluidend.

Duits en Zwitsers onderzoek concludeerde dat een slechte kwaliteit van woning en woonomgeving zou worden gecompenseerd met een grotere uithuizigheid³. Uit onderzoek van Fuhrer et al. (1993) bleek dat vooral kenmerken van de woonomgeving van invloed zijn op de mate van uithuizigheid. Een eerste kenmerk is de aanwezigheid van groen, met name een tuin. Mensen met een tuin bleken minder uithuizig in de vrije tijd dan mensen zonder tuin. Veiligheid is een tweede als belangrijk aangemerkt kenmerk: hoe veiliger en vertrouwder men zich voelt, des te minder is men geneigd om de woonomgeving te verlaten. Verkeersoverlast is een kenmerk dat het ‘ontvluchten’ van de eigen leefomgeving juist in de hand werkt. Bebouwingsdichtheid en met name hoogbouw zou eveneens aanleiding geven tot meer uithuizigheid. Van al deze kenmerken leek met name het al dan niet de beschikking hebben over een tuin een belangrijke variabele, iets dat in latere studies is bevestigd door onder andere Kagermeier (1997) en Lanzendorf (2000).

Het belang van deze woongerelateerde ‘compensatiethese’ is evenwel gerelativeerd door Maat en De Vries (2002), die onderzoek hebben verricht naar het recreatieve gedrag van bewoners van Arnhem en omgeving. Toegespitst op het gebruik van groenvoorzieningen vonden zij geen bewijs voor het bestaan van compensatiegedrag. Integendeel. Mensen met een tuin lijken er juist wat vaker op uit te trekken voor het bezoek van ander groen in en rond de stad (ibid. p. 49). Ook Beunders en Peeters (2004) spreken het veronderstelde mobiliteitsdempende effect van privé-groen tegen: “de eigen tuin bij het huis is belangrijk en verhoogt het woongenot, maar leidt nauwelijks tot vermindering van vrijetijdsmobiliteit” (p. 58).

² Andere aspecten van de maatschappelijke situatie die van invloed zijn op de mate van uithuizigheid zijn het opleidings- en inkomensniveau. Over het algemeen mag worden aangenomen dat de mate van uithuizigheid toeneemt naar oplopend opleidings- en inkomensniveau (zie o.a. Van Egmond 1999: 56 e.v.).

³ Enigszins vergelijkbaar met de arbeidssituatie (zie boven) kan hier worden gerefereerd aan de behoefte om de leefsituatie zo nu en dan tijdelijk te ‘ontvluchten’.

D) Mobiliteitssituatie

Vergelijkbaar met de arbeidssituatie en de woonsituatie kan ook bij de mobiliteitssituatie gesproken worden over uithuizigheid als ‘compensatie’, maar hier vooral als tegenwicht voor het gemis ervan op andere momenten. Het gebrek of juist de overvloed aan mobiliteit voor verplichte activiteiten zoals werk of huishouden determineert in deze optiek de behoefte aan uithuizigheid in de vrije tijd. Een extreem voorbeeld zijn vrachtwagenchauffeurs, die in hun vrije tijd vaker thuis zijn dan mensen in een vergelijkbare beroepsgroep die weinig of niet reizen voor het werk. Een ander voorbeeld is de behoefte aan vrijetijdsmobiliteit die zou ontstaan indien de woon-werkverplaatsing overbodig wordt, bijvoorbeeld door de introductie van telewerken. De veel gehoorde veronderstelling hierbij is dat men het wegvallen van de woon-werkverplaatsing zou compenseren door op grotere afstand te gaan wonen van economische- en voorzieningencentra of door frequenter of langere vrijetijdsverplaatsingen te maken (zie onder andere Martens et al. 2002: 13; Leidelmeyer et al. 1993). Toch zijn er ook onderzoeken die op basis van telewerken een afname van de mobiliteit voorspellen, ook voor het vrijetijdsgelateerde verkeer. Zo constateren Breedveld en Van den Broek (2003) op basis van een analyse met het Tijdsbestedingsonderzoek (TBO) dat thuiswerken per saldo een licht negatief effect uitoefent op de tijd besteed aan mobiliteit (- 7%). Ook Spittje (1999) komt op basis van eigen onderzoek tot de conclusie dat als gevolg van tele-/thuiswerk het aantal woon-werkverplaatsingen en de daarmee gepaard gaande hoeveelheid tijd en afstand afneemt. Uit ander onderzoek is bekend dat telewerkers ook voor vrijetijdsgelateerde verplaatsingen vaker bestemmingen kiezen die dicht bij huis zijn (zie bijv. Draijer 1997).

4.2 Sociaal-culturele beweegredenen: leefpatronen en leefstijlen

Waar de leefsituatie betrekking heeft op de voor langere tijd vastliggende posities die mensen innemen op verschillende domeinen (leeftijd, gezin, arbeidscarriere, woonsituatie etc.), verwijzen leefpatronen naar de meer ‘alledaagse’ tijdsbesteding en activiteitenpatronen. Leefstijlen kijken wat verder dan alleen het dagelijks gedrag en behelzen de ‘onderliggende’ attitudes, meningen, opvattingen en interesses van mensen. In Harms (2003) is een overzicht gegeven van veranderende leefpatronen en leefstijlen, en is inzicht gegeven in de consequenties hiervan voor de groei van de mobiliteit. Er is met name aandacht besteed aan individualisering en intensivering van het leefpatroon. Andere belangrijke ontwikkelingen zijn informalisering, informatisering en internationalisering⁴.

De *individualisering* duidt op de toegenomen keuzevrijheid van individuen om het leven naar eigen inzicht in te richten (Schnabel 2000). Eén van de gevolgen voor de vrijetijdsbesteding is dat deze minder dan voorheen in gezamenlijkheid wordt doorgebracht: was vroeger één gezamenlijke kamer verwarmd, verlicht en later voorzien van audio, TV en andere toebehoren, tegenwoordig is dat het geval met meerdere kamers, waardoor elk gezinslid de vrije tijd naar eigen believen kan inrichten (Van den Broek en De Haan 2003). Dankzij het feit dat men tegenwoordig over meerdere vervoermiddelen beschikt, is men ook voor de uithuizige activiteiten minder dan voorheen op elkaar

⁴ In het onderzoek van Harms (2003) zijn ‘leefpatronen’ en de hiermee samenhangende i’s breder geïnterpreteerd, inclusief veranderingen in de leefsituatie zoals gepresenteerd in paragraaf 4.1. In deze paragraaf is zoveel mogelijk een enge opvatting van de i’s gehanteerd, namelijk toegespitst op tijdsbesteding, activiteitenpatronen, en leefstijlen.

aangewezen. De individualisering van het verplaatsingsgedrag en bijbehorende activiteitenpatronen is recentelijk nog eens aangewakkerd door de opmars van de tweede en in sommige gevallen zelfs derde auto (inmiddels beschikt één op de vijf huishoudens over twee of meer auto's).

Naast een kwantitatieve individualisering in de zin van een toename van de ruimtelijke bewegingsvrijheid door de groei van het autobezit, is er ook een kwalitatieve individualisering zichtbaar. Daarmee wordt bedoeld op de vrije tijd als uitingsvorm van een sterk individueel gekleurde smaak, waarbij de nadruk wordt gelegd op authentieke en unieke belevenissen. Ofwel, de vrije tijd als statussymbool en als middel tot sociale onderscheiding. Dit is overigens niet nieuw. Reeds aan het eind van de negentiende eeuw werd door sociologen (waaronder Veblen en Simmel) gesproken van 'conspicuous consumption' als vorm van zelfverheerlijking en als middel om zich van anderen te onderscheiden (Bocock 1993).

De *intensivering* duidt op de toegenomen hectiek van het dagelijks leven, en van de vrije tijd in het bijzonder. Dat wil zeggen dat men binnen een beperkt tijdsbudget steeds vaker de gewoonte heeft meerdere taken te combineren (zoals arbeid, huishouden en onderwijs) en daarnaast meer uiteenlopende vrijetijdsactiviteiten te beleven. Men wenst meer te doen, in minder tijd. Vrijetijdshectiek of vrijetijdsstress is het gevolg (zie o.a. Breedveld en Van den Broek 2001; Harms 2003). Dit leidt onder andere tot een vergrote nadruk op snelheid, gemak en comfort. Met name de zogenoemde 'convenience experiences' zoals het bezoek aan kuuroorden of tussendoor geplande citybreaks zullen hierdoor naar verwachting aan populariteit winnen (Van den Broek et al. 2004).

Een ander element van de intensivering is het toegenomen belang van 'belevingen' in de vrije tijd (Pine en Gilmore 1999). Dit wordt onder andere weerspiegeld in de verschuivingen die zich hebben voorgedaan binnen de vrijetijdsbesteding naar *soorten* activiteiten. Mommaas (2000) constateert in dit verband een verschuiving van *extensieve vrijetijdsactiviteiten* naar *intensieve belevingsactiviteiten*. Kort gezegd doelt hij daarmee op de toegenomen populariteit van attracties en entertainment, ten koste van sociale contacten, hobby's en lezen (Need en Pol 2003). De opkomst van een 'sensualistische vrijetijdscultuur' waarin beleving en indrukken een prominente plaats innemen blijkt onder andere uit de toegenomen aandacht voor dagtripjes en vakantie-reizen; uiteenlopend van korte, cultureel georiënteerde weekendtripjes, tot langere vakanties naar verre en exotische bestemmingen (Claval 1995; Korver 2001). Het gaat daarbij steevast eerder om de *intensiteit* en *beleefde kwaliteit* van de ervaringen, dan om de *kwantiteit* of duur ervan (d.i. de hoeveelheid tijd die het kost).

4.3 Sociaal-psychologische beweegredenen voor uithuizigheid

Bij de verklaring van het verplaatsingsgedrag in de vrije tijd moet idealiter ook aandacht worden besteed aan de onderliggende psychologische beweegredenen.

In psychologische verklaringen voor uithuizige vrijetijdsbesteding en vrijetijds mobiliteit wordt de nadruk vaak gelegd op het 'ontvluchten' van alledaagse bezigheden, soms zelfs letterlijk in de vorm van *onthaastingsreizen*. De in het bovenstaande reeds gememoreerde 'compensatiethese' vormt hiervan wellicht de belangrijkste component (in paragraaf 4.1 uitgewerkt voor de arbeidssituatie, woonsituatie en mobiliteitssituatie van mensen). Een andere psychologisch getinte verklaring voor uithuizigheid ligt in de exploratiedwang van

mensen: ofwel, de neiging naar nieuwheid en verandering (Van Egmond 1999). Volgens deze redenering hebben mensen een innerlijke, deels biologisch-genetisch bepaalde behoefte om steeds weer op zoek te gaan naar nieuwe activiteiten, nieuwe prikkels, liefst op steeds weer andere plaatsen. Het archetypische voorbeeld hiervan zijn de *ontdekkingsreizen*. Met een zeilboot de wereld rond op zoek naar nieuwe continenten. Een andere, meer hedendaagse categorie van het exploreren zijn *ervaringsreizen*. Een oervorm hiervan zijn de ‘rites de passage’ van jonge kunstenaars (de reis als initiatie, vaak met Italië als bestemming)⁵. Een tegenwoordig veel gebezigde vorm van ervaringsreizen is het ‘jaartje backpacken in Australië’.

De compensatie- en de exploratiethese lijken strijdig maar dat zijn ze niet. Integendeel, ze vullen elkaar eerder aan; het zijn als het ware de respectievelijke push- en pullfactoren voor uithuizigheid: enerzijds het willen breken met het alledaagse, statische, en anderzijds het willen ontdekken van nieuwe vergezichten en horizons (‘change of scenery is change of mind’). Volgens onderzoek van Opaschowski (1995) is de behoefte om het alledaagse te ontvluchten overigens eerder van toepassing op vrouwen, terwijl mannen eerder neigen naar de exploratie van het onbekende (zie ook paragraaf 4.1).

5 Resumerend

Deelname aan uithuizige vrijetijdsactiviteiten en de mobiliteit die hiervan het resultaat is, worden bepaald door verschillende factoren. De belangrijkste zijn het aanbod van voorzieningen, de hoeveelheid tijd, geld, mobiliteit en informatie die het kost om deze voorzieningen te bezoeken, en de persoonlijke voorkeuren en behoeften van mensen.

Het eerste cluster van factoren betreft het *aanbod van vrijetijdsvoorzieningen en –activiteiten* (paragraaf 2). Dit is een belangrijk uitgangspunt voor vrijetijdsgedrag en vrijetijds mobiliteit. Zonder aanbod is er immers weinig reden tot uithuizigheid.

Een tweede cluster van factoren heeft betrekking op de *hoeveelheid tijd, geld, mobiliteit en informatie* die het kost om vrijetijdsvoorzieningen of –activiteiten te bezoeken (paragraaf 3). Dit zijn als het ware de ‘hulpbronnen’ die worden verbruikt bij verplaatsingen in de vrije tijd. Het al dan niet de beschikking hebben over deze hulpbronnen fungeert in zekere zin als randvoorwaarde voor de deelname aan uithuizige vrijetijdsactiviteiten.

Het bezit van hulpbronnen is echter geen voldoende voorwaarde voor uithuizige vrijetijdsbesteding. Immers, niet iedereen die tijd, geld, mobiliteit en informatie tot de beschikking heeft om er in de vrije tijd op uit te gaan, zal dat ook daadwerkelijk doen. Doorslaggevend zijn de *voorkeuren en behoeften* van mensen (paragraaf 4), die worden bepaald door sociaal-demografische kenmerken en de *leefsituatie* van mensen, sociaal-culturele kenmerken en de *leefpatronen* en de *leefstijlen* van mensen, alsmede sociaal-psychologische beweegredenen.

⁵ Een andere, zeer tot de verbeelding sprekende vorm van ervaringsreizen betreft het overleven op een onbewoond eiland (Robinson Crusoe), tegenwoordig ook commercieel uitgebuit met realityTV zoals ‘Expeditie Robinson’ en ‘Bobo’s in de bush’.

Literatuur

- Beunders, N. en P. Peeters (2004). 'Four wheel nature: Nederlanders en hun groene hart'. In: P. Sep en M. Verheije (red.), *Groot en klein verzet; temporele ordening in Nederland* (p. 55-67). Amsterdam: De Balie.
- Bocock, R. (1993), *Consumption*. London/New York: Routledge.
- Breedveld, K. en A. van den Broek (2001). *Trends in de tijd*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau
- Breedveld, K. en A. van den Broek (2003). *De meerkeuzemaatschappij, facetten van de temporele organisatie van verplichtingen en voorzieningen*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Broek, A. van den, en J. de Haan (2000). *Cultuur tussen competentie en competitie; contouren van het cultuurbereik in 2030*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau / Amsterdam: Boekmanstudies
- Broek, A. van den, en J. de Haan (2003). 'De commerciële emancipatie van de jeugd'. In: J. de Haan et al. (red.), *Tijdverschijnselen; impressies van de vrije tijd* (p. 108-111). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Broek, A. van den, K. Breedveld, J. de Haan en F. Huysmans (2004). 'Vrijtijdsbesteding'. In: P. Schnabel (red.), *Sociaal en Cultureel Rapport 2004*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- CBS (2003). *CBS Statline*, geraadpleegd in 2003 (<http://statline.cbs.nl>)
- Claval, P. (1995). 'The impact of tourism on the restructuring of European space'. In: A. Montanari en A.M. Williams (red.), *European tourism: regions, spaces and restructuring* (p. 247-262). Chichester: Wiley.
- Draijer, G.J.A. (1997). *De invloed van de informatiemaatschappij op verkeer en vervoer, literatuurstudie*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer
- Egmond, T. van (1999). *Het verschijnsel toerisme; verleden, heden en toekomst*. Leiden: Toerboek.
- Evers, D.V.H. (2004) *Building for consumption: An institutional analysis of peripheral shopping center development in Northwest Europe*. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam (proefschrift).
- Fuhrer, U., F.G. Kaiser en J. Steiner (1993). 'Automobile Freizeit: Ursachen und Auswege aus der Sicht der Wohnpsychologie'. In: U. Fuhrer (red), *Wohnen mit dem Auto; Ursachen und Gestaltung automobiler Freizeit* (p. 77-93). Zürich: Chronos.
- Harms, L. (2003). *Mobiel in de tijd; op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Hessels, A. (1962), *Mensen op zondag*. Den Haag: Rijksdienst voor het Nationale Plan.
- Houben, F. en L.M. Calabrese (2003). *Mobility: a room with a view*. Rotterdam: NAI.
- Jokovi, E.M. (2000). *Vrijtijdsbesteding van allochtonen en autochtonen in de openbare ruimte; een onderzoek naar de relatie met sociaal-economische en etnisch-culturele kenmerken*. Wageningen: Alterra.
- Kagermeier, A. (1997). *Siedlungsstruktur und Verkehrsmobilität: eine empirische Untersuchung am Beispiel von Sudbayern*. Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau und Planungsliteratur.
- Knoflacher, H. (1998). 'Leisure traffic'. In: *Report of Round Table 111: Transport and leisure* (p. 53-88). Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development, European Conference of Ministers and Transport (ECMT), Round Table 111, held on 15th-16th October 1998 in Paris.
- Korver, W. (2001). 'De moeilijke weg naar duurzaam toerisme'. In: *Verkeerskunde* (2001) 6, p. 14-15.
- Lans, J. van den, en H. Vuijsje (1998). *Lage landen, hoge sprongen; Nederland in beweging 1898 – 1998*. Wormer: Inmerc bv
- Lanzendorf, M. (2000), *Freizeitmobilität; unterwegs in Sachen sozial-ökologischer Mobilitätsforschung*. Trier: Universität Trier (proefschrift).
- Leidelmeyer, K., F. van Wijk en A. Buys (1993). *Rondom mobiliteit*. Den Haag: Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoersstudies.
- Maat, C. en P. de Vries (2002). *Groen, wonen en mobiliteit*. Delft: DGVH/NETHUR Partnership, nr. 21.
- Martens, M.J. en H.D. Hilbers (1999). *Kenmerken sociaal-recreatief verkeer; verkenning van prognosebehoefte en mogelijkheden*. Delft: TNO-Inro (intern rapport).
- Martens, M.J. et al. (2002). *Monitor ICT, ruimte en mobiliteit; eerste tussenrapportage*. Delft: TNO Inro.
- Metz, T. (2002). *Pret! Leisure en landschap*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Metz, T. (2003). *Tijd voor ruimte, ruimte voor tijd; beschouwingen over het fenomeen tijd*. Baarn: Kasteel Groeneveld
- Mommaas, H. (2000). *De vrijetijdsindustrie in stad en land; een studie naar de markt van belevenissen*. Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.

- Mommaas, H. (2003). 'Vrije tijd in een tijdperk van overvloed'. In: *Vrijetijdsstudies* (21), 2, p. 5-19.
- MuConsult (1997). *Probleemveld Sociaal-recreatief verkeer; hoofdrapport*. Amersfoort: MuConsult.
- Need, Y. en M. Pol (2003). 'Vrijetijdsverkeer: auto's zonder file'. In: *Vrijetijdsstudies* (20), 4, p. 7-16.
- OECD (2002). *Household tourism travel: trends, environmental impacts and policy responses*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Opaschowski, H.W. (1995). *Freizeit und Mobilität; analyse einer Massenbewegung vom BAT Freizeit-Forschungsinstitut*, Schriftenreihe zur Freizeitforschung, Vol. 12. Hamburg: BAT Freizeit-Forschungsinstitut.
- Peeters, P.M., F. de Jong, T.J.H. Schoemaker en C.D. van Goeverden (1992), *Na vijven met de auto? Kenmerken van vrije-tijdsverkeer en aangrijpingspunten voor beleid*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies
- Peters, P. (2003). *De haast van Albertine; reizen in de technologische cultuur: naar een theorie van passages*. Amsterdam: De Balie.
- Pine, B.J. en J.H. Gilmore (1999). *The Experience Economy*. Boston: Harvard Business School Press.
- Potier, F. (1998). 'Trends in tourism and international flows in Europe'. In: *Report of Round Table 111: Transport and leisure* (p. 89-121). Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development, European Conference of Ministers and Transport (ECMT), Round Table 111, held on 15th-16th October 1998 in Paris.
- Rademakers, L. (2003). *Filosofie van de vrije tijd*. Budel: Damon
- Salomon, I. en M. Ben-Akiva (1983), 'The use of the life-style concept in travel demand models'. In: *Environment and Planning* 15A, pp. 623-638
- Scheele, R.J. (1994). *Navigare necesse est; de toekomst van vervoerssystemen en hun mogelijke ruimtelijke weerslag vanuit een historisch perspectief bezien*. Utrecht: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Schendelen, M.C. van (1992). *Op weg naar een emancipatoir mobiliteitsbeleid; een verkennende studie naar de invloed van emancipatie op de mobiliteit*. Den Haag: Emancipatieraad.
- Schnabel, P. (2000). 'Een sociale en culturele verkenning voor de langere termijn'. In: F.J.H. Don en P. Schnabel (red.), *Trends, dilemma's en beleid; essays over ontwikkelingen op langere termijn*. Den Haag: Centraal Planbureau / Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (1998). *Sociaal en Cultureel Rapport 1998; 25 jaar sociale verandering*. Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Somers, N., S. van der Kroon en G. Overbeek (2004). *Hoe vreemd is Nederland? Natuurbeelden van allochtonen*. Den Haag: LEI.
- Spittje, H.D. (1999). *De invloed van tele-/thuiswerk op het activiteitenpatroon en het verplaatsingsgedrag; van synchronisatie naar flexibilisatie?* Groningen: Rijksuniversiteit Groningen
- V&W (2001). *Koersen op de tijdgeest; trends en trendbreuken rond Verkeer en Waterstaat*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.