

---

## Samenvatting

---

Het vrijetijdsverkeer heeft anno 2006 een hoog aandeel in zowel de verplaatsingen (37 procent) als in het totale aantal afgelegde kilometers (44 procent). In de avondspits zijn meer mensen voor vrijetijdsdoeleinden onderweg dan in de ochtendspits. De effecten in termen van belasting van het hoofdwegennet zijn echter beperkt. Congestie als gevolg van het vrijetijdsverkeer treedt op onder specifieke omstandigheden, op bepaalde plaatsen en tijdstippen van de dag.

Vanuit welvaartseconomisch perspectief is vrijetijdsverkeer belangrijk. De totale jaarlijkse 'economische waarde' van vrijetijdsverkeer en woon-werkverkeer zijn ongeveer even groot: beide verkeersvormen nemen ongeveer 30 procent van de totale waarde voor hun rekening. Deze 'waarde' is ingeschat door de reistijd in geld uit te drukken en de daadwerkelijk betaalde kosten voor een reis daarbij op te tellen. Het zakelijk verkeer en het overige verkeer, zoals winkelen en naar school gaan (exclusief goederenvervoer) vertegenwoordigen ieder ongeveer 17 procent (figuur S.1).

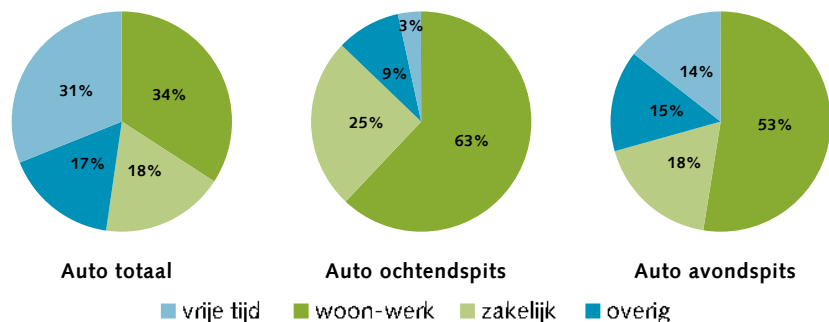
In de ochtendspits is de 'waarde' van vrijetijdsverplaatsingen per auto gering (drie procent), in de avondspits is die waarde vier keer zo hoog (14 procent).

---

**Figuur S.1**

Relatieve economische waarde van het totale personenverkeer per auto uitgesplitst naar motief voor het totale verkeer, ochtendspits en avondspits (2006)

Bron: MON 2006, DVS, berekening KiM



De ontwikkeling in de waarde kan worden afgeleid uit de ontwikkeling van de omvang van het vrijetijdsverkeer (reisduur) en de ontwikkeling van de 'waarde' van de vrijetijdsverplaatsing.

In 2020 daalt het aandeel van de totale waarde van het vrijetijdsverkeer ten opzichte van 2006 sterk, doordat de reisduur van de verplaatsingen met andere motieven sterker toeneemt. Doordat ook de waardering van vrijetijdsverkeer niet sterker stijgt dan de overige motieven, neemt het totale waarde-aandeel van het vrijetijdsverkeer af.

De dynamiek van de vrije tijd zal zich voornamelijk manifesteren bij de zogenoemde incidentele vrijetijdsactiviteiten, zoals het bezoeken van attracties en evenementen. Nederlanders zullen dat soort uitstapjes in

---

de toekomst niet alleen vaker gaan ondernemen, maar ook verder van huis en dus over langere afstanden.

Er zijn verschillende maatregelen denkbaar die het vrijetijdsverkeer kunnen beïnvloeden. Prijsmaatregelen, zoals kilometerheffing, parkeerbeleid of korting op het ov-tarief. Locatiespecifieke maatregelen: vestigingsbeleid gericht op voorzieningen of het verplaatsen van de entree van attracties en voorzieningen. Het aanpassen van de openingstijden van voorzieningen en attracties en het differentiëren van tarieven naar tijdstip van de dag zijn meer tijdsgerelateerde maatregelen.