

Mobiel in de tijd

Mobiel in de tijd

Op weg naar een auto-afhankelijke
maatschappij, 1975-2000

Lucas Harms



Sociaal en Cultureel Planbureau
Den Haag, oktober 2003

Het Sociaal en Cultureel Planbureau is ingesteld bij Koninklijk Besluit van 30 maart 1973.

Het Bureau heeft tot taak:

- a wetenschappelijke verkenningen te verrichten met het doel te komen tot een samenhangende beschrijving van de situatie van het sociaal en cultureel welzijn hier te lande en van de op dit gebied te verwachten ontwikkelingen;
- b bij te dragen tot een verantwoorde keuze van beleidsdoelen, benevens het aangeven van voor- en nadelen van de verschillende wegen om deze doeleinden te bereiken;
- c informatie te verwerven met betrekking tot de uitvoering van interdepartementaal beleid op het gebied van sociaal en cultureel welzijn, teneinde de evaluatie van deze uitvoering mogelijk te maken.

Het Bureau verricht zijn taak in het bijzonder waar problemen in het geding zijn, die het beleid van meer dan één departement raken.

De minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport is als coördinerend minister voor het sociaal en cultureel welzijn verantwoordelijk voor het door het Bureau te voeren beleid. Omtrent de hoofdzaken van dit beleid treedt de minister in overleg met de minister van Algemene Zaken, van Justitie, van Binnenlandse Zaken en Koninkrijkrelaties, van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, van Financiën, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, van Economische Zaken, van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, van Sociale Zaken en Werkgelegenheid

© Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag 2003

SCP-onderzoeksrapport 2003/14

Zet- en binnenwerk: Trees Vulto, Schalkwijk

Omslagontwerp: Bureau Stijlzoorg, Utrecht

Omslagillustraties: zwart-wit foto: Spaarnestad Fotoarchief,

kleurenfoto: Hollandse Hoogte

Verspreiding in België: Maklu-Distributie

Somersstraat 13-15, B-2018 Antwerpen

ISBN 90-377-0125-6

NUR 740

Dit rapport is gedrukt op chloorvrij papier

Sociaal en Cultureel Planbureau

Parnassusplein 5

2511 VX Den Haag

Tel. (070) 340 70 00

Fax (070) 340 70 44

Website: <http://www.scp.nl>

E-mail: info@scp.nl

Inhoud

Voorwoord	I	
1	Inleiding	3
1.1	Sociaal-culturele beweegredenen	4
1.2	Tijdsbestedingsonderzoek	4
1.3	Definiëring en afbakening	5
1.4	Leeswijzer	7
	Noot	7
2	Groei van de mobiliteit	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Mobiliteitsgroei	10
2.3	Mobiliteit naar persoonskenmerken	13
2.4	Mobiliteit en dagelijkse bezigheden	17
2.4.1	Dagelijkse bezigheden in vogelvlucht	17
2.4.2	Arbeid	18
2.4.3	Huishoudelijke en zorgtaken	19
2.4.4	Onderwijs	21
2.4.5	Vrije tijd	22
2.5	Resumerend	23
	Noten	24
3	Verklaringen voor de mobiliteitsgroei	25
3.1	Inleiding	25
3.2	Ruimtelijke, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen	25
3.2.1	Ruimtelijke ontwikkelingen	25
3.2.2	Sociaal-economische ontwikkelingen	28
3.2.3	Demografische ontwikkelingen	29
3.3	Sociale en culturele ontwikkelingen	30
3.3.1	Individualisering: vrijheid en gelijkheid	30
3.3.2	Intensivering: druk, druk, druk	38
3.4	Resumerend	45
	Noten	46
4	Mobiliteit herleid	47
4.1	Inleiding	47
4.2	Operationalisatie en werkwijze	47
4.2.1	Operationalisatie	47
4.2.2	Werkwijze	49

4.3	De verkeersdrukte herleid	50
4.4	De mobiliteitsgroei herleid	51
4.4.1	Sociale en culturele ontwikkelingen	51
4.4.2	Demografische en sociaal-economische ontwikkelingen	55
4.4.3	Effecten per verplaatsingsmotief	57
4.4.4	Overige ontwikkelingen	59
4.5	Resumerend	61
	Noot	62
5	Mobiliteit door de tijd	63
5.1	Inleiding	63
5.2	Spreiding over de dagen van de week	64
5.3	Spreiding over het etmaal	65
5.3.1	Algemene patronen	65
5.3.2	Groei van de mobiliteit	69
5.3.3	Automobiliteit	70
5.3.4	Mobiliteit naar motieven	72
5.3.5	Samenstelling pieken	80
5.4	Invloed sociale en culturele ontwikkelingen	82
5.5	Resumerend	84
	Noten	85
6	Samenvatting en slotbeschouwing	87
6.1	Samenvatting	87
6.2	Slotbeschouwing	90
Bijlagen		
A	Globale vergelijking TBO en OVG	93
B	Gedetailleerde vergelijking TBO en OVG	97
C	Reconstructie aantallen verplaatsingen	99
D	Achtergrondtabellen paragraaf 2.4	101
E	Effecten op mobiliteit en samenhang variabelen	109
F	Achtergrondkenmerken variabelen	111
G	Demografische en sociaal-economische effecten aantallen verplaatsingen	115
H	Kostenontwikkeling bezit en gebruik van de auto sinds 1980	117
Literatuur		119
Publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau		123

Voorwoord

Mensen zijn zich de laatste decennia vaker, langer, verder en om meer verschillende redenen gaan verplaatsen. Tot op zekere hoogte is dit een positief teken. Immers, voor het verrichten van betaalde arbeid, huishoudelijke en zorgtaken, voor het volgen van onderwijs, het onderhouden van sociale contacten en een groot deel van de vrije tijd zijn mensen afhankelijk van verplaatsingen. De mobiliteit kent echter ook keerzijden, waaronder afnemende bereikbaarheid, geluidshinder, luchtverontreiniging en verkeersonveiligheid.

Verklaringen voor de groei van de mobiliteit worden vaak gezocht in de ruimtelijke, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen. Terecht, maar ook sociale en culturele ontwikkelingen spelen een niet onbelangrijke rol. Men denke daarbij onder andere aan het kleiner worden van de gemiddelde leefeenheid, de geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van betaalde arbeid met huishoudelijke en zorgtaken, en de intensivering van de uithuiszige vrijetijdsbesteding.

Dit rapport geeft een overzicht van dergelijke sociale en culturele ontwikkelingen en verschaft inzicht in de gevolgen hiervan voor de groei van de mobiliteit sinds eind jaren zeventig. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de implicaties van de genoemde ontwikkelingen voor de verkeersdrukte tijdens de ochtend- en avondspits.

De studie is geïnspireerd op de inmiddels ruim tien jaar geleden verschenen publicatie *Sociaal-culturele bewegingredenen* (Cahier 96) van het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP), waarin eveneens is gezocht naar sociale en culturele verklaringen voor de groei van de mobiliteit. Het voorliggende rapport is echter meer dan een herhaling van dit eerdere onderzoek. Zo is er opnieuw een uitgebreide inventarisatie gemaakt van mobiliteitsgroei beïnvloedende factoren, en zijn ook de niet-sociale en -culturele ontwikkelingen expliciet in de analyse meegenomen. Daarnaast is gebruikgemaakt van aangepaste analysemethoden, waardoor de resultaten niet geheel vergelijkbaar zijn met de studie uit 1993.

Evenals bij de eerdere studie zijn de analyses in dit rapport gebaseerd op het Tijdsbestedingsonderzoek (TBO), een vijfjaarlijkse peiling van de wijze waarop Nederlanders hun tijd besteden. Daarmee past het in een reeks van eerder verschenen SCP-publicaties, waarin gerapporteerd is over de trends in de tijdsbesteding tussen 1975 en 2000. Voor meer informatie hierover verwijs ik naar de website van het SCP (www.scp.nl) en de website van het genoemde onderzoek: www.tijdsbesteding.nl.

Rest mij nog de leden van de begeleidingscommissie te bedanken voor het waardevolle en kritische commentaar op eerdere conceptteksten van dit rapport. Speciale dank gaat daarbij uit naar dr. Ries van der Wouden van het Ruimtelijk Planbureau (RPB), drs. Jan-Anne Annema van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), en drs. Peter Jorritsma van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV).

Prof. dr. Paul Schnabel
Directeur SCP

1 Inleiding

In de afgelopen decennia heeft de mobiliteit een enorme vlucht genomen. Met name het autobezit en -gebruik zijn explosief gestegen: het aantal personenauto's is sinds de jaren zestig meer dan vertienvoudigd, van 600.000 naar ruim 6,5 miljoen exemplaren. Het aantal verreden kilometers steeg in dezelfde periode van nog geen 40 miljard naar ruim 225 miljard per jaar. Daarmee reizen alle Nederlanders tezamen jaarlijks inmiddels meer dan 5,6 miljoen keer de aardbol rond! Niet alleen het aantal kilometers, ook de reistijden zijn toegenomen: anno 2000 is men gemiddeld 8,5 uur per week onderweg. In 1975 was dit nog 'maar' 6,5 uur.

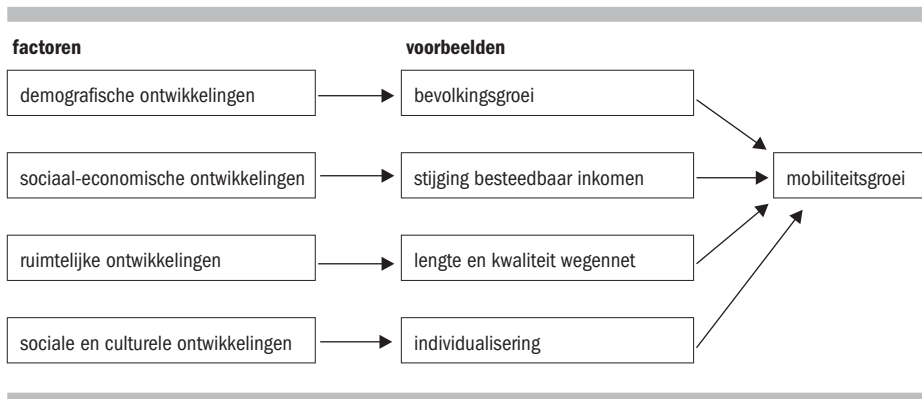
Dit roept de vraag op naar het waarom van deze massamobilisering: Waar komt die groei vandaan? Waarom al die auto's? Waarom die gigantische verkeersdruk? Alhoewel op deze vragen uiteenlopende antwoorden denkbaar zijn, wordt de mobiliteitsgroei vaak verklaard uit een drietal ontwikkelingen (figuur 1.1). Ten eerste zijn er de demografische ontwikkelingen, zoals de bevolkingsgroei: hoe meer mensen, des te meer mobiliteit. Een tweede verklaring bieden sociaal-economische ontwikkelingen, zoals de welvaartsstijging en het hiermee samenhangende autobezit. Een derde veelgenoemde verklaring zijn de ruimtelijke ontwikkelingen: de uitbreiding van het wegennet en de scheiding en spreiding van wonen en werken.

Maar mobiliteit is meer dan de resultante van demografische, sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Ook sociale en culturele trends spelen een rol, zij het vaak op indirecte wijze (figuur 1.1). In concreto gaat het dan om de veranderende voorkeuren en behoeften ten aanzien van de gezinsvorming, het huwelijk, de positie van de vrouw, huishoudelijke taakverdelingen, opleidings- en beroepsperspectieven, en de invulling van de vrije tijd. Dergelijke voorkeuren en behoeften zijn van invloed op de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht, en op de mobiliteitsbehoefte die hiervan het resultaat is.

Inzicht in de effecten van sociale en culturele ontwikkelingen op de mobiliteit is met name relevant voor het beleid. Aan sociale en culturele ontwikkelingen liggen immers veelal bewuste, beïnvloedbare gedragskeuzen ten grondslag, uiteenlopend van op langere termijn vaststaande levenskeuzen (zoals de huishoudenssamenstelling en de arbeidsparticipatie) tot het meer veranderlijke kortetermijngedrag (waaronder de vrijetijdsbesteding). De demografische, sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen zijn daarentegen meer kaderstellend van aard: zij vormen als het ware de 'onafhankelijke' context waarbinnen mensen beslissingen nemen over hun mobiliteitsgedrag. Met name de verschuivingen in de leeftijdsopbouw en de welvaartsstijging zijn min of meer autonome factoren, waar het beleid niet of nauwelijks invloed op uit kan oefenen.

Dit rapport heeft tot doel een meer integrale verklaring voor de mobiliteitsgroei te geven, waarbij ook expliciet rekening wordt gehouden met sociale en culturele trends en ontwikkelingen.

Figuur 1.1 Determinanten van mobiliteitsgroei



1.1 Sociaal-culturele beweegredenen

Een onderzoek naar de sociale en culturele drijfveren van de mobiliteit is niet nieuw. Reeds aan het begin van de jaren negentig heeft het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) onder de titel *Sociaal-culturele beweegredenen* een studie verricht naar de invloed van veranderde leefpatronen op de groei van de mobiliteit (Batenburg en Knulst 1993). Daarbij is vooral aandacht besteed aan huishoudensverduunning, arbeidsparticipatie van vrouwen, taakcombinatie en diversificatie van de vrijetijdsbesteding. Het Tijdsbestedingsonderzoek (TBO) lag ten grondslag aan de studie en het tijdsbestek waarover werd gerapporteerd was 1975-1990 (zie bijlage A). Met het TBO van 1995 en 2000 kunnen de analyses uit *Sociaal-culturele beweegredenen* worden geactualiseerd. De invloed van de onderscheiden factoren op de groei van de mobiliteit kan dan worden getraceerd over een tijdsbestek van 25 jaar (1975-2000).

Dit rapport beoogt echter meer te zijn dan een replicatie van het eerdere onderzoek. Zo is er opnieuw een uitgebreide inventarisatie gemaakt van mobiliteitsgroei beïnvloedende factoren, en zijn ook de niet-sociale en -culturele ontwikkelingen expliciet in de analyse meegenomen. Daarnaast is gebruikgemaakt van aangepaste analysemethoden, waardoor de resultaten niet geheel vergelijkbaar zijn met de studie uit 1993.

1.2 Tijdsbestedingsonderzoek

De veranderingen in leefomstandigheden en de resulterende mobiliteitspatronen zullen worden afgeleid uit het TBO. Dit is een vijfjaarlijks onderzoek onder de Nederlandse bevolking van 12 jaar en ouder, waar het SCP sinds 1975 als een van de

opdrachtgevers in participeert. Doel van het TBO is het zo compleet mogelijk in beeld brengen van de manier waarop Nederlanders de uren en dagen van de week doorbrengen. Daartoe wordt elke vijf jaar een representatief deel van de Nederlandse bevolking gevraagd gedurende een reguliere najaarsweek in oktober een dagboekje bij te houden en daarin van elk kwartier te registreren welke activiteit men heeft ondernomen. Daarnaast worden met een afzonderlijk afgenomen enquête ook nog meerdere achtergrondkenmerken verzameld. Doordat het onderzoek sinds 1975 op overeenkomstige najaarsweken via dezelfde registratiemethode (dagboekjes) is gehouden, is het mogelijk trends te identificeren. Een voorbeeld van een trendmatige beschrijving van de tijdsbesteding en tijdsordening van de Nederlandse bevolking op basis van het TBO, biedt het SCP-rapport *Trends in de tijd* (Breedveld en Van den Broek 2001).

Voordeel van het TBO is het brede karakter van het onderzoek. Er kunnen zowel veranderingen in *leefomstandigheden* en *gedrag patronen* van de Nederlandse bevolking uit worden afgeleid, als trends inzake het *verplaatsingsgedrag*. Naast een bruikbare rubricering van de verplaatsingen naar motief en vervoerwijze, zijn er op basis van het TBO ook gedetailleerde uitspraken mogelijk over de spreiding en concentratie van de mobiliteit naar tijdstippen en dagen van de week.

Maar omdat het TBO niet is opgezet als een 'verplaatsingsonderzoek', kent het vanuit de optiek van de mobiliteit een aantal beperkingen. Ten eerste onderschat het TBO het aantal kortdurende verplaatsingen. Omdat bij de registratie van activiteiten is gekozen voor het kwartier als basismaat, ontbreken de verplaatsingen korter dan 7,5 minuut. Een tweede beperking van het TBO is dat er op basis van de gegevens uit de dagboekjes weliswaar uitspraken kunnen worden gedaan over de aantallen verplaatsingen en de reisduur, maar dat informatie ontbreekt over de afgelegde afstanden (voor een uitgebreide verhandeling over voor- en nadelen van het TBO als analysebron voor mobiliteitsgerelateerd onderzoek, zie bijlage A). Een laatste, meer algemene beperking zijn de relatief kleine steekproeven, waardoor multivariate analyses en vergaande uitsplitsingen worden bemoeilijkt. Als oplossing hiervoor is besloten waar noodzakelijk de jaren 1975 en 1980, en 1995 en 2000 samen te voegen.

1.3 Definiëring en afbakening

Mobiliteitsgroei

Wat is mobiliteitsgroei? Meestal wordt daarmee bedoeld op de toename van het aantal verreden kilometers. Eigenlijk is dat ook wel logisch. Het aantal kilometers is de meest tastbare, geografische indicator, die onder andere als input wordt gebruikt voor de berekening van milieu-effecten- of bereikbaarheidsstudies. Ook vanuit de sociale en culturele invalshoek zou het interessant zijn de groei van de afgelegde afstanden als te verklaren eenheid te definiëren. Maar er zijn alternatieven. Mobiliteit kan namelijk eveneens worden uitgedrukt in de hoeveelheid tijd die men eraan besteedt of de aantallen verplaatsingen die men maakt. Voordeel van deze meeteenheden is dat ze veel beter aansluiten op de beleving van de stereotype 'mobilitist': inschatting van de

afgelegde afstand is vaak veel lastiger dan de vraag hoe vaak of hoe lang men naar een bepaalde activiteit onderweg is.

Het TBO biedt alleen informatie aangaande de *reisduur* en de *aantallen verplaatsingen*. Een verklaring van de mobiliteitsgroei uitgedrukt in verreden kilometers valt dus buiten het bestek van dit onderzoek. Waar mogelijk zal echter toch worden aangegeven wat de mogelijke gevolgen zijn van de geconstateerde veranderingen voor de afgelegde afstanden.

De per week aan verplaatsingen bestede *reisduur* kan rechtstreeks uit de gegevens worden afgeleid. In dit onderzoek is dat gebeurd door alle kwartieren die aan mobiliteit zijn besteed te sommeren. Voor de *aantallen verplaatsingen* is echter een bewerking van het datamateriaal noodzakelijk. Het TBO is immers gebaseerd op tijdregistratie en niet op de frequentie van activiteiten. Dankzij de opzet van het onderzoek in de vorm van een dagboek, waardoor alle opeenvolgende activiteiten in chronologische volgorde zijn geregistreerd, kan op een indirecte manier worden afgeleid hoe vaak iemand zich heeft verplaatst. De bewerking die hiertoe is toegepast is gedocumenteerd in bijlage C.

Per persoon of geaggregeerd

Een andere belangrijke afbakening betreft het *schaalniveau* waarop de mobiliteitsgroei betrekking heeft. Mobiliteit kan immers worden geanalyseerd op het schaalniveau van personen of op geaggregeerd c.q. landelijk schaalniveau. In het eerste geval wordt gekeken naar de gemiddelde, per persoon gerealiseerde mobiliteit. Een voorbeeld is het gemiddelde aantal afgelegde kilometers, dat voor Nederlanders op jaarbasis ruim 12.000 kilometer bedraagt. In het tweede geval wordt mobiliteit gedefinieerd als de optelsom van alle individuele verplaatsingen. Een voorbeeld is het totale, door de bevolking als geheel gerealiseerde kilometrage, dat voor Nederland op bijna 190 miljard kilometer per jaar ligt.¹

In dit rapport zal de mobiliteitsgroei voornamelijk worden geanalyseerd op persoonsniveau, ofwel de gemiddelde reisduur en aantallen verplaatsingen per persoon. Veranderingen in voorkeuren en behoeften en de gevolgen hiervan voor de wijze waarop men het dagelijks leven ordent en inricht, zijn immers bij uitstek persoonsgebonden ontwikkelingen. De keuze voor de persoonsgebonden insteek heeft ook consequenties voor de te hanteren methode van analyse. In een analyse van de totale, persoonsoverstijgende mobiliteitsgroei spelen volume-effecten zoals bevolkingsaanwas een belangrijke rol. Er is meer verkeer, want er zijn meer mensen. Op individueel niveau is de mobiliteitsgroei daarentegen hoofdzakelijk de resultante van veranderingen in leefpatronen, bijvoorbeeld in de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht.

Soorten mobiliteit

Een laatste afbakening van het onderzoek betreft de soort mobiliteit. Er is alleen onderzoek verricht naar de 'particuliere' vormen van mobiliteit. Daarmee wordt bedoeld op de verplaatsingen van en naar het werk, alle huishoudelijke en

zorggerelateerde verplaatsingen, de mobiliteit van en naar onderwijsvoorzieningen, en de diverse vormen van vrijetijdsverkeer. Alle werkgerelateerde zakelijke verplaatsingen, waaronder het beroepsvervoer, zijn buiten beschouwing gelaten. In dit onderzoek staat immers de mobiliteit centraal voorzover die door private leefomstandigheden teweeg wordt gebracht.

1.4 Leeswijzer

Ten einde de vraag te beantwoorden in welke mate de tussen 1975 en 2000 gerealiseerde mobiliteitsgroei te herleiden is tot sociale en culturele variabelen, is het onderzoek uiteengelegd in een aantal stappen. Eerst wordt een algemene beschouwing gegeven over de groei van de mobiliteit tussen 1975 en 2000 (hoofdstuk 2). Voor de volledigheid is daarbij, behalve aan ontwikkelingen in relatie tot de reisduur en de aantallen verplaatsingen, ook aandacht besteed aan de groei van de verplaatsingsafstand. In het daaropvolgende hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de uiteenlopende factoren waarvan verondersteld wordt dat die bepalend zijn (geweest) voor de groei van de mobiliteit (hoofdstuk 3). Conform het bovenstaande wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen ruimtelijke, demografische en sociaal-economische determinanten van mobiliteitsgroei enerzijds, en sociale en culturele determinanten anderzijds (figuur 1.1). Vervolgens wordt gepoogd het aandeel van de onderscheiden determinanten in de groei van de mobiliteit te kwantificeren (hoofdstuk 4), ofwel: hoe groot is de daadwerkelijke invloed van de verschillende ontwikkelingen, en wat is de additionele verklaringskracht van sociale en culturele trends? In het op een na laatste hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de gevolgen van de mobiliteitsgroei voor de verkeersdrukke, waarbij de aandacht met name is gericht op de verdeling van het verkeer over de uren en dagen van de week (hoofdstuk 5): in hoeverre heeft de groei van de mobiliteit zich geconcentreerd op bepaalde tijdstippen, en in welke mate is hierdoor de spitsvorming bevorderd? In hoofdstuk 6 worden ten slotte de belangrijkste bevindingen samengevat en nader beschouwd.

Noot

- 1 Dit betreft het aantal reizigerskilometers exclusief het goederenverkeer, afgelegd binen de Nederlandse landsgrenzen (CBS, OVG'01).

2 Groei van de mobiliteit

2.1 Inleiding

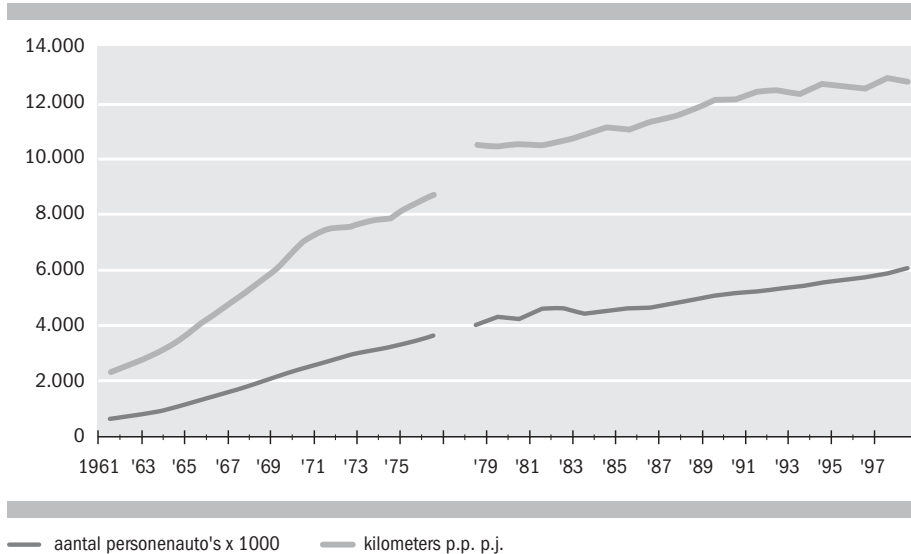
In de afgelopen honderd jaar heeft er een revolutionaire ontwikkeling van de ruimtelijke bewegingsvrijheid plaatsgevonden. Eeuwenlang reikte de dagelijkse bewegingsruimte niet verder dan het boerenerf of de stadsmuur. Een gemiddelde afgelegde afstand van twee of drie kilometer per dag was al veel. En wie zich toch buiten de stadsmuren waagde, was lang onderweg. Voor de reis van 's-Gravenhage naar Rotterdam was men bijvoorbeeld aangewezen op de trekschuit, die via Delft minimaal 5 uur onderweg was. De kortste route van Rotterdam naar Amsterdam voerde via Gouda en kostte doorgaans 15 uur, hetgeen nauwelijks in één dag was te volbrengen. Zelfs de relatief korte afstand van Amsterdam naar Haarlem duurde voor de komst van de stoomtrein nog ruim 3,5 uur, ongeacht de keuze voor trekschuit of postkoets (Scheele 1994).

Inmiddels zijn er ruim 6,5 miljoen auto's in Nederland, het tienvoudige van het aantal in 1960, en het honderdvoudige van het aantal rond 1920. Dit betekent dat er momenteel op bijna elk huishouden één auto is. Het gevolg van deze 'automobilisering' is dat Nederlanders tegenwoordig gemiddeld ruim 12.000 kilometer per jaar afleggen, tegen krap 2.300 in 1960 (figuur 2.1).

In dit hoofdstuk wordt een beeld geschetst hoe de dagelijkse mobiliteit zich gedurende de afgelopen 25 jaar heeft ontwikkeld en wordt inzichtelijk gemaakt welke veranderingen en verschuivingen zich hebben voorgedaan in de bezigheden die hieraan ten grondslag liggen.

Eerst wordt een korte beschouwing gegeven van de groei van de mobiliteit naar aantallen verplaatsingen, reisduur en afgelegde afstanden. Deze wordt vervolgens opgesplitst naar vervoerwijze, motief en persoonskenmerken en ten slotte gerelateerd aan de participatie in en tijdsduur van enkele voorname dagelijkse bezigheden.

Figuur 2.1 Autopark en kilometers per jaar, 1960-1999^a



— aantal personenauto's x 1000 — kilometers p.p. p.j.
a Voor het aantal kilometers per persoon per jaar is er een trendbreuk zichtbaar rond 1978 (introductie Onderzoek Verplaatsingsgedrag).

Bron: www.rws.avv.nl (SCP-bewerking)

2.2 Mobiliteitsgroei

Hoewel minder stormachtig dan in de decennia direct volgend op de Tweede Wereldoorlog, heeft de mobiliteit ook de afgelopen 25 jaar een aanzienlijke groei doorgeemaakt: men is zich *vaker*, *langduriger*, maar vooral ook *verder* gaan verplaatsen (tabel 2.1).

Volgens het Tijdsbestedingsonderzoek (TBO), dat onderling vergelijkbare gegevens biedt vanaf 1975, is vooral de gemiddelde reistijd toegenomen (tabel 2.1):¹ in 2000 is men per week een kleine 2 uur langer onderweg dan in 1975 (van gemiddeld 6,6 uur per week naar 8,4 uur per week; +27%). Het aantal gerealiseerde ritten heeft een minder sterke groei doorgeemaakt, van 15 naar bijna 17 ritten per week (+12%).

Tabel 2.1 Aantallen verplaatsingen en reisduur per persoon, per week en per dag, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000

		1975	1985	1990	1995	2000	index 1975 = 100	index 1985 = 100
verplaatsingen ^a	p.p. per week	15,0	15,5	16,6	17,7	16,9	112	109
	p.p. per dag	2,1	2,2	2,4	2,5	2,4		
reisduur ^a	p.p. per week (uren)	6,6	7,2	7,9	8,5	8,4	127	117
	p.p. per dag (minuten)	56,9	61,5	67,5	73,0	72,2		
afstand ^b	p.p. per week (km)	-	154,0	176,4	181,3	191,1	-	124
	p.p. per dag (km)	-	22,0	25,2	25,9	27,3		

a SCP (TBO'75-'00)

b CBS (OVG'85-'00)

Bron: SCP (TBO'75-'00); CBS (OVG'85-'00)

Verschillende trends

De trends uit het TBO komen overigens niet geheel overeen met de trends uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS). Een verklaring hiervoor is onder meer gelegen in het systematische verschil in de onderzoeksmethodiek die ten grondslag ligt aan beide onderzoeken. Waar het OVG zijn gegevens betreft uit een steekproef over alle dagen van het jaar, heeft het TBO steeds betrekking op één week in oktober. Daarnaast doet het TBO alleen uitspraken over de verplaatsingen die langer duren dan 7,5 minuut. Zo op het eerste gezicht lijkt het daarom verstandiger het OVG als uitgangspunt voor onderzoek te nemen. Een groot nadeel van het OVG is echter dat er (in tegenstelling tot het TBO) slechts in beperkte mate gegevens kunnen worden afgeleid over veranderingen in leefomstandigheden en gedragspatronen van de Nederlandse bevolking. Het OVG is bijvoorbeeld onbruikbaar voor toetsing van het verband tussen taakcombinatie en mobiliteit. Hierdoor kwalificeert het zich bij voorbaat als ongeschikt voor toetsing van de in dit onderzoek gestelde vragen en moeten de analyses toch primair worden gebaseerd op het TBO. Zie voor een uitgebreide vergelijkende analyse van het TBO en het OVG bijlage A en B.

Vervoermiddelen

Uitsplitsing van de cijfers naar vervoermiddelen maakt duidelijk dat de tussen 1975 en 2000 gesignaleerde groei bijna geheel voor rekening komt van de auto. Het openbaar vervoer, het lopen en fietsen hebben een zeer kleine of zelfs negatieve invloed uitgeoefend op de groei van de mobiliteit (tabel 2.2).

Tabel 2.2 Aantallen verplaatsingen en reisduur, naar vervoerwijzen, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000 (in aantallen en uren per persoon per week)

	1975	1985	1990	1995	2000	index 1975 = 100
verplaatsingen ^a	15,8	16,0	17,2	18,4	17,5	111
auto	6,2	7,4	8,0	8,7	9,2	148
openbaar vervoer	1,5	1,2	1,3	1,4	1,2	78
lopen/fietsen	8,1	7,4	7,9	8,4	7,2	89
reisduur (uren)	6,6	7,2	7,9	8,5	8,4	127
auto	2,9	3,5	3,8	4,2	4,7	164
openbaar vervoer	1,0	0,9	1,2	1,2	1,0	106
lopen/fietsen	2,8	2,8	2,9	3,1	2,7	96

a De aantallen verplaatsingen komen hier iets hoger uit dan in tabel 2.1. De oorzaak is dat het totaal aantal verplaatsingen hier uiteengelegd is in meerdere vervoerwijzegeïmpliceerde subverplaatsingen (vaak spreekt men hier van ritten). Een voorbeeld: een woon-werkverplaatsing bestaat vaak uit meerdere delen, bijvoorbeeld een stuk per fiets, dan per trein, en ten slotte nog een gedeelte per bus. Zie ook bijlage C.

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Opvallend is de tussen 1995 en 2000 gerealiseerde afname van zowel de aantallen verplaatsingen als de reisduur van het lopen en fietsen. Dat deze trendbreuk niet of nauwelijks het resultaat is van het slechte weer gedurende de TBO-onderzoekperiode van 2000 (zie ook Breedveld en Van den Broek 2001), blijkt wel uit het feit dat de gegevens uit het OVG (met jaarlijkse gemiddelden) op een overeenkomstige ontwikkeling duiden (zie tabel B.7 in bijlage B). Een mogelijke en plausibele interpretatie is dat de groei van de automobilititeit vanaf medio jaren negentig ten koste is gegaan van het lopen en fietsen. Duidelijk is in ieder geval dat Nederlanders door de jaren heen steeds meer auto-minded zijn geworden.

Motieven

Mobilititeit is een gevolg van het feit dat mensen activiteiten uitoefenen die ruimtelijk van elkaar gescheiden zijn. Vanuit de woning verplaatst men zich bijvoorbeeld om te werken, boodschappen te doen, naar het sportveld te gaan of de bioscoop te bezoeken.

In tabel 2.3 zijn de aantallen verplaatsingen en de reisduur uitgesplitst naar de motieven 'werken', 'huishouden', 'onderwijs' en 'vrije tijd'. Dit is een globale indeling, waaronder uiteenlopende (sub)motieven zijn geschaard. Werkverplaatsingen betreffen alleen de mobiliteit van en naar het werk. Huishoudelijke verplaatsingen omvatten onder andere het doen van dagelijkse boodschappen (huishoudelijke taken), maar ook het halen en brengen van kinderen (zorgtaken), of het bezoek aan tandarts of apotheek. Mobiliteit met betrekking tot onderwijs betreft verplaatsingen van en naar school en studiefaciliteiten, alsmede verplaatsingen van en naar cursussen en lezingen. Verplaatsingen in de vrije tijd, ten slotte, hebben betrekking op de mobiliteit van en naar vrijetijdsvoorzieningen (zoals het sportveld, de bioscoop en het theater), bezoek aan familie en vrienden, alsmede de mobiliteit gerelateerd aan maatschappelijke participatie in brede zin (vrijwilligerswerk, bezoek kerkgenootschappen, enz.).

Tabel 2.3 Aantallen verplaatsingen en reisduur, naar motieven, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000 (in aantallen en uren per persoon per week)

	1975	1985	1990	1995	2000	index 1975 = 100
verplaatsingen	15,0	15,5	16,6	17,7	16,9	112
werk	3,5	3,0	3,3	3,4	3,9	112
huishouden	4,4	5,0	6,0	6,6	6,0	135
onderwijs	1,7	1,8	1,6	1,6	1,3	79
vrije tijd	5,5	5,6	5,7	6,2	5,7	104
reisduur (uren)	6,6	7,2	7,9	8,5	8,4	127
werk	1,4	1,3	1,6	1,6	2,0	140
huishouden	1,8	2,1	2,5	2,8	2,5	138
onderwijs	0,7	0,9	0,9	0,9	0,9	119
vrije tijd	2,6	2,9	2,9	3,2	3,0	114

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Uit tabel 2.3 blijkt dat de sinds 1975 gerealiseerde toename van het aantal verplaatsingen vooral voor rekening komt van huishoudelijke en zorgtaken (+35%), waaronder boodschappen, en – zij het in mindere mate – woon-werkverplaatsingen (+12%). Vrijtijdsverplaatsingen zijn ten opzichte van 1975 nauwelijks toegenomen (+4%), en de school- en studiegerelateerde verplaatsingen laten zelfs een afname zien (-21%). Opvallend is daarentegen dat de reisduur voor alle motieven een opvallende toename vertoont. De woon-werkreistijd is verantwoordelijk voor de grootste toename (+40%), gevolgd door de huishoudelijke en zorgmobiliteit (+38%). Ook de school- en studiegerelateerde verplaatsingen (+19%), alsmede de vrijetijdsmobiliteit (+14%) laten een stijging van de gemiddelde reisduur zien. Opvallend is dat de vrije tijd qua reisduur in absolute zin het belangrijkste motief is, gevolgd door huishoudelijke en zorgtaken. Voor de aantallen verplaatsingen zijn de verhoudingen juist tegengesteld. Het woon-werkverkeer neemt zowel qua aantallen verplaatsingen als qua reisduur een bescheidener rol in; de onderwijsmobiliteit heeft de meest beperkte omvang. (Voor een vergelijking van de resultaten van het TBO met die van het OVG, zie bijlage A en B).

2.3 Mobiliteit naar persoonskenmerken

In het voorgaande is de mobiliteit steeds uitgedrukt als het gemiddelde aantal verplaatsingen en de gemiddelde reisduur per persoon per week. De gepresenteerde cijfers hebben steeds betrekking op de Nederlandse bevolking, minus de personen jonger dan 12 jaar. Deze globale gemiddelden variëren echter nogal naar persoonskenmerken. Vrouwen hebben een ander mobiliteitspatroon dan mannen, en hoger opgeleiden genereren meer verkeer dan lager opgeleiden, om maar twee voorbeelden te noemen. In deze paragraaf wordt de 'gemiddelde mobiliteit' gespecificeerd door ontleding naar een aantal persoonskenmerken (tabel 2.4 en 2.5).

Een van de opvallendste ontwikkelingen is dat de vrouw in de afgelopen 25 jaar een aanzienlijke inhaalslag heeft gemaakt ten opzichte van de man. Inmiddels verplaatsen vrouwen zich frequenter dan mannen (in 1975 was dit nog niet het geval) en is ook de gemiddelde reisduur aanzienlijk opgetrokken. Alhoewel de auto nog steeds vooral het domein van de man is, zijn de verschillen ook hier sterk verkleind. Kortom, door de jaren heen zijn vrouwen een meer op dat van de man gelijkend mobiliteitsgedrag gaan vertonen.

Wat leeftijd betreft is het beeld overwegend hetzelfde: overal heeft zich een groei van de aantallen verplaatsingen voorgedaan, met uitzondering van de groep jeugdigen (12-19 jaar). Uit het feit dat de gemiddelde reisduur van deze groep wel is toegenomen, kan worden opgemaakt dat jongeren het tegenwoordig kennelijk wat verder weg lijken te zoeken. Dit vermoeden wordt versterkt door het toegenomen autogebruik van de 12-15-jarigen enerzijds, en de 18-19-jarigen anderzijds. Het gestegen autogebruik onder de jonge tieners bevestigt het bestaan van de zogenaamde *achterbankgeneratie* (Karsten 1995), waarbij niet alleen de heel jonge kinderen, maar kennelijk ook de pubers steeds afhankelijker zijn geworden van chaufferende ouders voor het vervoer van en naar de verschillende activiteitenplaatsen.

Toch lopen en fietsen jongeren relatief vaak, en maken zij ook veelvuldig gebruik van het openbaar vervoer. Bij de leeftijdsgroepen vanaf 20 jaar (ofwel, zodra het rijbewijsbezit aanzienlijk stijgt²) neemt het gebruik van lopen, fietsen en openbaar vervoer drastisch af, en zien we een ruimschootse verdubbeling van de frequentie waarmee men zich met de auto in het verkeer begeeft, alsook van de reisduur per auto. Opvallend is ten slotte het systematische patroon van afnemende mobiliteit naar toenemende leeftijd. Uit cohorteffectonderzoek is echter bekend dat dit gedeeltelijk ook een generationeel verschijnsel is: elke generatie genereert meer mobiliteit dan de voorgaande (zie bv. MuConsult 1998). Anders gesteld: de ouderen van de toekomst zullen naar verwachting meer mobiliteit genereren dan de huidige ouderen. Vooralsnog geldt (evenals in 1975) dat de 65-plussers het minst frequent en minst langdurig participeren in het verkeer.

Alhoewel alle huishoudensvormen zich vaker en langduriger zijn gaan verplaatsen, komt het merendeel van de toename voor rekening van de alleenstaanden. Een belangrijke verklaring hiervoor is de gewijzigde samenstelling van de groep alleenstaanden; er zijn tegenwoordig relatief meer jongere alleenstaanden, die er een intensiever activiteitenpatroon op nahouden en zich dienovereenkomstig veelvuldig buitenshuis begeven. Zij verplaatsen zich echter wel relatief weinig per auto. Veeleer maken zij gebruik van het openbaar vervoer of ze lopen of fietsen. Samenwonenden met en zonder kinderen zijn daarentegen wat meer autogericht. Een verklaring hiervoor is het drukbezette en complexe leefpatroon van deze huishoudens (zie ook hoofdstuk 3), hetgeen flexibiliteit en snelheid vereist; bij uitstek kwaliteiten van de auto. Opvallend is de sterke reductie in de frequentie waarin deze groepen gebruikmaken van het openbaar vervoer (voor de gezinnen met kinderen is zelfs sprake van een halvering).

Tabel 2.4 Aantallen verplaatsingen, naar persoonskenmerken, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000 (in aantallen per persoon per week)

	verplaatsingen		verplaatsingen auto		verplaatsingen lopen/fietsen		verplaatsingen openbaar vervoer	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	15,0	16,9	6,2	9,2	8,1	7,2	1,5	1,2
sekses								
man	16,2	16,3	7,7	9,9	8,0	6,0	1,4	1,0
vrouw	13,8	17,5	4,7	8,5	8,2	8,3	1,5	1,3
leeftijd								
12-19 jaar	18,5	17,4	3,0	4,1	14,9	12,6	2,2	2,4
12-15 jaar	15,5	15,4	2,0	3,1	12,9	11,9	1,4	1,2
16-17 jaar	21,8	19,1	3,1	2,2	18,0	16,3	2,0	2,4
18-19 jaar	20,7	19,7	4,4	8,3	15,5	10,0	3,4	4,8
20-34 jaar	17,4	19,5	8,6	11,2	7,8	7,7	1,7	1,7
35-49 jaar	14,0	18,6	7,9	11,2	5,6	6,9	0,9	0,7
50-64 jaar	13,3	15,3	6,4	9,3	6,4	5,8	1,1	0,8
≥ 65 jaar	9,5	11,5	3,1	6,0	5,4	5,1	1,5	0,8
huishoudenssamenstelling								
alleenstaande	12,0	15,7	4,5	6,6	6,7	8,4	1,7	1,7
samenwonend, zonder kind.	13,1	15,5	6,4	10,0	5,9	5,2	1,3	0,8
gezin, met kinderen	14,6	17,8	7,8	10,8	6,1	6,4	1,0	0,5
inwonend kind	18,6	18,9	4,4	6,6	13,4	12,0	2,1	2,7
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	13,6	14,9	6,1	7,1	6,5	7,2	1,4	0,9
mbo, havo, vwo	15,9	18,6	8,1	10,8	7,0	7,5	1,5	1,5
hbo, wo	19,3	18,2	12,3	10,8	6,7	6,8	1,4	1,3
stedelijkheid								
vier grote steden	15,8	16,6	5,4	6,6	8,3	8,5	2,9	2,3
>100.000 inwoners	15,9	18,5	6,4	9,9	8,8	7,9	1,1	1,0
rest Nederland	14,7	16,5	6,3	9,5	7,9	6,8	1,3	1,0
autobezit								
wel	16,0	17,2	8,3	10,6	7,4	6,2	1,1	0,8
niet	13,3	15,7	2,7	3,7	9,3	11,1	2,1	2,4

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Tabel 2.5 Reisduur naar persoonskenmerken, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000 (in uren per persoon per week)

	reisduur		reisduur auto		reisduur lopen/fietsen		reisduur openbaar vervoer	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	6,6	8,4	2,9	4,7	2,8	2,7	1,0	1,0
sekses								
man	7,5	8,8	3,4	5,5	2,8	2,4	1,0	1,0
vrouw	5,9	8,0	2,1	4,0	2,7	2,9	1,0	1,1
leeftijd								
12-19 jaar	7,6	9,4	1,3	2,0	5,1	5,4	1,1	2,0
12-15 jaar	6,6	8,0	1,0	1,6	4,8	5,6	0,8	0,9
16-17 jaar	8,7	9,9	1,6	0,9	6,0	6,9	1,1	2,1
18-19 jaar	8,1	11,7	1,6	4,1	5,0	3,6	1,5	4,0
20-34 jaar	7,4	9,6	3,7	5,5	2,5	2,6	1,3	1,4
35-49 jaar	6,2	8,6	3,7	5,6	1,9	2,4	0,6	0,6
50-64 jaar	6,2	7,7	3,2	4,8	2,2	2,1	0,8	0,8
≥ 65 jaar	5,2	6,6	1,8	3,6	2,2	2,1	1,2	1,0
huishoudenssamenstelling								
alleenstaande	5,9	8,0	1,9	3,3	2,5	3,1	1,5	1,6
samenwonend, z.kind.	6,1	8,1	3,1	5,4	2,2	1,9	0,8	0,8
gezin, met kind.	6,3	8,2	3,5	5,5	2,0	2,3	0,8	0,5
inwonend kind	7,8	10,1	1,9	3,1	4,6	4,9	1,3	2,1
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	6,2	7,3	2,9	3,6	2,3	2,9	1,0	0,8
mbo, havo, vwo	7,0	9,0	3,8	5,2	2,2	2,7	1,1	1,1
hbo, wo	8,3	9,8	5,4	6,2	2,1	2,3	0,8	1,3
stedelijkheid								
vier grote steden	7,3	8,9	2,5	3,7	3,0	3,3	1,8	1,9
> 100.000 inwoners	6,8	8,9	3,2	5,0	2,9	2,9	0,8	1,1
rest Nederland	6,5	8,2	2,9	4,8	2,7	2,5	0,8	0,9
autobezit								
wel	7,0	8,5	3,7	5,4	2,5	2,3	0,7	0,8
niet	6,1	8,2	1,4	2,0	3,3	4,1	1,5	2,1

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Ten aanzien van het opleidingsniveau geldt: hoe hoger de genoten opleiding, des te frequenter en langduriger men zich in het verkeer begeeft. Dit is echter vooral van toepassing op het gebruik van de auto. Voor de langzame vervoerwijzen en het openbaar vervoer zijn de verschillen minder groot en vaak juist tegengesteld (lager opgeleiden maken bijvoorbeeld frequenter gebruik van fiets en lopen).

In (de vier groot)stedelijke gebieden maakt men wat frequenter gebruik van fiets, lopen of openbaar vervoer, en daarbuiten is de auto wat populairder. Opmerkelijk is dat de verschillen in het autogebruik tussen de vier grote steden enerzijds (weinig

autogebruik), en de overige gebieden anderzijds (veel autogebruik) alleen maar zijn toegenomen. Wellicht heeft dit te maken met het afkalvende openbaar vervoer in landelijke gebieden, waar door bezuinigingen de laatste jaren veel lokale diensten zijn opgeheven (zie ook Harms 2003a).

2.4 Mobiliteit en dagelijkse bezigheden

In deze paragraaf wordt de groei van de mobiliteit wat uitgebreider in verband gebracht met vier belangrijke activiteiten waarvoor men meestentijds buitenshuis is: arbeid, huishouden, onderwijs en vrije tijd. Welke verschuivingen hebben zich in de afgelopen 25 jaar voorgedaan in de participatie in deze voornaamste activiteiten, en hoe verhoudt zich dat tot de groei van de mobiliteit?

2.4.1 Dagelijkse bezigheden in vogelvlucht

De dagelijkse bezigheden kunnen globaal uiteen worden gelegd in een drietal blokken: verplichte tijd, persoonlijke tijd en vrije tijd. Onder verplichte tijd worden de werkzaamheden verstaan die men beroepshalve, voor de studie of in het huishouden verricht. Persoonlijke tijd betreft de tijd besteed aan persoonlijke hygiëne (verzorging) en slapen. De vrije tijd is alle tijd die overblijft na aftrek van verplichte en persoonlijke tijdsbesteding.

Over langere periode bezien is er sprake van een toename van de verplichte tijdsbesteding, een stabiele hoeveelheid tijd voor persoonlijke bezigheden, en een afnemende hoeveelheid vrije tijd (tabel 2.6). Blijkens de nadere opsplitsing van de verplichte tijd in arbeid, huishoudelijke taken en onderwijs in tabel 2.6 heeft er sinds 1975 met name een groei plaatsgevonden van de tijd besteed aan arbeid. De tijdsbesteding aan huishoudelijke taken bleef min of meer constant, de onderwijstijd is afgenomen. Voor een nadere, meer uitgebreide analyse van de veranderingen en verschuivingen in het tijdsbudget van de Nederlandse bevolking, zie Breedveld en Van den Broek (2001).

Tabel 2.6 Verplichte, persoonlijke en vrije tijd, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000 (in aantallen uren per week)

	1975	1985	1990	2000	index 1975 = 100
verplichte tijd	40,7	40,7	42,0	43,9	108
ww. arbeid	14,8	14,1	16,6	19,4	131
huishouden	19,1	19,4	18,5	19,0	99
onderwijs	6,7	7,2	6,9	5,5	82
persoonlijke tijd	76,3	75,3	75,5	76,6	100
vrije tijd	47,9	49,0	47,2	44,8	94

Bron: SCP (TBO'75-'00)

In het navolgende wordt de in paragraaf 2.3 gehanteerde vierdeling van activiteiten in werken, huishouden, onderwijs en vrije tijd als invalshoek gebruikt. Centrale vraag is welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan in de participatie in en tijdsbesteding aan deze activiteiten en welke consequenties deze hebben gehad voor de ontwikkeling van de mobiliteit.

2.4.2 Arbeid

Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de participatie in en tijdsbesteding aan arbeid, en hoe heeft de werkgerelateerde mobiliteit zich ontwikkeld (tabel 2.7)?

Tabel 2.7 Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van arbeid, 20-64-jarigen, 1975-2000

	arbeidsdeeln ame (%)	arbeidsduur (uren per week)	reisduur (uren per week)	reistijd- aandeel (%)	aantallen verplaatsingen (per week)	waarvan per auto	waarvan te voet/ per fiets	waarvan per OV
1975	47,6	17,7	1,9	9,7	4,5	2,4	1,9	0,5
1980	47,2	17,2	1,6	8,7	3,7	2,1	1,4	0,3
1985	47,5	17,3	1,8	9,5	4,1	2,5	1,4	0,4
1990	52,6	19,0	2,0	9,6	4,2	2,5	1,5	0,4
1995	55,8	20,4	2,2	9,6	4,5	2,7	1,7	0,4
2000	63,3	22,5	2,7	10,5	5,0	3,2	1,8	0,4

Toelichting

Deze tabel verschaft inzicht in de ontwikkelingen in arbeidsdeeln
ame, arbeidsduur, reisduur, reistijdaandeel en aantal-
len verplaatsingen. Alle cijfers hebben betrekking op de potentiële beroepsbevolking, ofwel de personen in de leef-
tijdsgroep van 20 tot 64 jaar. In de mobiliteitgerelateerde gegevens is alleen rekening gehouden met de
verplaatsingen van en naar het werk; zakelijke verplaatsingen zijn buiten beschouwing gelaten. De arbeidsdeeln
ame betreft het percentage van de bevolking van 20 tot 64 jaar dat minimaal 12 uur per week betaald werk verricht. De
arbeidsduur verwijst naar het gemiddelde aantal uren dat men per week aan betaalde arbeid besteedt, exclusief de
hiervoor benodigde reistijd (waarbij overigens geen rekening is gehouden met de voor berekening van de participatie
gehanteerde minimumgrens van 12 uur). De reisduur heeft betrekking op het gemiddelde aantal uren dat men per
week besteedt aan reizen van en naar de (betaalde) werkplek. Het reistijdaandeel heeft betrekking op de verhouding
tussen reistijd en verblijftijd. Deze verhouding (die uitgedrukt is in procenten) is berekend door de reisduur te delen op
de som van reisduur en verblijfsduur (zie Dijkstra 1995: 93-94). Een voorbeeld ter verduidelijking: een reistijdaandeel
van 10,5% betekent dat men gemiddeld van elk uur arbeidstijd ruim 6 minuten (0,105 x 60) besteedt aan het reizen
van en naar de werkplek. De aantallen verplaatsingen ten slotte hebben betrekking op het aantal gemaakte verplaat-
singen per week ten behoeve van de betaalde arbeid. Deze zijn tevens uitgesplitst naar soorten vervoerwijzen, waarbij
onderscheid is gemaakt naar auto, lopen en fietsen, en het openbaar vervoer. Een uitgebreide achtergrondtabel waar-
in de gegevens zijn ontleed naar persoonskenmerken is opgenomen in bijlage D (tabel D.1).

Tot slot zij met nadruk vermeld dat alle gegevens in verband met de consistentie zijn gebaseerd op het TBO. Het gaat
hier immers in eerste instantie om de verhoudingen tussen arbeidsdeeln
ame en arbeidsduur enerzijds, en werkgerela-
teerde mobiliteit anderzijds (zie bv. de variabele 'reistijdaandeel'). Een analyse van de afzonderlijke gegevens wordt
uitdrukkelijk niet beoogd. Voor arbeidsgerelateerde statistieken sec is de Enquête Beroepsbevolking (EBB) geschikter,
voor werkgerelateerde mobiliteit sec moet worden verwezen naar het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG).

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Arbeidsparticipatie en arbeidsduur

Het aantal werkenden in de leeftijdsgroep van 20-64-jarigen is sinds 1975 aanzienlijk toegenomen: lag de participatiegraad in 1975 nog onder de 50%, in 2000 was deze reeds gestegen tot bijna 65%. Een verklaring hiervoor is de gunstige economische ontwikkeling. Met name gedurende de jaren negentig is Nederland hierdoor voortdurend 'gezegend' met een groei van de werkgelegenheid: tot in het tweede kwartaal van 2000 is de omvang van de werkzame beroepsbevolking jaar na jaar toegenomen. De gemiddelde arbeidsduur (het gemiddelde aantal uren dat men per week aan werk besteedt) is in de periode 1975-2000 overigens minder snel gestegen, namelijk: van krap 18 uur per week in 1975 tot ruim 22 uur in 2000. Dit verschil in groeitempo tussen arbeidsdeelname en arbeidsduur wordt grotendeels verklaard door het toegenomen aantal deeltijdbanen (zie verder hoofdstuk 3).

Arbeid en mobiliteit

Nederlanders zijn meer gaan werken en zijn daarvoor ook langer en vaker onderweg. De aan arbeid bestede reistijd is sneller toegenomen dan de eigenlijke arbeidsduur, hetgeen zich cijfermatig heeft vertaald in een toegenomen reistijdaandeel (zie tabel 2.7 en bijbehorende toelichting). Men is zich dus ten behoeve van het werk over grotere afstanden gaan verplaatsen. Cijfers uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) bevestigen dit: was de gemiddelde woon-werkafstand in 1985 nog 13 kilometer, anno 2001 is deze opgelopen tot bijna 17 kilometer (CBS 2002). De auto speelt een steeds dominantere rol in het woon-werkverkeer; drie op de vijf werkgerelateerde verplaatsingen geschieden per auto. Het openbaar vervoer speelt verhoudingsgewijs een zeer minieme rol in het verkeer van en naar het werk.

2.4.3 Huishoudelijke en zorgtaken

Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de participatie in en tijdsbesteding aan huishoudelijke en zorgtaken, en hoe heeft de huishoudelijk gerelateerde mobiliteit zich ontwikkeld? (tabel 2.8).

Tabel 2.8 Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van huishoudelijke en zorgtaken, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000

	zorgparti- cipatie (%)	zorgduur (uren per week)	reisduur (uren per week)	reistijd- aandeel (%)	aantallen verplaatsingen (per week)	waarvan per auto	waarvan te voet/ per fiets	waarvan per OV
1975	83,2	22,9	1,8	7,4	4,4	1,6	2,6	0,4
1980	87,6	22,9	2,0	7,9	4,6	2,0	2,4	0,4
1985	88,5	23,1	2,1	8,3	5,0	2,2	2,7	0,3
1990	89,3	21,9	2,5	10,4	6,0	2,7	3,2	0,3
1995	91,4	22,2	2,8	11,1	6,6	3,1	3,4	0,3
2000	91,9	22,3	2,5	10,1	6,0	3,2	2,7	0,2

Toelichting

Deze tabel verschaft inzicht in de ontwikkelingen in de participatie in huishoudelijke en zorgactiviteiten (inclusief persoonlijke verzorging), de hieraan bestede tijdsduur en reisduur, het reistijdaandeel en de aantallen verplaatsingen. De cijfers hebben steeds betrekking op de gehele populatie van 12 jaar en ouder. De *zorgdeelname* betreft het percentage van de bevolking dat minimaal 8 uur per week besteedt aan huishoudelijke en/of zorgactiviteiten. De *zorgduur* verwijst naar het gemiddelde aantal uren dat men per week aan huishoudelijke en zorgactiviteiten verricht, exclusief de hiervoor benodigde reistijd (waarbij overigens geen rekening is gehouden met de voor berekening van de participatie gehanteerde minimumgrens van 8 uur). Omdat de tijd besteed aan persoonlijke verzorging in de *zorgduur* is verdisconteerd, komt de waarde hier hoger uit dan in tabel 2.6 (waar de persoonlijke verzorging onder persoonlijke tijd is meegerekend). De *reisduur* heeft betrekking op het gemiddelde aantal uren dat men per week besteedt aan reizen ten behoeve van huishoudelijke en/of zorgactiviteiten. Het reistijdaandeel betreft de verhouding tussen reistijd en verblijfs-tijd (voor een uitgebreider toelichting met voorbeeld, zie tabel 2.7). De *aantallen verplaatsingen* ten slotte hebben betrekking op het aantal ten behoeve van het huishouden gemaakte verplaatsingen. Deze zijn tevens uitgesplitst naar soorten vervoerwijzen, waarbij onderscheid is gemaakt naar auto, lopen en fietsen, en het openbaar vervoer (de voor 1980 gevonden waarden voor reisduur en aantallen verplaatsingen zijn overigens gecorrigeerd voor het in dat jaar disproportioneel afwijken van de reistijd en aantallen verplaatsingen besteed aan persoonlijke verzorging). Een uitgebreide achtergrondtabel waarin de gegevens zijn uitgesplitst naar persoonskenmerken is opgenomen in bijlage D (tabel D.2). Tot slot zij nog een keer met nadruk vermeld dat alle gegevens in verband met de consistentie zijn gebaseerd op het TBO (zie ook de toelichting bij tabel 2.7).

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Deelname en tijdsbeslag huishoudelijke en zorgtaken

Blijkens tabel 2.8 is het deel van de bevolking dat meer dan acht uur per week aan huishoudelijke en/of zorgtaken besteedt, aanzienlijk toegenomen. Vooral mannen zijn meer huishoudelijke taken gaan verrichten (zie tabel D.2 in bijlage D). Toch is het gemiddelde aantal uren dat men aan huishoudelijke en zorgtaken besteedt al jaren min of meer constant. De toegenomen deelname aan huishoudelijke en zorgtaken zou anders doen vermoeden. Immers, beschouwd vanuit de economische optiek van schaalvoordelen zou door een stijging van het aantal huishoudelijke en zorgtaken verrichtende personen enerzijds, en daling van het aantal 'verzorgde' gezinsleden anderzijds (schaalverkleining), de efficiëntie moeten afnemen en de hieraan gelieerde tijdsduur moeten toenemen. Dat de tijdsbesteding aan huishoudelijke en zorgtaken desondanks gelijk is gebleven, is vermoedelijk te herleiden tot de introductie van allerlei tijdsbesparende huishoudelijke apparatuur, zoals de magnetron en de afwas-machine (zie onder andere Breedveld en Van den Broek 2001).

Huishouden en mobiliteit

Hoewel het gemiddelde aantal uren besteed aan huishoudelijke en zorgtaken min of meer ongewijzigd is, zijn zowel de reisduur als de aantallen verplaatsingen hiervoor aanzienlijk toegenomen. In 1975 'kostten' huishoudelijke en zorgtaken op weekbasis gemiddeld 1 uur en 50 minuten aan mobiliteit (ruim 7% van de totale huishoudelijke en zorgtijd), in 2000 was dit opgelopen tot 2,5 uur (10%). Kortom, kennelijk heeft de 'mechanisering' die binnenshuis wel haar vruchten heeft afgeworpen, buitenshuis geen baat gehad. Tevens is men steeds frequenter gebruik gaan maken van de auto – anno 2000 in meer dan de helft van alle gevallen. Het openbaar vervoer is duidelijk minder populair geworden.

2.4.4 Onderwijs

Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de participatie in en tijdsbesteding aan het onderwijs, en hoe heeft de onderwijsgerelateerde mobiliteit zich ontwikkeld (tabel 2.9)?

Tabel 2.9 Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van onderwijs, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000

	onderwijs- participatie (%)	onderwijsduur (uren per week)	reisduur (uren per week)	reistijd- aandeel (%)	aantallen verplaatsingen (per week)	waarvan per auto	waarvan te voet/ per fiets	waarvan per OV
1975	28,0	6,0	0,7	10,8	1,7	0,1	1,5	0,2
1980	35,7	6,6	0,7	9,8	1,4	0,3	1,1	0,2
1985	34,4	6,4	0,9	11,8	1,8	0,3	1,5	0,2
1990	33,2	6,0	0,9	13,0	1,6	0,3	1,3	0,3
1995	33,1	5,4	0,9	14,2	1,6	0,2	1,2	0,4
2000	29,3	4,6	0,9	15,9	1,3	0,2	1,1	0,4

Toelichting

Deze tabel verschaft inzicht in de ontwikkelingen in de deelname aan het onderwijs, de hieraan bestede tijdsduur en reisduur, het reistijdaandeel en de aantallen verplaatsingen. De cijfers hebben steeds betrekking op de gehele populatie van 12 jaar en ouder. De *onderwijsparticipatie* betreft het percentage van de bevolking dat minimaal 1 uur per week besteedt aan school of studie. De *onderwijsduur* verwijst naar het gemiddelde aantal uren dat men per week spendeert aan onderwijsactiviteiten, exclusief de hiervoor benodigde reistijd (waarbij geen rekening is gehouden met de voor berekening van de participatie gehanteerde minimumgrens van 1 uur). De *reisduur* heeft betrekking op het gemiddelde aantal uren dat men per week besteedt aan het reizen van en naar de onderwijsinstellingen. Het *reistijd-aandeel* betreft de verhouding tussen reistijd en verblijfstijd (voor een uitgebreider toelichting met voorbeeld, zie tabel 2.7). De *aantallen verplaatsingen* ten slotte hebben betrekking op het aantal ten behoeve van het onderwijs gemaakte verplaatsingen. Daarnaast verschaft de tabel inzicht in de aantallen verplaatsingen naar soorten vervoerwijzen, waarbij onderscheid is gemaakt naar de auto, lopen en fietsen, en het openbaar vervoer.

Een uitgebreide achtergrondtabel waarin de gegevens zijn uitgesplitst naar persoonskenmerken is opgenomen in bijlage D (tabel D.3). Tot slot zij nog een keer met nadruk vermeld dat alle gegevens in verband met de consistentie zijn gebaseerd op het TBO (zie ook de toelichting bij tabel 2.7).

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Participatie en tijdsbesteding onderwijs

Sinds 1980 is het aantal uren dat men aan onderwijs besteedt afgenomen. De verklaring hiervoor is puur demografisch van aard: Het aandeel van de jongeren en

jongvolwassenen in de totale bevolking is sinds 1975 afgenomen. Zelfs indien scholieren en studenten anno 2000 gemiddeld nog evenveel onderwijs zouden volgen als in 1975, is er alleen al door hun afnemende groepsomvang sprake van een dalende onderwijsduur per hoofd van de bevolking (Breedveld en Van den Broek 2001: 17). Sinds 1995 (de voorlaatste TBO-meting) is echter ook de onderwijsdeelname afgenomen.

Onderwijs en mobiliteit

In vergelijking met arbeid en huishoudelijke en zorgtaken is de onderwijsgerelateerde mobiliteit relatief groot, en sinds 1975 ook sterk in omvang toegenomen: besteedde men 25 jaar geleden van elk uur scholing nog ruim 10% (6,5 minuut) aan het vervoer van en naar de onderwijsvoorziening, tegenwoordig bedraagt het aandeel mobiliteit bijna 16% (9,5 minuten – tabel 2.9). Een deel van de verklaring hiervoor is waarschijnlijk gelegen in het gebruik van het openbaar vervoer, dat met name sinds het begin van de jaren negentig is toegenomen.³ Ten opzichte van de auto is dit immers een overwegend langzame vervoerwijze, waardoor de reistijd per afstandseenheid wordt opgerekt. Opvallend is daarentegen dat het fietsen en lopen van en naar onderwijsvoorzieningen juist aan belang heeft ingeboet.

2.4.5 Vrije tijd

Welke ontwikkelingen hebben zich voorgedaan in de vrijetijdsbesteding, hoe ligt de verhouding tussen de uithuizige en binnenshuis bestede vrije tijd, en hoe vaak en lang is men hiervoor onderweg (tabel 2.10)?

Aantal vrije uren

Het aantal voor de vrije tijd beschikbare uren is sinds medio jaren tachtig afgenomen. Besteedde de Nederlander in 1985 gemiddeld 49 uur per week aan vrije tijd, in 2000 was dit gezakt naar minder dan 45 uur. Men heeft dus minder vrije tijd, waarvan ook een steeds kleiner deel buitenshuis wordt doorgebracht.

Uithuizige vrijetijdsbesteding en mobiliteit

Niettegenstaande de gedaalde vrijetijdsbesteding, is het aandeel van de reistijd hierin juist toegenomen: In 1975 was men gemiddeld 2,5 uur per week onderweg voor de vrije tijd (15%), anno 2000 'kostte' de vrije tijd op weekbasis gemiddeld 3 uur aan reizen (19%). Teneinde aan de vrijetijdswensen te voldoen zijn Nederlanders dus steeds langer onderweg. En omdat de aantallen verplaatsingen min of meer constant zijn gebleven, betekent langer in dit geval ook verder. Ook gegevens uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag wijzen hier overigens op: volgens deze dataset is de ten behoeve van de vrije tijd per persoon per dag afgelegde afstand toegenomen van nog geen 11,5 kilometer in 1985 tot ruim 13 kilometer in 2000 (CBS 2002). Een laatste observatie betreft de dynamiek die schuilgaat achter het min of meer gelijk blijven van de aantallen vrijetijdsverplaatsingen (tabel 2.10). Het fietsen, het lopen en het gebruik van het openbaar vervoer zijn ten opzichte van 1975 namelijk in populariteit gedaald; het

autogebruik is daarentegen sterk toegenomen. De vrije tijd is dus steeds meer het domein geworden van de auto (Harms 2003b).

Tabel 2.10 Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van de vrije tijd, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000

	vrije tijd totaal (uren)	vrije tijd bui- tenshuis (uren)	reisduur (uren)	reistijd- aandeel (%)	aantallen verplaat- singen	waarvan per auto	waarvan te voet/ per fiets	waarvan per OV
1975	47,9	14,8	2,6	15,2	5,5	2,9	2,5	0,5
1980	47,0	14,2	2,3	14,0	4,6	2,6	1,8	0,4
1985	49,0	15,0	2,9	16,2	5,6	3,2	2,3	0,4
1990	47,2	14,5	2,9	16,5	5,7	3,3	2,3	0,4
1995	47,3	15,3	3,2	17,2	6,2	3,5	2,6	0,4
2000	44,8	13,3	3,0	18,5	5,7	3,6	2,1	0,3

Toelichting

Deze tabel verschaft inzicht in de ontwikkelingen in de totale hoeveelheid vrije tijd, het aandeel buitenshuis bestede vrije tijd, de hieraan gespendeerde reisduur, het reistijdaandeel en de aantallen verplaatsingen. De cijfers hebben steeds betrekking op de gehele populatie van 12 jaar en ouder. De *totale vrije tijd* betreft het aantal uren dat men op weekbasis besteedt aan vrije tijd. De *vrije tijd buitenshuis* verwijst naar het gemiddelde aantal uren dat men per week spendeert aan vrijetijdsactiviteiten buiten de eigen woning, exclusief de hiervoor benodigde reistijd. De *reisduur* heeft betrekking op het gemiddelde aantal uren dat men per week besteedt aan het reizen in de vrije tijd. Het *reistijdaandeel* betreft de verhouding tussen reisduur en buitenhuizige vrije tijd (voor een uitgebreide toelichting met voorbeeld, zie tabel 2.7). De *aantallen verplaatsingen* ten slotte hebben betrekking op het aantal in de vrije tijd gemaakte verplaatsingen. Daarnaast verschaft de tabel inzicht in de aantallen verplaatsingen naar soorten vervoerwijzen, waarbij onderscheid is gemaakt naar de auto, lopen en fietsen, en het openbaar vervoer.

Een uitgebreide achtergrondtabel waarin de gegevens zijn uitgesplitst naar persoonskenmerken is opgenomen in bijlage D (tabel D.4). Tot slot zij nog een keer met nadruk vermeld dat alle gegevens in verband met de consistentie zijn gebaseerd op het TBO (zie ook de toelichting bij tabel 2.7).

Bron: SCP (TBO '75-'00)

2.5 Resumerend

In dit hoofdstuk is een beeld geschetst van de wijze waarop de dagelijkse mobiliteit zich gedurende de afgelopen 25 jaar heeft ontwikkeld, en is inzichtelijk gemaakt welke veranderingen en verschuivingen zich hebben voorgedaan in de bezigheden die hieraan ten grondslag liggen.

Hoewel de sterkste groei van de mobiliteit zich heeft voorgedaan gedurende de jaren zestig, is de verkeersdeelname ook gedurende de afgelopen decennia aanzienlijk gegroeid. Met name het aantal verreden kilometers steeg sterk. Maar ook de gemiddelde reisduur is flink toegenomen. Ten opzichte van 1975 is men anno 2000 ruim twee uur per week langer onderweg (van gemiddeld 6,5 uur per week naar 8,5 uur per week).

De mobiliteitsgroei is bijna geheel voor rekening gekomen van de auto. Het openbaar vervoer, het lopen en het fietsen hebben een zeer kleine of zelfs negatieve invloed uitgeoefend op de groei van de mobiliteit. Van de verschillende bevolkingsgroepen

zijn met name vrouwen, alleenstaanden, tweeverdieners en hoger opgeleiden vaker onderweg.

Uitsplitsing van de mobiliteit naar dagelijkse bezigheden maakt duidelijk dat Nederlanders met name meer *betaalde arbeid* zijn gaan verrichten en daarvoor ook langer en vaker onderweg zijn. De aan arbeid bestede reistijd is sterker toegenomen dan de eigenlijke arbeidsduur. Uit andere gegevens blijkt dat ook de fysieke woon-werkafstand aanzienlijk is toegenomen.

Het gemiddelde aantal uren besteed aan *huishoudelijke en zorgtaken* is min of meer gelijkgebleven, maar zowel de reisduur als de aantallen verplaatsingen hiervoor zijn aanzienlijk toegenomen. In 1975 kostten huishoudelijke en zorgtaken op weekbasis gemiddeld 1 uur en 50 minuten aan mobiliteit, in 2000 was dit opgelopen tot 2,5 uur. Daarnaast is men hiervoor ook steeds vaker gebruik gaan maken van de auto.

Het aantal uren dat men aan *onderwijs* besteedt is sinds begin jaren tachtig afgenomen. Verhoudingsgewijs is de onderwijsgerelateerde mobiliteit echter relatief groot en is deze vanaf begin jaren tachtig zelfs in omvang iets toegenomen. Van en naar onderwijsvoorzieningen maakt men hoofdzakelijk gebruik van de fiets, en in mindere mate van het openbaar vervoer.

Ook de hoeveelheid *vrije tijd* is in de afgelopen decennia afgenomen, alsmede het aantal vrije uren dat men buitenshuis doorbrengt. De aan de vrije tijd bestede reistijd is daarentegen wel toegenomen: in 1975 was men gemiddeld 2,5 uur per week onderweg voor de vrije tijd, anno 2000 vergde de vrije tijd op weekbasis gemiddeld 3 uur aan reizen. In de vrije tijd is men echter niet alleen steeds langer, maar ook steeds verder, en steeds vaker per auto onderweg.

Noten

- 1 Het betreft hier uitsluitend de particuliere vormen van mobiliteit (i.e. woon-werk-, huishoudelijke, onderwijs- en vrijetijds mobiliteit); zakelijke verplaatsingen zijn buiten beschouwing gelaten
- 2 Onder 18 en 19-jarigen is het rijbewijsbezit met 34% nog relatief laag; onder 20-24-jarigen daarentegen heeft reeds 73% de beschikking over een rijbewijs (OVG'01).
- 3 De invoering van de OV-studentenkaart in 1992 is hier vermoedelijk mede debet aan. Studenten (en aanvankelijk ook scholieren boven de 18 jaar) zijn vanaf dat moment en masse gebruik gaan maken van bus, tram, metro en trein.

3 Verklaringen voor de mobiliteitsgroei

3.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk is een beeld geschetst van de ontwikkelingen in de dagelijkse mobiliteit sinds 1975. Een belangrijke conclusie is dat er zich een aanzienlijke groei heeft voorgedaan, met name in het gebruik van de auto. Daarnaast is geconstateerd dat met name de vrouwen, alleenstaanden, tweeverdieners en hoger opgeleiden een belangrijke bijdrage hebben geleverd aan de groei van de mobiliteit. Alhoewel de vraag naar het *waarom* van de groei daarmee al gedeeltelijk aan de orde is gekomen, wordt in dit hoofdstuk getracht een expliciet antwoord op deze vraag te formuleren.

In het inleidende hoofdstuk zijn drie voor de hand liggende verklaringen voor de mobiliteitsgroei genoemd (zie figuur 1.1): demografische, sociaal-economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Maar ook sociale en culturele ontwikkelingen en trends zijn van invloed op de mobiliteit. In concreto moet men hierbij denken aan zaken als individualisering, de arbeidsparticipatie van de vrouw, de opkomst van tweeverdieners en taakcombineerders, en de intensivering van de vrijetijdsbesteding.

Op basis van een uitgebreide inventarisatie van het bestaande onderzoeksmateriaal biedt dit hoofdstuk een overzicht van de uiteenlopende verklaringen voor de groei van de mobiliteit. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen enerzijds ruimtelijke, demografische en sociaal-economische verklaringen voor mobiliteitsgroei (§ 3.2) en anderzijds sociale en culturele determinanten (§ 3.3).

3.2 Ruimtelijke, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen

Bij verklaringen voor de groei van de mobiliteit blijven ontwikkelingen van sociale en culturele aard vaak onderbelicht. In onderzoeken en discussies op dit gebied domineren ruimtelijke, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen (zie bv. Ploeger en Van der Waard 1997; Korver en Vanderschuren 1995). Voorafgaand aan de inventarisatie van sociale en culturele trends en ontwikkelingen wordt daarom eerst een overzicht gegeven van deze meer gangbare verklaringen voor de groei van de mobiliteit.

3.2.1 Ruimtelijke ontwikkelingen

Infrastructuuruitbreidingen

De vraag naar (auto)mobiliteit wordt voor een belangrijk deel gefaciliteerd en bevorderd door het aanbod van nieuwe infrastructuur. Het totale verharde wegennet

bedroeg in 1997 ruim 115.000 kilometer (tabel 3.1). Met name de lengte van het autosnelwegennet is in de afgelopen decennia flink toegenomen: van krap 1.000 kilometer in 1970 tot ruim 2.200 kilometer in 2000. De onevenredige uitbreiding van het hoofdwegennet heeft geresulteerd in een sterke reductie van de reistijden per auto: tussen 1970 en 1995 zijn de interlokale reistijden ruwweg gehalveerd (Ploeger en Van der Waard 1997). Met andere woorden: men kan tegenwoordig in minder tijd meer bestemmingen bereiken. De gebruiksmogelijkheid van de auto is hierdoor sterk verbeterd (Steg en Kalfs 2000).

Hoewel de omvang van het spoorwegmaterieel en de frequentie van de treinenloop is toegenomen, is de dichtheid van het spoorwegennet sinds medio jaren zestig in omvang afgenomen (tabel 3.1). Sinds medio jaren zeventig groeit het lijnennet weer, als gevolg van de opening van nieuwe lijnen als de Zoetermeer-, de Schiphol- en de Flevolijn. De totale omvang van het spoorwegennet bedraagt momenteel ruim 2.800 kilometer.

Tabel 3.1 Lengte infrastructuur, 1950-1997 (in kilometers)

	1950	1960	1970	1980	1990	1997
weg-infrastructuur	-	-	76.990	92.525	102.860	115.617
w.o. autosnelwegen	121	351	983	1.780	2.094	2.236
railinfrastructuur	3.204	3.253	3.148	2.760	2.780	2.805

Bron: CBS (StatLine); AVV-website

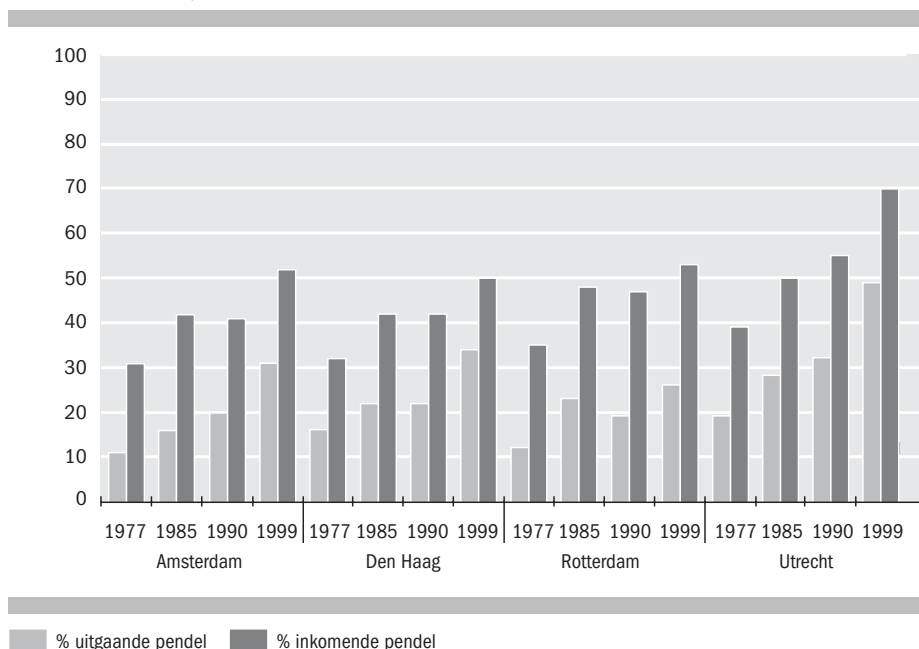
Ruimtelijke spreiding en scheiding

De mobiliteit heeft een belangrijke faciliterende, en later ook een zichzelf versterkende rol gespeeld bij de spreiding en scheiding van wonen, werken, voorzieningen en recreëren (Harms 2000: 26-36). Aanvankelijk leidde de suburbanisatie van het wonen tot een scheiding van wonen enerzijds en werken en voorzieningen anderzijds. Deze ontmenging bleef gehandhaafd toen ook de bedrijvigheid naar de stadsranden trok, die zich vestigde in apart daarvoor ontwikkelde industrie- en bedrijventerreinen. Alhoewel in het ruimtelijk overheidsbeleid is gepoogd de ontmenging enigszins te temperen, is er tot op heden onomstotelijk een scheiding waarneembaar tussen woongebieden, werkgebieden en, in mindere mate, de voorzieningenclusters. In een bredere context wordt deze ontmenging door Van der Wouden en De Bruijne (2001) als *ruimtelijke scheefheid* betiteld;¹ Tieleman (1998) spreekt van *structurele differentiatie*:

‘Omdat maatschappelijke functies uit elkaar gelegd werden, groeide de afhankelijkheid van de auto. Meer auto’s betekent een groter ruimtebeslag, verder uit-
eenleggen van functies en weer meer behoefte aan auto’s. Dat is de spiraal waarin we op dit moment vastzitten’ (geciteerd in Achterhuis 1998: 110).

De ruimtelijke mismatch tussen woon- en werkgebieden heeft geresulteerd in meer en qua afstand langere verplaatsingen. Dit wordt onder andere weerspiegeld in de toename van het pendelverkeer (figuur 3.1). In de vier grootstedelijke gebieden is zowel de uitgaande als inkomende pendel in de loop der jaren aanzienlijk gegroeid. Inmiddels geldt voor alle vier de stedelijke gebieden dat ten minste de helft van de werkzame bevolking woonachtig is buiten de betreffende stad (Harms en Van der Wouden 2002).

Figuur 3.1 Ontwikkeling aandeel uitgaande^a en inkomende^b pendel in de vier grote steden, 1977-1999



a Uitgaande pendel als aandeel van de in de gemeente wonende bevolking.
 b Inkomende pendel als aandeel van de in de gemeente werkzame bevolking.

Bron: Van der Wouden en De Bruijne (2001: 97)

Ruimtelijke schaalvergroting

Een andere ruimtelijke ontwikkeling is ‘schaalvergroting’, een proces waardoor het dagelijks leven zich gedurende de afgelopen decennia steeds meer op een bovenlokaal (regionaal) niveau is gaan afspelen. Schaalvergroting kan enerzijds betrekking hebben op instituties en anderzijds op het bereik c.q. de actieradius van individuen (Van Dam 1995).

Met de schaalvergroting van instituties wordt vooral bedoeld op de toenemende omvang van voorzieningen en de ruimtelijke clustering daarvan. De aantrekkingskracht wordt hierdoor vergroot en het aantal bezoekers neemt toe. Klassieke

voorbeelden zijn de meubel- en autoboulevards. Van recenter datum zijn de opkomst van multifunctionele vrijetijdscentra (zoals CentrO in Oberhausen) en de clustering van museale instellingen (zoals het Museumpark in Rotterdam).

Naast omvang en clustering speelt ook efficiency een rol. Door het aantal voorzieningen van één soort te verminderen is het mogelijk de dienstverlening en faciliteiten in de overgebleven hoofdcentra uit te breiden. Gevolg van de schaalvergroting is een toename van de mobiliteit. Door het verdwijnen van kleine voorzieningen nabij de woning of op het platteland moeten er grotere afstanden worden overbrugd om in de behoeften (bv. dagelijkse boodschappen) te voorzien.

De schaalvergroting van de individuele actieradius heeft betrekking op de woning- en de arbeidsmarkt (Van Wee et al. 2002). Ten aanzien van de woningmarkt zijn de eisen die men stelt aan woning en woonomgeving steeds specifieker geworden. Men heeft meer te besteden dan voorheen en wenst daarom ook meer kwaliteit en woongenot: het stereotype wensbeeld is een jarendertighuis, in een mooie, groene en kindvriendelijke omgeving (zie bv. Van Dugteren 2001). Daar het lokale woningaanbod niet altijd aansluit op deze veeleisende vraag, zijn de radius waarbinnen men een woning zoekt en de corresponderende verhuisafstand vermoedelijk steeds verder opgerekt.² De kans op het vinden van een woning in de nabijheid van het werk is daarmee afgenomen, met een vergroting van de woon-werkafstand tot gevolg.

Een laatste vorm van ruimtelijke schaalvergroting heeft betrekking op de ontwikkeling van de arbeidsmarkt. Steeds meer mensen hebben een hogere en specialistische opleiding gevolgd, hetgeen correspondeert met de eveneens steeds hogere en meer specialistische eisen die aan werknemers worden gesteld. De kans dat men binnen een gegeven afstand van de woning een passende werkplek vindt, is hierdoor afgenomen. Het gevolg hiervan is een vergroting van de gemiddelde woon-werkafstanden (Van Wee et al. 2002).

3.2.2 Sociaal-economische ontwikkelingen

Welvaartsstijging

Sinds de jaren vijftig heeft Nederland een sterke economische groei doorgemaakt. Hierdoor konden steeds meer mensen zich een rijbewijs en auto veroorloven en meer geld besteden aan het autogebruik (Steg en Kalfs 2000: 29).

In meerdere onderzoeken is aangetoond dat er een sterke relatie bestaat tussen de toename van de welvaart en de groei van de mobiliteit (zie o.a. Schafer en Victor 1997).³ De sterke stijging van het reële (huishoudens)inkomen in de afgelopen decennia vormt dan ook een belangrijke grondslag voor de explosieve groei van het autobezit en -gebruik, temeer daar de reële kosten van aanschaf en gebruik van de auto steeds lager zijn geworden:⁴ kostte een Volkswagen in 1960 nog eenmaal het modale jaarinkomen, tien jaar later was dit nog maar een kwart (v&w 2002:14). Per saldo is het aantal auto's in de laatste tien jaar met ruim 1 miljoen stuks toegenomen (tabel 3.2). Ook het tweede-autobezit en recentelijk zelfs het derde-autobezit heeft in de afgelopen jaren een flinke groei doorgemaakt. Inmiddels beschikt drie kwart van de

huishoudens over een auto. Een op de vijf huishoudens beschikt zelfs over twee of meer auto's (in 1990 was dit nog maar 13%).⁵

Tabel 3.2 Autobezit, 1960-2001

	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2001
aantal auto's (x 1000)	522	1.273	2.405	3.289	4.240	4.551	5.118	5.581	6.539
auto's per 1000 inwoners	46	104	186	242	301	315	344	361	409
auto's per 1000 huishoudens	165	363	603	721	847	811	844	863	952

Bron: CBS (StatLine) SCP-bewerking

Psychologische determinanten van mobiliteit

Bij de verklaring van de mobiliteitsgroei wordt recentelijk ook aandacht besteed aan de onderliggende psychologische beweegredenen. In dit kader onderscheiden Steg en Kalfs (2000: 35 e.v.) drie motieven voor het bezit en gebruik van de auto: het instrumentele motief (de auto is handig en functioneel), het sociale motief (de auto is een middel tot sociale onderscheiding en statusvorming) en het affectieve motief (autorijden is leuk). Naast deze motieven wordt er bij de verklaring van het autogebruik ook gewezen op het belang van gewoontegedrag. Dat houdt in dat het autogebruik geen uitvloeisel is van een beredeneerde afweging tussen voor- en nadelen ervan, maar een 'repetierend' automatisme: men kiest voor de auto vanuit de gewoonte die altijd al te nemen (Aarts 1996). Dat steeds meer autogebruikers handelen vanuit de gewoontetraditie wordt benadrukt door Peeters (2000), die stelt dat de auto diep geworteld is in onze cultuur: autogebruik is een 'automatisme' geworden, en geldt steeds meer als de maat der dingen. Ook Tieleman (1998) constateert dat de auto zich heeft ontwikkeld tot een alledaagse vanzelfsprekendheid; een fundamenteel en onaantastbaar recht waar niet aan mag worden getornd.

3.2.3 Demografische ontwikkelingen

Bevolkingsgroei

Een groeiende bevolking resulteert in een toename van de mobiliteit. De samenhang is echter niet direct, maar afhankelijk van de leeftijdssamenstelling. Baby's en kinderen kunnen immers weinig bijdragen aan de toename van het verkeer. Vanuit demografische optiek is de sinds 1975 gerealiseerde groei van de mobiliteit daarom vooral te herleiden tot het ouder worden van de babyboomgeneratie (geboren tussen 1946 en 1965). Deze qua omvang grote bevolkingsgroep heeft vanaf medio jaren zeventig de leeftijdsfase bereikt waarin de (auto)mobiliteit het grootste is (ofwel, 25 tot 50 jaar). Daar komt nog bij dat dit tevens de eerste generatie is met een hoog rijbewijsbezit en hoge autobeschikbaarheid voor zowel mannen als vrouwen (AVV 1997).

Vergrijzing

Door het ouder worden van de babyboomgeneratie zal de bevolking na 2010 in toenemende mate vergrijzen. Alhoewel dit een dempende invloed zal uitoefenen op de mobiliteitsbehoefte als geheel, zal het effect hiervan minder groot zijn dan hetgeen op grond van het verplaatsingsgedrag van de huidige ouderen zou worden verwacht: de toekomstige ouderen zullen veel mobieler zijn dan de huidige ouderen en een groter autobezit en -gebruik kennen (v&w 2001). Een belangrijke consequentie van de vergrijzing is een reductie van het aandeel woon-werkverkeer en een groei van de sociaal-recreatieve mobiliteit (zie o.a. MuConsult 2001).

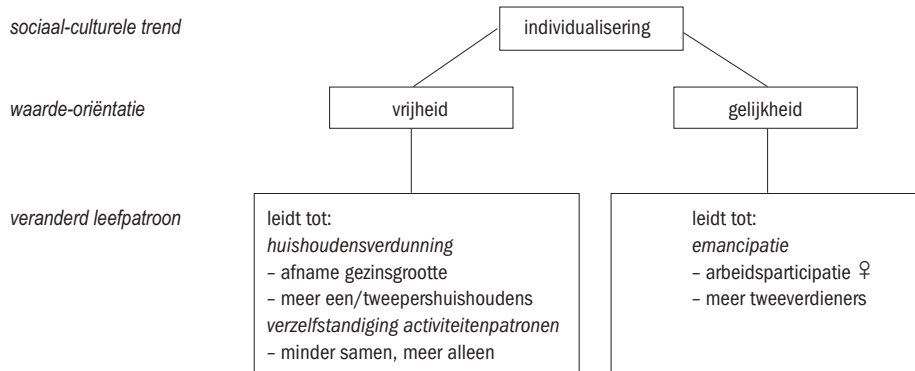
3.3 Sociale en culturele ontwikkelingen

Deze paragraaf biedt een overzicht van uiteenlopende sociale en culturele trends en ontwikkelingen die een bijdrage hebben geleverd aan de groei van de mobiliteit. Sociale en culturele trends zijn hiertoe gedefinieerd als veranderende voorkeuren en behoeften ten aanzien van onder andere gezinsvorming, het huwelijk, de positie van de vrouw, huishoudelijke taakverdeling, opleidings- en beroepsperspectieven en de invulling van de vrije tijd. Dergelijke voorkeuren en behoeften zijn van invloed op de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht (het *leefpatroon*), en op de mobiliteitsbehoefte die hiervan het resultaat is. De verscheidenheid aan sociale en culturele ontwikkelingen is in het onderstaande samengevat onder twee noemers: *individualisering* en *intensivering* van het dagelijks leefpatroon.

3.3.1 Individualisering: vrijheid en gelijkheid

Een eerste voorname sociale en culturele trend is *individualisering*. Dit is een veelbesproken en -bediscussieerde ontwikkeling, die vaak wordt omschreven als een toenemende vrijheid van het individu ten opzichte van zijn directe omgeving en gelijkheid ten opzichte van andere leden en groeperingen in de maatschappij (zie o.a. Schnabel 2000: 22). *Vrijheid* betekent in dit verband dat men meer dan voorheen een onafhankelijke wijze van bestaan ambieert. Dit heeft zich ten eerste vertaald in een toename van het aantal kleinere gezinnen en eenpersoonshuishoudens. Daarnaast is het huishouden als samenlevingsvorm zelf ook in toenemende mate geïndividualiseerd geraakt: meer dan voorheen onderhouden de gezinsleden elk hun eigen activiteitenprogramma. De *gelijkheid* komt vooral tot uitdrukking in emancipatie, ofwel: een evenrediger verdeling van rechten, plichten, kansen en verantwoordelijkheden tussen mannen en vrouwen (zie figuur 3.2).

Figuur 3.2 Operationalisatie individualisering⁶



A Vrijheid

De waardeoriëntatie op vrijheid is misschien wel het duidelijkst zichtbaar in de verlenging van de jeugdfase, die gekenmerkt wordt door weinig verantwoordelijkheden en een grote mate van onafhankelijkheid: tot op steeds hogere leeftijd hebben jongvolwassenen wel een relatie maar geen gezin, wel geld maar weinig financiële verplichtingen. Anders dan voorheen woont men voorafgaand aan het huwelijk vaak ook nog langere tijd alleen, en wordt het hebben van kinderen uitgesteld of soms zelfs afgesteld. De individualiseringstendens doet zich echter ook bij oudere volwassenen voor; bestaande samenlevingsvormen zijn namelijk minder stabiel dan voorheen, en worden steeds vaker ook op latere leeftijd nog ontbonden. Per saldo heeft dit geresulteerd in een toename van het aantal eenpersoonshuishoudens, een afname van de gemiddelde gezinsgrootte en een explosieve stijging van het aantal echtscheidingen (tabel 3.3). Het gevolg van deze zogenaamde huishoudensverduunning is een disproportionele groei van de aantallen huishoudens: tussen 1960 en 1998 nam de bevolkingsomvang toe met ruim een derde (+37%), terwijl het aantal huishoudens ruimschoots verdubbelde (+113%).

Tabel 3.3 Ontwikkeling van de bevolking en huishoudenssamenstelling, 1960-1998 (in absolute aantallen en indexcijfers; 1960 = 100)

	1960		1970		1980		1990		1998	
	abs.	index	abs.	index	abs.	index	abs.	index	abs.	index
bevolkingsomvang (x 1000)	11.417	100	12.958	113	14.091	123	14.893	130	15.654	137
aantal huishoudens (x 1000)	3.171	100	3.986	126	5.006	158	6.061	191	6.758	213
gemiddelde gezinsgrootte	3,6	100	3,2	90	2,8	78	2,4	68	2,3	64
eenpersoonshuishoudens (x 1000)	387	100	679	175	1.085	280	1.813	468	2.194	567
echtscheidingen (per 1000 gehuwde mannen)	2,2	100	3,3	150	7,5	341	8,1	368	9,2	418

Bron: CBS (StatLine) SCP-bewerking

De toename van het aantal eenpersoonshuishoudens en de gelijktijdige krimp van het aantal leden van meerpersoonshuishoudens leidt tot een versmalling in de schaal van verzorging en behoeftebevrediging. Het aantal verzorgers neemt toe, terwijl het aantal personen dat hiervan kan profiteren afneemt. In 1960 waren er gemiddeld 28 huishoudens om 100 Nederlanders te verzorgen, in 1998 ongeveer 43.

De gevolgen van deze schaalverkleining voor de mobiliteit zijn evident. Voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders zijn meer externe contacten nodig. Dat geldt in eerste instantie voor de aan huishoudelijke taken gerelateerde verplaatsingen, zoals boodschappen. Maar ook voor het onderhoud van sociale contacten en de vrijetijdsbesteding zijn kleinere gezinseenheden waarschijnlijk meer aangewezen op externe contacten. En doordat de toename van het aantal huishoudens afhankelijk is van een evenredige groei van het aantal inkomstenverwerwers, zal de huishoudensverdunning tevens resulteren in een groei van het woon-werkverkeer.

Uit tabel 3.4 blijkt inderdaad dat zowel het per persoon gerealiseerde aantal verplaatsingen als de reisduur toeneemt naarmate het huishouden minder personen telt (na correctie voor geslacht, opleidingsniveau en werkzaamheid). Voor het doen van boodschappen en het woon-werkverkeer zijn er evenwel geen (significante) verschillen. Leden van een- en tweepersoonshuishoudens blijken met name langer en vaker onderweg te zijn ten behoeve van de vrijetijdsbesteding.

Tabel 3.4 Reisduur en aantallen verplaatsingen, naar huishoudensvorm,^a 20-50-jarigen, 1975-2000^b (in uren en verplaatsingen per persoon per week)

	reisduur totaal		reisduur t.b.v. boodschappen		reisduur in de vrije tijd		reisduur van/naar het werk	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
eenpersoonshuishouden	8,2	9,4	1,3	1,6	3,5	3,7	1,6	1,9
tweepersoonshuishouden	8,0	9,2	1,3	1,7	3,0	3,2	1,9	2,2
meerpersoonshuishouden	7,7	8,9	1,2	1,6	2,6	2,8	1,5	1,8
	verplaatsingen totaal		verplaatsingen t.b.v. boodschappen		verplaatsingen in de vrije tijd		verplaatsingen van/naar het werk	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
eenpersoonshuishouden	16,8	19,2	3,6	4,7	6,9	7,5	3,5	3,5
tweepersoonshuishouden	16,2	18,7	3,6	4,7	5,9	6,5	3,8	3,8
meerpersoonshuishouden	16,4	18,8	3,5	4,5	5,0	5,6	3,4	3,4

a Gecorrigeerd voor geslacht, opleidingsniveau en werkzaamheid.

b Omdat de celvulling in 1975 te laag is, zijn de jaren 1975 en 1980, en 1995 en 2000 samengevoegd (zie ook hoofdstuk 1 en 4).

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Naast de huishoudensverdunding heeft er zich, zoals gezegd, ook een individualisering van de leef sfeer binnen huishoudens voorgedaan. Vooral de vrijetijdsbesteding voltrekt zich minder dan voorheen in gezamenlijkheid, hetgeen mede mogelijk is gemaakt door de welvaartsstijging: was vroeger één gezamenlijke kamer verwarmd, verlicht en voorzien van audio, tv en andere toebehoren, tegenwoordig gaat dat op voor meerdere kamers, waardoor elk gezinslid de vrije tijd naar eigen believen kan inrichten (Van den Broek en De Haan 2003). Dankzij het feit dat men tegenwoordig over meerdere vervoermiddelen beschikt, is men ook voor de uithuizige activiteiten minder dan voorheen op elkaar aangewezen. De individualisering van het verplaatsingsgedrag en bijbehorende activiteitenpatronen is recentelijk nog eens aangewakkerd door de opmars van de tweede en in sommige gevallen zelfs derde auto. Deze tendens is ook zichtbaar in de afnemende bezettingsgraad: was in 1985 nog een kwart van alle autokilometers voor rekening van de passagiers, in 2001 was dat geslonken tot een vijfde, hetgeen als aanwijzing mag worden beschouwd voor een toenemend 'autosolisme' (CBS 2002).

Individualisering, vrijheid en mobiliteit

In termen van mobiliteit kan het streven naar vrijheid ook worden vertaald als *bewegingsvrijheid*. Mensen willen graag zelf beslissen over het *waar, wanneer en hoe* van hun verplaatsingen. En ondanks het groeiende aantal beperkingen (congestie, parkeer ruimte), komt de auto in het huidige verkeerssysteem hieraan het meeste tegemoet (Peters 1998: 40).

B Gelijkheid

Een ander aspect van individualisering is het streven naar onderlinge gelijkheid, waardoor traditionele, hiërarchisch bepaalde maatschappelijke verhoudingen aan belang inboeten (Schnabel 2000: 23). Dit heeft onder andere geleid tot emancipatie van de vrouw, ofwel: de ontwikkeling naar een samenleving waarin sekseverschillen er niet meer toe doen en vrouwen en mannen gelijke rechten, kansen, vrijheden en verantwoordelijkheden kunnen realiseren (Portegijs et al. 2002: 15). Op meerdere fronten is dit emancipatieproces in een vergevorderd stadium. Dit blijkt onder andere uit het feit dat traditionele rolpatronen en strikte taakverdelingen tussen vrouwen en mannen steeds meer tot het verleden behoren. Een evenrediger (arbeids)participatie en evenwichtiger taakverdeling is tegenwoordig het credo. Het traditionele kostwinnershuishouden, waarin taakspecialisatie en gescheiden verantwoordelijkheden de boventoon voerden, heeft het als dominante huishoudensvorm dan ook moeten afleggen tegen het tweeverdienershuishouden, waarin mannen en vrouwen een veel gelijkwaardiger positie bekleden: van alle paren behoorde in 1986 30% tot de tweeverdieners, in 1998 reeds 56%. Het aandeel van de traditionele paren (waarvan de man het inkomen verdient) is in dezelfde periode geslonken van 50% tot 30% (Keuzenkamp en Oudhof 2000: 63; voor een vergelijkbare trendmatige ontwikkeling ontleend aan het TBO, zie tabel 3.5).

Tabel 3.5 Huishoudensvorm waarin 20-64-jarigen leven, 1975-2000 (in procenten)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000
eenpersoonshuishouden	4	7	9	14	17	14
kostwinnershuishouden	60	54	45	38	30	28
tweeverdienershuishouden	15	19	23	25	33	43
anders ^a	21	20	22	22	20	15

a Personen die bij de ouders inwonen en samenwonenden in huishoudens waarin niemand betaald werk verricht.

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Individualisering, gelijkheid en mobiliteit

In een beschouwing over de historische achtergronden van de mobiliteitsgroei constateert de filosoof Hans Achterhuis dat het wegvallen van traditionele, hiërarchisch bepaalde maatschappelijke verhoudingen de mobiliteitsbehoefte heeft aangewakkerd. Een bondige samenvatting van zijn betoog (ontleend aan Achterhuis 1998:110) gaat als volgt.

Naast geografische mobiliteit vertonen moderne samenlevingen als uitvloeisel van het streven naar gelijkheid ook sociale, maritale en politieke mobiliteit. Mobiliteit in algemene zin, tezamen met het ideaal van gelijkheid gelden in de moderne samenleving als zeer hoge waarden. Zonder het gelijkheidsideaal zou de hedendaagse mobiliteitsbehoefte (zowel in enge als in ruime zin) onbegrijpelijk zijn. ‘De middeleeuwse horige was aan het land gebonden, de negentiende-eeuwse vrouw aan het huis.

Maatschappelijke mogelijkheden voor mobiliteit waren in hun situatie zo goed als afwezig. Zolang zij deze ongelijke situatie aanvaardden, kenden zij dus ook geen mobiliteitsbehoefte. Die ontstaat pas als mensen principieel aan elkaar gelijk worden gemaakt, als de (wereld)ruimte principieel gelijkelijk voor iedereen open staat.’

De deelname van vrouwen aan de arbeidsmarkt is vooral sinds het midden van de jaren tachtig sterk gestegen. Van alle vrouwen in de leeftijd van 15 tot 64 jaar had in 1985 bijna een derde een baan van minimaal 12 uur per week; in 2001 was dit al meer dan de helft (tabel 3.6). Dit neemt niet weg dat er met name ten aanzien van de arbeidsduur nog steeds aanzienlijke verschillen bestaan tussen vrouwen en mannen (Portegijs et al. 2002: 79). Bijna twee derde van de werkende vrouwen heeft een deeltijdbaan (van 34 uur of minder per week). Het merendeel van de mannen daarentegen werkt voltijds (88% werkt 35 uur of meer per week). De implicatie hiervan is dat de benaming ‘tweeverdienershuishoudens’ in de meeste gevallen feitelijk onterecht is. Idealiter kan daarom beter gesproken worden van ‘anderhalfverdieners’ (Hooghiemstra 1997).⁷

Tabel 3.6 Netto-arbeidsparticipatie,^a 1975-2001 (in procenten en indexcijfers; 1975 = 100)

	1975	1980	1985	1990	1995	2001	2001 index 1975 = 100
arbeidsparticipatie vrouwen	29	30	30	39	44	53	183
arbeidsparticipatie mannen	79	74	67	71	72	77	97
arbeidsparticipatie totaal	54	52	48	55	58	65	120

a Werkzame beroepsbevolking (personen die minstens 12 uur per week werken) als percentage van de bevolking van 15-64 jaar.

Bron: SCP (2000: 280); Portegijs et al. (2002: 73)

Alhoewel de toename van de tijd besteed aan arbeid heeft geresulteerd in een krimp van het tijdsbudget voor overige activiteiten, nemen vrouwen nog steeds het overgrote deel van de huishoudelijke en zorgtaken voor hun rekening. Tevens is de

vermindering van de tijd die vrouwen benutten voor deze taken niet gecompenseerd door een evenredige toename van de tijd die mannen eraan besteden. Taakcombinatie (het verrichten van twee of meer hoofdtaken per dag, bv. werken en huishoudelijke taken, i.p.v. één vaste hoofdtaak) komt dus vooral onder het vrouwelijke deel van de bevolking voor (zie ook § 3.3.2; Van den Broek et al. 1999; Breedveld en Van den Broek 2001; Droogleever Fortuijn 1996; Portegijs et al. 2002: 127).

De emancipatie komt niet alleen tot uitdrukking in een toename van de arbeidsparticipatie en van de aantallen tweeverdieners. Ook de oriëntatie ten aanzien van de vrije tijd is in de loop der jaren veranderd. Zo heeft Van Schendelen (1992) geconstateerd dat werkende vrouwen er een actiever vrijetijdspatroon op na houden dan niet-werkende vrouwen, en tevens meer georiënteerd zijn op uithuizige activiteiten. Ten slotte is er sprake van emancipatie gemeten naar rijbewijs- en autobezit. Dit laatste is echter direct te herleiden tot de toegenomen arbeidsparticipatie en deelname aan uithuizige vrijetijdsactiviteiten (Batenburg en Knulst 1993: 67).

De emancipatie van vrouwen heeft geleid tot een groei van de deelname aan uithuizige activiteiten (inzake arbeid en vrije tijd). En aangezien meer uithuizigheid zich vertaalt in meer verplaatsingen, kan worden gesteld dat de emancipatie – en daarmee samenhangend: de opkomst van het tweeverdienershuishouden – heeft geresulteerd in meer mobiliteit. Zo blijkt de groei van het woon-werkverkeer voor een groot deel te kunnen worden verklaard door de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen (Steg en Kalfs 2000: 27). In eerder onderzoek hebben ook Batenburg en Knulst (1993) en MuConsult (1998) een relatie aangetoond tussen emancipatie en de groei van de mobiliteit.

Dat de mobiliteitsgroei van vrouwen is samengegaan met een toename van het autogebruik, blijkt uit de stijging van het aantal met de auto afgelegde kilometers. Tussen 1985 en 2001 is het autokilometrage van vrouwen (als autobestuurder) verdubbeld van 5 kilometer per persoon per dag naar ruim 10 kilometer (CBS 2002). Alhoewel de afgelegde afstanden achterblijven bij die van mannen, verplaatsen vrouwen zich frequenter. Waarschijnlijk is dit een gevolg van het veelvuldig voorkomen van taakcombinatie bij vrouwen. Dit wordt onder andere bevestigd door Van Schendelen (1992: 61), die stelt dat de taakcombinatie bij vrouwen, in samenhang met de resulterende verplaatsingsketens, het autogebruik extra stimuleert.

Meer werkende vrouwen betekent meer verkeer. En indien werkende vrouwen onderdeel zijn van een tweeverdienershuishouden, is de resulterende verkeerstoename verhoudingsgewijs nog groter (zie ook tabel 3.7). De oorzaak hiervan is dat tweeverdieners bij de keuze van de woonlocatie rekening houden met de ligging ten opzichte van twee werkplekken. Vaak resulteert dit in een (ten opzichte van de werklocatie) suboptimaal gesitueerde woonplek, met als gevolg een langere woon-werkreisduur en dito afstand. Zo is in het Sociaal en Cultureel Rapport van 1998 (SCP 1998: 688) geconstateerd dat de additionele arbeidsduur van anderhalf- en tweeverdienershuishoudens ten opzichte van het traditionele kostwinnersgezin tweemaal zoveel reistijd vergt (zie ook Van Ham 2003).

Tabel 3.7 Aantallen verplaatsingen en reisduur per persoon per week naar soort huishouden, 20-64-jarigen, 1975 en 2000^a

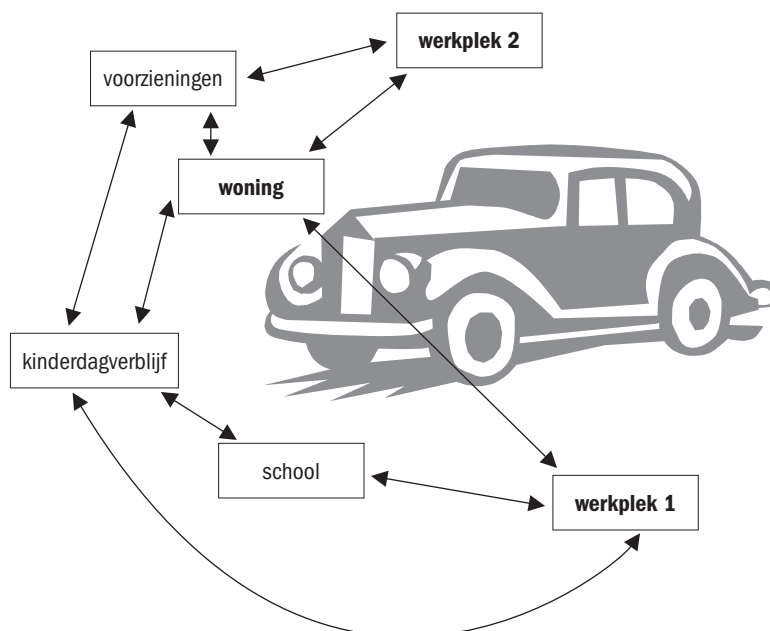
	verplaatsingen totaal		verplaatsingen per auto		reisduur totaal		reisduur per auto	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
geenverdienershuishouden	15,1	16,4	6,3	8,1	8,0	9,1	3,1	4,3
eenverdienershuishouden	18,0	19,3	8,1	9,8	8,8	9,9	3,8	5,1
tweeverdienershuishouden	18,7	20,0	8,6	10,4	9,0	10,1	4,2	5,4

a Gecorrigeerd voor geslacht, opleidingsniveau, werkzaamheid en gezinsgrootte.

Bron: SCP (TBO'75-'00)

De socioloog Ulrich Beck (1986) spreekt in dit verband van de opkomst van de *Spagaatfamilie* (geciteerd in: Timmer 1998): het moderne tweeverdienershuishouden dat ruimtelijk gezien meerdere bases heeft van waaruit het functioneert, namelijk: één woonplaats (soms zelfs twee⁸), meerdere werkplaatsen en één of meer scholen. Volgens Beck vervult de auto binnen het 'spagaatgezin' een cruciale rol als samenbindend en faciliterend element (figuur 3.3).

Figuur 3.3 De auto als middelpunt van de 'spagaatfamilie'



Kortom

Mobiliteit vormt de hoeksteen van een op individualistische leest geschoeide maatschappij. Twee ontwikkelingen zijn daarvoor verantwoordelijk: huishoudensverdunding en emancipatie (figuur 3.2). Als gevolg van het kleiner worden van de gemiddelde huishoudensgrootte zijn er voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders meer externe contacten nodig. Leden van kleine huishoudens blijken met name langer en vaker onderweg ten behoeve van de vrijetijdsbesteding. De emancipatie vertaalt zich in eerste instantie in de toename van de arbeidsparticipatie en van de aantallen tweeverdieners. Met name het woon-werkverkeer groeit hierdoor in sterke mate. Emancipatie leidt ook tot een vergrote deelname van vrouwen aan sociaal-recreatieve verplaatsingen. Ten slotte is er sprake van emancipatie in termen van rijbewijs- en autobezit, hetgeen bevorderend is voor het autogebruik.

3.3.2 Intensivering: druk, druk, druk

Een tweede voorname sociale en culturele trend is intensivering. Nederlanders zijn door de jaren heen een steeds drukker bestaan gaan leiden (tabel 3.8), hetgeen een intensivering van het tijdsbestedingspatroon tot gevolg heeft gehad (Breedveld en Van den Broek 2001: 28). Ten eerste richt men zich steeds minder exclusief op het uitvoeren van één hoofdtaak (arbeid, huishouden of educatie) en is het combineren van twee of meerdere taken steeds normaler. Ten tweede is de vrijetijdsbesteding geïntensiveerd: men heeft minder vrije tijd, maar besteedt deze wel aan meer uiteenlopende (buitenshuis) te 'belevende' activiteiten.

Tabel 3.8 Het tijdsbudget op hoofdlijnen, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000 (in uren per week en indexcijfers; 1975 = 100)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2000
							index 1975 = 100
verplichte tijd	40,7	40,8	40,7	42,0	42,6	43,9	108
arbeid	14,8	14,0	14,1	16,6	17,3	19,4	131
huishouden	19,1	19,5	19,4	18,5	18,9	19,0	99
onderwijs	6,7	7,3	7,2	6,9	6,4	5,5	82
persoonlijke tijd (slapen, eten e.d.)	76,3	76,8	75,3	75,5	75,0	76,6	100
vrije tijd	47,9	47,0	49,0	47,2	47,3	44,8	94
% taakcombineerders (20-64 jaar) ^a	14	16	20	22	28	34	

a Taakcombineerders zijn hier gedefinieerd als de personen die 12 uur of meer werk per week combineren met 12 uur aan huishoudelijke en/of zorgtaken.

Bron: Breedveld en Van den Broek (2001: 124); Portegijs et al. (2002: 126)

A Taakcombinatie

De deelname en de tijdsbesteding aan huishoudelijke en zorgtaken zijn sinds 1975 behoorlijk aan verandering onderhevig geweest. In het stereotype gezin van 1975 was een strikte scheiding van taken het devies. De man zorgde voor het inkomen, de vrouw was verantwoordelijk voor allerhande huishoudelijke en zorgtaken. Met het toetreden van de vrouw tot de arbeidsmarkt (zie voorgaande paragraaf) kwam er langzaam maar zeker een einde aan deze traditionele rolverdeling. Steeds vaker moesten vrouwen arbeid en huishoudelijke en zorgtaken gaan combineren. En alhoewel minder actief, zijn ook mannen zich in het kielzog van de vrouwelijke emancipatiebeweging meer gaan bekommeren om het huishoudelijk functioneren. Het deel van de bevolking van 20-64 jaar dat 12 uur of meer werk per week combineert met minstens 12 uur aan huishoudelijke taken, is hierdoor per saldo gestegen van 14% in 1975 naar 34% in 2000 (zie tabel 3.8).

Het toegenomen aandeel taakcombineerders is echter niet alleen een gevolg van de opmars van tweeverdieners; ook de gestage opkomst van jonge alleenstaanden is hier debet aan.⁹ Jonge alleenwonenden zijn immers ultieme taakcombineerders: niet zelden zien zij zich genoodzaakt de tijdsbesteding aan huishoudelijke taken in te passen in een palet aan andere bezigheden, waaronder onderwijs en arbeid (al dan niet als neventaak).

Het al dan niet voorkomen van taakcombinatie zegt op zichzelf echter niets over de spreiding hiervan over de uren van de dag en dagen van de week. Eenzelfde aantal taken kan immers zijn ingepast in een beperkt aantal aaneengesloten uren, dan wel juist sterk versnipperd over het etmaal in meerdere, losse uren (zie figuur 3.4 ter illustratie).¹⁰ Deze 'hectiek' in het combineren van taken is in de loop der jaren licht toegenomen: in 1975 verrichtte ruim twee derde van de bevolking meer dan 20 'verplichte' activiteiten per week, 25 jaar later was dat aandeel bijna drie kwart.

Figuur 3.4 Verschillende mate van hectiek bij het combineren van taken



Bron: ontleend aan MuConsult (1997a)

Dat het toenemende aantal taakcombineerders en de daarmee gepaard gaande hectiek invloed uitoefenen op de groei van de mobiliteit, is evident: personen met twee of meer taken of bezigheden zijn vaker onderweg dan personen met één taak (tabel 3.9). De aan mobiliteit bestede reistijd differentieert daarentegen nauwelijks tussen wel- en niet-taakcombineerders. In zekere zin is dat ook wel logisch: taakcombineerders zullen als gevolg van hun drukke agenda vooral veel korte verplaatsingen genereren en zoveel mogelijk bezuinigen op afstanden en reistijden.

Tabel 3.9 Aantallen verplaatsingen en reisduur per persoon, naar al dan niet combineren van taken, ^a 20-64-jarigen, 1975 en 2000 ^b

	verplaatsingen totaal		verplaatsingen per auto		reisduur totaal		reisduur per auto	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
taakcombineerders	18,0	19,2	7,8	9,6	8,4	9,6	3,3	4,6
geen taakcombineerders	16,2	17,4	7,0	8,8	8,3	9,5	3,4	4,7

a Taakcombineerders zijn hier gedefinieerd als personen die 12 uur of meer werk per week combineren met 12 uur aan huishoudelijke en/of zorgtaken.

b Gecorrigeerd voor geslacht, opleidingsniveau, werkzaamheid en gezinsgrootte.

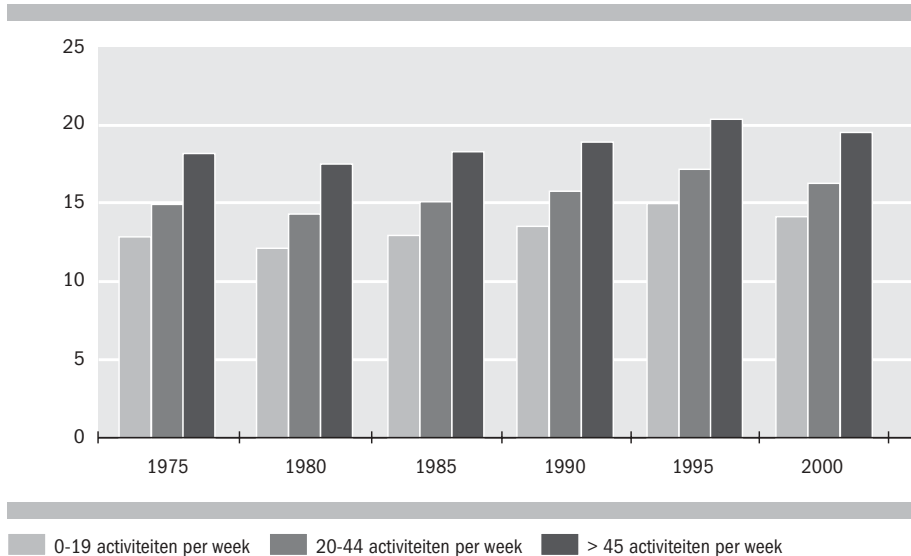
Bron: SCP (TBO'75-'00)

Dat het combineren van taken ook tot meer autogebruik leidt, wordt vaak in verband gebracht met verplaatsingsketens en kriskrasverplaatsingen (zie bv. BGC 1995; MuConsult 1997a). In verplaatsingsketens worden verplaatsingen met verschillende bestemmingen gecombineerd, zoals van huis naar het werk naar de winkel, of van huis naar het sportveld naar familie. De ingewikkelde, op individuele wensen toegesneden verplaatsingspatronen die hierdoor ontstaan, zouden, zo redeneert men, bevorderlijk zijn voor – of zelfs afhankelijk zijn van – het gebruik van de auto.

Ook de tijdsdruk die men ondervindt door het combineren van taken resulteert in meer autogebruik. Immers, de combinatie van taken betekent dat men veel verplichte activiteiten in relatief korte tijd moet verrichten, omdat het anders ten koste gaat van de vrije tijd. Om de tijd besteed aan verzorgende taken en de daarmee gepaard gaande verplaatsingen tot een minimum te beperken, gaat men sneller over tot het gebruik van het meest flexibel inzetbare vervoermiddel: de auto (Dijst 1995: 70).

Ten slotte maakt het voor de aantallen verplaatsingen nogal uit of het combineren van taken wordt ingepast in enkele blokken van aaneengesloten uren (niet hectisch), dan wel versnipperd is over meerdere losse uren (wel hectisch). Meer losse activiteiten genereren immers meer verkeer dan enkele, aaneengesloten bezigheden (MuConsult 1997a). Hectiek heeft ook consequenties voor de vervoerwijzekeuze. Immers, in veel gevallen zal het aanleiding geven tot een op snelheid en efficiëntie gebaseerde tijdsbesteding. Blijkens zijn populariteit (met name ook bij taakcombineerders) is de auto bij uitstek het vervoermiddel dat hierin kan voorzien. Voor de relatie tussen hectiek en aantallen verplaatsingen, zie figuur 3.5.

Figuur 3.5 Gemiddelde aantal verplaatsingen (per week) naar mate van hectiek^a, 1975-2000



a Gecorrigeerd voor geslacht, opleidingsniveau, werkzaamheid en gezinsgrootte.

Bron: SCP (TBO '75-'00)

B Vrijtijdsbesteding

In de huidige samenleving speelt vrije tijd een belangrijker rol dan ooit. Nederland is veranderd in een pretparadijs, waar *genieten* en *beleven* hoogtij vieren. Nooit eerder waren er zo veel koopzondagen, zo veel feesten, tweede woningen, skihellingen, megabioscopen, kinderparadijzen en stadions. En nooit eerder gingen Nederlanders zo vaak op vakantie (Metz 2002). Anders dan voorheen ontleent men tegenwoordig ook een belangrijk deel van de sociale identiteit aan de inrichting en besteding van de vrije tijd. Het credo luidt niet langer 'leven om te werken', maar 'werken om te (be)leven'. MuConsult (2002) spreekt in dit verband van het ontstaan van een *genietcultuur*. Toch is er in het aantal uren dat men hiervoor per week ter beschikking heeft een opmerkelijke daling gaande. Besteedde de Nederlander in 1975 gemiddeld 48 uur per week aan vrije tijd, in 2000 was dit gezakt tot minder dan 45 uur (tabel 3.10).

Tabel 3.10 Vrijtijdsbesteding, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000
(in uren per week en indexcijfers; 1975 = 100)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2000 index 1975 = 100
vrije tijd (uren per week)	47,9	47,0	49,0	47,2	47,3	44,8	94
% uithuizige vrije tijd	36	35	37	37	39	36	94
% reistijd t.b.v. vrijetijdsbesteding	5	5	6	6	7	7	115
% bevolking hectische vrijetijdsbesteding ^a	24	21	25	28	34	38	
diversiteit uithuizige vrijetijdsbesteding (op jaarbasis) index 1975 = 100	100	99	102	103	107	109	

a Hier gedefinieerd als meer dan 45 bezoeken aan restaurants, cafés, discotheken, bioscopen, musea en podiumkunsten per jaar (zie ook hoofdstuk 4)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Het belang dat aan de vrije tijd wordt toegedicht vertaalt zich kennelijk vooral in kwalitatieve zin: Het gaat eerder om de intensiteit en beleefde kwaliteit, dan om de kwantiteit of duur ervan. Dit wordt onder andere weerspiegeld in de verschuivingen die zich hebben voorgedaan binnen de vrijetijdsbesteding naar soorten activiteiten. Mommaas (2000) constateert in dit kader een verschuiving van *extensieve vrijetijdsactiviteiten* naar *intensieve belevingsactiviteiten*. De opkomst van een 'sensualistische vrijetijdscultuur' waarin beleving en indrukken een prominente plaats innemen, blijkt onder andere uit de toegenomen aandacht voor dagtripjes en vakantie-reizen; uiteenlopend van korte, cultureel georiënteerde weekendtripjes, tot langere vakanties naar verre en exotische bestemmingen (Claval 1995; Korver 2001). Vakanties in Katwijk aan Zee of Valkenburg aan de Geul zijn passé. Tegenwoordig prefereert men een weekendje Parijs of Londen, of een avontuurlijke vakantie in Cuba, Java, of Alaska. In de statistieken is dit zichtbaar in het vanaf medio jaren zeventig ruimschoots verdubbelde aantal buitenlandse vakanties, en het sinds begin jaren tachtig verzevenvoudigde aantal vakantie-reizen met een bestemming buiten Europa (tabel 3.11).

Tabel 3.11 Aantallen vakanties (in miljoenen) en aantallen vakanties per 100 inwoners, 1970-2000 (index 1970 = 100)^a

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	index
lange vakanties (x mln.), wv.	8,1	10,7	13,6	14,1	16,4	17,9	19,0	235
vakanties in Nederland (%)	59	56	50	50	46	44	39	156
vakanties buiten Nederland (%), wv.	41	44	50	50	54	56	61	348
vakanties binnen Europa (%)	-	-	-	98	95	90	89	148 ^b
vakanties buiten Europa (%)	-	-	-	2	5	10	11	723 ^b
aantal vakanties per 100 inwoners	45,9	53,8	61,2	60,3	69,9	71,8	74,0	161

a Indexcijfers gebaseerd op absolute aantallen.

b Index 1985 = 100.

Bron: CBS (StatLine) SCP-bewerking

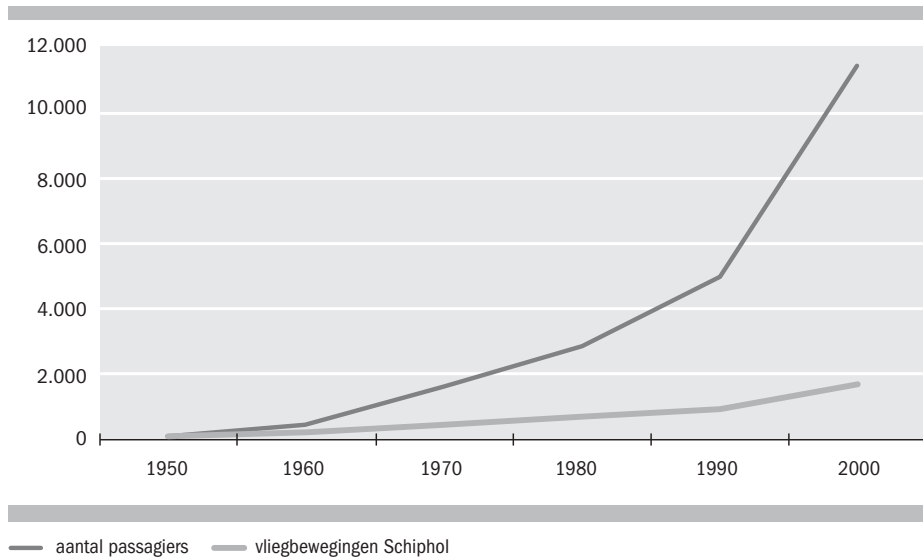
Overigens heeft de afname van de beschikbare hoeveelheid vrije tijd vooral ook externe oorzaken. De voornaamste hiervan is de groei van de arbeidsparticipatie en – hiermee samenhangend – de opmars van het bij uitstek tijdconsumerende huishoudentype: de tweeverdieners. Kortom, de bezuiniging op de hoeveelheid vrije tijd is met name te herleiden tot de toegenomen druk op overige, voornamelijk verplichte activiteiten (zie ook voorgaande paragrafen; Breedveld en Van den Broek 2001).

Een laatste aspect waaruit intensivering van de vrijetijdsbesteding blijkt is het bestedingspatroon. De vermindering van de beschikbare vrije tijd blijkt gepaard te gaan met een toenemende kapitaalintensieve wijze van vrijetijdsbesteding. Met andere woorden: de waarde van de vrije uren neemt toe. Terwijl de beschikbare vrije tijd tussen 1975 en 2000 met 6% is afgenomen, zijn in dezelfde periode de consumptieve bestedingen ten behoeve van de vrije tijd met 78% gegroeid (Breedveld en Van den Broek 2001: 47). Welke consequenties hebben de gesignaleerde trends in de vrijetijdsbesteding op het mobiliteitsgedrag?

Uit onderzoek van Batenburg en Knulst (1993) blijkt dat de toename van het aantal personen met een breed vrijetijdsrepertoire aanzienlijk heeft bijgedragen aan de tussen 1975 en 1990 gerealiseerde mobiliteitsgroei. Tevens is geconstateerd dat mensen met verschillende typen vrijetijdsbesteding eerder in de auto stappen dan personen die minder vrijetijdsactiviteiten ontplooiën. Dit is niet verwonderlijk. Een vrijetijdsrepertoire waarin men binnen een kortere tijd meer uiteenlopende activiteiten combineert, noopt tot een flexibel verplaatsingsgedrag. De vrijheid en mogelijkheden die de auto biedt, sluiten hier naadloos op aan. Ook uit andere onderzoeken is gebleken dat het aandeel van de auto in het vrijetijdsverkeer in de loop der jaren is toegenomen, ten koste van langzame en minder flexibele vervoerwijzen. Van alle recreatieve verplaatsingskilometers komt nu bijna twee derde voor rekening van de auto. In het sociale verkeer ligt het aandeel van de auto zelfs op vier vijfde (Meurs en Kalfs 1996).

Ook het belang van de belevingscomponent in de vrije tijd, alsmede de kapitaalintensiteit van de bestedingen, draagt bij aan de dominante rol van de auto in het vrijetijdsverkeer. Men doet en bezoekt meer verschillende dingen, vaak op grotere afstand van de woning, waarbij het gebruik van de auto onontbeerlijk is (Steg en Kalfs 2000: 29). De expansieve toename van het aantal kortere en langere vakanties leidt echter niet alleen tot meer autogebruik; ook het vliegverkeer heeft hierdoor een aanzienlijke groei doorgemaakt (zie figuur 3.6).

Figuur 3.6 Aantallen passagiers en vliegbewegingen, 1950-2000 (geïndexeerde procentuele groei, 1950 = 100)



Bron: CBS (Statline) SCP-bewerking

Kortom

Nederlanders leiden een steeds intensiever bestaan. In het dagelijks leven komt dit tot uitdrukking in de opkomst van taakcombinatie: in plaats van één vaste hoofdtaak (bv. werken), verricht men steeds vaker twee of meer hoofdtaken per dag (bv. werken en huishoudelijke en/of zorgtaken). De gevolgen voor de mobiliteit zijn evident: doordat men meerdere taken verricht, is men vaker onderweg. Taakcombinatie heeft ook een groei van het autogebruik tot gevolg. De reden hiervoor is dat men bij het combineren van taken vaker is aangewezen op ingewikkelde verplaatsingsketens.

Ook de vrijetijdsbesteding is geïntensiveerd: binnen een krimpend tijdsbudget onderneemt en beleeft men meer uiteenlopende activiteiten. Het gevolg is een groei van de sociaal-recreatieve mobiliteit en een toenemend autogebruik.

3.4 Resumerend

Algemeen erkende verklaringen voor de groei van de mobiliteit kunnen worden samengevat onder de noemer *ruimtelijke, demografische en sociaal-economische ontwikkelingen*. Op basis van een literatuurverkenning zijn twee sociale en culturele trends geïdentificeerd, die een belangrijke additionele verklaring kunnen bieden voor de groei van de mobiliteit.

De eerste trend is *individualisering*, een ingrijpende maatschappelijke ontwikkeling die vooral tot uitdrukking komt in de afname van het aantal leden per gezin. Deze zogenaamde huishoudensverduunning leidt tot meer mobiliteit, omdat voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders meer externe contacten nodig zijn. Een ander aspect van individualisering is emancipatie – de ontwikkeling naar een samenleving waarin sekseverschillen er niet meer toe doen en vrouwen en mannen gelijke rechten, kansen, vrijheden en verantwoordelijkheden kunnen realiseren. Deze gelijkheid komt met name tot uitdrukking in de gestegen arbeidsparticipatie van vrouwen en, daarmee samenhangend, de toename van het aantal tweeverdieners – een ontwikkeling die de groei van de mobiliteit heeft gestimuleerd.

De tweede trend is *intensivering* van het tijdsbestedingspatroon. Dat wil zeggen dat men binnen een beperkt tijdsbudget steeds vaker de gewoonte heeft meerdere taken te combineren (zoals arbeid, huishouden en onderwijs) en daarnaast meer uiteenlopende vrijetijdsactiviteiten te beleven. De gevolgen voor de mobiliteit liggen voor de hand: meer dagelijkse taken en meer vrijetijdsactiviteiten genereren meer mobiliteit.

Al met al kan worden gesteld dat het dagelijks leefpatroon in toenemende mate een *geïndividualiseerd* en *geïntensiveerd* karakter heeft. Vanuit de optiek van de mobiliteit betekent dit dat men zich voor het dagelijks functioneren meer dan voorheen afhankelijk heeft gemaakt van verplaatsingen. In andere bewoordingen: het wonen in kleinere leefeenheden, de geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van taken en de hectiek die hiermee gepaard gaat, alsmede de intensivering van de uithuizige vrijetijdsbesteding hebben de (auto)mobiliteitsbehoefte aangewakkerd.

Er mag worden verondersteld dat alleen al door de toename van het aantal personen dat volgens een *geïndividualiseerd* en/of *geïntensiveerd* patroon leeft, de mobiliteit onder de bevolking als geheel is gestegen. De vraag is nu hoe groot precies het aandeel is van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot deze veranderde leefpatronen. Deze vraag zal worden beantwoord in het volgende hoofdstuk.

Noten

- 1 Wat betreft de volkshuisvesting is de ruimtelijke scheefheid niet zozeer het gevolg van suburbane woonvoorkeuren (de wens om in lage dichtheden te wonen), als wel van restricties in de aanbodzijde. De gewenste (eengezins)koopwoningen zijn voornamelijk te vinden in suburbane locaties op grotere afstand van het stedelijk (werk)gebied. Dichter bij het werk, in de grote steden, is het vinden van gepaste huisvesting veel moeilijker (Knol en Van Dugteren 2001).
- 2 Dit betreft althans de verhuizingen om woonredenen, die overigens een steeds groter aandeel innemen in de totale (potentiële) verhuismobiliteit (Ekamper en Van Wissen 2000: 7).
- 3 Over het algemeen blijkt 1% economische groei ongeveer 1,5% mobiliteitsgroei op te leveren (Tieleman 1998: 92). Voor een uitgebreid overzicht van de kostenontwikkeling in het bezit en gebruik van de auto sinds 1980, zie bijlage H.
- 4 Terwijl de auto tussen 1980 en 1998 per gereden kilometer 11% goedkoper is geworden, steeg de prijs voor het openbaar vervoer in dezelfde periode met 30% (Steg en Kalfs 2000: 25).
- 5 Vermoedelijk speelt hier ook de toename van het aantal lease-auto's een rol. Met name gedurende de jaren tachtig heeft het aantal geleaste auto's een spectaculaire groei doorgemaakt. Begin jaren negentig stabiliseerde de markt voor lease-auto's zich (CBS 1996). Maar volgens recente schattingen van het CBS is het aantal lease-auto's sinds medio jaren negentig weer toegenomen van 261.000 stuks in 1995 tot 342.000 in 1998 (Heijnen 2000).
- 6 De terminologie die is gebruikt om de uiteenlopende maatschappelijke ontwikkelingen te benoemen heeft enige nuancering. Termen als *individualisering* en *intensivering*, en ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen moeten worden beschouwd als globale benamingen, waaronder enkele concrete trends kunnen vallen. Het voordeel van een dergelijke terminologie is dat hierdoor een eenduidige structuur in het verhaal wordt aangebracht. Het nadeel is dat het vaak 'containerbegrippen' betreft die voor meerdere uitleg vatbaar zijn. De vertaling van bijvoorbeeld *individualisering* naar eendimensionale begrippen zoals 'huishoudensverdunning' is om deze reden problematisch. Bij lezing van het rapport moet men daarom steeds in eerste instantie de functionele betekenis van de gebezigde begrippen voor ogen houden (de termen als 'kapstok'), en zich realiseren dat in ieder geval niet is gestreefd naar een uitputtende weergave ervan.
- 7 Maar omdat het feit dat beide partners werken als onderscheidend kenmerk belangrijker is dan de gezamenlijke arbeidsinspanning, wordt hier in het vervolg toch de meer ingeburgerde term 'tweeverdieners' gehanteerd.
- 8 Mulder (2002) constateert het ontstaan van het zogenaamde pendelhuwelijk: stellen met en zonder kinderen waarvan een van de partners een deel van de tijd elders woont in verband met nabijheid tot het werk.
- 9 Het toegenomen aantal alleenstaanden is onder andere een gevolg van het feit dat men, vergeleken met 1975, in 2000 overwegend langduriger en ook meer studeert. Daardoor woont men voorafgaande aan het samenwonen en/of trouwen tegenwoordig langer alleen.
- 10 Het onderscheid tussen het al dan niet combineren van taken en de heftiek daarvan betreft feitelijk het verschil tussen de tijdsduur van verplichte taken en de frequentie daarvan.

4 Mobiliteit herleid

4.1 Inleiding

Als gevolg van veranderingen in het leefpatroon heeft een deel van de bevolking zich steeds afhankelijker gemaakt van uithuizige bezigheden en activiteiten. Kleinere leef-eenheden, een geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van taken en de hectiek die hiermee gepaard gaat, alsmede de intensivering van de uithuizige vrijetijdsbesteding, hebben alle een rol gespeeld in de groei van het verkeer. Doel van dit hoofdstuk is het beantwoorden van de vraag hoe groot nu precies de invloed is van die andere leefpatronen op de groei van de individuele verkeers-deelname. Ofwel, welk aandeel van de tussen 1975 en 2000 gerealiseerde mobiliteitsgroei is te herleiden tot de sociale en culturele veranderingen in die periode?

Alvorens in paragraaf 4.3 en 4.4 op de resultaten wordt ingegaan, geeft paragraaf 4.2 eerst een korte toelichting op de werkwijze en operationalisatie van de gebruikte variabelen. Paragraaf 4.5 vat de bevindingen samen.

4.2 Operationalisatie en werkwijze

4.2.1 Operationalisatie

De ruimtelijke, sociaal-economische en demografische factoren, alsmede de individualisering en intensivering van het dagelijks bestaan zoals omschreven in hoofdstuk 3, hebben als kapstok gefungeerd voor de selectie en operationalisatie van de verklarende variabelen.

Eerst is onderzocht of de betreffende variabelen überhaupt kunnen worden afgeleid uit de databron die ten grondslag ligt aan dit rapport, het Tijdsbestedingsonderzoek (TBO). Gebleken is dat de dataset met name ruimtelijke variabelen ontbeert. De enige robuuste geografische indicator die het TBO biedt, is het onderscheid naar landsregio en het onderscheid binnen versus buiten *woongemeente* (ten aanzien van de locatie waar een bepaalde activiteit plaatsvindt). Het onderzoek verschaft geen informatie aan de hand waarvan uitspraken kunnen worden gedaan over het al dan niet gebruikmaken van bepaalde infrastructurele voorzieningen of de invloed van ruimtelijke scheiding en spreiding en schaalvergrotingstendensen. Toetsing van het veronderstelde belang van ruimtelijke ontwikkelingen is in de analyses dus buiten beschouwing gebleven.

Wat betreft de demografische ontwikkelingen biedt het TBO wel de nodige variabelen. Zo bevat de dataset informatie aangaande de leeftijd en het geslacht van de respondenten. De sociaal-economische status van personen is gemeten middels de variabelen 'inkomen' en 'autobezit'. Het inkomen is op indirecte wijze berekend, op

basis van het opleidingsniveau, het al dan niet werkzaam zijn van de respondent en een welvaartsindicator (inkomensniveau in kwartielen). Het autobezit is gemeten aan de hand van de vraag of men al dan niet de beschikking heeft over één of meerdere auto's.

Aangaande de sociale en culturele ontwikkelingen biedt het TBO een schat aan informatie. Het merendeel van de in het voorgaande hoofdstuk geïdentificeerde ontwikkelingen kan zonder veel moeite uit de gegevens worden afgeleid.

Ten eerste de *individualisering*. Als concretisering van deze ontwikkeling is in het voorgaande geduid op de huishoudensverdunning, de emancipatie van de vrouw en de hiermee samenhangende opmars van het tweeverdienershuishouden. De *huishoudensverdunning* is geoperationaliseerd door onderscheid naar huishoudentypen, waarbij met name de verhouding tussen een-, twee-, en meerpersoonshuishoudens van belang is. De *emancipatie van de vrouw* is gemeten aan de hand van de arbeidsparticipatie van deze bevolkingsgroep. Ten slotte de *tweeverdieners*: deze zijn als huishoudens-type afgezet tegen huishoudens waarin niemand betaalde arbeid verricht ('geenverdieners') en huishoudens waarin één persoon zorgdraagt voor het gezinsinkomen (de eenverdieners, waaronder de traditionele kostwinnershuishoudens).

Een tweede ontwikkeling is de *intensivering* van het dagelijks bestaan. In het voorgaande is daarmee gezinspeeld op de groei van het aantal drukbezette taakcombinerders, de toegenomen gejaagdheid in het verrichten van de uiteenlopende dagelijkse verplichtingen, alsmede de hectiek die gepaard gaat met de uithuizige vrijetijdsbesteding. In navolging van de *Emancipatiemonitor* (Portegijs et al. 2002) zijn *taakcombinerders* gedefinieerd als de personen die op weekbasis minimaal 12 uur aan betaalde arbeid combineren met 12 uur aan huishoudelijke en/of zorgtaken. De *hectiek* in relatie tot verplichte, dagelijkse activiteiten (de *verplichte hectiek*) is berekend door optelling van de aantallen aaneengesloten tijdseenheden (een of meerdere kwartielen) die men op weekbasis heeft gespendeerd aan betaalde arbeid, huishoudelijke en/of zorgtaken, onderwijs en studie, en vrijwilligers- en verenigingswerk (op overeenkomstige wijze berekend als de aantallen verplaatsingen, zie ook bijlage C). De *vrijetijdshectiek* heeft betrekking op de aantallen uithuizige vrijetijdsactiviteiten, waarvoor gebruik is gemaakt van het jaargemiddelde van de som van alle bezoeken aan restaurants, cafés, discotheken, bioscopen, musea en podiumkunsten. In tabel 4.1 zijn de voor analyse geselecteerde variabelen schematisch samengevat.

Tabel 4.1 Samenvattend overzicht van in de analyse gebruikte factoren^a

	toelichting
<i>ruimtelijke ontwikkelingen</i>	ontbreken
<i>demografische ontwikkelingen</i>	
leeftijd	personen van 12 jaar en ouder
geslacht	mannen/vrouwen
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	
inkomen	herleid uit opleidingsniveau, werkzaamheid en welvaartsindicator
autobezit	beschikt wel/niet over een auto
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	
individualisering	
huishoudensverduunning	gezinsgrootte, aantal leden per huishouden
arbeidsparticipatie vrouwen	vrouwen die betaalde arbeid verrichten
tweeverdieners	personen die deel uitmaken van een huishouden waar twee of meer volwassenen betaalde arbeid verrichten
intensivering	
taakcombineerders	personen die minstens 12 uur per week aan betaalde arbeid combineren met minstens 12 uur per week aan huishoudelijke en zorgtaken
verplichte hectiek	aantallen losse activiteiten voor arbeid, huishoudelijke en zorgtaken
vrijtijdshectiek	aantallen losse, uithuizige vrijetijdsactiviteiten

a Voor een toelichting en achtergrondinformatie, zie bijlagen E en F.

Bron: SCP (TBO '75-'00)

4.2.2 Werkwijze

Teneinde de effecten van de verschillende ontwikkelingen op de mobiliteitsgroei uiteen te leggen in sociale en culturele factoren aan de ene kant en demografische en sociaal-economische determinanten aan de andere kant, is gebruikgemaakt van een (multivariate) regressieanalyse. In een regressieanalyse kan één bepaalde, te verklaren variabele worden herleid uit één of meer verklarende variabelen. In dit geval gaat het dus om het verklaren van de mobiliteit (uitgedrukt in reisduur en aantallen verplaatsingen) uit sociale, culturele, demografische en sociaal-economische ontwikkelingen.

Omdat het voor de berekeningen belangrijk is over voldoende celvulling te beschikken, zijn de jaren 1975 en 1980 en de jaren 1995 en 2000 samengevoegd. Rekening houdend met de onevenwichtige steekproefgroottes (1975: 1.309; 1980: 2.730; 1995: 3.227; 2000: 1.813) en ervan uitgaand dat alle steekproefwaarden bij samenvoeging over de jaren 'gemiddeld' worden, hebben de resultaten in dit hoofdstuk in feite steeds betrekking op 1978 (n = 4.038) en 1997 (n = 5.040).

Na samenvoeging van de steekproeven zijn twee regressiemodellen geschat, een voor 1975/1980 en een voor 1995/2000. Een inschatting van de mobiliteitgroei die het gevolg is van sociale en culturele ontwikkelingen wordt verkregen door het regressiemodel van 1975/1980 als uitgangspunt te nemen en de parameters hiervan in te vullen

met de ‘gemiddelde’ sociale en culturele bevolkingskenmerken van 1995/2000. Feitelijk worden daarmee de sociale en culturele kenmerken van 1995/2000 geprojecteerd op het verplaatsingsgedrag van 1975/1980. Het voordeel van deze methode is dat het ‘zuivere effect’ van de sociale en culturele ontwikkelingen wordt verkregen, gecorrigeerd voor de veranderingen in het verplaatsingspatroon die hier niet uit kunnen worden afgeleid. Anders gezegd: er wordt steeds voorspeld hoe vaak en hoe lang men zich zou verplaatsen als gevolg van sociale en culturele veranderingen, gegeven gelijkblijvende overige omstandigheden.

De effecten van demografische en sociaal-economische ontwikkelingen op de groei van de mobiliteit zijn op overeenkomstige wijze herleid. De techniek maakt het mogelijk het effect van de groei van elke ontwikkeling afzonderlijk te onderzoeken, maar ook het gecombineerde effect van sociale en culturele ontwikkelingen enerzijds, en demografische en sociaal-economische ontwikkelingen anderzijds.

4.3 De verkeersdrukte herleid

De analyses in dit hoofdstuk zijn steeds toegespitst op persoonsniveau, ofwel de gemiddelde mobiliteit per persoon per week. De vragen die daarbij centraal staan, zijn hoe vaak en hoe lang de Nederlander gemiddeld onderweg is en hoe de groei van de gemiddelde reisduur en verplaatsingsfrequentie kan worden verklaard.

Maar hoe verhoudt de persoonsgebonden groei van de mobiliteit zich tot de toename van de totale verkeersdrukte? Op geaggregeerd schaalniveau is de groei van de mobiliteit immers niet alleen het gevolg van het feit dat mensen vaker en langer onderweg zijn, maar ook doordat er *meer* verkeersdeelnemers zijn bijgekomen. Het onderscheid tussen dit effect van de bevolkingsgroei en het effect van de toename van de persoonsgebonden mobiliteit is samengevat in tabel 4.2.

Door vermenigvuldiging van de bevolkingsomvang met de gemiddelde reisduur en de gemiddelde verplaatsingsfrequentie wordt een indicatie verkregen van het geaggregeerde verkeersvolume: Eind jaren zeventig besteedde de Nederlandse bevolking van 12 jaar en ouder in totaal 76,3 miljoen uur per week aan mobiliteit. Indien de reisduur per persoon gelijk zou zijn gebleven, zou door de toename van de bevolkingsomvang de verkeersdrukte eind jaren negentig uitkomen op 89,2 miljoen uur per week. In werkelijkheid is het aantal per week aan mobiliteit bestede uren echter toegenomen tot een totaal van 112,4 miljoen, ofwel een stijging van 36,1 miljoen uur. Hieruit kan worden afgeleid dat 36% van de groei van de verkeersdrukte het gevolg is van de toegenomen bevolkingsomvang; de rest, ofwel 64% van de groei, is het gevolg van de stijging van de gemiddelde reisduur. Voor het autoverkeer is het aandeel van de persoonsgebonden mobiliteitsgroei zelfs iets hoger, namelijk 73%. Met andere woorden, meer dan bij de totale mobiliteitsgroei is de gestegen automobilititeit vooral het gevolg van het feit dat Nederlanders per persoon *meer* tijd zijn gaan besteden aan het autogebruik. Hetzelfde geldt voor de aantallen verplaatsingen. Deze zijn toegenomen van 167,8 miljoen per week eind jaren zeventig tot 230,7 miljoen eind jaren negentig.

Meer dan de helft (55%) van de geaggregeerde groei is het gevolg van de toename van de gemiddelde verplaatsingsfrequentie, en 45% is te herleiden tot de bevolkingsaanwas. Voor de aantallen autoverplaatsingen geldt dat de toename van de automobilititeit per persoon een aandeel in de totale mobiliteitsgroei heeft van 70%.

Tabel 4.2 Persoonsgebonden mobiliteitsgroei versus groei van de mobiliteit op geaggregeerd schaalniveau, 1975-2000 (in uren en aantallen per week)

	mobiliteit op geaggregeerd schaalniveau 1975/1980 (x miljoen)	mobiliteit op geaggregeerd schaalniveau 1995/2000 (x miljoen)	toename mobiliteit op geaggregeerd schaalniveau (x miljoen)	% groei veroorzaakt door stijging gemiddelde mobiliteit per persoon	% groei veroorzaakt door bevolkingsgroei
reisduur (uren)					
totaal	76,3	112,4	36,1	64	36
per auto	36,0	58,3	22,3	73	27
verplaatsingen (aantallen)					
totaal	167,8	230,7	62,9	55	45
per auto	76,5	119,7	43,2	70	30

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Het grootste deel van de gestegen verkeersdrukte is dus steeds het gevolg van de stijging van de gemiddelde mobiliteit per persoon. In de rest van dit hoofdstuk wordt steeds uitgegaan van deze persoonsgebonden groei van de mobiliteit, ofwel 55% tot 73% van de stijging van de totale verkeersdrukte.

4.4 De mobiliteitsgroei herleid

Eind jaren negentig spendeerden Nederlanders gemiddeld 2 uur per week meer aan mobiliteit dan twintig jaar daarvoor. De per persoon aan mobiliteit bestede tijd nam toe van ruim 6,5 uur per week tot bijna 8,5 uur. Het grootste deel van deze groei kwam voor rekening van de auto: gemeten in reistijden steeg het autogebruik van ruim 3 uur naar bijna 4,5 uur per week (zie ook hoofdstuk 2).

Welk deel van deze persoonsgebonden mobiliteitsgroei kan nu worden herleid tot de sociale en culturele veranderingen? En welk deel van de groei is het gevolg van demografische en sociaal-economische ontwikkelingen?

4.4.1 Sociale en culturele ontwikkelingen

Het effect van sociale en culturele ontwikkelingen op de groei van de mobiliteit is samengevat in tabel 4.3 (totale reisduur) en tabel 4.4 (reisduur per auto). De eerste kolom (A) bevat de reisduur zoals waargenomen in 1975/1980. De tweede kolom (B) bevat de op basis van de sociale en culturele ontwikkelingen voorspelde reisduur voor

1995/2000. De derde kolom van de tabel (C) geeft de reisduur zoals waargenomen voor 1995/2000. In de vierde en vijfde kolom worden de voorspelde en waargenomen waarden met elkaar geconfronteerd (B minus A), waardoor een indicatie wordt verkregen van het aandeel van de onderscheiden sociale en culturele ontwikkelingen in de totale mobiliteitsgroei (voor een beschrijving van de gebruikte methodiek, zie § 4.2).

Tabel 4.3 Effecten van sociale en culturele ontwikkelingen op de groei van de reisduur, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A) waargenomen 1975/1980	(B) voorspeld 1995/2000	(C) waargenomen 1995/2000	(D) effect (B-A)	(E) aandeel (%) effect
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	6,7	6,9	8,5	0,20	11
individualisering	6,7	6,8	8,5	0,07	4
huishoudensverdunning	6,7	6,8	8,5	0,04	3
arbeidsparticipatie vrouwen	6,7	6,8	8,5	0,02	1
tweeverdieners	6,7	6,7	8,5	0,00	0
intensivering	6,7	6,9	8,5	0,13	7
taakcombineerders	6,7	6,7	8,5	-0,02	-1
verplichte hectiek	6,7	6,7	8,5	0,01	0
vrijtijdshectiek	6,7	6,9	8,5	0,14	8

Toelichting

(A) reisduur zoals waargenomen in 1975/1980

(B) reisduur zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) reisduur zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A / C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Blijkens de resultaten in tabel 4.3 is 11% van de tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig gerealiseerde mobiliteitsgroei (uitgedrukt in reisduur) te herleiden tot sociale en culturele ontwikkelingen. Met name de toename van het aantal kleine huishoudens, alsmede de groei van de aantallen personen met een hectisch vrijetijdsbestaan, is mobiliteitsbevorderend geweest. Daarentegen heeft de toename van het aantal werkende vrouwen, tweeverdieners en taakcombineerders, alsook de vermeerdering van het deel van de bevolking met veel verplichtingen, nauwelijks tot geen effect gehad op de groei van de aan mobiliteit bestede reistijd.

De invloed van de vrijetijdshectiek in de toename van de gemiddelde reisduur onderstreept het belang van de intensivering van de vrijetijdsbesteding, waarbij binnen minder tijd wordt deelgenomen aan meer uiteenlopende, en vaak ook verder weg gelegen activiteiten (hoofdstuk 3). Per saldo is de gemiddelde reisduur hierdoor gestegen. Het effect van de huishoudensverdunning hangt hier overigens mee samen. Immers, zoals geconstateerd in hoofdstuk 3 zijn een- en tweepersoonshuishoudens

in vergelijking met meerpersoonshuishoudens vooral ten aanzien van hun vrijetijdsbesteding meer georiënteerd op uithuizige activiteiten.

De groei van de *per auto* gerealiseerde reisduur is voor een veel groter deel te herleiden tot sociale en culturele veranderingen (tabel 4.4). Met andere woorden: naast het stimuleren van de mobiliteit in algemene zin, hebben de veranderde leefpatronen toch vooral geresulteerd in meer *automobiliteit*. De gemiddelde autoreisduur is daarbij niet alleen gestegen door de huishoudensverdunning en de intensivering van de vrijetijdsbesteding, maar ook door de toename van het aantal tweeverdieners en de arbeidsparticipatie van de vrouw. Per saldo zijn sociale en culturele ontwikkelingen verantwoordelijk voor ruim een kwart van de gerealiseerde groei van de automobiliteit.

Tabel 4.4 Effecten van sociale en culturele ontwikkelingen op de groei van de reisduur per auto, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
	waargenomen 1975/1980	voorspeld 1995/2000	waargenomen 1995/2000	effect (B-A)	aandeel (%) effect
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	3,2	3,5	4,4	0,33	27
individualisering	3,2	3,4	4,4	0,24	20
huishoudensverdunning	3,2	3,3	4,4	0,11	9
arbeidsparticipatie vrouwen	3,2	3,2	4,4	0,03	3
tweeverdieners	3,2	3,3	4,4	0,10	8
intensivering	3,2	3,3	4,4	0,09	7
taakcombineerders	3,2	3,2	4,4	0,01	1
verplichte hectiek	3,2	3,2	4,4	0,00	0
vrijetijdshectiek	3,2	3,3	4,4	0,07	6

Toelichting

(A) reisduur zoals waargenomen in 1975/1980

(B) reisduur zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) reisduur zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A / C-A)

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Ook de groei van de aantallen *verplaatsingen* kan voor een belangrijk deel uit sociale en culturele ontwikkelingen worden herleid (tabel 4.5 en 4.6). De verbreiding van nieuwe leefpatronen is verantwoordelijk voor bijna een kwart van het gestegen aantal verplaatsingen. Voor autoverplaatsingen bedraagt het aandeel zelfs ruim een derde. Evenals bij de reisduur speelt met name de intensivering van de vrijetijdsbesteding een rol bij het verklaren van de toegenomen verplaatsingsfrequentie. Maar ook de arbeidsparticipatie van de vrouw heeft een bijdrage geleverd aan de groei. Wat betreft de aantallen *autoverplaatsingen* hebben, naast de vrijetijdshectiek, vooral de

huishoudensverdunding en de toename van het aantal tweeverdieners een relatief belangrijk aandeel in de sociale en culturele verklaring voor de mobiliteitsgroei.

Opvallend is verder dat het toegenomen aandeel taakcombineerders een grotere invloed heeft op de groei van de aantallen autoverplaatsingen dan op de groei van de per auto gerealiseerde reisduur (vgl. tabel 4.4). Een logische verklaring hiervoor is dat taakcombineerders als gevolg van hun hectische leefwijze vooral veel korte verplaatsingen genereren. Van huis naar school, naar het sportveld, naar de winkels en naar het werk. Het tijdsgebrek noopt tot korte afstanden en korte reistijden. Een toename van het aandeel taakcombineerders zal zich daarom vooral vertalen in meer verplaatsingen, en minder snel aanleiding geven tot een toename van de reisduur of afgelegde afstanden.

Tabel 4.5 Effecten van sociale en culturele ontwikkelingen op de groei van de aantallen verplaatsingen, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A) waargenomen 1975/1980	(B) voorspeld 1995/2000	(C) waargenomen 1995/2000	(D) effect (B-A)	(E) aandeel (%) effect
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	14,8	15,4	17,4	0,63	24
individualisering	14,8	15,1	17,4	0,30	12
huishoudensverdunding	14,8	14,8	17,4	0,03	1
arbeidsparticipatie vrouwen	14,8	15,0	17,4	0,19	7
tweeverdieners	14,8	14,9	17,4	0,09	4
intensivering	14,8	15,1	17,4	0,32	12
taakcombineerders	14,8	14,8	17,4	0,01	0
verplichte hectiek	14,8	14,8	17,4	-0,02	-1
vrijtijdshectiek	14,8	15,1	17,4	0,34	13

Toelichting

(A) aantallen verplaatsingen zoals waargenomen in 1975/1980

(B) aantallen verplaatsingen zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) aantallen verplaatsingen zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A / C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Tabel 4.6 Effecten van sociale en culturele ontwikkelingen op de groei van de aantallen autoverplaatsingen, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A) waargenomen 1975/1980	(B) voorspeld 1995/2000	(C) waargenomen 1995/2000	(D) effect (B-A)	(E) aandeel (%) effect
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	6,8	7,6	9,0	0,85	37
individualisering	6,8	7,3	9,0	0,56	24
huishoudensverdunning	6,8	7,0	9,0	0,20	9
arbeidsparticipatie vrouwen	6,8	6,9	9,0	0,12	5
tweeverdieners	6,8	7,0	9,0	0,24	10
intensivering	6,8	7,0	9,0	0,29	13
taakcombineerders	6,8	6,9	9,0	0,13	6
verplichte hectiek	6,8	6,7	9,0	-0,01	-1
vrijtijdshectiek	6,8	6,9	9,0	0,18	8

Toelichting

(A) aantallen autoverplaatsingen zoals waargenomen in 1975/1980

(B) aantallen autoverplaatsingen zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) autoverplaatsingen zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A/C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

4.4.2 Demografische en sociaal-economische ontwikkelingen

Voor het beleid zijn de sociale en culturele ontwikkelingen het meest interessant. Hier liggen immers veelal bewuste gedragskeuzen aan ten grondslag, uiteenlopend van op langere termijn vaststaande levenskeuzen (zoals de huishoudenssamenstelling en de arbeidsparticipatie) tot het meer veranderlijke kortetermijngedrag (waaronder de vrijetijdsbesteding). De demografische en sociaal-economische ontwikkelingen zijn daarentegen eerder kaderstellend van aard: met name de verschuivingen in de leeftijdsopbouw en de welvaartsstijging zijn min of meer autonome factoren, waar het beleid niet of nauwelijks invloed op uit kan oefenen, maar die niettemin wel de groei van de mobiliteit hebben bevorderd. Wat is nu het precieze effect geweest van deze demografische en sociaal-economische ontwikkelingen op de toename van de individuele mobiliteit?

Behoudens het effect van de bevolkingsgroei op de geaggregeerde mobiliteit (zie § 4.3), heeft de demografische ontwikkeling een dempende invloed uitgeoefend op de groei van de gemiddelde reisduur (-6%, tabel 4.7). De verklaring hiervoor is het ouder worden van de bevolking: eind jaren negentig waren er relatief meer ouderen en minder jongeren dan twintig jaar daarvoor. En aangezien zowel de gemiddelde reisduur als de verplaatsingsfrequentie afneemt bij oplopende leeftijd (zie ook § 2.3) heeft de veroudering van de bevolking per saldo een neerwaarts effect gehad op de mobiliteit.

De sociaal-economische ontwikkelingen hebben daarentegen de individuele mobiliteitsgroei wel bevorderd (+14%). Met name de inkomensstijging heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. De invloed hiervan is echter primair faciliterend van aard: de inkomensstijging heeft als het ware de randvoorwaarde gecreëerd waarbinnen zich een 'mobiliteitsafhankelijk' leefpatroon kon gaan ontwikkelen. Anders gezegd: dankzij de gestegen inkomens is het autobezit en -gebruik, en recentelijk ook het tweede-autobezit, voor een steeds groter deel van de bevolking toegankelijk geworden.

Tabel 4.7 Effecten van demografische en sociaal-economische ontwikkelingen op de groei van de reisduur, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A) waargenomen 1975/1980	(B) voorspeld 1995/2000	(C) waargenomen 1995/2000	(D) effect (B-A)	(E) aandeel (%) effect
<i>demografische ontwikkelingen</i>	6,7	6,6	8,5	-0,10	-6
leeftijd	6,7	6,6	8,5	-0,10	-6
geslacht	6,7	6,7	8,5	0,00	0
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	6,7	7,0	8,5	0,24	14
inkomen	6,7	7,0	8,5	0,23	13
autobezit	6,7	6,8	8,5	0,01	1

Toelichting

(A) reisduur zoals waargenomen in 1975/1980

(B) reisduur zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) reisduur zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A/C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Met betrekking tot de groei van het autogebruik valt het op dat de veroudering van de bevolking hierop juist wel een (licht) positief effect uitgeoefend heeft (tabel 4.8). Een verklaring hiervoor is dat het aandeel van het autogebruik onder ouderen hoger ligt dan onder jongeren, die verhoudingsgewijs meer fietsen en lopen (zie § 2.3). De sociaal-economische veranderingen leveren, met twee vijfde van de groei, verhoudingsgewijs de belangrijkste bijdrage in de verklaringen voor de toegenomen verkeersdeelname. Niet alleen de inkomensstijging, ook de verspreiding van het autobezit heeft hierin een belangrijke rol gespeeld. In zekere zin is dit ook wel logisch; immers, autobezit leidt tot autogebruik (zie ook Blaas et al. 1992).

Tabel 4.7 en 4.8 betreffen de toename van de gemiddelde reisduur. Voor de aantallen verplaatsingen gelden op hoofdlijnen vergelijkbare conclusies (zie bijlage G).

Tabel 4.8 Effecten van demografische en sociaal-economische ontwikkelingen op de groei van de reisduur per auto, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A)	(B)	(C)	(D)	(E)
	waargenomen 1975/1980	voorspeld 1995/2000	waargenomen 1995/2000	effect (B-A)	aandeel (%) effect
<i>demografische ontwikkelingen</i>	3,2	3,2	4,4	0,02	2
leeftijd	3,2	3,2	4,4	0,03	2
geslacht	3,2	3,2	4,4	-0,01	0
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	3,2	3,6	4,4	0,45	37
inkomen	3,2	3,4	4,4	0,24	20
autobezit	3,2	3,4	4,4	0,21	17

Toelichting

(A) reisduur zoals waargenomen in 1975/1980

(B) reisduur zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) reisduur zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A/C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

4.4.3 Effecten per verplaatsingsmotief

Voorgaande analyses hebben steeds betrekking op de totale en per auto gerealiseerde reisduur en aantallen verplaatsingen. In de tabellen 4.9 en 4.10 zijn de totalen opgesplitst naar woon-werkverkeer, mobiliteit ten behoeve van huishoudelijke en zorgtaken, en vrijetijds mobiliteit.¹ De mobiliteit ten behoeve van onderwijs en cursussen is buiten beschouwing gelaten, omdat het effect hiervan op de totale mobiliteitsgroei beperkt is (zie ook hoofdstuk 2). De kolommen geven voor de onderscheiden motieven per determinant het aandeel in de totale mobiliteitsgroei (vgl. de laatste kolom van tabel 4.3 en 4.7 resp. tabel 4.4 en 4.8). Uit de gegevens blijkt dat de invloed van de onderscheiden determinanten zoals gevonden voor de mobiliteit als geheel, nogal varieert naar motieven.

Tabel 4.9 Aandeel van de effecten in de groei van de reisduur, naar motieven, 1975-2000 (in procenten)

voorspelling op basis van	effect totale reisduur	effect woon-werk-reisduur	effect huish.- en zorg-reisduur	effect vrijetijds-reisduur
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	11	49	7	16
individualisering	4	40	-7	6
huishoudensverduunning	3	1	2	7
arbeidsparticipatie vrouwen	1	25	-13	1
tweeverdieners	0	14	4	-2
intensivering	7	9	14	10
taakcombineerders	-1	13	7	-11
verplichte hectiek	0	1	-2	1
vrijetijdshectiek	8	-5	9	20
<i>demografische ontwikkelingen</i>	-6	-5	5	0
leeftijd	-6	-3	5	0
geslacht	0	-2	0	0
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	14	39	-8	14
inkomen	13	40	-12	12
autobezit	1	-1	4	2

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Tabel 4.10 Aandeel van de effecten in de groei van de reisduur per auto, naar motieven, 1975-2000 (in procenten)

voorspelling op basis van	effect totale reisduur	effect woon-werk-reisduur	effect huish.- en zorg-reisduur	effect vrijetijds-reisduur
<i>sociale en culturele ontwikkelingen</i>	27	41	21	18
individualisering	20	36	3	15
huishoudensverduunning	9	9	2	10
arbeidsparticipatie vrouwen	3	6	-4	3
tweeverdieners	8	21	5	2
intensivering	7	5	18	3
taakcombineerders	1	6	13	-8
verplichte hectiek	0	1	-1	0
vrijetijdshectiek	6	-2	6	11
<i>demografische ontwikkelingen</i>	2	-2	8	2
leeftijd	2	-1	8	2
geslacht	0	-1	0	0
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	37	41	26	37
inkomen	20	31	3	19
autobezit	17	10	23	18

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Waar het effect van het toegenomen aandeel werkzame vrouwen, tweeverdieners en taakcombineerders in de totale mobiliteitsgroei beperkt is, blijken deze factoren in het woon-werkverkeer juist een dominante rol te spelen: ruim 50% van de gerealiseerde groei is hiertoe te herleiden (waarvan de helft door toename van het aantal werkzame vrouwen). De verklaring hiervoor ligt overigens voor de hand: de arbeidsparticipatie van vrouwen, de opkomst van het tweeverdienershuishouden, en in minder mate ook de groei van het aantal taakcombineerders, zijn alledrie terug te voeren tot een toename van het aandeel werkzamen (zie hoofdstuk 3), hetgeen een naventende groei van de woon-werkmobiliteit heeft opgeleverd. Hoewel de verkeersdeelname voor huishoudelijke en zorgtaken getemperd is door het toegenomen aantal werkende vrouwen, heeft de stijging van het aandeel taakcombineerders geresulteerd in een groei van deze vorm van mobiliteit; met name het autogebruik is hierdoor gestimuleerd. Een oorzaak is de tijdsdruk die het combineren van taken teweegbrengt, waardoor men geneigd is voor het doen van boodschappen en het halen en brengen van kinderen relatief vaker de auto te pakken. De vrijetijdsmobiliteit is juist in negatieve zin beïnvloed door het toenemende aandeel taakcombineerders (-11%). In zekere zin is dat ook wel logisch: mensen met veel verplichtingen op de agenda houden nu eenmaal weinig vrije tijd over, en zullen daardoor dus ook per definitie minder vrijetijdsverkeer genereren. Ondanks de dempende invloed van het toegenomen aandeel taakcombineerders heeft de diffusie van sociale en culturele trends de vrijetijdsmobiliteit per saldo doen toenemen (+16%). Belangrijkste verklaringen hiervoor zijn de gestegen aandelen een- en tweepersoonshuishoudens en personen met een hectische vrijetijdsbesteding.

4.4.4 Overige ontwikkelingen

Het gecombineerde effect van sociale en culturele, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen verklaart bijna een vijfde van de groei van de reisduur (tabel 4.11). Dat houdt in dat vier vijfde van de gegroeide reisduur moet worden verklaard uit overige ontwikkelingen. Voor de reisduur per auto liggen de verhoudingen andersom: 66% van de groei kan worden herleid tot sociale en culturele, sociaal-economische, en demografische veranderingen, en 34% is het gevolg van overige ontwikkelingen. Voor de aantallen verplaatsingen gelden vergelijkbare verschillen tussen de totalen en de automobilititeit. De verhoudingsgewijs grote invloed van de onderscheiden factoren op het autogebruik wordt voornamelijk veroorzaakt door de sterke invloed van sociaal-economische factoren (inkomen en autobezit) en de eveneens relatief sterke sociaal-culturele uitwerking. De implicatie hiervan is dat de ontwikkelingen in het gebruik van de andere vervoerwijzen minder nadrukkelijk uit de genoemde factoren kunnen worden herleid.

Tabel 4.11 Invloed van maatschappelijke ontwikkelingen op de groei van de individuele mobiliteit, 1975-2000 (in procenten)

	totale groei individuele mobiliteit	aandeel demografische ontwikkelingen	aandeel soc-economische ontwikkelingen	aandeel sociale en culturele ontwikkelingen	aandeel overige ont- wikkelingen
reisduur (uren per week)					
totaal	1,8	-6	14	11	81
per auto	1,2	2	37	27	34
verplaatsingen (aantallen per week)					
totaal	2,6	-12	16	24	72
per auto	2,3	1	43	37	19

Bron: SCP (TBO'75-'00)

De dominantie van sociale en culturele en sociaal-economische ontwikkelingen in de verklaring voor de gestegen automobilititeit bevestigt de eerder gesuggereerde ontwikkeling richting een *auto-afhankelijke* maatschappij: doordat een groter deel van de Nederlanders meer verdient, een auto bezit, in kleine gezinseenheden woont, betaalde arbeid verricht, werk en huishoudelijke taken combineert, en er een hectische (vrije)tijdsbesteding op nahoudt, is het autogebruik onder de bevolking als geheel gestegen.

Bij de overige verklaringen voor de mobiliteitsgroei moet in eerste instantie gedacht worden aan de ruimtelijke ontwikkelingen, zoals besproken in paragraaf 3.2: door de ruimtelijke spreiding en scheiding van wonen, werken en voorzieningen, alsmede de schaalvergroting van de arbeidsmarkt, woningmarkt en vrijetijdsvoorzieningen, is men zich over relatief steeds grotere afstanden gaan verplaatsen, waardoor ook de reisduur is opgerekt. Daarnaast spelen mogelijk infrastructurele ontwikkelingen een rol: de toename van het aantal wegen en rijstroken heeft de reistijden bekort, waardoor voorheen te ver gelegde bestemmingen aantrekkelijker zijn geworden.

Geheel andere verklaringen liggen op het niveau van de beleving. Zo is het comfort van auto's de laatste decennia steeds verder verbeterd, terwijl de kosten van bezit en gebruik sinds 1980 min of meer gelijk zijn gebleven (zie ook bijlage H). Vermoedelijk is de weerstand tegen lange of verre verplaatsingen hierdoor verminderd (Van Wee et al. 2002). Ook zijn de mogelijkheden tot combinatie van reizen en andere activiteiten steeds verder vergroot. De uitbouw van de autoradio tot multifunctionele audio-installatie met cd- en dvd-speler is hiervan een voorbeeld, evenals de introductie van het handsfree bellen.

4.5 Resumerend

Kleinere leefeenheden, een geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van taken, en een hectischer vrijetijdsbesteding hebben alle een rol gespeeld in de groei van het (auto)verkeer.

De verbreiding van het geïndividualiseerde en geïntensiverde leefpatroon onder de Nederlandse bevolking heeft met name een belangrijke rol gespeeld in de groei van het autogebruik: ruim een kwart van de tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig gerealiseerde groei van de autoreistijd is te herleiden tot deze sociale en culturele veranderingen. Met name de huishoudensverduunning, de toename van het aantal tweeverdieners en de intensivering van de vrijetijdsbesteding hebben hieraan bijgedragen. Naast het effect van sociale en culturele factoren spelen de sociaal-economische factoren 'inkomen' en 'autobezit' overigens ook een belangrijke rol in de toegenomen verkeersdeelname. Deze rol bestaat echter vooral uit hun faciliterende werking; de stijging van het inkomen en de groei van het autobezit hebben als het ware de randvoorwaarden gecreëerd waarbinnen zich een 'autoafhankelijk' leefpatroon kon ontwikkelen.

Bij de overige verklaringen voor de mobiliteitsgroei moet in eerste instantie worden gedacht aan de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast kunnen wijzigingen in de beleving een rol spelen. Zo is het comfort van auto's de laatste decennia steeds verder verbeterd, waardoor de weerstand tegen lange of verre verplaatsingen mogelijk is verminderd.

Op geaggregeerd schaalniveau speelt verder nog het effect van de bevolkingsgroei. Immers, naast het feit dat mensen vaker en langer onderweg zijn, zijn er in de loop der jaren ook *meer* verkeersdeelnemers bijgekomen. Ruim een derde van de stijging van de totale reisduur en minder dan de helft van de toename van het totaalaantal verplaatsingen is te herleiden tot de groei van de bevolking. Het grootste deel van de gestegen verkeersdruk is evenwel het gevolg van de stijging van de gemiddelde mobiliteit per persoon.

Al met al lijkt de conclusie gerechtvaardigd dat Nederlanders zich als gevolg van de manier waarop zij het dagelijks leven ordenen en inrichten, in toenemende mate afhankelijk hebben gemaakt van de auto. Anders gezegd: voor het moderne huishouden is de auto in veel gevallen een onmisbaar vervoermiddel; kennelijk weet hij de verschillende activiteitenplaatsen op dusdanig flexibele en tijdsbesparende wijze te verbinden dat hij daarmee in zekere zin fungeert als spreekwoordelijke spin in een web van dagelijkse activiteiten.

Noot

- 1 Het woon-werkverkeer omvat de verplaatsingen van en naar het werk. De huishoudelijke en zorgmobiliteit behelst onder andere het doen van dagelijkse boodschappen (huishoudelijke taken), het halen en brengen van kinderen (zorgtaken), en bijvoorbeeld het bezoek aan tandarts en apotheek. Verplaatsingen in de vrije tijd ten slotte hebben betrekking op de mobiliteit van en naar vrijetijdsvoorzieningen (zoals het sportveld, de bioscoop en het theater), bezoek aan familie en vrienden, alsmede de mobiliteit gerelateerd aan maatschappelijke participatie in de breedste zin (vrijwilligerswerk, bezoek aan kerkgenootschappen en dergelijke).

5 Mobiliteit door de tijd

5.1 Inleiding

In Nederland staan dagelijks tientallen kilometers file (AVV 2002). De maatschappelijke schade die dit oplevert, onder andere door verloren arbeidstijd en inefficiënt verlopen transporten, bedraagt naar schatting 2 miljard euro per jaar (Harms 2003a). Omdat een groot deel van de bevolking dagelijks met verkeersopstoppingen wordt geconfronteerd, vormt fileoponhoud ook een belangrijk onderwerp in de publieke opinie. Zo is recentelijk gebleken dat van een twaalfstal alledaagse activiteiten het in de file staan het vaakst hevige irritatie veroorzaakt (Breedveld en Van den Broek 2003). Daarnaast vindt drie op de vijf automobilisten de huidige capaciteit van het wegennet onvoldoende (NIPD 2003). Het eerste kabinet-Balkenende is tegemoetgekomen aan het fileleed door opdracht te geven tot de aanleg van 150 kilometer aan 'spitsstroken': extra rijbanen die de doorstroming van het verkeer gedurende de drukke ochtend- en avondspits moeten garanderen. Buiten die tijdstippen zijn de stroken eigenlijk overbodig, omdat er dan veel minder verkeer is en de bestaande wegcapaciteit ruimschoots voldoet. Indicatief voor de onevenredige concentratie van de verkeersdrukte is het feit dat ruim twee derde van alle files kan worden toegeschreven aan een 'ochtend-' of 'avondknelpunt' (AVV 2002). De rest van het etmaal is het relatief rustig op de wegen. Eigenlijk is de oorzaak van de fileproblematiek dus niet zozeer de ontoereikende wegcapaciteit, als wel het feit dat *te veel mensen tegelijkertijd* onderweg zijn (zie ook v&w 1995).

Waardoor wordt deze synchroniciteit in de verplaatsingsbehoefte veroorzaakt? Of anders gesteld: waarom is iedereen tegelijkertijd onderweg? Voor een deel is dit te wijten aan het strakke tijdsschema van bedrijven, onderwijsinstellingen, winkels en andere vormen van publieke dienstverlening. Het ritme van openings- en sluitingstijden dicteert als het ware de piektijden in het verplaatsingsgedrag (Batenburg en Knulst 1993). Binnen een zekere marge liggen er echter ook individuele keuzen ten grondslag aan de ordening en inrichting van de tijd. In de voorgaande hoofdstukken is geconstateerd dat de persoonlijk gekozen combinaties van bezigheden in de loop der jaren aan verandering onderhevig zijn geweest. Vrouwen zijn bijvoorbeeld naast de bestaande huishoudelijke en zorgtaken in toenemende mate (doch veelal in deeltijd) betaalde arbeid gaan verrichten; mannen zijn zich meer dan voorheen gaan bemoeien met allerhande huishoudelijke taken (hoewel nog lang niet in gelijke mate als de vrouw); en zowel mannen als vrouwen hebben een steeds uiteenlopender repertoire aan vrijetijdsactiviteiten. De invloed van dergelijke veranderingen in leefpatronen op de groei van de mobiliteit is onderzocht in het voorgaande hoofdstuk. De gevolgen hiervan voor de temporele ordening van activiteiten en de resulterende voerspieken staan centraal in dit hoofdstuk.

Eerst zal worden onderzocht in hoeverre de mobiliteit in de loop der jaren meer of juist minder geconcentreerd voorkomt gedurende bepaalde momenten van het etmaal en de week. Zijn de ochtend- en avondpieken hoger geworden of is de spreiding rondom deze concentraties toegenomen? Ook zal worden onderzocht hoe de samenstelling van de vervoerspieken zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld: bestaan de pieken voornamelijk uit woon-werkverkeer, of zijn ook andere activiteiten debet aan de temporele concentratie van de verkeersdrukte? De invloed van sociale en culturele ontwikkelingen op de spreiding en concentratie van de mobiliteit zal in de laatste paragraaf worden geanalyseerd.

Werkwijze

De gehanteerde werkwijze en de opbouw van dit hoofdstuk zijn gebaseerd op die in Batenburg en Knulst (1993). Evenals in de andere hoofdstukken zijn de analyses ontleend aan het TBO. De aantallen verplaatsingen zijn hier echter niet gemeten in aantallen per persoon, maar in aantallen per kwartier. Het gaat in dit hoofdstuk immers primair om de aantallen verkeersdeelnemers per tijdseenheid en de resulterende verkeersdrukte. De consequentie hiervan is wel dat iemand die bijvoorbeeld dagelijks onderweg is van 8.00 uur tot 8.45 uur, drie keer meetelt als verkeersdeelnemer.

Doordat in de analyses op kwartierniveau is gemeten, en ook nog uitsplitsingen zijn gemaakt naar verplaatsingsmotieven en specifieke bevolkingsgroepen, kan per afzonderlijk onderzoeksjaar niet worden voldaan aan de eis van voldoende celvulling. In navolging van hoofdstuk 4 is daarom ook hier gewerkt met samengevoegde steekproeven voor de jaren 1975 en 1980 enerzijds, en 1995 en 2000 anderzijds.

Ten slotte past hier nogmaals de kanttekening dat alle genoemde aantallen in dit hoofdstuk betrekking hebben op de verplaatsingen die langer duren dan 7,5 minuut, exclusief het zakelijk verkeer en exclusief het verkeer van personen jonger dan 12 jaar (zie ook hoofdstuk 1 en bijlage A en B).

5.2 *Spreiding over de dagen van de week*

In hoeverre is de mobiliteit evenwichtig gespreid over de dagen van de week? En welke veranderingen hebben zich hierin voorgedaan tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig?

Tabel 5.1 biedt inzicht in de procentuele verdeling van alle verplaatsingen (in aantallen per kwartier) over de dagen van de week. Een evenredige spreiding zou betekenen dat dagelijks een zevende ofwel 14,3% van de verplaatsingen zou plaatsvinden. Bezien over de vijf werkdagen zou een volledige spreiding vijf zevende ofwel 71,4% van de verplaatsingen opleveren. Voor het weekend zou dan nog twee zevende ofwel 28,6% overblijven.

Tabel 5.1 Verdeling aantallen verplaatsingen (per kwartier) over dagen van de week, 1975-2000 (in procenten)

	totale mobiliteit		woon-werk-mobiliteit		huishoudelijke en zorgmobiliteit		onderwijs-mobiliteit		vrijtijdsmobiliteit	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
maandag	12,8	13,5	18,5	18,9	12,8	12,9	20,6	20,1	7,3	9,0
dinsdag	14,0	14,4	19,0	19,5	13,0	14,1	21,6	20,4	9,9	10,0
woensdag	14,4	14,4	18,9	19,2	14,1	13,5	18,8	19,9	10,9	10,8
donderdag	14,2	14,9	19,1	19,2	14,4	15,0	19,1	19,8	10,0	10,9
vrijdag	15,5	15,6	18,9	17,1	16,6	17,1	16,8	17,1	12,1	13,0
totaal werkdagen	70,7	72,7	94,5	93,9	70,9	72,7	97,0	97,4	50,1	53,7
zaterdag	14,6	14,8	4,1	4,0	16,6	18,0	2,0	1,8	22,0	21,9
zondag	14,7	12,5	1,3	2,0	12,6	9,4	1,0	0,8	27,9	24,4
totaal weekend	29,3	27,3	5,5	6,1	29,1	27,3	3,0	2,6	49,9	46,3

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Blijkens tabel 5.1 komt de verdeling van de totale mobiliteit dicht in de buurt van deze maximale spreiding. Ten opzichte van 1975/1980 is de spreiding in 1995/2000 wel iets minder geworden. Op zondagen zijn er relatief minder verplaatsingen gerealiseerd, en op doordeweekse dagen is het procentuele aandeel van de mobiliteit licht toegenomen. De sterkere concentratie van de mobiliteit op werkdagen komt hoofdzakelijk voor rekening van de huishoudelijke en vrijtijdsmobiliteit.

De drukste dag van de week, met een aandeel van 15,6% van alle verplaatsingen, is vrijdag. Opvallend is dat dit niet kan worden toegerekend aan een van de afzonderlijke verplaatsingsmotieven. Dat kan wel voor enkele andere dagen: dinsdag is de drukste dag voor werkgerelateerde verplaatsingen en onderwijsmobiliteit, zaterdag is de drukste dag voor huishoudelijke en zorggerelateerde verplaatsingen, en zondag is de drukste dag voor het vrijetijdsverkeer. De drukte op vrijdag wordt dus vooral veroorzaakt door de cumulatie van verplaatsingen voor werk, huishouden en vrije tijd.

5.3 Spreiding over het etmaal

5.3.1 Algemene patronen

De spreiding van de mobiliteit over de dagen van de week zegt niets over de spreiding over het etmaal. Op een dag met relatief veel mobiliteit kan de verkeersdeelname immers gelijk gespreid zijn over de uren en kwartieren van de dag, en omgekeerd kan een relatief rustige dag toch hoge pieken vertonen als de verkeersdeelnemers gelijktijdig op weg gaan. Figuur 5.1 biedt een overzicht van de verdeling van de mobiliteit over de dagen en kwartieren van de week. De frequenties hebben steeds betrekking op het aandeel van de steekproef van 12 jaar en ouder dat gedurende een bepaald kwartier een verplaatsing maakte. Door vermenigvuldiging van deze aandelen met de

totale bevolkingsomvang (van 12 jaar en ouder) kan een indicatie worden verkregen van de absolute aantallen verkeersdeelnemers.

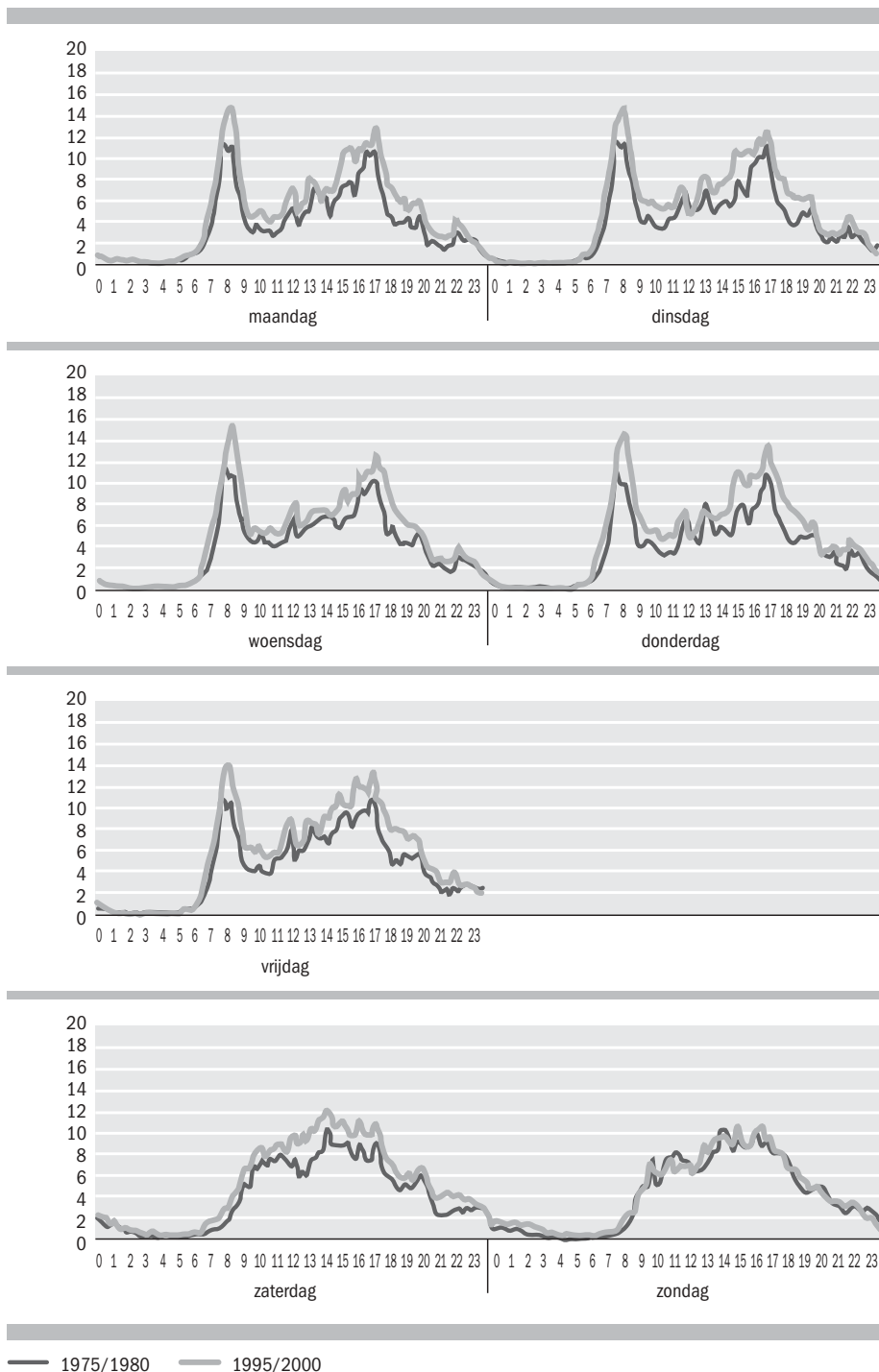
De figuur laat in één oogopslag zien wanneer het druk is en wanneer rustig. Opvallend is in ieder geval de extreme temporele concentratie van de verplaatsingen op de doordeweekse ochtenden en avonden. Op werkdagen komt deze drukte welhaast vanuit het niets zeer snel tot stand: rond 6.00 uur 's ochtends is er nog nauwelijks verkeer, om 7.00 uur zijn er al ruim 750.000 mensen onderweg, en rond 8.00 uur wordt de topdrukte bereikt van 2 miljoen verkeersdeelnemers. Daarna zakt de verkeersdrukke snel terug tot minder dan 1 miljoen mobilisten om 9.00 uur. Na twee kleine middagpieken om 12.00 uur en 13.00 uur groeit de deelname vervolgens weer langzaam, totdat rond 17.00 uur een tweede climax wordt bereikt: de avondspits met een omvang van circa 1,7 miljoen deelnemers.

De zaterdagen en zondagen verlopen geheel anders. Op beide weekenddagen komt de mobiliteit 's ochtends veel later tot stand, en is een geleidelijk oplopende hoeveelheid mensen onderweg, met een topdrukke rond 14.00 à 15.00 uur. Qua aantallen verplaatsingen bereiken de pieken op zaterdag en zondag niet het niveau van de doordeweekse dagen. Het drukste moment van het weekend is zaterdag rond 14.00 uur, wanneer circa 1,6 miljoen mensen onderweg zijn. Toch is de zaterdagmiddag per saldo aanzienlijk drukker dan de doordeweekse ochtendspitsen van eind jaren zeventig.

Iets anders dat opvalt is dat de doordeweekse ochtendspitsen over het algemeen omvangrijker zijn dan de avondspitsen. Eind jaren negentig omvatte het drukste kwartier in de ochtendspits gemiddeld 2 miljoen deelnemers, tegen 1,7 miljoen voor het drukste kwartier in de avondspits. Eind jaren zeventig was het verschil tussen de ochtend- en avonddrukke minder pregnant. De ochtendpiek is sinds 1975/1980 dus sneller gegroeid dan de avondspits. De avondspits duurt echter wel langer dan voorheen, hetgeen een indicatie is voor een zekere spreiding van de drukte. Kortom, anno 1995/2000 is het 's ochtends kort zeer druk, en 's avonds is het gedurende een langere tijd iets minder druk.

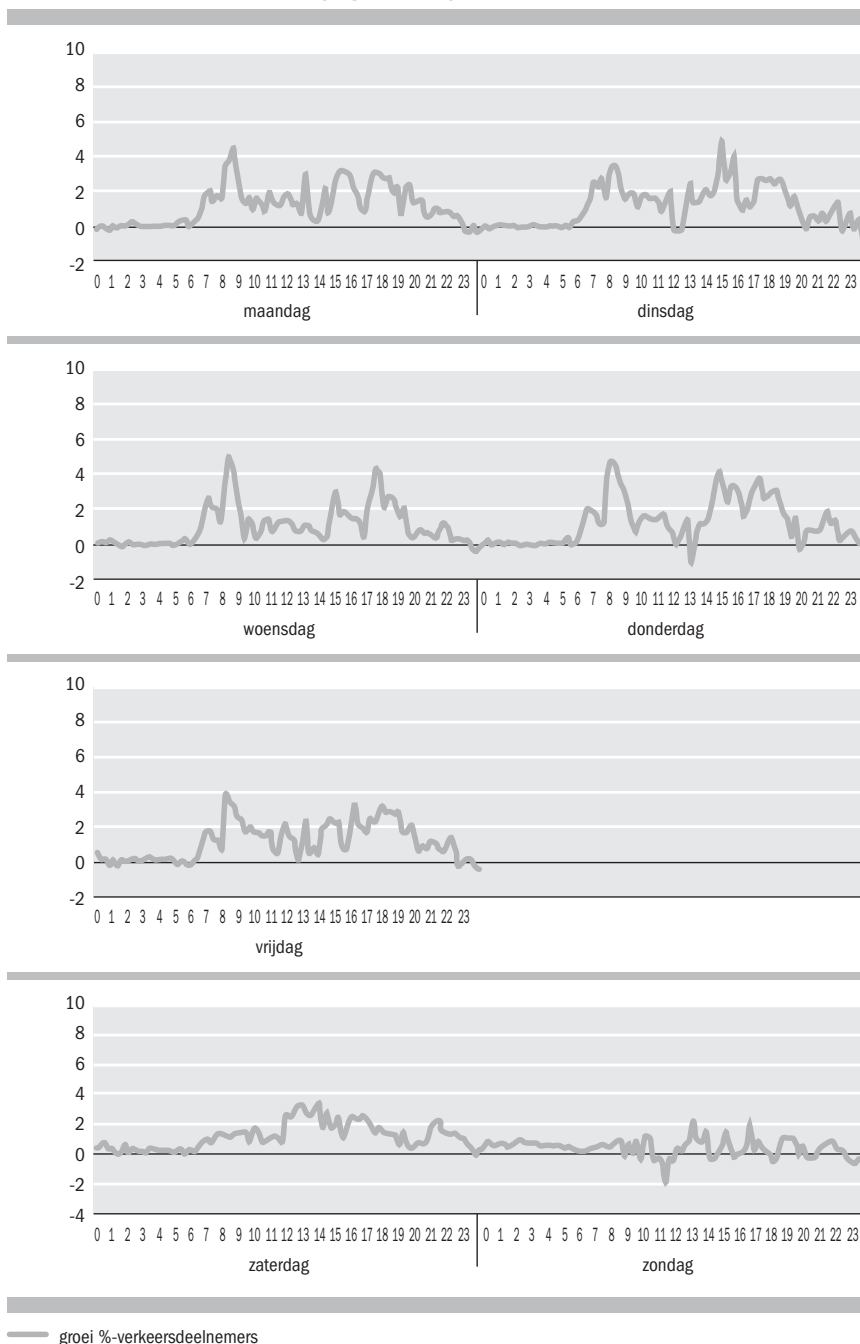
De vraag of de drukste dag van de week ook de hoogste piek kent, moet ontkennd worden beantwoord. Hoewel de vrijdag gemeten over het hele etmaal het meeste verkeer 'verwerkt', heeft het van de doordeweekse dagen de minst volumieuze ochtendspits, en wijkt de avondspits qua drukte niet beduidend af van die van de andere dagen van de week. Wel begint de drukte vrijdagmiddag eerder, en is er ook 's avonds nog langer veel verkeer. De oorzaak hiervan is de mix van vrijetijdsverkeer, huishoudelijke mobiliteit en woon-werkverkeer (zie ook tabel 5.1). Hoewel de ochtendpieken elkaar qua drukte niet veel ontlopen, is de meest volumieuze piek van de week op woensdagochtend om 8.15 uur, wanneer ruim 2,1 miljoen Nederlanders onderweg zijn.

Figuur 5.1 Verdeling totale mobiliteit over kwartieren en dagen van de week, 1975-2000
(percentage verkeersdeelnemers)



Bron: SCP (TBO '75-'00)

Figuur 5.2 Groei van het percentage verkeersdeelnemers naar kwartieren en dagen van de week, 1975-2000 (in procenten)



— groei %-verkeersdeelnemers
Bron: SCP (TBO '75-'00)

5.3.2 Groei van de mobiliteit

De vraag op welke tijdstippen van de week zich de sterkste groei van de mobiliteit heeft voorgedaan, kan worden beantwoord aan de hand van figuur 5.2, waarin de veranderingen in het percentage verkeersdeelnemers per kwartier zijn uitgezet over de etmalen en dagen van de week. Hieruit blijkt dat er zich op bijna op elk tijdstip mobiliteitsgroei heeft voorgedaan. Toch is de groei allesbehalve evenredig verspreid over de uren en dagen van de week. Relatief de sterkste groei van het aandeel verkeersdeelnemers heeft zich voorgedaan tijdens de ochtendspitsen van de doordeweekse dagen. Daarnaast heeft zich doordeweeks ook een opvallende groei voltrokken tussen 15.00 en 16.00 uur, met name op dinsdag, waarmee de eerder veronderstelde verlenging van de avondspits nog eens wordt bevestigd. In het weekend heeft de groei van de mobiliteit zich vooral geconcentreerd op de zaterdag tussen 12.00 en 14.00 uur. Al met al kan worden gesteld dat daar waar mobiliteit al piekte, zich ook de sterkste groei heeft voorgedaan.

Voor beantwoording van de vraag of men tegenwoordig relatief vaker *gelijktijdig* onderweg is dan eind jaren zeventig, is voor beide meetjaren onderzocht wat het aandeel is van alle verplaatsingen die gerealiseerd zijn tijdens het kwartier waarin de verkeersdeelnemer een top bereikte, het zogenaamde piekkwartier (tabel 5.2). Daarnaast is het aandeel van de verplaatsingen berekend voor de twee uren rondom de spits, het zogenaamde piektijdvak. De aandelen zijn steeds uitgedrukt als percentage van de totale mobiliteit per etmaal, waardoor een indicatie wordt verkregen van de mate van concentratie van vervoer tijdens ochtend- en avondspits.

Tabel 5.2 Mobiliteit tijdens piekkwartieren en piektijdvakken op werkdagen, 1975-2000 (in absolute aantallen en procenten)

	aantallen verkeersdeelnemers (x mln) ^a		als aandeel totale mobiliteit per etmaal (%)	
	1975/1980	1995/2000	1975/1980	1995/2000
gemiddelde van werkdagen (ma t/m vrijdag)				
's ochtends				
piekkwartier	1,3	2,0	3,0	3,0
piektijdvak	7,3	11,4	16,9	17,4
's middags				
piekkwartier	1,2	1,7	2,8	2,7
piektijdvak	7,9	11,7	18,4	17,9

a Aandeel verkeersdeelnemers in het TBO per kwartier, vermenigvuldigd met het aantal inwoners in Nederland van 12 jaar en ouder in resp. 1978 (11,3 miljoen) en 1997 (13,2 miljoen).

Bron: SCP (TBO'75-'00)

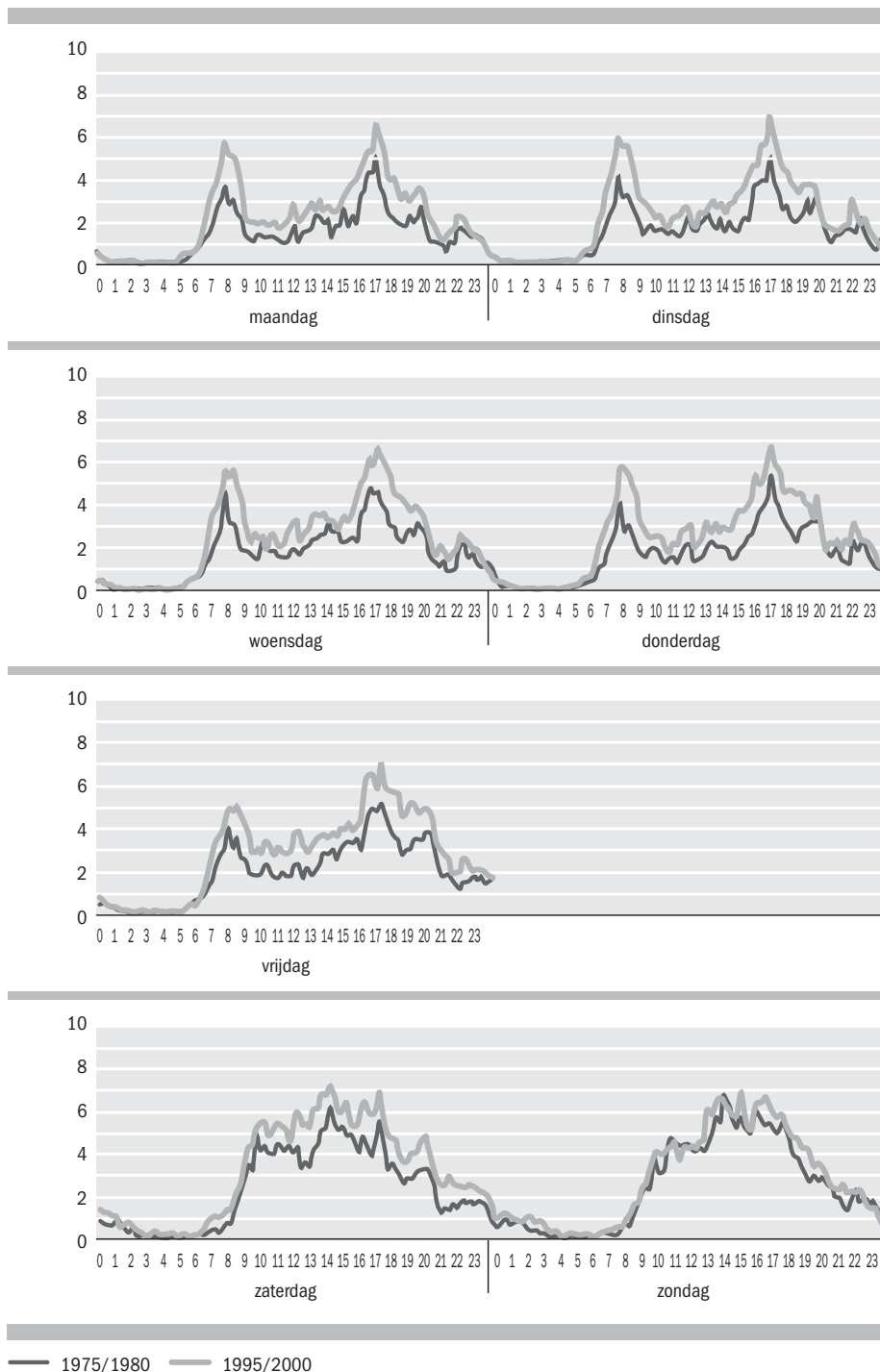
Ondanks het feit dat alle piekkwartieren en piektijdvakken eind jaren negentig meer verkeer verwerkten dan twintig jaar eerder, is de temporele concentratie van de verkeersdrukte nauwelijks veranderd: evenals in de jaren zeventig, vindt eind jaren negentig 6% van de mobiliteit op een doordeweekse dag plaats tijdens de piekkwartieren, en hebben de piektijdvakken een aandeel in de totale verkeersdeelname van ruim 35%. In vergelijking met eind jaren zeventig zijn Nederlanders eind jaren negentig verhoudingsgewijs dus nog even vaak onderweg tijdens de spits als daarbuiten.³

5.3.3 Automobilititeit

In de voorgaande tabellen en grafieken is steeds de temporele verdeling van de totale mobiliteit als uitgangspunt genomen. Figuur 5.3 biedt inzicht in de vraag hoe de automobilititeit is verdeeld over de uren en dagen van de week. Een eerste opvallend verschil met de totale mobiliteit (figuur 5.1) is dat de middagpieken, in tegenstelling tot het beeld van de totale mobiliteit, aanzienlijk hoger zijn dan de ochtendpieken. Vooral op vrijdag is het verschil tussen ochtend- en avondspits opvallend. Vermoedelijk hangen deze verschillen samen met het feit dat het zwaartepunt van de huishoudelijke en vrijetijdsmobiliteit tijdens werkdagen in het tweede etmaalgedeelte ligt (zie ook figuur 5.5 en 5.7) en dat deze typen verplaatsingen ook steeds vaker per auto worden afgelegd (zie ook hoofdstuk 2).

Anders dan de totale mobiliteit heeft de groei van het autoverkeer zich ook vooral voorgedaan in de middag; waar het aantal automobilisten tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig in de ochtendspits steeg met gemiddeld 250.000 deelnemers, hebben de middagpieken een groei van ongeveer 330.000 verkeersdeelnemers te verwerken gekregen. Tevens is de temporele concentratie van de verkeersdrukte op doordeweekse dagen 's middags verhoudingsgewijs sterker dan 's ochtends (tabel 5.3). Van alle gerealiseerde autoverplaatsingen was eind jaren negentig een krappe 20% geconcentreerd in de twee uren rond 17.00 uur, tegen ruim 15% in het tijdvak van 7.00 tot 9.00 uur. Verder is het opvallend dat de opeenhoping van de automobilititeit in de twee uren rondom de ochtendpiek sinds eind jaren zeventig, anders dan in de twee uren rondom de middagpiek, ook licht is toegenomen. De relatieve concentratie van de verkeersdrukte tijdens de ochtendpiek zelf is daarentegen iets afgenomen.

**Figuur 5.3 Verdeling automobilité over kwartieren en dagen van de week, 1975-2000
(percentage verkeersdeelnemers)**



Bron: SCP (TBO '75-'00)

Tabel 5.3 Automobilité tijdens piekkwartieren en piektijdvakken op werkdagen, 1975-2000 (in absolute aantallen en procenten)

	aantallen verkeersdeelnemers (x mln) ^a		als aandeel totale mobiliteit per etmaal (%)	
	1975/1980	1995/2000	1975/1980	1995/2000
gemiddelde van werkdagen (ma t/m vrijdag)				
's ochtends				
piekkwartier	0,5	0,7	2,5	2,3
piektijdvak	2,5	4,9	13,9	15,6
's middags				
piekkwartier	0,6	0,9	3,1	2,9
piektijdvak	3,6	5,9	19,8	19,1

a Aandeel verkeersdeelnemers in het TBO per kwartier, vermenigvuldigd met het aantal inwoners in Nederland van 12 jaar en ouder in resp. 1978 (11,3 miljoen) en 1997 (13,2 miljoen).

Bron: SCP (TBO '75-'00)

5.3.4 Mobiliteit naar motieven

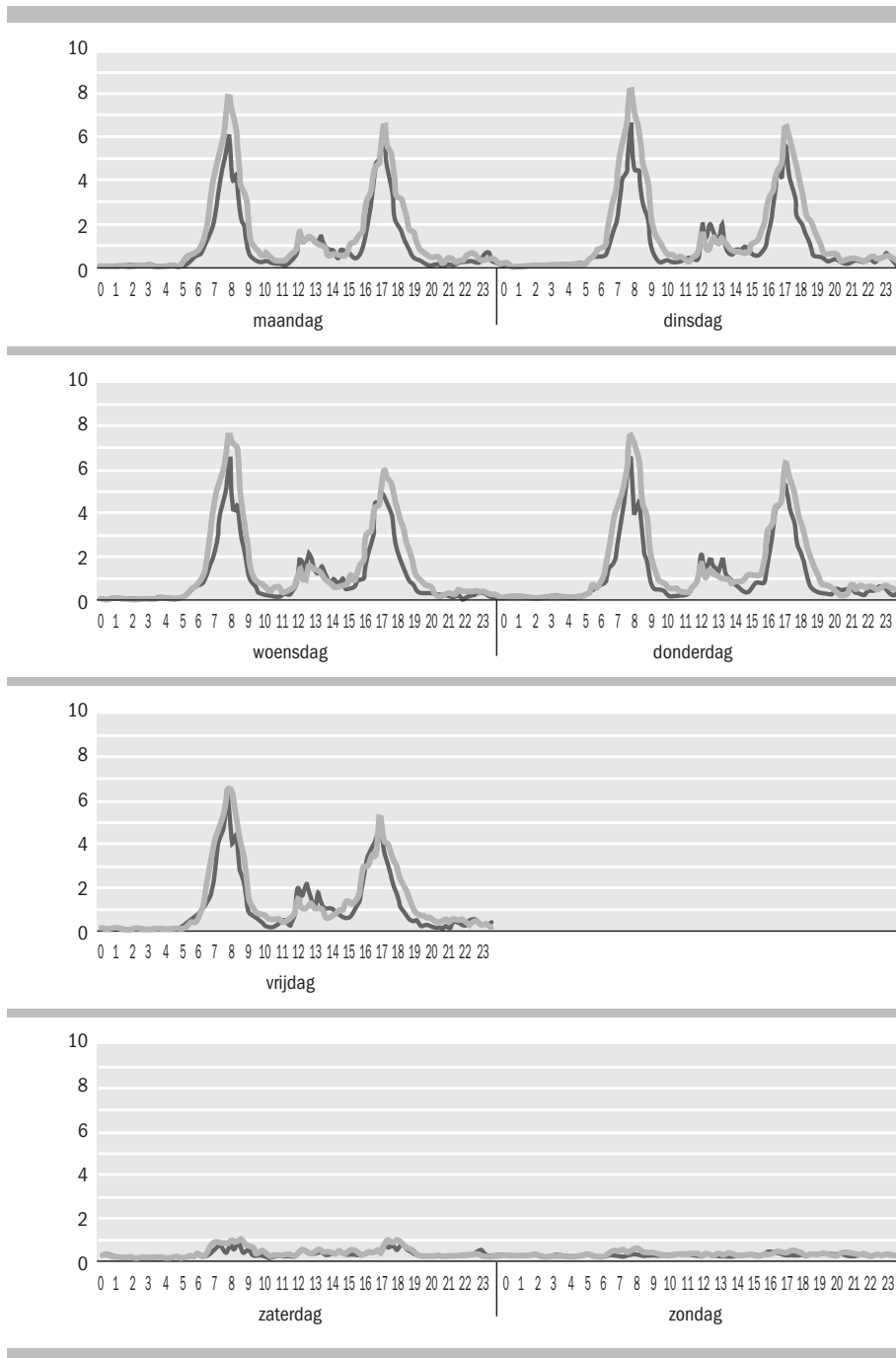
Welke activiteiten dragen nu het meest bij aan de geconstateerde verkeerspieken? Dit is onderzocht door uitsplitsing van achtereenvolgens de totale mobiliteit in woon-werkverkeer (figuur 5.4), huishoudelijke en zorgmobiliteit (figuur 5.5), onderwijsgerelateerd verkeer (figuur 5.6) en vrijetijds mobiliteit (figuur 5.7). Het woon-werkverkeer omvat de verplaatsingen van en naar het werk. De huishoudelijke en zorgmobiliteit behelst onder andere het doen van dagelijkse boodschappen (huishoudelijke taken), het halen en brengen van kinderen (zorgtaken), en bijvoorbeeld het bezoek aan tandarts en apotheek. Mobiliteit met betrekking tot onderwijs betreft verplaatsingen van en naar school en studiefaciliteiten, alsmede verplaatsingen van en naar cursussen en lezingen. Verplaatsingen in de vrije tijd ten slotte hebben betrekking op de mobiliteit van en naar vrijetijdsvoorzieningen (zoals het sportveld, de bioscoop en het theater), bezoek aan familie en vrienden, alsmede de mobiliteit gerelateerd aan maatschappelijke participatie in brede zin (vrijwilligerswerk, bezoek aan kerkgenootschappen e.d.). In de figuren is steeds de situatie afgebeeld zoals die was eind jaren zeventig (1975/1980) en eind jaren negentig (1995/2000).

Van alle onderscheiden vervoersmotieven heeft het woon-werkverkeer de sterkste pieken en dalen (figuur 5.4). Overeenkomstig het algemene patroon (figuur 5.1) zijn de ochtendpieken ook beduidend hoger dan de middagpieken. Tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig zijn deze verschillen alleen maar toegenomen. De door-deweekse ochtendspitsen kregen gemiddeld 275.000 verkeersdeelnemers extra te verwerken. Vooral op de maandagen en dinsdagen zijn de pieken aanzienlijk gestegen (met circa 325.000 extra deelnemers). 's Middags heeft de groei met gemiddeld 215.000 extra deelnemers beduidend lager uitgepakt. Een verklaring hiervoor is de komst van grote aantallen vrouwen op de arbeidsmarkt, van wie het merendeel in deeltijd werkt (zie ook hoofdstuk 3 en Breedveld en Van den Broek 2003: 129).

Weliswaar beginnen zij gelijktijdig met het gros van de werkenden, maar door de combinatie van werk en huishoudelijke en zorgtaken zijn zij vaak genoopt wat eerder te stoppen, bijvoorbeeld om de kinderen van school te halen of vooruitlopend op het avondeten nog boodschappen te doen. Per saldo vindt het retourverkeer van werkenden hierdoor relatief meer gespreid plaats. Vooral tussen 15.00 uur en 16.00 uur en richting de avond (tussen 17.00 uur en 19.00 uur) is er meer woon-werkverkeer dan voorheen (figuur 5.4). Hoewel in mindere mate, kent ook de ochtendpiek tegenwoordig wat meer uitloop naar de randen van de spits. Desondanks zijn de tijdstippen met het meeste woon-werkverkeer van eind jaren zeventig tot eind jaren negentig gelijk gebleven (tabel 5.4): voor alle werkdagen ligt de ochtendspits onveranderd tussen 7.45 en 8.00 uur en de avondspits tussen 17.00 en 17.15 uur.

Een laatste opvallende ontwikkeling is de afname van werkgerelateerde mobiliteit tijdens het middaguur. Een verklaring hiervoor is dat men minder dan voorheen thuis luncht, hetgeen vermoedelijk vooral te maken heeft met de steeds groter geworden afstand tussen woon- en werkadres. Overigens vonden Batenburg en Knulst (1993) deze afname van de 'lunchmobiliteit' ook reeds voor de jaren 1975-1990.

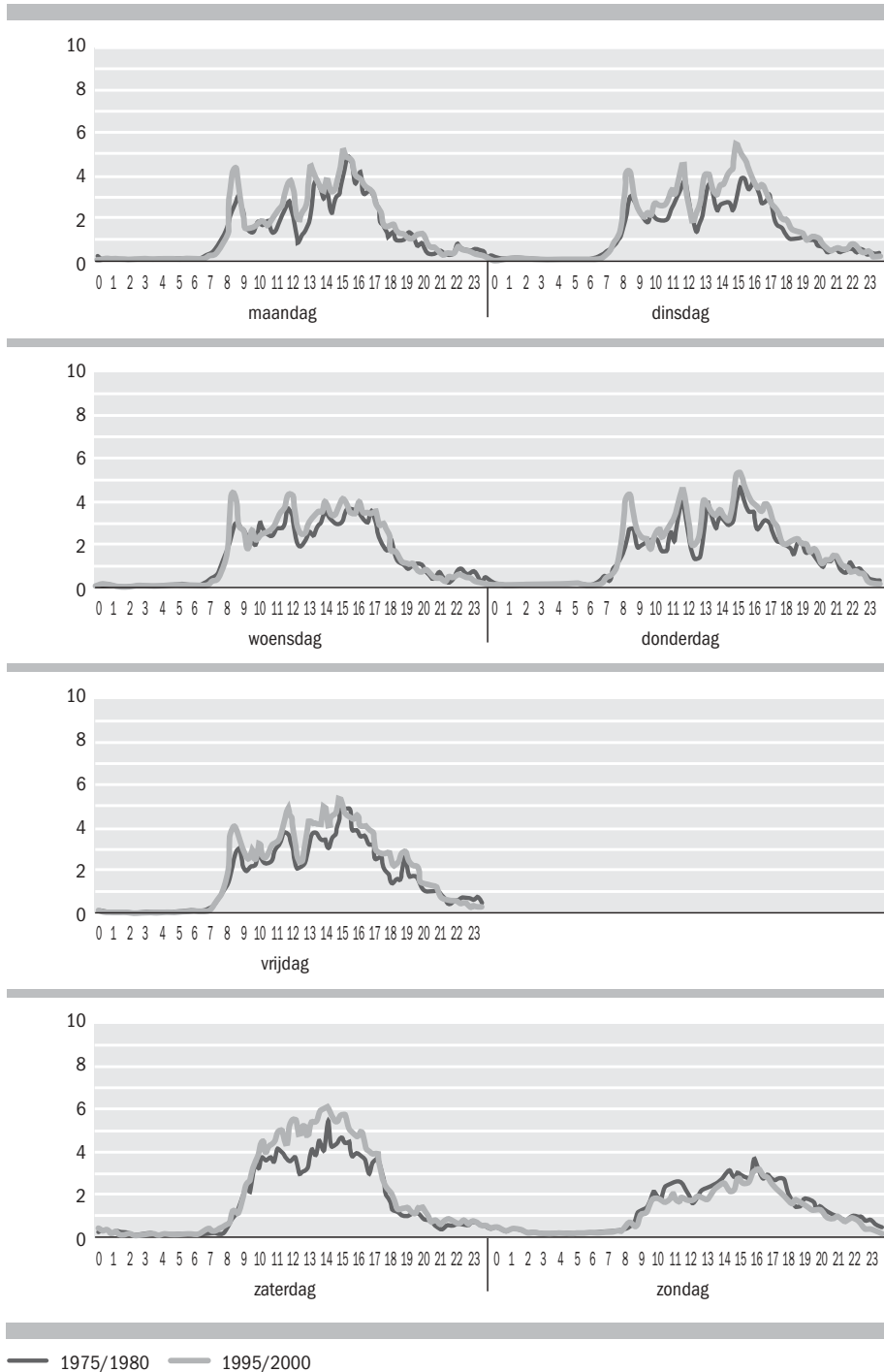
Figuur 5.4 Verdeling woon-werkmobiliteit over kwartieren en dagen van de week, 1975-2000 (percentage verkeersdeelnemers)



— 1975/1980 — 1995/2000

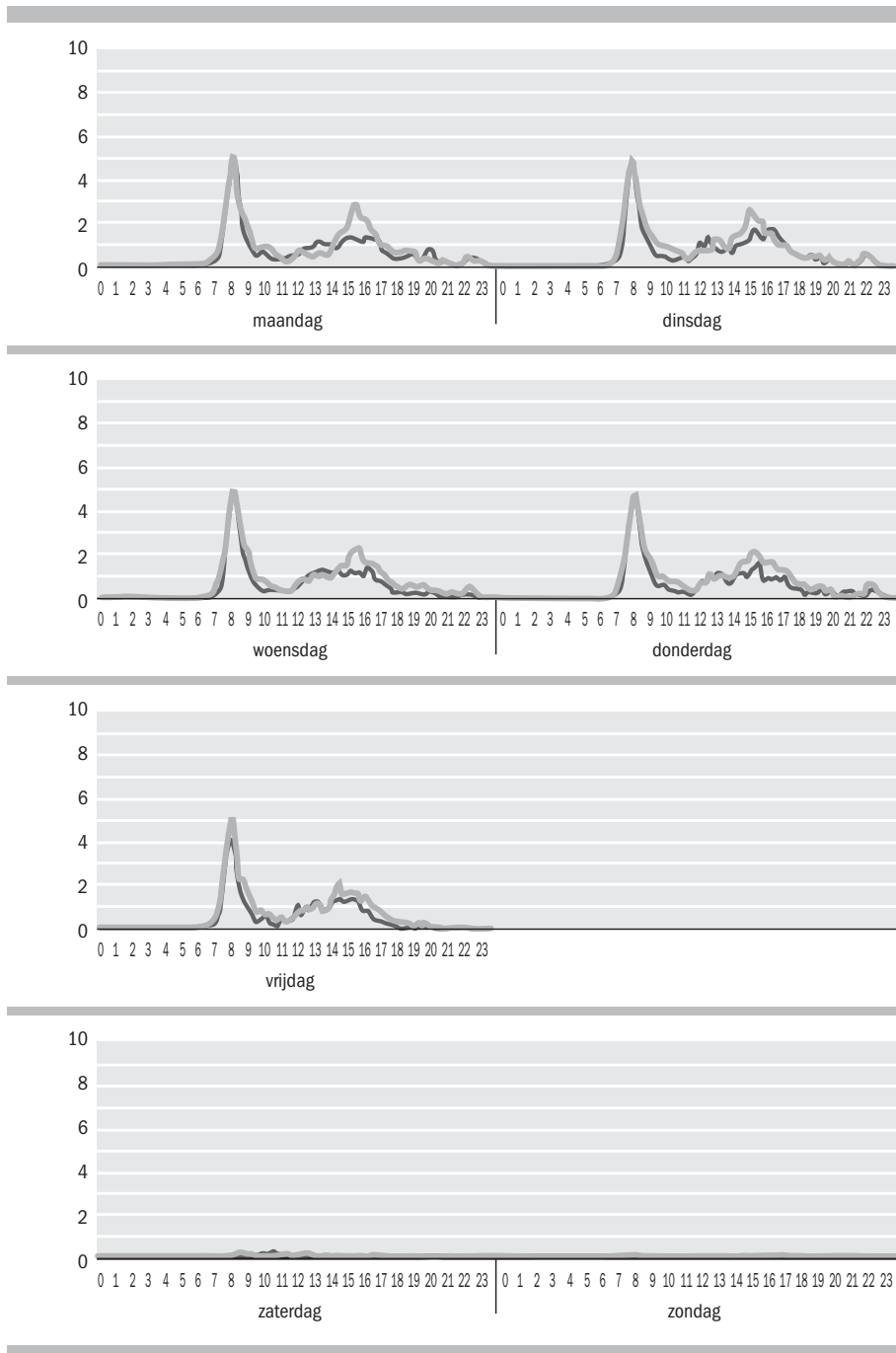
Bron: SCP (TBO '75-'00)

Figuur 5.5 Verdeling huishoudelijke en zorgmobiliteit over kwartieren en dagen van de week, 1975-2000 (percentage verkeersdeelnemers)



Bron: SCP (TBO '75-'00)

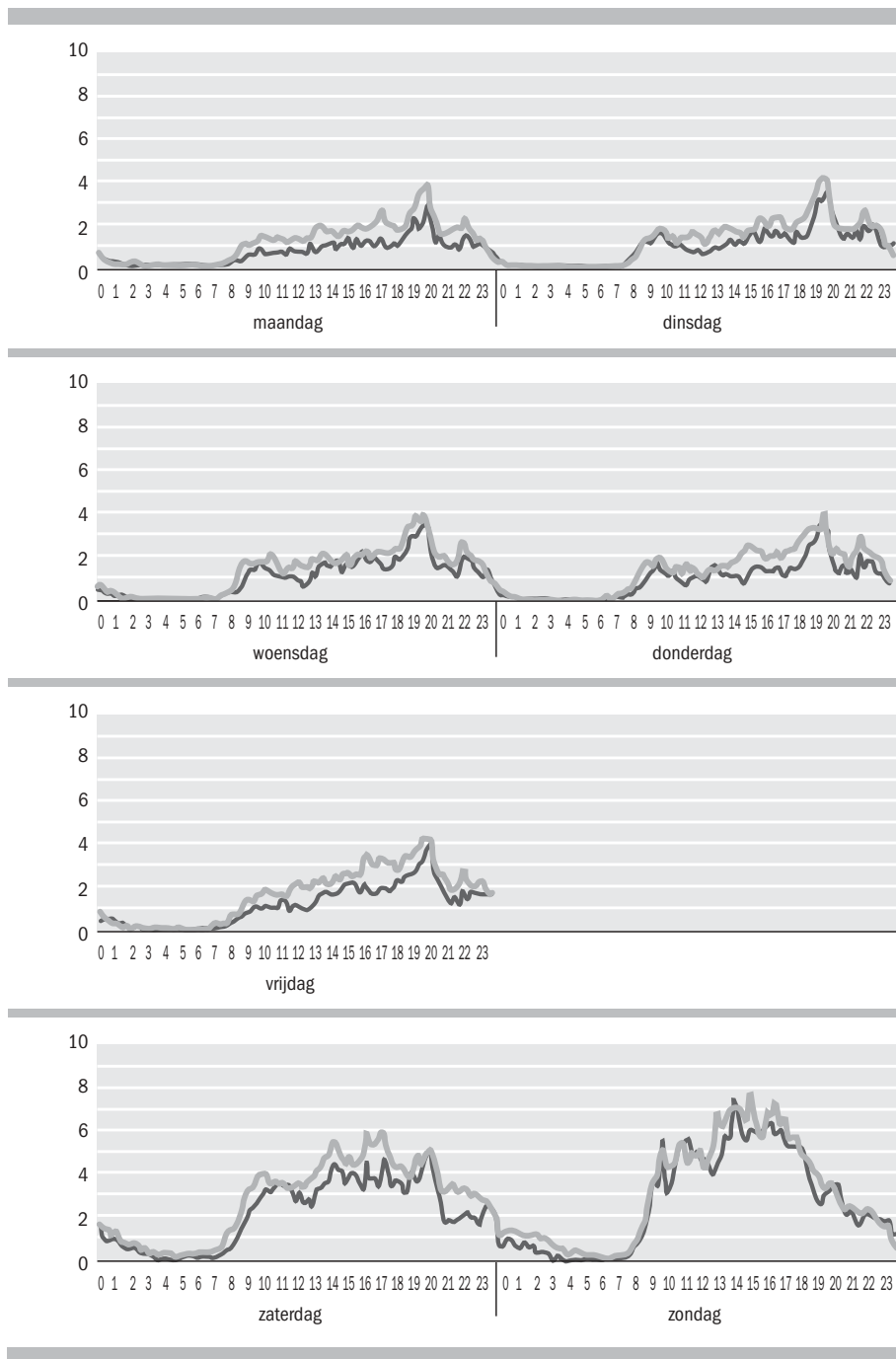
Figuur 5.6 Verdeling onderwijsgerelateerde mobiliteit over kwartieren en dagen van de week, 1975-2000 (percentage verkeersdeelnemers)



— 1975/1980 — 1995/2000

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Figuur 5.7 Verdeling vrijetijdsmobiliteit over kwartieren en dagen van de week, 1975-2000 (percentage verkeersdeelnemers)



— 1975/1980 — 1995/2000

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Tabel 5.4 Piekkwartieren verkeersdeelname naar motieven, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000

	totale mobiliteit		woon-werk-mobiliteit		huishoudelijke en zorgmobiliteit		onderwijs-mobiliteit		vrijtijds-mobiliteit	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
maandag										
00.00-12.00 uur	7.45	8.15	7.45	7.45	8.30	8.30	8.00	8.00	11.30	9.45
12.00-24.00 uur	17.00	17.00	17.00	17.00	15.15	15.00	16.00	15.15	19.45	19.45
dinsdag										
00.00-12.00 uur	7.45	8.15	7.45	7.45	11.45	11.45	8.00	8.00	9.45	9.45
12.00-24.00 uur	17.00	17.00	17.00	17.00	15.15	15.00	16.00	15.00	19.45	19.30
woensdag										
00.00-12.00 uur	7.45	8.15	7.45	7.45	11.45	8.15	8.00	8.00	9.45	10.30
12.00-24.00 uur	17.00	17.00	17.00	17.00	15.30	12.00	16.00	15.30	19.45	19.45
donderdag										
00.00-12.00 uur	7.45	8.15	7.45	7.45	11.45	11.45	8.00	8.00	9.45	9.45
12.00-24.00 uur	17.00	17.00	17.00	17.00	15.15	15.15	16.00	15.15	19.45	19.45
vrijdag										
00.00-12.00 uur	7.45	8.15	7.45	7.45	11.45	11.45	8.00	8.00	11.00	11.45
12.00-24.00 uur	17.00	17.00	17.00	17.00	15.30	15.00	15.15	14.30	20.00	19.45

Bron: SCP (TBO'75-'00)

In vergelijking met het woon-werkverkeer vertoont de huishoudelijke en zorgmobiliteit minder duidelijk één specifieke ochtend- en avondspits (figuur 5.5). Eerder zijn er meerdere pieken, die tezamen een grillig beeld opleveren. Met uitzondering van de vrijdag kunnen er op doordeweekse dagen met enige moeite vier pieken worden onderscheiden. De eerste piek ligt 's ochtends rond 8.30 uur, hetgeen waarschijnlijk vooral samenhangt met het brengen van kinderen naar school of kinderdagverblijven, iets wat vermoedelijk veelal wordt gecombineerd met de rit naar het werk (zie ook hoofdstuk 3). De tweede piek ligt rond 11.45 uur (met uitzondering van maandag de hoogste ochtendpiek – tabel 5.4). Kort daarna volgt er een derde piek, zo rond 13.00 uur (met name zichtbaar op maandag, dinsdag en donderdag). Waarschijnlijk behelzen laatstgenoemde twee pieken het halen en brengen van kinderen voor de lunch. De laatste en in de meeste gevallen ook hoogste piek in de huishoudelijke en zorgmobiliteit ligt omstreeks 15.00 en 15.15 uur; het moment waarop de kinderen weer van school worden gehaald. Ook de boodschappen gerelateerde mobiliteit wordt gereflecteerd in de patronen. Zo is de relatieve rust op maandagmorgen opvallend (wanneer veel winkels gesloten zijn), en is eveneens de uitloop op de doordeweekse koopavond zichtbaar (donderdag).

Wat betreft de veranderingen tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig is vooral de concentratie van de groei tijdens de ochtendpiek opvallend: Tussen 8.15 uur en 8.30 uur steeg de huishoudelijke en zorgmobiliteit met gemiddeld 300.000 personen. Ook 's middags zijn er meer personen onderweg voor huishoudelijke en/of zorgtaken, met name rond 15.00 uur. Een verklaring hiervoor is de gestegen arbeidsparticipatie, met name van de in deeltijd werkende vrouwen, waardoor steeds meer mensen de verplaatsingen van en naar de werkplek zijn gaan combineren met het doen van boodschappen en/of het halen en brengen van kinderen (zie ook hoofdstuk 3). Anders gezegd: het dagelijkse arbeidsritme en de 'temporele disciplinerings' die hiervan het gevolg is (zie ook Breedveld en Van den Broek 2001: 128) hebben ertoe geleid dat het huishoudelijk verkeer steeds vaker gelijktijdig plaatsvindt met andere vormen van mobiliteit.

Zaterdag is de dag met het meeste huishoudelijke verkeer (tabel 5.1). Toch kent de mobiliteit op deze dag een vloeiender patroon dan op de doordeweekse dagen: het verkeer komt overwegend later op gang, om dan na een piek rond 14.00 uur weer langzaam af te zwakken. Zondag kent vooral veel zorggerelateerd verkeer: met name het brengen en halen van kinderen naar sportverenigingen staat hier voorop, met een 'ophaalpiek' rond 16.15 uur.²

De algemene conclusie die uit figuur 5.5 kan worden afgeleid is dat de overlap van het huishoudelijke en zorggerelateerde verkeer met andere vormen van mobiliteit is toegenomen, hetgeen ongunstig is voor de fileproblematiek.

De temporele verdeling van de *onderwijsmobiliteit* is tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig nauwelijks veranderd (figuur 5.6). De hoogte van ochtendpieken bleef nagenoeg gelijk op een relatief hoog niveau. De middagdrukke is daarentegen licht toegenomen, met een duidelijke piek rond 15.00 uur.

De aanzienlijke ochtendpiek, met in 1995/2000 een gemiddelde omvang van 650.000 verkeersdeelnemers, verloopt bijna geheel synchroon met de woon-werkpiek (vgl. figuur 5.4). Het drukste moment voor het onderwijsverkeer valt echter een kwartier eerder, om 8.00 uur (tabel 5.4). Door het veelvuldige gebruik van fiets en openbaar vervoer onder schoolgaanden en studenten (zie hoofdstuk 2), is de bijdrage aan de autopiek en bijbehorende filevorming echter relatief beperkt (40.000 onderwijsvolgenden (6%) belasten het piekkwartier per auto).

Hoewel het vrijetijdsverkeer het grootste aandeel heeft in de totale mobiliteit (zie hoofdstuk 2), vertoont de spreiding ervan over de uren van de dag de minste piekvoorming (figuur 5.7). Evenals eind jaren zeventig bereikte de vrijetijdsmobiliteit doordeweeks een topdrukke rond 19.45 uur (zie ook tabel 5.4), en op zaterdag en zondag rond het middaguur. De avonddrukke hangt samen met de aanvangstijden van sporttrainingen en theatervoorstellingen en dergelijke, hetgeen later op de avond (rond 22.00 uur) in een retourpiek resulteert. De groei van de vrijetijdsmobiliteit heeft zich echter toch vooral in de middaguren voorgedaan; met name op de maandag- en donderdagmiddag is er meer vrijetijdsverkeer dan voorheen. Op vrijdag is het

vrijtijdsverkeer verspreid over alle uren in omvang toegenomen. Met uitzondering van dinsdag is er zelfs 's ochtends vroeg (tussen 8.00-10.00 uur) meer vrijtijdsverkeer dan voorheen (figuur 5.7). Ondanks de verschuivingen van de verkeersdeelname richting de werkdagen, kennen zondag en (in mindere mate) zaterdag nog steeds het meeste vrijtijdsverkeer (tabel 5.1).

De afzonderlijke verschuivingen van pieken en dalen komen tot uitdrukking in de gewijzigde piektijdstippen voor de totale mobiliteit (tabel 5.4). Door de menging van woon-werkverkeer met huishoudelijke en vrijtijds mobiliteit is de ochtendpiek naar achteren verschoven: van 7.45 uur eind jaren zeventig naar 8.15 uur eind jaren negentig. Toch is dit niet meer dan een accentverschuiving, het gehele tijdvak tussen 7.45 en 8.30 uur is onveranderd zeer druk gebleven (zie ook figuur 5.1). Het tijdstip van de doorde weekse middagpiek is in het geheel niet veranderd en ligt nog steeds tussen 17.00 en 17.15 uur. Een nadere analyse van de in de loop der tijd veranderde samenstelling van de pieken vormt het onderwerp van de volgende paragraaf.

5.3.5 Samenstelling pieken

Het algemene beeld dat uit de voorgaande analyses kan worden afgeleid is dat de woon-werk- en onderwijsgerelateerde pieken in toenemende mate samenvallen met andere vormen van mobiliteit, waaronder huishoudelijk en vrijtijdsverkeer. In tabel 5.5 zijn de ochtend- en avondspits voor maandag tot en met vrijdag uiteengelegd naar aandelen woon-werkverkeer, huishoudelijke en zorgmobiliteit, onderwijsverkeer en vrijtijds mobiliteit. Figuur 5.8 geeft een beeld van de 'gemiddelde' samenstelling van de ochtend- en avondspits op werkdagen.

In alle gevallen is de omvang van de ochtend- en avondspits toegenomen. Opvallend zijn vooral de aanzienlijke groei van de huishoudelijke en zorgmobiliteit tijdens de ochtendspits en de gestegen deelname aan het vrijtijdsverkeer tijdens de avondspits. Eind jaren zeventig bedroeg het aandeel huishoudelijk verkeer tijdens de ochtendspits 20%, twintig jaar later is dit gestegen tot 27%. Het gezamenlijke aandeel van de woon-werk- en onderwijsmobiliteit daalde in dezelfde periode van 76% naar 68%. De verklaring hiervoor is de toename van het aantal personen dat huishoudelijke en zorgtaken combineert met betaalde arbeid, en dus voorafgaand aan werktijd de kinderen naar school brengt of boodschappen doet (zie ook hoofdstuk 3).

In de avondspits is vooral het aandeel van het vrijtijdsverkeer gestegen: van gemiddeld 16% eind jaren zeventig naar 20% eind jaren negentig (hetgeen een extra belasting van de spits oplevert van circa 160.000 personen). Met name de avondspits op vrijdag bevat veel vrijtijdsverkeer (26%) en eveneens veel huishoudelijke verplaatsingen (29%).

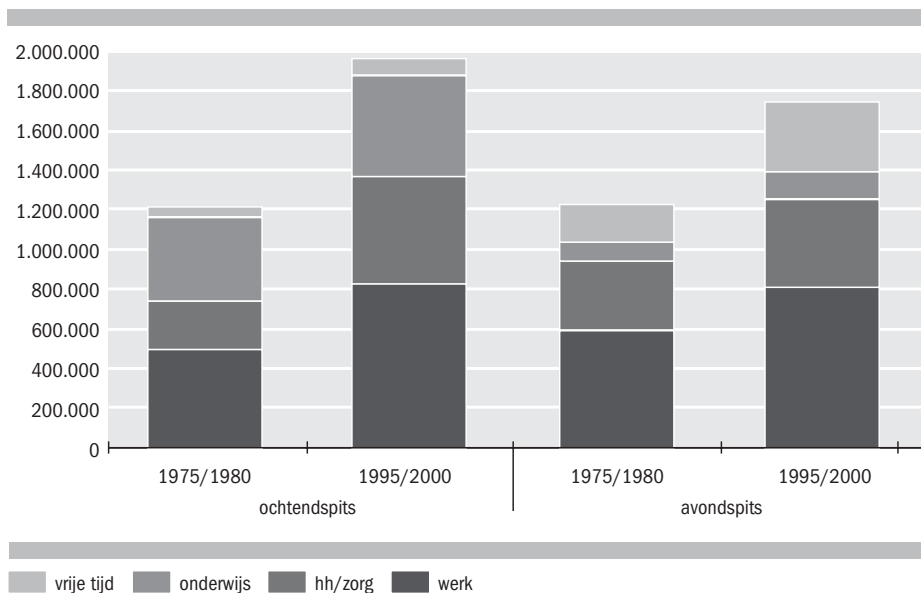
Samenvattend kan worden gesteld dat steeds meer personen om meer uiteenlopende redenen gelijktijdig onderweg zijn. Of en in hoeverre de veranderde leefpatronen hier debet aan zijn, is het onderwerp van de volgende paragraaf.

Tabel 5.5 Samenstelling piekkwartieren, personen van 12 jaar en ouder, 1975-2000 (in procenten)

	begintijd piek- kwartier totale mobiliteit		woon-werk- mobiliteit		huishoudelijke en zorg- mobiliteit		onderwijs- mobiliteit		vrijtijds- mobiliteit	
	1995/2000	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	
maandag										
00.00-12.00 uur	8.15	39	42	22	28	36	26	3	4	
12.00-24.00 uur	17.00	53	50	27	20	7	8	13	21	
dinsdag										
00.00-12.00 uur	8.15	39	42	18	28	37	26	6	4	
12.00-24.00 uur	17.00	48	51	27	22	11	8	13	19	
woensdag										
00.00-12.00 uur	8.15	40	44	22	27	34	25	4	4	
12.00-24.00 uur	17.00	46	46	31	27	6	9	17	18	
donderdag										
00.00-12.00 uur	8.15	44	43	19	26	34	27	3	4	
12.00-24.00 uur	17.00	49	45	27	27	9	10	15	18	
vrijdag										
00.00-12.00 uur	8.15	43	39	19	28	33	28	5	5	
12.00-24.00 uur	17.00	47	40	30	29	4	5	19	26	

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Figuur 5.8 Samenstelling ochtend- en avondspits gemiddelden over werkdagen, 1975-2000 (in absolute aantallen)



Bron: SCP (TBO '75-'00)

5.4 Invloed sociale en culturele ontwikkelingen

Om te onderzoeken wat de invloed is geweest van de veranderde leefpatronen op de temporele spreiding van de mobiliteit, is de verkeersdeelname van personen met een of meerdere van de sociale en culturele kenmerken³ die in hoofdstuk 4 onderscheiden zijn, afgezet tegen de verkeersdeelname van de bevolking als geheel (figuur 5.9). De aantallen zijn omgerekend naar aandelen van het drukste moment van de week (d.w.z. dat woensdag om 8.15 uur op 100% is gesteld).

Welke patronen van de verkeersdeelname van de onderscheiden groepen wijken af van de totale mobiliteit? Ten eerste blijken mensen met de genoemde sociale en culturele kenmerken vaker onderweg tijdens de spits dan daarbuiten. Daarnaast wordt verhoudingsgewijs wat vaker van de avondspits gebruikgemaakt, hetgeen vermoedelijk te herleiden is tot het combineren van woon-werkverplaatsingen met huishoudelijke en vrijetijdsmobiliteit. Vooral werkende vrouwen, tweeverdieners en taakcombineerders dragen bij aan de piekvorming in de ochtendspits (zie ook tabel 5.6): 21% van de door hen gerealiseerde verplaatsingen is geconcentreerd in de twee uur rondom de ochtendspits, tegen 17% voor alle verkeersdeelnemers. Rond 17.00 uur is de opeenhoping van de mobiliteit van de betreffende groepen weliswaar lager dan in de ochtend, maar nog altijd relatief hoger dan voor alle verkeersdeelnemers tezamen.

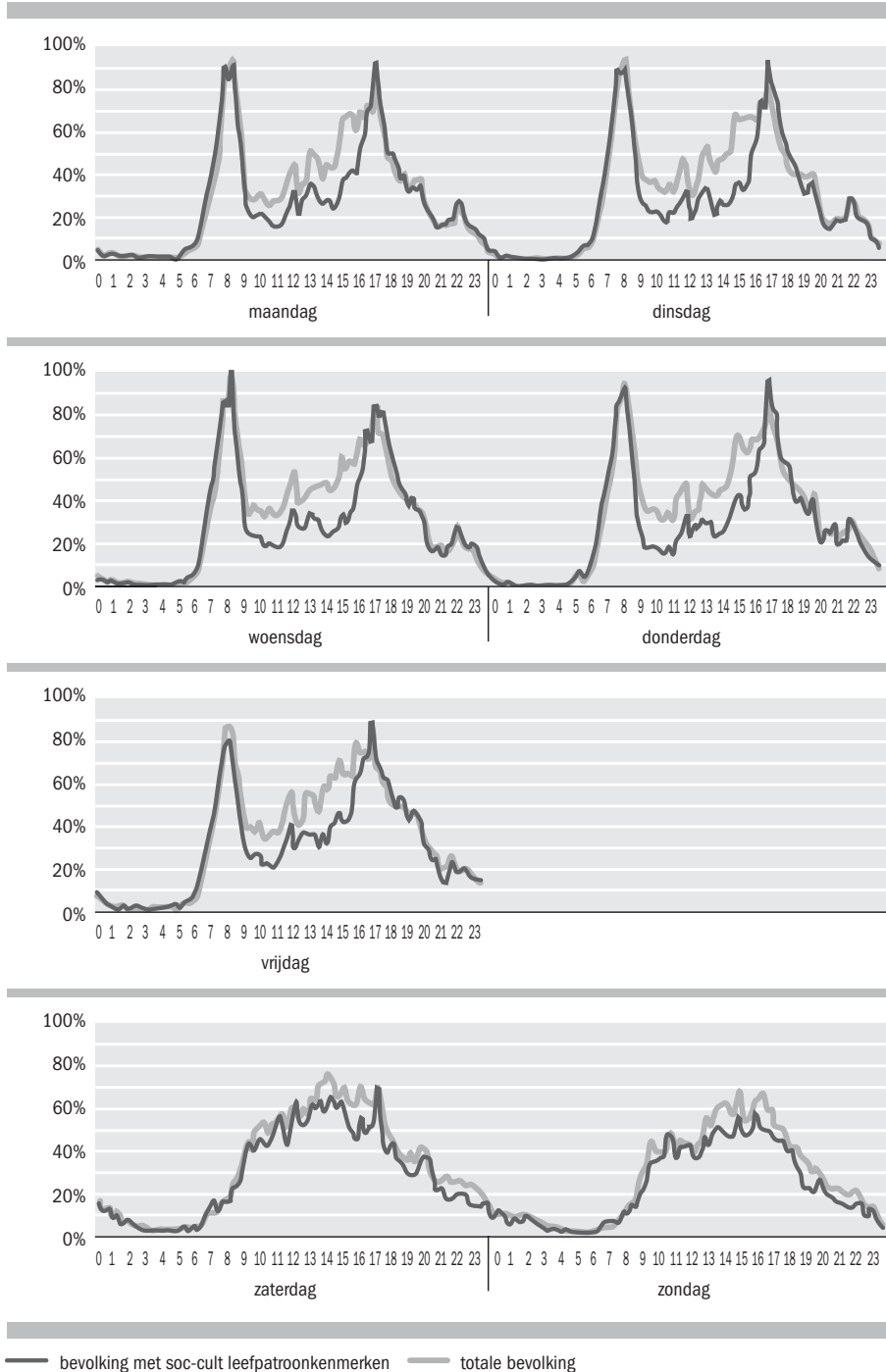
De conclusie die hieruit kan worden afgeleid is dat de opkomst van nieuwe leefpatronen, en dan met name die van werkende vrouwen, tweeverdieners en taakcombineerders, een verdere concentratie van de mobiliteit op drukste momenten van de dag heeft bevorderd. De sociale en culturele ontwikkelingen vormen daarmee een extra belemmering in de strijd tegen de files.

Tabel 5.6 Verdeling verkeersdeelname over piekkwartieren en piektijdvakken, totale bevolking en bevolking naar enkele persoonskenmerken, 1995/2000 (in procenten van de mobiliteit per etmaal)

	totale bevolking	een- en twee- persoonsshh	werkende vrouwen	twee- verdieners	taakcombi- neerders
gemiddelde van werkdagen (ma t/m vrijdag)					
's ochtends					
piekkwartier	3,0	3,0	4,0	3,6	3,6
piektijdvak	17,4	18,7	21,0	21,5	21,4
's middags					
piekkwartier	2,7	3,4	3,2	3,4	3,4
piektijdvak	17,9	20,9	19,5	20,8	20,7

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Figuur 5.9 Temporele verdeling mobiliteit van de totale bevolking en mobiliteit van personen met een of meerdere van de onderscheiden sociale en culturele leefpatroonkenmerken, 1995/2000 (in procenten)



Bron: SCP (TBO '75-'00)

5.5 Resumerend

Bij de beantwoording van de vraag naar de gevolgen van de mobiliteitsgroei voor de verkeersdruk, moet vooral ook worden gekeken naar de verdeling van de mobiliteit over de uren en dagen van de week. Veel van de problemen rondom de mobiliteit, zoals de vele dagelijkse files, worden immers veroorzaakt door het feit dat te veel mensen tegelijkertijd onderweg zijn. De bestaande infrastructuur wordt daardoor feitelijk op een zeer inefficiënte wijze benut. In dit hoofdstuk ging het om de vraag wanneer het druk is en wanneer rustig, en hoe de verdeling tussen druk en rustig is beïnvloed door de onderscheiden sociale en culturele ontwikkelingen.

Bezien over de week als geheel blijkt vrijdag, evenals eind jaren zeventig, nog steeds de dag met het meeste verkeer. De oorzaak is de cumulatie van woon-werkverkeer, huishoudelijke en zorgmobiliteit en vrijetijdsverplaatsingen. Analyse van de verdeling van de mobiliteit over de etmalen maakt echter duidelijk dat de vrijdag verhoudingsgewijs weinig heel drukke momenten kent; in vergelijking met de andere werkdagen is de verkeersdeelname iets gelijkmatiger over de uren gespreid (de pieken zijn wat lager en de dalen zijn wat meer gevuld). Toch geldt voor alle werkdagen dat de verkeersdruk grotendeels geconcentreerd is rond 8.00 uur 's ochtends en 17.00 uur 's middags.

Van alle onderscheiden vervoersmotieven kent het woon-werkverkeer het duidelijkste contrast tussen pieken en dalen. De gang van en naar het werk vindt echter wel wat meer gespreid plaats dan voorheen. De huishoudelijke en zorgmobiliteit kent minder duidelijk één specifieke ochtend- en avondspits: er zijn meerdere pieken, die tezamen een grillig beeld opleveren. Opvallend is wel dat de groei van het huishoudelijke en zorgverkeer zich vooral 's ochtends tijdens de spits heeft voorgedaan en 's middags. De oorzaak hiervan is de toegenomen arbeidsparticipatie, waardoor meer mensen onder de 'temporele disciplinerings' van het arbeidsritme vallen en dus genoodzaakt zijn huishoudelijke en zorgactiviteiten te organiseren voorafgaand aan of aansluitend op de werktijden.

De temporele verdeling van de onderwijsmobiliteit is tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig nauwelijks veranderd. Het beeld wordt gekenmerkt door een relatief hoge ochtendpiek die samenvalt met het drukste moment van het woon-werkverkeer, en door een minder omvangrijke maar wel steeds drukker wordende middagpiek. Ten slotte het vrijetijdsverkeer: hoewel deze vorm van mobiliteit het grootste aandeel heeft in de totale verkeersdeelname, vertoont de spreiding ervan over de uren van de dag de minste piekvorming. De groei van het vrijetijdsverkeer heeft zich evenwel vooral in de middaguren voorgedaan.

Het algemene beeld is dat de woon-werk- en onderwijsgerelateerde pieken in toenemende mate samenvallen met andere vormen van mobiliteit, waaronder huishoudelijk en vrijetijdsverkeer. De ochtendspitsen worden verhoudingsgewijs steeds zwaarder belast door huishoudelijke en zorgmobiliteit. In de avondspitsen is vooral het aandeel van de vrijetijdsmobiliteit toegenomen. De sociale en culturele ontwikkelingen, en dan met name het toegenomen aandeel werkende vrouwen, tweeverdieners

en taakcombineerders, hebben een verdere concentratie van de mobiliteit op drukste momenten van de dag bevorderd.

De conclusie is dat steeds meer mensen om steeds meer uiteenlopende redenen steeds vaker gelijktijdig onderweg zijn. Een eenzijdige oplossing voor de fileproblematiek gericht op het woon-werkverkeer zal dus vermoedelijk weinig baten. Het feit dat de verkeersdrukke deels ook te herleiden is tot ontwikkelingen van sociale en culturele aard, verleent aan de strijd tegen files een extra dimensie en bemoeilijkt het vinden van oplossingen. Uitdaging is het vinden van effectieve maatregelen die ingrijpen in de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht, zodat de temporele verdeling van de verkeersdeelname dusdanig verandert dat een efficiëntere benutting van de infrastructuur kan worden gegarandeerd.

Noten

- 1 Dit lijkt in tegenspraak met de uitkomsten van figuur 5.2, maar dat is het niet. Figuur 5.2 betreft immers de toename van het percentage verkeersdeelnemers dat tijdens een bepaald moment onderweg is. De resultaten van tabel 5.2 hebben daarentegen betrekking op de spreiding van de absolute aantallen verkeersdeelnemers over het etmaal.
- 2 Doordat de cijfers steeds betrekking hebben op het gemiddelde van 1995 en 2000, komt de invloed van de 'koopzondag' niet in de gegevens tot uitdrukking. Voor meer informatie over de gevolgen van de koopzondag, zie hoofdstuk 4 uit Breedveld en Van den Broek (2003).
- 3 In concreto gaat het hierbij om personen behorend tot een een- of tweepersoonshuishouden in de leeftijd van 20 tot 50 jaar, werkende vrouwen, tweeverdieners en taakcombineerders. Personen met een hectische leefwijze (zowel in de verplichte als de vrijetijdssfeer) zijn buiten beschouwing gelaten, omdat er bij toevoeging van deze categorie een te grote overlap tussen de groepen zou ontstaan (in tegenstelling tot de analyses in hoofdstuk 3 en 4 is hier niet multivariaat getoetst).

6 Samenvatting en slotbeschouwing

6.1 Samenvatting

Mobiliteitsgroei

De sterkste groei van de mobiliteit heeft zich voorgedaan gedurende de jaren zestig, toen het autobezit en -gebruik betaalbaar werd voor het grote publiek. Hoewel minder stormachtig dan in de jaren zestig, is de mobiliteit ook gedurende de afgelopen decennia aanzienlijk gegroeid. Met name het aantal verreden kilometers steeg sterk. Maar ook de gemiddelde reisduur is flink toegenomen. Ten opzichte van 1975 is men anno 2000 2 uur per week langer onderweg (van gemiddeld 6,5 uur per week naar 8,5 uur per week).

De mobiliteitsgroei is bijna geheel voor rekening gekomen van de auto. Het openbaar vervoer, het lopen en fietsen hebben een zeer kleine of zelfs negatieve invloed uitgeoefend op de groei van de mobiliteit.

Uitsplitsing van de mobiliteit naar dagelijkse bezigheden maakt duidelijk dat Nederlanders met name meer *betaalde arbeid* zijn gaan verrichten en daarvoor ook langer en vaker onderweg zijn. De aan arbeid bestede reistijd is sneller toegenomen dan de eigenlijke arbeidsduur. Uit andere gegevens blijkt dat ook de woon-werkafstand aanzienlijk is toegenomen.

Het gemiddelde aantal uren besteed aan *huishoudelijke en zorgtaken* is min of meer gelijk gebleven, maar zowel de reisduur als de aantallen verplaatsingen hiervoor zijn aanzienlijk toegenomen. In 1975 'kosten' huishoudelijke en zorgtaken op weekbasis gemiddeld 1 uur en 50 minuten aan mobiliteit, in 2000 was dit opgelopen tot 2,5 uur. Daarnaast is men hiervoor ook steeds vaker gebruik gaan maken van de auto.

Het aantal uren dat men aan *onderwijs* besteedt is sinds begin jaren tachtig afgenomen. Verhoudingsgewijs is de onderwijsgerelateerde mobiliteit echter relatief groot, en vanaf begin jaren tachtig is zij zelfs in omvang iets toegenomen. Van en naar onderwijsvoorzieningen maakt men hoofdzakelijk gebruik van de fiets, en in mindere mate van het openbaar vervoer.

Ook de hoeveelheid *vrije tijd* is in de afgelopen decennia afgenomen, alsmede het aantal vrije uren dat men buitenshuis doorbrengt. De aan de vrije tijd bestede reistijd is daarentegen wel toegenomen: in 1975 was men gemiddeld 2,5 uur per week onderweg voor de vrije tijd, anno 2000 kostte de vrije tijd op weekbasis gemiddeld 3 uur aan reizen. Verder is men in de vrije tijd niet alleen steeds langer, maar ook steeds verder, en steeds vaker per auto onderweg.

Al met al zijn Nederlanders *steeds meer* onderweg, *steeds meer* per auto, naar *steeds meer* verschillende activiteiten. Waar komt die mobiliteitsgroei vandaan?

Verklaringen

Een eerste veelgenoemde verklaring zijn ruimtelijke ontwikkelingen: de uitbreiding van het wegennet en de scheiding en spreiding van wonen en werken. Omvatte het wegennet medio jaren zeventig om en nabij de 80.000 kilometer, tegenwoordig is dat ruim 115.000 kilometer. Deze uitbreiding heeft een sterke reductie van de reistijden en een vergroting van de ruimtelijke actieradius tot gevolg gehad. Woon- en werklocaties konden hierdoor steeds verder uit elkaar komen te liggen, en voorzieningenlocaties konden vaker dan voorheen aan de rand van de stad gevestigd worden.

Een tweede verklaring bieden de sociaal-economische ontwikkelingen, zoals de welvaartsstijging en het hiermee samenhangende autobezit. Het modale inkomen is gedurende de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen, en de kosten van het bezit en gebruik van de auto zijn gedaald.

Een derde veelvoorkomende verklaring zijn demografische ontwikkelingen, zoals de bevolkingsgroei: hoe meer mensen, des te meer mobiliteit.

Als aanvulling op ruimtelijke, sociaal-economische en demografische ontwikkelingen moet bij de verklaring van de mobiliteitgroei ook rekening worden gehouden met sociale en culturele trends en ontwikkelingen. In concreto gaat het dan om de veranderende voorkeuren en behoeften ten aanzien van de gezinsvorming, het huwelijk, de positie van de vrouw, huishoudelijke taakverdelingen, opleidings- en beroepsperspectieven, en de invulling van de vrije tijd. Dergelijke voorkeuren en behoeften oefenen een directe invloed uit op de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht. Op basis van een uitgebreide inventarisatie van het bestaande onderzoeksmateriaal zijn twee sociale en culturele trends geïdentificeerd, die een belangrijke additionele verklaring kunnen bieden voor de groei van de mobiliteit.

De eerste trend is *individualisering*, een ingrijpende maatschappelijke ontwikkeling die vooral tot uitdrukking komt in de afname van het aantal leden per gezin. Deze zogenaamde huishoudensverdunding leidt tot meer mobiliteit, daar voor de behoeftebevrediging van hetzelfde aantal Nederlanders meer externe contacten nodig zijn. In het dagelijks verkeersbeeld vertaalt de individualisering zich niet alleen in meer (auto)mobiliteit, maar ook in een afnemende bezettingsgraad van auto's, ofwel een toenemend 'autosolisme'. Een ander aspect van individualisering is emancipatie: de ontwikkeling naar een samenleving waarin sekseverschillen er niet meer toe doen en vrouwen en mannen gelijke rechten, kansen, vrijheden en verantwoordelijkheden kunnen realiseren. Deze gelijkheid komt met name tot uitdrukking in de gestegen arbeidsparticipatie van vrouwen en, daarmee samenhangend, de toename van het aantal tweeverdieners – een ontwikkeling die de verkeersdeelname heeft gestimuleerd.

De tweede trend is *intensivering* van het tijdsbestedingspatroon. Dat wil zeggen dat men binnen een beperkt tijdsbudget steeds vaker meerdere taken combineert (zoals arbeid, huishouden en educatie), en daarnaast meer uiteenlopende vrijetijdsactiviteiten beleeft. Tot op zekere hoogte is dit ook weer een voortvloeiende van de

individualisering, en dan met name van de gestegen arbeidsparticipatie en de toename van het aantal tweeverdieners. De gevolgen voor de mobiliteit liggen voor de hand: meer dagelijkse taken en meer vrijetijdsactiviteiten genereren meer mobiliteit.

Mobiliteit herleid

Het dagelijks leefpatroon heeft dus in toenemende mate een *geïndividualiseerd* en *geïntensiveerd* karakter gekregen. Vanuit de optiek van de mobiliteit betekent dit dat men zich voor het dagelijks functioneren meer dan voorheen afhankelijk heeft gemaakt van verplaatsingen. In andere bewoordingen: het wonen in kleinere leefomgevingen, de geëmancipeerde werkverdeling tussen mannen en vrouwen, het combineren van betaalde arbeid en huishoudelijke en zorgtaken, en de grotere verscheidenheid in de uithuizige vrijetijdsbesteding hebben de verkeersdeelname gestimuleerd.

De verbreiding van het geïndividualiseerde en geïntensiveerde leefpatroon onder de Nederlandse bevolking heeft met name een belangrijke rol gespeeld in de groei van het autogebruik: ruim een kwart van de tussen eind jaren zeventig en eind jaren negentig gerealiseerde groei van de autoreistijd is te herleiden tot deze sociale en culturele veranderingen. Voor de aantallen autoverplaatsingen ligt het aandeel zelfs op ruim een derde.

Naast het effect van sociale en culturele factoren spelen inkomen en autobezit overigens ook een belangrijke rol in de toegenomen verkeersdeelname. De rol van deze sociaal-economische factoren moet echter vooral worden gezocht in de faciliterende werking ervan; de stijging van het inkomen en de groei van het autobezit hebben als het ware de randvoorwaarden gecreëerd waarbinnen zich een 'autoafhankelijk' leefpatroon kon ontwikkelen. Bij de overige verklaringen voor de mobiliteitsgroei moet in eerste instantie worden gedacht aan de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Daarnaast kunnen wijzigingen in de beleving een rol spelen. Zo is het comfort van auto's de laatste decennia steeds verder verbeterd, waardoor de weerstand tegen lange of verre verplaatsingen mogelijk is verminderd.

Op geaggregeerd schaalniveau speelt ten slotte nog het effect van de bevolkingsgroei. Immers, naast het feit dat mensen vaker en langer onderweg zijn, zijn er in de loop der jaren ook *meer* verkeersdeelnemers bijgekomen. Ruim een derde van de stijging van de totale reisduur en krap de helft van de toename van het totaal aantal verplaatsingen zijn te herleiden tot de groei van de bevolking. Het grootste deel van de toegenomen verkeersdruk is evenwel het gevolg van de stijging van de gemiddelde mobiliteit per persoon.

Mobiliteit door de tijd

De gevolgen van de mobiliteitsgroei voor de verkeersdruk hebben vooral betrekking op de verdeling van de mobiliteit over de uren en dagen van de week. Veel van de problemen rondom de mobiliteit, zoals de dagelijkse files, worden immers veroorzaakt door het feit dat *te veel* mensen *tegelijktijd* onderweg zijn. De bestaande infrastructuur wordt daardoor op een inefficiënte wijze benut.

Met name op doordeweekse dagen is er een aanzienlijke concentratie van de verkeersdrukte rond 8.00 uur 's ochtends en 17.00 uur 's middags. Het algemene beeld is dat de woon-werk- en onderwijsgerelateerde pieken in toenemende mate samenvallen met andere vormen van mobiliteit: de ochtendspitsen worden verhoudingsgewijs steeds zwaarder belast door huishoudelijke en zorgmobiliteit; in de avondspitsen is vooral het aandeel van de vrijetijds mobiliteit toegenomen. De sociale en culturele ontwikkelingen, en dan met name het toegenomen aandelen werkende vrouwen, tweeverdieners en taakcombineerders, hebben een verdere concentratie van de mobiliteit op de drukste momenten van de dag bevorderd.

6.2 Slotbeschouwing

In de jaren zestig en zeventig was 'een auto voor ieder gezin' het ideaalbeeld. Zo stelde Den Uyl destijds dat 'iedere arbeider recht heeft op een eigen auto' (Steg en Kalfs 2000: 29). Dit ideaal is inmiddels min of meer verwezenlijkt: drie kwart van alle gezinnen heeft een auto, een vijfde van de huishoudens bezit minimaal twee auto's, en een krappe 125.000 huishoudens heeft zelfs drie of meer auto's tot hun beschikking (CBS 2002).

Nederlanders houden van hun auto. Het is een middel waarmee men zich van anderen kan onderscheiden en het is een symbool voor vrijheid en zelfstandigheid (zie o.a. Diekstra en Kroon 1994; Steg 1996; Timmer 1998). Bovendien biedt de auto de onafhankelijkheid om te wonen en werken waar men wil, en verschaft het als geen ander vervoermiddel ongebondenheid van plek en plaats (zie o.a. Lomasky 1995). Voor velen is de auto echter in de eerste plaats een instrument waarmee men op een flexibele, snelle, betrouwbare, veilige en comfortabele manier kan deelnemen aan allerhande dagelijkse activiteiten (Steg en Kalfs 2000: 35).

Niet alleen om sociaal-psychologische en instrumentele redenen, maar ook door veranderingen in de manier waarop men het dagelijks leven ordent en inricht, hebben Nederlanders zich in toenemende mate afhankelijk gemaakt van de auto. Naar analogie van de Verenigde Staten is er zo langzamerhand een *cultuur van autoafhankelijkheid* aan het ontstaan, die doordringt in alle geledingen van de maatschappij. Zelfs kinderen worden steeds vroeger afhankelijk gemaakt van de vierwieler: steeds vaker chaufferen bezorgde ouders hun kinderen van de school naar de speelplaats, en van het sportveld naar een verjaardagsfeestje. Uit eerder onderzoek is gebleken dat het opgroeien met de auto verregaande consequenties heeft voor het toekomstige gedrag: *autoafhankelijke* kinderen zijn de voorgeprogrammeerde automobilisten van de toekomst (zie o.a. Mackett en Robertson 2000: 17; Wickham 1999).

De ontwikkeling naar een *autoafhankelijke* maatschappij is bespoedigd doordat men meer betaalde arbeid is gaan verrichten, vaker werk en huishoudelijke taken is gaan combineren, en op een intensievere manier de vrije tijd is gaan besteden. Deze veranderingen hebben op de ruimtelijke en temporele ordening en inrichting van het dagelijks leven een zekere tijdsdruk gelegd, waardoor menigeen zich genoopt voelt

gebruik te maken van de auto – in de beleving van velen het geschiktste vervoermiddel om de verschillende activiteitenplaatsen op flexibele wijze te verbinden.

Verkeersbeleid dat effect wil sorteren zou er goed aan doen rekening te houden met de onderzochte sociale en culturele drijfveren, die een voedingsbodem vormen van de op automobiele leest geschoeide maatschappij. Gezien de rol die drukbezette huishoudens spelen in het bepalen van en richting geven aan de groei van de mobiliteit, en de opeenhoping van verkeersdrukke die hiervan het gevolg is, dient absolute prioriteit te worden gegeven aan het in temporeel opzicht zo goed mogelijk op elkaar afstemmen van de dagelijkse activiteiten.

De noodzaak hiertoe blijkt ook uit het feit dat steeds meer mensen om meer uiteenlopende redenen vaker gelijktijdig onderweg zijn. Tijdens doordeweekse ochtendspitsen heeft het woon-werkverkeer en onderwijsverkeer inmiddels een gezamenlijk aandeel van een kleine 70%, in de middagpiek bedraagt het aandeel iets meer dan de helft. De ochtendpieken worden in toenemende mate belast door huishoudelijke en zorgmobiliteit, en de middagpieken door vrijetijdsverkeer. Het prevaleren van huishoudelijke en zorgmobiliteit tijdens de spits is hoofdzakelijk een gevolg van de uit tijdgebrek geboren noodzaak om boodschappen doen en het brengen en halen van kinderen te combineren met de gang van en naar de werkplek. Een eenzijdige oplossing voor de verkeersdrukke gericht op het woon-werkverkeer zal dus vermoedelijk weinig baten. Ook een naar tijd (en plaats) variabele kilometerheffing zal de problemen rondom afstemming en opeenvolging van de ‘verplichte’ activiteiten alleen maar bemoeilijken. Moet men de kinderen dan noodgedwongen maar een uur eerder naar school brengen, of de boodschappen dan maar steevast ’s avonds laat doen? In meer algemene zin geldt dat het financieel belasten van de mobiliteit op de drukste momenten van de dag alleen dan uitkomst biedt, wanneer er ruimere mogelijkheden zijn tot het verrichten van de activiteiten op andere momenten van de dag. Anders gezegd: een prijsoplegging moet samen gaan met het bieden van alternatieven. Een vergaande verruiming van de openingstijden van voorzieningen, en flexibilisering van arbeids- en werktijden zou hiertoe een eerste bijdrage kunnen zijn.

Bijlage A Globale vergelijking TBO en OVG

1 TBO en OVG in kort bestek

TBO

Sinds 1975 participeert het SCP als een van de opdrachtgevers in het Tijdsbestedingsonderzoek (TBO), dat elke vijf jaar wordt gehouden onder de Nederlandse bevolking van 12 jaar en ouder. Doel van het TBO is het zo compleet mogelijk in beeld brengen van de manier waarop personen hun dagen doorbrengen. Doordat het onderzoek sinds 1975 in overeenkomstige najaarsweken wordt gehouden via dezelfde registratiemethode (middels het bijhouden van dagboekjes), is het mogelijk trends te identificeren. Een goed voorbeeld van een trendmatige beschrijving van de tijdsbesteding en tijdsordening van de Nederlandse bevolking op basis van het TBO, biedt het SCP-rapport *Trends in de tijd* (Breedveld en Van den Broek 2001).

Voordeel van het TBO is het integratieve en brede karakter van het onderzoek. Er kunnen zowel veranderingen in *leefomstandigheden en gedragspatronen* van de Nederlandse bevolking uit worden afgeleid, als trends inzake het *verplaatsingsgedrag*. Naast een bruikbare rubricering van de verplaatsingen naar motief en vervoerwijze, zijn er op basis van het TBO ook uitspraken mogelijk over de temporele spreiding en concentratie van de mobiliteit (zie bv. hoofdstuk 5).

Maar doordat het TBO niet is opgezet als een specifiek verplaatsingsonderzoek, kent het vanuit de optiek van de mobiliteit een aantal *beperkingen*. Ten eerste onderschat het TBO het aantal kortdurende verplaatsingen. Doordat bij de registratie van activiteiten is gekozen voor het kwartier als basismaat, ontbreken de verplaatsingen die korter duren dan 7,5 minuut. Uit onderzoek van Goudappel Coffeng naar de invloed van taakcombinatie op het verplaatsingsgedrag, blijkt dat het ontbreken van kortdurende verplaatsingen in het TBO tot vertekeningen kan leiden (BGC 1995). Een tweede beperking van het TBO is dat er op basis van de gegevens uit de dagboekjes wel uitspraken kunnen worden gedaan over de aantallen verplaatsingen en de reisduur, maar dat informatie ontbreekt over de afgelegde afstanden. Dit is jammer, aangezien de groei van de mobiliteit vooral tot uitdrukking komt in de verreden kilometers (zie ook hoofdstuk 2).

OVG

Het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het Centraal Bureau voor de Statistiek is een omvangrijk en gespecialiseerd onderzoek naar ontwikkelingen in de mobiliteit van de Nederlandse bevolking. In het OVG is sinds 1978 op basis van registratie middels dagboekjes het verplaatsingsgedrag bijgehouden van alle personen ouder dan 12 jaar (sinds 1994 aangevuld met personen jonger dan 12 jaar). Het OVG biedt onder

andere inzicht in aantallen en soorten verplaatsingen, de reistijd, afgelegde afstanden, en gebruikte vervoerwijzen.

Anders dan bij het TBO is het samenstellen van een tijdreeks op basis van het OVG problematisch. De reden is dat het onderzoek twee keer ingrijpend is gewijzigd: in 1985 en 1999. Door deze trendbreuken zijn vergelijkingen van de mobiliteit tussen voor respectievelijk na 1985 en 1999 niet mogelijk. Voor de trendbreuk tussen 1998 en 1999 heeft het CBS echter recentelijk een oplossing ontwikkeld (zie kader). Hierdoor is het nu mogelijk tijdreeksen op te stellen met 1985 als basisjaar.

Trendbreuk OVG 1998-1999

In 1999 is de onderzoeksmethodiek van het OVG ingrijpend gewijzigd. De dalende respons maakte het noodzakelijk om de opzet van het OVG te herzien.

Respons OVG 1985-998

1985 51%

1990 45%

1995 40%

1998 35%

Bron: WSA-gebruikersdag, 22 maart 2002

Door toepassing van een nieuwe methodiek, waarbij onder andere gebruik is gemaakt van telefonische motivering van de doelgroepen, is de respons verdubbeld tot ruim 70% in 1999 en 2000. Alhoewel de verbeterde respons van het nieuwe OVG de representativiteit van het onderzoek ten goede komt, is hierdoor wel een trendbreuk ontstaan ten opzichte van de ontwikkelingen zoals geraamd in het oude OVG. Om voor deze trendbreuk te corrigeren, heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek een oplossing ontwikkeld waarbij de responskansen van de oude OVG's (i.e. 1985-1998) worden afgestemd op de responskansen zoals gedefinieerd ten behoeve van het nieuwe OVG. Daarnaast zijn enkele imputaties en correcties van het nieuwe OVG toegepast op de oude OVG's, en zijn er tabelcorrecties uitgevoerd op basis van verplaatsingsmotief en hoofdvervoerwijze.

Voordeel van het OVG is het *detailniveau* van de gegevens. Waar het TBO alleen de aantallen verplaatsingen registreert met een minimumgrens van 7,5 minuut, bevat het OVG alle verplaatsingen, inclusief bijbehorende reistijden (in minuten) en afgelegde afstanden (in honderden meters). Verder is het OVG gebaseerd op metingen gedurende het hele jaar, terwijl het TBO zijn steekproef beperkt tot twee weken in oktober. Ten slotte is het OVG veel groter dan het TBO: de brutosteekproef van het OVG bedroeg in 2000 96.774 adressen; de steekproef van het TBO bevatte 'slechts' 7.277 adressen.

Een nadeel van het OVG is dat er (in tegenstelling tot het TBO) slechts in beperkte mate gegevens kunnen worden afgeleid over veranderingen in leefomstandigheden

en gedragspatronen van de Nederlandse bevolking. Daardoor is het OVG ongeschikt voor toetsing van bijvoorbeeld het verband tussen taakcombinatie en mobiliteit. Ook ontwikkelingen als emancipatie en diversificatie van de vrijetijdsbesteding kunnen niet worden afgeleid uit het OVG.

2 TBO en OVG zijn niet eenduidig

Een globale vergelijking voor de periode 1985-2000 leert dat de resultaten van het nieuwe OVG op sommige punten afwijken van die van het TBO¹ (voor een uitgebreide vergelijking, zie bijlage B, alleen beschikbaar als pdf-file via de website van het SCP: www.scp.nl). Belangrijkste verschil is wellicht dat het TBO een gestaag groeiende mobiliteit veronderstelt (uitgedrukt in aantallen verplaatsingen en reistijd), terwijl het OVG duidt op een zich min of meer stabiliserende ontwikkeling (zie tabel A.1, uitgaande van de beschikbare gegevens vanaf 1985). Wat betreft de verdeling van de verplaatsingen en reisduur over de vervoerwijzen en motieven kan worden gesteld dat de cijfers uit het TBO over de gebruikte vervoermiddelen redelijk overeenkomen met die van het gespecialiseerde OVG. De motievenverdeling laat op meerdere punten afwijkingen zien, die echter vermoedelijk voor een groot deel kunnen worden herleid tot verschillen in definiëring van de motieven (met name de verschillen tussen huishoudelijke en zorgverplaatsingen enerzijds en vrijetijdsverplaatsingen anderzijds zijn in dit verband van belang). Voor een uitgebreidere vergelijking tussen TBO en OVG, zie bijlage B.

Tabel A.1 Vergelijking TBO en OVG, 1985-2000

		1985	1990	1995	2000	2000 index 1985 = 100
verplaatsingen p.p.p.d.	TBO	2,21	2,37	2,53	2,41	109
	OVG	2,54	2,71	2,53	2,58	102
reisduur p.p.p.d. (minuten)	TBO	61,5	67,5	73,0	72,2	117
	OVG	49,5	53,2	52,3	52,3	105
afgelegde afstand p.p.p.d. (km)	TBO	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
	OVG	22,0	25,2	25,9	27,3	124

Bron: SCP (TBO'85-'00); CBS (OVG'85-'00) exclusief zakelijke en overige verplaatsingen

3 Resumerend

Er moeten enkele kanttekeningen worden geplaatst bij het TBO als analysebron voor mobiliteitsgerelateerde ontwikkelingen. Hier staat echter het voordeel tegenover van een enorme hoeveelheid gegevens betreffende sociale en culturele veranderingen. En op dit gebied laat nu juist het OVG weer te wensen over (zie tabel A.2).

Tabel A.2 Bruikbaarheid TBO en OVG voor SCP-onderzoek

	TBO	OVG
mobiliteit		
aantallen verplaatsingen	+	+
reisduur (minuten)	+	+
afstand (kilometers)	-	+
jaren		
1975	+	-
1980	+	-
1985	+	+
1990	+	+
1995	+	+
2000	+	+
traditionele determinanten:		
leeftijd	+	+
geslacht	+	+
inkomen	-	-/+
opleiding	+	+
autobezit	+	+
ruimtelijke ontwikkeling	-	-/+
sociale en culturele determinanten:		
huishoudensverduunning	+	+
tweeverdieners	+	-/+
taakcombinatie	+	-
hectiek verplichte activiteiten	+	-
hectiek vrije tijd	+	-
informatisering	+/-	-

Legenda

- = onbruikbaar

-/+ = slecht bruikbaar

+/- = matig bruikbaar

+ = bruikbaar

Bron: SCP (TBO'75-'00); CBS (OVG'85-'00) SCP-bewerking

Noot

- 1 In de vergelijking tussen TBO en OVG is geen rekening gehouden met de zakelijke en overige verplaatsingen. Deze verplaatsingen worden immers niet of hoogstens in zeer geringe mate gedetermineerd door de sociale en culturele ontwikkelingen zoals gedefinieerd ten behoeve van dit onderzoek. De cijfers hebben alleen betrekking op auto, openbaar vervoer en langzame vervoerwijzen.

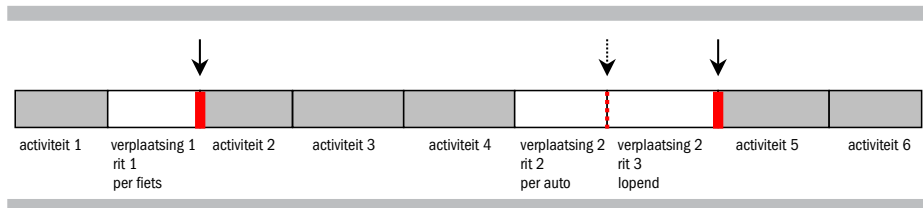
Bijlage B Gedetailleerde vergelijking TBO en OVG

Bijlage B is alleen beschikbaar als pdf-file via de website van het SCP: www.scp.nl

Bijlage C Reconstructie aantallen verplaatsingen

Omdat het TBO is gebaseerd op tijdregistratie, biedt het een goed uitgangspunt voor het analyseren van veranderingen in de reistijd. De gerealiseerde aantallen verplaatsingen kunnen niet rechtstreeks uit de databron worden gehaald. Maar doordat het onderzoek is opgezet als dagboek en dus in chronologische volgorde alle opeenvolgende activiteiten zijn geregistreerd, kan toch op een indirecte manier worden afgeleid hoe vaak iemand zich heeft verplaatst. Daarbij is de 'overgang' van mobiliteit als bezigheid (i.e. zich verplaatsen) naar een andersoortige activiteit (niet mobiliteitsgerelateerd) steeds als meeteenheid aangemerkt (zie de pijlen in figuur C.1). Er is gebruikgemaakt van twee soorten methoden. In de eerste methodiek is een verplaatsing gedefinieerd als een aantal aaneengesloten kwartieren waarin het vervoersmotief steeds hetzelfde is, maar het vervoermiddel verschillend mag zijn (in figuur C.1 zou er in dat geval sprake zijn van twee verplaatsingen). Een concreet voorbeeld: een woonwerkverplaatsing van drie kwartier waarin eerst per fiets wordt gereisd en vervolgens per trein, wordt volgens deze methodiek als één verplaatsing aangemerkt. Waar in de analyses onderscheid is gemaakt naar vervoermiddelen (aantallen verplaatsingen per auto of fiets), is een verplaatsing gedefinieerd als het aantal aaneengesloten kwartieren waarin zowel het vervoersmotief als het vervoermiddel steeds hetzelfde is (in figuur C.1 levert dat drie verplaatsingen op). Hierdoor zijn de totalen uit tabel 2.2 (aantallen verplaatsingen naar motief) en tabel 2.3 (aantallen verplaatsingen naar vervoermiddel) ook niet geheel vergelijkbaar.

Figuur C.1 Het 'tellen' van verplaatsingen in het TBO



Kanttekening

Door het ontbreken van de verplaatsingen die minder dan 7,5 minuut in beslag nemen, zullen de daadwerkelijke aantallen verplaatsingen enigszins worden onderschat (zie ook bijlage A en B).

Voor een uitgebreide documentatie van het 'tellen' van de aantallen activiteiten in het TBO, zie de notitie *Documentatie Tijdsbestedingsonderzoek tbo-bestanden 1975-1990* (SCP 1996).

Bijlage D Achtergrondtabellen paragraaf 2.4

Tabel D.1a Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van arbeid, 20-64-jarigen, 1975 en 2000

	arbeids- deelname		arbeidsduur		reisduur		reistijd- aandeel		verplaat- singen	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	47,6	63,3	17,7	22,5	1,9	2,7	9,7	10,5	4,5	5,0
sekses										
man	76,5	79,9	29,2	31,1	3,2	3,7	9,8	10,7	7,3	6,6
vrouw	18,4	47,0	6,1	14,0	0,6	1,6	9,4	10,2	1,7	3,5
leeftijd										
20-34 jaar	54,2	70,3	20,8	25,4	2,3	3,0	10,1	10,6	5,3	5,8
35-49 jaar	45,7	70,2	17,1	24,8	1,8	2,9	9,5	10,6	4,3	5,4
50-64 jaar	39,9	45,7	13,7	16,0	1,4	1,8	9,3	10,3	3,6	3,7
huishoudenssamenstelling										
alleenstaande	36,9	66,2	13,7	24,2	0,7	2,7	5,1	10,0	2,4	5,4
samenwonend, zond. kind.	51,2	66,2	18,8	23,8	1,9	2,9	9,1	10,9	4,4	5,2
gezin, met kind.	44,1	62,5	16,4	21,6	1,8	2,5	9,7	10,4	4,4	4,8
inwonend kind	66,2	49,3	25,9	18,9	3,3	2,3	11,5	10,9	6,6	5,2
inkomenssituatie										
eenverdieners	54,2	60,7	20,1	22,5	2,2	2,6	9,8	10,2	5,0	5,0
tweeverdieners	67,9	84,7	26,1	29,2	2,8	3,6	9,6	10,8	7,3	6,6
opleidingsniveau										
lo, lbo, mavo	44,7	48,8	16,7	17,1	1,7	1,7	9,5	9,1	4,1	3,7
mbo, havo, vwo	63,9	66,8	24,4	23,8	2,2	2,8	8,4	10,5	5,8	5,5
hbo, wo	68,8	75,9	24,4	27,2	3,3	3,6	12,0	11,7	7,8	6,0
stedelijkheid										
vier grote steden	49,8	67,8	17,8	23,9	2,0	3,2	10,0	11,9	4,6	5,5
> 100.000 inwoners	49,1	62,6	18,0	21,1	1,9	2,5	9,6	10,6	4,6	5,2
rest Nederland	46,8	62,8	17,6	22,6	1,9	2,6	9,7	10,3	4,5	4,9
autobezit										
wel	51,0	66,4	19,1	23,9	2,0	2,8	9,6	10,6	4,9	5,3
niet	40,1	48,2	14,7	15,9	1,6	1,9	10,0	10,5	3,9	3,9

Voor een toelichting, zie tabel 2.7.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.1b Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van arbeid, 20-64-jarigen, 1975 en 2000

	verplaatsingen		ritten auto		ritten lopen/fietsen		ritten openbaar vervoer	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	4,5	5,0	2,4	3,2	1,9	1,8	0,5	0,4
sekses								
man	7,3	6,6	4,1	4,5	2,8	2,0	0,8	0,5
vrouw	1,7	3,5	0,6	1,9	1,0	1,7	0,3	0,3
leeftijd								
20-34 jaar	5,3	5,8	2,7	3,6	2,3	2,1	0,8	0,5
35-49 jaar	4,3	5,4	2,4	3,4	1,7	2,0	0,4	0,3
50-64 jaar	3,6	3,7	1,8	2,4	1,6	1,3	0,3	0,3
huishoudenssamenstelling								
alleenstaande	2,4	5,4	0,8	2,8	1,4	2,5	0,1	0,6
samenwonend, zond. kind.	4,4	5,2	2,3	3,3	1,9	1,8	0,5	0,5
gezin, met kind.	4,4	4,8	2,4	3,2	1,7	1,6	0,4	0,3
inwonend kind	6,6	5,2	3,4	3,2	2,4	1,9	1,2	0,1
inkomenssituatie								
eenverdieners	5,0	5,0	2,6	3,2	2,2	1,7	0,7	0,3
tweeverdieners	7,3	6,6	4,1	4,2	3,0	2,4	0,5	0,5
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	4,1	3,7	2,1	2,6	1,8	1,1	0,5	0,2
mbo, havo, vwo	5,8	5,5	2,8	3,3	2,4	2,1	0,7	0,4
hbo, wo	7,8	6,0	4,7	3,7	3,0	2,4	1,0	0,6
stedelijkheid								
vier grote steden	4,6	5,5	2,0	2,8	2,1	2,3	0,9	1,1
> 100.000 inwoners	4,6	5,2	2,4	2,9	2,1	2,3	0,2	0,3
rest Nederland	4,5	4,9	2,5	3,3	1,8	1,7	0,5	0,2
autobezit								
wel	4,9	5,3	3,1	3,7	1,6	1,6	0,5	0,3
niet	3,9	3,9	0,7	0,6	2,7	3,1	0,7	0,8

Voor een toelichting, zie tabel 2.7.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.2a Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van huishoudelijke en zorgtaken, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000

	zorgparticipatie		zorgduur		reisduur		reistijdaandeel		verplaatsingen	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	83,2	91,9	22,9	22,3	1,8	2,5	7,4	10,1	4,4	6,0
sekses										
man	70,7	85,3	12,4	15,3	1,5	2,2	11,1	12,3	3,2	4,6
vrouw	95,4	98,2	33,2	29,1	2,1	2,9	5,9	8,9	5,5	7,3
leeftijd										
12-19 jaar	55,5	62,8	10,0	8,4	1,1	1,7	10,2	16,7	2,8	3,2
20-34 jaar	86,7	95,7	24,6	21,8	1,9	2,6	7,0	10,5	5,1	6,4
35-49 jaar	86,5	95,4	26,2	24,4	1,8	2,7	6,6	10,1	4,4	7,3
50-64 jaar	93,2	93,4	25,9	23,2	2,0	2,4	7,0	9,4	4,6	5,8
≥ 65 jaar	96,1	97,1	28,0	27,4	2,5	2,7	8,1	9,1	4,8	5,1
huishoudenssamenstelling										
alleenstaande	97,7	96,5	29,4	22,7	2,5	2,4	7,8	9,6	5,3	5,3
samenwonend, zond. kind.	87,6	93,6	24,1	21,4	2,0	2,4	7,6	9,9	4,6	5,3
gezin, met kind.	91,9	97,1	28,1	28,3	2,0	2,9	6,5	9,4	5,0	7,7
inwonend kind	58,0	71,7	11,0	10,5	1,2	2,0	10,1	16,0	2,8	4,1
inkomenssituatie										
geenverdieners	79,5	86,7	21,4	21,5	1,8	2,5	7,7	10,3	4,1	5,1
eenverdieners	84,6	94,1	24,8	23,4	1,8	2,7	6,9	10,3	4,6	6,6
tweeverdieners	91,6	95,6	19,3	22,1	1,9	2,4	8,9	9,7	4,5	6,2
opleidingsniveau										
lo, lbo, mavo	88,6	88,0	26,6	23,4	2,0	2,4	7,0	9,4	4,7	5,6
mbo, havo, vwo	90,8	95,2	21,5	22,5	2,1	2,5	8,8	10,1	5,2	6,4
hbo, wo	88,3	94,5	21,7	20,3	1,8	2,6	7,6	11,6	4,9	6,1
stedelijkheid										
vier grote steden	88,6	93,6	24,0	22,3	2,4	2,7	9,2	10,9	5,6	6,1
> 100.000 inwoners	86,0	95,0	23,1	21,1	2,0	2,8	7,9	11,6	5,0	6,9
rest Nederland	81,3	90,8	22,6	22,6	1,6	2,4	6,8	9,6	4,0	5,7
autobezit										
wel	82,8	91,5	22,0	22,1	1,8	2,5	7,5	10,0	4,4	6,0
niet	84,0	93,5	24,3	23,1	1,9	2,7	7,3	10,6	4,3	5,8

Voor een toelichting, zie tabel 2.8.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.2b Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van huishoudelijke en zorgtaken, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000

	verplaatsingen		ritten auto		ritten lopen/fietsen		ritten openbaar vervoer	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	4,4	6,0	1,6	3,2	2,6	2,7	0,4	0,2
sekses								
man	3,2	4,6	1,5	2,8	1,6	1,7	0,2	0,2
vrouw	5,5	7,3	1,7	3,5	3,5	3,7	0,5	0,3
leeftijd								
12-19 jaar	2,8	3,2	0,7	1,3	1,9	1,8	0,3	0,2
20-34 jaar	5,1	6,4	2,0	3,4	2,9	2,9	0,4	0,3
35-49 jaar	4,4	7,3	2,2	4,1	2,0	3,1	0,3	0,2
50-64 jaar	4,6	5,8	1,8	3,2	2,7	2,5	0,3	0,2
≥ 65 jaar	4,8	5,1	1,0	2,3	3,5	2,7	0,6	0,3
huishoudenssamenstelling								
alleenstaande	5,3	5,3	1,2	1,7	3,8	3,2	0,8	0,6
samenwonend, zond. kind.	4,6	5,3	1,7	3,3	2,7	2,0	0,4	0,2
gezin, met kind.	5,0	7,7	2,2	4,3	2,7	3,4	0,3	0,1
inwonend kind	2,8	4,1	0,8	2,0	1,7	2,1	0,4	0,3
inkomenssituatie								
geenverdieners	4,1	5,1	0,9	2,0	2,9	2,9	0,4	0,3
eenverdieners	4,6	6,6	2,0	3,7	2,4	2,9	0,3	0,2
tweeverdieners	4,5	6,2	2,5	4,0	1,8	2,2	0,4	0,2
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	4,7	5,6	1,7	2,6	2,7	2,8	0,4	0,2
mbo, havo, vwo	5,2	6,4	2,3	3,7	2,8	2,6	0,4	0,2
hbo, wo	4,9	6,1	2,5	3,4	2,4	2,6	0,2	0,3
stedelijkheid								
vier grote steden	5,6	6,1	1,5	2,1	3,6	3,6	0,9	0,6
> 100.000 inwoners	5,0	6,9	1,6	3,9	3,1	2,9	0,4	0,3
rest Nederland	4,0	5,7	1,6	3,2	2,2	2,5	0,2	0,2
autobezit								
wel	4,4	6,0	2,2	3,6	2,1	2,3	0,2	0,1
niet	4,3	5,8	0,6	1,4	3,3	4,1	0,6	0,6

Voor een toelichting, zie tabel 2.8.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.3a Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van onderwijs, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000

	onderwijs- participatie*		zorgduur		reisduur		reistijd- aandeel		verplaat- singen	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	28,0	29,3	6,0	4,6	0,7	0,9	10,8	15,9	1,7	1,3
sekses										
man	29,8	28,9	6,8	4,8	0,8	0,9	10,1	16,0	1,8	1,3
vrouw	26,3	29,8	5,2	4,4	0,7	0,8	11,8	15,9	1,6	1,4
leeftijd										
12-19 jaar	82,2	92,9	25,3	30,2	3,0	4,8	10,5	13,8	7,0	7,7
20-34 jaar	24,8	30,6	3,2	3,5	0,4	0,8	11,2	19,4	0,8	1,0
35-49 jaar	15,1	21,7	1,2	1,2	0,2	0,4	12,2	23,1	0,5	0,5
50-64 jaar	9,2	16,1	0,3	0,8	0,1	0,2	21,0	18,6	0,2	0,4
≥ 65 jaar	5,1	15,7	0,1	0,5	0,0	0,1	16,6	22,3	0,0	0,2
huishoudenssamenstelling										
alleenstaande	11,4	21,6	1,1	1,7	0,1	0,3	8,6	13,6	0,3	0,5
samenwonend, zond. kind.	9,1	19,4	0,6	1,0	0,1	0,2	15,7	18,2	0,2	0,4
gezin, met kind.	14,8	20,7	0,9	0,9	0,1	0,3	13,1	22,2	0,3	0,4
inwonend kind	72,2	78,1	21,2	23,7	2,5	4,3	10,6	15,3	5,8	6,2
inkomenssituatie										
geenverdieners	43,7	44,5	13,1	10,7	1,6	1,8	10,6	14,7	3,6	2,8
eenverdieners	18,6	21,3	1,3	1,3	0,2	0,4	12,3	22,4	0,4	0,5
tweeverdieners	11,0	19,9	0,7	1,0	0,1	0,3	13,1	21,5	0,2	0,4
opleidingsniveau										
lo, lbo, mavo	12,6	31,0	0,7	7,1	0,1	1,1	13,0	13,8	0,3	1,9
mbo, havo, vwo	20,3	29,0	1,6	3,5	0,3	0,9	16,5	20,3	0,5	1,1
hbo, wo	18,0	26,8	0,9	1,5	0,1	0,3	12,0	19,3	0,3	0,5
stedelijkheid										
vier grote steden	24,4	30,7	5,2	5,0	0,6	0,7	10,3	13,1	1,5	1,3
> 100.000 inwoners	32,3	32,5	7,1	4,3	0,7	0,8	9,5	14,9	1,8	1,3
rest Nederland	27,9	28,3	5,9	4,6	0,8	0,9	11,3	16,6	1,7	1,3
autobezit										
wel	29,9	28,6	6,3	4,3	0,8	0,8	11,3	16,2	1,8	1,2
niet	24,9	32,3	5,5	5,8	0,6	1,0	9,8	15,1	1,5	1,6

Voor een toelichting, zie tabel 2.9.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.3b Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van onderwijs, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000

	verplaatsingen		ritten auto		ritten lopen/fietsen		ritten openbaar vervoer	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	1,7	1,3	0,1	0,2	1,5	1,1	0,2	0,4
sekse								
man	1,8	1,3	0,2	0,2	1,7	1,1	0,2	0,3
vrouw	1,6	1,4	0,1	0,2	1,4	1,1	0,3	0,4
leeftijd								
12-19 jaar	7,0	7,7	0,2	0,3	6,8	7,0	0,9	1,7
20-34 jaar	0,8	1,0	0,2	0,3	0,5	0,7	0,2	0,5
35-49 jaar	0,5	0,5	0,1	0,3	0,3	0,3	0,0	0,1
50-64 jaar	0,2	0,4	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0
≥ 65 jaar	0,0	0,2	-	0,1	0,0	0,1	-	0,0
huishoudenssamenstelling								
alleenstaande	0,3	0,5	0,0	0,1	0,1	0,4	0,1	0,1
samenwonend, zond. kind.	0,2	0,4	0,1	0,2	0,1	0,2	0,0	0,1
gezin, met kind.	0,3	0,4	0,1	0,3	0,2	0,2	0,0	0,0
inwonend kind	5,8	6,2	0,3	0,4	5,5	5,8	0,8	1,9
inkomenssituatie								
geenverdieners	3,6	2,8	0,2	0,2	3,4	2,5	0,5	0,8
eenverdieners	0,4	0,5	0,1	0,2	0,3	0,3	0,1	0,1
tweeverdieners	0,2	0,4	0,1	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	0,3	1,9	0,1	0,2	0,2	1,6	0,0	0,3
mbo, havo, vwo	0,5	1,1	0,2	0,3	0,2	1,0	0,1	0,6
hbo, wo	0,3	0,5	0,2	0,3	0,1	0,2	0,0	0,1
stedelijkheid								
vier grote steden	1,5	1,3	0,2	0,2	1,1	0,9	0,3	0,3
> 100.000 inwoners	1,8	1,3	0,1	0,2	1,7	1,0	0,2	0,2
rest Nederland	1,7	1,3	0,1	0,2	1,6	1,1	0,2	0,4
autobezit								
wel	1,8	1,2	0,2	0,3	1,7	1,0	0,3	0,3
niet	1,5	1,6	0,1	0,1	1,3	1,5	0,2	0,6

Voor een toelichting, zie tabel 2.9.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.4a Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van de vrije tijd, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000

	vrije tijd totaal		vrije tijd buitenshuis		reisduur		reistijd- aandeel		verplaat- singen	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	47,9	44,8	14,8	13,3	2,6	3,0	15,2	18,5	5,5	5,7
sekse										
man	49,6	45,5	15,6	13,3	2,8	2,2	15,2	18,1	5,8	5,4
vrouw	46,2	44,1	14,0	13,3	2,5	3,1	15,2	18,9	5,2	6,0
leeftijd										
12-19 jaar	44,2	36,8	17,8	13,5	2,6	2,2	12,9	14,0	6,7	4,9
20-34 jaar	44,8	39,4	15,8	14,3	2,8	3,2	15,1	18,3	6,2	6,3
35-49 jaar	46,9	41,0	13,2	12,0	2,4	2,6	15,4	17,6	4,8	5,4
50-64 jaar	50,5	49,6	12,5	13,4	2,8	3,3	18,1	19,8	4,9	5,6
≥ 65 jaar	57,0	58,7	14,1	13,6	2,6	3,7	15,4	21,3	4,2	6,0
huishoudenssamenstelling										
alleenstaande	56,6	50,9	18,5	16,4	3,0	3,6	14,0	18,1	5,6	6,6
samenwonend, zond. kind.	50,3	49,0	13,3	13,5	2,7	3,3	16,7	19,7	5,0	6,0
gezin, met kind.	47,0	40,7	12,7	10,8	2,5	2,6	16,6	19,3	4,9	5,0
inwonend kind	44,2	38,6	18,3	15,0	2,6	2,7	12,5	15,0	6,8	5,8
inkomenssituatie										
geenverdieners	51,6	51,0	15,8	14,1	2,6	3,2	14,3	18,6	5,6	5,9
eenverdieners	45,2	43,0	14,1	13,6	2,5	2,8	15,0	17,1	5,2	5,6
tweeverdieners	46,6	39,5	14,2	12,0	3,5	3,0	19,7	19,9	6,4	5,6
opleidingsniveau										
lo, lbo, mavo	48,8	46,4	14,0	12,6	2,5	2,6	15,2	17,0	5,0	5,0
mbo, havo, vwo	50,8	43,1	16,5	13,8	3,0	3,1	15,4	18,5	5,9	6,2
hbo, wo	48,1	44,3	15,7	13,7	3,4	3,6	17,7	20,9	7,2	6,3
stedelijkheid										
vier grote steden	48,7	44,0	13,9	12,8	2,9	2,8	17,4	18,1	5,5	4,9
> 100.000 inwoners	48,0	46,9	15,4	14,3	2,7	3,4	14,9	19,4	5,7	6,3
rest Nederland	47,7	44,4	14,9	13,1	2,6	2,9	14,7	18,3	5,4	5,7
autobezit										
wel	46,6	44,3	14,6	13,1	2,7	3,0	15,7	18,5	5,8	5,7
niet	50,1	46,7	15,1	13,8	2,5	3,1	14,4	18,5	4,9	5,6

Voor een toelichting, zie tabel 2.10.

Bron: SCP (TBO '75 en '00)

Tabel D.4b Tijdsbesteding en mobiliteit ten behoeve van de vrije tijd, personen van 12 jaar en ouder, 1975 en 2000

	verplaatsingen		ritten auto		ritten lopen/fietsen		ritten openbaar vervoer	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
totaal	5,5	5,7	2,9	3,6	2,5	2,1	0,5	0,3
sekses								
man	5,8	5,4	3,2	3,6	2,5	1,8	0,4	0,2
vrouw	5,2	6,0	2,6	3,5	2,4	2,4	0,5	0,4
leeftijd								
12-19 jaar	6,7	4,9	1,8	1,8	4,8	3,1	0,5	0,3
20-34 jaar	6,2	6,3	3,9	4,1	2,2	2,1	0,4	0,5
35-49 jaar	4,8	5,4	3,3	3,7	1,6	1,7	0,2	0,2
50-64 jaar	4,9	5,6	2,8	3,6	2,0	1,9	0,4	0,3
≥ 65 jaar	4,2	6,0	2,0	3,6	1,8	2,3	0,9	0,4
huishoudenssamenstelling								
alleenstaande	5,6	6,6	3,0	3,0	2,3	3,3	0,9	0,7
samenwonend, zond. kind.	5,0	6,0	3,1	4,2	1,7	1,7	0,6	0,3
gezin, met kind.	4,9	5,0	3,3	3,5	1,6	1,5	0,3	0,1
inwonend kind	6,8	5,8	2,2	2,9	4,5	3,0	0,4	0,4
inkomenssituatie								
geenverdieners	5,6	5,9	1,9	3,0	3,5	2,8	0,6	0,4
eenverdieners	5,2	5,6	3,4	3,5	1,8	2,1	0,3	0,3
tweeverdieners	6,4	5,6	4,7	4,3	1,7	1,3	0,4	0,2
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	5,0	5,0	2,7	2,8	2,0	2,1	0,5	0,2
mbo, havo, vwo	5,9	6,2	3,9	4,1	2,0	2,1	0,4	0,3
hbo, wo	7,2	6,3	5,7	4,2	1,6	2,0	0,3	0,4
stedelijkheid								
vier grote steden	5,5	4,9	2,6	2,3	2,3	2,5	1,2	0,6
> 100.000 inwoners	5,7	6,3	3,2	3,9	2,3	2,3	0,4	0,3
rest Nederland	5,4	5,7	2,9	3,7	2,5	2,0	0,3	0,3
autobezit								
wel	5,8	5,7	3,7	4,0	2,2	1,7	0,2	0,2
niet	4,9	5,6	1,6	1,8	3,0	3,7	0,8	0,7

Voor een toelichting zie tabel 2.10.

Bron: SCP (TBO'75 en '00)

Bijlage E Effecten op mobiliteit en samenhang variabelen

Een eerste indicatie voor het belang van de onderscheiden determinanten en de relatieve verschuivingen hierin wordt geboden door de correlatiecoëfficiënten uit tabel E.1. Hoewel de verklarende kracht van de demografische en sociaal-economische variabelen in absolute zin groter is dan die van sociale en culturele factoren, lijkt er zich in de loop der jaren toch een opvallende verschuiving te hebben voorgedaan. Over het algemeen zijn de correlatiecoëfficiënten behorend tot het cluster van demografische en sociaal-economische factoren in 1995/2000 kleiner geworden ten opzichte van 1975/1980. De invloed van sociale en culturele variabelen werd daarentegen – enkele uitzonderingen daargelaten – juist groter.

Tabel E.1 Correlatiecoëfficiënten van de onderscheiden determinanten met diverse mobiliteitskenmerken, 1975-2000

	verplaatsingen		autoverplaatsingen		reisduur		autoreisduur	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
<i>demografische en sociaal-economische determinanten</i>								
leeftijd	- 0,34	- 0,27	- 0,07	- 0,04	- 0,22	- 0,20	- 0,03	(- 0,00)
geslacht	- 0,11	0,05	- 0,19	- 0,08	- 0,14	- 0,07	- 0,19	- 0,15
inkomen	0,25	0,21	0,38	0,33	0,21	0,21	0,32	0,35
autobezit	0,15	0,09	0,39	0,38	0,10	0,04	0,32	0,35
<i>sociale en culturele determinanten</i>								
gezinsgrootte	0,14	0,15	(- 0,01)	0,06	0,07	0,07	- 0,03	(0,02)
arbeidsparticipatie vrouwen	0,12	0,13	0,09	0,14	0,05	0,04	0,05	0,07
tweeverdieners	0,10	0,12	0,21	0,26	0,06	0,06	0,17	0,24
taakcombinatie	0,12	0,14	0,18	0,20	0,05	0,04	0,10	0,14
hectiek verplichte activiteiten	0,05	0,22	(0,06)	0,10	- 0,11	- 0,04	- 0,08	(- 0,02)
hectiek vrije tijd	0,23	0,17	0,11	0,08	0,19	0,22	0,09	0,08

Correlatiecoëfficiënten groter dan +/- 0,20 zijn weergegeven in vet.

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Voor alle in het voorgaande geselecteerde variabelen geldt dat zij significant positief dan wel negatief samenhangen met de omvang van de mobiliteit (zie tabel E.1). Uit het significant zijn van de effecten kan echter nog niet worden herleid of de betreffende variabelen ook daadwerkelijk een zelfstandige invloed uitoefenen op de verkeersdeelname. Mogelijk kan namelijk een deel van de effecten worden verklaard door de onderlinge samenhang van de factoren (tabel E.2).

Uit de tabel springt vooral de sterke samenhang tussen werkende vrouwen en het combineren van taken naar voren. Daarnaast is het verband tussen het al dan niet behoren tot een tweeverdienershuishouden en het combineren van taken opvallend. Nadere inspectie leert echter dat de correlatie hier grotendeels wordt bepaald door de restgroepen: 94% van de personen die geen taken combineert behoort niet tot de groep werkzame vrouwen, van de taakcombineerders is daarentegen 'slechts' 55% een werkzame vrouw; 83% van de personen die geen taken combineert, behoort niet tot een tweeverdienershuishouden; van de personen die daarentegen wel taken combineren, behoort 'slechts' 50% tot de tweeverdieners.

Tabel E.2 Onderlinge correlatie van de onderscheiden determinanten, 1975-2000

	gezinsgrootte		werkende vrouwen		tweeverdieners		taakcombinatie		hectiek vpl act.		hectiek vrije tijd	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
gezinsgrootte	-	-	(-0,03)	(-0,01)	(-0,00)	0,16	(-0,03)	0,07	0,05	0,17	0,08	-0,06
werkende vrouwen	(-0,03)	(-0,01)	-	-	0,12	0,28	0,51	0,55	(0,02)	0,13	0,08	0,11
tweeverdieners	(-0,00)	0,16	0,12	0,28	-	-	0,21	0,40	(0,01)	0,12	(0,02)	(0,01)
taakcombinatie	(-0,03)	0,07	0,51	0,55	0,21	0,40	-	-	0,10	0,18	(0,03)	0,03
hectiek verplichte act.	0,05	0,17	(0,02)	0,13	(0,01)	0,12	0,10	0,18	-	-	-0,14	-0,21
hectiek vrije tijd	0,08	-0,06	0,08	0,11	(0,02)	(0,01)	(0,03)	0,03	-0,14	-0,21	-	-
leeftijd	-0,44	-0,41	-0,16	-0,15	-0,04	-0,11	-0,08	-0,08	(0,00)	0,09	-0,41	-0,43
geslacht	-0,05	-0,05	0,31	0,44	-0,09	-0,07	(-0,00)	0,04	0,48	0,41	-0,12	-0,13
inkomen	0,10	0,19	0,18	0,26	0,31	0,54	0,24	0,34	-0,04	(-0,03)	0,19	0,24
autobezit	0,21	0,27	0,04	0,04	0,15	0,21	0,08	0,11	0,05	0,03	0,05	(-0,01)

Correlatiecoëfficiënten groter dan +/- 0,20 zijn weergegeven in vet. Indien tussen haakjes is de correlatie niet significant (95%)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Bijlage F Achtergrondkenmerken variabelen

In tabel F.1 zijn de geselecteerde sociale en culturele determinanten uitgesplitst naar een aantal achtergrondkenmerken. Opvallend is de aanzienlijke groei van met name de groepen een- en tweepersoonshuishoudens, de werkende vrouwen, de tweeverdieners, de taakcombineerders, en personen met een hectische vrijetijdsbesteding. Het aandeel van de personen die een zekere hectiek kennen in de dagelijkse (verplichte) bezigheden is over het algemeen iets afgenomen. Dat geldt echter niet voor de mannen, de 35-49-jarigen, de gezinnen met kinderen en de tweeverdieners. Bij die groepen is het aandeel van de hectische personen sinds eind jaren zeventig juist toegenomen.

Opmerkelijk is verder de consequente voorsprong die 20-49-jarigen en hoger opgeleiden hebben in het aannemen van een modern leefpatroon: een relatief groot aandeel van deze groepen behoort tot de tweeverdieners en/of taakcombineerders. Verder worden zij gekenmerkt door een relatief hectische (vrije)tijdsbesteding, en verricht een aanzienlijk deel van de vrouwen onder hen betaalde arbeid.¹

Tabel F.1a Verdeling sociale en culturele indicatoren, naar achtergrondkenmerken, 1975-2000

	een- en tweepersoons- huishoudens		werkende vrouwen		tweeverdieners	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
totaal	34,2	47,4	8,8	16,6	12,2	27,0
sekses						
man	32,1	45,5	-	-	15,1	30,0
vrouw	36,4	49,2	17,3	32,5	9,3	24,2
leeftijd						
12-19 jaar	-	-	-	-	-	-
20-34 jaar	31,1	52,0	15,8	28,1	18,4	37,0
35-49 jaar	13,2	22,8	9,6	21,9	22,3	46,9
50-64 jaar	52,2	65,1	3,9	10,8	11,1	20,7
≥ 65 jaar	89,6	94,0	-	-	-	-
huishoudenssamenstelling						
alleenstaande	-	-	7,8	15,2	-	-
samenwonend, zond.kind.	98,6	97,7	9,8	16,7	17,0	37,4
gezin, met kind.	3,0	5,5	6,2	19,4	18,9	44,5
inkomenssituatie						
geenverdieners	46,4	59,7	-	-	-	-
eenverdieners	23,9	41,4	12,7	18,4	-	-
tweeverdieners	32,2	36,8	17,8	33,7	100	100
opleidingsniveau						
lo, lbo, mavo	38,8	49,2	9,5	11,2	14,0	18,2
mbo, havo, vwo	38,7	48,7	14,8	23,1	15,1	35,1
hbo, wo	45,2	56,1	11,5	23,1	22,3	44,6
stedelijkheid						
vier grote steden	46,2	63,8	9,0	18,5	11,7	24,6
> 100.000 inwoners	37,0	51,5	7,7	16,6	10,2	26,1
rest Nederland	31,1	43,7	8,9	16,3	12,6	27,7
autobezit						
wel	27,5	41,6	9,5	17,3	15,2	31,7
niet	50,5	70,4	6,9	14,0	4,7	8,8

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Tabel F.1b Verdeling sociale en culturele indicatoren naar achtergrondkenmerken, 1975-2000

	taakcombineerders		personen met hectiek verplichte activiteiten		personen met hectische vrijtijdsbesteding	
	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00	'75/'80	'95/'00
totaal	11,0	22,6	44,0	41,9	35,1	47,8
sekses						
man	11,1	21,0	21,2	23,6	41,5	54,9
vrouw	10,8	24,1	66,3	59,3	28,9	41,0
leeftijd						
12-19 jaar	-	-	21,4	8,5	58,8	71,1
20-34 jaar	20,1	30,1	51,2	36,4	49,5	70,5
35-49 jaar	14,1	36,8	51,5	57,9	25,4	41,0
50-64 jaar	9,2	18,8	45,1	44,7	18,4	29,2
≥ 65 jaar	-	-	44,6	44,8	12,3	23,2
huishoudenssamenstelling						
alleenstaande	7,2	17,1	51,8	36,0	30,7	51,7
samenwonend, zond.kind.	13,4	20,2	41,0	36,7	27,6	45,4
gezin, met kind.	13,8	35,2	56,6	62,2	25,7	35,5
inkomenssituatie						
geenverdieners	-	-	38,9	35,4	35,7	43,0
eenverdieners	15,2	23,7	48,4	44,0	34,3	52,9
tweeverdieners	28,2	49,8	44,1	48,7	36,5	48,6
opleidingsniveau						
lo, lbo, mavo	12,2	16,4	48,0	45,3	27,8	36,7
mbo, havo, vwo	16,6	29,2	48,6	43,9	41,1	50,2
hbo, wo	19,2	34,3	48,3	44,9	37,2	53,5
stedelijkheid						
vier grote steden	11,7	24,5	43,4	37,3	35,2	58,3
> 100.000 inwoners	13,2	19,1	44,5	39,7	40,9	50,9
rest Nederland	10,4	22,9	44,0	43,2	34,0	45,3
autobezit						
wel	12,6	24,8	44,4	42,4	36,8	48,3
niet	6,9	13,6	42,9	39,9	31,3	46,0

Bron: SCP (TBO '75-'00)

Noot

- 1 In het verlengde hiervan is de leeftijd van 20 tot 50 jaar in eerder onderzoek reeds betiteld als zijnde het 'spitsuur' van het leven (SCP 1998: 684).

Bijlage G Demografische en sociaal-economische effecten aantallen verplaatsingen

Tabel G.1 Effecten van demografische, sociaal-economische en sociaal-culturele ontwikkelingen op de groei van de aantallen verplaatsingen, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A) waargenomen 1975/1980	(B) voorspeld 1995/2000	(C) waargenomen 1995/2000	(D) effect (B-A)	(E) aandeel (%) effect
<i>demografische ontwikkelingen</i>	14,8	14,5	17,4	- 0,31	- 12
leeftijd	14,8	14,5	17,4	- 0,29	- 11
geslacht	14,8	14,8	17,4	- 0,02	- 1
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	14,8	15,2	17,4	0,42	16
inkomen	14,8	15,2	17,4	0,38	14
autobezit	14,8	14,8	17,4	0,04	2

Toelichting

(A) aantallen verplaatsingen zoals waargenomen in 1975/1980

(B) aantallen verplaatsingen zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) aantallen verplaatsingen zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A/C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Tabel G.2 Effecten van demografische, sociaal-economische en sociaal-culturele ontwikkelingen op de groei van de aantallen autoverplaatsingen, 1975-2000

voorspelling op basis van	(A) waargenomen 1975/1980	(B) voorspeld 1995/2000	(C) waargenomen 1995/2000	(D) effect (B-A)	(E) aandeel (%) effect
<i>demografische ontwikkelingen</i>	6,8	6,8	9,0	0,03	1
leeftijd	6,8	6,8	9,0	0,04	2
geslacht	6,8	6,7	9,0	- 0,01	- 1
<i>sociaal-economische ontwikkelingen</i>	6,8	7,7	9,0	0,97	43
inkomen	6,8	7,3	9,0	0,52	23
autobezit	6,8	7,2	9,0	0,46	20

Toelichting

(A) aantallen verplaatsingen zoals waargenomen in 1975/1980

(B) aantallen verplaatsingen zoals voorspeld voor 1995/2000, op basis van ontwikkelingen per (cluster van) factor(en)

(C) aantallen verplaatsingen zoals waargenomen in 1995/2000

(D) het deel van de mobiliteitsgroei dat kan worden herleid tot de betreffende ontwikkelingen (B-A)

(E) aandeel effect in de totale mobiliteitsgroei (in procenten) (B-A/C-A)

Bron: SCP (TBO'75-'00)

Bijlage H Kostenontwikkeling bezit en gebruik van de auto sinds 1980

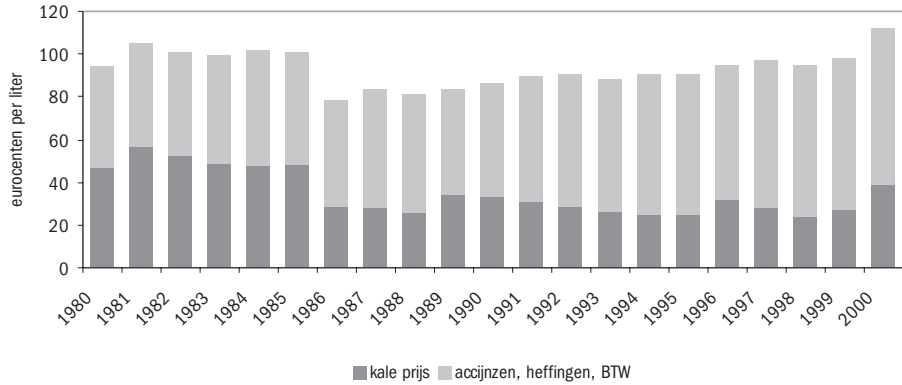
De kosten voor bezit en gebruik van de auto zijn sinds 1980 nauwelijks veranderd. Uitgaande van het standaardmodel (type Opel Astra) bedroegen de kosten voor bezit en gebruik in 1980 29 eurocent per kilometer, in 1990 was dit 32 eurocent, en in 2000 34 eurocent per kilometer. Indien de kosten voor bezit en gebruik van de auto worden opgedeeld in vaste en variabele kosten, ofwel bezits- en gebruikskosten, blijkt dat met name de vaste of bezitskosten zijn toegenomen (tabel H.1). Hiervan blijkt de afschrijving de snelst groeiende kostenpost. Oorzaak is het feit dat men – gegeven de grotere bestedingsruimte – steeds luxere en beter uitgeruste modellen koopt. Indicatief hiervoor is de gestegen aankoopprijs van auto's: gecorrigeerd voor inflatie kostte een nieuwe auto in 1980 ruim € 13.600, in 2000 lag de gemiddelde aanschafprijs op bijna € 19.400 (+42% – bedragen in prijzen van 2000; SCP-berekening op basis cijfers BOVAG-Rai). Anders dan de vaste kosten zijn de variabele of gebruikskosten (onderhoud en verbruik) niet noemenwaardig veranderd. Eind jaren negentig lagen de brandstofkosten slechts fractioneel hoger dan in 1980 (figuur H.1). De grootste dynamiek in gebruikskosten wordt veroorzaakt door schommelingen in de kale brandstofprijzen. Opvallend zijn met name de sterke daling van de prijs medio jaren '80 en de sterke stijging in 2000. Het aandeel van de accijnzen in de brandstofprijs is gedurende de jaren structureel toegenomen (van 48 eurocent per liter in 1980 tot ruim 72 eurocent per liter in 2000).

Tabel H.1 Reële prijzen autobezit en gebruik voor standaardauto (type Opel Astra), in eurocenten per kilometer, 1980-2000 (in prijzen van 2000)

	1980	1985	1990	1995	2000
totale kosten	29	29	32	35	36
vaste kosten	18	19	22	25	25
afschrijving	13	14	17	19	19
verzekering	3	3	3	4	3
motorrijtuigenbelasting	2	2	2	2	2
variabele kosten	11	11	9	10	12
verbruikskosten	9	8	7	7	9
onderhoudskosten	2	2	3	3	2

Bron: AVW Kostenbarometer (SCP-bewerking)

Figuur H.1 Ontwikkeling reële brandstofprijzen, 1980-2000 (in eurocenten per liter in prijzen van 2000)



Bron: AVV Kostenbarometer (SCP-bewerking)

Literatuur

- Aarts, H. (1996). *Habit and decision making. The case of travel mode choice* (proefschrift). Nijmegen: Katholieke Universiteit Nijmegen.
- Achterhuis, H. (1998). 'Mobiliteit tussen schaarste en rechtvaardigheid'. In: H. Achterhuis en B. Elzen (red.). *Cultuur en mobiliteit* (p. 105-121). Den Haag: Sdu.
- AVV (1997). *7 trends, mobiliteit in veranderend Nederland*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- AVV (2002). *Jaarrapport verkeersgegevens 2001*. Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Batenburg, R.S. en W.R. Knulst (1993). *Sociaal-culturele beweegredenen; onderzoek naar de invloed van veranderende leefpatronen op de mobiliteitsgroei sinds de jaren zeventig*. Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-cahier 96).
- Beck, U. (1986). *Risikogesellschaft; auf dem Weg in eine andere Moderne*. Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag.
- BGC (1995). *Taakcombinatie en mobiliteit; eindrapport*. Deventer: Bureau Goudappel Coffeng.
- Blaas, E.W. et al. (1992). *Autobezit, autogebruik en rijgedrag: determinanten van het energiegebruik bij personen-automobiliteit*. Delft: Delftse Universitaire Pers.
- Breedveld, K. en A. van den Broek (2001). *Trends in de tijd; een schets van recente ontwikkelingen in tijdsbesteding en tijdsordering*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-publicatie 2001/5).
- Breedveld, K. en A. van den Broek (2003). *De meerkeuzemaatschappij, facetten van de temporele organisatie van verplichtingen en voorzieningen*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-publicatie 2003/8).
- Broek, A. van den, W. Knulst en K. Breedveld (1999). *Naar andere tijden? Tijdsbesteding en tijdsordering in Nederland, 1975-1995*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Broek, A. van den, en J. de Haan (2003). 'De commerciële emancipatie van de jeugd'. In: J. de Haan et al. (red.). *Tijdverschijnselen; impressies van de vrije tijd* (p. 108-111). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- CBS (1996). *Auto's in Nederland; cijfers over gebruik, kosten en effecten*. Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2000). *Onderzoek verplaatsingsgedrag 2000; documentatie voor tape-gebruikers*. Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- CBS (2002). *StatLine*. Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek (<http://statline.cbs.nl>).
- Claval, P. (1995). 'The impact of tourism on the restructuring of European space'. In: A. Montanari en A.M. Williams (red.). *European tourism: regions, spaces and restructuring* (p. 247-262). Chichester: Wiley.
- Dam, F. van (1995). *Meer voor minder; schaalverandering en bereikbaarheid van voorzieningen in landelijke gebieden in Nederland* (proefschrift). Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.
- Diekstra, R.F.W. en M.C. Kroon (1994). 'Auto en automobiel gedrag; een psychologische analyse van belemmeringen voor duurzame mobiliteit'. In: J.M. Jager (red.). *Colloquium vervoersplanologisch speurwerk 1994; implementatie van beleid, de moeizame weg van voornemen en actie*. Delft: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk (CVS).
- Droogleevers Fortuijn, J. (1996). 'De paradox van de mobiliteit'. In: J. Droogleevers Fortuijn (red.). *Minder auto's, meer mobiliteit* (p. 1-5). Den Haag: Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting.

- Dugteren, F. van (2001). 'Een gracht aan de voordeur, een weiland in de achtertuin; het landstad woonmilieu'. In: SCP. In plaats van kaarsen; nieuwjaarsuitgave 2001 (p. 23-26). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Dijst, M.J. (1995). *Het elliptisch leven; actieruimte als integrale maat voor bereik en mobiliteit. Modelontwikkeling met als voorbeeld tweeverdieners met kinderen in Houten en Utrecht* (proefschrift). Utrecht: Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.
- Ekamper, P. en L. van Wissen (2000). *Regionale arbeidsmarkten, migratie en woon-werkverkeer*. Den Haag: Nederlands Interdisciplinair Demografisch Instituut.
- Ham, M. van (2003). 'Strategische woonlocaties voor tweeverdieners'. In: Rooilijn 3, p. 113-118.
- Harms, L.W.J. (2000). *Verkeer verdeeld; een onderzoek naar de ruimtelijke verdeling van personen- en goederenverkeersstromen*. Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne.
- Harms, L. (2003a). 'Mobiliteit'. In: T. Roes (red.). *De Sociale Staat van Nederland 2003* (p. 173-196). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-publicatie 2003/12).
- Harms, L. (2003b). 'Vrijtijdsverkeer = autoverkeer'. In: *Vrijtijdsstudies* (20) 4, p. 17-26.
- Harms, L. en R. van der Wouden (2002). *Stadsgrenzen in beweging; mobiliteitspatronen en ruimtelijke schaalvergroting in de Randstad (bijdrage aan de PlanDag 2002)*. Dordrecht: Stichting Planologische Discussiedagen.
- Heijnen, W. (2000). 'De auto-industrie'. In: *Industriemonitor CBS* (p. 5-7). Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Hooghiemstra, E. (1997). 'Een- en tweeverdieners'. In: M. Niphuis-Nell (red.). *Sociale atlas van de vrouw; deel 4: veranderingen in de primaire leef sfeer* (p. 53-84). Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-cahier 141).
- Karsten, L. (1995). 'Het kind in de stad'. In: *Geografie* (5).
- Keuzenkamp, S. en K. Oudhof (2000). *Emancipatiemonitor 2000*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-publicatie 2000/5).
- Knol, F. en F. van Dugteren (2001). *Ruime kavel of compacte stad*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Korver, W. (2001). 'De moeilijke weg naar duurzaam toerisme'. In: *Verkeerskunde* 6, p. 14-15.
- Korver, W. en M.J.W.A. Vanderschuren (1995). *Monitoring van de mobiliteit 1986-1993: een analyse van de invloedfactoren achter de recente mobiliteitsontwikkelingen in het personenvervoer*. Delft: TNO Inro.
- Lomasky, L.E. (1995). *Autonomy and automobility*. Bowling Green, Ohio: Bowling Green State University.
- Mackett, R.L. en S.A. Robertson (2000). *Potential for mode transfer of short trips: review of existing data and literature sources*. London: Centre for Transport Studies, University College London.
- Meurs, H. en N. Kalfs (1996). 'Vrijtijdsverkeer groeit minder hard dan woon-werkverkeer'. In: *Verkeerskunde* (4) p. 42-45.
- Metz, T. (2002). *Pret! Leisure en landschap*. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- Mommaas, H. (2000). *De vrijetijdsindustrie in stad en land; een studie naar de markt van belevenissen*. Den Haag: Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid.
- MuConsult (1997a). *Tijdbestedingsonderzoek 1995; ontwikkelingen in tijdsbestedingen en mobiliteit tussen 1975 en 1995; syntheserapport*. Amersfoort: MuConsult.
- MuConsult (1997b). *Probleemveld sociaal-recreatief verkeer; hoofd rapport*. Amersfoort: MuConsult.
- MuConsult (1998). *Sociaal-culturele ontwikkelingen en mobiliteit; eindrapport*. Amersfoort: MuConsult.

- MuConsult (2001). *Mobiliteit en trends van de toekomstige ouderen, eindrapport*. Amersfoort: MuConsult.
- MuConsult (2002). *Mobiliteit door de tijd; onderzoeksrapport TBO 1975-2000*. Amersfoort: MuConsult.
- Mulder, C.H. (2002). *Levenslopen in sociaal-ruimtelijke context (inaugurele rede)*. Amsterdam: Faculteit der Maatschappij en Gedragwetenschappen, Universiteit van Amsterdam.
- NIPO (2003). *De Nederlandse automobilist 2002/2003*. Amsterdam: NIPO.
- Peeters, K. (2000). *Het vooruitperspectief; wegen van het impliciete autodenken*. Leuven/Apeldoorn: Garant Uitgevers.
- Peters, P. (1998). 'De smalle marges van de politiek'. In: H. Achterhuis en B. Elzen (red.). *Cultuur en mobiliteit* (p. 39-64). Den Haag: Sdu.
- Ploeger, J. en J. van der Waard (1997). 'Waar komt de groei vandaan?' In: *Infrastructurele ontwikkelingen 1997* (p. 9-28). Rotterdam: Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Portegijs, W., A. Boelens en S. Keuzenkamp (2002). *Emancipatiemonitor 2002*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau/Centraal Bureau voor de Statistiek (SCP-publicatie 2002/13).
- Schafer, A. en D. Victor (1997). 'The past and future of global mobility'. In: *Scientific American October*, p. 36-39.
- Scheele, R.J. (1994). *Navigare necesse est; de toekomst van vervoerssystemen en hun mogelijke ruimtelijke weerslag vanuit een historisch perspectief bezien*. Utrecht: Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen, Universiteit Utrecht.
- Schendelen, M.C. van (1992). *Op weg naar een emancipatoir mobiliteitsbeleid; een verkennende studie naar de invloed van emancipatie op de mobiliteit*. Den Haag: Emancipatieraad.
- Schnabel, P. (2000). 'Een sociale en culturele verkenning voor de langere termijn'. In: F.J.H. Don en P. Schnabel (red.). *Trends, dilemma's en beleid; essays over ontwikkelingen op langere termijn*. Den Haag: Centraal Planbureau/Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (1996). *Documentatie Tijdbestedingsonderzoek 1975-1990*. Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (1998). *Sociaal en Cultureel Rapport 1998; 25 jaar sociale verandering*. Rijswijk: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- SCP (2000). *Sociaal en Cultureel Rapport 2000; Nederland in Europa*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Steg, E.M. (1996). *Gedragsverandering ter vermindering van het autogebruik; theoretische analyse en empirische studie over probleembesef, verminderingsbereidheid en beoordeling van beleidsmaatregelen* (proefschrift). Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.
- Steg, L. en N. Kalfs (2000). *Altijd weer die auto! Sociaal- en gedragswetenschappelijk onderzoek en het verkeers- en vervoerbeleid*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-onderzoeksrapport 2000/2).
- Tieleman, H. (1998). 'Modern mobiel'. In: H. Achterhuis en B. Elzen (red.). *Cultuur en mobiliteit* (p. 85-104). Den Haag: Sdu.
- Timmer, J. (1998). 'Chroom en charisma; een sociologisch essay over de auto'. In: *Mens en Maatschappij* (73) 2, p. 157-175.
- v&w (1995). *Allemaal tegelijk onderweg of spreiding van verkeer in de tijd? Flexibilisering, een uitdaging*. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- v&w (2001). *Koersen op de tijdgeest; trends en trendbreuken rond Verkeer en Waterstaat*. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- v&w (2002). *Perspectief op mobiliteit; sneller, goedkoper en verder*. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.

- Wee, B. van, P. Rietveld en H. Meurs (2002). *A constant travel time budget? In search for explanations for an increase in average travel*. Amsterdam: Vrije Universiteit (Research Memorandum 2002-31).
- Wickham, J. (1999). *Contextualising car dependency* (paper prepared for the OECD workshop on managing car use for sustainable urban travel). Dublin: OECD.
- Wouden, R. van der, en E. de Bruijne (2001). *De stad in de omtrek; problemen en perspectieven van de vier grootstedelijke gebieden in de Randstad*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP-publicatie 2001/13).

Publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau

Werkprogramma

Het Sociaal en Cultureel Planbureau stelt elke twee jaar zijn Werkprogramma vast. De tekst van het lopende programma (2002-2003) is te vinden op de website van het SCP: www.scp.nl. Het Werkprogramma is rechtstreeks te bestellen bij het Sociaal en Cultureel Planbureau. ISBN 90-377-0097-7 (EUR 10)

SCP-publicaties

Onderstaande lijst bevat een selectie van publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau. Deze publicaties zijn verkrijgbaar bij de boekhandel (prijswijzigingen voorbehouden). Een complete lijst is te vinden op de website van het scp: www.scp.nl.

Sociale en Culturele Rapporten

Sociaal en Cultureel Rapport 1998. ISBN 90-5749-114-1 (EUR 41)

Sociaal en Cultureel Rapport 2000. ISBN 90-377-0015-2 (EUR 34)

Sociaal en Cultureel Rapport 2002. De kwaliteit van de quartaire sector.

ISBN 90-377-0106-x (EUR 49,50)

The Netherlands in a European Perspective. Social & Cultural Report 2000. ISBN 90-377-0062 4 (English edition 2001) (\$ 99,50)

Nederlandse populaire versie van het SCR 1998

Een kwart eeuw sociale verandering in Nederland; de kerngegevens uit het Sociaal en Cultureel Rapport. Carlo van Praag en Wilfried Uitterhoeve. ISBN 90-6168-662-8 (EUR 11)

Engelse populaire versie van het SCR 1998

25 Years of Social Change in the Netherlands; Key Data from the Social and Cultural Report. Carlo van Praag and Wilfried Uitterhoeve. ISBN 90-6168-580-x (EUR 11)

Nederlandse populaire versie van het SCR 2000

Nederland en de anderen; Europese vergelijkingen uit het Sociaal en Cultureel Rapport 2000. Wilfried Uitterhoeve. ISBN 90-5875-141-4 (EUR 13,40)

SCP-publicaties 2002

2002/2 Van huis uit digitaal. Verwerving van digitale vaardigheden tussen thuismilieu en school (2002). ISBN 90-377-0089-6 (EUR 19)

2002/3 Voortgezet onderwijs in de jaren negentig (2002). ISBN 90-377-0072-1 (EUR 29,90)

2002/4 Boek en markt. Effectiviteit en efficiëntie van de vaste boekenprijs (2002).

ISBN 90-377-0095-0 (EUR 24,50)

2002/5 Zekere banden. Sociale cohesie, leefbaarheid en veiligheid (2002).

ISBN 90-377-0076-4 (EUR 34,50)

2002/6 Niet-stemmers. Een onderzoek naar achtergronden en motieven in enquêtes, interviews en focusgroepen (2002). ISBN 90-377-0098-5 (EUR 19,90)

2002/7 Zelvpeaalde zekerheden. Individuele keuzevrijheid in de sociale verzekeringen: draagvlak, benutting en determinanten (2002). ISBN 90-377-0088-8 (EUR 12,50)

2002/8 E-cultuur. Een empirische verkenning (2002). ISBN 90-377-0092-6 (EUR 17,50)

2002/9 Taal lokaal. Gemeentelijk beleid onderwijs in allochtone levende talen (OALT) (2002). ISBN 90-377-0090-x (EUR 22,50)

- 2002/10 Rapportage gehandicapten 2002. Maatschappelijke positie van mensen met lichamelijke beperkingen of verstandelijke handicaps (2002). ISBN 90-377-0104-3 (EUR 29,50)
- 2002/13 Emancipatiemonitor 2002. ISBN 90-377-0110-8 (EUR 24,50)
- 2002/14 Ouders bij de les. Betrokkenheid van ouders bij de school van hun kind (2002). ISBN 90-377-0091-8 (EUR 19,90)
- 2002/16 Rapportage Jeugd 2002 (2003). ISBN 90-377-0111-6 (EUR 17,90)

SCP-publicaties 2003

- 2003/1 Mantelzorg. Over de hulp van en aan mantelzorgers (2003). ISBN 90-377-0112-4 (EUR 17,50)
- 2003/4 Rapportage Sport 2003 (2003). ISBN 90-377-0109-4 (EUR 17,90)
- 2003/5 Trouwen over de grens. Achtergronden van partnerkeuze van Turken en Marokkanen (2003). ISBN 90-377-0087-x (EUR 24)
- 2003/8 De meerkeuzemaatschappij. Facetten van de temporale organisatie van verplichtingen en voorzieningen (2003). ISBN 90-377-0113-2 (EUR 14,90)
- 2003/11 De uitkering van de baan. Reïntegratie van uitkeringsontvangers: ontwikkelingen in de periode 1992-2002 (2003). ISBN 90-377-0094-2 (EUR 18,50)
- 2003/12 De sociale staat van Nederland 2003 (2003). ISBN 90-377-0138-8 (EUR 27,50)
- 2003/13 Rapportage minderheden 2003. Onderwijs, arbeid en sociaal-culturele integratie (2003). ISBN 90-377-0139-6 (EUR 32,50)

Onderzoeksrapporten 2002

- 2002/1 Onbetaalde arbeid op het spoor. ISBN 90-377-0073-x (EUR 12)
- 2002/12 De werkelijkheid van de Welzijnswet (2002). ISBN 90-377-0116-7 (EUR 15,90)
- 2002/15 De vierde sector. Achtergrondstudie quartaire sector (2002). ISBN 90-377-0093-4 (EUR 34,50)

Onderzoeksrapporten 2003

- 2003/2 Beter voor de dag. Evaluatie van de stimuleringsmaatregel Dagindeling. ISBN 90-377-0124-8 (EUR 17,50)
- 2003/3 Inkomen verdeeld (2003). ISBN 90-377-0074-8 (EUR 32,50)
- 2003/6 Vragen om hulp. Vraagmodel verpleging en verzorging (2003). ISBN 90-377-0114-0 (EUR 24,50)
- 2003/7 Vragen om hulp. Vraagmodel verpleging en verzorging. Samenvatting van het onderzoeksrapport (2003). ISBN 90-377-0133-7 (EUR 10)
- 2003/9 Maten voor gemeenten 2003 (2003). ISBN 90-377-0134-5 (EUR 10,90)
- 2003/10 Het gemeentelijk onderwijsachterstandenbeleid halverwege de eerste planperiode (1998-2002) (2003). ISBN 90-377-0054-3 (EUR 14,90)
- 2003/14 Mobiel in de tijd. Op weg naar een auto-afhankelijke maatschappij, 1975-2000 (2003). ISBN 90-377-0125-6 (EUR 16,50)

Werkdocumenten (rechtstreeks te verkrijgen bij het SCP)

- 67 De vraag naar kinderopvang (2001). (EUR 6,80)
- 68 Trends en determinanten in de sport (2000). (EUR 6,80)
- 69 De toekomst van de AWBZ (2001). (EUR 6,80)
- 70 The Non-profit Sector in the Netherlands (2001). (EUR 6,80)
- 71 Oudkomers in beeld (2001). (EUR 6,80)
- 72 Het nieuwe consumeren (2001). (EUR 6,80)
- 73 Voorstudie onderzoek 0-12-jarigen (2001). (EUR 6,80)
- 74 Maten voor gemeenten (2001). (EUR 6,80)
- 75 Ontwikkelingen in reïntegratie van uitkeringsontvangers (2001). (EUR 13,60)

- 76 Tussenrapport Onderwijs in Allochtone Leven Talen (2001). (EUR 6,80)
- 77 Ruime kavel of compacte stad? (2001). (EUR 6,80)
- 78 Verslaglegging van de modellering van de ouderenzorg ten behoeve van het ramingsmodel zorg (2001). (EUR 6,80)
- 79 Sociale cohesie en sociale infrastructuur (2002). (EUR 6,80)
- 80 Gemeentelijk ramingsmodel kinderopvang (2002). ISBN 90-377-0108-6 (EUR 6,80)
- 81 Modellering van de gehandicaptenzorg (2001). (EUR 6,80)
- 82 Verslaglegging van de modellering van de geestelijke gezondheidszorg (2002).
ISBN 90-377-0099-3 (EUR 6,80)
- 83 Verslaglegging van de modellering van de gehandicaptenzorg (2002).
ISBN 90-377-0100-0 (EUR 6,80)
- 84 Cultuur op het web. Het informatieaanbod op websites van musea en theaters (2002).
ISBN 90-377-0101-9 (EUR 6,80)
- 85 Intramuraal AWBZ-voorzieningen. Achtergronden bij gebruik en eigen bijdragen (2002).
ISBN 90-377-0102-7 (EUR 6,80)
- 86 Memorandum quartaire sector 2002-2006 (2002). ISBN 90-377-0103-5 (EUR 10)
- 87 Naar een agenda voor de jeugd. Voorstellen voor een positief lokaal jeugdbeleid (2002).
ISBN 90-377-0105-1 (EUR 6,80)
- 88 Kenniscentra in Nederland. Een inventariserend onderzoek naar kenmerken en groei van het aantal kenniscentra (2002). ISBN 90-377-0122-1 (EUR 11)
- 89 Modellering van de care-sectoren in het Ramingsmodel Zorg (2003).
ISBN 90-377-0123-X (EUR 17,50)
- 90 Sociale activering. Een brug tussen uitkering en betaald werk (2003).
ISBN 90-377-0127-2 (EUR 10)
- 91 Het sociale draagvlak voor de quartaire sector, 1970-2000 (2003).
ISBN 90-377-0131-0 (EUR 15)
- 92 De vaststelling van de kerkelijke gezindte in enquêtes (2003).
ISBN 90-377-0136-1 (EUR 8,50)
- 93 Midden in de media (2003). ISBN 90-377-0130-2 (EUR 9,90)
- 94 Ontwikkeling in het lokaal vrijwilligersbeleid (2003). ISBN 90-377-0137-X (EUR 8,50)

Overige publicaties

Particulier initiatief en publiek belang (2002). ISBN 90-377-0086-1 (EUR 19,90)

Uitgewerkt! (2002). ISBN 90-377-0085-3 (EUR 7)

De oplossing van de civil society (2002). ISBN 90-377-0107-8 (EUR 4,50)

Leeft Europa wel? Een verkenning van de Europese Unie in de publieke opinie en het onderwijs (2002).
ISBN 90-377-0117-5 (EUR 6,80)

De veeleisende samenleving. Psychische vermoeidheid in een veranderde sociaal-culturele context (2002).
ISBN 90-377-0119-1 (EUR 6,80)

Armoedebericht 2002 (2002). ISBN 90-377-0121-3 (EUR 9,90)

Kijken naar gevaren. Over maatschappelijke percepties van externe veiligheid (2002).
ISBN 90-377-0120-5 (EUR 7,50)

Tijdverschijnselen. Impressies van de vrije tijd (2003). ISBN 90-377-0135-3 (EUR 13,90)

