Factsheet vrijetijdsmobiliteit

Tijd voor beweging: uitnodiging tot een gesprek

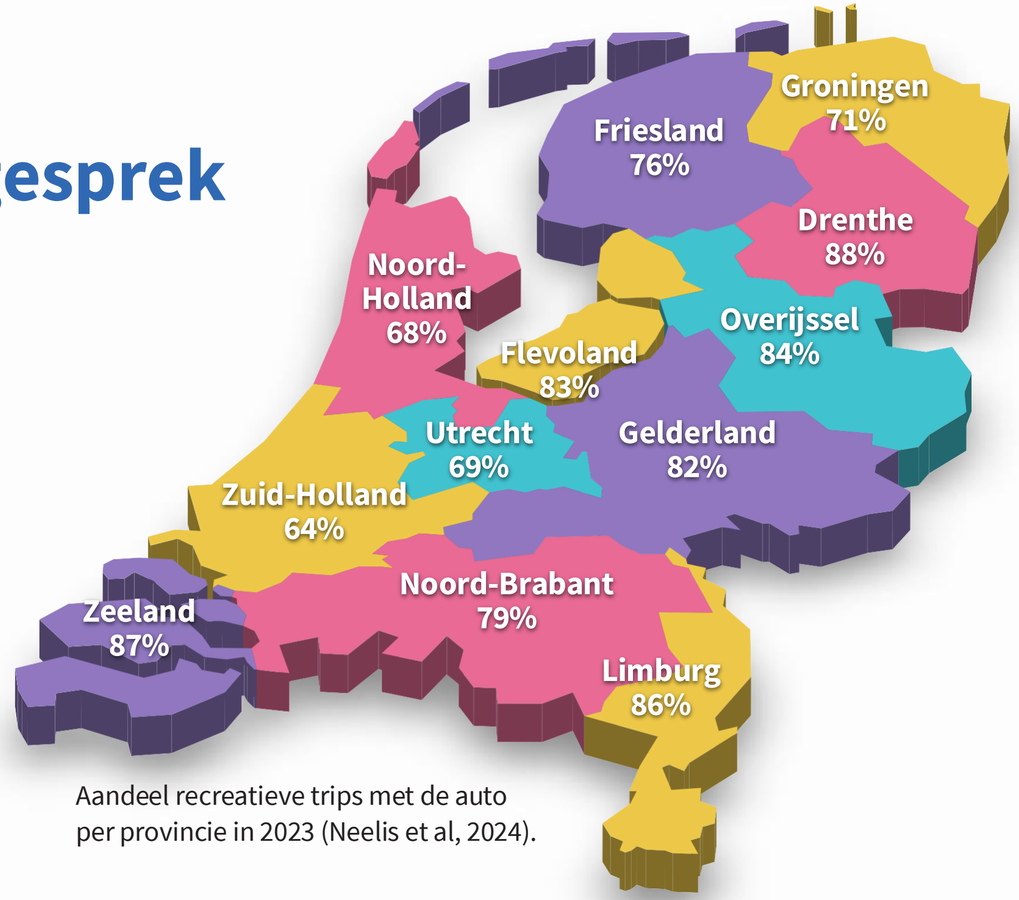
In Nederland wordt vrijetijdsmobiliteit – recreatieve en toeristische verplaatsingen – structureel niet meegenomen in het mobiliteitsbeleid. Recreatie en de verplaatsingen die dit met zich meebrengt veroorzaakte rond de 38% van alle verkeersbewegingen in 2025 (CBS 2026). Hierdoor blijft de impact van vrijetijdsmobiliteit buiten schot, met negatieve gevolgen voor uitstoot, leefomgeving, infrastructuur en natuur. Dit is een blinde vlek voor de Nederlandse klimaat-, bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelen.

Vrijetijdsmobiliteit is de overkoepelende term voor alle verplaatsingen in de vrije tijd. Recreatie en toerisme zijn hier binnen twee samenhangende, maar verschillende vormen.

Recreatie - Activiteiten buitenshuis in de vrije tijd (wandelen, sporten, natuur-, vrienden- en familiebezoek, funshoppen), binnen óf buiten de eigen leefomgeving.

Toerisme - Verplaatsingen buiten de leefomgeving, als dagtoerisme (zonder overnachting) of verblijfstoerisme (met overnachting).

Recreatie en toerisme richten zich grotendeels op dezelfde bestemmingen (natuur, dagattracties, grote evenementen, hobbybezoek), maar verschillen in bezoekerstype en aanrijdafstand.



Aandeel recreatieve trips met de auto per provincie in 2023 (Neelis et al, 2024).

Waarom is er een gesprek nodig?

- Vrijetijdsmobiliteit verschilt wezenlijk van woon-werk verkeer waar het mobiliteitsbeleid op gericht is.
- Het staat structureel niet op de agenda van overheden.
- Recreatieve mobiliteit groeit nog steeds in afgelegde kilometers (CBS, 2026).
- Vrijetijdsverkeerstromen zijn belangrijk voor het welbevinden van burgers.
- Het openbaar vervoer kan slechts voor een klein segment van recreatieve mobiliteit een rol spelen. Deze rol zal verder verminderen als het openbaar vervoer verder verschraalt buiten de grote steden.
- Binnenlands toerisme in Nederland groeit tussen de 4% en 19% en inkomend toerisme tussen de 15% en 47% per provincie (Snip et al, 2025).
- Meer dan 42% van de afgelegde kilometers heeft een vrijetijdsbestemming in Nederland (CBS 2026).
- Tussen de 64% en 88% van alle recreatieritten per provincie worden met de auto gedaan (CBS, 2026).
- Recreatieve mobiliteit is verantwoordelijk voor 7 Megaton CO_2 per jaar (Neelis et al., 2024).

Kenmerken vrijetijdsmobiliteit

- Minder voorspelbaar qua bestemming.
- Verspreid over de hele dag.
- Onzekerheid in het wel of niet plaatsvinden
- Extra vereisten (bv. bagage).
- Wisselende samenstelling van reisgenootschap.

Breda University of Applied Sciences · HZ University of Applied Sciences · CELTH Centre of Expertise leisure, tourism & hospitality · ANWB

Doel: naar een integrale aanpak in mobiliteitsbeleid

VAN →	NAAR →	OM
	Probleemoplossend	
Een mobiliteitsbeleid dat zich impliciet richt op woon-werk verkeer.	Aanpak waarin behoeftes van vrije-tijdsreiziger worden meegenomen.	Meer grip op gehele uitstoot van de mobiliteitssector.
	Bemiddelend	
Sectoraal werken aan brede welvaart en omgevingsopgaven.	Elkaars netwerk en data benutten voor gedeelde opgaven.	Een leefbare omgeving om te wonen, bewegen en recreëren.
	Beleidsvormend	
Enkele losse en noodzakelijke initiatieven.	Structurele aandacht op alle mobiliteitsniveaus.	Spitsspreiding en verduurzamen reisgedrag.

Waarom een integrale aanpak in het beleid móét

- **Klimaatdoelen halen:** De vrijetijdssector groeit en daarmee ook de CO2-uitstoot. Zonder gerichte vergroening van vrijetijdsritten zijn de nationale en Europese klimaatdoelen voor mobiliteit onhaalbaar (probleemoplossend).
- **Druk op natuur en leefomgeving verminderen:** Populaire natuurgebieden, parken en kuststreken slibben dicht door massaal autoverkeer. Dit zorgt voor parkeerexcessen, lokale overlast en schade aan biodiversiteit (probleemoplossend).
- **Vervoerssysteem slimmer benutten:** Vrijetijdsmobiliteit komt bovenop het woon-werk verkeer en zorgt buiten de spits ook voor gebruik. Door deze mobiliteit op te nemen in het beleid, kan de bestaande infrastructuur efficiënter worden ingezet (bemiddelend).
- **Gezondheid en actieve mobiliteit:** Investeren in veilige wandel- en fietspaden en voldoende groenvoorziening voor recreatie stimuleert actieve mobiliteit. Dit levert directe winst op voor de volksgezondheid (beleidsvormend).
- **Toegankelijkheid en inclusiviteit:** Zonder auto zijn veel recreatieve locaties en sportclubs slecht bereikbaar. Goed beleid zorgt ervoor dat vrijetijdsbesteding voor iedereen bereikbaar blijft via openbaar vervoer of de (deel)fiets (beleidsvormend).
- **Nieuwe business modellen:** een integrale aanpak lokt nieuwe business modellen uit, bij vervoerders en bij recreatie-aanbieders (innovatief).

- CBS Statline. (2026). StatLine—Mobiliteit; per persoon, persoonskenmerken, motieven en regio's. CBS. https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84713NED/table?searchKeywords=keyword:mobiliteit%20van%20personen
- Neelis, I., Martens, S., & Eijgelaar, E. (2024). CO2-uitstoot recreatieve mobiliteit in Nederland, 2023. https://pure.buas.nl/en/publications/co2-uitstoot-recreatieve-mobiliteit-in-nederland-2023/
- Snip, E., Hartman, S., Korteweg Maris, D., & Wortelboer, B. (2025). Forecast 2035 Verwachting van het verblijfstoerisme in Nederland. NBTC.*

Kees Terwisscha van Scheltinga (ANWB): kterwisschavanscheltinga@anwb.nl
Nina Nesterova (Breda University): Nesterova.n@buas.nl