

Vrijetijdsverkeer in perspectief

De relatieve economische waarde van het vrijetijdsverkeer



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Vrijetijdsverkeer in perspectief

**De relatieve economische waarde van het
vrijetijdsverkeer**

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

augustus 2008

Peter Jorritsma
Jaap Anne Korteweg

Meer weten over mobiliteit.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. Het KiM richt zich op alle vormen van mobiliteit.

© 2008, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:
Peter Jorritsma en Jaap Anne Korteweg

Verzorging omslag: 2D3D, Den Haag/ Arnhem
Verzorging binnenwerk: SSO Repro, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
ISBN: 978-90-8902-031-4

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 351 1965
Fax : 070 351 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Samenvatting 5

1. Inleiding 7

2. Vrijtijdsverkeer in Nederland: omvang en kenmerken 9

- 2.1 Inleiding 9
- 2.2 Verplaatsingen, afgelegde afstanden, reistijd en vervoerswijze 10
- 2.3 Vrije tijd door de tijd 11
- 2.4 Vrijtijdsverkeer op het hoofdwegennet 13
- 2.5 Doorkijkje naar de toekomst 14
- 2.6 Conclusies 16

3. De relatieve economische waarde van het vrijtijdsverkeer 17

- 3.1 Inleiding 17
- 3.2 Waardering van vrijtijdsverkeer 17
- 3.3 De relatieve economische waarde 20
 - 3.3.1. Personenvervoer 20
 - 3.3.2. Goederenvervoer 21
 - 3.3.3. Waarde vrijtijdsverkeer 2020 22
- 3.4 Conclusies 25

4. Beleidsmaatregelen 27

- 4.1 Inleiding 27
- 4.2 Mogelijke maatregelen 27
 - 4.2.1. Prijsmaatregelen 27
 - 4.2.2. Locatiespecifieke maatregelen 28
 - 4.2.3. Tijdgerelateerde maatregelen 29
 - 4.2.4. Overige maatregelen 29
 - 4.2.5. Samenwerking 29

Summary 31

Geraadpleegde literatuur 33

Bijlage A Achtergrondgegevens 35

- A.1 Overzichtstabellen 35
- A.2 Woon-werk- en zakelijk verkeer in de spitsen 38
- A.3 Vrijtijdsverplaatsingen vergeleken 40
- A.4 Relatieve waarde op basis van variabele autokosten 44

Bijlage B Vrijtijdssector in Nederland 45

Bijlage C Vervoerselasticiteiten 49

Bijlage D Deelnemers Workshop 53

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.

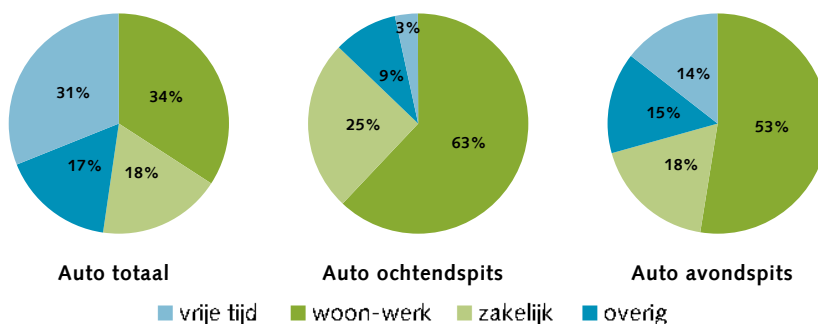
Vanuit welvaartseconomisch perspectief is vrijetijdsverkeer belangrijk. De totale jaarlijkse 'economische waarde' van vrijetijdsverkeer en woon-werkverkeer zijn ongeveer even groot: beide verkeersvormen nemen ongeveer 30 procent van de totale waarde voor hun rekening. Deze 'waarde' is ingeschat door 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.

1. Inleiding

In 1995 verbaasde hoogleraar Vrijetijdswetenschappen Theo Beckers zich al over het feit dat alle filediscussies zich toespitsten op het indammen van het forensenverkeer, en dat het recreatieve verkeer daarbij buiten schot bleef ('Vrijetijdsverkeer drastisch beteugelen', *Trouw*, 26 juli 1995). Ook nu is er, bijvoorbeeld in de Nota Mobiliteit, veel aandacht voor het 'economisch belangrijke' verkeer (goederenvervoer, zakelijk verkeer en woon-werkverkeer). Dit economisch belangrijke verkeer wordt als pijler gezien in de strijd om de concurrentiepositie van Nederland in Europa, terwijl er relatief weinig wordt gekeken naar de betekenis van het vrijetijdsverkeer.

De in 2006 verschenen rapportages 'Vrije tijd in de file?' (RWS AVV en SCP 2006) en 'Op weg in de vrije tijd' (Harms 2006), beschrijven de ontwikkeling en kenmerken van het vrijetijdsverkeer in Nederland. De rapportages geven ook aan in welke mate het vrijetijdsverkeer een bijdrage levert aan congestievorming op het hoofdwegennet, nu en in de toekomst. Het vrijetijdsverkeer heeft niet alleen een hoog aandeel in de totale mobiliteit; tijdens de avondspits kan een kwart van de verplaatsingen worden toegeschreven aan vrijetijdsdoeleinden. Die constatering leidt tot vragen. Wie zit wie nu in de weg in de file? Moet het vrijetijdsverkeer, naast het goederenvervoer, zakelijk verkeer en woon-werkverkeer, ook als economisch belangrijk verkeer worden gezien? Welke effecten treden op als het vrijetijdsverkeer beleidsmatig wordt beïnvloed? In deze publicatie wordt een antwoord gegeven op die vragen.

Ten eerste worden de omvang en de kenmerken van het vrijetijdsverkeer in relatie tot de andere motieven in kaart gebracht (hoofdstuk 2). Dat geeft een indruk van de absolute en relatieve betekenis van het vrijetijdsverkeer. Vervolgens wordt uitgelegd hoe vrijetijdsverkeer economisch gewaardeerd (in geld uitgedrukt) kan worden. Daarna wordt een inschatting gemaakt van de relatieve economische waarde van het vrijetijdsverkeer in 2006 en het jaar 2020 (hoofdstuk 3). Hierbij is ook kort aandacht voor de relatie met het goederenvervoer. Tot slot wordt een beschouwing gegeven van een aantal (mogelijke) beleidsmaatregelen en de effecten daarvan op het vrijetijdsverkeer (hoofdstuk 4). In deze studie wordt het vrijetijdsverkeer voornamelijk beperkt tot het verkeer over de weg.

2. Vrijetijdsverkeer in Nederland: omvang en kenmerken

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft het vrijetijdsverkeer in relatie tot het woon- werk- en zakelijk verkeer. De omvang, reikwijdte en het gebruik van de diverse vervoerswijzen worden in paragraaf 2.2. beschreven. De temporele dimensie van het vrijetijdsverkeer (spits- en dalperioden en dagen van de week) komt in paragraaf 2.3 aan bod. Daarbij gaat het om een algemeen beeld voor heel Nederland. In 2.4 wordt ingegaan op de mate waarin het vrijetijdsverkeer het *hoofdwegennet* belast. Naast het beeld van 2006 wordt een doorkijkje gegeven naar de toekomst (paragraaf 2.5). Welke trends zijn van invloed op het toekomstige vrijetijdsgedrag en daarmee op het vrijetijdsverkeer?

Voor de beschrijving van de kenmerken van het huidige vrijetijdsverkeer, is gebruik gemaakt van gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006 (RWS AVV 2007).¹ Het MON geeft geen inzicht in het binnenlands vakantieverkeer. Dat verkeer is niet is niet uit de MON-data af te leiden².

Definities

Onder *vrije tijd* wordt verstaan: de tijd die overblijft na aftrek van activiteiten zoals werk, studie en huishoudelijke taken en persoonlijke tijd, waaronder slapen, eten en persoonlijke hygiëne.

Onder *vrijetijdsverkeer* wordt verstaan: alle verkeer dat gegenereerd wordt door activiteiten met sociale en/of toeristisch-recreatieve motieven, zoals dagrecreatieve uitstapjes, visite en logeren.

Naast vrijetijdsverkeer worden verschillende hoofdcategorieën van verplaatsingsmotieven onderscheiden.

- *Woon-werkverkeer* zijn de reizen die een werknemer maakt tussen zijn huis en een vaste werkplek.
- Het *zakelijk verkeer* zijn de verplaatsingen die gemaakt worden uit hoofde van het werk.
- *Overig verkeer* is verkeer om boodschappen te doen, te winkelen, naar school te gaan etc.

¹ Dit jaarlijks gehouden onderzoek geeft inzicht in de ontwikkeling van de mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Er kunnen onder meer uitspraken worden gedaan over het aantal verplaatsingen, de afgelegde afstanden, de wijze waarop mensen verplaatsen (bijvoorbeeld met de auto, het openbaar vervoer of de fiets) en de tijd die Nederlanders aan mobiliteit besteden.

² Elke respondent slechts één dag zijn verplaatsingen. Daardoor is het wel mogelijk dat een verplaatsing die tijdens een binnenlandse vakantie is gemaakt, (incidenteel) als 'vrijetijdsverplaatsing' is meegenomen in het MON. Als bron om de binnenlandse vakantiemobiliteit in beeld te brengen, is het MON ongeschikt.

- *Goederenvervoer* is al het verkeer dat te maken heeft met het vervoer van goederen.

2.2 Verplaatsingen, afgelegde afstanden, reistijd en vervoerswijze

De Nederlander³ heeft in 2006 6,4 miljard vrijetijdsverplaatsingen gemaakt, heeft daarvoor in totaal 77 miljard kilometer afgelegd en heeft daaraan 2,4 miljard uur besteed. Daarmee is vrije tijd met 37 procent van de verplaatsingen en 42 procent van de afgelegde kilometers de belangrijkste reden voor mensen om op stap te gaan. Men is vaker onderweg voor vrijetijdsdoeleinden dan voor het werk of de dagelijkse boodschappen (tabel 2.1). Die verdeling is enigszins vertekend doordat recreatieve winkelverplaatsingen (*funshoppes*) niet goed in de MON-data verdisconteerd worden, wat leidt tot een onderschatting van het vrijetijdsverkeer. In bijlage A staat een volledig overzicht van de analysesresultaten.

Tabel 2.1

Verplaatsingen, afgelegde afstanden en reisduur naar motief, totalen Nederlandse bevolking 2006
Bron: MON 2006

	Verplaatsingen		Kilometers		Uren	
	mld	%	mld	%	mld	%
Totaal	17,2	100	183	100	5,8	100
Vrije tijd	6,4	37	77	42	2,4	41
Van/naar werk	3,0	17	51	28	1,3	23
Zakelijk	0,5	3	13	7	0,3	5
Winkelen	3,6	21	17	9	0,8	13
Onderwijs	1,6	9	11	6	0,5	9
Overig	2,1	12	13	7	0,5	8

Binnen de categorie vrije tijd neemt het bezoek aan familie, vrienden en kennissen de belangrijkste plaats in, zowel voor de verplaatsingen (39 procent) als voor het aantal verreden kilometers (48 procent).

Over de gehele dag bezien is de Nederlander voor zijn vrijetijdsdoeleinden gemiddeld 25 minuten aan reistijd 'kwijt'. Dat is bijna twee keer zoveel als om van en naar het werk te gaan (gemiddeld 14 minuten per dag). Afgemeten naar afgelegde afstanden is dat voor het vrijetijdsverkeer 13,6 kilometer per persoon per dag, tegen gemiddeld 8,8 kilometer voor het woon-werkverkeer en 2,5 kilometer voor het zakelijk verkeer (tabel 2.2).

³ Met 'de Nederlander' worden alle in Nederland wonende personen bedoeld.

Tabel 2.2

Afgelegde afstand en reisduur per
persoon per dag, naar motief

Bron: MON 2006

	Afstand		Reistijd	
	km	%	minuten	%
Totaal	32,3	100	61,2	100
Van/naar werk	8,8	27	14,2	23
Zakelijk	2,5	8	3,1	5
Vrije tijd	13,6	42	25,2	41

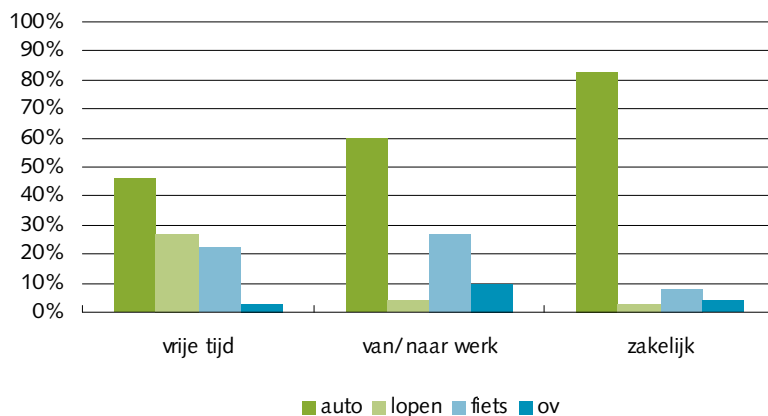
De meeste vrijetijdsactiviteiten worden dicht bij huis ondernomen; meer dan 50 procent van vrijetijdsverplaatsingen worden binnen een straal van 5 kilometer verricht. Dit betreffen activiteiten als sporten, (fun)shoppen, wandelen en in mindere mate ook sociale bezoeken. Dit zijn de zogenaamde reguliere vrijetijdsactiviteiten. Voor de meer incidentele uitstapjes (zoals attracties en evenementen) wordt over langere afstanden gereisd: slechts 10 procent van de vrijetijdsverplaatsingen is langer dan 30 kilometer (zie figuur A5, bijlage A).

Gemeten in kilometers is de auto het belangrijkste vervoermiddel in de vrije tijd; die neemt driekwart (77 procent) van alle vrijetijdskilometers voor zijn rekening (zie figuur A6, bijlage A). Als het gaat om verplaatsingen, spelen de fiets en het lopen een rol van betekenis: 50 procent van de vrijetijdsverplaatsingen wordt met de fiets en lopend afgelegd (figuur 2.1). De auto neemt de andere helft voor zijn rekening. De fiets wordt vooral gebruikt om naar sportvoorzieningen en reguliere vrijetijdsactiviteiten te reizen over relatief korte afstanden (tot 5 kilometer). Voor incidentele activiteiten op grotere afstand wordt vooral de auto gebruikt (Harms 2006).

Figuur 2.1

Aandeel vervoerswijzen in
verplaatsingen naar motief

Bron: MON 2006



2.3 Vrije tijd door de tijd

Voor deze studie is het van belang om inzicht te verschaffen in de mate waarin het vrijetijdsverkeer ander verkeer (goederenvervoer, zakelijk verkeer en woon-werkverkeer) 'in de weg' zit. Het aandeel vrijetijdsverplaatsingen in de spitsperiodes en de verdeling over de vervoerswijzen kunnen hiervoor een indicatie zijn.

Van alle verplaatsingen die in een week worden gemaakt, heeft 12 procent een vertrektijdspit in de ochtendspits op doordeweekse dagen. Als dit aandeel als uitgangspunt wordt genomen voor het totaal van de ochtendspits, dan heeft slechts 8 procent hiervan een vrijetijdskarakter (tabel 2.3), 40 procent kan worden toegeschreven aan het woon-werkverkeer en 3 procent is zakelijk verkeer.

Tabel 2.3

Aandeel verplaatsingen (in percentages) naar motief binnen en buiten de spits op werkdagen, 2006 (alle vervoerswijzen)

Bron: MON 2006

	Ochtendspits (7-9 uur)	Avondspits (16-18 uur)	Buiten de spits
Totaal	12	13	75
Waarvan			
Van/naar werk	40	30	30
Zakelijk	3	3	94
Van/naar school/studie	27	5	67
Vrije tijd	8	28	64
Winkelen	3	21	74
Overig	19	13	68

Iets meer dan een derde van deze vrijetijdsverplaatsingen heeft een recreatief karakter (38 procent). Omdat het hierbij gaat om verplaatsingen over relatief korte afstanden, wordt bijna 60 procent te voet en met de fiets afgelegd (zie figuur A8, bijlage A).

De avondspits (tussen 16.00 en 18.00 uur) laat een ander beeld zien (tabel 2.3). In die periode kan meer dan een kwart (28 procent) van de verplaatsingen worden toegeschreven aan vrijetijdsdoeleinden, een derde is werkgerelateerd (33 procent). Als het gaat om vrije tijd, is men in de avondspits (in tegenstelling tot de ochtendspits) vooral onderweg voor bezoek aan familie en vrienden (40 procent). In vergelijking met de ochtendspits wordt voor het vrijetijdsmotief wel meer de auto gebruikt (44 procent). Ook hier overheersen de kortere afstanden (figuur A9, bijlage A).

In tegenstelling tot het woon-werkverkeer is er bij het vrijetijdsverkeer nauwelijks sprake van echte piekmomenten. Op doordeweekse dagen komt het vrijetijdsverkeer vanaf 08.00 uur geleidelijk op gang (figuur A7, bijlage A). Tussen 15.00 uur en 17.00 uur en tussen 19.00 uur en 20.00 uur worden de meeste vrijetijdsverplaatsingen gemaakt. Deze middagdrukke hangt samen met activiteiten die aansluiten op het werk en met onderwijsactiviteiten. In de avonduren wordt de toename van het vrijetijdsverkeer voornamelijk veroorzaakt door sport en uitgaan (theaterbezoek, bioscoop, restaurant e.d.). 's Avonds, rond 22.00 uur, is er weer een piek te zien doordat mensen weer terugkeren van deze activiteiten. Het zwaartepunt van de vrijetijds mobiliteit ligt in het weekend, waarbij de zondag het hoogtepunt vormt. Bijna alle mobiliteit heeft dan een vrijetijdskarakter (Harms 2006).

2.4 Vrijtijdsverkeer op het hoofdwegennet

ANWB ziet toename van 'seniorencfiles'

Door Harrie Nijen Twilhaar

DEN HAAG - Automobilisten en het beroepsgoederenvervoer krijgen in toenemende mate last van de zogeheten 'seniorencfiles' tijdens de avondspits.

Deze files ontstaan doordat ouderen vaak na een dagje uit of familiebezoek gelijktijdig rond de avondspits met forensen en het woon-werkverkeer huiswaarts willen keren. Zowel de Verkeersinformatiedienst (VID) als de verkeersdienst ANWB signaleert dat juist door dit verschijnsel de filedruk 's avonds momenteel flink is toegenomen.

Ondanks de voorjaarsvakantie ontstonden er de afgelopen twee weken niet minder avondspitsfiles. Oorzaak hiervan zijn vooral senioren **na een dagje uit**. 'We zien dat de seniorencfiles de avondspits momenteel flink verzwaren. Deze categorie mensen gaan 's ochtends wel later van huis, maar willen toch rond het avondeten thuis zijn. En dus belanden ze samen met het reguliere woon-werkverkeer massaal in de files', verduidelijkt VID-woordvoerder Patrick Potgraven. De ANWB constateert dat vooral de files op de vrijdagmiddag beduidend drukker zijn geworden.

De filedruk neemt vlak voor het weekeinde toe door recreatieverkeer.

Bron: De Telegraaf, 29 februari 2008.

In de paragrafen 2.2 en 2.3 is een beeld geschetst van het vrijtijdsverkeer voor heel Nederland. Daarbij is niet gekeken over welk wegennet zich dat afwikkelt. In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in het vrijtijdsverkeer op het Nederlandse hoofdwegennet.

Uit een studie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer en het Sociaal en Cultureel Planbureau (RWS AVV en SCP 2006) blijkt dat het aandeel *vrijtijdsverplaatsingen* met de auto op het hoofdwegennet geraamd wordt op 3 à 4 procent in de ochtendspits en 5 à 8 procent in de avondspits. Op de snelwegen rond de grote steden is dat aanzienlijk hoger en varieert in de avondspits tussen 10 en 12 procent.

De categorie overig verkeer (dat hier gebruikt wordt als benadering voor het vrijtijdsverkeer) is verantwoordelijk voor ongeveer 30 procent van de gereden *voertuigkilometers* op het hoofdwegennet (tabel 2.4). In de ochtendspits is het aandeel 12 procent, terwijl in de avondspits een kwart van de verreden voertuigkilometers toegeschreven kan worden aan vrijtijdsdoeleinden (RWS AVV, 2006). Blijkbaar worden in de avondspits op het hoofdwegennet voor het motief 'overig' grotere afstanden overbrugd dan in de ochtendspits. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de hogere aandelen sociale contacten en sporten, die zich op langere afstanden afspelen.

Tabel 2.4

Procentuele verdeling afgelegde voertuigkilometers over het hoofdwegennet voor de verschillende motieven (2000)
Bron: Atlas Hoofdwegennet (RWS AVV)

	<i>Etmaal</i>	<i>Ochtendspits</i>	<i>Avondspits</i>
Van/naar werk	31	60	40
Zakelijk	23	15	22
Overig	30	12	26
Goederen	16	13	12

Er is weinig bekend over de aandelen van het vrijetijdsverkeer op het onderliggende wegennet. Berekeningen met het Landelijk Modelsysteem (LMS) geven inzicht in de verdeling van voertuigkilometers van de verschillende motieven over het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet (tabel A4, bijlage A). Uit deze berekeningen blijkt dat het onderliggende wegennet in dezelfde mate te maken heeft met het vrijetijdsverkeer als het hoofdwegennet.

Toerisme

In 2006 ging 81 procent van de Nederlandse bevolking één of meerdere keren op vakantie: goed voor in totaal 34,6 miljoen vakanties. Bij ruim de helft daarvan bleef men in eigen land. In Nederland werden 8,8 miljoen lange vakanties doorgebracht. Daarnaast trok men er in eigen land 9 miljoen keer op uit voor een korte vakantie. Nederlanders hebben in 2006 13,5 miljoen lange vakanties en 3,2 miljoen korte vakanties in het buitenland doorgebracht. Voor binnenlandse vakanties blijft de auto het vervoermiddel bij uitstek. In 9 van de 10 gevallen is de auto namelijk het voornaamste vervoermiddel om het vakantieadres te bereiken. Dit aandeel is de laatste jaren zowel bij lange als korte vakanties tamelijk stabiel. Een veel kleinere groep Nederlanders maakt gebruik van de trein en of de fiets. Ook voor buitenlandse vakanties maakt men veelal gebruik van de auto. Bijna 9,5 miljoen keer ging men op deze wijze in 2006 op pad naar het buitenland. Zowel bij lange als korte vakanties is het gebruik van het vliegtuig de laatste jaren sterk toegenomen. Deze toename is ten koste gegaan van het gebruik van de auto. In 2006 werd voor bijna 5 miljoen lange en een half miljoen korte vakanties het vliegtuig genomen.

Bron: Vakanties van Nederlanders 2006 (CBS 2007).

2.5 Doorkijkje naar de toekomst

In de paragrafen hiervoor is een beeld geschetst van het vrijetijdsverkeer in 2006. Er kan ook iets over de toekomst worden gezegd: door een aantal trends te beschrijven die effect hebben op het toekomstige vrijetijdsgedrag en daarmee op het vrijetijdsverkeer.

Sociaal-culturele en economische trends beïnvloeden het gedrag van mensen en hebben daardoor direct een effect op het verplaatsingsgedrag. De volgende trends zijn van betekenis voor de ontwikkeling van het vrijetijdsverkeer:

-
- toename van de arbeidsparticipatie en tweeverdieners;
 - toename van de vergrijzing;
 - toename van de welvaart.

De toename van de arbeidsparticipatie en het aantal tweeverdieners leidt tot een afname van de totaal beschikbare vrije tijd voor werkenden. Door de toenemende vergrijzing van de samenleving ontstaat een grote groep ouderen die juist over een ruime hoeveelheid vrije tijd beschikken. Hieronder wordt daar kort op ingegaan.

Toename van de arbeidsparticipatie en tweeverdieners

Tweeverdieners zullen de beperkte hoeveelheid vrij besteedbare tijd efficiënt en intensiever inzetten voor vrijetijdsdoeleinden. Met 'intensiever' wordt verwezen naar het toenemende belang dat gehecht wordt aan het intenser beleven van de vrijetijdsactiviteit (Van den Broek et al, 2004). Een verschuiving van 'de wandeling door het park' naar bijvoorbeeld *indoor* skiën. Dat betekent korter durende – *meer incidentele* – vrijetijdsactiviteiten, vaker en op meer diverse en verder weg gelegen bestemmingen. Deze groep zal een groter deel van die vrije tijd besteden aan de reis naar de bestemming. Ondanks de afnemende vrije tijd zal de omvang van de vrijetijdsmobiliteit van deze groep toenemen (Harms 2006).

Toename van de vergrijzing

De samenleving vergrijst. In 2020 is ongeveer 20 procent van de bevolking ouder dan 65 jaar. Deze ouderen blijven langer vitaal, zijn koopkrachtiger en beschikken over een ruime hoeveelheid vrije tijd. Volgens de Vereniging van Recreatieondernemers Nederland (RECRON 2005) zullen demografische ontwikkelingen een enorme impuls voor de dagrecreatie betekenen. Zij verwachten dat de ouderen van de toekomst meer activiteiten buitenshuis gaan ondernemen, veelal in de buurt van de steden in het groen op korte afstand van die stad, *de meer reguliere vrijetijdsactiviteiten*.

Als gevolg daarvan zullen toekomstige ouderen een hogere mobiliteit voor vrijetijdsdoeleinden laten zien dan de huidige ouderen. Omdat het autobezit onder de toekomstige ouderen hoger is dan onder de huidige generatie, vertaalt die mobiliteit zich voor een groot deel naar automobilititeit.

Toename van de welvaart

Ook de welvaart van de Nederlandse bevolking blijft toenemen. De toekomstscenario's opgesteld door het CPB (CPB, MNP, RPB, 2006) wijzen op een jaarlijkse groei van het bruto binnenlands product (bbp) per hoofd van de bevolking van minimaal 0,7 procent en maximaal 2,1 procent tussen nu en 2040 (dit is een groei van respectievelijk 33 en 121 procent over de periode 2002-2040). Een dergelijke stijging vertaalt zich ook naar een groei van de vrijetijdsmobiliteit.

Prognose: 40 miljoen vakanties met 160 miljard kilometers in 2040

Volgens een studie van TNS/NIPO en het Milieu en Natuur Planbureau (Mulder et al. 2007) zal de groei van het aantal vakanties spectaculair doorzetten naar 40 miljoen vakanties met maar liefst 160 miljard reiskilometers in 2040. Nederlanders gaan dan drie keer per jaar op lange vakanties en wellicht zelfs richting vier keer. We gaan vooral meer vliegen: van 1.300 km per persoon nu naar 6.000 km in 2040..

Bron: Mulder et al. (2007)

Op basis van modeloefeningen met het LMS (Boumans et al. 2006) kan worden afgeleid dat de omvang van het vrijetijdsverkeer *op het hoofdwegennet* tussen 2000 en 2020 sterk toeneemt. Aangezien de verkeersprestatie van het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en goederenvervoer in ongeveer dezelfde mate groeien, zal het aandeel van het vrijetijdsverkeer op het hoofdwegennet nauwelijks wijzigen. Het is dus te betwijfelen of het aandeel vrijetijdsverkeer dat het hoofdwegennet belast, in de toekomst tijdens spitsperioden aan verandering onderhevig zal zijn.

2.6 Conclusies

Uit de vorige paragrafen kan worden geconcludeerd dat het vrijetijdsverkeer een hoog aandeel heeft in zowel de verplaatsingen als in de totaal afgelegde kilometers. Ook wordt de avondspits meer door het vrijetijdsverkeer belast dan de ochtendspits. De effecten in termen van belasting van het hoofdwegennet zijn echter beperkt. Er is weliswaar veel vrijetijdsverkeer, maar steeds redelijk evenwichtig verdeeld over tijd en ruimte.

De verwachting is dat het vrijetijdsverkeer in absolute zin een sterke groei zal doormaken. Doordat de totale mobiliteit sterk groeit, blijft het aandeel van het vrijetijdsverkeer in de toekomst (2020) echter ongeveer gelijk.

Het patroon van reguliere vrijetijdsactiviteiten zal qua reikwijdte weinig aan verandering onderhevig zijn. De grote groep ouderen van de toekomst heeft daar invloed op. Ondanks hun hogere mobiliteit ondernemen zij hun vrijetijdsactiviteiten veelal in de buurt van hun eigen woonlocatie, in het groen op korte afstand van de stad.

De dynamiek van de vrije tijd zal zich voornamelijk manifesteren bij de zogenoemde incidentele vrijetijdsactiviteiten, zoals het bezoeken van attracties en evenementen. Dat zijn uitstapjes waarvoor men over langere afstanden zal gaan reizen.

3. De relatieve economische waarde van het vrijetijdsverkeer

3.1 Inleiding

Het vorige hoofdstuk ging uitgebreid in op de omvang en de kenmerken van het vrijetijdsverkeer en de relatie met het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. De volgende vraag is: hoe kan het vrijetijdsverkeer economisch gewaardeerd worden? Met andere woorden: hoe kan het nut van vrijetijdsverkeer worden bepaald? In paragraaf 3.1 wordt dat nader uitgelegd. Hoe is de verhouding van de economische waarderingen tussen de verschillende motieven, en verandert die verhouding in de toekomst? Om die vraag te beantwoorden, wordt in deze studie de welvaartseconomische benadering gebruikt. Hierbij wordt gekeken naar het totale autoverkeer (hoofdwegen- en onderliggend wegennet). Paragraaf 3.2 geeft een overzicht van de waarderingen van de verschillende motieven.

3.2 Waardering van vrijetijdsverkeer

De economische waardering van de vrije tijd en dus ook van het vrijetijdsverkeer, hangt af van verschillende aspecten. In de welvaartstheorie wordt het nut van goederen en diensten bepaald door de *betalingsbereidheid* van burgers en bedrijven voor deze goederen en diensten. Voor vrijetijdsactiviteiten kan de betalingsbereidheid worden berekend als een optelsom van de kosten van de activiteit zelf (tijd en *out-of-pocketkosten*) en de kosten van de reis (tijd en *out-of-pocketkosten*⁴) die bij deze activiteit hoort. Hier bovenop moet rekening worden gehouden met het zogenoemde consumentensurplus: het verschil tussen wat de consument moet betalen en wat hij maximaal wil betalen.

Dit achtergronddocument gaat uit van de kosten van een reis als benadering voor de waardering van het (vrijetijds)verkeer. Zo wordt de verplaatsing dus losgekoppeld van de bijbehorende activiteit. De uitgaven aan de vrijetijdsactiviteiten en het consumentensurplus worden verder niet in de berekening meegenomen. Deze (grove) benaderingswijze is acceptabel; in deze studie gaat het immers om het relatieve belang van vrijetijdsverkeer ten opzichte van de andere motieven. Daarom worden in deze studie ook alleen verhoudingsgetallen gepresenteerd en geen absolute waarden. Verder blijkt in hoofdstuk 4 dat mogelijke maatregelen vooral aangrijpen op het tijdstip en de vervoerswijze, en niet zo zeer op het wel of niet verplaatsen.

⁴ Out-of-pocketkosten: de werkelijke uitgaven om een reis te kunnen maken, zoals de afschrijving van een voertuig, de brandstofkosten, belastingen en vervoersbewijzen.

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op de waardering van de tijdsduur van de vrijetijdsverplaatsing en op de kosten van deze verplaatsing.

Economische betekenis van de vrijetijdssector in Nederland¹

In vakliteratuur en ook in de media wordt vaak geschreven en gesproken over de economische betekenis van de *vrijetijdssector*. Hierbij gaat het echter vaak om partiële analyses, of om de economische betekenis van de vrijetijdssector voor een bepaalde regio. Om deze lacune aan te vullen, stelt het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) sinds enige tijd de Satellietrekeningen Toerisme (SRT) op. Deze SRT beschrijven het toerisme in aansluiting op de nationale rekeningen. Daardoor is het mogelijk om het toerisme met de rest van de economie te vergelijken.

Uit de SRT blijkt dat het toeristisch bruto binnenlands product (bbp) in 2006 met ruim 16 miljard euro ongeveer 3 procent uitmaakte van het totale bbp van Nederland. De werkgelegenheid die met toerisme is gemoeid, ligt met ongeveer 375.000 banen op ruim 4 procent van de totale werkgelegenheid in Nederland. De recreatieve bestedingen van inwoners van Nederland bedraagt ruim 32 miljard euro. Dat is ongeveer 13 procent van de totale consumptieve bestedingen van huishoudens.

Cultuur en sport worden niet meegenomen in de berekeningen van de SRT. Uit andere gegevens van het CBS blijkt dat deze twee categorieën voor nog eens 70.000 banen zorgen. Gegevens over het aandeel van cultuur en sport in het bbp en de consumptieve bestedingen zijn niet bekend.

Tijdwaardering

Vervoerseconomische studies gebruiken de reistijdwaardering of de 'Value of Time' om de waarde van (veranderingen van) reistijd te bepalen. De reistijdwaardering is de waarde (uitgedrukt in geld) die personen toekennen aan één uur tijdbesparing tijdens het vervoer.⁵ Tabel 3.1 laat de meest recente waarden zien van reistijdwaardering voor de auto, de trein en bus/tram/metro (btm), uitgesplitst naar de motieven zakelijk, overig en woon-werkverkeer. Het vrijetijdsverkeer valt binnen deze indeling in de categorie 'overig'. Omdat het niet mogelijk is om een aparte reistijdwaardering voor het motief 'vrije tijd' te berekenen, wordt hier de waardering van het motief 'overig' gebruikt als benadering voor de waardering van 'vrije tijd'.

⁵ Deze waardering is onderdeel van de welvaartstheorie en van de kosten-batenanalyses die veel worden gebruikt bij de beoordeling van nieuwe infrastructuurinvesteringen. Deze waardering geeft weer wat mensen ervoor over hebben (in geld) om een uur minder te reizen, zodat ze in dat uur dus andere dingen kunnen doen (werken, vrije tijd).

Tabel 3.1

Reistijdwaardering per modaliteit (in euro's per persoon per uur) uitgesplitst naar motief

Bron: Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart 2007

<i>Euro/uur</i>	<i>Woon-werk</i>	<i>Zakelijk</i>	<i>Overig</i>
Auto	8.60	29.77	5.94
Spoor	8.63	18.27	5.32
Btm	8.03	14.00	5.08

De waarden in tabel 3.1 (RWS DVS 2007) geven een indicatie van de verhoudingen tussen de reistijdwaardering van vrijetijdsverkeer (personenvervoer, overig) en de overige verplaatsingsmotieven. Mensen waarderen de reistijd voor vrijetijdsverkeer beduidend lager dan voor woon-werkverkeer en zakelijk verkeer. De reistijdwaardering voor de woon-werkverplaatsing over de weg is bijna anderhalf keer zo groot, bij het zakelijk personenvervoer ligt die waardering vijf keer zo hoog.

Kosten van de verplaatsing

Naast de reistijdwaardering moet ook rekening gehouden worden met de out-of-pocketkosten van een verplaatsing. Tabel 3.2 geeft een overzicht van die kosten voor verschillende vervoerswijzen en verplaatsingsmotieven in euro's per uur.⁶ Een voorbeeld: als de kosten voor een autokilometer 36 eurocent bedragen en de gemiddelde snelheid van het vrijetijdsverkeer per auto is 50 kilometer per uur, dan zijn de out-of-pocketkosten 18 euro per uur.

Tabel 3.2

Out-of-pocketkosten in euro's uitgesplitst naar motief en modaliteit

Bron: RWS DVS 2007, berekening KiM

<i>Euro/uur</i>	<i>Woon-werk</i>	<i>Zakelijk</i>	<i>Vrije tijd</i>	<i>Overig</i>
Auto	15,25	16,72	8,60	7,80
Trein	3,67	4,35	4,48	3,32
Btm	2,34	2,56	2,34	2,08

Gegeneraliseerde kosten

Als de out-of-pocketkosten worden opgeteld bij de reistijdwaarderingen, dan ontstaan de totale gegeneraliseerde kosten van een verplaatsing (tabel 3.3).

Tabel 3.3

Totale gegeneraliseerde kosten verplaatsing, uitgesplitst naar motief en modaliteit

Bron: RWS DVS 2007, berekening KiM.

<i>Euro/uur</i>	<i>Woon-werk</i>	<i>Zakelijk</i>	<i>Vrije tijd</i>	<i>Overig</i>
Auto	24	46	15	14
Trein	12	23	10	9
Btm	10	17	7	7

De verschillen in de gegeneraliseerde kosten (tabel 3,3) geven een indicatie van de verschillende waarderingen van de diverse motieven van verkeer. Als deze waarderingscijfers vermenigvuldigd worden met de omvang van het verkeer, dan ontstaat er een indicatie van de verhoudingen in die waarderingen tussen de verschillende motieven.

⁶ Bij de berekening van de out-of-pocketkosten is hier uitgegaan van de gemiddelde autokosten per kilometer. Naast brandstof zitten hier ook de aanschafkosten, onderhoudskosten, verzekeringen en belastingen in. Bij de teksten en figuren in de hoofdstuk is steeds uitgegaan van de gemiddelde autokosten bij de berekening van de relatieve waarde. In figuur A10 van bijlage A4 is, ter vergelijking, uitgegaan van de variabele autokosten.

3.3 De relatieve economische waarde

In hoofdstuk 2 is een beeld geschetst van de *omvang* van het vrijetijdsverkeer in relatie tot andere economisch belangrijke verplaatsingsmotieven. In paragraaf 3.2 zijn de *economische waardering* van (meer of minder reis-) tijd en de out-of-pocketkosten besproken. In deze paragraaf worden die gegevens samengebracht om een indicatie te krijgen van de verhouding van de totale economische waarden tussen de verschillende motieven in 2006 en 2020.⁷ Achterliggende gegevens worden beschreven in bijlage A4.

3.3.1. Personenvervoer

Auto: totaal

Van de ruim 8 miljard autoverplaatsingen die alle Nederlanders in een jaar maken, kunnen er bijna 3 miljard worden toegeschreven aan vrijetijdsdoeleinden. Deze 3 miljard vrijetijdsverplaatsingen per auto, met een gemiddelde duur van ongeveer 25 minuten, nemen in totaal 1.250 miljoen uur in beslag.

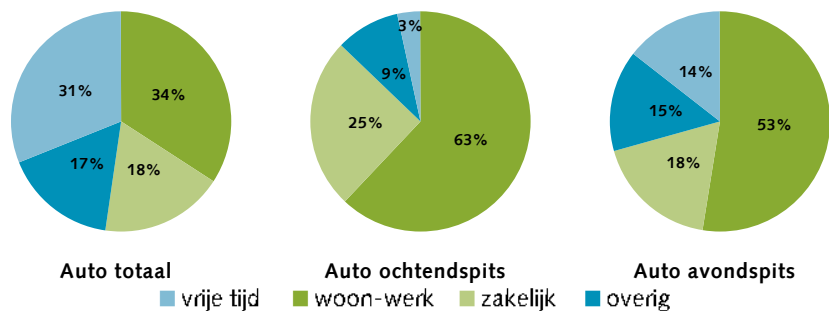
De gemiddelde duur van een vrijetijdsverplaatsing per auto, is gemiddeld korter dan een woon-werk- of zakelijke verplaatsing per auto. Er worden meer vrijetijdsverplaatsingen gemaakt. Daardoor is de totale duur van vrijetijdsverplaatsingen ongeveer anderhalf keer zo groot als de totale duur van woon-werkverplaatsingen, en ongeveer 5,5 keer zo groot als de totale duur van zakelijke verplaatsingen.

Doordat de gegeneraliseerde kosten van de verschillende motieven variëren (zie tabel 3.3), is de totale jaarlijkse 'waarde' van vrijetijdsverkeer en het woon-werkverkeer ongeveer even groot. Het zakelijk verkeer en het overige verkeer (winkelen, schoolgaan etc.) vertegenwoordigen ieder ongeveer ruim de helft van het vrijetijdsverkeer (figuur 3.1).

Figuur 3.1

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

Bron: MON 2006, RWS DVS 2007, berekening KiM



⁷ Bij de omvang van het verkeer is wel het mogelijk om vrijetijdsverkeer als categorie te onderscheiden. Voor het motief vrijetijdsverkeer is geen eigen waarderingscijfer beschikbaar. Omdat vrijetijdsverkeer binnen de categorie overig verkeer valt, is er in deze studie voor het vrijetijdsverkeer gerekend met het waarderingscijfer voor overig verkeer.

Auto: ochtend- en avondspits

In de ochtendspits is het aandeel vrijetijdsverplaatsingen per auto ongeveer even groot als het aandeel zakelijke verplaatsingen per auto. Het aandeel woon-werkverplaatsingen is ruim 8 keer zo groot. De gemiddelde reisduur van de vrijetijdsverplaatsingen is ook korter dan de woon-werk- en zakelijke verplaatsingen. De totale duur van de vrijetijdsverplaatsingen per auto in de ochtendspits is bijna 20 miljoen uur. Dit is aanzienlijk minder dan de circa 45 miljoen uur van zakelijke verplaatsingen en de 215 miljoen uur van woon-werkverplaatsingen.

De gegeneraliseerde kosten van vrijetijdsverplaatsingen zijn ook lager dan die van het zakelijk verkeer en het woon-werkverkeer. Daardoor is de totale waarde van vrijetijdsverplaatsingen per auto in de ochtendspits slechts 3 procent, tegenover 25 procent voor de zakelijke verplaatsingen (8 keer zo hoog) en 63 procent (21 keer zo hoog) voor de woon-werkverplaatsingen (figuur 3.1).

In de avondspits is het aandeel vrijetijdsverplaatsingen per auto ongeveer een kwart van het totaal aantal autoverplaatsingen. De woon-werkverplaatsingen zijn goed voor ongeveer een derde en de zakelijke verplaatsingen ongeveer een twintigste. De gemiddelde duur van de vrijetijdsverplaatsingen is aanzienlijk korter dan de woon-werk- en zakelijke verplaatsingen. De totale duur van de vrijetijdsverplaatsingen per auto in de avondspits is ruim 90 miljoen uur. Dit is aanzienlijk meer dan de circa 36 miljoen uur van zakelijke verplaatsingen en aanzienlijk minder dan de 200 miljoen uur van woon-werkverplaatsingen.

De gegeneraliseerde kosten van vrijetijdsverplaatsingen zijn lager dan die van het zakelijk verkeer en het woon-werkverkeer. De totale waarde van vrijetijdsverplaatsingen per auto in de avondspits, is daardoor ruim driekwart van de waarde van de zakelijke verplaatsingen en ongeveer een kwart van de waarde van de woon-werkverplaatsingen (figuur 3.1).

3.3.2. Goederenvervoer

Het is gecompliceerd om aan te geven wat het belang is van goederenvervoer over de weg in relatie tot het andere verkeer op de weg in het algemeen, en vrijetijdsverkeer in het bijzonder. Het aantal voertuigkilometers in het goederenvervoer over de weg (vrachtauto's en bestelauto's) bedraagt 22 procent van het totaal (CBS, bewerking KiM). Het aantal voertuigkilometers van het vrijetijdsverkeer is ongeveer een derde van het totaal.⁸ Voor het personenvervoer is vervolgens een vertaalslag gemaakt – via verplaatsingsduur, de reistijdwaardering en de out-of-pocketkosten – naar een indicatie van

⁸ 44 procent van het aantal afgelegde autokilometers gebeurt met het motief vrijetijd. 44 procent van 98,4 mld (totaal aantal autokilometers in 2006) is 43,3 mld autokilometers. 43,3 mld is 34 procent van het totaal aantal voertuigkilometers in 2006.

de totale waarde.⁹ Als het goederenvervoer en het vrijetijdsverkeer in dezelfde tijd eenzelfde afstand afleggen, is de waarde van het goederenvervoer in Nederland ruim 2 keer zo groot is als de waarde van het vrijetijdsverkeer over de weg (in omvang is het vrijetijdsverkeer over de weg ongeveer 3 keer zo groot¹⁰; de waardering is echter ruim 7 keer zo laag).

3.3.3. Waarde vrijetijdsverkeer 2020

Vertaalt een groei van het vrijetijdsverkeer zich nu ook naar een hogere waarde in de toekomst ten opzichte van het woon-werk-, zakelijk en overige verkeer? En is het beeld voor 2020 anders dan voor 2006? Deze vragen komen hieronder aan de orde.

Personenvervoer

Voor 2020 wordt in dit document gebruik gemaakt van de berekeningen voor het personenvervoer per auto, die in het kader van de studie Welvaart en Leefomgeving (CPB et al. 2006) zijn opgesteld. Om de bandbreedte in de resultaten weer te geven, is hier een vergelijking gemaakt tussen het Regional Communities (RC) scenario (het laagste economisch groeiscenario) en het Global Economy (GE) scenario (het hoogste groeiscenario). Ook is per scenario het effect van de invoering van prijsbeleid berekend.¹¹

In het RC- en GE-scenario daalt het aandeel van de totale waarde van het vrijetijdsverkeer in 2020 ten opzichte van 2006 sterk, ongeacht of er wel of geen prijsbeleid van kracht is (figuur 3.2). Zonder prijsbeleid neemt de duur van vrijetijdsverplaatsingen toe (rekening houdend met de veronderstellingen). Relatief gezien neemt het aandeel echter af, doordat de duur van de verplaatsingen met andere motieven sterker toeneemt.¹² Doordat ook de waardering van vrijetijdsverkeer niet sterker stijgt dan de overige motieven, neemt het totale waarde-aandeel van het vrijetijdsverkeer af. Het aandeel zakelijk verkeer stijgt in beide scenario's aanzienlijk.

Door de geringe omvang van het vrijetijdsverkeer in de ochtendspitsen, ook in 2020, is de waarde hiervan laag. In de ochtendspits is het woon-werkverkeer dominant. Ook het zakelijk verkeer heeft een aanzienlijk aandeel (figuur 3.3). Prijsbeleid heeft met name effect op de aandelen

⁹ Bij deze vertaalslag ging het om reizigerskilometers en niet om voertuigkilometers. De bezettingsgraad voor de auto met het motief vrijetijdsverkeer is 2,0, waardoor het aantal van 43,3 mld voertuigkilometers staat voor ongeveer 87 mld reizigerskilometers.

¹⁰ Hierbij is rekening gehouden met de verschillende bezettingsgraden.

¹¹ Hierbij is gerekend met de aannames dat de verhouding tussen de Value of Time (VoT)-vrijetijdsverkeer en VoT-gemiddeld in 2020 hetzelfde is als in 2006. Ook is verondersteld dat de bezettingsgraden van de auto's niet zullen veranderen en dat de out-of-pocketkosten gemiddeld met 2 procent per jaar stijgen, ongeacht het scenario. Binnen de categorie overig verkeer is het aandeel vrijetijdsverkeer (conform de verwachtingen uit paragraaf 2.5) naar boven bijgesteld. De gebruikte cijfers uit het LMS zijn opgehoogd, zodat het landelijk wegennet wordt gedekt en ook het verkeer op weekenddagen wordt meegerekend.

¹² Het gaat hier om de *totale reisduur* van de verplaatsingen; in paragraaf 2.5 ging het over verplaatsingen zelf.

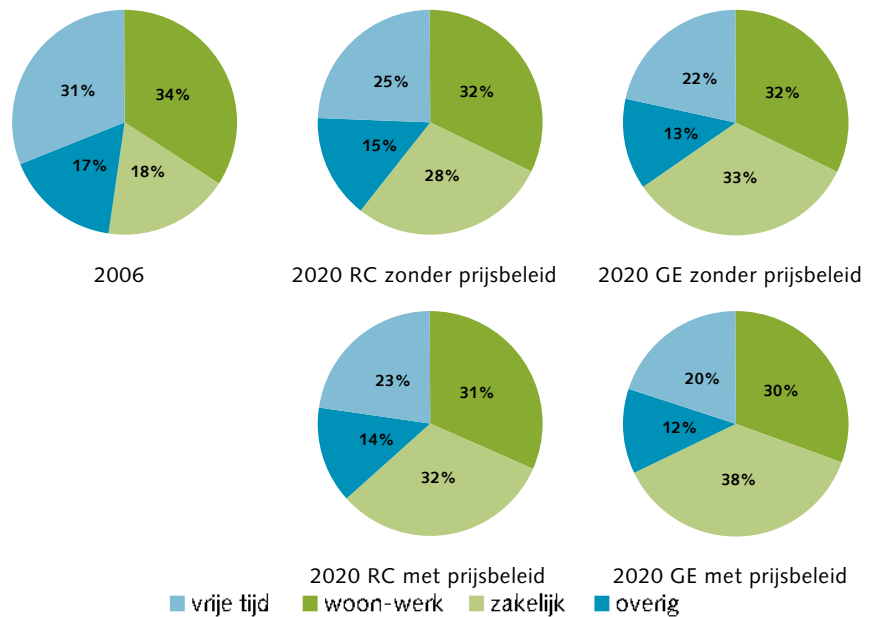
van het woon-werkverkeer (dat aandeel daalt) en het zakelijk verkeer (dat aandeel stijgt).

In de avondspits is het woon-werkverkeer eveneens dominant. Ten opzichte van 2006 is de waarde van het zakelijk verkeer in 2020 aanzienlijk hoger. Ook de relatieve waarde van het vrijetijdsverkeer is hoger dan in 2006. Als in 2020 prijsbeleid is ingevoerd, dan neemt het relatieve belang van het zakelijk verkeer toe. Dit gaat ten koste van de andere drie motieven (figuur 3.4).

Figuur 3.2

Relatieve waarde van het totale personenverkeer per auto uitgesplitst naar motief 2006 en 2020 (RC- en GE-scenario's met en zonder prijsbeleid)

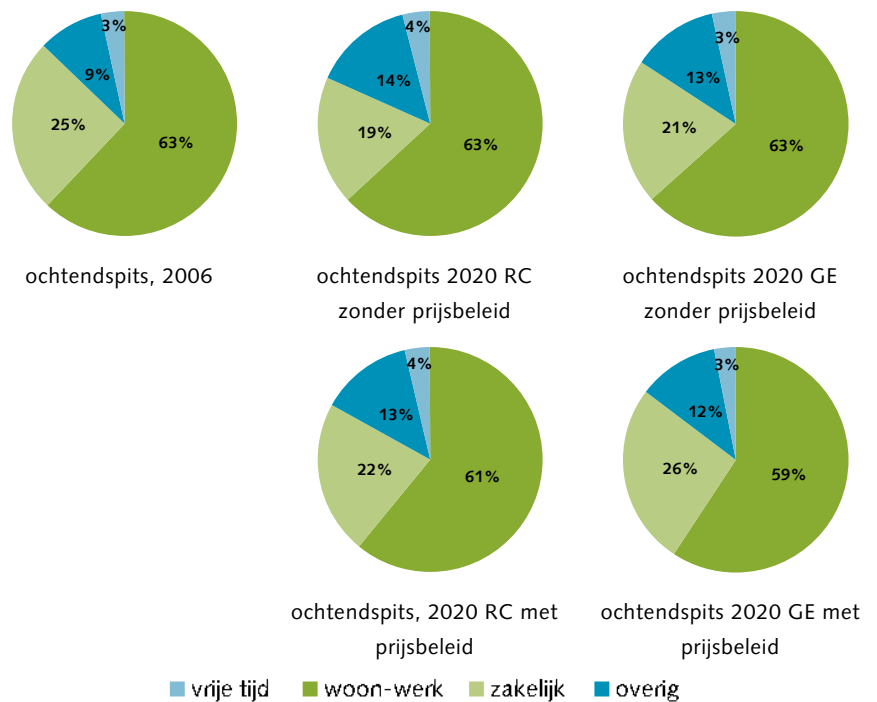
Bron: LMS, RWS DVS 2007, berekening KiM



Figuur 3.3

Relatieve waarde van het personenverkeer per auto uitgesplitst naar motief voor ochtendspits, 2006 en 2020 (RC- en GE-scenario's met en zonder prijsbeleid)

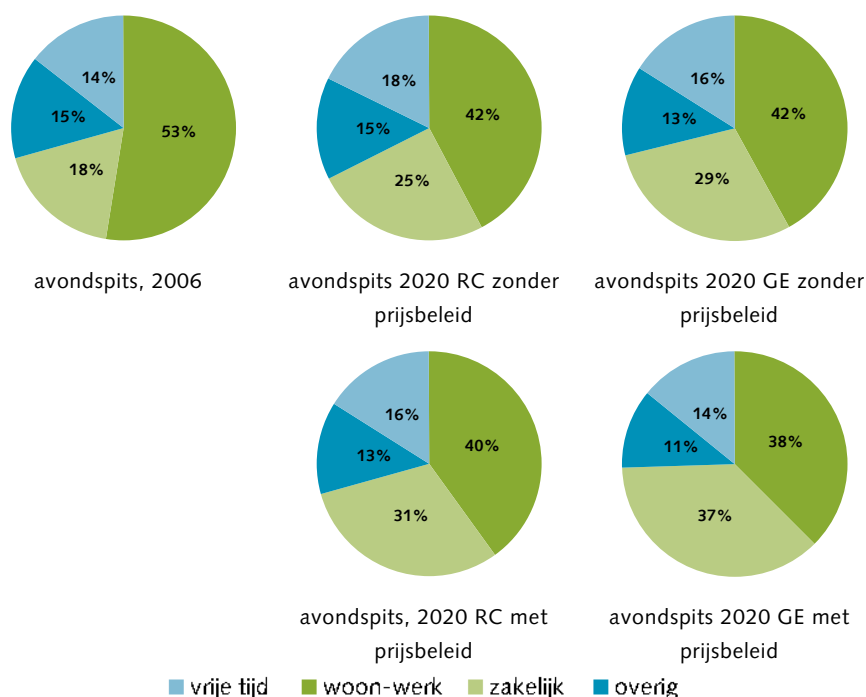
Bron: LMS, RWS DVS 2007, berekening KiM



Figuur 3.4

Relatieve waarde van het personenverkeer per auto uitgesplitst naar motief voor avondspits, 2006 en 2020 (RC- en GE-scenario's met en zonder prijsbeleid)

Bron: LMS, RWS DVS 2007, berekening KiM



Ongeacht het scenario zal het waardeandaal van het totale vrijetijdsverkeer in 2020 lager zijn dan in 2006. In de spitsen neemt het relatieve belang van vrijetijdsverkeer iets toe. Wanneer prijsbeleid wordt ingevoerd, dan zal het waardeandaal van het vrijetijdsverkeer iets afnemen. Het belang van het zakelijk verkeer neemt in de meeste gevallen het meest toe.

Gemiddelde versus variabele autokosten

In deze studie is gerekend met de gemiddelde autokosten (0,36 euro per kilometer). In figuur A10, in de bijlage, zijn dezelfde figuren weergegeven met de relatieve waarde van de verschillende motieven, maar dan berekend met de variabele autokosten (0,10 euro per kilometer). In vergelijking met de gemiddelde autokosten overheerst het beeld dat de relatieve waarde van het zakelijk verkeer toeneemt. Die toename gaat ten koste van de andere motieven, en dan met name van het woon-werkverkeer. Dit is vooral te verklaren door de hoge Value of Time, die nu zwaarder gaat wegen in de totale kosten. Het beeld ten aanzien van het vrijetijdsverkeer verandert nauwelijks; het relatieve belang daalt slechts licht in de onderzochte scenario's.

Goederenvervoer

De verwachting is dat het aandeel goederenvervoer in 2020 hoger is dan in 2006 (ongeacht het scenario en ongeacht de invoering van prijsbeleid). Het aandeel vrijetijdsverkeer neemt juist af. Als de kosten voor het goederenvervoer in dezelfde mate veranderen als de kosten voor het vrijetijdsverkeer, dan zal de waarde van het goederenvervoer over de weg in Nederland in vergelijking met de waarde van het vrijetijdsverkeer over de weg relatief stijgen.

3.4 Conclusies

Het vrijetijdsverkeer kan als economisch belangrijke verkeer worden gezien. Het relatieve belang van het vrijetijdsverkeer en het woon-werkverkeer is ongeveer even groot. Het relatieve belang van het zakelijk verkeer en het overig verkeer (zoals winkelen of naar school gaan) vertegenwoordigt ongeveer de helft van het vrijetijdsverkeer. Het goederenvervoer wordt daarbij buiten beschouwing gelaten. In de ochtendspits is het belang van vrijetijdsverplaatsingen per auto gering te noemen. In de avondspits ligt dat belang veel hoger.

In 2020 zal het waardeandeel van het totale vrijetijdsverkeer lager zijn dan in 2006. Wanneer ook prijsbeleid wordt ingevoerd, dan zal het aandeel nog iets afnemen. Het belang van het zakelijk verkeer neemt in de meeste gevallen het meest toe. Als wordt gerekend met variabele autokosten in plaats van gemiddelde autokosten, dan verandert het beeld nauwelijks; het relatieve belang van vrijetijdsverkeer daalt in de onderzochte scenario's slechts licht.

4. Beleidsmaatregelen

4.1 Inleiding

Welke effecten treden op als het vrijetijdsverkeer beleidsmatig wordt beïnvloed? Zal het aantal verplaatsingen per auto voor vrijetijdsmotieven afnemen doordat mensen voor een andere vervoerswijze kiezen (het openbaar vervoer of de fiets)? Wijzigt men het vertrektijdstip voor de vrijetijdsverplaatsing? Of gaan mensen wellicht dichter in de buurt van de woning recreëren, zodat verplaatsingsafstanden korter worden?

Dit hoofdstuk gaat kort in op mogelijke maatregelen die het vrijetijdsverkeer kunnen beïnvloeden. Daarbij is het niet de bedoeling om een uitputtend overzicht te presenteren. De lijst van maatregelen is een resultaat van een workshop met deskundigen (zie bijlage D) uit de verkeers- en vervoerssector en uit de recreatieve sector. De maatregelen zijn ingedeeld op basis van enerzijds incidenteel en anderzijds structureel vrijetijdsverkeer, en naar thema: prijsmaatregelen, locatie/ruimtelijk, tijdgerelateerde maatregelen en overige maatregelen. Verder is gekeken welke partij (de rijksoverheid, decentrale overheden, private sector) het initiatief zou moeten nemen bij de invoering van maatregelen.

De inschattingen van het effect van de maatregelen zijn kwalitatief en geven slechts indicaties over de richting.

4.2 Mogelijke maatregelen

4.2.1. Prijsmaatregelen

Er zijn drie prijsmaatregelen die het vrijetijdsverkeer beleidsmatig kunnen beïnvloeden:

- prijsbeleid
- parkeerbeleid (waaronder tariefdifferentiatie)
- korting op het openbaar vervoer

Van deze drie maatregelen heeft prijsbeleid een duidelijk effect op het vrijetijdsverkeer. De effecten van prijsbeleid zijn in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit berekend¹³ (zie bijlage C). Uit die berekening blijkt dat het overige verkeer (waaronder recreatief verkeer) in alle varianten sterker op de voorgestelde heffingen en toeslagen reageert dan het zakelijk, vracht- en woon-werkverkeer. De varianten

¹³ In paragraaf 3.2 is al gerekend met deze gegevens. Hieruit bleek dat de waarde van het vrijetijdsverkeer (licht) afneemt als prijsbeleid wordt ingevoerd.

met een statische congestietoeslag (variant 8A) en een congestietoeslag met differentiatie in tarief (variant 8B) vormen daarbij een uitzondering. Als er per kilometer betaald moet worden, dan reageert het overig verkeer het sterkst op de maatregel.

Er kan geen onderscheid gemaakt worden naar incidenteel en structureel vrijetijdsverkeer. Waarschijnlijk zal het meer incidentele vrijetijdsverkeer in mindere mate reageren op het prijsbeleid. Het is onze verwachting dat de generieke heffing en spitsheffing het incidentele vrijetijdsverkeer op doordeweekse dagen overdag enigszins wegdrücken naar periodes buiten de spitsen. Ook leidt prijsbeleid mogelijk tot een keuze voor andere vervoerswijzen, zowel in de avonden als op doordeweekse dagen.

Parkeerbeleid en korting op het openbaar vervoer (ov) zijn maatregelen die van invloed zijn kunnen zijn op zowel het reguliere als het incidentele vrijetijdsverkeer. Parkeerheffingen in de binnenstad weerhouden (een deel van de) mensen ervan om met de auto te reizen. Daarmee stimuleren parkeerheffingen reizigers om te kiezen voor de fiets of het ov. Kortingen op ov-kaartjes of gratis ov op bepaalde dagen vullen de lege stoelen in de bus wel, maar hebben naar verwachting weinig effect op het autogebruik. Voor het incidentele vrijetijdsverkeer (uitstapjes naar attracties en evenementen) kan een korting op het ov-tarief in combinatie met de toegangsprijs voor de attractie wel een effect hebben, mits de reis betrouwbaar en vlot verloopt. De decentrale overheden en de ov-maatschappijen zijn de voornaamste spelers om dergelijke maatregelen handen en voeten te geven. De effecten zijn vooral lokaal van aard en moeilijk te kwantificeren.

4.2.2. Locatiespecifieke maatregelen

Twee locatiespecifieke maatregelen kunnen van invloed zijn op het vrijetijdsverkeer:

- locatie- en vestigingsbeleid rond voorzieningen
- verplaatsen van de entree van attracties en voorzieningen

Megacomplexen als megabioscopen, outlet centers, grote recreatie- of sportcomplexen en thema- en attractieparken trekken veel bezoekers aan. Daardoor kunnen op bepaalde dagen en tijdstippen van de dag bereikbaarheidsproblemen ontstaan, zowel op het onderliggende als op het hoofdwegennet. De gemeenten en provincies zijn verantwoordelijk voor het locatie- en vestigingsbeleid van dergelijke voorzieningen. Maar zij hebben te maken met verschillende partijen die allemaal hun eigen visie en belangen hebben. De provinciale en gemeentelijke overheden hebben enerzijds een belang vanwege de werkgelegenheid en de inkomsten die dit soort voorzieningen opleveren voor de gemeenten en de regio. Anderzijds zijn zij ook wegbeheerder. Dat is een dilemma.

Incidenteel vrijetijdsverkeer kan ook worden beïnvloed door de toegangspoorten van attracties te verplaatsen. Zo kan de stroom bezoekers bijvoorbeeld eerder worden opgevangen, om die vervolgens naar de attractie te vervoeren. In feite fungeert de toegangspoort als

een transferium, een punt waar mensen overstappen op een andere vervoerswijze. De effecten van deze maatregel op het totale verkeer zullen naar verwachting gering zijn. Lokaal kunnen positieve effecten optreden. Het Transferium Renesse is daar een goed voorbeeld van¹⁴.

4.2.3. Tijdgerelateerde maatregelen

Ook tijdgerelateerde maatregelen kunnen van invloed zijn op het vrijetijdsverkeer. Die maatregelen kunnen zijn gericht op:

- openingstijden van voorzieningen
- tariefdifferentiatie op tijd

Deze tijdgerelateerde maatregelen hebben gevolgen voor zowel het reguliere als het incidentele vrijetijdsverkeer. Door te variëren met openingstijden (en eventueel bijbehorende tarieven), kunnen pieken in het verkeer worden afgevlakt. Door bijvoorbeeld de openingstijden van attractieparken te verruimen, ontstaat een grotere spreiding van bezoekers, die het park niet allemaal tegelijk tijdens de avondspits verlaten. Ook sportscholen kunnen bijvoorbeeld spelen met hun tarieven door in de daluren korting te geven op een abonnement. De private partijen (tarieven en openingstijden) en de gemeenten (openingstijden) zijn hier de belangrijkste spelers. De effecten van dergelijke tijdgerelateerde maatregelen zijn lokaal van aard en moeilijk te bepalen.

4.2.4. Overige maatregelen

Andere maatregelen die het vrijetijdsverkeer kunnen beïnvloeden, zijn:

- maatwerk reisinformatie
- verkeersmanagement

Problemen met bereikbaarheid en leefbaarheid kunnen tot op het laatste moment worden voorkomen door recreanten voor én tijdens hun reis goed te informeren. Dynamische informatiesystemen langs belangrijke routes spelen daarbij een grote rol. Daarnaast is het vermoedelijk effectiever om de reiziger vóór zijn reis op maat te informeren over de verschillende struikelblokken en mogelijkheden. Daarmee kan de keuze voor een bepaald vervoermiddel worden beïnvloed.

Dit soort maatregelen is voornamelijk gericht op beïnvloeding van het incidentele vrijetijdsverkeer en daarmee op de route, de aankomst- of vertrektijden. Het effect dat ervan uitgaat, is een afvlakking van het piekverkeer op bepaalde plaatsen.

4.2.5. Samenwerking

De meeste maatregelen die hiervoor zijn besproken, kunnen niet door slechts één partij worden geëffectueerd. Samenwerking, coördinatie en overleg tussen de overheid, met daarbinnen het ministerie van Verkeer

¹⁴ In het seizoen (mei t/m september) wordt er voor gratis vervoer gezorgd tussen het Transferium in Renesse en diverse hotels, campings en strandovergangen in de Kop van Schouwen. Bezoekers kunnen de auto gratis parkeren op het Transferium.

en Waterstaat in het bijzonder, de decentrale overheden en private partijen zijn nodig om tot effectieve maatregelen en strategieën te komen. Om te voorkomen dat de bezoekers van een evenement of attractie allemaal op hetzelfde tijdstip vertrekken, zullen recreatieondernemers, de (decentrale) overheid en aanbieders van vervoer onderling overleg moeten voeren en zoveel mogelijk met elkaar afstemmen.

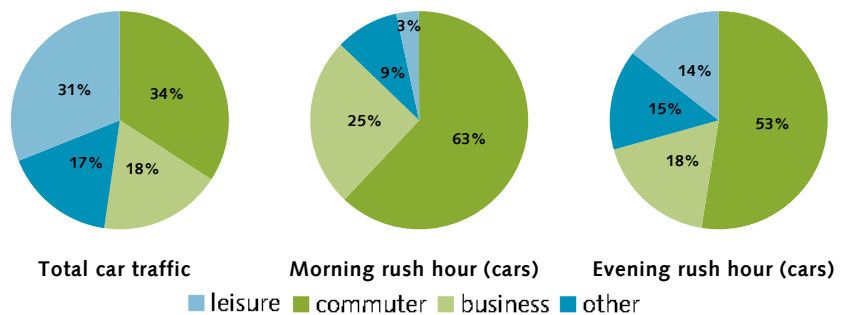
Summary

In 2006, leisure related traffic accounted for a large percentage of both the number of trips (37%) and the total number of kilometres travelled (44%). More people travel for leisure activities during the evening rush hour than during the morning rush hour. However, the load placed on the main road network is limited. Congestion as a result of leisure traffic occurs under specific circumstances and at particular locations and times of day.

From the perspective of economic prosperity, leisure traffic is important. The total annual 'economic value' of this traffic is approximately equal to that of commuter traffic: each form of traffic accounts for approximately 30% of the total value. This 'value' is estimated by expressing the travelling time as a monetary value and adding the costs actually paid for the trip. Business traffic and other traffic, such as travelling to and from shops and schools (excluding goods transport) each represent approximately 17% (Figure S.1).

During the morning rush hour, the 'value' of leisure related car trips is marginal (3%); during the evening rush hour, the value is four times as high (14%).

Figure S.1
Relative economic value of the total passenger travel by car, shown for all traffic, morning rush hour and evening rush hour (2006).
Source: MON 2006, DVS, calculation by KiM.



The development in the value can be derived from the development in the volume of leisure traffic (travel time) and the development of the 'value' of leisure trips.

In 2020 the portion of the total value taken up by leisure related traffic will have declined significantly in comparison with 2006, because the travel time of the trips for other reasons is increasing more rapidly. Because the monetary value of leisure traffic is not increasing more rapidly than is the case for trips taken for other reasons, the portion of the total value taken up by leisure traffic is decreasing.

The dynamics of leisure traffic will primarily be seen in the so-called 'occasional leisure activities', such as visits to attractions and events. In

addition to making this type of trips more often in the future, the Dutch will also be making these trips to destinations further from home and will therefore travel longer distances.

Various measures are conceivable to influence leisure traffic, including charges such as road pricing, parking policy or discounted rates for public transport. Location-specific measures are possible, such as location policy aimed at facilities and the relocation of entrances to attractions and facilities. It would also be possible to change the opening times of facilities and attractions and to charge different entrance fees depending on the time of day.

Geraadpleegde literatuur

Boumans, A.G., Jorritsma, P. en Harms, L. (2006). Files in de vrije tijd. *Samenwerken is topsport. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006*, 3–18. Rotterdam: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk.

Broek, A. van den (2004). Vrijtijdsbesteding. P.Schnabel (red). *In het zicht van de toekomst. Sociaal en Cultureel Rapport 2004*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

CBS (2007). *Nationale rekeningen 2006*. Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2007). *Toerisme en recreatie in cijfers 2007*. Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2007). *Vakanties van Nederlanders 2006*. Voorburg: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2007), <http://statline.cbs.nl>. Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2007). *Groei passagiers op regionale luchthavens door prijsvechters*. <http://www.cbs.nl/>.

CPB, MNP en RPB (2006). *Welvaart en leefomgeving. Een scenariostudie voor Nederland in 2040*. Den Haag: Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau, Ruimtelijk Planbureau.

CPB (2005). *Economische analyse van verschillende vormen van prijsbeleid voor het wegverkeer*. Den Haag: Centraal Planbureau.

Harms, L. (2006). *Op weg in de vrije tijd*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Jong, G.C. de, en Gunn H.F. (2001). Recent evidence on car cost and time elasticities of travel demand in Europe. *Journal of Transport Economics and Policy*, 35-2, 137-160. Bath: The London School of Economics and the University of Bath

Mulder, S. et al. (2007). Vakantiekilometers en hun milieu-effecten zullen spectaculair blijven stijgen. Trendanalyse van het Nederlandse vakantiegedrag van 1969 tot 2040. Amsterdam: TNS NIPO en Natuur en Milieu Planbureau.

MuConsult (2003). *Effecten prijsverhoging openbaar vervoer*. Amersfoort: MuConsult.

RECRON (2005). *Recreatie en toerisme op weg naar 2019*. Driebergen: Vereniging van Recreatieondernemers Nederland.

Ringlever, D. (1995). Vrijtijdsverkeer drastisch beteugelen. *Trouw*, 26 juli 1995.

RWS AVV (2005). *Verkeerskundige effecten varianten 'Anders betalen voor Mobiliteit'*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

RWS AVV (2006). *Profiel van de Spitsrijder; wie rijdt er in de spits?* Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

RWS AVV (2006). *Atlas Hoofdwegennet*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

RWS AVV en SCP (2006). *Vrije tijd in de file?* Rotterdam/Den Haag: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Sociaal en Cultureel Planbureau.

RWS AVV (2007). *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2006*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

RWS AVV (2006). *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2005*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (2007). www.rijkswaterstaat.nl/dvs.

Stichting Recreatietoervaart Nederland (2000). *Beleidsvisie RecreatieToervaart Nederland*. Den Haag.

VROM-raad (2006). *Groeten uit Holland*. Den Haag: VROM-raad.

Vuuren, D.J. van., Rouwendal, J., en Rietveld, P. (2002). Het kwartje van Kok en elasticiteit. *ESB Economisch Statistische Berichten* 87, 540–542. Den Haag: Sdu uitgevers

Bijlage A Achtergrondgegevens

A.1 Overzichtstabellen

Tabel A.1

Mobiliteit uitgedrukt in verplaatsingen,
afstand en tijd
Bron: MON 2006

	Verplaatsingen		Afstand			Tijd	
Totaal	17,2 mld	100%	183 mld km	100%	5,8 mld uur	100%	
Vrije tijd	6,4 mld	37%	77 mld km	42%	2,4 mld uur	41%	
Van/naar werk	3 mld	17%	51 mld km	28%	1,3 mld uur	22%	
Zakelijk	0,5 mld	3%	13 mld km	7%	0,3 mld uur	5%	
Winkelen	3,6 mld	21%	17 mld km	9%	0,8 mld uur	14%	
Onderwijs	1,6 mld	9%	11 mld km	6%	0,5 mld uur	9%	
Overig	2,1 mld	12%	13 mld km	7%	0,5 mld uur	9%	
Per persoon per dag							
Totaal			32,3 km	100%	61,2 min.	100%	
Woonwerk			8,8 km	27%	14,2 min.	23%	
Zakelijk			2,5 km	8%	3,1 min.	5%	
Vrije tijd			13,6 km	42%	25,2 min.	41%	
Gemiddeld per verplaatsing							
Totaal			10,7 km		20,2 min.		
Woonwerk			17,0 km		27,3 min.		
Zakelijk			28,8 km		37,4 min.		
Vrije tijd			12,1 km		22,3 min.		

Tabel A.1 , Vervolg

Mobiliteit uitgedrukt in verplaatsingen,

afstand en tijd

Bron: MON 2006

	<i>Verplaatsingen</i>	<i>Afstand</i>
Aandeel vervoerwijze – vrije tijd		
Lopen	24%	3%
Fiets	24%	7%
OV	3%	9%
Auto	47%	77%
Overig	2%	4%
Aandeel vervoerwijze – Van/naar werk		
Lopen	4%	1%
Fiets	25%	7%
OV	9%	15%
Auto	58%	75%
Overig	4%	2%
Aandeel vervoerwijze - zakelijk		
Lopen	3%	0%
Fiets	8%	1%
OV	4%	7%
Auto	83%	88%
Overig	2%	4%

Tabel A.2

Aandeel verplaatsingen in de ochtend en avondspits (in procenten)

Bron: MON 2006

	Ochtendspits	Avondspits
Aandeel vervoerwijze – vrije tijd		
Lopen	41	24
Fiets	16	26
OV	4	3
Auto	37	44
Overig	2	2
Aandeel spits		
waarvan	100	100
Woonwerk	40	30
Zakelijk	3	3
School/studie	27	5
Vrije tijd	8	28
Winkelen	3	21
Overig	19	13
Vrije tijd in de spits		
Sociale contacten	27	40
Recreatie	38	17
Sport	11	17
Horeca	1	4
Cultuur	0	1
Overig	23	21

Tabel A.3

Aandeel vrijetijdsverplaatsingen naar afstandsklasse (in procenten)

Bron: MON 2004

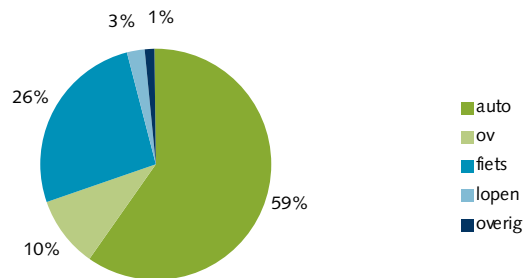
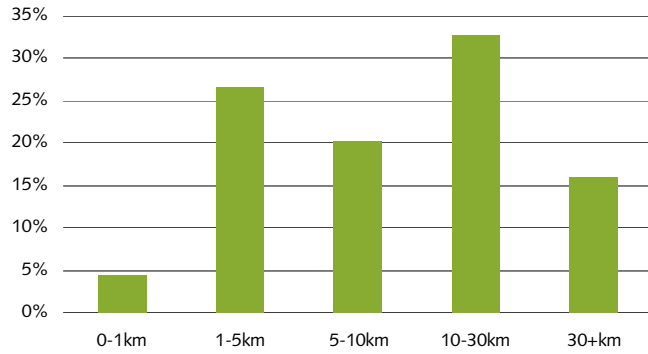
	0 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 30 km	> 30 km
Totaal	42	16	14	17	11
Sociale contacten	36	14	16	20	14
Recreatie	55	13	12	13	7
Sport	37	24	20	14	5
Horeca	42	17	17	17	7
Cultuur	24	17	16	29	14
Overig	41	16	16	16	12
Woonwerk	21	14	18	30	16
Winkelen	57	17	14	11	1
	0 - 1 km	1 - 5 km	5 - 10 km	10 - 30 km	> 30 km
Ochtendspits	4	21	12	24	39
Avondspits	22	42	15	14	7

A.2 Woon-werk- en zakelijk verkeer in de spitsen

Figuur A.1

Verdeling afgelegde afstanden en vervoerswijze woon-werkverkeer in de ochtendspits 7.00 - 9.00 uur

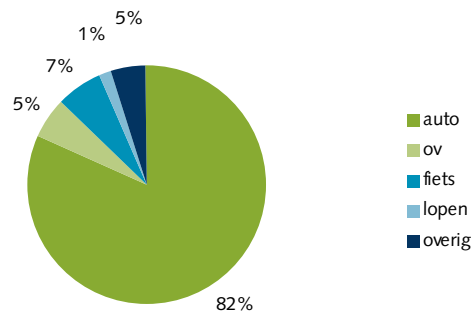
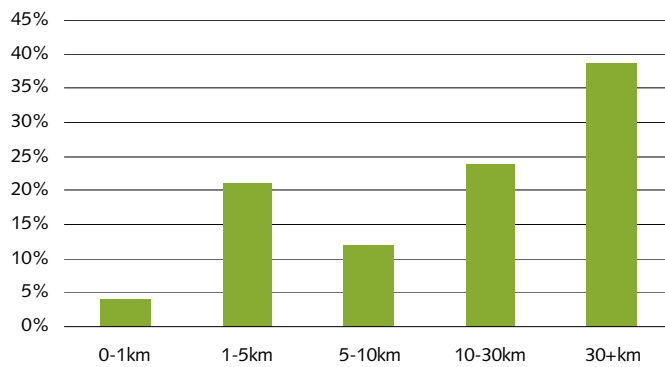
Bron: MON 2004-2006



Figuur A.2

Verdeling afgelegde afstanden en vervoerswijze zakelijk verkeer in de ochtendspits 7.00 - 9.00 uur

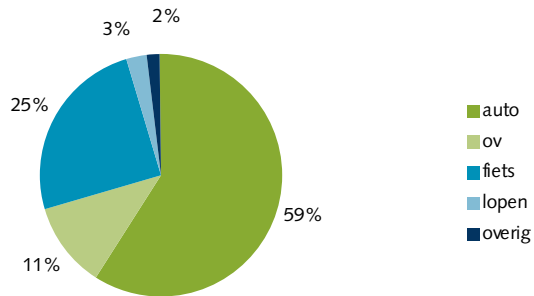
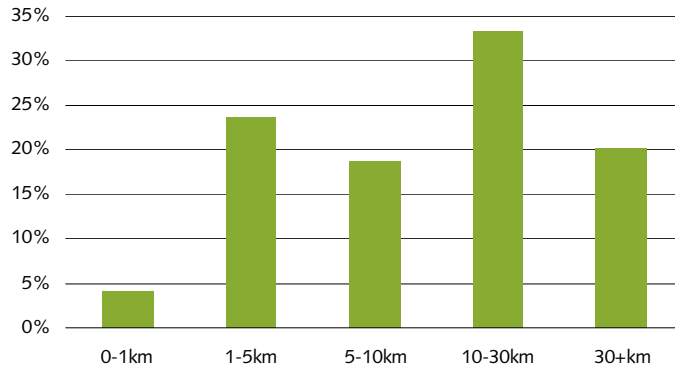
Bron: MON 2004-2006



Figuur A.3

Verdeling afgelegde afstanden en vervoerswijze woon-werkverkeer in de avondspits 16.00 - 18.00 uur

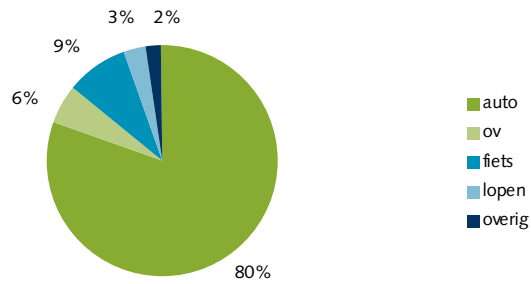
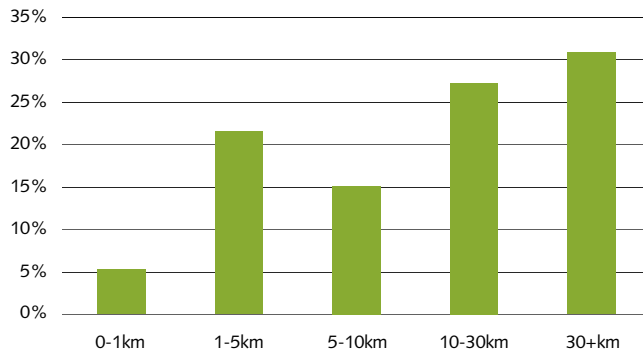
Bron: MON 2004-2006



Figuur A.4

Verdeling afgelegde afstanden en vervoerswijze zakelijk verkeer in de avondspits 16.00 - 18.00 uur

Bron: MON 2004-2006

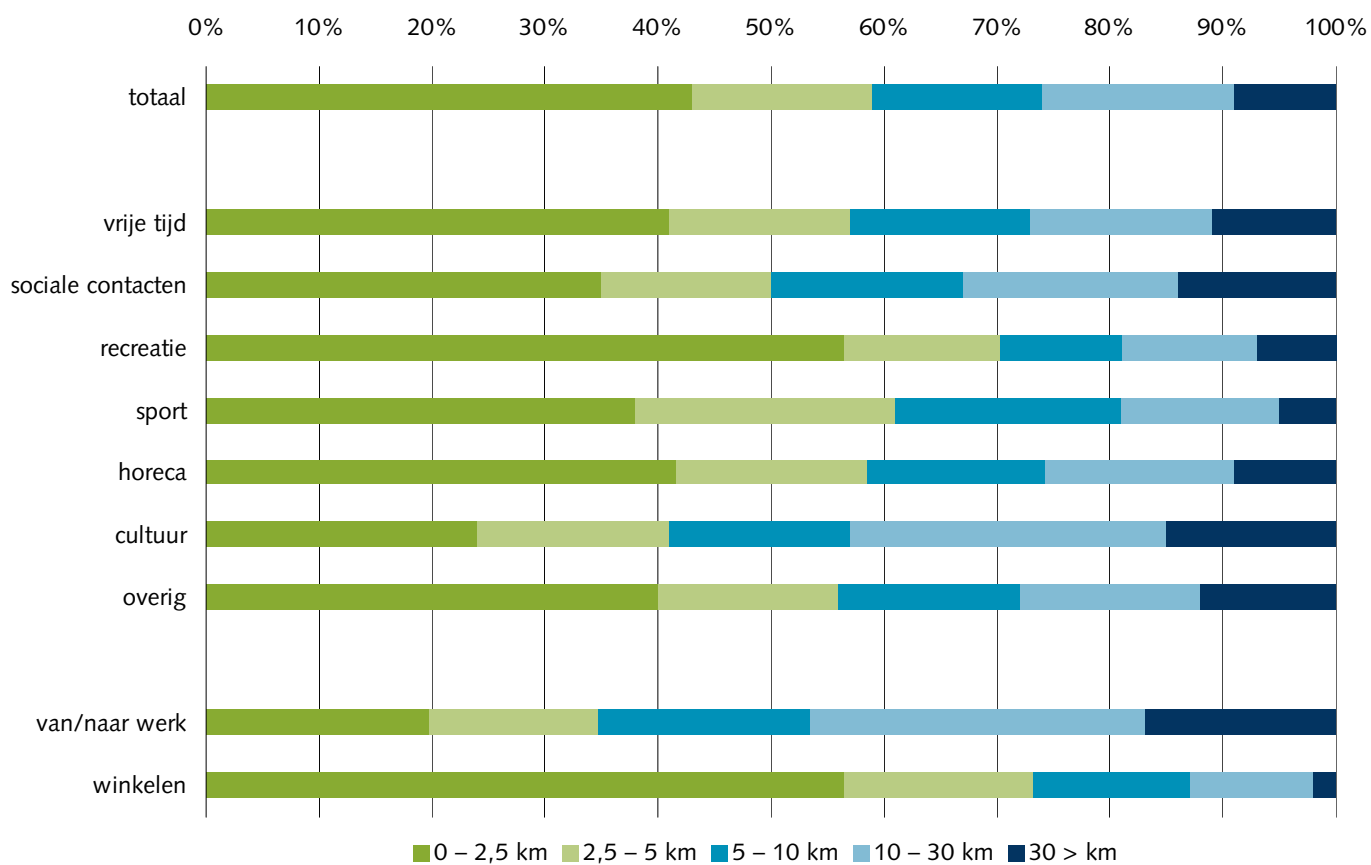


A.3 Vrijtijdsverplaatsingen vergeleken

Figuur A.5

Aandelen verplaatsingen in de vrije tijd,
naar afstandsklasse

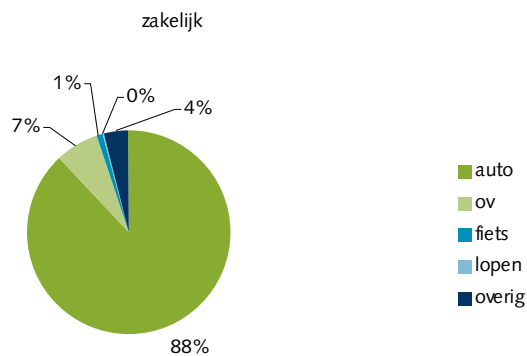
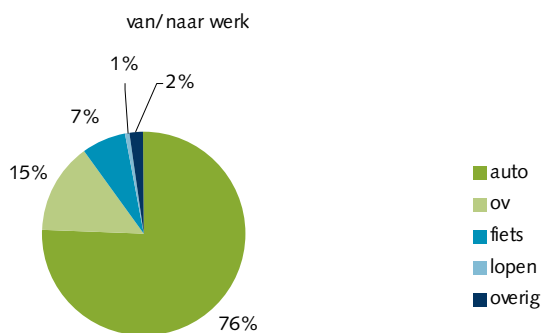
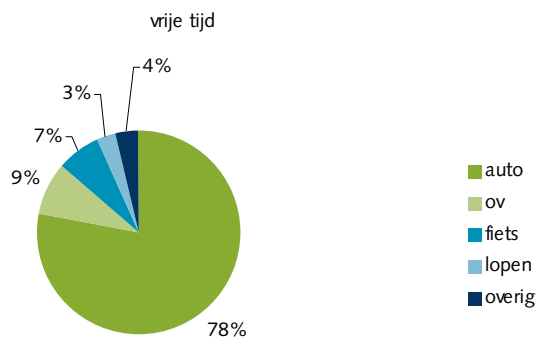
Bron: MON 2004



Figuur A.6

Aandeel vervoerswijzen in afgelegde afstanden naar motief

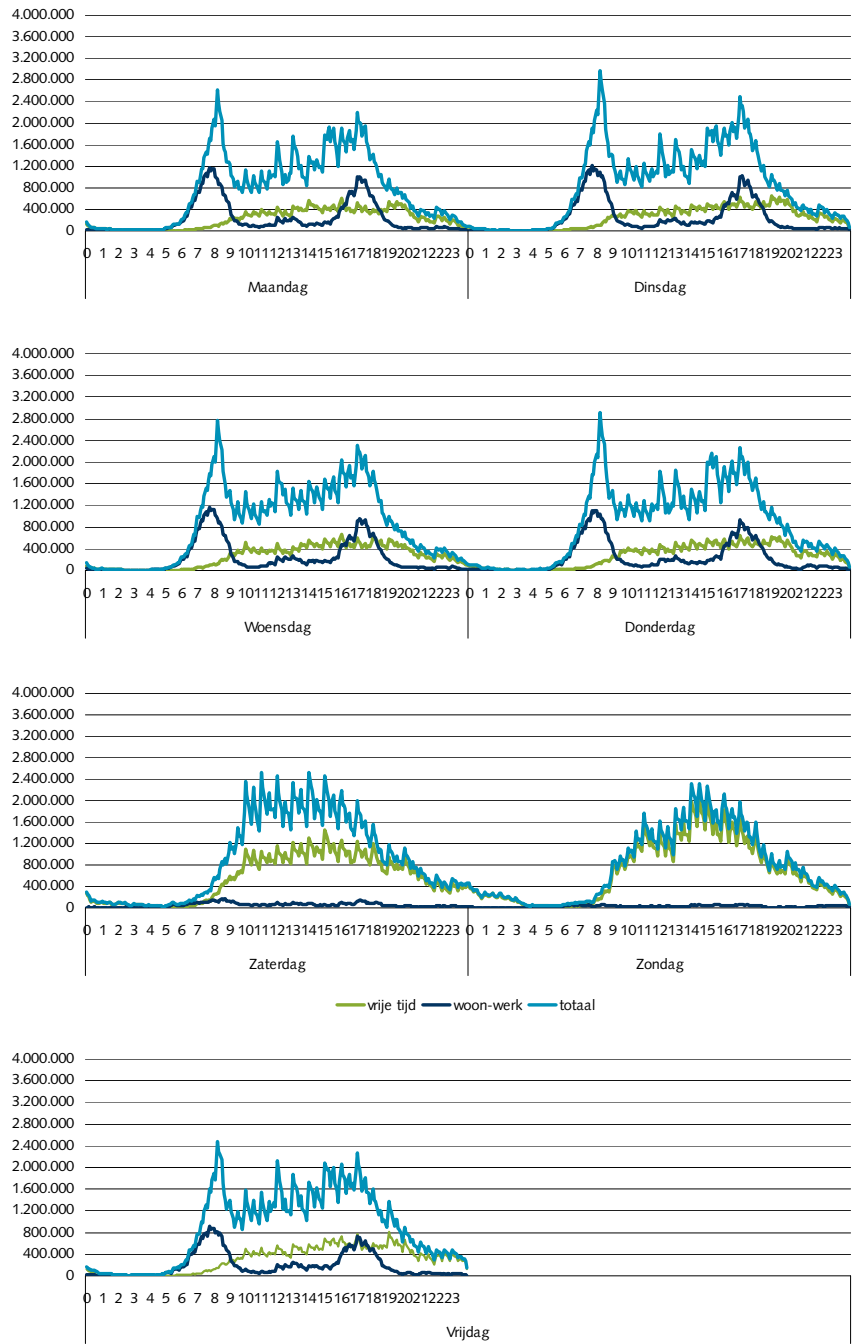
Bron: MON 2006



Figuur A.7

Verdeling verplaatsingen over de uren en dagen van de week. Totale mobiliteit, woon-werkmobiliteit en vrijetijds mobiliteit

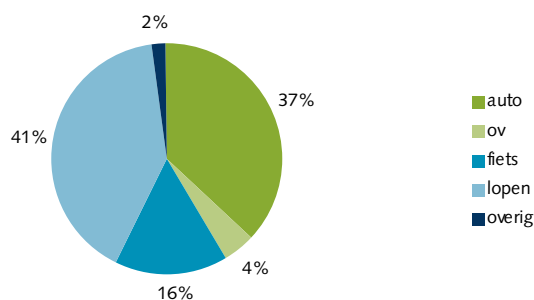
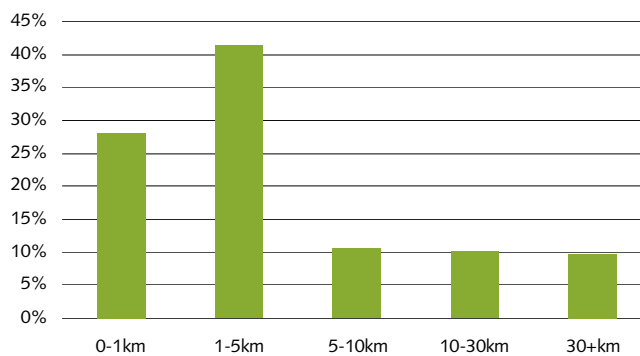
Bron: Harms, 2006



Figuur A.8

Verdeling vervoerswijze en afgelegde afstanden vrijetijds mobiliteit in de ochtendspits 7.00 - 9.00 uur

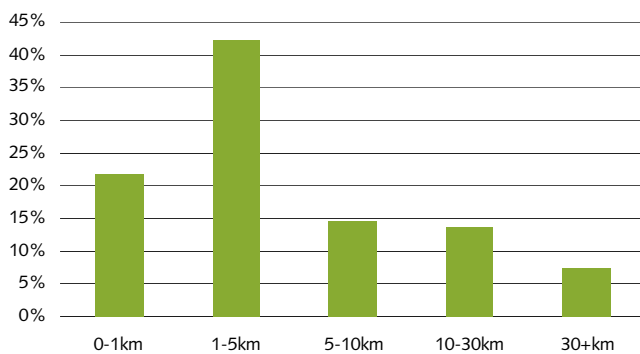
Bron: MON 2004 - 2006



Figuur A.9

Verdeling vervoerswijze en afgelegde afstanden vrijetijds mobiliteit in de avondspits 16.00 - 18.00 uur

Bron: MON 2004 - 2006



Tabel A.4

Procentuele verdeling afgelegde voertuigkilometers over het hoofdwegennet (HWN) en onderliggende wegennet (OWN) voor de verschillende motieven

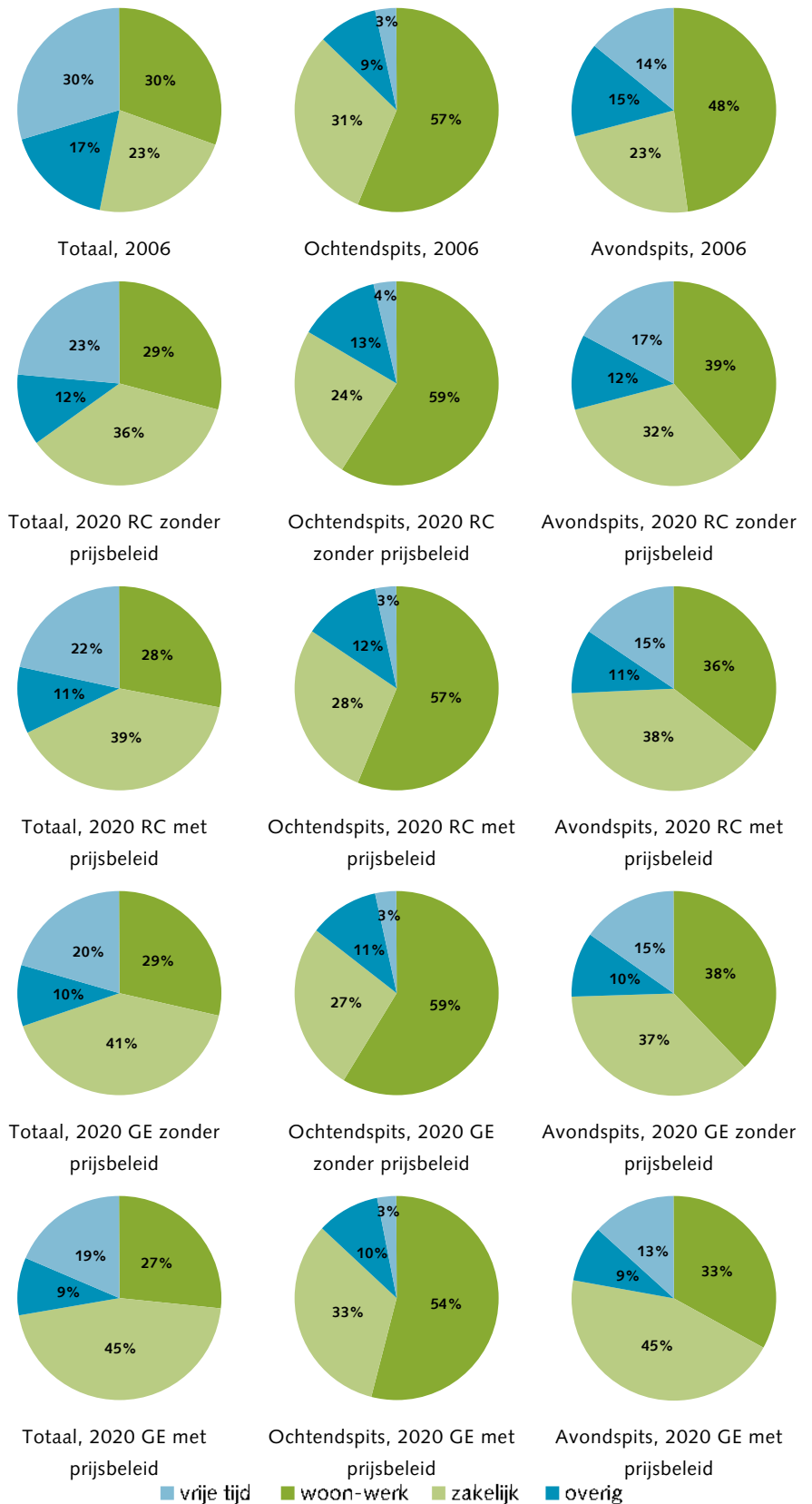
Bron: LMS, bewerking KiM

	HWN	OWN
Vracht	68	32
Woon-werk	61	39
Zakelijk	66	34
Overig	56	44
Totaal	61	39

A.4 Relatieve waarde op basis van variabele autokosten

Figuur A.10

Relatieve waarde van het personenverkeer per auto, uitgesplitst naar motief, voor het totale verkeer, ochtendspits en avondspits (2006 en 2020); op basis variabele autokosten
 Bron: MON 2006, DVS, LMS, berekening KiM



In vakliteratuur en in de media wordt vaak geschreven en gesproken over de economische betekenis van de vrijtjidssector. Hierbij gaat het vaak om partiële analyses, of om de economische betekenis van de vrijtjidssector voor een bepaalde regio.

Om deze lacune aan te vullen, stelt het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) sinds enige tijd de Satellietrekeningen Toerisme (SRT) op. Deze SRT beschrijven het toerisme in aansluiting op de nationale rekeningen. Daardoor is het mogelijk om het toerisme met de rest van de economie te vergelijken.

Bij het opstellen van de SRT geldt een internationale standaard, waardoor de SRT ook internationaal kunnen worden vergeleken. De definitie van toerisme in de SRT is:

Toerisme omvat de activiteiten van personen die reizen naar, en verblijven op, plaatsen buiten hun normale omgeving, voor niet langer dan een aaneengesloten jaar, om redenen van vrijtjidsbesteding, zaken en andere doeleinden die niet zijn verbonden met het uitoefenen van activiteiten die worden beloond vanuit de plaats die wordt bezocht.

Bij de afbakening van de begrippen *toerist* en *normale omgeving* gelden in de SRT twee criteria: het motief van de reis en de duur ervan. Als een persoon aan beide criteria voldoet, wordt deze beschouwd als een toerist (bezoeker).

De SRT levert enkele macro-economische indicatoren voor toerisme op. De toeristische toegevoegde waarde is een deel van de toegevoegde waarde van een bedrijfsklasse. Toeristische toegevoegde waarde kan ook ontstaan in bedrijfsklassen die niet direct worden geassocieerd met toerisme. Als vakantiegangers kamperen bij een boer, dan wordt een deel van de toegevoegde waarde van de landbouw als toeristisch aangemerkt. De toeristische toegevoegde waarde wordt bepaald door de verhouding tussen de toeristische en niet-toeristische productie. Dit principe wordt ook gehanteerd voor de berekening van toeristische banen, toeristisch werkzame personen, toeristisch arbeidsvolume en toeristisch binnenlands product.¹⁵

De meeste recente cijfers uit de SRT zijn in tabel B.1 weergegeven. Hieruit blijkt dat het belang van de vrijtjidssector de afgelopen jaren ongeveer gelijk is gebleven. Het toeristisch bruto binnenlands product (bbp) is weliswaar toegenomen, maar als aandeel van het totale bbp is het ongeveer gelijk gebleven. Dit geldt ook voor de toeristische toegevoegde waarde. Het relatieve belang van toerisme op de arbeidsmarkt is de afgelopen jaren ook gelijk gebleven. Ook het

¹⁵ CBS (2007), Nationale rekeningen 2006.

percentage van de consumptieve bestedingen van huishoudens aan toerisme en recreatie is de afgelopen jaren niet wezenlijk veranderd.

Tabel B.1

Kerncijfers Satellietrekeningen

Toerisme (in lopende prijzen)

Bron: CBS (2007)

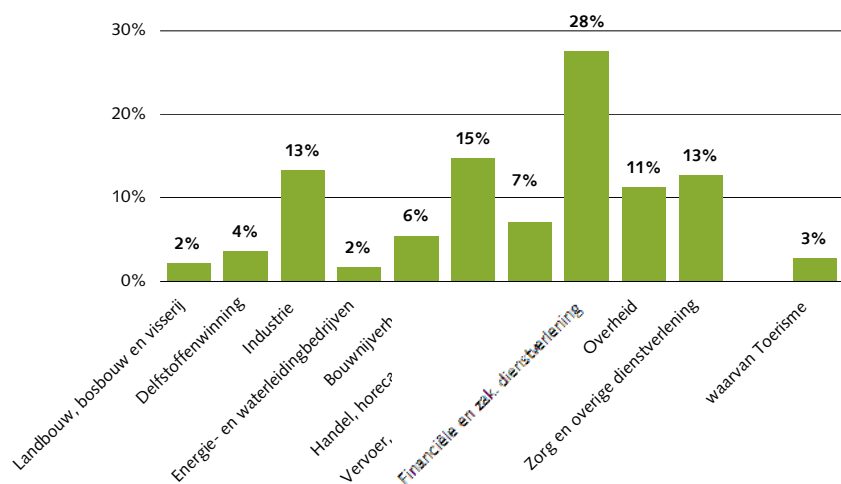
	Einheid	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Interne toeristische recreatie	mln. euro	29662	30675	30404	30976	31814	33153
Toeristisch bbp	mln. euro	14233	15098	14710	14931	15437	16246
% van totale bbp	%	3,2	3,2	3,1	3,0	3,0	3,0
Toeristische toeg. waarde (bruto, basisprijzen)	mln. euro	11866	12651	12353	12541	12972	13596
% van totale toegevoegde waarde	%	3,0	3,1	2,9	2,9	2,9	2,9
	x 1000						
Toeristische banen	banen	378	383	378	374	375	.
% van totale aantal banen	%	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	.
	x 1000						
Toeristisch werkzame personen	pers.	336	341	337	334	335	.
% van totale aantal werkzame personen	%	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1	.
	x 1000						
Toeristisch arbeidsvolume	fte's	245	245	239	237	237	.
% van totale arbeidsvolume	%	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	.
Recreatieve bestedingen van ingezetenen	mln. euro	29684	30879	30609	30454	30861	32189
% van totale cons. bestedingen van huishoudens	%	13,5	13,5	13,1	12,8	12,6	12,9

In vergelijking met andere bedrijfstakken is de toegevoegde waarde van het toerisme bescheiden. Ongeveer 3 procent van de toegevoegde waarde in Nederland wordt gecreëerd in deze sector.¹⁶ Dit is te vergelijken met landbouw, natuur en visserij, delfstofwinning en energie- en waterleidingbedrijven.

Figuur B.1

Toegevoegde waarde naar bedrijfstak, 2006

Bron: CBS, Statline 2007



¹⁶ Deze 3 procent is verdeeld over verschillende bedrijfstakken waar toerisme een onderdeel van uitmaakt.

Vrije tijd beslaat echter niet alleen toerisme en recreatie. Naast toerisme vallen ook sport en cultuur onder vrije tijd.

In tabel B.2 is de werkgelegenheid in Nederland ultimo 2005 weergegeven voor de totale vrijetijdssector. Ongeveer 15 procent van de totale werkgelegenheid van de bedrijfsklasse is te vinden in de subbedrijfsklassen sport en cultuur (kunst, theater, musea en dieren- en plantentuinen).

Tabel B.2

Werkgelegenheid in de vrijetijdssector,

31 december 2005

Bron: CBS, 2007

<i>Bedrijfsklasse</i>	<i>Aantal banen (x 1000)</i>
Hotels, pensions en conferentieoorden	43,0
Kampeerterreinen en overige voorzieningen voor recreatief verblijf	14,7
Restaurants, cafetaria's, snackbars e.d.;	165,5
Kantines en catering	32,4
Vervoer per spoor	35,0
Ongeregeld personenvervoer per taxi en autobus	38,7
Passagiersvaart, veerdiensten en sleepvaart (binnen- en zeevaart)	3,1
Vervoer door de lucht	.
Overige dienstverlening voor het vervoer	.
Reisorganisatie en -bemiddeling; informatieverstrekking op het gebied van toerisme	21,1
Verhuur van personenauto's en andere transportmiddelen	7,2
Beoefening van kunst	8,6
Theaters e.d.; dienstverlening voor kunstbeoefening	10,1
Kunstgalerieën en -expositieruimten, musea en monumentenzorg	5,5
Dieren- en plantentuinen; natuurbehoud	3,8
Sport	41,6
Kermisattracties en recreatiecentra; overige recreatie	15,7
Overig*	16,1
Totaal	462,1

* Verhuur van sport- en recreatieartikelen; verhuur van overige roerende goederen

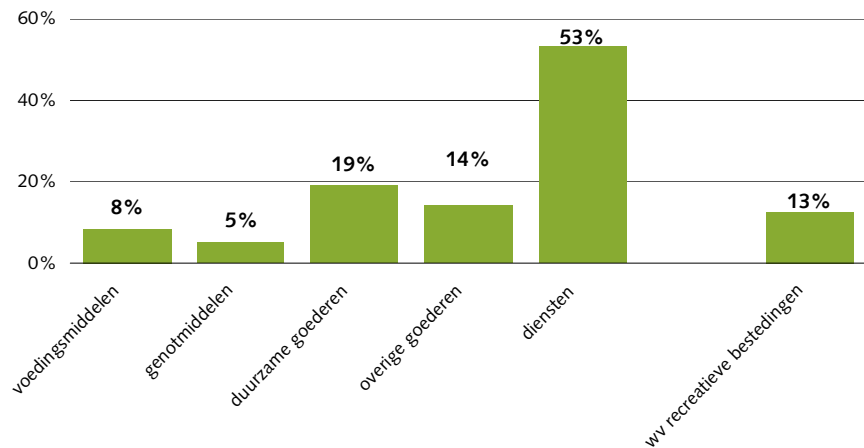
De consumptieve bestedingen aan recreatieve goederen bedraagt ongeveer 13 procent van de totale consumptieve uitgaven van huishoudens. In vergelijking met de hoofdgroepen van consumptieve huishouduitgaven ligt dit in dezelfde orde van grootte als voedings- en genotmiddelen samen (figuur B.2).¹⁷

¹⁷ Deze 13 procent is verdeeld over verschillende hoofdgroepen, waarbinnen de uitgaven aan recreatie vallen.

Figuur B.2

Consumptieve huishouduitgaven naar hoofdgroepen, 2006

Bron: CBS, Statline 2007

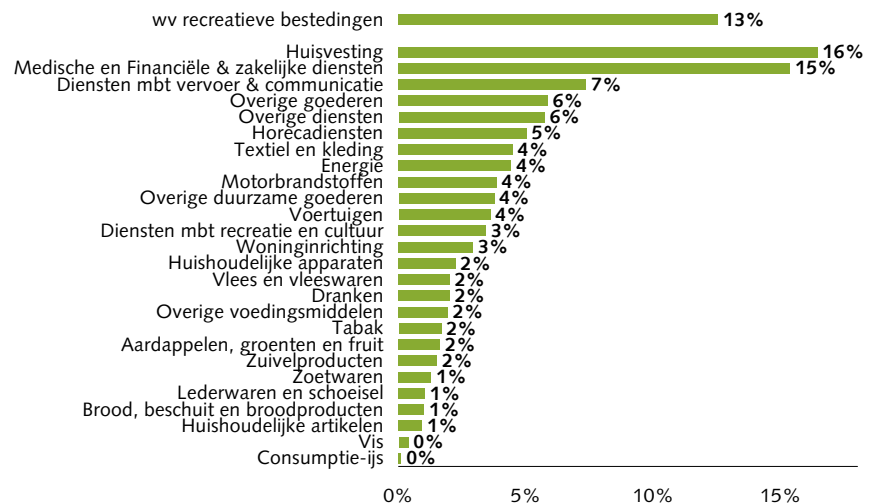


In vergelijking met de subgroepen van consumptieve huishouduitgaven zijn de recreatieve bestedingen slechts iets kleiner dan uitgaven aan huisvesting en medische en financiële & zakelijke diensten (figuur B.3).

Figuur B.3

Consumptieve huishouduitgaven naar subgroepen, 2006

Bron: CBS, Statline 2007



Het Continu Vrijtijdsonderzoek (CVTO) geeft hogere schattingen van de bestedingen van Nederlanders aan vrijetijdsactiviteiten.¹⁸ Zo hebben Nederlanders tussen april 2004 en maart 2005 bijna 4,6 miljard vrijetijdsactiviteiten buiten de eigen woning ondernomen. Tijdens deze vrijetijdsactiviteiten is 77 miljard euro uitgegeven. De vakantiebestedingen in Nederland vallen hier nog buiten; daaraan besteden Nederlanders en buitenlanders nog eens 11 miljard euro. In totaal komt het dus neer op 88 miljard euro bestedingen in ons land. Dat is ruim drie keer zoveel als de 28 miljard euro bestedingen die zijn opgenomen in de Satellietrekening van het CBS.¹⁹

¹⁸ Gehanteerde definities en onderzoeksmethoden liggen ten grondslag aan deze verschillen.

¹⁹ VROM raad (2006), Groeten uit Holland, Den Haag.

Bijlage C Vervoerselasticiteiten

De effecten van beleidsmaatregelen kunnen worden ingeschat met behulp van elasticiteiten.

De gevoeligheid van een bepaalde (economische) grootte voor een verandering in een andere grootte, kan worden uitgedrukt met behulp van een elasticiteit. Een elasticiteit duidt de relatieve verandering van een grootte aan ten opzichte van de relatieve verandering van een andere grootte (de vraagbepalende factor). In het geval van prijselasticiteiten in het verkeer en vervoer gaat het om de gevoeligheid van het gebruik (bijvoorbeeld uitgedrukt in het aantal afgelegde kilometers of het aantal ritten), voor een verandering in de prijs die met deze verplaatsingen verbonden zijn. De prijselasticiteit van de gevraagde hoeveelheid geeft dan aan wat de relatieve verandering van de gevraagde hoeveelheid is, als gevolg van een relatieve prijsverandering van dat goed.

In een vergelijkende Europese studie naar elasticiteiten door De Jong en Gunn (2001) worden de volgende resultaten gevonden (zie tabel C1). De algemene (totale) korte termijnelasticiteit heeft een waarde van rond de -0,15 à -0,20. Het zakelijk verkeer is het minst gevoelig voor een brandstofprijsverandering. Daarnaast blijken de langetermijnelasticiteiten hoger te liggen dan die op de korte termijn.²⁰

Tabel C.1

Elasticiteiten brandstofprijs op het aantal autoverplaatsingen en autovoertuigkilometers
Bron: De Jong en Gunn (2001)

	Autoverplaatsingen		Voertuigkilometers	
	EU literatuur	LMS	EU literatuur	LMS
<i>Korte termijn</i>				
Woon-werk	-0.20	-0.11	-0.12	-0.10
Woon-zakelijk	-0.06	-0.01	-0.02	-0.03
Zakelijk	-0.06	-0.01	-0.02	-0.02
Onderwijs	-0.22	-0.10	-0.09	-0.04
Overig	-0.20	-0.31	-0.20	-0.24
Totaal	-0.16	-0.19	-0.16	-0.13
<i>Lange termijn</i>				
Woon-werk	-0.14	-0.15	-0.23	-0.22
Woon-zakelijk	-0.07	-0.01	-0.20	-0.25
Zakelijk	-0.17	-0.01	-0.26	-0.16
Onderwijs	-0.17	-0.18	-0.41	-0.35
Overig	-0.15	-0.41	-0.29	-0.65
Totaal	-0.19	-0.25	-0.26	-0.36

Uit het onderzoek *Verkeerskundige effecten varianten 'Anders betalen voor mobiliteit'* van Rijkswaterstaat AVV (2005) komt ook naar voren dat verkeer met verschillende motieven anders reageert op bepaalde

²⁰ Effecten prijsverhoging openbaar vervoer (MuConsult 2003),

maatregelen. Op basis van deze berekeningen van het Landelijk Model Systeem en het Nieuw Regionaal Model is dus ook iets te zeggen over een eventuele reactie op een prijsprikkel (prijselasticiteit). In tabel C2 zijn de resultaten van het onderzoek kort samengevat.

Tabel C.2

Mobiliteitseffecten van varianten

'Anders betalen voor mobiliteit'

Bron: Ministerie van Verkeer en

Waterstaat, Rijkswaterstaat AVV

Variant 1A: Betalen per kilometer; afschaffen MRB en ¼ BPM (gem. € 0,034/km)

		Nederland HWN	Nederland OVN
Mobiliteit	Vracht	0%	-1%
(Afgelegde	Woon-werk	-5%	-6%
kilometers	Zakelijk	0%	-3%
autobestuurders)	Overig	-21%	-17%
	Totaal	-8%	-9%

Variant 1B: Betalen per kilometer; afschaffen MRB en BPM (gem. € 0,057/km)

Mobiliteit	Vracht	1%	-2%
(Afgelegde	Woon-werk	-9%	-9%
kilometers	Zakelijk	-1%	-4%
autobestuurders)	Overig	-29%	-23%
	Totaal	-11%	-12%

Variant 2: Hofstra-heffing; afschaffen MRB en BPM (gem. € 0,057/km)

Mobiliteit	Vracht	1%	-2%
(Afgelegde	Woon-werk	-8%	-9%
kilometers	Zakelijk	-1%	-4%
autobestuurders)	Overig	-29%	-22%
	Totaal	-11%	-12%

Variant 5: Betalen per kilometer (gem. € 0,034/km) en congestietoelage

Mobiliteit	Vracht	1%	-2%
(Afgelegde	Woon-werk	-16%	-7%
kilometers	Zakelijk	6%	-2%
autobestuurders)	Overig	-25%	-16%
	Totaal	-10%	-9%

Variant 8A: Statische congestietoelage (€ 0,11/km)

Mobiliteit	Vracht	0%	-1%
(Afgelegde	Woon-werk	-18%	-2%
kilometers	Zakelijk	9%	2%
autobestuurders)	Overig	-8%	1%
	Totaal	-4%	0%

Variant 8B: Congestietoelage met differentiatie in tarief

Mobiliteit	Vracht	0%	-1%
(Afgelegde	Woon-werk	-14%	-3%
kilometers	Zakelijk	8%	0%
autobestuurders)	Overig	-6%	1%
	Totaal	-3%	-1%

Variant 9: Variabilisatie via accijns

Mobiliteit	Vracht	0%	-1%
(Afgelegde	Woon-werk	-2%	-3%
kilometers	Zakelijk	0%	-1%
autobestuurders)	Overig	-11%	-9%
	Totaal	-4%	-5%

Variant 1B en variant 2 verschillen van elkaar in de wijze waarop de kosten per kilometer worden bepaald (heffingsgrondslag).

Recreatief verkeer valt binnen de categorie overig. Op basis van deze gegevens is dus wat te zeggen over de relatieve positie van recreatief verkeer ten opzichte van de andere motieven (woon-werk, zakelijk en vracht).

Met uitzondering van variant 8 reageert het overige verkeer (waaronder recreatief verkeer) sterker op de voorgestelde heffingen en toeslagen dan het woon-werk-, zakelijk en vrachtverkeer. Wanneer er moet worden betaald per kilometer, dan reageert het overig verkeer het sterkst op de maatregel.

Bijlage D Deelnemers Workshop

Harmen Otto Smedes	Gemeente Almere
Walter Wildhagen	NRIT Onderzoek
Friso Metz	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
Rob Clement	Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart
Frans Trooster	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-generaal Personenvervoer
Rien Beije	RECRON
Ton Hendriks	ANWB
Marco Martens	Ecorys/AVM
Jaap Anne Korteweg	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Lucas Harms	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Peter Jorritsma	Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
