

FILES IN DE VRIJE TIJD

Anne Boumans, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer,

a.g.boumans@avv.rws.minvenw.nl

Peter Jorritsma, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

peter.jorritsma@minvenw.nl

Lucas Harms, Sociaal en Cultureel Planbureau,

l.harms@scp.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,

23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Onderzoeksmethodiek	4
3. Vrijtijds mobiliteit: kenmerken in de huidige situatie	6
4. Vrijtijdsverkeer op het wegennet: een probleem?	11
5. Wat wordt verwacht voor de toekomst?	13
6. Conclusie	14
Referenties	16

Samenvatting

Files in de vrije tijd

Vrije tijd is de grootste bron van mobiliteit: het omvat bijna tweevijfde van alle verplaatsingen en ruimt tweevijfde van alle afgelegde kilometers. De huidige omvang van het vrije tijdsverkeer, de groeiverwachting, de pieken bij mooi weer en evenementen en de beeldvorming rond dit thema, roepen de vraag op wat de invloed van de vrijetijds mobiliteit nu feitelijk is op het wegennet. Welke bijdrage levert het motief vrije tijd aan de congestievorming, betrouwbaarheid van de reistijd en de knelpunten op het Nederlandse hoofdwegennet? Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer en het Sociaal en Cultureel Planbureau hebben in 2005 en 2006 een verkenning uitgevoerd om een antwoord te geven op deze vragen. De verkenning levert enerzijds een algemeen op beeld van de vrijetijds mobiliteit in Nederland, anderzijds geeft het inzicht in wat er zich op het ogenblik op het Nederlandse hoofdwegennet afspeelt. Daarbij is er ook gekeken naar de toekomst, waarbij als zichtjaar 2020 is gehanteerd. Er is specifiek aandacht besteed aan verschillen in vrijetijds mobiliteit tussen de 'normale' werkdagen, maandag tot en met vrijdag en weekend-dagen, tussen spits- en daluren en tussen dagen in de zomer en buiten de zomer.

De verkenning laat zien, dat de vrijetijds mobiliteit weliswaar een hoog aandeel in de totale mobiliteit heeft, maar gezien de omvang van het motief slechts een bescheiden bijdrage aan de dagelijkse bereikbaarheidsproblematiek levert in Nederland. Slechts een klein deel van de vrijetijds mobiliteit manifesteert zich tijdens de spits en daarbij is de autobezetting gemiddeld hoog. Daarbij moet gezegd worden dat evenementen en incidenten wel lokaal voor grote problemen kunnen zorgen: in de cijfers is dit verdisconteerd, maar wordt het 'genivelleerd' in de totalen.

De vrijetijds mobiliteit zorgt nu en in de nabije toekomst niet voor grote structurele bereikbaarheidsproblemen, maar omgekeerd vormt de totale mobiliteit wel een belemmering voor de vrije tijd. De groeiende verkeersdruk gaat de economisch en maatschappelijk belangrijke sector van vrije tijd steeds meer in de weg zitten. Misschien is een meer toepasselijke vraag, of verschillende segmenten economisch verkeer elkaar in de weg zitten?

1. Inleiding

Vrije tijd is de belangrijkste reden van mobiliteit: het omvat bijna tweevijfde van alle verplaatsingen en ruim tweevijfde van alle afgelegde kilometers. Dat is aanzienlijk meer dan het verkeer dat wordt veroorzaakt door woon-werkverplaatsingen, en zelfs veel meer dan alle huishoudelijke trips. Lange files voor pretparken en evenementen, grote aantallen bezoekers van koopzondagen of festivals, skihellingen en kartbanen, opstoppingen rondom de perifeer gelegen meubelboulevards en factory outlet stores, het hoort er allemaal steeds meer bij. Dit is althans de beeldvorming over vrijetijds mobiliteit. Weerspiegelt deze beeldvorming de werkelijke situatie? Is het zo erg gesteld met de verkeerssituatie in de vrije tijd? Verdoen wij onze hooggewaardeerde vrije tijd met filerijden? Is een DVD speler tegenwoordig een noodzaak om de kinderen zoet te houden in de file op weg naar de bestemming? Om de feiten over de vrijetijds mobiliteit boven tafel te krijgen hebben de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat en het Sociaal en Cultureel Planbureau in 2005 en 2006 in opdracht van de directie Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een gezamenlijke verkenning uitgevoerd.

De beleidsrelevantie van deze verkenning komt voort uit de Nota Mobiliteit; in deze nota is de ambitie het realiseren van een betrouwbaar en robuust verkeers- en vervoersnetwerk. Betrouwbare en acceptabele reistijden in 2020 staan centraal. De huidige omvang van het vrije tijdsverkeer (38% van de verplaatsingen heeft een sociaal of recreatief karakter), de groeiverwachting, de pieken bij mooi weer en evenementen en de beeldvorming rond dit thema, roepen de vraag op wat de invloed van de vrijetijds mobiliteit nu feitelijk is op het wegennet. Welke bijdrage levert het motief vrije tijd aan de congestievorming, betrouwbaarheid van de reistijd en de knelpunten op het Nederlandse hoofdwegennet?

2. Onderzoeksmethodiek

In de verkenning is onder vrijetijds mobiliteit verstaan: alle mobiliteit die het gevolg is van sociale en recreatieve activiteiten. Vrijetijdsverkeer op het hoofdwegennet, de uiteindelijke focus van deze verkenning, is een onderdeel van deze vrijetijds mobiliteit. Om goed zicht te

krijgen op het aandeel van het vrijetijdsverkeer op het wegennet, is een breder begrip van het motief van belang. De verkenning die RWS AVV en SCP hebben uitgevoerd is daarom opgebouwd uit twee delen; beginnend met een algemene verkenning van de mobiliteit in onze vrije tijd, met aandacht voor de omvang van het motief, temporele en ruimtelijke kenmerken en ontwikkelingen. Vervolgens is ingezoomd op het vrije tijdsverkeer op de wegen in Nederland: dat deel van de vrije tijdsuitstapjes waarin we met de auto op pad gaan en regelmatig ook de snelweg kiezen. Dit heeft geleid tot twee eindproducten: de SCP publicatie *“Op weg in de vrije tijd, context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit”* (april 2006) en de publicatie van RWS AVV en SCP *“Vrije tijd in de file?”* (maart 2006).

De verkenning levert enerzijds een algemeen beeld van de vrijetijds mobiliteit in Nederland, anderzijds geeft het inzicht in wat er zich op het ogenblik op het Nederlandse hoofdwegennet afspeelt. Daarbij is ook gekeken naar de toekomst, waarbij als zichtjaar 2020 is gehanteerd. Er is specifiek aandacht besteed aan verschillen in vrijetijds mobiliteit tussen de ‘normale’ werkdagen, maandag tot en met vrijdag en weekend-dagen, tussen spits- en daluren en tussen dagen in de zomer en buiten de zomer.

De situatie anno 2005 is in beeld gebracht met behulp van data-analyse en expert sessies. Een uitvoerige analyse is gemaakt van beschikbare databestanden. Daarbij is gebruik gemaakt van verschillende databronnen: Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2004, Onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) 1985 – 2003, Continu VrijeTijds Onderzoek (CVTO) 2004-2005 en Onderzoek Dagrecreatie(ODR) 1990/91 – 1995/96 – 2001/02. Voor de aandelen van de wegennetten zijn aanvullende analyses uitgevoerd onder meer met gegevens van de wegenquêtes die de diensten van Rijkswaterstaat de laatste jaren hebben uitgevoerd. Informatie over het motief ‘sociaal en recreatief’ is in de bestanden aanwezig en verschaft inzicht in het feitelijk aandeel van het verkeer op wegvakken van het hoofdwegennet. Daarnaast zijn filegegevens en telgegevens van Rijkswaterstaat benut. In een aantal werksessies met deskundigen van RWS-AVV en SCP zijn de mogelijkheden voor analyse en de resultaten besproken. Omdat geen enkele bron ‘een paskaar antwoord’ geeft op de vraag welk aandeel de vrijetijds mobiliteit heeft op de wegen in Nederland, is steeds gezocht naar alternatieve mogelijkheden om antwoorden op de vragen te krijgen. Er zijn ‘rekenregels’

opgesteld om een inschatting te maken van de aandelen vrijetijdsmobiliteit op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

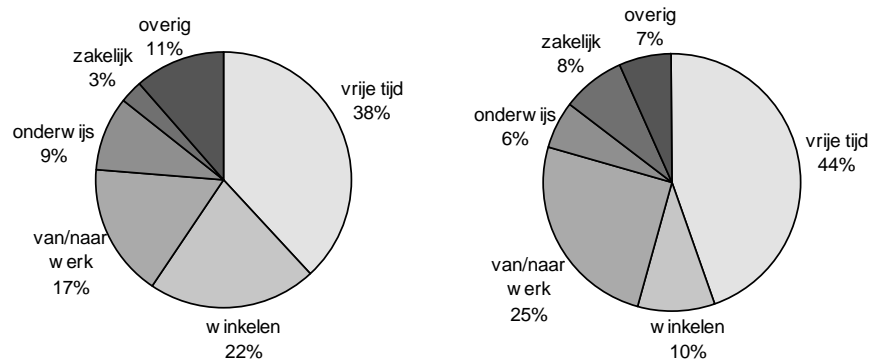
De toekomstige situatie, 2020, is met behulp van het beschikbare modelleninstrumentarium en kwalitatieve analyses ingeschat. Hierbij is aangesloten bij de reeds gemaakte prognoses voor de Nota Mobiliteit.

3. Vrijetijdsmobiliteit: kenmerken in de huidige situatie

Omvang van het motief

Vrijetijdsmobiliteit is alle mobiliteit die het gevolg is van sociale en recreatieve activiteiten. Recreatief winkelen kan ook tot de vrije tijd worden gerekend, echter in veel databestanden is dit niet apart te traceren. Uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland blijkt dat vrijetijdsmobiliteit in omvang het grootste motief is: 38% van alle verplaatsingen en 44% van de afgelegde kilometers is voor vrije tijd, nog zonder te kijken naar het recreatieve winkelen ¹(zie figuur 1).

Figuur 1: Aandeel van de vrije tijd in de mobiliteit, verplaatsingen (links) en personenkilometers (rechts)



Bron: MON 2004

¹ En ook exclusief binnenlandse en buitenlandse vakantiemobiliteit en de mobiliteit van buitenlanders in Nederland

De tijd die we voor deze doeleinden onderweg zijn bedraagt iets minder dan een half uur per dag. Uit de cijfers blijkt dat we gemiddeld genomen 8 keer per week een uitstapje maken; naar de sportschool gaan, of even wat gaan wandelen, een bezoek brengen aan een museum of theater of naar een ‘pretpark’ gaan. We leggen per vrijetijdsverplaatsing gemiddeld 12 km af en daar doen we in tijd gemeten 23 minuten over (zie tabel 1).

Tabel 1: Op weg voor vrije tijd, gemiddelden per persoon per dag, 2004

	totale mobiliteit	vrijetijds mobiliteit	vrijetijds mobiliteit als % totale mobiliteit
verplaatsingen	3,06	1,17	38
reisduur (minuten)	61,4	26,5	43
<i>reisduur per verplaatsing</i>	<i>20,0</i>	<i>22,7</i>	
afgelegde afstand (km)	32,7	14,5	44
<i>afgelegde afstand per verplaatsing</i>	<i>10,7</i>	<i>12,5</i>	

Bron: MON 2004

Motieven in de vrije tijd

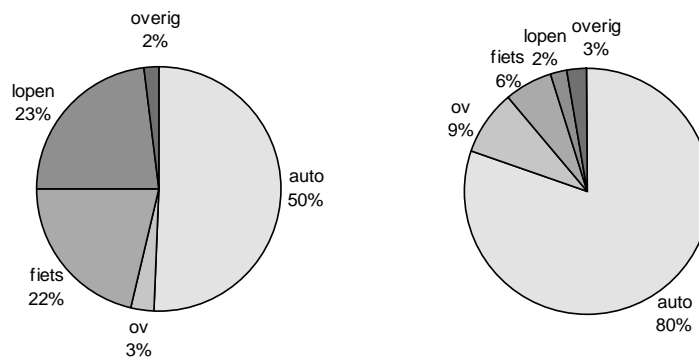
Het grootste deel van de vrijetijds mobiliteit is te herleiden tot het bezoek aan vrienden en familie, dat respectievelijk 39% van alle vrijetijdsverplaatsingen en bijna de helft van de bijbehorende kilometers voor zijn rekening neemt. Gemeten per persoon zijn Nederlanders ongeveer drie keer per week onderweg met een sociaal bezoek als motief. Een tweede belangrijke bron van uithuizigheid is het recreatieve verkeer, dat 21% van de verplaatsingen omvat en 14% van de kilometers. Het gaat hier om openluchtactiviteiten zoals wandelen, fietsen en recreatieve autoritjes en uitstapjes naar pretparken, dierentuinen en andere attracties. Een derde belangrijke categorie van vrijetijdsverplaatsingen is het segment ‘overig’, dat activiteiten omvat als het bezoek aan bibliotheken, de kerk, en vrijwilligers en hobbygerelateerde bezoeken. Sport en horecabezoek en het bezoek aan bioscopen, musea en theaters hebben een aanzienlijk kleiner aandeel in de vrijetijds mobiliteit.

Autogebruik in de vrije tijd

De auto is het meest gebruikte vervoermiddel in de vrije tijd: 80% van alle vrijetijdskilometers komt voor rekening van de auto. De fiets en het openbaar vervoer hebben een gezamenlijk aandeel van slechts 15% (zie figuur 2). Ook naar rato van het aantal

verplaatsingen is de auto de belangrijkste bron van mobiliteit: 50% van alle vrijetijdsverplaatsingen geschiedt per vierwieler. Op de korte afstanden is het aandeel fietsen en lopen ook hoog.

Figuur 2. Autoafhankelijkheid van de vrije tijd, links verplaatsingen en rechts km



Bron: MON '04

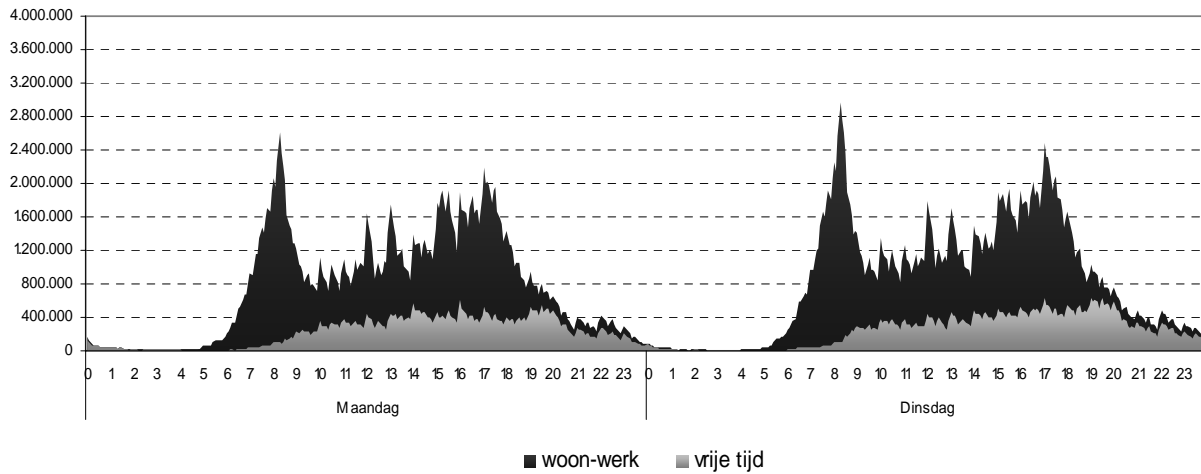
Het merendeel van de vrijetijdsverplaatsingen blijft binnen de gemeentegrenzen, dit zijn de meer reguliere, terugkerende verplaatsingen bijvoorbeeld ten behoeve van sporten. Voor de incidentele bezoeken aan bijvoorbeeld een pretpark is men wel bereid verder te reizen. Hoe groter de afstand tot de bestemming, des te vaker wordt er gebruik gemaakt van de auto. Bij verplaatsingen van meer dan 10 kilometer is de auto met 82% tot 85% het meest gebruikte vervoermiddel. Maar ook bij verplaatsingen die dicht bij huis blijven wordt veel gebruik gemaakt van de auto: één op de vijf verplaatsingen binnen een straal van 2,5 kilometer geschiedt per vierwieler.

Binnen een straal van 1 kilometer wordt vooral veel gelopen, in zeven op de tien verplaatsingen. De fiets wordt vooral gebruikt in verplaatsingen binnen een reikwijdte van 1 tot 5 kilometer. Het openbaar vervoer wordt het meest gebruikt op grotere afstanden, vanaf 30 kilometer heeft het een aandeel van grofweg 10% van alle vrijetijdsverplaatsingen.

Wanneer gaan we op pad?

Het zwaartepunt van de vrije tijds mobiliteit ligt in het weekend met 45% van de verplaatsingen. Tijdens werkdagen, elk goed voor ongeveer 10% van de verplaatsingen, is er nauwelijks sprake van enige piekvorming op de dag (zie figuur 3).

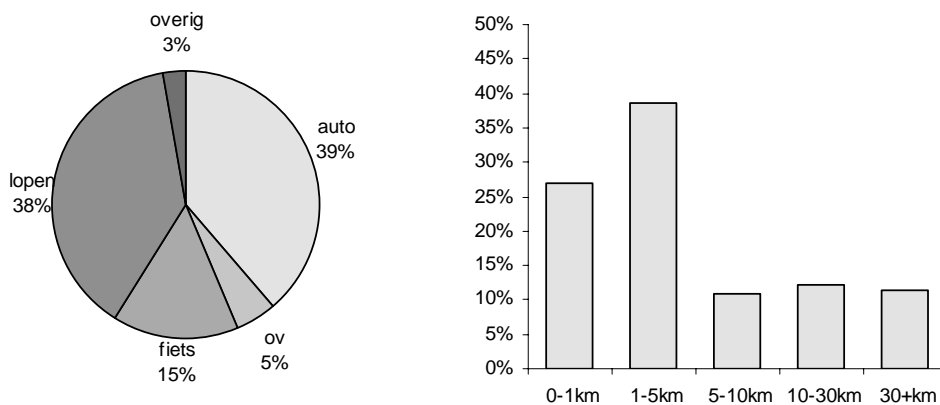
Figuur 3 Aandeel van de vrijetijds mobiliteit in de mobiliteit en spreiding over de uren van de dag, maandag en dinsdag



Bron: MON 2004

Tijdens de ochtendspitsperiode is er nauwelijks sprake van vrije tijds mobiliteit; in de avondspits heeft wel één de drie verplaatsingen als motief vrije tijd. Daarvan is echter een zeer groot deel lokaal van karakter, en worden veel verplaatsingen lopend en fietsend afgelegd (zie figuur 4).

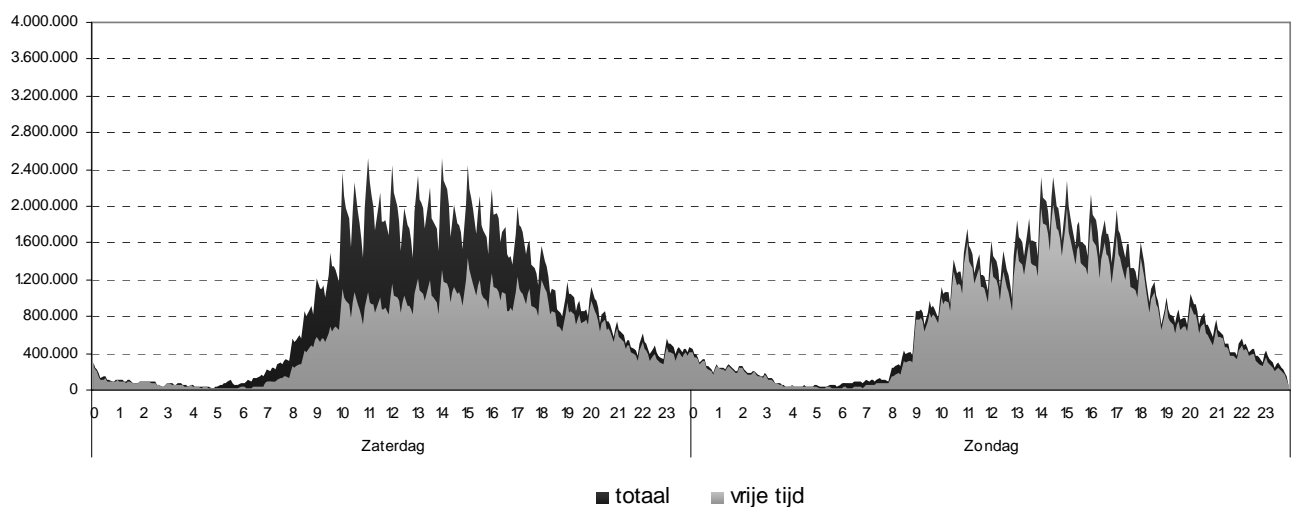
Figuur 4: Vrijetijds mobiliteit tussen 16-18 uur, naar modaliteit (links) en naar afgelegde afstand (rechts)



Bron: MON 2004

In het weekend is het aandeel van de vrijetijds mobiliteit in de totale mobiliteit veel hoger. In het weekend liggen de pieken in de verplaatsingsdrukke tijdens de middaguren. Zowel op zaterdag als op zondag wordt tussen 14:00 en 15:00 een topdrukke bereikt van respectievelijk 1,4 en 2,0 miljoen verplaatsingen. Op zondag is er duidelijk iets meer piekvorming (zie figuur 5)

Figuur 5 Aandeel van de vrijetijds mobiliteit in de mobiliteit en spreiding over de uren van de dag, zaterdag en zondag



Bron: MON 2004

Samenvattend

Met bijna tweevijfde van alle verplaatsingen en ruim tweevijfde van alle kilometers is vrije tijd de belangrijkste reden voor mobiliteit. De auto speelt hierbij een hoofdrol: het merendeel van de verplaatsingen en verreden kilometers geschiedt per vierwieler. Het openbaar vervoer daarentegen heeft een marginaal aandeel in de vrijetijds mobiliteit. De afstanden die Nederlanders per keer in de vrije tijd afleggen zijn echter gering. Bovendien is het aandeel van het vrijetijdsverkeer in de doordeweekse ochtend- en avondspitsen beperkt.

4. Vrije tijdsverkeer op het wegennet: een probleem?

Om antwoord te geven op de vraag of en in welke mate de vrijetijdsmobiliteit een probleem vormt op het wegennet, is gekeken naar het aandeel van het autoverkeer in de vrijetijdsmobiliteit en vervolgens naar de verdeling van dit verkeer over de diverse wegennetten.

Ongeveer een kwart van het autoverkeer op de weg op werkdagen is vrijetijdsverkeer. In de ochtendspits bedraagt dit percentage 5%; in de avondspits is dit aandeel aanzienlijk opgelopen tot maar liefst 18%, hierbij is nog geen onderscheid gemaakt naar hoofdwegennet en onderliggend wegennet (zie tabel 2).

Uit wegenquêtes blijkt dat het aandeel vrijetijdsverkeer op het hoofdwegennet in de ochtendspits 3% tot 4% bedraagt en in de middagspits 5% tot 8%. Op de snelwegen rond de grote steden kan dit oplopen tot 10% à 12%.

Tabel 2: Aandeel vrijetijdsverkeer auto op werkdagen (verplaatsingen)

aandeel vrijetijdsverkeer in % alle verkeer	
totaal	
alle wegen	23%
ochtendspits (7-9 uur)	
alle wegen	5%
hoofdwegennet	3 - 4%
middag / avondspits (16-18 uur)	
alle wegen	18%
hoofdwegennet	5 - 8%
hoofdwegennet stedelijk	10 - 12%

Bron: MON 2004 en RWS wegenquêtes

In het weekend is het aandeel vrijetijdsverkeer op het hoofdwegennet groter dan op werkdagen, uiteraard met name doordat het motief werk een veel kleiner aandeel heeft. Met behulp van rekenregels is bepaald dat het aandeel vrijetijdsverkeer op alle wegen op zaterdag en zondag 42% respectievelijk 75% bedraagt. Op het hoofdwegennet wordt dit geschat op

55% respectievelijk 76%. De exacte bijdrage aan de congestie is op basis van deze cijfers moeilijk te duiden.

Om meer inzicht te krijgen in congestie in relatie met vrijetijdsverkeer is een analyse gemaakt van de files met behulp van de file top 50. Als we kijken naar het aantal files zijn deze in het weekend slechts een fractie van het aantal files op werkdagen. De files vallen in het niet (circa 5,5% op het totaal aantal files) in vergelijking met de files op werkdagen (zie tabel 3).

Daarmee wordt de beeldvorming dat ‘we tegenwoordig met z’n allen in het weekend in de file staan’ enigszins genuanceerd. Echter, het gaat hier wel om de minder voorspelbare files die in de beleving van de gebruiker anders ervaren worden dan de voorspelbare dagelijkse file.

Tabel 3: Totaal aantal files in 2004

zaterdag	972 files
zondag	906 files
maandag t/m vrijdag	34.821 files

Bron: filegegevens RWS-AVV, 2004

Aan de hand van de file top-50 van RWS- AVV is ook een analyse gemaakt van verschillen tussen werkdagen en weekenden in de zomer en buiten de zomer. Hieruit blijkt dat de ruimtelijke spreiding van files op werkdagen nauwelijks verschilt in de zomer en buiten de zomer. In de zomerweekenden komen de files wel meer gespreid over het land voor dan buiten de zomer. In de zomerweekenden staan de files op andere plaatsen dan buiten de zomer. Vooral de kustgebieden springen er dan uit.

Samenvattend

Weliswaar heeft de vrijetijdsmobiliteit een hoog aandeel in de totale mobiliteit, de cijfers laten zien dat, gezien de omvang van het motief, slechts een bescheiden bijdrage aan de dagelijkse bereikbaarheidsproblematiek wordt geleverd in Nederland. Het is de vraag of de geconstateerde aandelen, van 5% tot 8% op het hoofdwegennet tot 12% op de stedelijke toegangswegen, tijdens de avondspits echt problematisch zijn. Misschien is een meer

toepasselijke vraag of verschillende segmenten economisch verkeer (woon-werkverkeer en vrijetijdsverkeer) elkaar in de weg zitten?. Want slechts een klein deel van de vrijetijds mobiliteit manifesteert zich tijdens de spits, zo kunnen we zien, en daarbij is de autobezetting gemiddeld hoog.

Het aandeel van 10-12% vrijetijdsverkeer (auto) rond de steden valt wel samen met drukste regio (Randstad). Daarnaast moet gezegd worden dat evenementen en pieken wel in de cijfers zijn meegerekend, maar worden ‘genivelleerd’ in de totalen. Het zal dus hier en daar wat extremer zijn.

5. Wat wordt verwacht voor de toekomst?

Gekeken is naar de dynamiek van de vrijetijds mobiliteit en de situatie in 2020. In absolute cijfers zal er wel een toename te zien zijn van het aantal vrijetijdsverplaatsingen; per persoon is er echter geen enorme verandering te verwachten. Het grootste deel van de vrijetijdsactiviteiten, zoals sporten en cafébezoek, is al jarenlang aan weinig verandering onderhevig. De groei zal met name liggen in het incidentele uitstapje. Mogelijk gaan ook de tijdstippen waarop we onderweg iets meer veranderen doordat we minder vast zitten aan werktijden als gevolg van de demografische veranderingen (met name de vergrijzing). Het aandeel vrijetijds mobiliteit in de totale mobiliteit zal echter niet enorm veranderen; aangezien de prognose is dat ook voor andere motieven de mobiliteit toeneemt. Modelberekeningen van het Landelijk Modelstelsel laten zien dat de aandelen vrije tijdsverkeer op het hoofdwegennet nagenoeg niet veranderen in 2020 vergeleken met vandaag de dag. Lokaal kunnen er wél vaker opstopping en files ontstaan door evenementen.

De vrijetijds mobiliteit zorgt nu en in de nabije toekomst niet voor grote structurele bereikbaarheidsproblemen, maar omgekeerd vormt de totale mobiliteit wel een belemmering voor de vrije tijd. De groeiende verkeersdruk gaat de economisch en maatschappelijk belangrijke sector van vrije tijd steeds meer in de weg zitten.

6. Conclusie

In welke mate leidt de vrijetijds mobiliteit tot bereikbaarheidsproblemen en in hoeverre resulteert het in een verergering van de fileproblematiek? De lange files naar het strand op mooie zomerdagen, richting meubelboulevard op koopzondagen, en naar het pretpark of dat ene evenement op de tweede paasdag doen in ieder geval vermoeden dat de vrije tijd vanuit de verkeersoptiek in toenemende mate een belangrijk probleem aan het worden is.

Een nadere analyse van de omvang en reikwijdte van de vrijetijds mobiliteit heeft echter uitgewezen dat het weliswaar een omvangrijk en groeiend fenomeen is, maar dat de effecten in termen van belasting van het (hoofd-)wegennet beperkt zijn. Het zijn kennelijk vooral de ongeveer tien extreem drukke dagen per jaar die beeldbepalend zijn: rondom grootschalige evenementen, tropisch hete dagen, de paasdagen, hemelvaart en Pinksteren is er een onevenredige belasting van het wegennet door vrijetijdsverkeer. De rest van het jaar is er weliswaar veel vrijetijdsverkeer, maar steeds redelijk evenwichtig verdeeld over tijd en ruimte: de spreiding over de uren en dagen van de week, en de gerichtheid op de eigen woonomgeving maken dat het wegennet slechts in beperkte mate door de vrije tijd wordt belast. Tot op zekere hoogte kan hier een parallel worden getrokken met de invloed van extreme weersomstandigheden: evenals de vrije tijd veroorzaken sneeuwval, storm of overvloedige regen gedurende een paar dagen per jaar ernstige verkeersopstoppingen. Met andere woorden: hoewel het vrijetijdsverkeer op specifieke plaatsen en specifieke tijdstippen files veroorzaakt, vertaalt zich dat naar het totaalbeeld van de landelijke mobiliteit niet in een structureel bereikbaarheidsprobleem. In de landelijke filetop 50 speelt het vrijetijdsverkeer bijvoorbeeld nauwelijks een rol van enige betekenis. Daar kan tegenin worden gebracht dat een kleine hoeveelheid extra verkeer zwaar meetelt op wegen waar de maximale capaciteit reeds (bijna) is bereikt. Anders gezegd: een kleine reductie van het autoverkeer kan op sommige wegen en baanvakken dé oplossing zijn voor het fileprobleem.

Toch is het van groot belang dat vrije tijd door beleidsmakers als wezenlijk en zelfstandig onderdeel van de mobiliteit wordt herkend en erkend. Alleen al de omvang van het vrijetijdsverkeer maakt dat het een forse bijdrage levert aan de totale verkeersvolumes, met verreikende gevolgen voor milieu en verkeersveiligheid. Ter indicatie: de milieuproblemen die door mobiliteit worden veroorzaakt, kosten de maatschappij ongeveer 3 tot 8 miljard euro

per jaar (Annema en Van Wee 2004), verkeersonveiligheid kost de maatschappij ruim 6 miljard euro per jaar voor materiële schade, en nog eens 6 miljard voor immateriële schade (SWOV 2005). Stel dat grofweg tweevijfde van deze kosten kunnen worden toegerekend aan de uithuizigheid in de vrije tijd, dan telt dit op tot circa 6 à 8 miljard euro per jaar. Ook het toegenomen maatschappelijke en economische belang van de vrijetijdsector impliceert dat vrijetijds mobiliteit niet langer kan worden veronachtzaamd. Recente cijfers wijzen uit dat er jaarlijks ongeveer 77 miljard euro aan recreatieve uitstapjes wordt gependend (NBTC 2005). Het begrip 'niet-noodzakelijk verkeer' lijkt daarmee aan herijking toe: zowel voor de maatschappij als geheel als voor individuele personen is vrije tijd een niet meer weg te denken bron van mobiliteit.

Referenties

Annema, J.A. en G.P. van Wee (2004). Externe kosten van verkeer; een vergelijking van milieu-, veiligheids- en congestiekosten. In: Arena: Dossier 2004 (10) (pp.42-45)

Boumans, A.G., P. Jorritsma, L. Harms, (2006), Vrije tijd in de file? Rotterdam, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, en Den Haag, Sociaal en Cultureel Planbureau.

Harms, L (2006), Op weg in de vrije tijd. Context, kenmerken en dynamiek van vrijetijds mobiliteit. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Harms, L. (2006), Stapvoets vooruit in de vrije tijd; de opmars van de vrijetijds mobiliteit /In: Vrijetijdsstudies (24), nr. 2, pp. 5-18.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, (2004). Nota Mobiliteit. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

NBTC (2005), Nederlander actief in de vrije tijd; funshoppen en buitenrecreatie meest favoriete vrijetijdsactiviteiten. Leidschendam: NBTC/ NRIT/ TNS-NIPO (persbericht)

SWOV (2005); De waardering van verkeersdoden. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid.