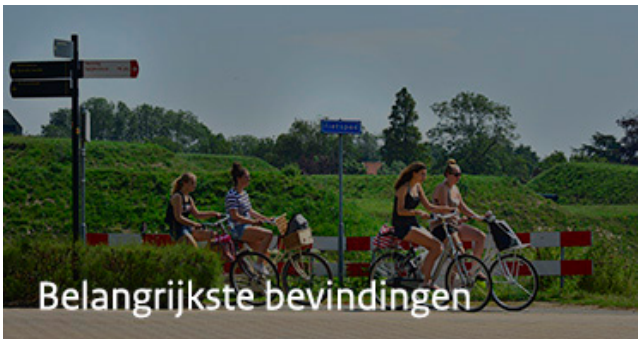
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Verduurzaming sociaal-recreatieve mobiliteit

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM


Belangrijkste bevindingen

Kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit

Soorten sociaal-recreatieve mobiliteit

Aangrijpingspunten voor beleid

Inhoudsopgave

Inleiding 4
- Bestaande en nieuwe kennis 4
- Afbakening en definiëring 5
- Leeswijzer 6

Belangrijkste bevindingen 7
- Kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit 8
- Soorten sociaal-recreatieve mobiliteit 8
- Aangrijpingspunten voor beleid 8
- Samenvattende tabel 9

Kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit 10
- Helft mobiliteit heeft een sociaal-recreatief doel 11
- Twee vijfde van de sociaal-recreatieve mobiliteit gaat per auto 13
- Gemiddelde afstand minder dan 10 kilometer 14
- Een derde van de sociaal-recreatieve ritten in het weekend 15
- Sociaal-recreatieve mobiliteit naar achtergrondkenmerken 17

Soorten sociaal-recreatieve mobiliteit 19
- Sociale en recreatieve mobiliteit 20
- Sociale contacten 21
- Funshoppen - winkelen voor plezier 25
- Buitenrecreatie 30
- Uitgaan 35
- Sporten 40

Aangrijpingspunten voor beleid 45
- Verschillende beleidsopties 46
- Beleidsopties totale automobiliteit 47
- Beleidsopties sociaal-recreatieve automobiliteit 49
- Beleidsopties en doelgroepen binnen de sociaal-recreatieve automobiliteit 52

Literatuur 54

Colofon 55

Inleiding

Op jaarbasis omvat de sociaal-recreatieve mobiliteit van Nederlanders binnen de eigen landsgrenzen bijna 10 miljard ritten en 85 miljard reizigerskilometers. Ruim 40% van alle sociaal-recreatieve ritten gaat per auto.
Welke beweegredenen hebben Nederlanders om er in de vrije tijd op uit te gaan? Welke verschillen zijn er in de uithuizigheid naar achtergrondkenmerken van personen? En welke aangrijpingspunten voor een verduurzaming van de sociaal-recreatieve mobiliteit leveren deze inzichten op?

Deze voor het beleid belangrijke vragen waren voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu aanleiding om het KiM te vragen een nadere verkenning uit te voeren naar de patronen en variaties in de sociaal-recreatieve mobiliteit. Op basis van het inzicht in die patronen en variaties wil het KiM aangrijpingspunten aanreiken voor een duurzaam mobiliteitsbeleid.

Bestaande en nieuwe kennis

Er zijn de afgelopen jaren al diverse onderzoeken uitgevoerd die het inzicht in de sociaal-recreatieve mobiliteit van Nederlanders hebben vergroot:

- Belangrijke bronnen zijn de rapportages uit 2006 van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) en de toenmalige Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), 'Op weg in de vrije tijd: context, kenmerken en dynamiek van sociaal-recreatieve mobiliteit' (Harms 2006) respectievelijk 'Vrije tijd in de file' (RWS/SCP, 2006)). Deze studies bieden een diepgaand beeld van de aard, omvang en reikwijdte van de sociaal-recreatieve mobiliteit op basis van cijfers over 2004 en de jaren daarvoor. Ze gaan onder meer in op de vraag welke ontwikkelingen van invloed zijn op de vrijetijdsmobiliteit, hoeveel verplaatsingen zich hierbij voordoen over welke afstanden en met welk vervoermiddel, en wie wanneer waarom waarheen gaat.
- In een recentere publicatie laat het SCP zien hoe de vrijetijdsrepertoires per levensfase verschillen (Verbeek & De Haan, 2011). De auteurs besteden ook beperkte aandacht aan de beleidsimplicaties hiervan.
- Al in 1992 onderzochten Peeters et al. (1992) in opdracht van het toenmalige Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies de patronen en kenmerken van de sociaal-recreatieve mobiliteit. Hun onderzoek, met de veelzeggende titel 'Na vijven met de auto: kenmerken van vrijetijdsverkeer en aangrijpingspunten voor beleid' was hoofdzakelijk gebaseerd op mobiliteitsdata uit 1985.
- Ook het KiM heeft al eerder onderzoek verricht naar de sociaal-recreatieve mobiliteit (Jorritsma en Korteweg 2008). In deze studie ging het er vooral om de economische waarde te bepalen van het sociaal-recreatieve verkeer. Hiernaast is een aantal beleidsopties verkend.

In de huidige rapportage actualiseren we de gegevens uit bovenstaande en andere relevante rapportages aan de hand van de meest recente inzichten ontleend aan het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) en het Continu VrijeTijdsOnderzoek (CVTO).
Om de vragen te beantwoorden baseert het KiM zich op oude en nieuwe databronnen. Daarbij wordt gekeken hoe diverse kenmerken van sociaal-recreatieve mobiliteit variëren naar achtergrondkenmerken van personen.
Om inzicht te bieden in de patronen van sociaal-recreatieve mobiliteit wordt gebruik gemaakt van de meest recente onderzoeksgegevens van de Onderzoeken Verplaatsingen in Nederland (OViN) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en het Continu VrijeTijdsOnderzoek (CVTO) van het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC).
Op basis hiervan zijn gedetailleerde uitsplitsingen mogelijk naar sociaal-recreatieve motieven en persoonskenmerken, en naar ruimtelijke kenmerken (zoals stad versus platteland) en temporele kenmerken (zoals uren en dagen van de week).

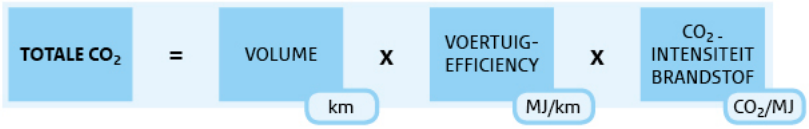
Afbakening en definiëring

Bij het in beeld brengen van de patronen van sociaal-recreatieve mobiliteit zijn twee aspecten van belang. In de eerste plaats de diverse motieven van het onderweg zijn, zoals het bezoek aan familie en vrienden, sporten, uitgaan, recreatief winkelen, enzovoort. In de tweede plaats de diverse achtergrondkenmerken van personen, zoals leeftijd, opleidingsniveau en huishoudenssamenstelling.

Sociaal-recreatieve mobiliteit omvat twee componenten: een 'sociale' en een 'recreatieve' component. De sociale component is in dit onderzoek gedefinieerd als het bezoek aan familie en vrienden. Met de 'recreatieve' component bedoelen we de recreatieve activiteiten buitenshuis, zoals winkelen voor plezier, uitgaan of het uitoefenen van sportieve activiteiten.

Sociaal-recreatieve mobiliteit kan worden uitgedrukt in het aantal ritten dat mensen ondernemen, in het aantal reizigerskilometers en het aantal voertuigkilometers. In deze rapportage is voornamelijk gekeken naar de *per auto* afgelegde ritten en kilometers. Wat betreft de kilometers is vooral het onderscheid tussen autoreizigerskilometers en autovoertuigkilometers van belang: het eerste verwijst naar de per persoon afgelegde kilometers, het tweede naar de door de auto afgelegde kilometers. De verhouding tussen autoreizigerskilometers en autovoertuigkilometers verwijst naar de bezettingsgraad. Bij een bezettingsgraad van 1 is er geen verschil tussen deze twee: alle auto's zijn dan bezet met maximaal 1 persoon. Hoe groter het verschil tussen autoreizigerskilometers en autovoertuigkilometers, des te hoger de bezettingsgraad.

Onder verduurzaming verstaan we in dit rapport de reductie van de CO2-emissie. In navolging van eerdere KiM-rapporten (KiM 2011, 2012, 2013) wordt de CO2-emissie voor het wegverkeer berekend volgens de volgende formule:



De drie in de formule genoemde factoren die de totale CO2-emissie bepalen, leiden tot drie typen beleidsopties:
- Beleidsopties die tot doel hebben het aantal voertuigkilometers te verminderen (km)
- Beleidsopties gericht op een hogere efficiëntie, dus op zuinigere auto's (MJ/km)
- Opties die de CO2-intensiteit van de brandstof verminderen (CO2/MJ).

De laatste twee opties zijn vooral gericht op technische maatregelen, zoals (zuiniger automotoren voor de reductie van de hoeveelheid MJ/km en het toepassen van elektrische auto's voor de reductie van de hoeveelheid CO2/MJ; zie KiM (2011). De auto-industrie is hierbij een belangrijke speler. Afspraken over zuiniger en schonere auto's worden vooral genomen op het niveau van de Europese Unie (EU), met een meer indirecte invloed van Nederland. Nationale beleidsmaatregelen zouden moeten zijn gericht op het stimuleren van de aanschaf van zuiniger auto's of van auto's die rijden op alternatieve brandstoffen. Deze opties gelden voor alle auto's en voor alle activiteiten, dus ook, maar niet specifiek, voor auto's die worden gebruikt voor sociaal-recreatieve activiteiten.

In deze rapportage zoomen we in op een bepaald aspect van de per auto afgelegde ritten en kilometers, namelijk het gebruik voor sociaal-recreatieve activiteiten. De mogelijke invloed van het Nederlandse beleid is hierbij het grootst als dit is gericht op de eerste optie: beïnvloeding van de autorijder om efficiënter te rijden en/of minder autovoertuigkilometers af te leggen. Hierbij moet wel worden bedacht dat de CO2-emissie, zoals bepaald met de bovenstaande formule, is gebaseerd op het aantal autovoertuigkilometers (de factoren 'voertuigefficiëntie' en 'CO2-intensiteit brandstof' richten zich immers op het voertuig), maar dat het uitgangspunt van de sociaal-recreatieve mobiliteit de aantallen per persoon afgelegde kilometers betreft (zie ook hierboven).

We beperken ons bij de beantwoording van deze vraag tot het presenteren van beleidsopties en berekenen niet de potentiële maximale CO2-reductie die een bepaalde beleidsoptie tot gevolg kan hebben.

Leeswijzer

- Samenvatting belangrijkste bevindingen, pagina 7
- Algemene kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit (grotendeels op basis van OViN), pagina 10
- Typering naar soorten sociaal-recreatieve mobiliteit (sociale mobiliteit op basis van OViN, recreatieve mobiliteit op basis van CVTO), pagina 19
- Aangrijpingspunten voor beleid, pagina 45

Belangrijkste bevindingen

- Kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit
- Soorten sociaal-recreatieve mobiliteit
- Aangrijpingspunten voor beleid
- Samenvattende tabel

Kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit

- Het bezoek aan familie en vrienden, winkelen voor het plezier, buitenrecreatie, uitgaan en sporten zijn de belangrijkste bronnen van de in de vrije tijd afgelegde autoreizigerskilometers.
- Op jaarbasis omvat de sociaal-recreatieve mobiliteit van Nederlanders binnen de eigen landsgrenzen bijna 10 miljard ritten en 85 miljard reizigerskilometers.
- Ruim 40% van alle sociaal-recreatieve ritten gaat per auto. Een groot deel van deze ritten wordt evenwel afgelegd op de passagiersstoel of de achterbank. Gemiddeld over alle vrijetijdsritten komt de bezettingsgraad van auto's per gereden kilometer uit op 1,82. Ter vergelijking: voor de totale mobiliteit bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad per gereden kilometer 1,43.
- De gemiddelde afstand van sociaal-recreatieve ritten bedraagt 9 kilometer. Van alle autoritten in de vrije tijd reikt 41% niet verder dan 5 kilometer, 63% gaat niet verder dan 10 kilometer.
- Ruim een derde van alle sociaal-recreatieve autoritten vindt plaats in het weekend. Van de doordeweekse dagen is vrijdag de dag waarop mensen relatief vaak op pad gaan.

Soorten sociaal-recreatieve mobiliteit

- Naar rato van de met de auto afgelegde afstanden is het bezoek aan familie en vrienden de belangrijkste bron van mobiliteit: jaarlijks is dit motief goed voor 26,7 miljard reizigerskilometers. De bezettingsgraad van de auto is hierbij relatief hoog: gemiddeld 1,81 passagiers per reizigerskilometer. Vooral huishoudens met kinderen, welgestelden en hogeropgeleiden overbruggen veel autokilometers om hun sociale contacten te onderhouden.
- Winkelen voor het plezier genereert jaarlijks 7,2 miljard reizigerskilometers per auto. Vooral tweepersoonshuishoudens in de leeftijd van 50 jaar en ouder en gezinnen met jonge kinderen overbruggen veel kilometers om te gaan winkelen voor het plezier. De bezettingsgraad van de auto is hierbij relatief hoog: in 80% van de autoritten zitten twee of meer personen in de auto.
- Wandelen en toertochten zijn jaarlijks goed voor 7,1 miljard reizigerskilometers per auto. Ook voor dit motief zijn het vooral de 50-plussers en de gezinnen met jonge kinderen die veel autokilometers maken. De bezettingsgraad van de auto is relatief hoog: in 82% van de autoverplaatsingen zitten twee of meer personen in de auto.
- Om uit eten te gaan of een terras of bar te bezoeken worden jaarlijks 5,7 miljard reizigerskilometers per auto afgelegd. Vooral tweepersoonshuishoudens in de leeftijd van 50 jaar en ouder, gezinnen met jonge kinderen, welgestelden en hogeropgeleiden overbruggen veel kilometers om uit te gaan. De bezettingsgraad van de auto voor dit reismotief is relatief hoog: in 96% van de autoritten zitten twee of meer personen in de auto.
- Om te sporten overbruggen Nederlanders jaarlijks 4,4 miljard reizigerskilometers per auto. Met name huishoudens ouder dan 50 jaar, gezinnen met jonge kinderen en mensen met een hoog opleidingsniveau overbruggen veel kilometers om te gaan sporten. Ruim een derde van dit type autoritten leggen zij alleen af. Hiernaast gaat het bij opvallend veel autoritten om groepen van zeven personen of meer (bijna een vijfde van alle autoritten om te sporten).

Aangrijpingspunten voor beleid

- De sociaal-recreatieve mobiliteit kan voor een belangrijk deel duurzamer worden met behulp van beleidsopties die gelden voor de automobiliteit in het algemeen. Denk aan de aanschaf van zuiniger banden, de overstap naar de elektrische fiets, eco-routing (juiste navigatiesystemen), enzovoort.
- Beleidsopties die specifiek zijn gericht op de sociaal-recreatieve mobiliteit, bieden naar verwachting een beperkte bijdrage aan de verduurzaming. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het bieden van reisinformatie aan mensen die een verandering in de levenssituatie doormaken (nieuwe werkplek, nieuwe woning), om ruimtelijkeordeningsbeleid of om prijsbeleid.
- Beleidsopties die zich richten op bepaalde doelgroepen voor de sociaal-recreatieve mobiliteit, hebben naar verwachting weinig additionele toegevoegde waarde. Een verduurzaming van de sociaal-recreatieve mobiliteit voor de doelgroep gezinnen met kinderen zou zich moeten richten op het zuiniger rijden. Voor de doelgroep tweepersoonshuishoudens zonder kinderen, in de leeftijd van 50 tot 65 jaar, bieden het zuiniger rijden en de overstap naar de e-bike wellicht potentie.

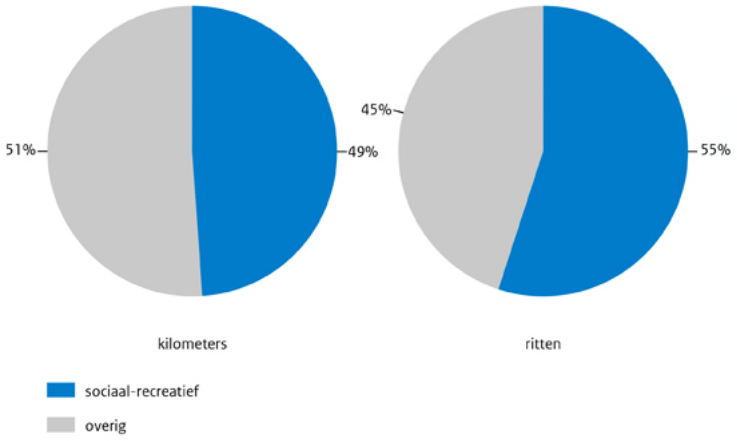
Samenvattende tabel

Motieven	Sociale contacten	Funshoppen	Buitenrecreatie	Uitgaan	Sporten
Autoritten/dagtochten (miljarden)	1,2	0,28	0,19	0,18	0,23
Autoreizigers-kilometers (miljarden)	26,7	7,2	7,1	5,7	4,4
Autovoertuig-kilometers (miljarden)	15,0	3,6	3,4	2,1	2,3
Soorten activiteiten	• Bezoek aan familie en vrienden	• Gewinkeld in binnenstad (34%) • Tuincentrum (21%) • Winkelen voor plezier in stadsdeelcentrum of wijkcentrum (21%)	• Toertocht per auto (39%) • Wandeling voor plezier (32%)	• Uit eten in restaurant/ eetcafé (54%) • Op terras zitten (15%) • Uit eten (fastfood/ snackbar) (11%) • Bar/café (11%)	• Fitness, aerobics, steps, spinning (21%) • Voetbal (13%) • Wandelsport (10%)
Leeftijd en huishoudens-samenstelling	• Huishoudens met kinderen (34%) • Tweepersoonshh zonder kinderen 50+jr (22%) • Kinderen 0-11jr (12%)	• Tweepersoonshh 50-64jr (24%) • Huishoudens met kinderen, jongste kind <12jr (16%) • Tweepersoonshh 65+jr (12%) • Kinderen 0-11jr (11%)	• Tweepersoonshh 50-64jr (21%) • Huishoudens met kinderen, jongste kind <12jr (16%) • Tweepersoonshh 65+jr (13%) • Kinderen 0-11jr (13%)	• Tweepersoonshh 50-64jr (22%) • Huishoudens met kinderen, jongste kind <12jr (15%) • Tweepersoonshh 65+jr (11%) • Kinderen 0-11jr (10%)	• Tweepersoonshh 50-64jr (16%) • Huishoudens met kinderen, jongste <12jr (14%) • Kinderen 0-11jr (14%) • Tweepersoonshh 65+jr (10%)
Sociale klasse en opleidingsniveau	• Meest welgestelden (28%) • Hoog opleidingsniveau (39%)	• Minder/minst welgestelden (36%) • Bovenlaag midden-groep (31%) • Middelbaar opgeleiden (39%)	• Minder/minst welgestelden (32%) • Bovenlaag midden-groep (29%) • Middelbaar opgeleiden (36%)	• Minder/minst welgestelden (30%) • Bovenlaag midden-groep (32%) • Middelbare opleiding (39%) • HBO/WO opleiding (36%)	• Minder/minst welgestelden (25%) • Bovenlaag midden-groep (33%) • Welgestelden (29%) • Middelbare opleiding (36%) • HBO/WO opleiding (45%)
Afgelegde afstanden	• Gemiddeld 21,9 km • Max. 5 km (30%) • Max. 10 km (50%) • Max. 20 km (70%)	• Gemiddeld 12,7 km • Max. 5 km (33%) • Max. 10 km (60%) • Max. 20 km (80%)	• Gemiddeld 19,1 km • Max. 5 km (23%) • Max. 10 km (37%) • Max. 20 km (55%)	• Gemiddeld 16,0 km • Max. 5 km (26%) • Max. 10 km (47%) • Max. 20 km (67%)	• Gemiddeld 9,7 km • Max. 5 km (47%) • Max. 10 km (72%) • Max. 20 km (90%)
Bezettingsgraad	• Gemiddeld 1,8	• Gemiddeld 2,0 • 1 persoon (19%) • 2 personen (55%) • 3 of meer personen (25%)	• Gemiddeld 2,1 • 1 persoon (18%) • 2 personen (44%) • 3 of meer personen (38%)	• Gemiddeld 2,7 • 1 persoon (4%) • 2 personen (40%) • 3 of meer personen (56%)	• Gemiddeld 1,9 • 1 persoon (37%) • 2 personen (27%) • 3 of meer personen (36%)

Kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit

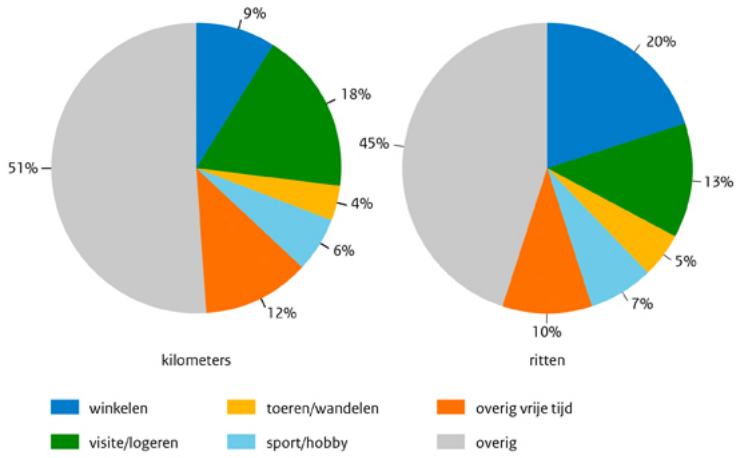
- Helft mobiliteit heeft een sociaal-recreatief doel
- Twee vijfde van de sociaal-recreatieve mobiliteit gaat per auto
- Gemiddelde afstand minder dan 10 kilometer
- Een derde van de sociaal-recreatieve ritten in het weekend
- Sociaal-recreatieve mobiliteit naar achtergrondkenmerken

Helft mobiliteit heeft een sociaal-recreatief doel



Figuur 2.1.1 Verhouding tussen sociaal-recreatieve mobiliteit en overige mobiliteit naar rato van het aantal reizigerskilometers en het aantal ritten, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Met bijna 10 miljard ritten en 85 miljard reizigerskilometers omvat de sociaal-recreatieve mobiliteit ongeveer de helft van de totale mobiliteit die Nederlanders op jaarbasis binnen de eigen landsgrenzen afleggen. Deze cijfers zijn gebaseerd op het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).
- De feitelijke omvang van het sociaal-recreatieve verkeer is echter groter. De cijfers betreffen namelijk de 'dagelijkse' verplaatsingen in de vrije tijd van Nederlanders binnen Nederland. De door Nederlanders in het buitenland afgelegde mobiliteit, de vakantiemobiliteit (zowel binnen als buiten Nederland) en de mobiliteit van buitenlanders binnen Nederland (waaronder het inkomend toerisme) zijn hierbij niet inbegrepen.

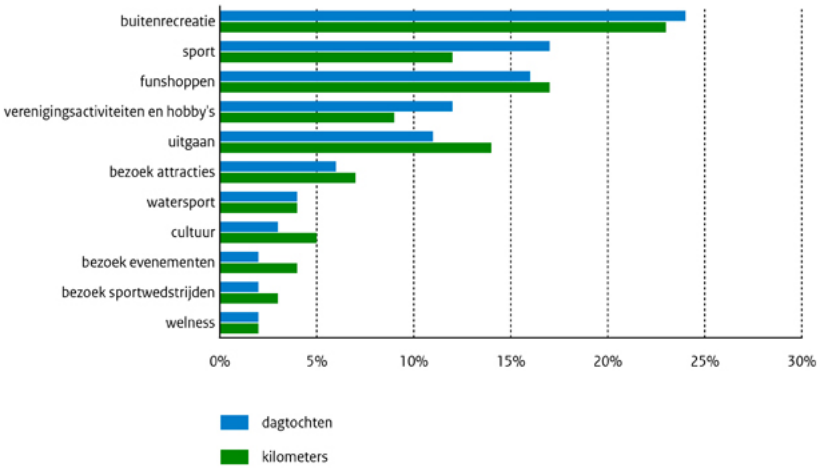


Figuur 2.1.2 Verhouding tussen sociaal-recreatieve mobiliteit (uitgesplitst naar motieven) en overige mobiliteit naar rato van het aantal reizigerskilometers en aantallen ritten, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

	miljoenen ritten	miljoenen reizigerskilometers	gemiddelde afstand per rit (km)
totaal	**17.115**	**173.190**	**10,1**
sociaal-recreatief	**9.463**	**84.315**	**8,9**
winkelen	3.389	15.860	4,7
sociale contacten	2.240	32.008	14,3
toeren/wandelen	924	6.175	6,7
sport/hobby	1.209	10.035	8,3
overig	1.702	20.237	11,9

Totale mobiliteit in aantallen ritten en reizigerskilometers naar motieven, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

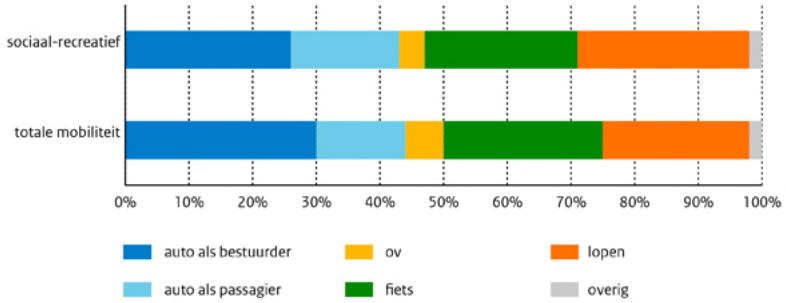
- Visite/logeren is het belangrijkste sociaal-recreatieve motief: bijna een vijfde van alle reizigerskilometers wordt hiervoor afgelegd. Winkelen omvat een tiende van de afgelegde reizigerskilometers, maar de omvang hiervan wordt vertekend doordat deze categorie ook de dagelijkse boodschappen omvat. Toeren/wandelen en sportgerelateerde mobiliteit zijn gemeten naar aantallen reizigerskilometers minder belangrijk.
- Naar aantallen ritten is het beeld wat anders. Hierbij is winkelen (de optelsom van de dagelijkse boodschappen en het winkelen voor plezier) het belangrijkste verplaatsingsmotief, met een vijfde van alle ritten. Visite/logeren omvat ruim een tiende van alle ritten.
- Een andere bron voor de recreatieve mobiliteit is het Continu VrijeTijdsOnderzoek (CVTO) van het Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen (NBTC). Het CVTO biedt een overzicht van alle dagtochten die Nederlanders maken (zowel binnen Nederland als daarbuiten). Voordeel van deze bron is dat deze een gedetailleerder onderscheid maakt naar de motieven voor het onderweg zijn. Bovendien maakt deze bron (anders dan het OViN) wel een onderscheid tussen de winkeluitjes voor plezier (het 'funshoppen') en de dagelijkse boodschappen.



Figuur 2.1.3 Dagtochten van Nederlanders naar soorten motieven, als aandeel van het aantal dagtochten en reizigerskilometers, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

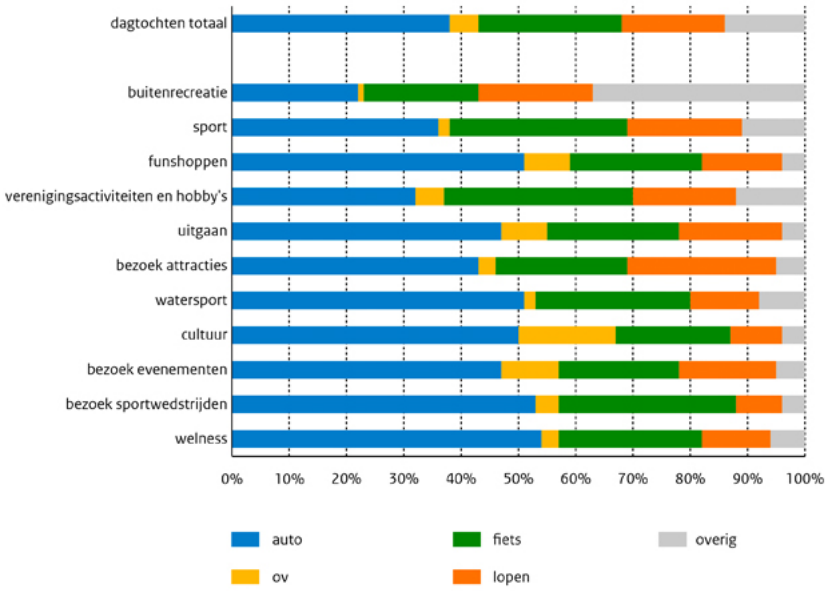
-
- Uit het CVTO blijkt dat Nederlanders op jaarbasis 3,5 miljard dagtochten ondernemen (activiteiten langer dan 1 uur maar korter dan 24 uur). Daarbij worden ruim 60 miljard reizigerskilometers overbrugd.
- Bijna een kwart van alle dagtochten en ruim een vijfde van de reizigerskilometers heeft betrekking op buitenrecreatie. Ook voor sportieve activiteiten, winkelen voor het plezier, verenigingsactiviteiten en uitgaan worden veel reizigerskilometers overbrugd.

Twee vijfde van de sociaal-recreatieve mobiliteit gaat per auto



Figuur 2.2.1 Modal split van sociaal-recreatieve mobiliteit en totale mobiliteit naar rato van het aantal ritten, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

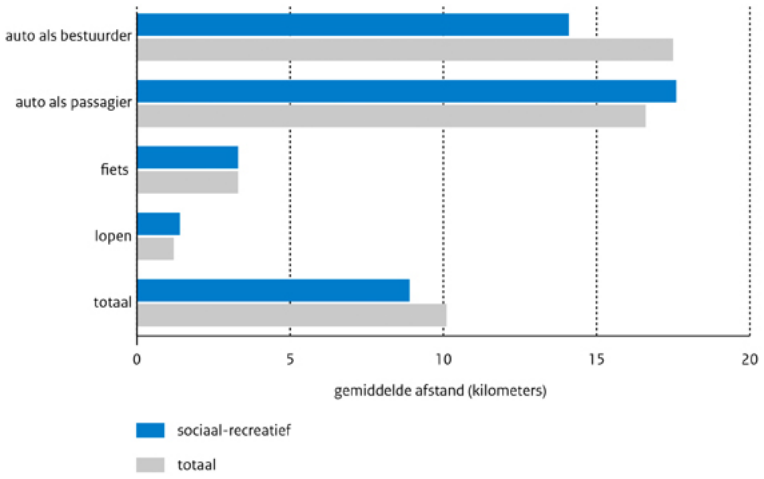
- Ruim 40% van alle sociaal-recreatieve ritten gaat per auto. Doordat een groot deel van deze ritten wordt afgelegd op de passagiersstoel of de achterbank, is de bezettingsgraad van de auto relatief hoog. In de vrije tijd wordt ook relatief veel gebruik gemaakt van fietsen en lopen: dit is het geval voor 24% respectievelijk 26% van de ritten.



Figuur 2.2.2 Modal split van dagtochten (naar soorten activiteiten) naar rato van het aantal ritten, 2010/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ook voor het ondernemen van dagtochten is de auto de dominante vervoerwijze. Het aandeel varieert echter sterk naar type activiteiten, uiteenlopend van ruim 20% voor buitenrecreatie tot meer dan 50% voor het bezoek aan sportwedstrijden. Het aandeel van de fiets varieert tussen de 20% en 30% van alle ritten.

Gemiddelde afstand minder dan 10 kilometer



Figuur 2.3.1 Gemiddelde verplaatsingsafstand van sociaal-recreatieve ritten en alle ritten naar vervoerwijzen, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

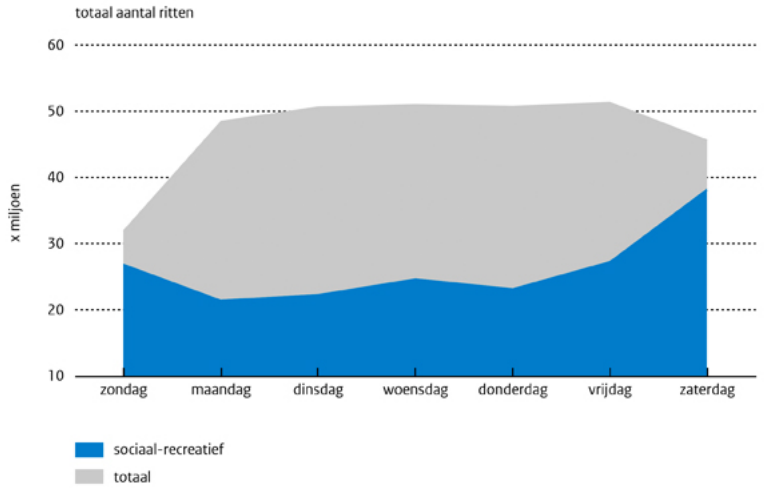
- Sociaal-recreatieve ritten worden afgelegd over een gemiddelde afstand van 9 kilometer. Voor visite/logeren worden de grootste afstanden afgelegd (bijna 15 kilometer), voor winkelen blijven mensen vaker dichter bij huis (kleine 5 kilometer per rit).

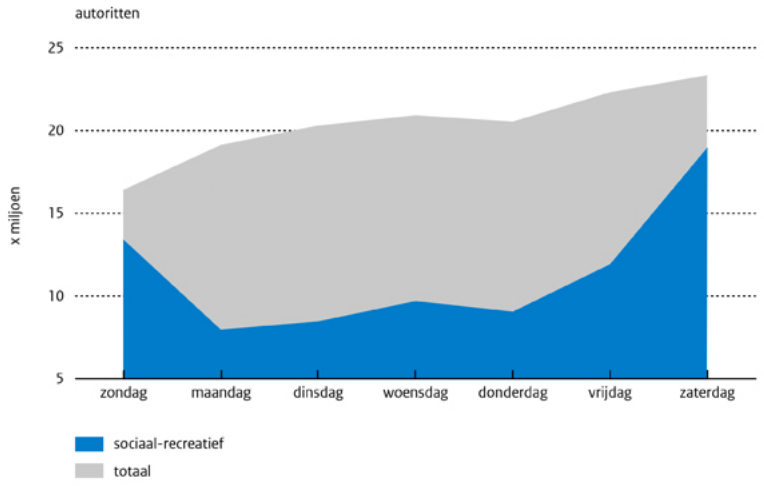
		0 – 1 km	1 – 2,5 km	2,5 – 5 km	5 – 7,5 km	7,5 - 10 km	10 - 20 km	20 - 30 km	30+ km
totaal	sociaal-recreatief	17%	27%	17%	12%	4%	10%	4%	9%
	totale mobiliteit	15%	24%	15%	11%	4%	12%	6%	12%
per auto	sociaal-recreatief	4%	18%	19%	16%	6%	17%	7%	14%
	totale mobiliteit	3%	16%	16%	15%	6%	18%	9%	17%

Totaal aantal ritten en autoritten naar afstandsklasse, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Van alle ritten die Nederlanders maken, gaat twee derde over een afstand van maximaal 7,5 kilometer; bij de sociaal-recreatieve mobiliteit gaat het hierbij om drie kwart van alle ritten. Dit geldt overigens met name voor winkelritten en sportgerelateerde ritten. Voor de sociale contacten overbruggen Nederlanders wel vaker grotere afstanden.

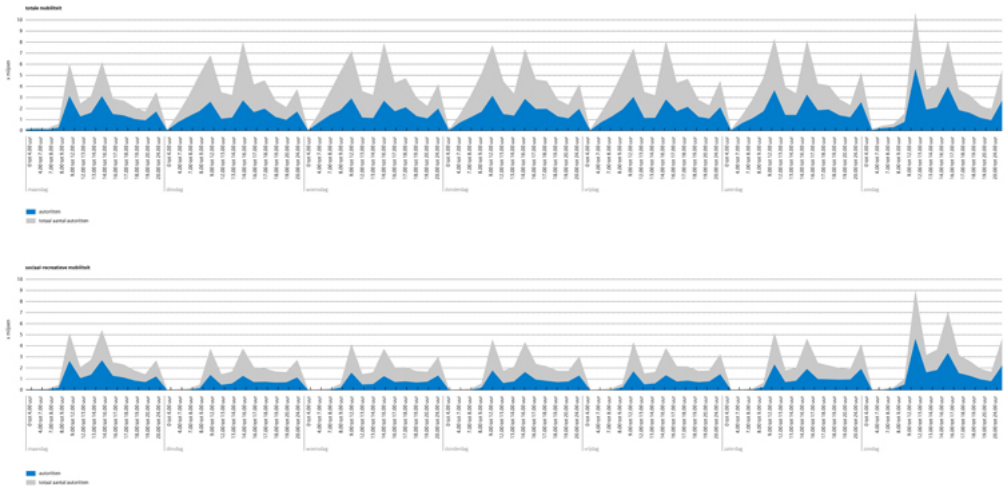
Een derde van de sociaal-recreatieve ritten in het weekend





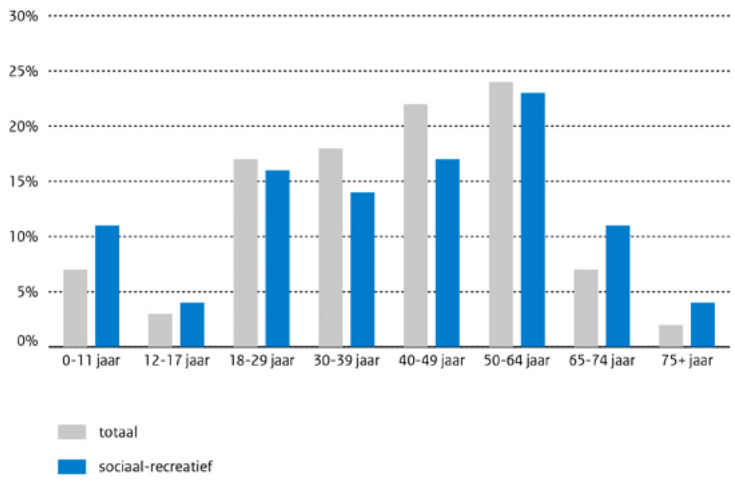
Figuur 2.4.1 Verdeling van sociaal-recreatieve verplaatsingen en alle verplaatsingen over de dagen van de week, 2010/2013.
Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Ruim een derde van alle sociaal-recreatieve ritten vindt plaats in het weekend. Van de doordeweekse dagen is het relatief vaak de vrijdag waarop Nederlanders op pad gaan, vooral voor winkelen en sociale contacten. Voor de sportgerelateerde ritten geldt dat de woensdag de meest populaire doordeweekse dag is. Op maandag tot en met donderdag wordt minder dan de helft van alle ritten afgelegd met een sociaal-recreatief motief. Op vrijdag is dit meer dan de helft. In het weekend omvat het sociaal-recreatieve motief ruim 80% van alle ritten.
- Omdat het bij een groot deel van de sociaal-recreatieve mobiliteit gaat om ritten met een beperkte reikwijdte, is het aandeel op het hoofdwegennet tijdens de doordeweekse piekuren vermoedelijk beperkt. Eerder bleek al op basis van tellingen van Rijkswaterstaat dat het aandeel van het vrijetijdsverkeer op het hoofdwegennet tijdens de ochtendspits 3 tot 4% bedraagt en tijdens de avondspits 5 tot 8% (RWS/SCP, 2006).



Figuur 2.4.2 Verdeling van totale mobiliteit (boven) en sociaal-recreatieve mobiliteit over de uren en dagen van de week, met onderscheid naar totaal aantal ritten (blauw) en autoritten (rood), 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

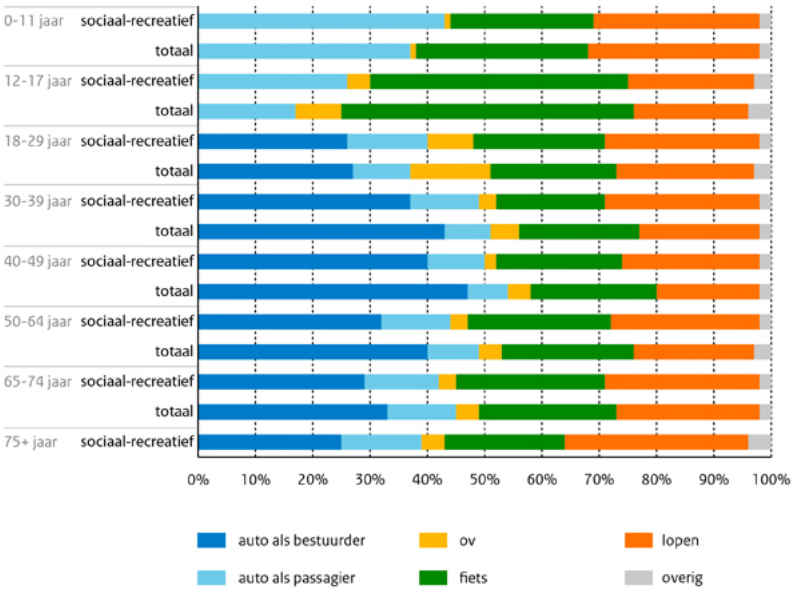
Sociaal-recreatieve mobiliteit naar achtergrondkenmerken



Figuur 2.5.1 Verdeling van sociaal-recreatieve autoritten en totaal aantal autoritten over leeftijdsklassen, 2010/2013.
Bron: CBS (OViN '10-'13)

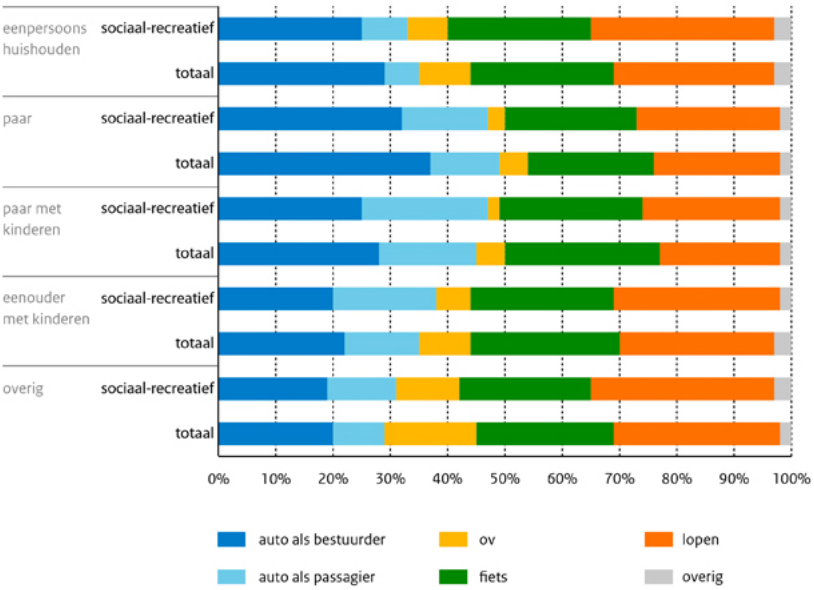
- De verdeling van de sociaal-recreatieve mobiliteit (in aantallen ritten) naar leeftijd laat zien dat ruim 15% van alle sociaal-recreatieve autoritten wordt gemaakt door 18- tot 30-jarigen. Eveneens bijna 15% is te herleiden tot de groep 30- tot 40-jarigen en ook de 40- tot 50-jarigen nemen ruim 15% voor hun rekening. De 50- tot 65-jarigen zijn goed voor ruim 20% van alle sociaal-recreatieve autoritten. Met name het bezoek aan familie en vrienden is een belangrijk motief voor deze leeftijdsgroep. Een andere belangrijke bron van sociaal-recreatieve autoritten vormen de winkelverplaatsingen van volwassenen in de leeftijd van 30 tot 65 jaar: deze omvatten ruim 10% van het totaal aantal in de vrije tijd afgelegde autoritten. *

* Dat de dertigers en veertigers een relatief minder grote bijdrage leveren aan het totaal aantal sociaal-recreatieve autoritten, is deels vertekenend. De leeftijdsgroep van 50 tot 65 jaar is immers anderhalf keer zo groot en levert alleen al daarom een grotere bijdrage aan het totaal aantal verreden autoritten. Bij de interpretatie van de grafieken dient hiermee rekening te worden gehouden.



Figuur 2.5.2 Modal split (naar rato van het aantal ritten) van sociaal-recreatieve mobiliteit en totale mobiliteit naar leeftijd, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

-
- Vooral dertigers en veertigers maken veel gebruik van de auto. Als wordt gekeken naar het gebruik van vervoerwijzen als rato van de aantallen sociaal-recreatieve ritten, dan blijkt dat deze groep ruim 50% van alle sociaal-recreatieve ritten per auto aflegt. Bij de 50- tot 65-jarigen is dit 45% en bij de 65-plussers 40%. Overigens zijn de verschillen ten opzichte van de totale mobiliteit erg beperkt.



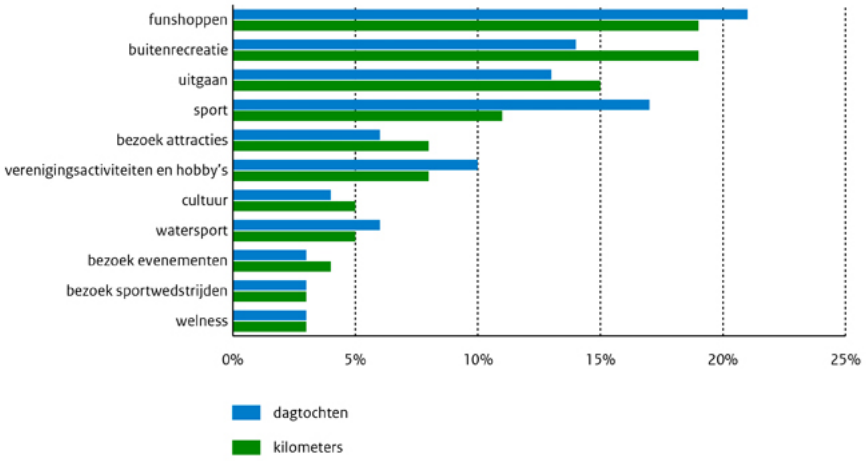
Figuur 2.5.3 Modal split (naar rato van het aantal ritten) van sociaal-recreatieve mobiliteit en totale mobiliteit naar huishoudenssamenstelling, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Met name stellen met en stellen zonder kinderen maken voor de sociaal-recreatieve ritten relatief vaak gebruik van de auto. Omdat deze ritten vaak in gezamenlijkheid plaatsvinden, is de bezettingsgraad van de auto daarbij bovengemiddeld.
- Ook de mate van stedelijkheid van de woonomgeving zorgt voor aanzienlijke variaties in de voor de sociaal-recreatieve ritten gekozen vervoerwijze. Mensen die in (groot)stedelijke gebieden wonen, gebruiken voor hun sociaal-recreatieve ritten minder vaak de auto (en gaan vaker per fiets of lopend) dan plattelandsbewoners.

Soorten sociaal-recreatieve mobiliteit

- Sociale en recreatieve mobiliteit
- Sociale contacten
- Funshoppen - winkelen voor plezier
- Buitenrecreatie
- Uitgaan
- Sporten

Sociale contacten en dagrecreatie

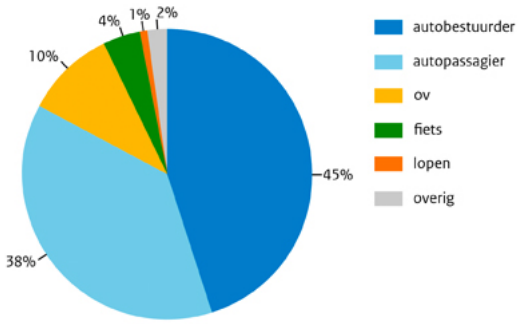


Figuur 3.1.1 Per auto ondernomen dagtochten van Nederlanders naar soorten motieven, als aandeel van het aantal dagtochten en reizigerskilometers, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- De 'sociale' component van de sociaal-recreatieve mobiliteit wordt doorgaans gedefinieerd als het bezoek aan vrienden en familie. Voor jaarlijks 1,2 miljard ritten wordt de auto gebruikt, met in totaal 27 miljard autoreizigerskilometers en 15 miljard autovoertuigkilometers.
- Een groot deel van de 'recreatieve' component van de sociaal-recreatieve mobiliteit betreft dagtochten. Nederlanders ondernemen op jaarbasis 2,4 miljard dagtochten per auto (activiteiten langer dan 1 uur maar korter dan 24 uur). Daarbij worden bijna 40 miljard autoreizigerskilometers en 18 miljard autovoertuigkilometers overbrugd.
- Een vijfde van alle autoritten en afgelegde autoreizigerskilometers voor dagrecreatie heeft betrekking op het winkelen voor het plezier. Ook voor buitenrecreatie, uitgaan en sportieve activiteiten worden veel reizigerskilometers overbrugd. Winkelen voor het plezier, sport, buitenrecreatie en uitgaan zijn samen goed voor 70% van alle voor dagtochten afgelegde autoreizigerskilometers.

Sociale contacten

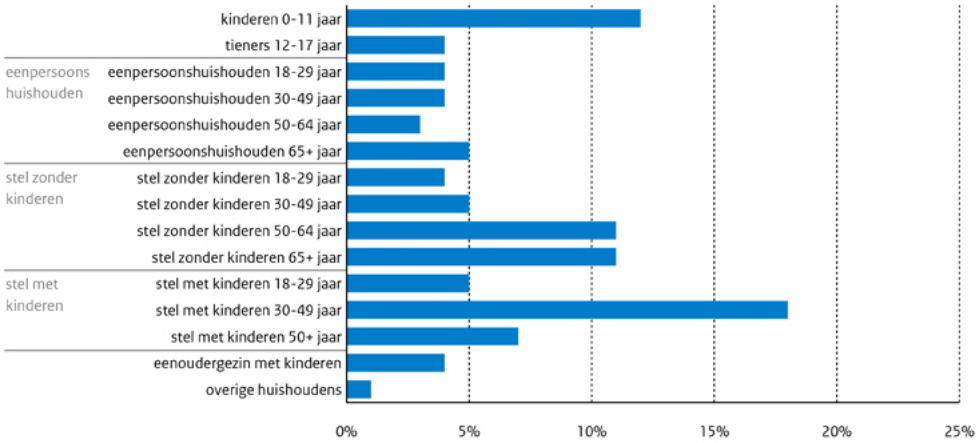
Omvang sociale contacten



Figuur 3.2.1 Verdeling van het aantal reizigerskilometers voor sociale contacten over de vervoerwijzen, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Sociale contacten omvatten jaarlijks 2,2 miljard ritten, waarvoor in totaal 32 miljard reizigerskilometers worden overbrugd. Meer dan de helft van de dagtochten en ruim 80% van de overbrugde reizigerskilometers gaat per auto (respectievelijk 1,2 miljard ritten en 27 miljard autoreizigerskilometers en 15 miljard autovoertuigkilometers).

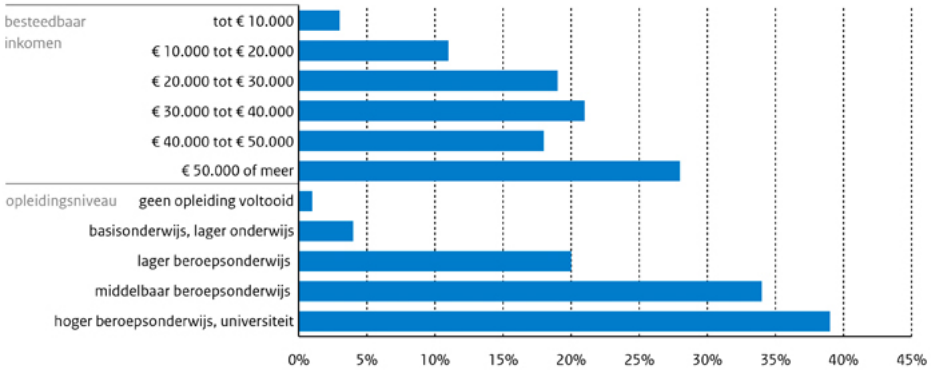
Sociale contacten naar leeftijd en huishoudenssamenstelling



Figuur 3.2.2 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sociale contacten naar leeftijd en huishoudenssamenstelling, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Bijna een vijfde van alle autoreizigerskilometers voor het bezoek aan familie of vrienden komt voor rekening van stellen in de leeftijd van 30 tot 50 jaar met kinderen. Kinderen zijn verantwoordelijk voor nog eens 12% van de voor dit motief afgelegde autoreizigerskilometers.
- Tweepersoonshuishoudens in de leeftijd van 50 jaar en ouder genereren 22% van alle autoreizigerskilometers die worden afgelegd voor sociale contacten.

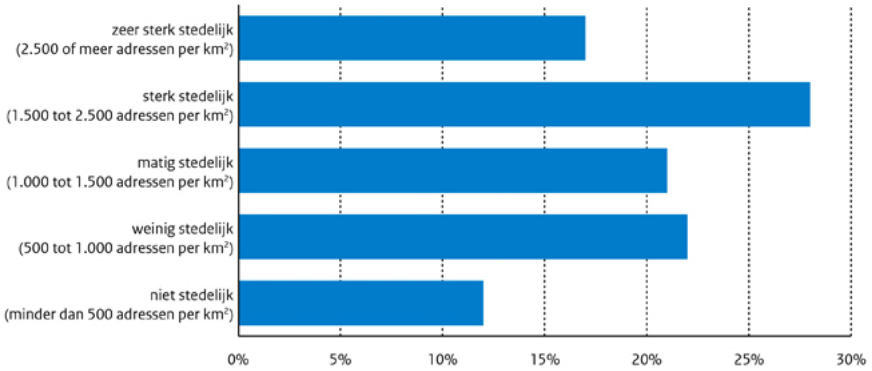
Sociale contacten naar inkomen en opleidingsniveau



Figuur 3.2.3 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sociale contacten naar besteedbaar inkomen en opleidingsniveau, 2010/2013.
Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Bijna 30% van alle autoreizigerskilometers met als doel het bezoek van familie of vrienden wordt afgelegd door personen uit de meest welgestelde sociale klasse (met een inkomen van meer dan 50.000 euro per jaar).2 Mensen met een laag inkomen overbruggen aanzienlijk minder autoreizigerskilometers om familie of vrienden te bezoeken.
- Ook naar opleidingsniveau is een verband zichtbaar met het aantal autoreizigerskilometers: het merendeel van de voor een bezoek aan familie of vrienden afgelegde autoreizigerskilometers is te herleiden tot mensen met een middelbaar of hoger opleidingsniveau. Volwassenen met een hbo- of wo-diploma zijn verantwoordelijk voor bijna 40% van de voor dit doeleinde afgelegde autoreizigerskilometers.

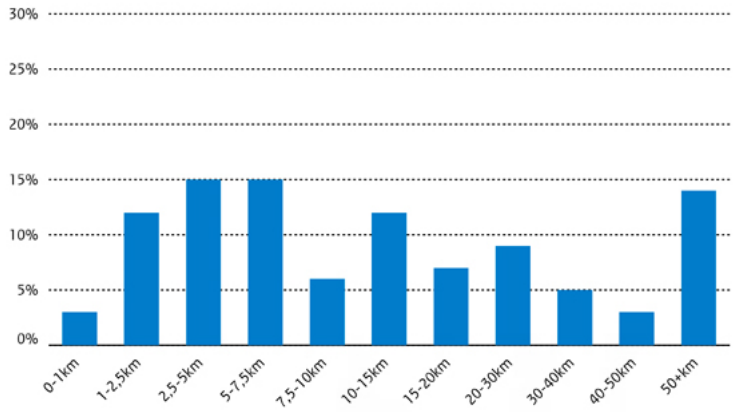
Sociale contacten naar stedelijkheid



Figuur 3.2.4 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sociale contacten naar stedelijkheid van de woonlocatie, 2010/2013.
Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Bijna de helft van alle voor de sociale contacten afgelegde autoreizigerskilometers is gerelateerd aan sterk of zeer sterk stedelijke gebieden. Ruim 10% van de autoreizigerskilometers is gerelateerd aan niet-stedelijke gebieden.

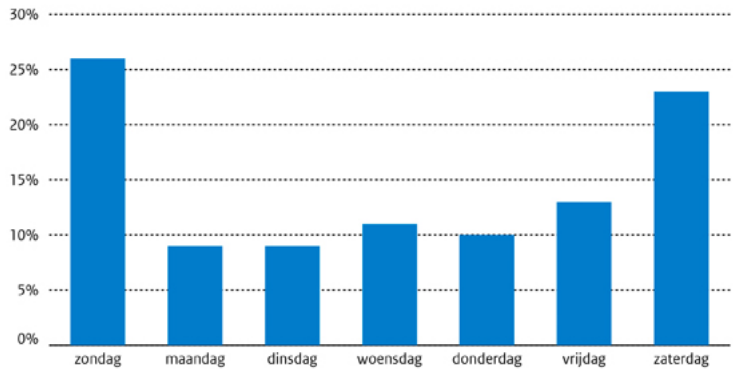
Sociale contacten naar afgelegde afstanden



Figuur 3.2.5 Verdeling van autoritten voor sociale contacten naar afstandsklassen, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- De gemiddelde afstand van autoritten voor het bezoek aan familie of vrienden bedraagt 21,9 kilometer (enkele reis).
- Van alle autoritten voor het bezoek aan familie en vrienden gaat 30% over een afstand van maximaal 5 kilometer, meer dan de helft reikt niet verder dan 10 kilometer en 70% heeft een maximale afstand van 20 kilometer. Ongeveer een vijfde van alle autoritten met dit motief omvat een afstand van 30 kilometer of meer.

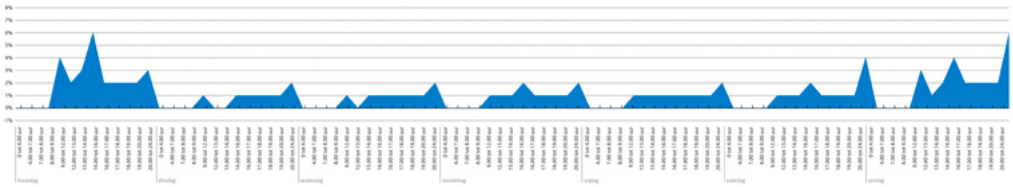
Sociale contacten naar dagen van de week



Figuur 3.2.6 Verdeling van de autoritten voor sociale contacten naar dagen van de week, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- De helft van de autoritten die het bezoek aan familie of vrienden als motief hebben, vindt plaats in het weekend (min of meer evenredig verdeeld over de zaterdag en zondag). Van de doordeweekse dagen is het relatief vaak op vrijdag (13%) en in iets mindere mate op woensdag (11%) dat mensen op pad gaan.

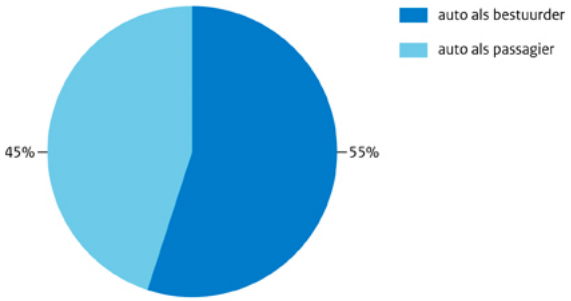
Sociale contacten naar uren van de dag



Figuur 3.2.7 Verdeling van de autoritten voor sociale contacten naar uren en dagen van de week, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- De autoritten voor het bezoek aan familie en vrienden vinden vooral plaats gedurende de middaguren op zaterdag en zondag en 's avonds, vooral op vrijdag en zaterdag.

Bezettingsgraad

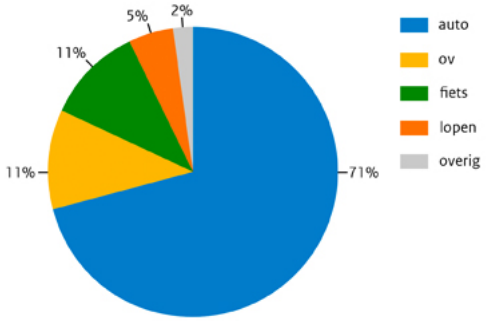


Figuur 3.2.8 Aandeel van de autoritten voor sociale contacten afgelegd als autobestuurder en autopassagier, 2010/2013. Bron: CBS (OViN '10-'13)

- Een meerderheid van alle autoritten voor het bezoek aan familie en vrienden leggen mensen af als autobestuurder (55%). De bezettingsgraad (de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en het aantal voertuigkilometers) komt daarmee uit op 1,8. Dat is relatief hoog.

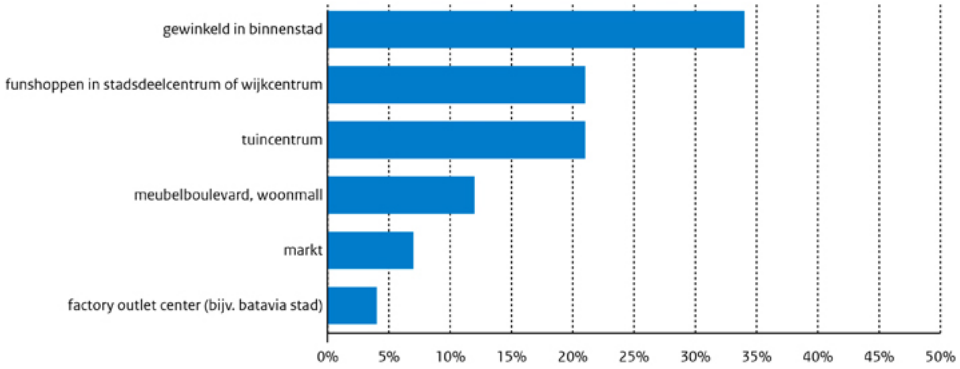
Funshoppen - winkelen voor plezier

Funshoppen naar vervoerwijzen en activiteiten



Figuur 3.3.1 Verdeling van het aantal reizigerskilometers voor funshoppen over vervoerwijzen, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

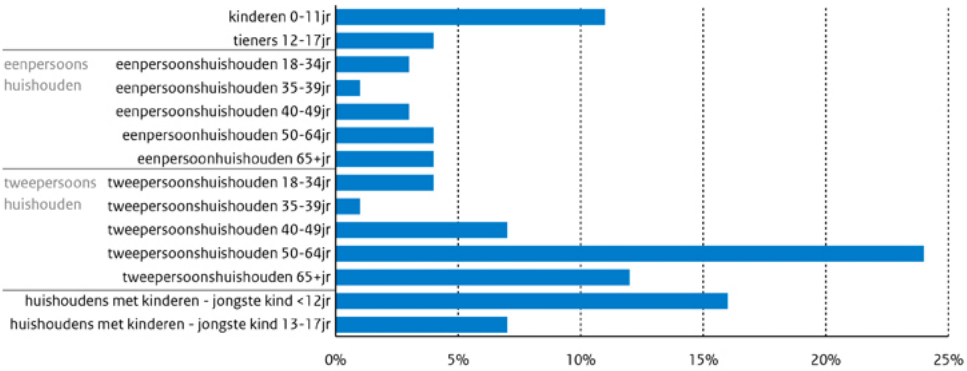
- Voor het motief 'winkelen voor plezier' leggen Nederlanders jaarlijks 557 miljoen dagtochten af. Hiervoor overbruggen ze in totaal 10,2 miljard reizigerskilometers. Meer dan de helft van de dagtochten en bijna drie kwart van de overbrugde reizigerskilometers gaat per auto (respectievelijk 285 miljoen dagtochten, 7,2 miljard autoreizigerskilometers en 3,6 autovoertuigkilometers).



Figuur 3.3.2 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor funshoppen naar soorten activiteiten, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Een derde van de voor funshoppen afgelegde autoreizigerskilometers is gerelateerd aan het winkelen in de binnensteden, en een vijfde aan het winkelen in de stadsdeel- of wijkcentra. Ook het bezoek aan tuincentra genereert veel autoreizigerskilometers (eveneens een vijfde van het totaal). Het bezoek aan meubelboulevards, markten en outletstores is goed voor de rest van de autoreizigerskilometers.

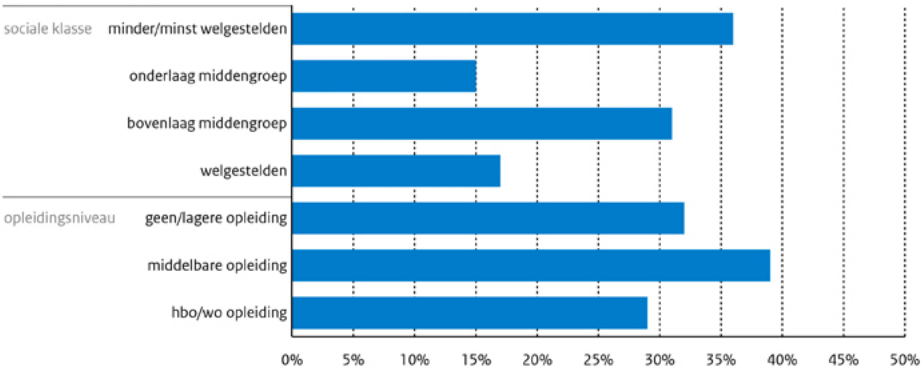
Funshoppen naar huishoudenssamenstelling en leeftijd



Figuur 3.3.3 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor funshoppen naar leeftijd en huishoudenssamenstelling, 2012/2013.
Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna een kwart van alle autoreizigerskilometers voor funshoppen wordt afgelegd door tweepersoonshuishoudens in de leeftijd van 50 tot 65 jaar.
- Volwassenen uit een huishouden met kinderen zijn eveneens goed voor ongeveer een kwart van alle autoreizigerskilometers. Hun kinderen tellen bovendien mee voor 15% van alle per auto afgelegde reizigerskilometers.
- Een vijfde van de afgelegde autoreizigerskilometers wordt gemaakt door 65-plussers.

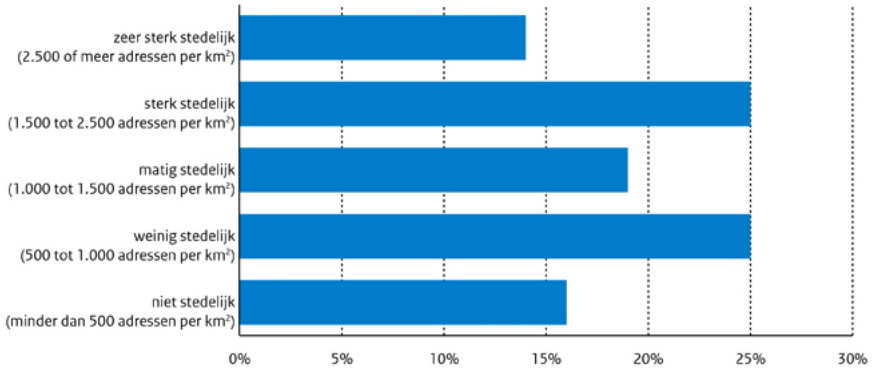
Funshoppen naar sociale klasse en opleidingsniveau



Figuur 3.3.4 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor funshoppen naar sociale klasse en opleidingsniveau, 2012/2013.
Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Een derde van alle autoreizigerskilometers voor funshoppen wordt afgelegd door personen uit de minder of minst welgestelde sociale klasse (bijv. kleine middenstanders, lager kantoorpersoneel, geschoolde arbeiders of ongeschoolde werknemers).4 De meest welgestelden (directeuren van grote ondernemingen, hoge ambtenaren en vrije beroepen) zijn goed voor 17% van de voor funshoppen afgelegde autoreizigerskilometers.
- Bijna 30% van de voor funshoppen afgelegde autoreizigerskilometers komt voor rekening van de hogeropgeleiden (met een hbo- of wo-diploma). Ook mensen met een lage of geen opleiding zijn goed voor ruim 30% van de voor dit motief afgelegde autoreizigerskilometers.

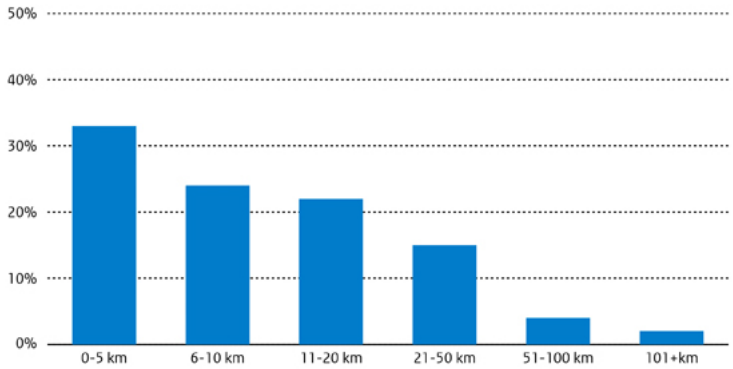
Funshoppen naar stedelijkheid



Figuur 3.3.5 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor funshoppen naar stedelijkheid van de woonlocatie, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna 40% van alle autoreizigerskilometers die worden afgelegd om voor het plezier te gaan winkelen, is gerelateerd aan sterk of zeer sterk stedelijke gebieden. Ruim 15% van de autoreizigerskilometers is gerelateerd aan niet-stedelijke gebieden.

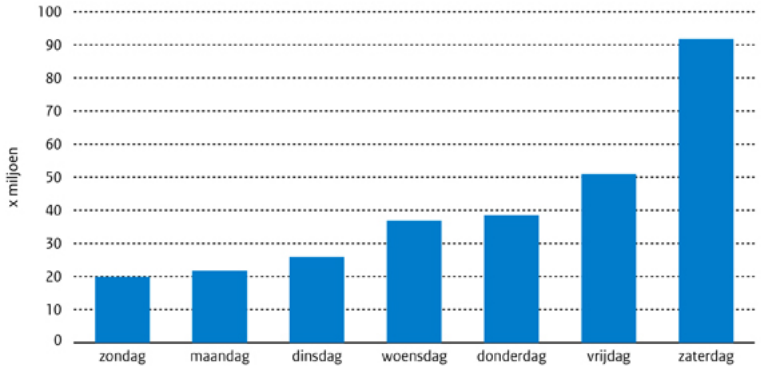
Funshoppen naar afgelegde afstanden



Figuur 3.3.6 Verdeling van de autoritten voor funshoppen naar afstandsklassen, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- De gemiddelde afstand van de autoritten die worden afgelegd om voor het plezier te gaan winkelen, bedraagt 12,7 kilometer (enkele reis). Voor het bezoek aan meubelboulevards en outlet stores overbruggen Nederlanders grotere afstanden: 19 respectievelijk 26 kilometer enkele reis.
- Een derde van alle funshopritten per auto gaat over een afstand van maximaal 5 kilometer, 60% reikt niet verder dan 10 kilometer en 80% heeft een maximale afstand van 20 kilometer. Slechts 6% van alle winkelgerelateerde autoritten betreft een afstand van 50 kilometer of meer.
- Twee vijfde van alle voor het recreatief winkelen afgelegde autoritten heeft een bestemming binnen de grenzen van de gemeente waaruit mensen vertrekken.

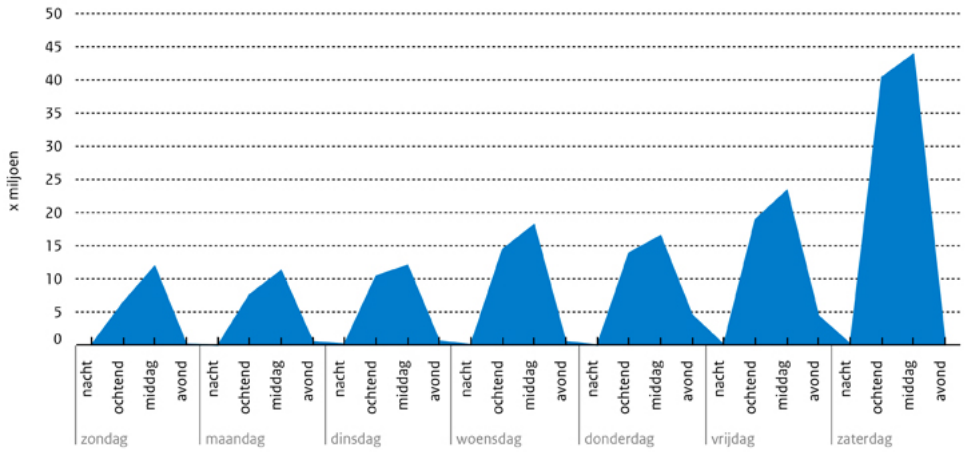
Funshoppen naar dagen van de week



Figuur 3.3.7 Verdeling van de autoritten voor funshoppen naar dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ruim 30% van alle autoritten die het recreatief winkelen als doel hebben, vindt plaats op zaterdag. Van de doordeweekse dagen is het vooral de vrijdag die mensen gebruiken om te funshoppen (18% van alle autoritten). Op zondag en maandag zijn ze het minst frequent onderweg voor recreatief winkelen.

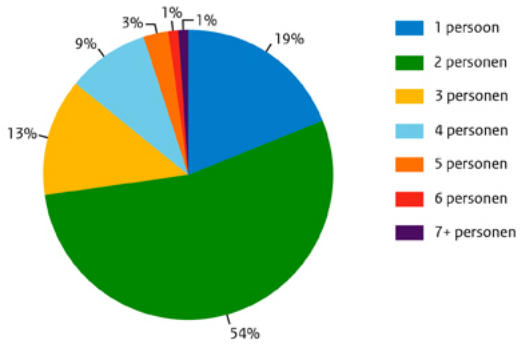
Funshoppen naar uren van de dag



Figuur 3.3.8 Verdeling van de autoritten voor funshoppen naar uren en dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Het merendeel van alle funshopritten vindt plaats gedurende de middaguren, met een piek tussen 15.00 en 16.00 uur (zowel doordeweeks als in het weekend). Op woensdag tot en met vrijdag is er een tweede piek, rond 20.00 uur 's avonds.

Funshoppen met anderen

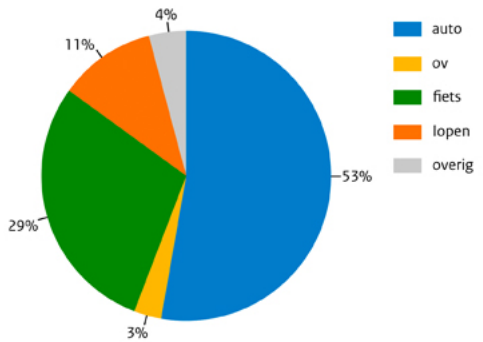


Figuur 3.3.9 Verdeling van de autoritten voor funshoppen naar bezettingsgraad van de auto, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Een vijfde van alle funshopritten per auto leggen autobestuurders alleen af. In ruim de helft (55%) van de gevallen reist men met zijn tweeën en in een kwart van de gevallen met drie of meer personen. De bezettingsgraad (de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en het aantal voertuigkilometers) komt uit op 2,0. Dat is relatief hoog.

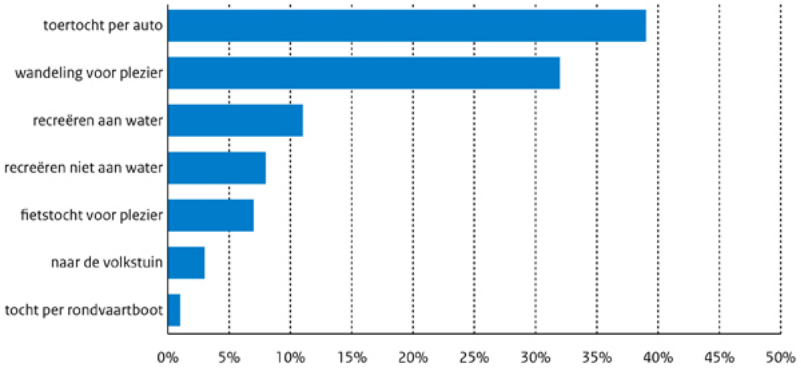
Buitenrecreatie

Buitenrecreatie naar vervoerwijzen en activiteiten



Figuur 3.4.1 Verdeling van het aantal reizigerskilometers voor buitenrecreatie over vervoerwijzen, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

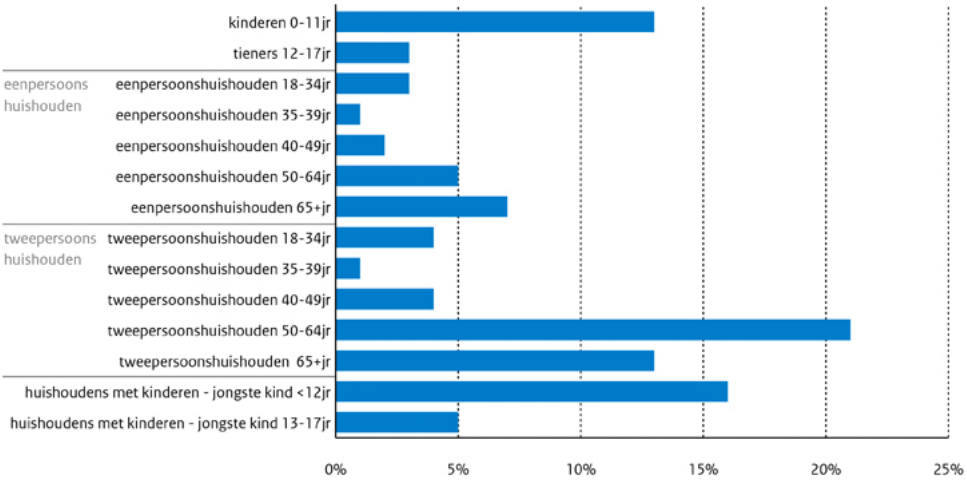
- De buitenrecreatie omvat jaarlijks 860 miljoen dagtochten, waarvoor in totaal 13,5 miljard reizigerskilometers worden afgelegd. Een kwart van de dagtochten en meer dan de helft van de overbrugde reizigerskilometers gaat per auto (respectievelijk 187 miljoen dagtochten, 7,1 miljard autoreizigerskilometers en 3,4 miljard autovoertuigkilometers).



Figuur 3.4.2 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie naar soorten activiteiten, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna twee vijfde van de autoreizigerskilometers betreft toertochten per auto. Ook leggen Nederlanders veel autoreizigerskilometers af om te wandelen voor hun plezier (bijna een derde van het totaal). Recreëren aan het water en in bos, park of heide is gezamenlijk goed voor een vijfde van alle autoreizigerskilometers.

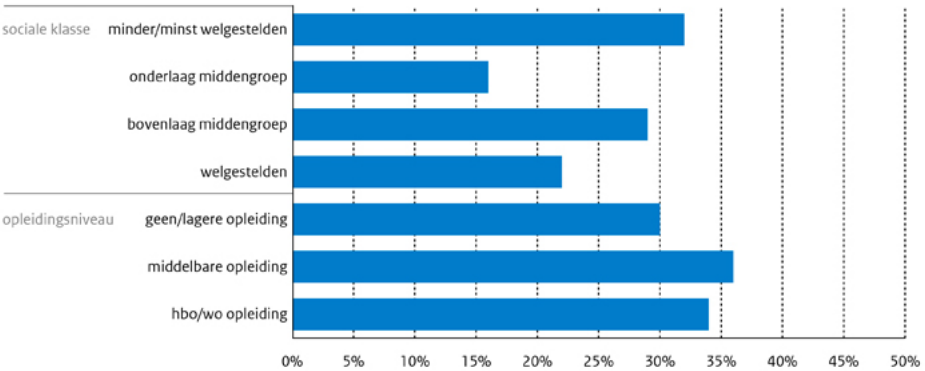
Buitenrecreatie naar leeftijd en huishoudenssamenstelling



Figuur 3.4.3 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie naar leeftijd en huishoudenssamenstelling, 2012/2013.
Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ruim een vijfde van de autoreizigerskilometers die worden afgelegd voor buitenrecreatie, komt voor rekening van een tweepersoonshuishouden in de leeftijd van 50 tot 65 jaar.
- Ook volwassenen met kinderen zijn goed voor ruim een vijfde van de autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie (en hun kinderen zorgen voor een additionele 16%).
- Nog eens ruim een vijfde van de voor buitenrecreatie afgelegde autoreizigerskilometers wordt afgelegd door 65-plussers.

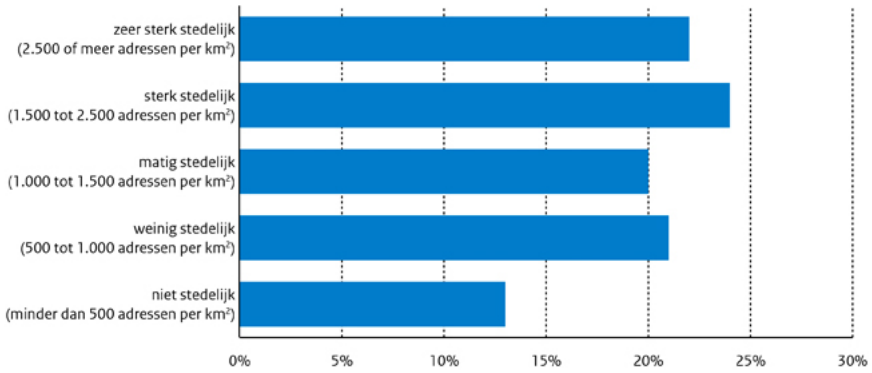
Buitenrecreatie naar sociale klasse en opleidingsniveau



Figuur 3.4.4 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie naar sociale klasse en opleidingsniveau, 2012/2013.
Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna een derde van alle autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie wordt afgelegd door personen uit de minder of minst welgestelde sociale klasse (bijv. kleine middenstanders, lager kantoorpersoneel, geschoolde arbeiders of ongeschoolde werknemers).6 De meest welgestelden (directeuren van grote ondernemingen, hoge ambtenaren en vrije beroepen) zijn goed voor ruim 22% van de afgelegde autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie.
- Een derde van de afgelegde autoreizigerskilometers komt voor rekening van de hogeropgeleiden (met hbo- of wo-diploma). Mensen met een lage of geen opleiding zijn goed voor 30% van de autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie.

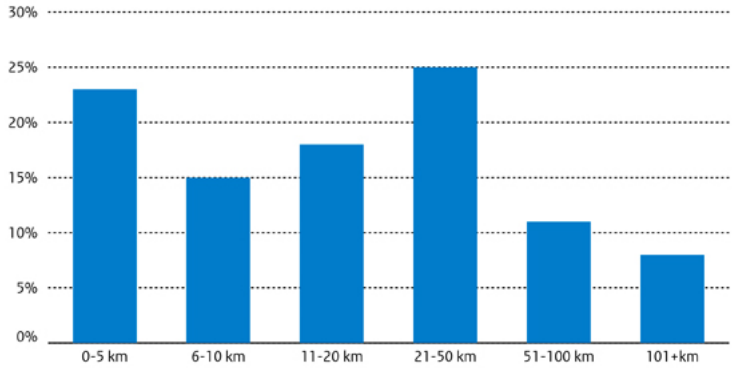
Buitenrecreatie naar stedelijkheid



Figuur 3.4.5 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie naar stedelijkheid van de woonlocatie, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna de helft van alle autoreizigerskilometers voor buitenrecreatie is gerelateerd aan sterk of zeer sterk stedelijke gebieden. Bijna 15% van de autoreizigerskilometers is gerelateerd aan niet-stedelijke gebieden.

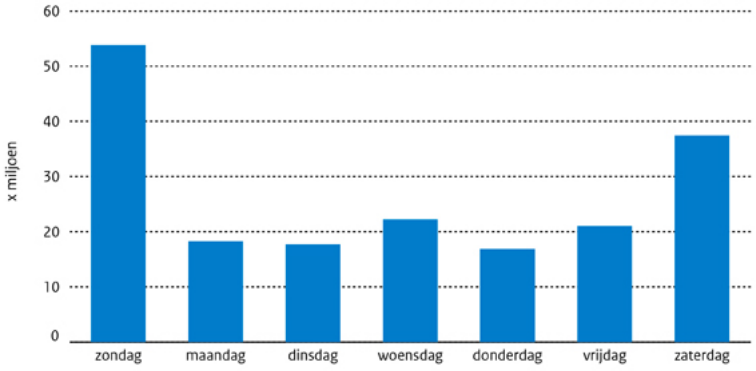
Buitenrecreatie naar afgelegde afstanden



Figuur 3.4.6 Verdeling van de autoritten voor buitenrecreatie naar afstandsklassen, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

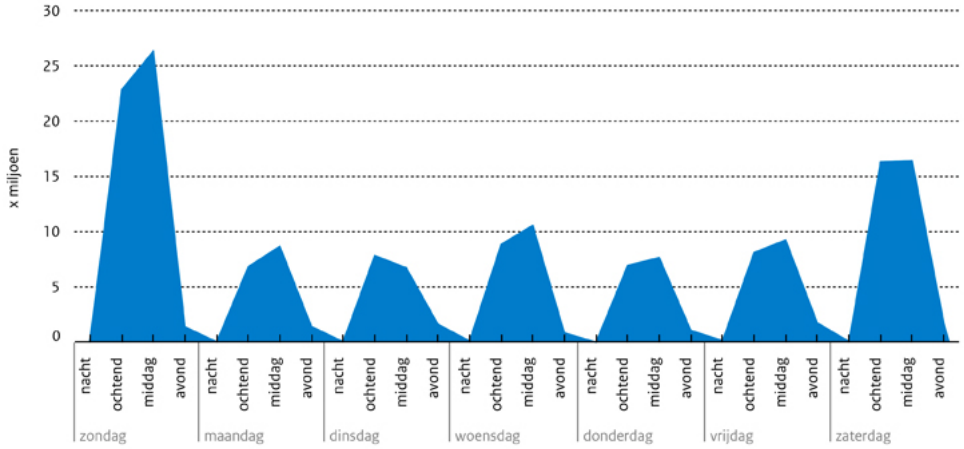
- De gemiddelde afstand van de voor buitenrecreatie afgelegde autoritten bedraagt 19,1 kilometer (enkele reis). Voor toertochten met de auto en de fiets worden grotere afstanden overbrugd, respectievelijk 29 kilometer en 28 kilometer enkele reis.
- Van alle autoritten voor buitenrecreatie heeft een kwart een afstand van maximaal 5 kilometer, ruim een derde reikt niet verder dan 10 kilometer en 55% heeft een maximale afstand van 20 kilometer. Een vijfde van alle autoritten voor buitenrecreatie gaat over een afstand van 50 kilometer of meer.
- Bijna een derde van alle autoritten voor buitenrecreatie heeft een bestemming binnen de grenzen van de gemeente waaruit men vertrekt.

Buitenrecreatie naar dagen van de week



Figuur 3.4.7 Verdeling van de autoritten voor buitenrecreatie naar dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

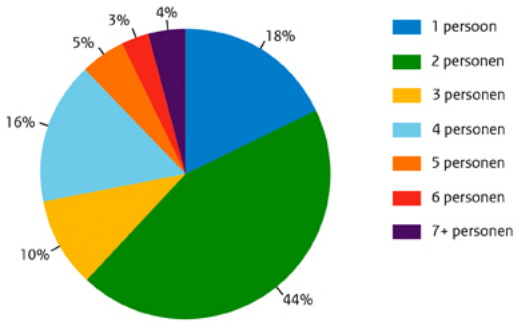
- De helft van alle buitenrecreatieritten met de auto vindt plaats in het weekend. Vooral op zondag zijn Nederlanders frequent onderweg (29% van alle autoritten), evenals op zaterdag (20%). De doordeweekse dagen hebben een aandeel van om en nabij de 10% van de totale mobiliteit voor buitenrecreatie. Vooral op woensdag is men iets vaker onderweg dan op de andere doordeweekse dagen (12%).



Figuur 3.4.8 Verdeling van de autoritten voor buitenrecreatie naar uren en dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Het merendeel van alle autoritten voor buitenrecreatie vindt plaats gedurende de middaguren, met een piek tussen 15.00 en 16.00 uur (zowel doordeweeks als in het weekend). In de avonduren is er een tweede piek, rond 20.00 uur.

Buitenrecreatie met anderen

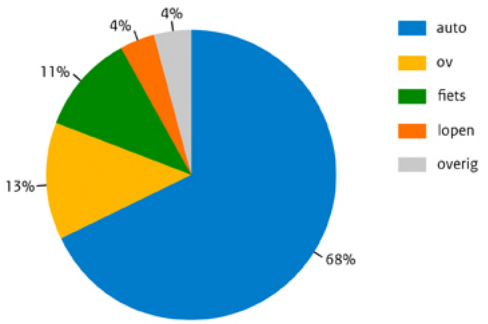


Figuur 3.4.9 Verdeling van de autoritten voor buitenrecreatie naar bezettingsgraad van de auto, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna een vijfde van alle autoritten die voor buitenrecreatie-activiteiten worden afgelegd, leggen Nederlanders alleen af. In 44% van de gevallen reist men met zijn tweeën en in twee vijfde van de gevallen met drie of meer personen. De bezettingsgraad (de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en het aantal voertuigkilometers) komt uit op 2,1. Dit is relatief hoog.

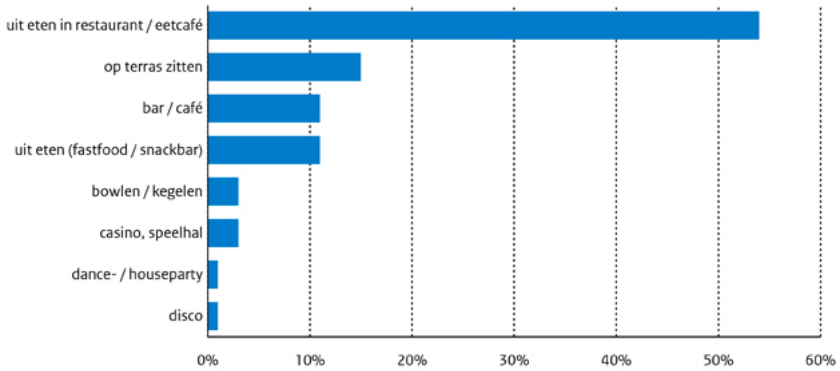
Uitgaan

Uitgaan naar vervoerwijzen en activiteiten



Figuur 3.5.1 Verdeling van het aantal reizigerskilometers voor uitgaan over vervoerwijzen, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

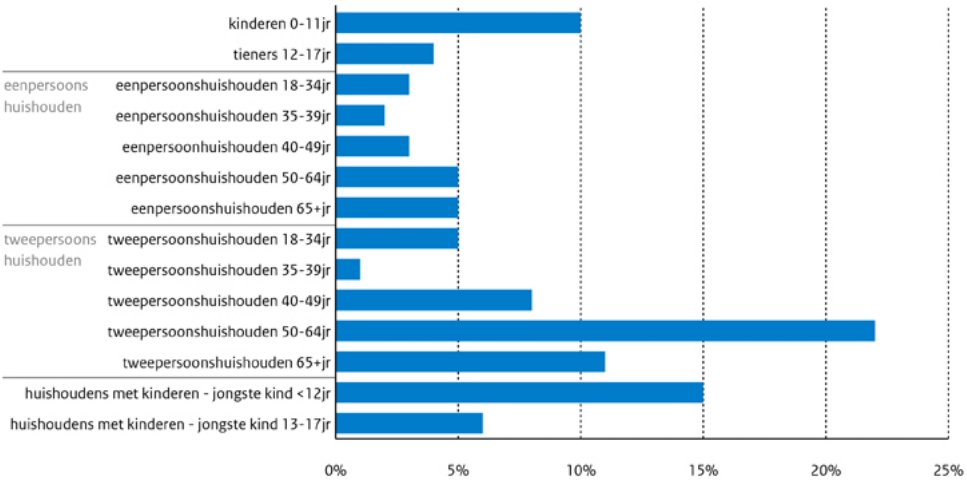
- Voor het sociaal-recreatieve motief 'uitgaan' maken Nederlanders jaarlijks 384 miljoen dagtochten, waarvoor zij in totaal 8,5 miljard kilometers afleggen. Bijna de helft van de dagtochten en twee derde van de overbrugde kilometers gaat per auto (respectievelijk 180 miljoen dagtochten, 5,7 miljard autoreizigerskilometers en 2,1 miljard autovoertuigkilometers).



Figuur 3.5.2 Verdeling van autoreizigerskilometers voor uitgaan naar soorten activiteiten, in 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Meer dan de helft van de autoreizigerskilometers wordt afgelegd om uit eten te gaan in restaurants of eetcafés. Uit eten in snackbars is goed voor een additionele 10% van alle uitgaansgerelateerde autoreizigerskilometers. Het bezoek aan een terras en een bar/café omvat tezamen ruim 25% van de voor uitgaan afgelegde autoreizigerskilometers.

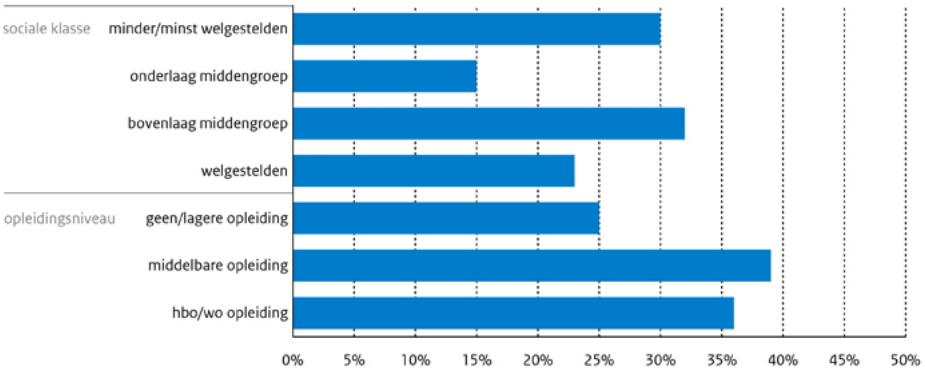
Uitgaan naar leeftijd en huishoudenssamenstelling



Figuur 3.5.3 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor uitgaan naar leeftijd en huishoudenssamenstelling, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ruim een vijfde van alle autoreizigerskilometers die worden afgelegd voor uitgaansactiviteiten, komt voor rekening van een tweepersoonshuishouden in de leeftijd van 50 tot 65 jaar.
- Ook volwassenen met kinderen zijn goed voor ruim een vijfde van alle uitgaansgerelateerde autoreizigerskilometers (en hun kinderen voor een additionele 14%).
- Nog eens een vijfde van de voor uitgaan afgelegde autoreizigerskilometers wordt gemaakt door 18- tot 30-jarigen.

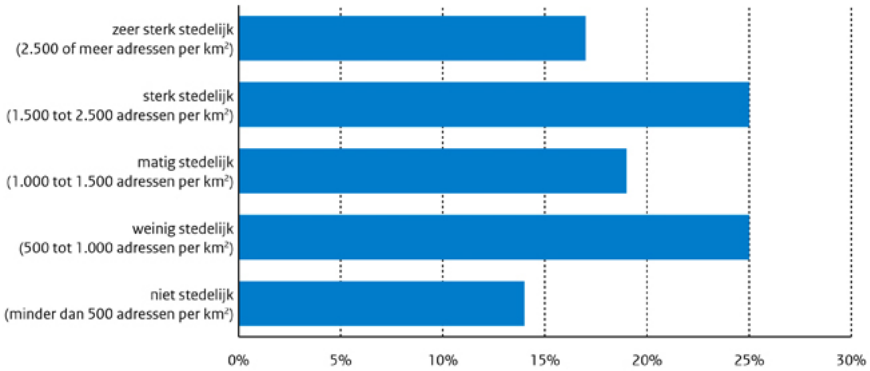
Uitgaan naar sociale klasse en opleidingsniveau



Figuur 3.5.4 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor uitgaan naar sociale klasse en opleidingsniveau, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna een derde van alle autoreizigerskilometers voor uitgaan wordt afgelegd door personen uit de minder of minst welgestelde sociale klasse (bijv. kleine middenstanders, lager kantoorpersoneel, geschoolde arbeiders of ongeschoolde werknemers).8 De meest welgestelden (directeuren van grote ondernemingen, hoge ambtenaren en vrije beroepen) zijn goed voor ruim 23% van de voor uitgaan afgelegde autoreizigerskilometers.
- Ruim een derde van de uitgaansgerelateerde autoreizigerskilometers is voor rekening van de hoger opgeleiden (met een hbo- of wo-diploma). Mensen met een lage of geen opleiding nemen een kwart van de autoreizigerskilometers voor uitgaan voor hun rekening.

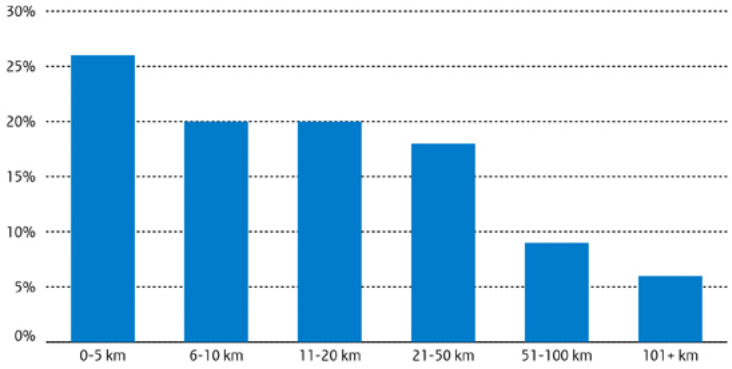
Uitgaan naar stedelijkheid



Figuur 3.5.5 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor uitgaan naar stedelijkheid van de woonlocatie, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

-
- Ruim twee vijfde van alle autoreizigerskilometers die worden afgelegd om uit te gaan, is gerelateerd aan sterk of zeer sterk stedelijke gebieden. Bijna 15% van de autoreizigerskilometers is gerelateerd aan niet-stedelijke gebieden.

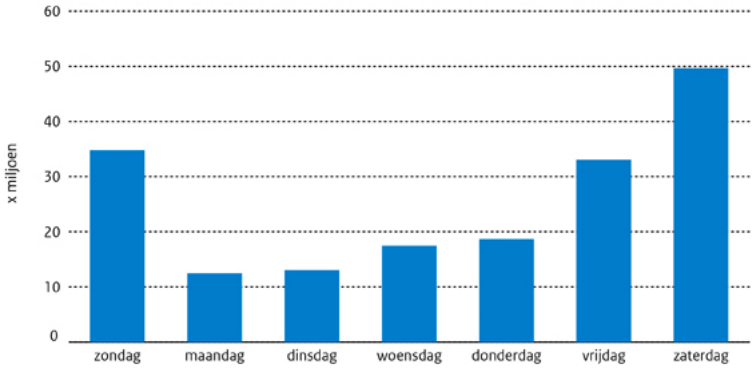
Uitgaan naar afgelegde afstanden



Figuur 3.5.6 Verdeling van autoritten voor uitgaan naar afstandsklassen, in 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- De gemiddelde afstand van autoritten die worden afgelegd met uitgaan als motief, bedraagt 16 kilometer (enkele reis). Voor het bezoek aan casino's, speelhallen en dergelijke leggen Nederlanders aanzienlijk grotere afstanden af: 25 kilometer enkele reis.
- Van alle uitgaansgerelateerde autoritten heeft een kwart een afstand van maximaal 5 kilometer, bijna de helft reikt niet verder dan 10 kilometer en twee derde heeft een maximale afstand van 20 kilometer. 15% van alle autoritten gaat over een afstand van 50 kilometer of meer.
- Een derde van alle autoritten voor uitgaan heeft een bestemming binnen de grenzen van de gemeente waaruit men vertrekt.

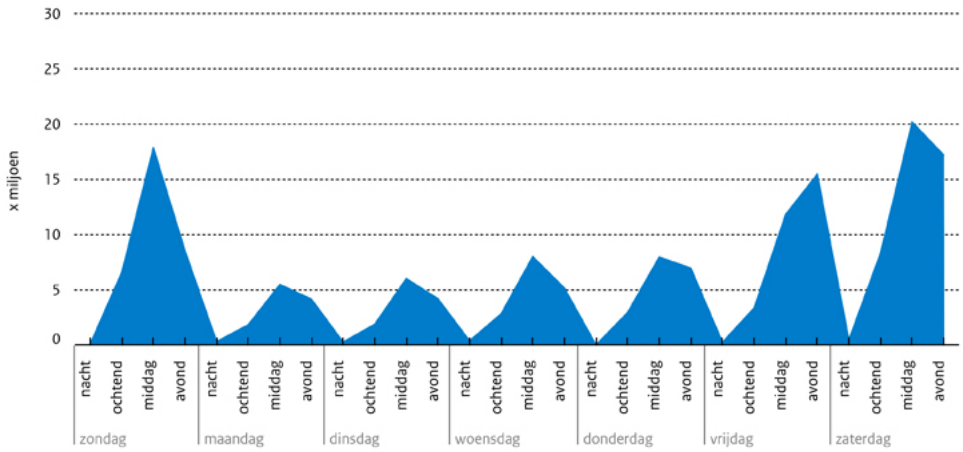
Uitgaan naar dagen van de week



Figuur 3.5.7 Verdeling van de autoritten voor uitgaan naar dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- De helft van alle autoritten voor uitgaan vindt plaats in het weekend. Vooral op zaterdag is men frequent onderweg (28% van alle autoritten) evenals op zaterdag (19%). Van de doordeweekse dagen is het vanaf maandag elke dag iets drukker dan de voorgaande dag. Vooral op vrijdag is men verhoudingsgewijs vaak onderweg (18%).

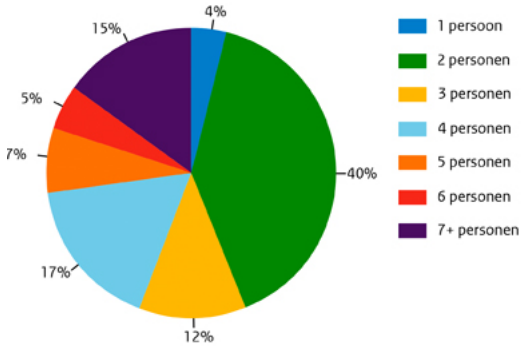
Uitgaan naar uren van de dag



Figuur 3.5.8 Verdeling van de autoritten voor uitgaan naar uren en dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Het merendeel van alle autoritten voor uitgaan vindt plaats in de late middag- en vroeg avonduren (grofweg tussen 15.00 uur en 21.00 uur).

Uitgaan met anderen

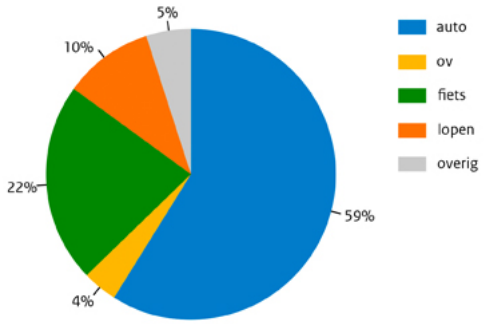


Figuur 3.5.9 Verdeling van de autoritten voor uitgaan naar bezettingsgraad van de auto, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Een minderheid van de uitgaansgerelateerde autoritten wordt alleen afgelegd (4%). In twee vijfde van de gevallen reist men met zijn tweeën en in meer dan de helft van alle gevallen met drie of meer personen (56%).
  De bezettingsgraad (de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en het aantal voertuigkilometers) komt uit op 2,7. Dit is relatief hoog.

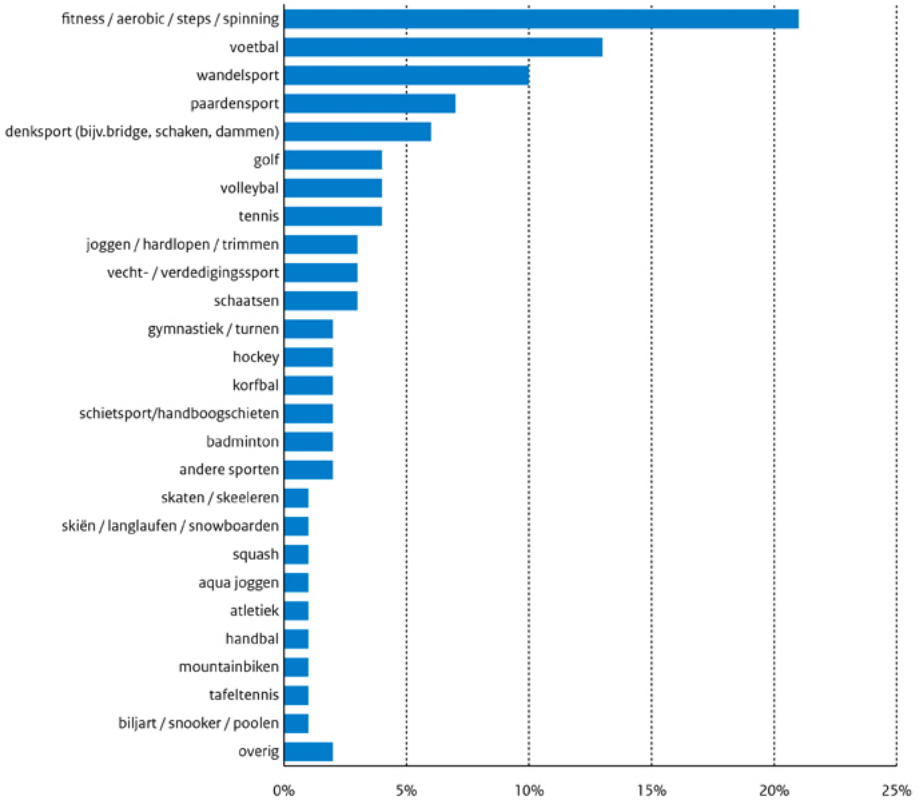
Sporten

Sporten naar vervoerwijzen en activiteiten



Figuur 3.6.1 Verdeling van aantal reizigerskilometers voor sporten over vervoerwijzen, in 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

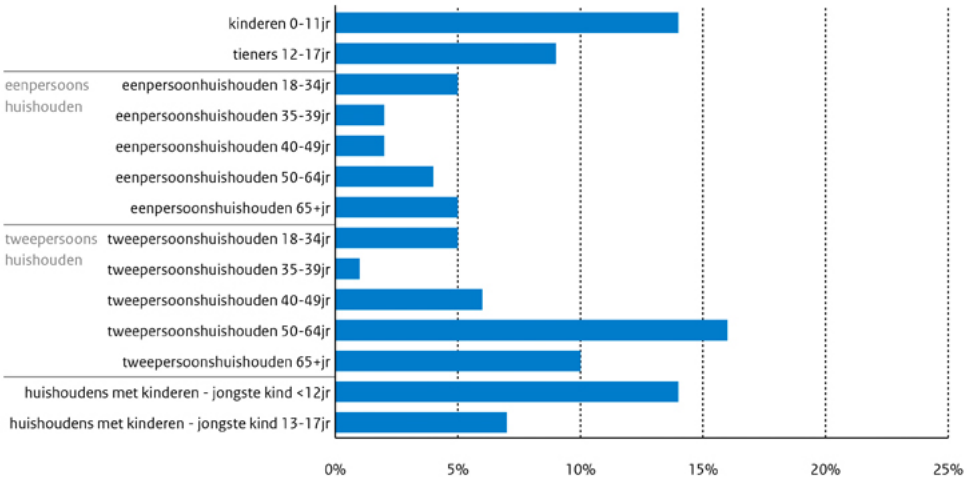
- Om te sporten maken Nederlanders jaarlijks 619 miljoen dagtochten, waarvoor ze in totaal 7,4 miljard kilometers overbruggen. Ruim een derde van de dagtochten en bijna 60% van de overbrugde kilometers leggen ze per auto af (respectievelijk 225 miljoen dagtochten, 4,4 miljard autoreizigerskilometers en 2,3 miljard autovoertuigkilometers).



Figuur 3.6.2 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sporten naar soort activiteiten, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ruim een vijfde van de voor sporten afgelegde autoreizigerskilometers is gerelateerd aan het bezoek aan sportscholen voor fitness, aerobics, steps en dergelijke. Ook om te voetballen overbruggen Nederlanders veel kilometers: in totaal bijna 50 miljoen kilometer per jaar (exclusief de kilometers die worden afgelegd om naar voetbal te kijken als supporter of anderszins). Een tiende van de sportgerelateerde autoreizigerskilometers houdt verband met de wandelsport.

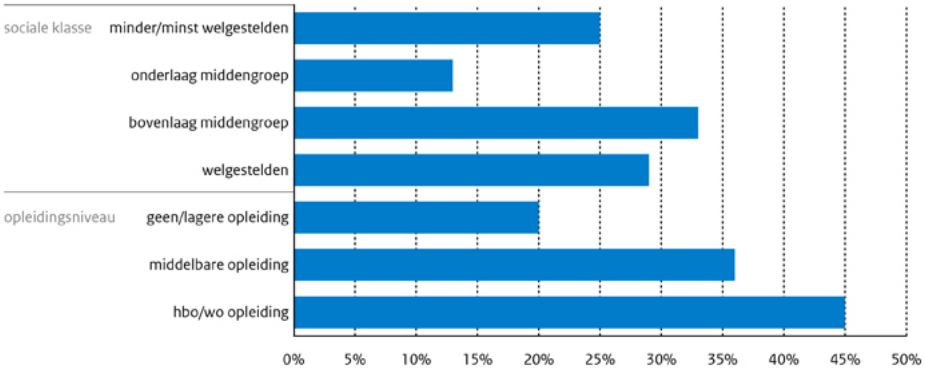
Sporten naar leeftijd en huishoudenssamenstelling



Figuur 3.6.3 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sporten naar leeftijd en huishoudenssamenstelling, 2012/2013.
Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ruim 15% van alle autoreizigerskilometers die worden afgelegd voor sportactiviteiten, komt voor rekening van een tweepersoonshuishouden in de leeftijd van 50 tot 65 jaar.
- Volwassenen met kinderen zijn goed voor ruim een vijfde van alle autoreizigerskilometers voor sporten (en hun kinderen voor een additionele 23%).
- Een kwart van de afgelegde autoreizigerskilometers om te sporten wordt (als passagier) afgelegd door kinderen en tieners in de leeftijd tot 18 jaar.

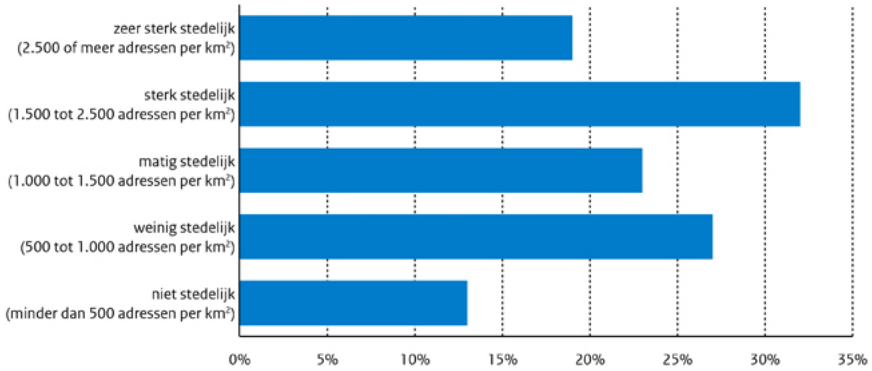
Sporten naar sociale klasse en opleidingsniveau



Figuur 3.6.4 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sporten naar sociale klasse en opleidingsniveau, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Een kwart van alle autoreizigerskilometers voor sportactiviteiten wordt afgelegd door personen uit de minder of minst welgestelde sociale klasse (bijv. kleine middenstanders, lager kantoorpersoneel, geschoolde arbeiders of ongeschoolde werknemers).10 De meest welgestelden (directeuren van grote ondernemingen, hoge ambtenaren en vrije beroepen) zijn goed voor bijna 30% van de voor het sporten afgelegde autoreizigerskilometers.
- 45% van de afgelegde autoreizigerskilometers om te sporten is voor rekening van de hoger opgeleiden (met een hbo- of wo-diploma). Mensen met een lage of geen opleiding nemen een vijfde van de autoreizigerskilometers om te sporten voor hun rekening.

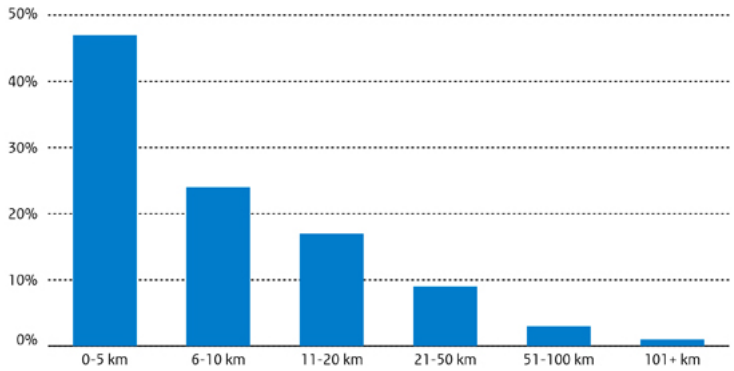
Sporten naar stedelijkheid



Figuur 3.6.5 Verdeling van de autoreizigerskilometers voor sporten naar stedelijkheid van de woonlocatie, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- De helft van alle autoreizigerskilometers die worden afgelegd om te sporten, zijn gerelateerd aan sterk of zeer sterk stedelijke gebieden. Bijna 15% van de autoreizigerskilometers is gerelateerd aan niet-stedelijke gebieden.

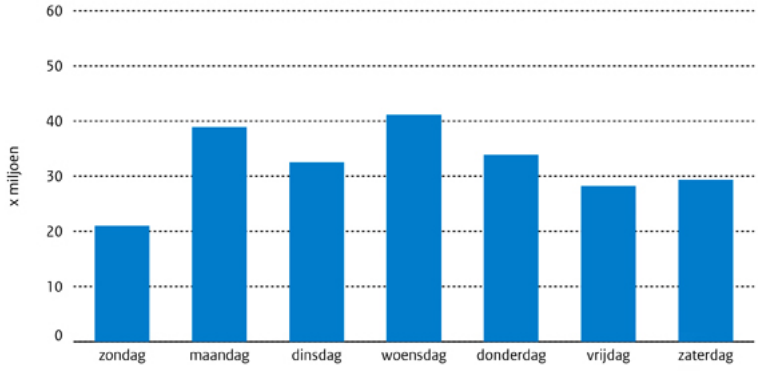
Sporten naar afgelegde afstanden



Figuur 3.6.6 Verdeling van de autoritten voor sporten naar afstandsklassen, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- De gemiddelde afstand van voor sporten afgelegde autoritten bedraagt 9,7 kilometer (enkele reis). Om te kunnen duiken, wielrennen en mountainbiken leggen Nederlanders aanzienlijk grotere afstanden af, respectievelijk 22, 24 en 26 kilometer per enkele reis.
- Van alle autoritten om te sporten gaat bijna de helft over een afstand van maximaal 5 kilometer, bijna drie kwart reikt niet verder dan 10 kilometer en bijna 90% heeft een maximale afstand van 20 kilometer. Slechts 4% van alle voor het sporten afgelegde autoritten omspant een afstand van 50 kilometer of meer.
- De helft van alle autoritten voor sporten heeft een bestemming binnen de grenzen van de gemeente waaruit men vertrekt.

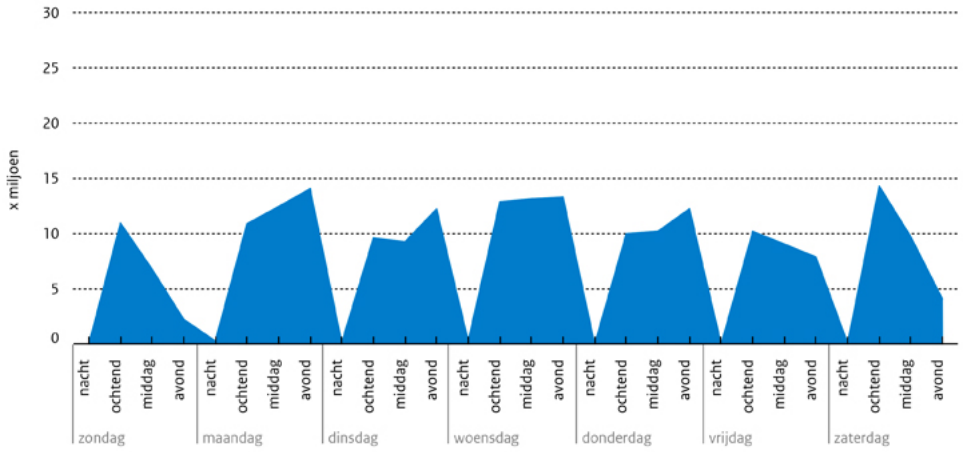
Sporten naar dagen van de week



Figuur 3.6.7 Verdeling van de autoritten voor sporten naar dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Bijna 80% van alle sportgerelateerde autoritten vindt plaats op doordeweekse dagen. Vooral op woensdag en maandag is men vaak voor dit doeleinde onderweg (respectievelijk 18% en 17% van alle autoritten). Zaterdag en zondag hebben tezamen een aandeel van 22% van de totale sportgerelateerde mobiliteit.

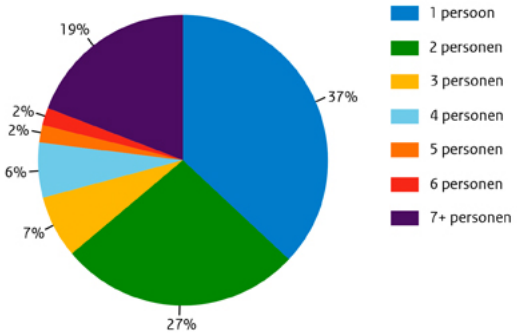
Sporten naar uren van de dag



Figuur 3.6.8 Verdeling van de autoritten voor sporten naar uren en dagen van de week, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Op doordeweekse dagen vindt het merendeel van alle sportgerelateerde autoritten plaats gedurende de avonduren, met een piek tussen 20.00 en 21.00 uur. Ook tijdens de middaguren doordeweeks zijn veel Nederlanders per auto onderweg om te sporten, met een piek tussen 14.00 en 16.00 uur. In het weekend ligt de piek tijdens de ochtenduren.

Sporten met anderen



Figuur 3.6.9 Verdeling van de autoritten voor sporten naar bezettingsgraad van de auto, 2012/2013. Bron: NBTC (CVTO '12-'13)

- Ruim een derde van alle autoritten om te sporten leggen Nederlandse automobilisten alleen af. In een kwart van de gevallen reist men met zijn tweeën en in een derde van de gevallen met drie of meer personen. Bij opvallend veel autoritten gaat het om groepen van zeven personen of meer (bijna een vijfde van alle autoritten om te sporten).
- De bezettingsgraad (de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers en het aantal voertuigkilometers) komt uit op 1,9. Dit is relatief hoog.

Aangrijpingspunten voor beleid

- Verschillende beleidsopties
- Beleidsopties totale automobiliteit
- Beleidsopties sociaal-recreatieve automobiliteit
- Beleidsopties en doelgroepen binnen de sociaal-recreatieve automobiliteit

Verschillende beleidsopties

In deze rapportage wil het KiM enkele beleidsopties presenteren die de sociaal-recreatieve mobiliteit kunnen verduurzamen. Daarbij leggen we – in navolging van eerdere rapporten over de verduurzaming van de automobiliteit (KiM, 2011, 2013; Schroten et al., 2014) – de nadruk op het aantal voertuigkilometers, en niet – zoals bij de analyse – op het aantal personenkilometers. Veel reductiepotenties kunnen immers worden gerealiseerd met technieken die zijn gekoppeld aan voertuigen en niet aan personen.

De beleidsopties voor verduurzaming (lees: vermindering van de CO_2-emissie) van de automobiliteit die we hier presenteren, hebben betrekking op de belangrijkste vormen van sociaal-recreatieve mobiliteit met de auto en de grootste doelgroepen die daarvoor verantwoordelijk zijn (zie tabel met belangrijkste bevindingen – pagina 0).
De beleidsopties kunnen worden verdeeld in twee categorieën. In de eerste plaats de opties die bij een gelijkblijvend aantal afgelegde autokilometers leiden tot een lagere CO_2-uitstoot. In de tweede plaats de beleidsopties die tot een lagere CO_2-uitstoot leiden doordat ze het aantal autokilometers terugbrengen.

In de hierna volgende tabbladen gaan we achtereenvolgens in op:
- de beleidsopties die voor *alle automobilisten gelden* (Zie 'Beleidsopties totale automobiliteit', pagina 47)
- de beleidsopties die specifiek zijn voor *sociaal-recreatieve mobiliteit* (Zie 'Beleidsopties sociaal-recreatieve automobiliteit', pagina 49)
- de beleidsopties die binnen de sociaal recreatieve mobiliteit specifiek zijn voor *de twee belangrijkste doelgroepen* (Zie 'Beleidsopties doelgroepen sociaal-recreatieve automobiliteit', pagina 52)

Beleidsopties totale automobiliteit

Er is inmiddels veel onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om te komen tot een CO_2-emissiereductie voor de personenauto's in het algemeen (zie voor een overzicht: KiM, 2011, 2013; Schroten et al., 2014). Veel van deze opties zijn al bekend en worden in meer of mindere mate in de praktijk toegepast. We geven deze algemene maatregelen hier niet alleen voor de volledigheid weer, maar doen dat vooral om aan te geven tot welke CO_2-reductiepercentages ze kunnen leiden en daar vervolgens hun potentie in het kader van de sociaal-recreatieve mobiliteit tegen af te zetten.

Beleidsopties die de CO_2-uitstoot verminderen bij een *gelijk blijvend aantal autovoertuigkilometers in het algemeen* (Schroten et al., 2014), zijn:
- beleidsopties die leiden tot een zuiniger rijstijl: informatiecampagnes (die aangeven hoeveel je bespaart in euro's) en subsidies voor brandstofbesparende in-car-apparatuur;
- beleidsopties die zijn gericht op het regelmatig controleren van de bandenspanning: informatiecampagnes (die ook aangeven hoeveel euro's je kunt besparen);
- beleidsopties die parkeervergunningen afgeven op basis van hoe schoon en zuinig een auto is: hogere parkeertarieven voor minder schone en zuinige auto's. Deze opties stimuleren de aanschaf van schonere en zuiniger auto's;
- beleidsopties die de verkeersdoorstroming verhogen: een betere verkeerslichtenregeling;
- beleidsopties die aan de hand van financiële prikkels leiden tot zuiniger rijden: bijvoorbeeld door de hoogte van de motorrijtuigenbelasting (bpm) te koppelen aan de hoogte van de opgegeven CO_2-emissie van een bepaald autotype.

Beleidsopties die de CO_2-uitstoot verminderen *doordat ze zijn gericht op de afname van het aantal autovoertuigkilometers in het algemeen*, zijn bijvoorbeeld:
- beleidsopties die leiden tot een *modal shift* naar duurzamer vervoermiddelen zoals ov en (elektrische) fiets: prijsprikkels om het ov-gebruik te stimuleren, de aanleg van OV-infrastructuur, betere ov-reisinformatie, subsidies voor de aanschaf van een (elektrische) fiets, of het stimuleren van de bouw van attractieparken en dergelijke nabij ov-voorzieningen;
- beleidsopties die leiden tot een efficiënter gebruik van de auto door (meer) autodelen, de verhoging van de bezettingsgraad in de auto: informatiecampagnes, belastingvoordelen;
- beleidsopties die ingrijpen op het brandstofgebruik, bijvoorbeeld door het instellen van een brandstofheffing.

De vraag is vervolgens hoe groot het reductiepotentieel is van maatregelen die gelden voor de personenautomobiliteit in het algemeen en wat dit oplevert voor een verduurzaming van de sociaal-recreatieve mobiliteit.

In KiM (2011) is het CO_2-reductiepotentieel onderzocht van personenauto's in 2050. Het ging hier om het reductiepotentieel in het algemeen, dus niet specifiek voor een bepaalde vorm van automobiliteit of voor bepaalde doelgroepen. Deze reductiepotentiëlen zijn berekend aan de hand van dezelfde formule die in deze publicatie is gebruikt (zie Inleiding, pagina 4). Een van de conclusies was dat het gebruik van alternatieve brandstoffen (biobrandstoffen, elektrisch rijden of rijden op waterstof; de factor CO_2/MJ uit de formule) de grootste reductiepotentie heeft, namelijk tot mogelijk 80%. Zuiniger rijden heeft eveneens een groot potentieel om de CO_2-emissie terug te dringen (30% bij de huidige automotoren en ongeveer 50% bij elektrische aandrijving; de factor MJ/km). Tot slot liggen er mogelijkheden bij de vermindering van het aantal autovoertuigkilometers (10-20%; de factor km). Verondersteld mag worden dat deze reductiepotentiëlen ook gelden voor de sociaal-recreatieve mobiliteit.

Schroten et al. (2014) hebben berekend wat het CO_2-reductiepotentieel (op basis van cijfers uit de Nationale Energie Verkenning) voor de totale personenautomobiliteit is van achttien gedragsmaatregelen; hierbij is geen onderscheid gemaakt naar specifieke doelgroepen. De auteurs menen dat de achttien maatregelen moeten kunnen leiden tot een CO_2-reductie in 2020 van 1,5 Mton, ofwel 26% van de totale CO_2-reductie die de verkeerssector volgens de afspraken uit het SER-akkoord moet realiseren. De sociaal-recreatieve mobiliteit is ongeveer 50% van de totale automobiliteit en kan dus voor ongeveer 13% bijdragen aan de SER-doelen.

Van deze achttien maatregelen zijn er vijf die twee derde van het reductiepotentieel van 26% kunnen realiseren *, namelijk:

- de aanschaf van zuiniger banden;
- een *modal shift* naar de elektrische fiets;
- eco-routing (juiste navigatiesystemen en dergelijke);
- het Nieuwe Rijden;
- de juiste bandenspanning.

Dit zijn algemene maatregelen die ook, maar niet specifiek, zijn gericht op de sociaal-recreatieve mobiliteit.

De CO_2-reductiepotentie kan dus voor een belangrijk deel worden gerealiseerd met beleidsopties die gelden voor de automobiliteit in het algemeen en dus ook voor de sociaal-recreatieve mobiliteit.

* Niet-gedragsmaatregelen die ook bijdragen aan de CO_2-reductie zijn bijvoorbeeld het rijden in auto's met zuiniger motoren, het gebruik van alternatieve brandstoffen enzovoort.

Beleidsopties sociaal-recreatieve automobiliteit

Overwegingen

De vraag is in welke mate beleidsopties *die specifiek zijn gericht op de sociaal-recreatieve mobiliteit* (al dan niet uitgesplitst naar specifieke doelgroepen) en die worden ingevoerd bovenop de maatregelen voor de automobiliteit in het algemeen, nog (substantieel) kunnen bijdragen aan de CO_2-reductie. Alvorens in te gaan op de beleidsopties die hieraan een bijdrage kunnen leveren, nemen we hier een aantal overwegingen in beschouwing.

- Mobiliteitsbeleid
  - *Verantwoordelijkheden van diverse overheden.* Bij de beleidsopties die tot doel hebben de automobiliteit in het algemeen (waaronder de sociaal-recreatieve mobiliteit) te verduurzamen, heeft ook de Rijksoverheid een rol. Deze heeft namelijk niet alleen de verplichting zich te houden aan internationaal gemaakte afspraken over de verduurzaming van de mobiliteit, maar moet ook de eigen nationale ambities realiseren. Veel beleidsopties voor de verduurzaming van de sociaal-recreatieve mobiliteit liggen echter op het niveau van de decentrale overheden. Denk aan opties die te maken hebben met de ruimtelijke ordening, de vaststelling van openingstijden en dergelijke. Hierbij geldt bovendien dat in het geval dat commerciële partijen hierbij betrokken zijn, zoals bij funshoppen, verduurzaming van de verplaatsing niet mag leiden tot minder klanten en dus tot verlies voor ondernemers.
  - *Gewoontegedrag* (zoals automatisch de auto nemen) maakt een groot deel uit van het totale gedrag. Gewoontegedrag is slecht te doorbreken, zeker op de korte termijn (KiM, 2014). Een manier om duurzamer auto te rijden en dit als gewoontegedrag aan te leren zou zijn om bij de rijopleidingen meer aandacht te besteden aan zaken als 'Het Nieuwe Rijden' (HNR). Probleem hierbij is evenwel dat rijinstructeurs het HNR niet de hoogste prioriteit geven.
  - *Wijziging levenssituatie.* Aangrijpingspunten voor mogelijke beleidsopties zijn grote veranderingen in iemands leven: een andere baan, verhuizen, studeren, kinderen krijgen enzovoort (KiM, 2014). Dit geldt voor de automobiliteit in het algemeen, dus ook voor sociaal-recreatieve automobiliteit. Op deze veranderingen zelf heeft de Rijksoverheid geen invloed, maar ze bieden haar wel kansen. Zo gaan verhuizen en verandering van werkgever gepaard met administratieve wijzigingen bij de overheid. Met name de gemeentelijke overheid zou kunnen informeren of deze wijzigingen ook gevolgen hebben voor de wijze van verplaatsen en vervolgens suggesties kunnen doen om deze verplaatsing duurzaam uit te voeren.

- Verkeersbeleid:
  - *Bezettingsgraad:* de bezettingsgraad per gereden kilometer in de auto voor sociaal-recreatieve mobiliteit is relatief hoog (1,82) ten opzichte van die voor de totale mobiliteit (1,43). Een nog hogere bezettingsgraad zal relatief minder opleveren.
  - *Modal shift:* Schroten et al. (2014) ziet een grootschalige overstap van de auto naar het OV als een mogelijkheid om te komen tot CO_2-reductie, maar denken dat deze modal shift niet kosteneffectief is. Dit komt gedeeltelijk door de (hoge) niet-monetaire maatschappelijke kosten omdat mensen minder keuzevrijheid hebben in hun vervoerwijze (de overheid stimuleert OV en ontmoedigt het autorijden) en gedeeltelijk door de hoge investeringen voor de OV-infrastructuur die nodig zijn in het geval deze ontbreekt en moet worden aangelegd. Een Engelse studie wijst uit dat het grote gemak, het comfort en de lage kosten van de auto ten opzichte van andere modaliteiten bezoekers van National-Trust-locaties doen besluiten om de auto te nemen (Robbins et al., 2011).
  - *Bezoek familie en vrienden.* De belangrijkste categorie van sociaal-recreatieve mobiliteit is het bezoeken van familie en vrienden. Omdat deze niet (frequent) verhuizen en de overheid ook geen invloed daarop heeft, vallen de opties voor deze groep vooral in de categorie 'gelijkblijvende kilometers' (en daarmee in het schoner en zuiniger rijden) en minder in de categorie 'reductie aantal kilometers'.
  - *Must- versus lustkilometers.* Vaak wordt aangenomen dat de sociaal-recreatieve mobiliteit alleen bestaat uit de zogenoemde 'lustkilometers'. Dit betekent dat er alternatieven in tijd en plaats zijn om te reizen. Een deel van de sociaal-recreatieve mobiliteit bestaat echter uit 'mustkilometers', met andere woorden: mobiliteit met een veel meer verplichtend karakter en daardoor met veel minder reisalternatieven. De 'mustkilometers' zijn moeilijker te vermijden dan de 'lustkilometers'. In het verlengde van het onderscheid tussen lust- en mustkilometers wordt ook wel onderscheid gemaakt naar reguliere en incidentele vrijetijdsactiviteiten (Harms, 2006). Reguliere activiteiten zijn

die activiteiten die met enige regelmaat plaatsvinden, op vaste plaatsen en vaste tijdstippen (bijvoorbeeld kerk- en bibliotheekbezoek). De incidentele vrijetijdsactiviteiten zijn activiteiten die eenmalig of niet vaak worden ondernomen, zoals de dagtochten. Hiervoor worden over het algemeen grotere afstanden afgelegd dan bij reguliere activiteiten. Van de vijf vormen van sociaal-recreatieve mobiliteit zouden de categorieën 'sociale contacten' en 'sporten' horen tot de 'mustkilometers' en een meer regulier karakter hebben, terwijl de categorieën 'uitgaan', 'buitenrecreatie' en 'winkelen voor plezier' eerder behoren tot de 'lustkilometers', waarbij de reiskilometers incidenteler worden afgelegd.
  - *Keuze voor de auto.* Volgens Jeekel (2011) is de keuze voor de auto gekoppeld aan de af te leggen afstand (voor afstanden vanaf 7,5 km wordt vaker de auto gebruikt) en de hoeveelheid mee te nemen bagage (hoe meer bagage, des te groter de kans dat de auto wordt gebruikt). Dit is bijvoorbeeld van toepassing bij het bezoek aan doe-het-zelf-zaken en meubelboulevards en bij het sporten (het meenemen van de sportspullen). Ook het tijdstip van de dag is bepalend voor het gebruik van de auto: voor activiteiten in de avond pakken mensen eerder de auto.

- Prijsbeleid:
  - *Prijsgevoeligheid:* een eerdere KiM-studie naar het vrijetijdsverkeer (KiM, 2008) verwijst naar de effecten van prijsbeleid; deze zijn berekend in het kader van het 'Anders betalen voor Mobiliteit'. Uit deze berekeningen blijkt dat de categorie 'overig verkeer' (waaronder het sociaal-recreatieve verkeer valt) gevoeliger is voor heffingen en toeslagen dan het zakelijk, het vracht- en het woon-werkverkeer.

Beleidsopties sociaal-recreatieve automobiliteit

Mede op basis van bovenstaande is het mogelijk enkele beleidsopties te formuleren die kunnen bijdragen aan de verduurzaming van de sociaal-recreatieve automobiliteit. Deze opties zijn onderverdeeld in mobiliteitsbeleid, verkeersbeleid en prijsbeleid, waaraan het beleidsveld van de ruimtelijke ordening is toegevoegd. Voor elke optie is kwalitatief ingeschat hoe groot de potentie tot CO_2-reductie waarschijnlijk is.

- Mobiliteitsbeleid *Het beschikbaar stellen van reisinformatie:*
  - Persoonlijke informatie naar aanleiding van grote veranderingen in iemands leven (verhuizen, andere baan) of collectieve informatie in het geval van een nieuwe wijk (kortingskaarten voor het OV bijvoorbeeld). De overstap naar een meer duurzame wijze van verplaatsen naar aanleiding van een grote verandering in de levenssituatie heeft een hoge potentie tot CO_2-reductie (zie ook Sloman et al., 2010).
  - Informatie op maat bieden. Door op een ander tijdstip weg te gaan (indien mogelijk) of een ander vervoermiddel te kiezen kan iemand bijvoorbeeld voorkomen dat hij in de file komt te staan. Minder filevorming betekent minder brandstofverbruik en dus minder CO_2-emissie. De potentie van deze optie is waarschijnlijk niet zo hoog.
  - De eigenaren van evenementen of locaties die veel bezoekers trekken, stimuleren om hun klanten de mogelijkheid te bieden voor een duurzamer manier van reizen, bijvoorbeeld door treinen en bussen in te zetten of een aparte busbaan te creëren (KpVV 2006). De potentie van deze optie kan substantieel zijn.

- Ruimtelijkeordeningsbeleid
  - Door activiteiten op een locatie te concentreren neemt het aantal mogelijke bezoekers van die locatie toe en wordt een vorm van openbaar vervoer meer rendabel (eventueel vanaf een parkeerplaats/transferium buiten de stad). Het gaat hierbij vooral om ruimtelijkeordeningsbeleid voor de lange termijn. De andere kant van deze maatregel is dat deze een grotere autoafhankelijkheid tot gevolg kan hebben. Bijvoorbeeld wanneer winkels die goederen verkopen waarvan het transport zonder auto bijna niet mogelijk is, naar de periferie van de stad verhuizen. Denk aan meubelboulevards, tuincentra, doe-het-zelf-zaken (Jeekel, 2011). Overigens hebben de lagere overheden na de decentralisatie van het ruimtelijk beleid het vóór de decentralisatie geldende behoudende beleid voortgezet. Hierdoor zijn tuincentra, meubelzaken en dergelijke wel naar de periferie van de stad verplaatst, maar zijn er geen grote *shopping malls* ontstaan, zoals in de ons omringende landen (Evers, 2011).

- Verkeersbeleid
  - Verruiming van de openingstijden kan pieken in het autoverkeer afvlakken. Deze maatregel biedt de mogelijkheid het bezoek aan de winkels meer te spreiden, met het al eerder genoemde voordeel van een kleinere kans op filevorming en de daarmee gepaard gaande geringere emissie. De maatregel heeft waarschijnlijk een geringe potentie als het gaat om de CO_2-reductie.
  - Mogelijk is de bezettingsgraad te verhogen door het autodelen uit te breiden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door meer dan nu het geval is het autodelen voor vrijetijdsdoeleinden te stimuleren. De samenwerking tussen NS en Greenwheels richt zich tot op heden bijvoorbeeld geheel op de zakelijke markt. Door deze samenwerking uit te breiden voor particulieren en sociaal-recreatieve motieven wordt de combinatie van reizen per trein en autodelen bevorderd. Op het totaal van de sociaal-recreatieve mobiliteit is de potentie hiervan naar verwachting beperkt.

- Prijsbeleid:
  - De sociaal-recreatieve mobiliteit is gevoelig voor prijsbeleid, zoals heffingen en toeslagen. (Parkeer)tarief-differentiatie, op basis van tijd of het gebruik van elektrische auto's, zou het gebruik van de auto kunnen ontmoedigen en het gebruik van meer duurzame vervoerwijzen kunnen stimuleren. Deze maatregel heeft een grote potentie.
  - Korting op ov-kaartjes (zoals de kaartjes die met enige regelmaat door de winkelketen Kruidvat worden verkocht) of het aanbieden van combikaartjes bij attractieparken, evenementen en dergelijke. De potentie van deze maatregel is waarschijnlijk gering, omdat de kans bestaat dat de extra OV-stoelen in gebruik worden genomen door mensen die anders niet zouden hebben gereisd en niet alleen door reizigers die overstappen van de auto naar het ov.
  - Spreiding van bezoekers aan grote bioscoop- en sportcomplexen, attractieparken, evenementen. Dit kan door korting te bieden op bioscoopkaartjes of een gratis versnapering en dergelijke (KiM, 2008). Door de spreiding in de tijd is de kans op filevorming kleiner en daardoor de CO_2-emissie lager. De potentie van deze optie is naar alle waarschijnlijkheid gering.

Beleidsopties en doelgroepen binnen de sociaal-recreatieve automobiliteit

Idealiter zouden (unieke) beleidsopties moeten worden gevonden voor elk van de tien mogelijke categorieën beleidsopties, te weten de vijf vormen van sociaal-recreatieve mobiliteit in combinatie met de twee belangrijkste doelgroepen van elke vorm. Toch is geen 'top 3' samen te stellen voor de combinatie van een bepaalde vorm van sociaal-recreatieve mobiliteit en een bepaalde doelgroep, zoals blijkt uit de matrix die onze bevindingen samenvat (zie Belangrijkste bevindingen, pagina 7). Hiervoor ontbreken te veel gegevens (bijvoorbeeld de combinatie 'bezoek aan familie en vrienden' en 'huishoudens met kinderen' en 'hoog opleidingsniveau'). Daarom gaan we hier, bij wijze van alternatief, alleen uit van de indelingen volgens leeftijd en huishoudenssamenstelling, en sociale klasse en opleidingsniveau.

Het zijn vooral drie doelgroepen die de vijf motieven van sociaal-recreatieve mobiliteit uitvoeren (zie Belangrijkste bevindingen, pagina 7):

- Op basis van de indeling op grond van leeftijd en gezinssamenstelling zijn de twee belangrijkste doelgroepen de huishoudens met kinderen (alle vijf motieven) en de tweepersoonhuishoudens zonder kinderen in de leeftijd van 50 tot 65 jaar (vier van de vijf motieven).
- Op basis van indeling naar sociale klasse en opleidingsniveau bestaat de belangrijkste doelgroep uit mensen met een hoog opleidingsniveau (drie van de vijf motieven, al is deze uitkomst minder eenduidig dan de uitkomst op grond van de indeling naar leeftijd en gezinssamenstelling).

De vraag is nu welke beleidsopties specifiek deze drie doelgroepen tot een duurzamer verplaatsing kunnen motiveren.

Voor huishoudens met kinderen lijkt het gebruik van de auto flexibeler, praktischer (bagage meenemen), sneller, goedkoper en veiliger dan het reizen met het openbaar vervoer (Jeekel, 2011). Dat de auto veel goedkoper is, leert het volgende rekensommetje: uitgaande van een gezin met twee kinderen (dus in totaal vier personen) en de variabele autokosten van gemiddeld 0,19 euro per kilometer (als gemiddelde van diverse autoklassen, website Nibud), kost een autorit van 100 kilometer 19 euro. Als deze vier personen een treinreis maken van 100 kilometer, kost dat vier keer zestien euro (zonder korting, tweede klas, website NS). In totaal is dat dus 64 euro. Ook als er bij de berekening wordt uitgegaan van een abonnement en extra korting voor de kinderen, komen de kosten voor de trein hoger uit (nog afgezien van eventueel voor- en natransport) dan voor de auto. Dit betekent dat deze doelgroep niet snel zal kiezen voor een andere modaliteit dan de auto. Hierdoor zit de potentie voor een meer duurzame verplaatsing niet zozeer in de opties die leiden tot een reductie van het aantal autovoertuigkilometers door gebruik te maken van een andere modaliteit, maar vooral in de beleidsopties die leiden tot zuiniger rijden.

Ook de doelgroep van de tweepersoonshuishoudens in de leeftijdscategorie 50 tot 65 jaar zonder kinderen is waarschijnlijk moeilijk te bewegen tot een alternatief voor de auto. Zowel het bezit van een rijbewijs (bijna 90%) als het autobezit (bijna 60% in 2013, CBS) is hoog onder deze groep. Daarnaast is de arbeidsparticipatie van deze doelgroep de afgelopen jaren gestegen tot 65% in 2012 (CBS, 2013). Deze toegenomen arbeidsparticipatie betekent dat de leden van deze doelgroep weliswaar beschikken over minder vrije tijd , maar wel over een voldoende hoog inkomen om zich een auto te kunnen permitteren.

Het gebruik van de e-fiets neemt in leeftijdscategorie 50 tot 65 jaar (Mobibe, 2014) toe, zowel voor het woon-werkverkeer als voor vrije tijd en winkelen. Toch is niet duidelijk of hierbij ook sprake is van extra afgelegde kilometers of dat de extra e-fiets-kilometers het gevolg zijn van de overstap van de auto naar de elektrische fiets. De overstap van de auto naar de e-fiets heeft wel veel potentie voor de CO_2-reductie.

Mensen met een hoog opleidingsniveau zullen een baan hebben die daarmee overeenkomt. Dat betekent dat hun inkomen meestal hoog genoeg is om zich (het gemak van) een auto te kunnen permitteren. Dit impliceert dat deze doelgroep minder geneigd zal zijn om over te stappen naar een andere modaliteit. Over het algemeen beschikken mensen die meer te besteden hebben, over minder vrije tijd dan mensen die minder te besteden hebben. Met minder vrije tijd bestaat er een hogere tijdsdruk, en de auto, als meest flexibel vervoersmiddel, past daarbij het beste. Aan de andere kant zou de culturele oriëntatie van deze doelgroep tot gevolg kunnen hebben dat zij bewust kiezen voor een

duurzamere vervoersmodaliteit dan de auto. Wat het saldo van beide mogelijkheden is, is moeilijk in te schatten maar zou wel een aangrijpingspunt voor het beleid kunnen zijn.

Samenvattend
De grootste potentie voor verduurzaming van de sociaal-recreatieve mobiliteit verschilt per doelgroep. Voor de gezinnen met kinderen zit die potentie in het zuiniger rijden, voor de doelgroep tweepersoonshuishoudens zonder kinderen in de leeftijd van 50 tot 65 jaar in het zuiniger rijden en de overstap naar de e-fiets. Voor de doelgroep hoogopgeleide gezinnen met kinderen biedt de andere cultuuroriëntatie wellicht aanknopingspunten: het zich duurzamer willen verplaatsen door gebruik te maken van de e-fiets of het openbaar vervoer.

Literatuur

CBS (2013). *Sociaal economische trends 2013. Stijgende arbeidsparticipatie en minder uittreding bij Ouderen.* Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Evers, D. (2011). *Detailhandel en beleid: een continue wisselwerking.* Den Haag: Planbureau voor de Leefomgeving.

Götz, K., Loose, W., Schnied, M. & Schubert, S. (2002). *Mobility Styles in Leisure Time.* Frankfurt: Institute for Social Ecological Research.

Harms, L. (2006). *Op weg in vrije tijd: context, kenmerken en dynamiek van sociaal-recreatieve mobiliteit.* Den Haag: Sociaal Cultureel Planbureau.

Jeekel, H. (2011). *De autoafhankelijke samenleving.* Delft: Jeekel.

Jorritsma, P. & Korteweg, J.A. (2008). *Vrijetijdsverkeer in perspectief.* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KiM (2011). *Naar duurzaam wegverkeer in 2050.* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KiM (2013). *Naar duurzaam wegverkeer in 2050 (deel 2).* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KiM (2014). *Macht der gewoonte.* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KpVV (2006). *Dagje uit.* Rotterdam: Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Peeters, P., De Jong, F., Schoemaker, Th. & Van Goeverden, C. (1992). *Na vijven met de auto? Kenmerken van vrije-tijdsverkeer en aangrijpingspunten voor beleid.* Den Haag: Projectbureau Integrale Verkeers- en Vervoerstudies.

Robbins, D., Brackstone, J. & Dickinson, J. (2011). Planning Approaches to Achieve a More Sustainable Travel Industry for Tourism in the UK-a Case Study. *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11 (3): 320-333.

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

Schroten, A. , Otten, M., Hoen, M 't., Essen, H., Wilde, H. de, Uyterlinde, M., Wilmink, I. & Cuelenaere, R. (2014). *CO2-reductie door gedragsverandering in de verkeerssector.* Delft: CE Delft.

Sloman, L., Cairns, S., Newson, C., Anable, J., Pridmore A. & Goodwin, P.(2010). *The effects of smarter choice programmes in the sustainable travel towns: Summary report.*

Veggel, P. van & Peeters, P. (2005). *Duurzaam recreatieverkeer.* Deventer/Breda.

Verbeek, D. & Haan, J. de (2011). *Erop uit.* Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Colofon

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenM weer te geven.

Juni 2015
ISBN: 978-90-8902-130-4

KiM-15-A05

Auteur
Lucas Harms
Maarten Kansen
Peter Jorritsma

De verantwoordelijkheid voor de inhoud en de conclusies van deze publicatie ligt volledig bij het KiM.

Vormgeving en opmaak: VormVijf, Den Haag

Beeldmateriaal:
Foto landingspagina en aangrijpingspunten voor beleid: Tineke Dijkstra, Den Haag
Foto soorten sociaal-recreatieve mobiliteit en foto belangrijkste bevindingen: Riesjard Schropp, Breda
Foto kenmerken sociaal-recreatieve mobiliteit: Ton Poortvliet, Dordrecht

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070-4561965
Fax: 070-4567576

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

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl) of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.