Sociaal en Cultureel Planbureau

Gezinnen onderweg

Dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin

Gezinnen onderweg

Gezinnen onderweg

Dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin

Marjolijn van der Klis (red.)

Sociaal en Cultureel Planbureau
Den Haag, januari 2013

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 SCP verricht deze taken in het bijzonder bij problemen 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 SCP te voeren beleid. Over de hoofdzaken hiervan heeft hij/zij overleg met de minister van Algemene Zaken; van Veiligheid en Justitie; van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties; van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap; van Financiën; van Infrastructuur en Milieu; van Economische Zaken; en van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

© Sociaal en Cultureel Planbureau, Den Haag 2013
SCP-publicatie 2013-3
Zet- en binnenwerk: Textcetera, Den Haag
Figuren: Mantext, Moerkapelle
Omslagontwerp: bureau Stijlzorg, Utrecht

ISBN 978 90 377 0568 3
NUR 740

Voor zover het maken van reprografische verveelvoudigingen uit deze uitgave is toegestaan op grond van artikel 16h Auteurswet 1912 dient men de daarvoor wettelijk verschuldigde vergoedingen te voldoen aan de Stichting Reprorecht (Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.repro-recht.nl). Voor het overnemen van (een) gedeelte(n) uit deze uitgave in bloemlezingen, readers en andere compilatiewerken (art. 16 Auteurswet 1912) kan men zich wenden tot de Stichting PRO (Stichting Publicatie- en Reproductierechten Organisatie, Postbus 3060, 2130 KB Hoofddorp, www.cedar.nl/pro).

Sociaal en Cultureel Planbureau
Parnassusplein 5
2511 VX Den Haag
Telefoon (070) 340 70 00
Fax (070) 340 70 44
Website: www.scp.nl
E-mail: info@scp.nl

De auteurs van SCP-publicaties zijn per e-mail te benaderen via de website. Daar kunt u zich ook kosteloos abonneren op elektronische attendering bij het verschijnen van nieuwe uitgaven.

Inhoud

Voorwoord 7

1 Mobiliteit in de context van tijd en ruimte 9
Marjolijn van der Klis (SCP)
1.1 Aanleiding en beleidsrelevantie van het onderzoek 9
1.2 Verplaatsen tussen school, kinderopvang, werk en huis 9
1.3 Ruimtelijke ontwikkelingen en dagelijkse mobiliteit 10
1.4 Tijd-ruimtelijke beperkingen en de taakverdeling tussen ouders 11
1.5 Doelstelling en probleemstelling 13
1.6 Data en methoden 13
1.7 Aspecten van mobiliteit van gezinnen 14

2 Kenmerken van Nederlandse gezinnen onderweg 16
Peter Jorritsma (KiM)
2.1 Inleiding 16
2.2 Algemene mobiliteitskenmerken 16
2.3 Woon-werkmobiliteit 19
2.4 Mobiliteit voor het brengen en halen van de kinderen 21
2.5 Slot 26
Noten 26

3 De organisatie van dagelijkse mobiliteit 27
Marjolijn van der Klis (SCP)
3.1 Gezinsleden stemmen hun mobiliteit onderling af 27
3.2 Onderzoekscasus in Leidsche Rijn bij Utrecht 27
3.2.1 Samenhang tussen de mate van stedelijkheid en de dagelijkse mobiliteit 27
3.2.2 Leidsche Rijn 29
3.2.3 Mobiliteitskenmerken van gezinnen in Leidsche Rijn 30
3.3 Kwalitatieve data voor verdiepende studie 33
3.3.1 Selectie van gezinnen in Leidsche Rijn 33
3.3.2 Mobiliteitsgegevens en diepte-interviews 35
3.4 Beperkingen en mogelijkheden in de woonomgeving van Leidsche Rijn 35
3.5 Mobiliteit voor het werk 39
3.6 Basisschool en kinderopvang 44
3.7 Variatie in de dagpaden van ouders per dag van de week 53
3.8 Slot 55
Noten 57

4 Dagpaden van Nederlandse gezinnen 58
Peter Jorritsma (KiM), Nina Schaap (KiM)
4.1 Inleiding 58
4.2 Analyse van dagpaden met het Mobiliteitsonderzoek Nederland 59
4.3 Combinatiedagpad voor zorg en werk 62
4.3.1 Achtergrondkenmerken 64
4.3.2 Mobiliteitsgedrag 65
4.4 Specialisatiedagpad voor zorg 69
4.4.1 Achtergrondkenmerken 72
4.4.2 Mobiliteitsgedrag 73
4.5 Specialisatiedagpad voor werk 76
4.5.1 Achtergrondkenmerken 77
4.5.2 Mobiliteitsgedrag 78
4.6 Slot 79

5 Slotbeschouwing 81
Marjolijn van der Klis (SCP)

Literatuur 85

Publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau 88

Voorwoord

Inzicht in de leefsituatie en het keuzegedrag van groepen burgers is van cruciaal belang voor het ontwikkelen van effectief mobiliteitsbeleid. Het Sociaal en Cultureel Planbureau (SCP) heeft in de afgelopen jaren diverse aspecten van mobiliteitsgedrag van (groepen) Nederlanders onderzocht.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft het SCP gevraagd onderzoek te doen naar de dagelijkse mobiliteit van gezinnen met jonge kinderen. Daartoe heeft het SCP onder meer een groot aantal gezinsleden geïnterviewd en is aanvullend getracht met kwantitatieve gegevens zicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag en de achterliggende beweegredenen van jonge gezinnen met kinderen. Dat zijn vaak gezinnen waarin beide partners werken en waar de combinatie van werken en zorg voor de kinderen niet altijd gemakkelijk te regelen is.
Dit rapport is onder verantwoordelijkheid van het SCP tot stand gekomen; het KiM heeft twee hoofdstukken geschreven.
Onze dank gaat uit naar Stella Blom en Justin de Kleuver van DSP Groep voor de goede samenwerking bij het verzamelen van de kwalitatieve data in Leidsche Rijn.

Prof. dr. Paul Schnabel
Directeur van het Sociaal en Cultureel Planbureau

1 Mobiliteit in de context van tijd en ruimte

Marjolijn van der Klis (SCP)

1.1 Aanleiding en beleidsrelevantie van het onderzoek

In het dagelijks leven van Nederlanders is de noodzaak om mobiel te zijn steeds groter geworden. Wonen en werk zijn van elkaar gescheiden. De afstanden zijn soms groot en de reistijden lang. In de meeste gezinnen werken beide ouders. Dat brengt afstemmingsproblemen in werktijden, reistijden en schooltijden met zich mee. Vanuit mobiliteitsperspectief is naar werkende ouders en hun kinderen in de afgelopen jaren in Nederland weinig onderzoek gedaan (enkele uitzonderingen zijn Karsten 2003; Schwanen 2007; De Meester 2010; Jeekel 2011). Die onderzoeken laten zien dat gezinshuishoudens juist interessant zijn vanwege de veelzijdigheid aan bestemmingen die de verschillende leden (vrijwel) dagelijks aandoen. Het leven van jonge kinderen speelt zich dicht bij huis af, in de eigen wijk of stad (Karsten 2005). Het werk van veel ouders bevindt zich juist buiten de directe woonomgeving: ergens anders in de stad, regio, of nog verder weg (KiM 2010a; Van der Klis et al. 2011). In gezinnen moet het reizen naar de verschillende bestemmingen van kinderen en ouders op elkaar worden afgestemd. Dit onderzoek stelt zich ten doel om meer inzicht te krijgen in de dagelijkse mobiliteit van Nederlandse gezinnen met jonge kinderen waarin werk en zorgtaken gecombineerd worden.
Sinds de publicatie van de *Nota Mobiliteit* (V&W 2004) is in het nationale mobiliteitsbeleid het accent meer op de reis van deur tot deur komen te liggen. De mobiliteit van de individuele reiziger is centraler komen te staan (V&W 2008; IenM 2011a). Reizigers hebben onderweg regelmatig te maken met vertragingen als gevolg van congestie op de wegen (files) en in het openbaar vervoer in en rond de steden. Een deel van de oorzaken is in het individuele mobiliteitsgedrag te vinden. Voor het aanpakken van het congestieprobleem is begrip van en kennis over het individuele mobiliteitsgedrag een stap naar meer inzicht in de problematiek en naar mogelijke oplossingen. Dit onderzoek levert daar een bijdrage aan. De focus ligt daarbij op de dagelijkse mobiliteit van de specifieke groep van tweeoudergezinnen met kinderen tot 12 jaar. Dit is de leeftijdsfase waarin kinderen voor hun mobiliteit buitenshuis geheel of grotendeels afhankelijk zijn van de begeleiding door volwassenen; meestal hun ouders (Van Beuningen en Bouhuijs 2011). In dit rapport zullen we op basis van kwalitatief en kwantitatief onderzoek ingaan op de manier waarop vaders en moeders het brengen en halen van kinderen onderling verdelen. Daarbij nemen we de verdeling tussen ouders per dag van de week en de onderlinge verdeling over de week als geheel in acht.

1.2 Verplaatsen tussen school, kinderopvang, werk en huis

In dit onderzoek staan het brengen en halen van kinderen naar school en kinderopvang en het reizen van de beide ouders naar het werk centraal. Gezinnen hebben daarbij te maken met vaste schooltijden die de doordeweekse dagen in belangrijke mate bepalen

en met werktijden die vaak ook aan vaste afspraken gebonden zijn. Deze tijden zijn niet altijd goed met elkaar te combineren (Cloïn et al. 2010). Scholen en kinderopvang zijn voor het overgrote deel geopend op traditionele tijden en hebben geen flexibiliteit in openingstijden. Ouders geven desgevraagd overigens wel aan tevreden te zijn met de schooltijden van hun kinderen (Cloïn et al. 2010).
Sinds enige tijd is er in het beleid meer aandacht voor het flexibeler maken van de 'tijden' in de samenleving. Dat heeft geleid tot het verruimen van de winkelopeningstijden en het stimuleren van flexibiliteit in werktijden en werkplekken. Doordat een deel van de werknemers dan buiten de spits kan reizen, kan de filedruk verminderd worden (IenM 2011a). Het beleid voor de bevordering van meer plaats- en tijdonafhankelijk werken staat bekend als Het Nieuwe Werken (HNW) (TFMM 2008; SER 2011). HNW omvat een veelvoud aan maatregelen die erop gericht zijn dat werknemers meer keuzevrijheid hebben om zelf hun werktijden en werkplek te kiezen. Het *plaats*onafhankelijke werken, uitgedrukt in het aandeel werknemers dat minimaal een of twee dagen per week ergens anders werkt dan op het adres van de werkgever, lag in 2009 op 8% procent (Hoff et al. 2011).
In 2009 zei 35% van de werkgevers dat er ook al veel gebruikgemaakt wordt van flexibele werktijden (*tijd*onafhankelijk werken) (TNO 2011). Het kabinet Rutte I wilde dat meer werknemers hiervan gebruik kunnen maken en stelde daartoe in 2012 aan werkgevers onder meer een investeringsbudget beschikbaar om thuiswerken mogelijk te maken voor hun werknemers. Voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu is HNW een van de manieren om de bestaande infrastructuur beter te benutten. Het programma Beter Benutten heeft met een veelvoud aan maatregelen het doel de capaciteitsproblemen op de Nederlandse wegen en sporen te verminderen. Voorbeelden daarvan zijn het geven van actuele reisinformatie zodat reizigers hun route kunnen aanpassen, inzet op flexibele werktijden en werkplekken om het woon-werkverkeer te verlichten en over meer uren te spreiden, en het vergemakkelijken van overstappen tussen fiets, auto en openbaar vervoer (IenM 2011b). Voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn gezinnen met jonge kinderen interessant vanuit deze genoemde beleidsprogramma's.
Over de rol van thuiswerken, de mogelijkheid van flexibele werktijden en de betekenis van een sociaal netwerk in het voorkomen en oplossen van knelpunten in de dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen werd eerder gerapporteerd in een studie van het Sociaal en Cultureel Planbureau over het gezinsleven in Nederland (Van der Klis 2011).

1.3 Ruimtelijke ontwikkelingen en dagelijkse mobiliteit

In Nederland zijn de reisafstanden, de reistijden en het aantal ritten per persoon per dag in de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen. De laatste tien jaar is er sprake van stabilisatie van de gemiddelde mobiliteit per persoon (KiM 2011; Van der Klis et al. 2011), maar op het niveau van het huishouden zijn de dagelijkse woon-werkreistijden wél toegenomen. Dat is het gevolg van de ruimtelijke *mismatch* tussen arbeidsmarkt en woningmarkt in Nederland. Woon- en werklocaties liggen vaak gescheiden van elkaar. Bovendien zijn er belangrijke maatschappelijke processen die bijdragen aan grotere woon-werkafstanden. Eén daarvan is de aanzienlijke toename van het eigenwoningbezit in Nederland, waardoor Nederlanders minder snel willen en nu ook kunnen verhuizen

voor een baan (Clark en Dieleman 1996; Helderman et al. 2004). Een andere ontwikkeling is de flexibilisering van de arbeidsmarkt. De toename van tijdelijk werk brengt met zich mee dat werknemers vaker van baan veranderen (SCP 1998). Verhuizen voor een tijdelijke baan is echter niet aantrekkelijk vanwege de hoge financiële en emotionele kosten die daarmee gemoeid zijn (Van Ham 2002). Nog een ontwikkeling die bijdraagt aan langere woon-werkreistijden is de toename van vrouwen die betaald werk verrichten en daarmee de groei van het aantal tweeverdienershuishoudens. In tweeverdienershuishoudens kan een verhuizing voor het werk van één partner negatieve consequenties hebben voor het werk van de andere partner (Van Ham 2002; Smits et al. 2004; Van der Klis 2009; De Meester 2010). Tweeverdieners kiezen daarom voor strategische woonlocaties, die tussen verschillende arbeidsplekken in liggen en die goede (snel)wegverbindingen en toegang tot het openbaar vervoer hebben (Van Ham 2002; De Meester 2010).
In gezinnen met kinderen is naast het woon-werkverkeer het brengen en halen van kinderen een belangrijke taak. Vooral jonge kinderen worden bijna standaard door een van de ouders naar school gebracht en van school gehaald. Veiligheid, ook in sociaal opzicht, is hiervoor de belangrijkste reden. Door de afname van het aantal schoollocaties ligt de dichtstbijzijnde school bovendien soms zo ver weg dat begeleiding door de ouders nodig is. De reisafstand tot de basisscholen is gemiddeld langer dan in het verleden. Anderzijds kiezen ouders vaker bewust voor scholen verder van huis als zij de voorkeur geven aan specifieke onderwijsvormen (Jeekel 2011). Het toegenomen gebruik van kinder- en naschoolse opvang heeft ook invloed op de mobiliteit van de gezinsleden. Kinderopvang ligt vaak op een andere locatie – en gemiddeld verder van huis – dan de basisschool (Van der Klis et al. 2011). Door de sterke toename in het aanbod neemt de gemiddelde afstand tot deze voorzieningen de laatste jaren wel flink af, ook in de landelijke gebieden (Baydar en Melser 2011). Ouders hebben 's morgens en 's middags beperkt de tijd om te reizen tussen de verschillende plekken van het werk en de kinderen. Dat kan tot stress leiden en tot extra drukte op de wegen en straten op een moment dat er toch al veel verkeer is (Cloïn et al. 2010).

1.4 Tijd-ruimtelijke beperkingen en de taakverdeling tussen ouders

De *ruimtelijke omgeving* waarin het dagelijkse leven zich afspeelt, is van groot belang voor de manier waarop mensen hun activiteiten organiseren. Dat brengt specifieke behoeften, mogelijkheden en beperkingen voor mobiliteit met zich mee. In de loop van de dag ontstaat zo een aaneenschakeling van verplaatsingen die uniek zijn voor elke persoon. Hägerstrand (1970) spreekt van een *dagpad*. Een dagpad begint op het huisadres, leidt daarvandaan naar een of meerdere activiteitenlocaties en eindigt in de loop van de dag weer op het huisadres. Met de woning als startpunt en eindpunt kan iemand, afhankelijk van de snelheid waarmee men reist, per dag een maximumafstand afleggen. Daarbij zijn er grenzen aan hoe ver iemand kan reizen en nog dezelfde dag kan terugkeren. Dit noemt Hägerstrand het *dagelijks prisma* van een persoon. In het dagelijks prisma bepalen het aanbod en de verspreiding van allerlei diensten en voorzieningen welke mogelijke activiteiten een persoon kan combineren op één dag. Hierbij zijn bijvoorbeeld de nabijheid en verspreiding van winkels en scholen, de toegang tot openbaar vervoer

en de drukte op het wegennet heel belangrijk. Lokaal kunnen hierin grote verschillen bestaan.
Hägerstrand onderscheidt drie typen van *tijd-ruimtelijke beperkingen* die de dagpaden van mensen beïnvloeden. *Fysieke beperkingen* zorgen ervoor dat een mens niet op twee plaatsen tegelijk kan zijn. Mensen hebben bovendien behoefte aan eten, drinken, rust en slaap, en dat beperkt de reismogelijkheden. *Koppelbeperkingen* verwijzen naar ontmoetingen tussen mensen die hen dwingen gedurende een bepaalde tijd op een specifieke plaats te zijn, bijvoorbeeld voor afspraken op het werk of om kinderen op te halen. Deze koppelbeperkingen beïnvloeden ook de mogelijkheden om op dezelfde dag andere activiteiten te kunnen ondernemen. *Zeggenschapsbeperkingen* refereren aan het gegeven dat sommige plaatsen en activiteiten slechts een beperkt deel van de dag toegankelijk zijn. Zo zijn scholen en winkels alleen op bepaalde tijden geopend. De gebruiker moet zijn reisplanning aan de openingstijden aanpassen en dat beperkt zijn vrijheid. Deze tijd-ruimtelijke beperkingen vereisen van ouders dat zij de individuele dagpaden binnen het gezin zorgvuldig op elkaar afstemmen. De verdeling van betaald werk en de zorg voor de kinderen is in onze samenleving tussen vaders en moeders ongelijk. Vaders werken gemiddeld meer uren en dagen in de week, moeders besteden meer tijd aan de zorg voor de kinderen en brengen en halen hen vaker (Cloïn et al. 2010; Cloïn en Souren 2011; Molnàr 2005). In de afgelopen jaren is de arbeidsparticipatie van moeders toegenomen en die van vaders vrijwel onverminderd hoog gebleven. In steeds meer gezinnen werken daardoor op meer dagen van de week beide ouders (Cloïn en Souren 2011). Vrouwen voelen zich nog altijd het meest betrokken bij de zorg voor de kinderen, mannen voelen zich traditioneel meer verantwoordelijk voor het voorzien in een gezinsinkomen (Van Wel en Knijn 2006; Portegijs en Keuzenkamp 2008; De Meester 2010; Cloïn en Souren 2011). Daarom ligt het voor de hand te veronderstellen dat moeders, ook als zij werken, een grotere verantwoordelijkheid hebben dan vaders in het brengen en halen van de kinderen. Dat is ook feitelijk zo. Op de dagen dat ouders beiden naar het werk gaan, verdelen ze de zorgtaken vaker gelijk (Ettema en Van der Lippe 2009). Als ze beiden werken, verdelen ze ook het brengen en halen van de kinderen vaker onderling. Zaken als de mate van flexibiliteit van werkuren en de woon-werkafstand spelen daarbij ook mee (Schwanen 2007). Behalve de arbeidstijd is ook de reistijd naar en van het werk belangrijk bij de verdeling van de taken. Vrouwen werken gemiddeld dichter bij huis dan mannen (Van der Klis et al. 2011). De auto is voor zowel lange als korte afstanden het favoriete vervoermiddel in Nederland, maar voor korte afstanden (tot 7,5 kilometer) wordt even vaak voor de fiets gekozen. Vooral voor woon-werkverkeer over korte afstanden kiest een aanzienlijk deel van de Nederlanders (48%) voor de fiets. Met hun gemiddeld kortere woon-werkafstanden maken vrouwen dan ook meer gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer (Savelberg et al. 2011). Daardoor zijn de verschillen in reistijd voor woon-werkverkeer tussen mannen en vrouwen gemiddeld kleiner dan op basis van de afstand alleen verwacht zou worden.

1.5 Doelstelling en probleemstelling

In het licht van de hiervoor beschreven tijd-ruimtelijke beperkingen waarmee ouders in het dagelijks leven te maken hebben, en de rolverdeling die zij als vaders en moeders hebben of nastreven in het huishouden, is het doel van dit onderzoek om de organisatie van de dagelijkse mobiliteit van ouders met kinderen tot 12 jaar en de knelpunten die zich daarbij voordoen beter te begrijpen.
De probleemstelling van het onderzoek luidt: hoe organiseren ouders van kinderen tot 12 jaar de doordeweekse mobiliteit voor het woon-werkverkeer en voor het brengen en halen van de kinderen naar kinderopvang en basisschool? Met welke problemen en beperkingen hebben ouders hierbij te maken en voor welke oplossingen kiezen zij? En wat is het belang van persoonlijke voorkeuren van ouders in de organisatie van de dagelijkse mobiliteit?
Hoofdstuk 2 schetst het algemene mobiliteitsgedrag in Nederland van ouders van kinderen jonger dan 12 jaar. Hierbij komen aspecten aan de orde zoals reisafstand, reistijd, vervoermiddelgebruik, woon-werkmobiliteit en breng- en haalverplaatsingen.
In hoofdstuk 3 komt de centrale onderzoeksvraag aan bod: hoe organiseren ouders van kinderen tot 12 jaar de doordeweekse mobiliteit voor het woon-werkverkeer en voor het brengen en halen van de kinderen naar kinderopvang en basisschool? Welke problemen en beperkingen komen ze hierbij tegen en voor welke oplossingen kiezen ze? Wat is het belang van persoonlijke voorkeuren van ouders in de organisatie van de dagelijkse mobiliteit? Daarbij kijken we *binnen* een gezin naar de variatie in de organisatie van de dagelijkse mobiliteit over de verschillende dagen van de week, de aard en de organisatie van het betaalde werk van beide ouders, en bezien we de verschillen *tussen* gezinnen met kinderen die nog niet naar de basisschool gaan en gezinnen met kinderen in de schoolgaande leeftijd.
In hoofdstuk 4 schetsen we welke verschillende categorieën van dagpaden voor het werk en het brengen en halen van kinderen voorkomen en in welke mate. Ouders combineren bijvoorbeeld verplaatsingen voor het werk met het brengen en halen van hun kinderen, hebben alleen te maken met werkmobiliteit of juist alleen met breng- en haalverplaatsingen. Zijn er per weekdag verschillen te zien in soorten dagpaden? Welke vervoermiddelen zijn bij verschillende categorieën dagpaden populair bij ouders?

1.6 Data en methoden

Om de motieven en achterliggende verklaringen van het mobiliteitsgedrag in gezinnen beter te begrijpen, is gekozen voor een verkennende casestudy, die ontwikkeld is door het SCP. De data bestaan uit diepte-interviews en mobiliteitsgegevens van 33 tweeoudergezinnen met kinderen tot 12 jaar. Deze gezinnen wonen allemaal in de nieuwbouwlocatie Leidsche Rijn bij Utrecht. De afbakening van de casestudy en de kenmerken van de deelnemers worden in hoofdstuk 3 verder toegelicht. De data zijn verzameld door het onderzoeksbureau DSP-groep (Blom en De Kleuver 2010), de analyse van het materiaal is door het SCP verricht. Dat heeft geleid tot de onderscheiding van verschillende typen dagpaden. Deze vormen het uitgangspunt voor de vervolganalyses

in hoofdstuk 4, waarbij bovendien gebruik is gemaakt van mobiliteitsdagboeken die zijn verzameld voor het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Voor het MON is per deelnemend huishouden door elk van de gezinsleden gedurende een etmaal een mobiliteitsdagboek bijgehouden. Met de MON-data kunnen we uitspraken doen die representatief zijn voor alle Nederlandse gezinnen. Op basis van de typologie die uit de kwalitatieve casestudy is afgeleid, hebben we in het MON dagpaden geïdentificeerd en hebben we bekeken hoe vaak de verschillende typen dagpaden voorkomen op verschillende dagen van de week en wat de kenmerken zijn van de gezinnen waarvoor deze dagpaden gelden.
Een sterk punt van de casestudy is dat er per huishouden mobiliteitsgegevens zijn verzameld voor de verschillende dagen van de week. De ouders hebben ook een beeld gegeven van de kenmerken van de mobiliteit van het gezin. Daardoor is per deelnemend gezin een gevarieerd beeld ontstaan van hun mobiliteit. Een beperking van de casestudy is dat deze is gebaseerd op een steekproef die niet representatief kan zijn voor alle Nederlandse gezinnen met kinderen tot 12 jaar. Dat wordt goedgemaakt door de invoer van de data van het MON. De MON-data zijn representatief voor heel Nederland. Een sterk punt dat het MON deelt met de casestudy is dat er steeds voor alle leden van het huishouden dagboekgegevens zijn verzameld. Een beperking van de MON-data is dat er – anders dan in de casestudy – per huishouden voor slechts één etmaal gegevens zijn verzameld. Daardoor kunnen we geen uitspraken doen over de variatie gedurende de week in de mobiliteit van een gezin. Op basis van de beide datasets kunnen we met dit onderzoek voor het eerst in Nederland uitspraken doen over zowel de variatie in de mobiliteit van gezinnen gedurende de week als over de volumes waarin bepaalde mobiliteitspatronen per weekdag voorkomen onder Nederlandse ouders met jonge kinderen.

1.7 Aspecten van mobiliteit van gezinnen

Leeftijd van de kinderen

In dit rapport richten we ons op de dagelijkse mobiliteit van ouders die naast hun individuele verplaatsingen ook volledig of grotendeels verantwoordelijk zijn voor het begeleiden van hun kinderen naar school, kinderopvang en andere activiteiten. In de analyses maken we een onderscheid tussen verschillende leeftijdsgroepen: gezinnen met een of meer kinderen tot 4 jaar; gezinnen met een of meer kinderen van 4 tot 12 jaar; gezinnen met minimaal één kind tot 4 jaar en minimaal één kind van 4 tot 12 jaar. Kinderen tot 4 jaar zijn nog niet schoolgaand. Zij hoeven niet dagelijks naar een activiteit als de ouders daar niet bewust voor kiezen, maar deze jonge kinderen hebben wel altijd de begeleiding van hun ouders nodig. Kinderen van 4 tot 12 jaar hebben de basisschoolleeftijd. Zij gaan op doordeweekse dagen naar school en eventueel naar buitenschoolse opvang of andere activiteiten. Tot ongeveer 8 jaar worden deze kinderen vrijwel altijd begeleid door hun ouders. Naarmate deze kinderen ouder worden, kunnen ze geleidelijk steeds vaker zelfstandig reizen (Van Beuningen en Bouhuijs 2011). Kinderen van 12 jaar en ouder zijn in hun mobiliteit doorgaans zo zelfstandig geworden dat de begeleiding door de ouders een incidenteel karakter heeft gekregen. Deze groep blijft buiten beschouwing.

Beschikbare vervoermiddelen

In de analyses houden we rekening met de vervoermiddelen die een gezin tot zijn beschikking heeft. Zo werd er bij de selectie van respondenten voor het kwalitatieve deel van het onderzoek (zie hoofdstuk 3) bewust naar gestreefd om gezinnen zonder auto, gezinnen met één auto en gezinnen met twee of meer auto's in het huishouden te betrekken in het onderzoek. Ook het fietsbezit en het bezit van openbaarvervoerabonnementen is geïnventariseerd.

Betaald werk van moeders en vaders

Het combineren van werk en zorgtaken wordt op werkdagen in veel gezinnen anders georganiseerd dan op dagen dat een van beide ouders niet werkt. In het onderzoek is daarom onderscheid gemaakt naar de verdeling van betaald werk tussen ouders. We onderscheiden de volgende arbeidssituaties:

- *eenverdienershuishouden*: één persoon in het huishouden heeft betaald werk;
- *anderhalfverdienershuishouden*: twee personen in het huishouden hebben betaald werk, van wie één minder dan twaalf uur per week en de ander 12-30 uur per week werkt, óf één persoon werkt 12-30 uur per week en de ander meer dan 30 uur per week;
- *tweeverdienershuishouden*: twee personen in huishouden hebben betaald werk, beiden meer dan 30 uur per week.

Stedelijkheid van de woonomgeving

De mate van stedelijkheid van de woonomgeving heeft invloed op de invulling van de dagpaden. In de analyses voor dit rapport is daar waar mogelijk rekening mee gehouden. In hoofdstuk 3 zijn alle respondenten afkomstig uit eenzelfde type sterk stedelijke woonomgeving. Het grootste deel van de gezinnen in Nederland woont zo. Het is weliswaar niet mogelijk om uitspraken te doen over de dagelijkse mobiliteit van alle gezinnen in Nederland, maar daardoor zijn de verhalen en dagboeken van de 33 deelnemende gezinnen wel goed onderling vergelijkbaar. Voor hoofdstuk 4 was het helaas niet mogelijk om de mate van stedelijkheid te betrekken in de analyses van het MON.

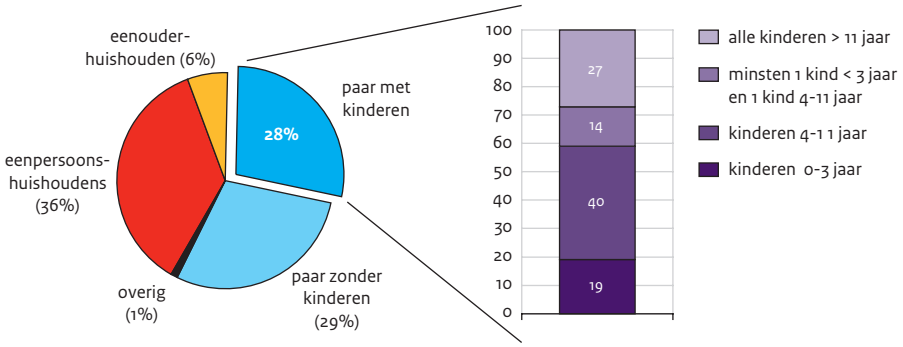
2 Kenmerken van Nederlandse gezinnen onderweg

Peter Jorritsma (KiM)

2.1 Inleiding

Een derde van alle huishoudens in Nederland heeft thuiswonende kinderen. Tweeoudergezinnen vormen 28% van de Nederlandse huishoudens en 6% bestaat uit eenoudergezinnen (zie figuur 2.1). In bijna driekwart van de tweeoudergezinnen zijn er kinderen jonger dan 12 jaar. Deze gezinnen vormen de onderzoeksgroep van dit rapport. Dit hoofdstuk schetst een algemeen beeld van de mobiliteit van deze gezinnen voor wat betreft woon-werkverkeer en het brengen en halen van de kinderen. Aan de orde komen de onderlinge verschillen tussen vaders en moeders in tijd-ruimtelijke aspecten van woon-werkmobiliteit en mobiliteit voor het brengen en halen van kinderen. Ook nemen we daarbij het vervoermiddelgebruik in beschouwing. Waar mogelijk zijn de mobiliteitsgegevens uitgesplitst naar de leeftijdscategorie van de kinderen.

Figuur 2.1
Samenstelling huishoudens in Nederland en de leeftijdscategorieën van kinderen in tweeoudergezinnen, 2010 (in procenten)



Bron: CBS, StatLine 2010

2.2 Algemene mobiliteitskenmerken

Verplaatsingen en afstanden

Gemiddeld verplaatsen Nederlanders zich ongeveer drie keer per dag, gedurende in totaal ongeveer één uur en in totaal over meer dan 30 kilometer. De gemiddeld afgelegde afstand per persoon is de afgelopen jaren toegenomen. De aantallen verplaatsingen en de bestede reistijd per persoon zijn over een langere periode min of meer constant gebleven (Jorritsma et al. 2010; Van der Klis et al. 2011). Er zijn uiteraard individuele

verschillen in verplaatsingsgedrag. Mannen zijn in het algemeen vaker, verder en langer onderweg dan vrouwen, en de mobiliteit neemt af naarmate men ouder wordt.
Het mobiliteitsgedrag van ouders met opgroeiende kinderen verschilt nogal van dat van de gemiddelde Nederlander. Ouders van jonge kinderen maken gemiddeld vier verplaatsingen per dag, waarbij in totaal ongeveer 43 kilometer wordt afgelegd, en ze zijn daarvoor in totaal 71 minuten onderweg. Zij zijn dus vaker, verder en langer onderweg dan de gemiddelde Nederlander. Moeders maken meer verplaatsingen per dag dan vaders, maar vaders leggen gemiddeld meer kilometers af. Moeders zijn gemiddeld ruim twintig minuten korter onderweg dan vaders (zie tabel 2.1). Moeders maken dus relatief veel korte verplaatsingen.

Tabel 2.1

Mobiliteitsgedrag van ouders van kinderen tot 12 jaar ten opzichte van alle Nederlanders, 2004-2009 (gemiddelden)[a]

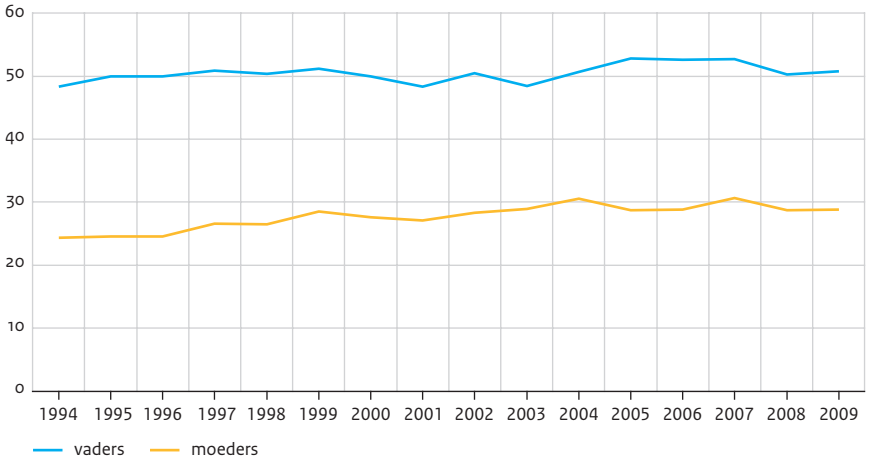
mobiliteitsgedrag	vaders	moeders	ouders totaal	alle Nederlanders	mannen > 18 jaar	vrouwen > 18 jaar
aantal verplaatsingen per persoon per dag	3,5	4,4	4,0	3,0	2,9	2,9
reisafstand per persoon per dag (kilometers)	57	28	43	35	39	29
reisduur per persoon per dag (minuten)	82	60	71	64	84	72

a De gegevens hebben betrekking op data uit het MON van de jaren 2004 tot en met 2009. De getoonde waarden zijn gemiddelden over die jaren.

Bron: SCP (MON'04-'09)

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de verschillen in mobiliteitsgedrag naar geslacht kleiner zijn geworden. Terwijl bij mannen het aantal verplaatsingen tussen 1995 en 2007 afnam, is dat bij vrouwen licht gestegen (Olde Kalter et al. 2009). Ook zijn vrouwen gemiddeld grotere afstanden gaan afleggen en de tijd die ze onderweg zijn, is toegenomen. Mannen zijn nog steeds langer en verder onderweg dan vrouwen, maar de verschillen worden kleiner (Gossen en Purvis 2004; Rosenbloom 1996).
Voor vaders en moeders uit huishoudens met kinderen verloopt deze ontwikkeling minder snel. Vooral alleenstaanden en personen zonder kinderen dragen het meest bij aan het kleiner worden van de zogenoemde *gender gap*. Zowel voor vaders als moeders geldt dat de afgelopen jaren het aantal verplaatsingen per persoon licht is afgenomen. Wel zijn moeders gemiddeld steeds grotere afstanden gaan afleggen, wat samenhangt met de toename van het aandeel werkende moeders, een hoger inkomen en een hoger opleidingsniveau (Olde Kalter et al. 2009; Jorritsma et al. 2010). De afgelegde afstand van vaders is ongeveer gelijk gebleven (zie figuur 2.2).

Figuur 2.2
Afgelegde afstand per persoon per dag, ouders van kinderen tot 12 jaar, 1995-2009 (in kilometers)



Bron: SCP (MON'04-'09)

Autobezit

De dagelijkse mobiliteit van gezinnen wordt gekenmerkt door bestemmingen in de nabije woonomgeving en bestemmingen die ergens anders in de stad of regio liggen. Afhankelijk van het soort bestemming en de afstand die daarnaartoe moet worden afgelegd, kunnen verschillende vervoerwijzen aantrekkelijk zijn voor ouders. De auto is bij alle Nederlanders, en in het bijzonder bij gezinnen, in de afgelopen jaren een steeds belangrijkere plek gaan innemen (Van der Klis et al. 2011). Slechts 4% van de gezinnen met kinderen tot 12 jaar had in 2009 geen auto. De helft van de gezinnen had één auto, terwijl de overige huishoudens over twee of meer auto's beschikten. Ten opzichte van het landelijk gemiddelde is het percentage autoloze huishoudens (22%) veel lager en is het percentage huishoudens met meer dan één auto (47%) bijna twee keer zo hoog. Het bezit van een tweede auto is bij gezinnen met kinderen de laatste jaren sterk gestegen. Dit hangt mede samen met het toegenomen rijbewijsbezit en de grotere arbeidsparticipatie, vooral onder vrouwen.

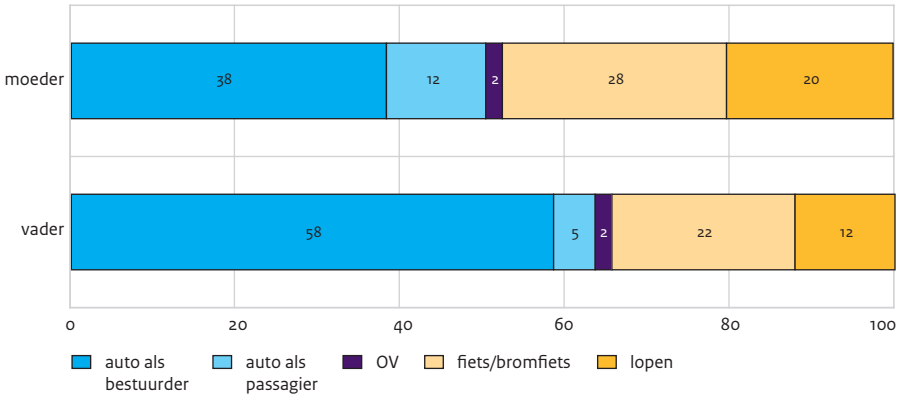
Vervoermiddelgebruik

Het favoriete vervoermiddel van ouders is de auto. Als we bekijken welke vervoerwijzen ouders kiezen voor de verplaatsingen die zij maken (zie figuur 2.3), dan komt naar voren dat vaders voor bijna twee derde (63%) van de gemaakte verplaatsingen de auto gebruiken. Moeders maken voor 50% van hun verplaatsingen gebruik van de auto. Zoals uit tabel 2.1 bleek, zijn bij moeders de korte ritten dominanter en bij vaders de langere ritten. Moeders maken gemiddeld meer verplaatsingen per dag dan vaders, omdat zij een grotere rol vervullen in het brengen en halen van kinderen en in huishoudelijke taken,

zoals boodschappen doen. Voor verplaatsingen in de directe woonomgeving kiest men vaker voor langzaam vervoer, voor langere afstanden maakt men meer gebruik van het openbaar vervoer. Vaders en moeders van gezinnen met jonge kinderen gebruiken de auto iets vaker dan de gemiddelde Nederlandse man en vrouw, en gaan minder vaak met het openbaar vervoer. Sinds medio jaren negentig is het aandeel verplaatsingen van moeders als autobestuurder gegroeid van 28% naar 38%.[1] Deze toename is vooral ten koste gegaan van de verplaatsingen als autopassagier. Bij vaders is het aandeel 'auto als bestuurder' ongeveer gelijk gebleven. De trein wordt door vaders en moeders ongeveer even vaak gebruikt. Moeders maken meer verplaatsingen met de fiets dan vaders, maar die laatsten leggen wel meer fietskilometers af.[2]

Figuur 2.3

Vervoermiddelgebruik naar rato van het aantal verplaatsingen, ouders van kinderen tot 12 jaar, 2009 (in procenten)



Bron: SCP (MON'09)

2.3 Woon-werkmobiliteit

Arbeidsparticipatie van vaders en moeders

De groei van het aandeel verplaatsingen van moeders als autobestuurder heeft, naast het toegenomen rijbewijs- en autobezit, te maken met de toegenomen arbeidsparticipatie (Jorritsma et al. 2010). Tussen 2001 en 2009 steeg de arbeidsparticipatie van moeders met minderjarige kinderen van 56% naar 71%. Als het jongste kind 0-3 jaar is, ligt de arbeidsparticipatie hoger dan wanneer het jongste kind 4-12 jaar is (73% resp. 69% in 2009). Bij vaders maakt de leeftijd van het jongste kind nauwelijks verschil in de arbeidsparticipatie. Deze ligt al jaren heel stabiel rond de 94% (Jansen en Portegijs 2011: 80). Tussen 2001 en 2009 steeg het aandeel gezinnen met jonge kinderen waarin beide ouders betaald werk hebben van 55% naar 71%. Het aantal paren met minderjarige kinderen waarin een ouder voltijds (meestal de man) en een ouder deeltijds (meestal de vrouw)

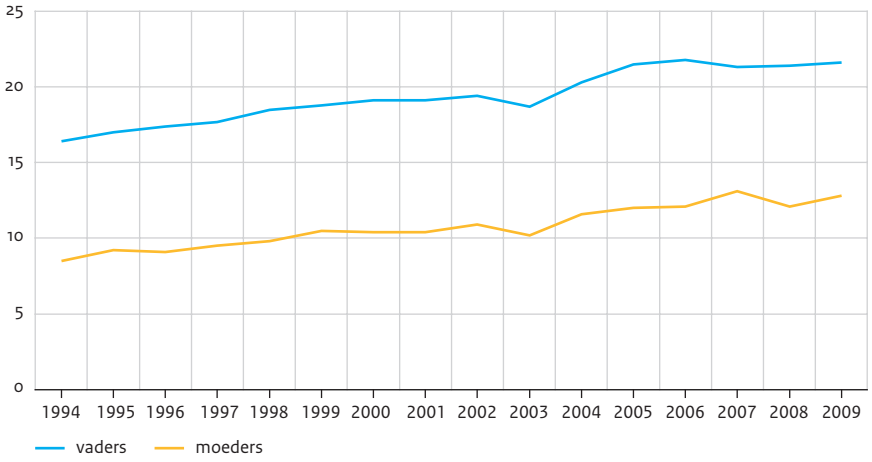
werkt, is sinds 2001 aanzienlijk toegenomen. Het aandeel gezinnen waarin een ouder voltijds werkt en de andere ouder voltijds voor het gezin en huishouden zorgt, is in diezelfde periode fors afgenomen (Jansen en Portegijs 2011). Vaders van tweeoudergezinnen werken al jaren gemiddeld zo'n 41 uur per week. Bij moeders van tweeoudergezinnen steeg de wekelijkse arbeidsduur tussen 2001 en 2009 van 21,2 uur naar 23,4 uur. Moeders van wie het jongste kind 4-12 jaar is, werken gemiddeld zo'n twee uur minder per week dan moeders van wie het jongste kind 0-3 jaar is (Jansen en Portegijs 2011). De stijgende arbeidsparticipatie onder moeders in de laatste tien jaar hangt vooral samen met een toename van beschikbare deeltijdbanen, in combinatie met veranderende zorgidealen over het in eigen hand houden of (gedeeltelijk) uitbesteden van kinderzorg (Portegijs en Keuzenkamp 2008; Portegijs et al. 2008).

Woon-werkafstanden van vaders en moeders

Vaders werken verder van huis dan moeders. Gemiddeld is hun woon-werkafstand 9 kilometer langer. Ook is de gemiddelde reistijd die zij aan de reis van en naar het werk besteden (29 minuten enkele reis) zeven minuten langer dan van moeders (22 minuten enkele reis). Sinds 1995 is de reistijd per woon-werkverplaatsing van vaders en moeders met ongeveer vijf minuten toegenomen.

Figuur 2.4

Woon-werkafstand per verplaatsing, ouders van kinderen tot 12 jaar, 1995-2009



Bron: CBS (OVG'95-'03; MON'04-'09)

Werkende moeders hebben een gemiddelde woon-werkafstand van ongeveer 13 kilometer en voor werkende vaders is dit bijna 22 kilometer (zie figuur 2.4). Het verschil in woon-werkafstand tussen vaders en moeders is sinds eind jaren negentig niet veel veranderd. Dit komt overeen met de bevindingen van Molnár (2005). Zij vond dat vrouwen

gemiddeld 8 kilometer dichter bij huis werken dan mannen. Turner en Niemeier (1997) en Rosenbloom en Burns (1995) kwamen tot vergelijkbare resultaten. Van der Klis et al. (2011) vonden dat hoogopgeleide vrouwen gemiddeld zo'n 10 kilometer dichter bij huis werken dan hoogopgeleide mannen. Dicht bij huis werken blijft voor Nederlandse vrouwen dus van onverminderd belang. Moeders werken dichter bij huis, omdat zij vaker werk en zorgtaken combineren, en ook vaak degenen zijn die in noodsituaties optreden, zoals de kinderen ophalen bij bijvoorbeeld ziekte (Portegijs et al. 2006).

Vervoerwijze voor woon-werkverkeer

Voor verplaatsingen van en naar het werk is de auto het meest gebruikte vervoermiddel. Dit geldt zowel voor vaders als voor moeders (zie tabel 2.2). Moeders maken naar verhouding iets vaker gebruik van de fiets. Gezien de grote verschillen in gemiddelde woon-werkafstanden tussen vaders en moeders zijn de verschillen in vervoermiddelgebruik opmerkelijk klein.

Tabel 2.2

Vervoermiddelgebruik werkverplaatsingen, ouders van kinderen tot 12 jaar (in procenten)

vervoermiddel werkverplaatsingen	vaders	moeders
auto als bestuurder	64	56
auto als passagier	4	4
openbaar vervoer	6	7
fiets/bromfiets	22	28
lopen	2	4
overig	3	–

Bron: SCP (MON'04-'09)

2.4 Mobiliteit voor het brengen en halen van de kinderen

Moeders brengen en halen de kinderen vaker dan vaders. Van alle breng- en haalverplaatsingen die gemaakt worden, nemen moeders 78% voor hun rekening en vaders 22%.[3]

Tegenwoordig worden kinderen vaak met de auto of met de fiets naar het kinderdagverblijf of de school gebracht (zie tabel 2.3). Moeders kiezen in 62% van de breng- en haalverplaatsingen voor langzame vervoerwijzen (fietsen of lopen). Vaders gebruiken gemiddeld juist meer dan de helft (54%) van de keren de auto. Omdat moeders gemiddeld veel vaker brengen en halen, worden kinderen in het merendeel van de gevallen lopend of fietsend naar school en kinderopvang gebracht. In de volgende hoofdstukken zullen we terugkomen op de onderliggende verklaringen van deze verschillen tussen vaders en moeders.

Tabel 2.3

Vervoermiddelgebruik breng-/haalverplaatsingen naar school/kinderopvang, ouders van kinderen tot 12 jaar (in procenten)

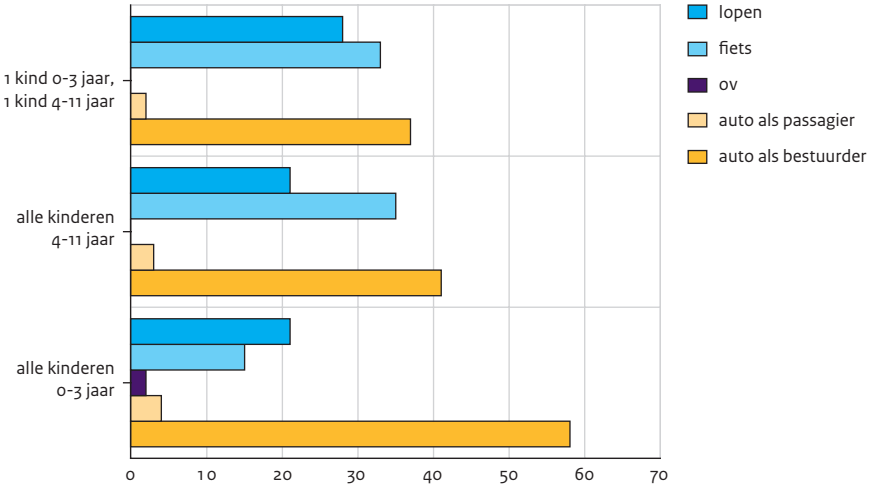
vervoermiddel brengen/halen	vaders	moeders
auto als bestuurder	54	35
auto als passagier	1	2
fiets/bromfiets	29	38
lopen	15	24
overig	1	1

Bron: SCP (MON '04-'09)

De samenstelling van het gezin heeft invloed op de keuze van het vervoermiddel voor breng- en haalverplaatsingen. In gezinnen waarin alle kinderen jonger dan 4 jaar zijn, gebruiken de ouders de auto meer en de fiets veel minder in vergelijking met gezinnen waarin alle kinderen 4 tot 11 jaar zijn of waarin beide leeftijdsgroepen voorkomen (zie figuur 2.5).

Figuur 2.5

Vervoermiddelgebruik breng- en haalverplaatsingen naar school/kinderopvang, ouders van kinderen tot 12 jaar, naar leeftijdscategorie van de kinderen (in procenten)



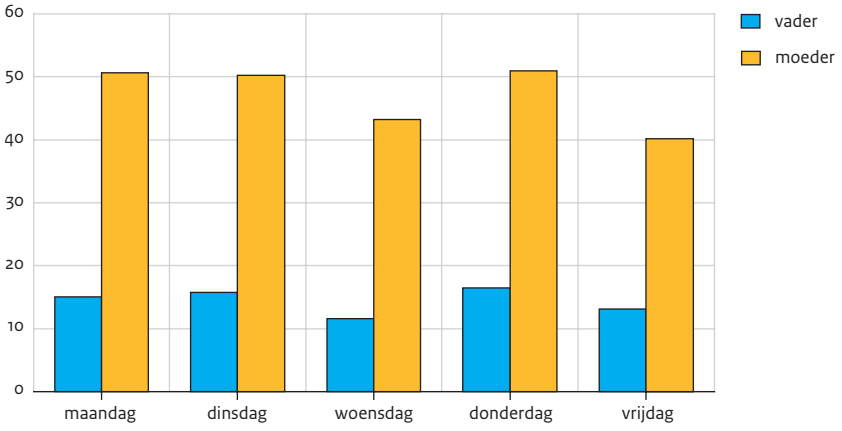
Bron: SCP (MON'04-'09)

Verschillen in brengen en halen over de dagen van de week

Moeders maken gemiddeld drieënhalf keer zoveel verplaatsingen als vaders voor het brengen en halen van de kinderen. Het verschil is ook zichtbaar als elke doordeweekse dag afzonderlijk wordt bestudeerd (zie figuur 2.6). Maandag, dinsdag en donderdag zijn zowel voor mannen als vrouwen de dagen met de meeste breng- en haalverplaatsingen. Dit zijn ook de dagen waarop de meeste werkverplaatsingen worden gemaakt.

Figuur 2.6

Aantal breng- en haalverplaatsingen naar school/kinderopvang, ouders van kinderen tot 12 jaar, naar dag van de week en geslacht, (in absolute aantallen)



Bron: SCP (MON'04-'09)

Kinderopvang en tijdsknelpunten

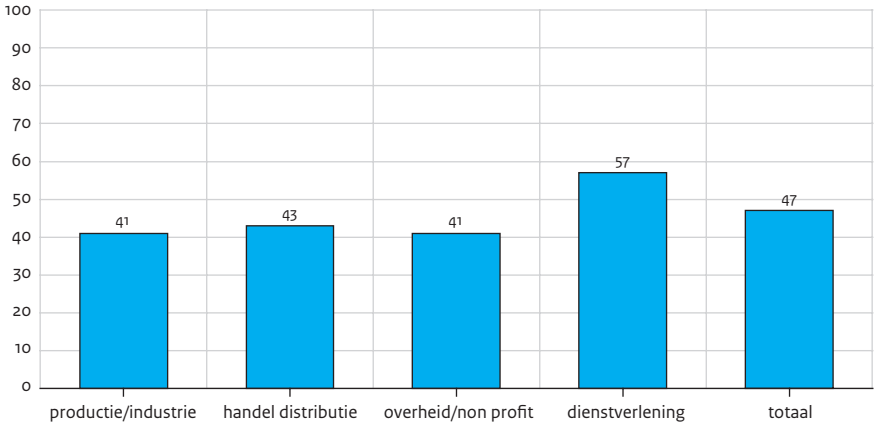
55% van de kinderen tot 2 jaar bezoekt een vorm van formele kinderopvang (dagopvang en/of gastouderopvang). Meer dan 80% van de peuters tussen 2 en 4 jaar bezoekt een vorm van kinderopvang en/of peuterspeelzaalwerk. Formele opvang wordt het meest gebruikt in gezinnen waarin beide ouders een grote deeltijdbaan hebben of waarin een van beiden voltijd werkt en de ander een grote deeltijdbaan heeft. Wat de duur betreft, is formele opvang gedurende twee of drie dagen per week vaak het maximum. De gebruikelijke openingstijden in de formele kinderopvang liggen tussen 7:30 uur en 18:00 uur (SER 2011). De openingstijden van de dagopvang zijn aanmerkelijk ruimer dan de schooltijden en leiden tot minder tijdsknelpunten bij ouders. Echter, 17% van de ouders met kinderen in de leeftijd tot 12 jaar geeft aan regelmatig of incidenteel behoefte te hebben aan opvang met ruimere opvangtijden (Cloïn et al. 2010).

Thuiswerk/telewerk

De woensdag en de vrijdag zijn populaire dagen voor een vrije dag of om thuis te werken. Bij thuiswerken of telewerken wordt vaak een dag of een deel van de dag thuis gewerkt. Daardoor bespaart men reistijd en/of vermijdt men files en kan men meer regie voeren over de dagindeling. Daarnaast kan men op zo'n dag meer tijd besteden aan de zorg voor kinderen (Cloïn et al. 2010). Flexibiliteit in het indelen van de werktijd door thuis te gaan werken of de vrijheid te hebben in het bepalen van begin- en eindtijden van het werk heeft mogelijk een positieve invloed op de ervaren tijdsdruk van ouders in huishoudens met opgroeiende kinderen (Van der Lippe et al. 2003). Er zijn niet veel data beschikbaar die de ontwikkeling van het thuiswerken in beeld brengen. Uit de SCP-publicatie *Tijd op Orde?* (Cloïn et al. 2010) blijkt dat 38% van de ondervraagde personen wel eens thuiswerkt. Uit de ICT Barometer van Ernst & Young (2009) komt naar voren dat tussen 2005 en 2009 het aandeel thuiswerkers vrij constant was. Ongeveer 50% van de ondervraagden werkt wel eens thuis en doet dat gemiddeld tien uur per week. Het thuiswerken komt het meest voor in de dienstverlenende sector (zie figuur 2.7). Het aandeel thuiswerkers is relatief hoog onder mannen en onder werknemers van 35 jaar en ouder. Of dit thuiswerken in plaats van werken op kantoor is of als aanvulling daarop (bv. als overwerkuren of inhaaluren) is niet bekend. Bij een volledige thuiswerkdag vermijdt men de reistijd voor de woon-werkverplaatsing. Bij overwerkuren en inhaaluren is van dat voordeel geen sprake.

Figuur 2.7

Aandeel thuiswerkers, naar sectoren, 2009 (in procenten)[a]



a Dit onderzoek is representatief voor directeuren, managers, professionals en hogeropgeleide werknemers die beschikken over een internetaansluiting.

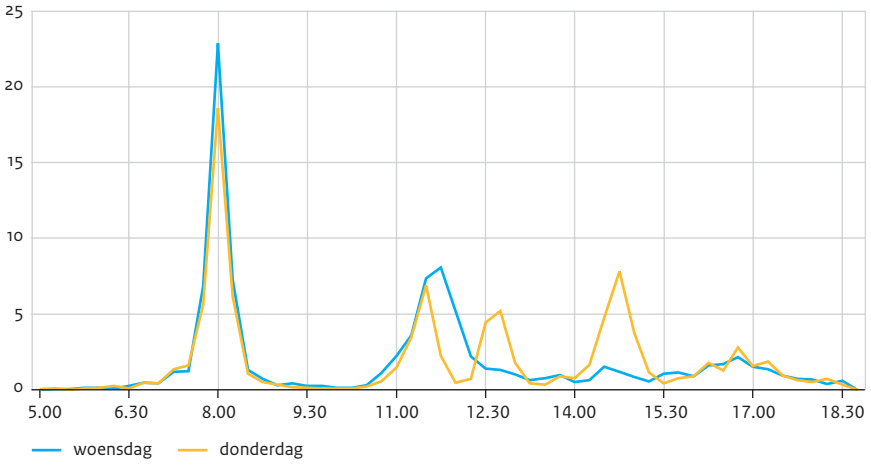
Bron: Ernst & Young (2009)

Tijdsverdeling over de dag

In de verdeling van de vertrektijden voor breng- en haalverplaatsingen zijn op de drukste dagen van de week verschillende pieken te onderscheiden (zie figuur 2.8). Rond 8:15 uur, 12:00 uur, 13:00 uur, 15:00 uur en in veel mindere mate rond 17:00 uur.
We vergelijken de vertrektijden van breng- en haalverplaatsingen van de woensdag en de donderdag met elkaar. De woensdag is een atypische schooldag, omdat 's middags de basisscholen gesloten zijn. Op woensdag worden dan ook de minste breng- en haalverplaatsingen gemaakt. De andere doordeweekse dagen vertonen eenzelfde patroon als de donderdag.
Op woensdagen wijkt de verdeling van vertrektijden voor het brengen en halen enigszins af. In de ochtend is sprake van een hogere piek rond 8:15 uur: ouders brengen op woensdagen de kinderen iets vaker weg. Op woensdagen is er 's middags geen piek rond 13:00 uur. Dat heeft te maken met de vrije woensdagmiddag van schoolgaande kinderen: de kinderen worden alleen van school opgehaald en hoeven na de lunch niet meer teruggebracht te worden naar school. Dit verklaart ook waarom er op woensdag geen piek is rond 15:00 uur.
Tussen 9:30 uur en 11:00 uur worden blijkbaar geen breng- en haalverplaatsingen gemaakt. De verdeling van de vertrektijden naar het werk concentreert zich rond 8:00 uur en verschilt nauwelijks per dag van de week. De meeste kinderen zitten dan op school of zijn naar het kinderdagverblijf gebracht.

Figuur 2.8

Verdeling vertrektijden breng- en haalverplaatsingen naar school/kinderopvang, ouders van kinderen tot 12 jaar, voor woensdagen en donderdagen, 2009 (in procenten)



Bron: SCP (MON'09)

2.5 Slot

Uit de analyses in dit hoofdstuk komt naar voren dat gezinnen met kinderen tot 12 jaar mobieler zijn dan de gemiddelde Nederlandse bevolking. Tevens werd duidelijk dat er behoorlijke verschillen bestaan tussen de vaders en moeders binnen het gezin. De arbeidsparticipatie van moeders heeft in de afgelopen jaren een flinke groei doorgemaakt. Meer moeders hebben betaald werk en zij werken gemiddeld meer uren per week. De arbeidsparticipatie van vaders blijft onverminderd hoog. Terwijl moeders gemiddeld zo'n 23 uur per week werken, werken vaders gemiddeld 41 uur. Moeders werken gemiddeld dichter bij huis dan vaders, ongeacht het opleidingsniveau. Vaders leggen gemiddeld dan ook grotere afstanden af en gebruiken vaker de auto. Moeders maken juist meer korte verplaatsingen en gebruiken daarbij vaker de fiets, hoewel zij de auto naar verhouding ook veel gebruiken. Voor woon-werkverkeer gebruikt 64% van de vaders en 56% van de moeders de auto. Voor het brengen en halen van kinderen gebruiken vaders in 54% van de gevallen de auto en moeders in 35% van de gevallen. Moeders brengen en halen in 62% van de gevallen fietsend of lopend, vaders in 44% van de gevallen. Het brengen en halen van de kinderen wordt gemiddeld drieënhalf maal zo vaak door moeders gedaan als door vaders.

Noten

1 OVG/MON-data van 1985 tot en met 2009.
2 OVG/MON-data van 1985 tot en met 2009.
3 MON-data van 2004 tot en met 2009.

3 De organisatie van dagelijkse mobiliteit

Marjolijn van der Klis (SCP)

3.1 Gezinsleden stemmen hun mobiliteit onderling af

De resultaten die we in dit hoofdstuk presenteren, zijn afkomstig van een verdiepende studie onder gezinnen met kinderen jonger dan 12 jaar. Als eerste lichten we in paragraaf 3.2 de keuze van het casusgebied Leidsche Rijn bij Utrecht toe en schetsen we een algemeen beeld van dit woongebied en de gezinnen die daar wonen. Dan lichten we in paragraaf 3.3 nader toe welk type gegevens we in Leidsche Rijn hebben verzameld. In paragraaf 3.4 komen enkele aspecten van het wonen in een gebied zoals Leidsche Rijn aan de orde. Daarna presenteren we in paragraaf 3.5 tot en met 3.7 de resultaten van dit verdiepende deel van het onderzoek naar de dagelijkse mobiliteit van gezinnen. In dat gedeelte komt ook de centrale onderzoeksvraag aan bod: hoe organiseren ouders van kinderen tot 12 jaar de doordeweekse mobiliteit voor het woon-werkverkeer en voor het brengen en halen van de kinderen naar kinderopvang en basisschool? Welke problemen en beperkingen komen ze hierbij tegen en voor welke oplossingen kiezen ze? Wat is het belang van persoonlijke voorkeuren van ouders in de organisatie van de dagelijkse mobiliteit? Daarbij kijken we *binnen* een gezin naar de variatie in de organisatie van de dagelijkse mobiliteit over de verschillende dagen van de week, de aard en de organisatie van het betaalde werk van beide ouders, en bezien we de verschillen *tussen* gezinnen met kinderen die nog niet naar de basisschool gaan en gezinnen met kinderen in de schoolgaande leeftijd.

Het doel van dit hoofdstuk is om inzicht te krijgen in de variatie in mobiliteitspatronen tussen gezinnen en de achterliggende verklaringen daarvoor (Mason 1996; Wester en Peters 1999). De mate waarin bepaalde mobiliteitspatronen (dagpaden) in Nederland voorkomen, kan met de kwalitatieve data uit dit hoofdstuk niet worden bepaald. In hoofdstuk 4 zullen we daar met de MON-data op ingaan.

3.2 Onderzoekscasus in Leidsche Rijn bij Utrecht

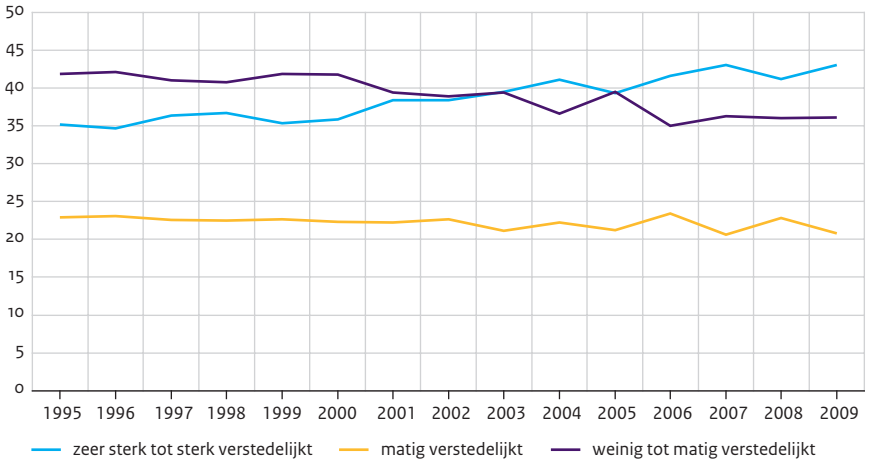
3.2.1 Samenhang tussen de mate van stedelijkheid en de dagelijkse mobiliteit

In de manier waarop gezinnen hun mobiliteit organiseren, spelen naast kenmerken van het gezin (zoals de arbeidssituatie van de ouders, de leeftijd van de kinderen en de vervoermiddelen die zij tot hun beschikking hebben) ook kenmerken van de woonomgeving een rol. In de mobiliteitspatronen van mensen die stedelijk of juist landelijk wonen, bestaan verschillen die onder meer samenhangen met de nabijheid van voorzieningen en drukte in het verkeer. Zo leggen Nederlanders langere afstanden af naarmate zij landelijk wonen en gebruiken ze daarbij vaker de auto. Stedelingen zijn dagelijks juist langer onderweg en gebruiken vaker het openbaar vervoer of de fiets

(Harms 2008; Van der Klis et al. 2011). Huishoudens met kinderen gingen in de afgelopen jaren steeds vaker in de sterk verstedelijkte gebieden wonen. Tussen 1995 en 2009 is er in de (zeer) sterk verstedelijkte gebieden een gestage groei geweest van 35% naar 43% van alle huishoudens met kinderen tot 12 jaar (zie figuur 3.1). Het aandeel gezinnen in de weinig en niet stedelijke gebieden is in diezelfde periode afgenomen van 42% naar 36%. Voor veel gezinnen zijn woonlocaties in steden en in stedelijke buitenwijken dus aantrekkelijk. Dit heeft onder meer te maken met de bereikbaarheid van voorzieningen en van werkgelegenheid. Zo zijn stedelijke woonwijken in de Randstad die goed bereikbaar zijn met snelwegen en het openbaar vervoer aantrekkelijk bij tweeverdieners, omdat er vanuit zulke locaties voor beide partners veel mogelijkheden zijn om passend werk te vinden dat dicht genoeg bij huis is (Van Ham 2002; Maat en Timmermans 2009).

Figuur 3.1

Aandeel huishoudens met kinderen tot 12 jaar, naar de mate van stedelijkheid[a], 1995-2009 (in procenten)



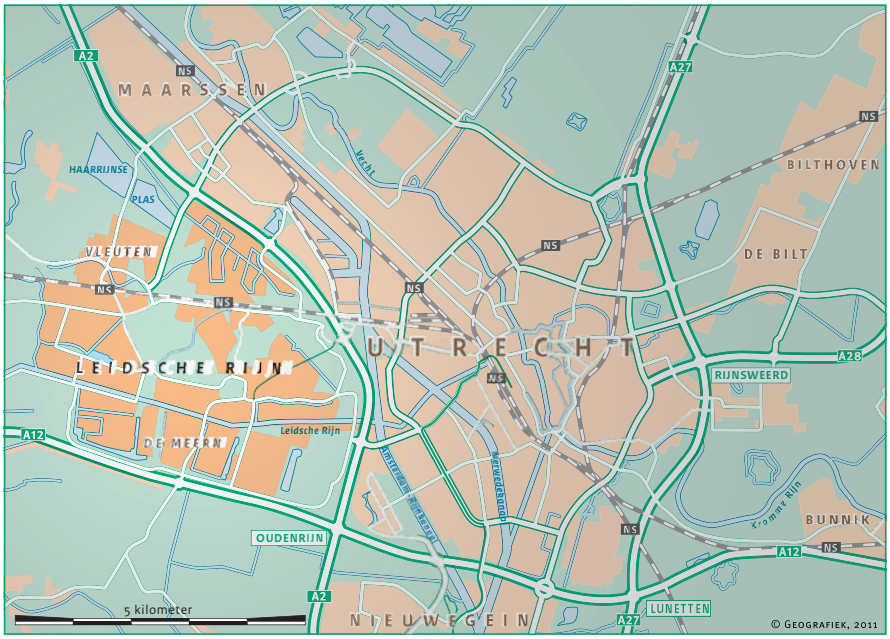
a De stedelijkheid van de woongemeente wordt bepaald aan de hand van het aantal adressen per vierkante kilometer in de omgeving. Er worden vijf categorieën van stedelijkheid onderscheiden:
- zeer sterk stedelijk: de omgevingsadressendichtheid is 2500 of meer adressen per km²;
- sterk stedelijk: de omgevingsadressendichtheid is 1500 tot 2500 adressen per km²;
- matig stedelijk: de omgevingsadressendichtheid is 1000 tot 1500 adressen per km²;
- weinig stedelijk: de omgevingsadressendichtheid is 500 tot 1000 adressen per km²;
- niet stedelijk: de omgevingsadressendichtheid is minder dan 500 adressen per km².

Bron: CBS, DVS (OVG'95-'03); SCP (MON'04-'09)

3.2.2 Leidsche Rijn

Voor gezinnen met kinderen jonger dan 12 jaar geldt sterker dan voor andere groepen Nederlanders dat de inrichting van de woonomgeving en het aanbod aan voorzieningen invloed heeft op hun dagelijkse mobiliteit (zie hoofdstuk 2). Voor deze verdiepende studie zijn alle respondenten afkomstig uit hetzelfde woongebied, zodat we hun verhalen over dagelijkse mobiliteit onderling kunnen vergelijken. De gezinnen die daar wonen, hebben immers allemaal beschikking over dezelfde voorzieningen zoals kinderopvang en scholen op vergelijkbare afstand, en moeten ook met een vergelijkbare drukte op de weg rekening houden.
We hebben voor deze casestudy Leidsche Rijn aan de zuidwestrand van Utrecht gekozen. Dit is een sterk verstedelijkt woongebied dat behoort tot het type woongebieden waar zich in de afgelopen jaren een groeiend aandeel gezinnen heeft gevestigd. De ruimtelijke kwaliteiten van Leidsche Rijn zijn echter niet representatief voor heel Nederland. Zowel voor meer landelijk als meer centrumstedelijk wonende gezinnen kan de dagelijkse mobiliteit er anders uitzien. Dat geldt ook voor gezinnen die buiten de Randstad wonen. Bij de interpretatie van de uitkomsten van dit onderzoek is het belangrijk dat in acht te nemen.
Leidsche Rijn is een groot woongebied tegen de zuidwestrand van Utrecht dat nog in ontwikkeling is, en is samengesteld uit zeventien afzonderlijke wijken. De dorpen Vleuten en De Meern maken ook deel uit van het gebied. De bouw is gestart in 1997 en de aanleg is naar verwachting rond 2025 gereed. In 2009 was ongeveer de helft van de bouw voltooid. Toen telde Leidsche Rijn zo'n 41.000 inwoners in 15.000 huishoudens (gemiddelde huishoudensgrootte: 2,7 personen). De bevolking bestaat voor 70% uit autochtonen en voor 30% uit niet-westerse migranten. 30% van de inwoners is jonger dan 18 jaar en 55% is tussen de 25 en 55 jaar oud.[1]
Leidsche Rijn is door het grote aanbod aan eengezinswoningen aantrekkelijk voor gezinnen uit Utrecht die behoefte hebben aan een ruimere en kindvriendelijkere woonomgeving. Het potentieel aan bereikbare werkgelegenheid is heel groot. Dat komt door de gunstige ligging ten opzichte van de stad Utrecht en de nabijheid van de snelwegen A2 (o.m. richting Amsterdam en 's-Hertogenbosch) en de A12 (o.m. richting Rotterdam en Den Haag). De druk op de hoofdwegen rond Leidsche Rijn is echter groot, waardoor er veel files zijn tijdens de spits (KiM 2010a). Het aanbod aan openbaar vervoer in Leidsche Rijn bestaat uit zowel bus- als treinverbindingen. Deze zijn sterk gericht op het Centraal Station van Utrecht. Naar sommige bestemmingen kan men rechtstreeks met de stoptrein, maar voor vrijwel alle regionale bestemmingen rond Leidsche Rijn en verder geldt een overstap en een aanzienlijk langere reistijd dan met de auto.

Figuur 3.2
Locatie van het woongebied Leidsche Rijn, 2011



Bron: Geografiek, 2011

3.2.3 Mobiliteitskenmerken van gezinnen in Leidsche Rijn

Met de keuze voor een casestudy in Leidsche Rijn stellen we de vraag hoe het is gesteld met de mobiliteitskeuzes van huishoudens met jonge kinderen in deze nieuwbouwwijk. Verschilt dat van de mobiliteitskeuzes van het gemiddelde Nederlandse huishouden met jonge kinderen? Bewoners uit nieuwbouwwijken zijn over het algemeen mobieler dan de gemiddelde Nederlander. Zij maken meer verplaatsingen over langere afstanden en kennen een hoger autogebruik (Snellen et al. 2005). Dat heeft voornamelijk te maken met de achtergrondkenmerken van deze bewoners. Kenmerken zoals opleiding, arbeidsparticipatie en levensfase verklaren het mobiliteitsgedrag van bewoners van nieuwbouwwijken.
We hebben de achtergrondkenmerken van tweeoudergezinnen met kinderen jonger dan 12 jaar die in Leidsche Rijn wonen vergeleken met dezelfde doelgroep in Nederland (zie tabel 3.1). In Leidsche Rijn werken in 82% van de gezinnen beide ouders. Voor heel Nederland is dat in 71% van de gezinnen het geval. Het aandeel gezinnen dat twee of meer auto's bezit, is in Leidsche Rijn ook hoger dan landelijk (58% resp. 47%). Verder wonen in Leidsche Rijn naar verhouding meer tweeoudergezinnen met kinderen in verschillende leeftijdsklassen dan gemiddeld in Nederland.

Tabel 3.1
Achtergrondkenmerken tweeoudergezinnen met kinderen jonger dan 12 jaar, Nederland en Leidsche Rijn, 2004-2009 (in procenten)

achtergrondkenmerken	Nederland	Leidsche Rijn
arbeidssituatie		
geen betaald werk	3	–
eenverdienershuishouden	26	18
meerverdienershuishouden	71	82
autobezit		
geen auto	4	3
een auto	49	39
meer dan een auto	47	58
leeftijdsgroep kinderen[a]		
0-3 jaar	5	10
4-12 jaar	11	12
0-3 en 4-12 jaar	4	10

a Als percentage van alle Nederlandse huishoudens.

Bron: SCP (MON'04-'09)

Ouders uit Leidsche Rijn leggen gemiddeld meer kilometers per dag af dan het gemiddelde voor Nederland (zie tabel 3.2). Dit hangt vermoedelijk samen met de hogere arbeidsparticipatie onder deze ouders, waardoor ze vooral voor het woon-werkverkeer meer kilometers afleggen.

Tabel 3.2
Mobiliteitsgedrag per persoon per dag, ouders van kinderen jonger dan 12 jaar, Nederland en Leidsche Rijn, 2004-2009 (in gemiddelden)

mobiliteitsgedrag	Nederland	Leidsche Rijn
verplaatsingen	4,0	3,6
afstand (kilometers)	43	50
reisduur (minuten)	71	79

Bron: SCP (MON'04-'09)

In samenhang met de hogere arbeidsparticipatie in Leidsche Rijn zien we ook dat deze ouders naar verhouding meer verplaatsingen maken voor het werk. Het aandeel verplaatsingen voor het brengen en halen van de kinderen is gelijk aan het landelijk gemiddelde (zie tabel 3.3).

Tabel 3.3
Verplaatsingsmotieven, ouders van kinderen jonger dan 12 jaar, Nederland en Leidsche Rijn, als aandeel van het totaal aantal verplaatsingen, 2004-2009 (in procenten)

verplaatsingsmotief	Nederland	Leidsche Rijn
van/naar het werk	27	33
brengen/halen school/kinderopvang	14	14
overig	59	53

Bron: SCP (MON'04-'09)

Werkverplaatsingen

Voor de werkverplaatsingen gebruiken ouders uit Leidsche Rijn in vergelijking met de gemiddelde Nederlandse ouder veel vaker de auto. Ook het openbaar vervoer heeft een hoger aandeel (zie tabel 3.4). De fiets wordt aanzienlijk minder vaak gebruikt. Het hoge autogebruik zou kunnen betekenen dat de woon-werkafstanden van ouders uit Leidsche Rijn relatief hoog zijn. Ouders kunnen zich immers gemakkelijk via snelwegen over grote afstanden verplaatsen vanuit hun woonomgeving. Het hoge openbaarvervoergebruik en het lage fietsgebruik kunnen samenhangen met het gegeven dat de bus- en treinverbindingen vanuit Leidsche Rijn naar het centrum van Utrecht goed zijn, terwijl de bereikbaarheid van Utrecht met de fiets minder goed is door de ligging van Leidsche Rijn aan de andere kant van de A2, die door fietsers als een fysieke barrière kan worden gezien. In paragraaf 3.5 zullen we daar nog op terugkomen.

Tabel 3.4
Vervoerwijze voor werkverplaatsingen, ouders van kinderen jonger dan 12 jaar, Nederland en Leidsche Rijn, als aandeel van het totaal aantal gemaakte verplaatsingen, 2004-2009 (in procenten)

vervoerwijze verplaatsing naar werk	Nederland	Leidsche Rijn
auto als bestuurder	62	76
auto als passagier	4	3
openbaar vervoer	6	9
fiets/bromfiets	23	10
lopen	3	1
overig	2	–

Bron: SCP (MON'04-'09)

Breng- en haalverplaatsingen naar school/kinderopvang

Als we de vervoerwijzen waarmee ouders hun kinderen brengen en halen naar de kinderopvang en school beschouwen, valt op dat men ook daarbij in Leidsche Rijn gemiddeld vaker dan in heel Nederland de auto gebruikt en minder vaak de fiets (zie tabel 3.5).
De verschillen in auto- en fietsgebruik zijn echter kleiner dan bij het woon-werkverkeer.

Dit kan samenhangen met de mogelijkheid dat ouders die met de auto naar het werk gaan toch voor de fiets kiezen bij het brengen en halen.

Tabel 3.5
Vervoerwijzen voor breng- en haalverplaatsingen naar school/kinderopvang, ouders van kinderen jonger dan 12 jaar in Nederland en Leidsche Rijn, 2004-2009 (in procenten)

vervoerwijze brengen en halen	Nederland	Leidsche Rijn
auto als bestuurder	40	44
auto als passagier	2	–
openbaar vervoer	–	–
fiets/bromfiets	36	31
lopen	22	21
overig	–	3

Bron: SCP (MON'04-'09)

3.3 Kwalitatieve data voor verdiepende studie

3.3.1 Selectie van gezinnen in Leidsche Rijn

In dit verdiepende gedeelte van het rapport gaat het erom een beeld te ontwikkelen van de *variatie* die er *binnen* gezinnen en *tussen* gezinnen bestaat in de manier waarop zij hun mobiliteit organiseren. Daarbij is het doel om uit te diepen waarom bepaalde keuzes gemaakt worden. Bij de selectie van gezinnen hebben we daarom bepaalde condities constant gehouden om zodoende de blik te kunnen richten op een beperktere set met verklarende factoren. Er moesten genoeg overeenkomsten zijn tussen gezinnen om vergelijking mogelijk te maken, en in een aantal opzichten is er juist variatie om verscheidenheid tussen gezinnen inzichtelijk te kunnen maken.
Aan de casestudy in Leidsche Rijn namen 33 tweeoudergezinnen deel (zie tabel 3.6 voor een overzicht van kenmerken van deze gezinnen).[2] We hebben tweeoudergezinnen geselecteerd, omdat we geïnteresseerd waren in de onderlinge afstemming tussen ouders. Hoewel de organisatie van mobiliteit in eenoudergezinnen niet minder complex zal zijn, spelen daar andere specifieke afstemmingsvraagstukken die hier buiten beschouwing zijn gelaten. In elk van de gezinnen in onze casestudy woont ten minste één kind jonger dan 12 jaar. Daarbinnen is gestreefd naar variatie tussen gezinnen met kinderen tot 4 jaar, kinderen van 4 tot 12 jaar en gezinnen met kinderen in beide leeftijdsgroepen. Er zijn verschillen in dagindeling die samengaan met jonge kinderen die al dan niet naar de kinderopvang gaan en oudere kinderen die schoolgaand zijn (Cloïn et al. 2010).
Ook in de verdeling van betaald werk tussen ouders is gestreefd naar variatie binnen de onderzoeksgroep. De onderliggende veronderstelling is dat ouders die beiden betaald werk verrichten deels met andere beperkingen in de organisatie van de mobiliteit te maken hebben dan gezinnen waarbij ouders het betaalde werk en de zorgtaken

traditioneel hebben verdeeld (Droogleever Fortuijn 1993). Er is onder respondenten sprake van variatie in opleidingsniveaus en de beroepsgroepen waartoe zij behoren (zie tabel 3.7). Beide factoren kunnen van invloed zijn op de mate van eigen zeggenschap over werktijden en werkplek.
Het belang van de auto in de dagelijkse mobiliteit van gezinnen is in de afgelopen decennia toegenomen (Harms 2008). Ook het aandeel gezinnen dat over een tweede auto beschikt, is groter geworden (Van der Klis et al. 2011). Om die reden hebben wij gestreefd naar variatie tussen respondenten in de autobeschikbaarheid (inclusief auto's van de zaak en leaseauto's).

Tabel 3.6
Kenmerken van de deelnemende gezinnen (n = 33)

kenmerk	aantal gezinnen
leeftijdsgroep van de kinderen	
0-3 jaar	5
0-3 jaar en 4-11 jaar	9
4-11 jaar	13
4-11 jaar en ≥ 12 jaar	6
arbeidssituatie	
eenverdienershuishouden	6
anderhalfverdienershuishouden	17
tweeverdienershuishouden	10
aantal auto's	
0	3
1	14
≥ 2	16
aantal thuiswonende kinderen	
1	6
2	18
3	7
4	2

Bron: SCP (MON'04-'09)

Tabel 3.7
Overzicht van opleidingsniveaus en beroepscategorie van de individuele respondenten (n = 66)

	kenmerk	aantal individuele ouders
opleidingsniveau	basisonderwijs/vmbo	5
	mbo, havo, vwo	18
	hbo, universiteit	43
beroepscategorie	productie/industrie	6
	handel/distributie	4
	overheid/non-profit/onderwijs	16
	dienstverlening	17
	zelfstandige zonder personeel (zzp)	8
	student/niet werkend	5

Bron: Case study Leidsche Rijn.

3.3.2 Mobiliteitsgegevens en diepte-interviews

De verzamelde gegevens bij de gezinnen in Leidsche Rijn bestaan uit verschillende soorten data. Voor elk van de gezinsleden hebben we informatie over de feitelijke individuele dagpaden en we hebben in elk gezin een diepte-interview afgenomen met de beide ouders.[3] De meerwaarde van interviews waaraan beide ouders deelnemen, is dat juist de verdeling van taken tussen ouders en de overwegingen die elk daarbij maakt expliciet bediscussieerd kunnen worden (Valentine 1999).
Voor alle gezinsleden is ook een weekschema ingevuld met de vaste activiteiten, locaties en tijden voor elke afzonderlijke dag van de week. Ook met wie en met welk vervoermiddel daar naartoe werd gereisd, is daarin genoteerd. Dit schema hebben we in de interviews besproken met de respondenten en als aanknopingspunt gebruikt voor het verdiepende gesprek.

Privacy van respondenten

De resultaten die we in dit hoofdstuk bespreken, zijn afgeleid uit analyses van de verschillende onderzoeksgegevens. Vanwege de privacy van de respondenten refereren we bij de citaten uit de interviews telkens aan ‘vader’ en ‘moeder’ en zijn de namen gefingeerd.

3.4 Beperkingen en mogelijkheden in de woonomgeving van Leidsche Rijn

We willen begrijpen hoe de dagelijkse mobiliteit van ouders in Leidsche Rijn is georganiseerd en welke aspecten daarbij belangrijk zijn. Daarom is het om te beginnen van belang inzicht te hebben in kenmerken van de woonomgeving die voor hen in positieve of negatieve zin belangrijk zijn.

Meer ruimte

Een deel van de respondenten heeft een woonverleden in de binnenstad van Utrecht. Rond de geboorte van het eerste of het tweede kind hebben deze gezinnen hun – vaak krappere – binnenstadswoning verruild voor een betaalbaar gezinshuis in Leidsche Rijn. Deze ouders benadrukken vaak dat je in Leidsche Rijn de auto beter kwijt kunt dan in de binnenstad. Voor de kinderen is het een ruime, prettige omgeving om in op te groeien. Vanuit hun binding met Utrecht, die ze niet willen opgeven, was Leidsche Rijn een logische keuze voor de overstap naar een leefomgeving die meer ruimte biedt voor kinderen. Deze respondenten merken op dat de kwaliteit van het openbaar vervoer in de binnenstad beter is, maar zij vertellen dat ze zich inmiddels hebben aangepast door minder met het openbaar vervoer en meer met de auto te gaan reizen.

Centrale ligging

Ook de centrale ligging van Leidsche Rijn – midden in de Randstad en dicht bij snelwegen – is een veel genoemd pluspunt van de fysieke woonomgeving. Een deel van de respondenten is van elders naar deze plek verhuisd. Voor hen is de goede externe bereikbaarheid, en daarmee de bereikbaarheid van werkplekken buiten Utrecht, een belangrijke reden om voor Leidsche Rijn te kiezen.

Infrastructuur

Over de inrichting van de infrastructuur binnen hun wijk uitten respondenten vaak expliciete meningen. De autoluwe opzet van Leidsche Rijn is veel genoemd. Zo is het aantal wegen waarlangs men met de auto de buurten in en uit kan beperkt. Dat geldt ook voor de autoroutes tussen Leidsche Rijn en Utrecht en de bereikbaarheid van de snelwegen. Daarnaast is bij allerlei voorzieningen, zoals scholen, het aantal parkeerplaatsen minimaal. Soms is er ook dicht bij de woning niet genoeg parkeerruimte. In Leidsche Rijn zijn er voor bussen en fietsen autovrije routes aangelegd. Het autoluwe beleid kan geïnterpreteerd worden als een zeggenschapsbeperking naar bewoners, want zij kunnen de auto niet optimaal gebruiken in de woonomgeving. Sommige respondenten zijn enthousiast over de autoluwe opzet, andere juist sceptisch of zelfs negatief. Wie bewust voor Leidsche Rijn koos omdat het als autoluw werd aangeprezen in de verkoopbrochures vindt de realiteit soms tegenvallen, omdat er toch veel autoverkeer blijkt te zijn. Wie zich niet vooraf had gerealiseerd dat Leidsche Rijn als autoluw was opgezet, ergert zich er soms aan dat autorijden en parkeren op allerlei plekken in de buurt heel lastig wordt gemaakt.
In bepaalde delen van Leidsche Rijn ervaren respondenten een chronisch tekort aan parkeerplaatsen bij de woningen. Men parkeert dan op plekken die daar eigenlijk niet voor bedoeld zijn, zoals op de stoep. Dat leidt dan tot irritaties, bijvoorbeeld omdat de veilige speelruimte voor kinderen wordt aangetast. De behoefte om de auto voor de eigen deur te zetten, leidt in sommige straten tot de ‘stilzwijgende afspraak’ dat je je auto voor je eigen huis zet en niet bij buren voor de deur. Respondenten met eigen parkeergelegenheid bij de woning zijn logischerwijze tevreden over hun parkeersituatie.

Bereikbaarheid

In welke mate de autoluwe opzet de bewoners ertoe aanzet om de auto daadwerkelijk vaker te laten staan, is uit onze interviews niet op te maken. Wel is duidelijk dat eigen voorkeuren voor bepaalde vervoermiddelen een belangrijke rol spelen in het gebruik. Zij die een duidelijke voorkeur voor de auto hebben, nemen deze toch wel. Voor sommigen is het ongemak om binnen Leidsche Rijn met de auto te reizen echter wel de reden om wat vaker voor de fiets of de bus te kiezen.
De beschikbaarheid van het openbaar vervoer is ook opmerkelijk vaak een favoriet gespreksonderwerp in de interviews. Daarbij valt op dat ook degenen die niet of nauwelijks gebruikmaken van de bus- of treinverbindingen nogal eens negatief zijn over het lokale aanbod van openbaar vervoer. Mensen die het openbaar vervoer wel gebruiken, zijn (vaak) tevreden. Zij zijn zich meer bewust van de verbeteringen in het aanbod, dat aanvankelijk niet heel goed was in Leidsche Rijn. Vooral over het reizen naar het centrum van Utrecht met het openbaar vervoer is men positief. Voor bewoners met één of meer auto's die buiten Utrecht werken, is het openbaar vervoer minder aantrekkelijk. Het reistijdverschil pakt dan vaak in het voordeel van de auto uit.

Bereikbaarheid en parkeren

Respondenten vertellen over de bereikbaarheid met de auto en het openbaar vervoer, en over parkeren in Leidsche Rijn.

Een gezin dat uit de binnenstad naar deze buitenwijk is verhuisd, vertelt hoe hun mobiliteit is veranderd door hun verhuizing vanuit de binnenstad van Utrecht naar Leidsche Rijn.

> *Vader: Het station heb ik wel meegewogen. Ik weet niet of jij dat gedaan hebt, maar ik vond het wel een belangrijk punt dat er een station in de buurt moest zijn.*
> *Moeder: Maar eigenlijk zijn we daar met dat soort dingen wel op achteruitgegaan. Behalve dat we nu wel heel snel op de snelweg zitten, maar die gebruikten we eigenlijk nooit, want voorheen hadden we geen auto. Maar qua openbaar vervoer zijn we erop achteruitgegaan. Maar de reden van het verhuizen was vooral dat we wat meer ruimte wilden hebben, in en om het huis. In een wat kindvriendelijkere buurt dan waar we woonden.*
> *Vader: Met name een buurt die meer geschikt was voor opgroeiende kinderen. [...] Bovendien ook qua woonsituatie erop vooruitgaan.*
> *Moeder: Toch wel, inderdaad, centraal in Nederland willen blijven. Dat wel, ook.*
> (R19: Anderhalfverdieners; hij is zzp'er, zij werkt als beleidsmedewerker in Zeist. Twee kinderen: een zoon van 9 en een dochter van 11 jaar. Eén auto; hij gaat met de auto of de fiets, afhankelijk van bestemming, zij fietst naar het werk.)

Een moeder uit een tweeverdienershuishouden vertelt:

> *Wat mij betreft, was ik in Veenendaal blijven wonen. Het is hier meer centraal vanwege het werk, ook, zeg maar.*
> (R21: Tweeverdieners; hij is monteur bij een garagebedrijf in de regio, zij is secretaresse in Utrecht. Twee zoons van 1 en 4 jaar. Twee auto's; woon-werkverkeer doet hij met de auto, zij met de auto of de bus.)

De vader van een gezin dat voor de kindvriendelijke en betaalbare woonomgeving naar Leidsche Rijn is verhuisd, is heel positief over de ligging van Leidsche Rijn ten opzichte van Utrecht.

We zitten hier op een eiland. We hebben twee verbindingswegen, twee bruggen naar het vasteland. De kinderen kunnen veilig spelen hier. En wij met z'n drieën kunnen ons makkelijk verplaatsen met de fiets, dus dat is geen probleem. En zij gaat met de auto naar haar werk. Soms komt het voor dat ze dan even in de file zit, maar dat is dan even. Niet op de snelweg zelf, maar om door te gaan over de snelweg heen via het viaduct en zo. Dus wij hebben geen echte knelpunten wat dat betreft. Geen probleem.

(R23: Anderhalfverdieners; beiden werken in het onderwijs, hij in Utrecht, zij in Leidsche Rijn. Twee zoons van 11 en 15 jaar. Eén auto; woon-werkverkeer doen beiden met de fiets.)

Soms is er een tekort aan parkeerplaatsen direct bij de woningen in een straat of buurt. Dat leidt tot spanningen tussen buurtgenoten die de ruimte in de straat verschillend willen gebruiken.

Vader: Je merkt vooral met de avonden, als iedereen dan thuiskomt. Dan is het gewoon druk, want een hoop mensen in de straat hebben twee auto's.

Moeder: Wat je veel ziet als je hier de wijk uit gaat, dat heel veel mensen op de stoep parkeren. Terwijl het niet nodig is, want ik bedoel we hebben hier als je de straat hier uit gaat, heb je de [buurthoofdweg] en daar is eigenlijk altijd wel plek. Maar goed, menigeen is van mening dat ze voor hun deur moeten parkeren of in ieder geval in de buurt van hun huis, dus dan wordt er maar gewoon op de stoep geparkeerd.

(R12: Anderhalfverdieners. Twee dochters van 3 en 6 jaar. Eén auto; hij reist met bus naar Utrecht, zij met auto naar Amersfoort.)

De drukte in het verkeer begint in Leidsche Rijn al in de directe woonomgeving. Een vader en moeder vertellen hoe zijn de verkeerssituatie in de wijk rond aanvang van school beleven en hoe zij daar rekening mee houden door buiten de piekdrukte naar het werk te gaan als dat mogelijk is.

Moeder: Ja, ik probeer altijd als ik Dennis niet hoef te brengen, dan probeer ik voor acht uur hier uit de wijk te zijn. Want na acht uur komen hier ook alle auto's vanuit de wijk die verder zijn, die proberen ook allemaal al hier de buurt in te komen om hun kinderen naar school te brengen. Dus, en dat verstopt heel erg.

Vader: Het is echt als kinderen naar school zijn gebracht hier, kwart over acht, tussen kwart over acht en halfnegen, dan is het ook de kant van Rotterdam op, staat het ook helemaal vast. Dat is gewoon te veel mensen die willen vertrekken.

(R07: Tweeverdieners; beiden zzp'er. Eén zoon van 6 jaar. Eén auto; beiden werken deels thuis en gaan deels met de auto naar opdrachtgevers.)

3.5 Mobiliteit voor het werk

Vervoermiddelgebruik voor woon-werkverkeer

Ouders in Leidsche Rijn werken bovengemiddeld vaak buiten de eigen woonomgeving, zoals de gegevens uit het MON aan het begin van dit hoofdstuk lieten zien. Vanuit Leidsche Rijn wordt in allerlei richtingen geforensd. Respondenten gaan onder meer richting Den Haag, Breda, Amsterdam, Almere en Amersfoort. Als de fysieke afstand tussen huis en werk zo groot is, ligt vanuit Leidsche Rijn de auto meestal voor de hand. De auto is dan gemakkelijk vervoer van deur tot deur en de reistijd is, ondanks files, gunstiger dan met het openbaar vervoer. Respondenten die elders in de Randstad werken, vinden het openbaar vervoer doorgaans geen alternatief voor de auto vanwege de noodzaak tot overstappen, de langere reistijd, het gebrek aan privacy of de stress bij vertragingen. Respondenten die wel met de trein naar werklocaties elders in de Randstad reizen, geven vaak als reden dat er bij de werklocatie gebrek aan (betaalbare) parkeerruimte is. Dat is vooral aan de orde als men in een stadscentrum werkt, bijvoorbeeld in Amsterdam of Den Haag.
Bij werklocaties in Utrecht kwam zowel de fiets, de bus, als de auto voor als vervoermiddel. In het centrum van Utrecht is het, net als in andere binnensteden, lastig en duur parkeren. Men moet naar Utrecht een flink eind fietsen en bovendien over hoge verbindingsbruggen heen, waar men blootstaat aan het weer. Sommige vrouwen voelen zich onveilig op deze route, vooral in het donker. De keuze voor de bus ligt voor een deel van de respondenten dan ook voor de hand. Anderen gebruiken juist wel de fiets, wat doorgaans wordt onderbouwd met argumenten als: de bus is te vol, de fiets is flexibeler, en de lichaamsbeweging en frisse lucht zijn prettig. Voor degenen die in een andere buitenwijk van Utrecht werken, is de auto vaak een gemakskeuze. Maar omdat de auto in reistijd dan niet altijd efficiënt is, gaan sommigen toch met de fiets of de bus naar de andere kant van de stad. Dat is een fietstocht die al snel 40 minuten duurt.
Er spelen dus allerlei praktische argumenten mee waarom de een voor de auto kiest, de ander voor het openbaar vervoer en een derde voor de fiets, maar op werkdagen is de efficiëntie van het vervoer vaak cruciaal. Als de verplaatsingen zo snel mogelijk en met zo min mogelijk stress verlopen, blijft er tijd en rust over voor belangrijkere zaken, zoals het werk of verantwoordelijkheden naar het gezin.

Vervoermiddelgebruik

Respondenten vertellen over hun vervoerwijze naar het werk. Persoonlijke voorkeuren zijn hierin belangrijk, maar ook de verkeersomstandigheden onderweg en parkeermogelijkheden.

Een moeder die aan de andere kant van Utrecht werkt, gaat overdag met de fiets. Als zij 's avonds werkt, gaat ze met de auto. Zij vergelijkt de beide ervaringen voor zichzelf, waarbij ze de auto als een 'verleiding' ten opzichte van de fiets ziet.

> *Ik vraag me wel eens af van stel je eens voor dat je voor altijd in een kwartier met de auto zou kunnen, zou ik dan inderdaad nog met de fiets gaan? Dat denk ik niet. Nu doe ik er 40 minuten over met de fiets en dat is natuurlijk op een werkdag twee keer 40 minuten. Dus dat kost*

relatief best veel tijd van een werkdag. Terwijl als je er dan met een auto binnen vijftien minuten staat, dan wordt het erg verleidelijk om die auto te pakken.
(R10: Tweeverdieners; beiden zijn hoogopgeleid en werken in Utrecht. Drie zoons van 1, 4 en 6 jaar. Eén auto die hij veel voor het werk gebruikt.)

Een moeder die in het centrum van Den Haag werkt, vertelt dat ze toen ze nog in het centrum van Utrecht woonde altijd met de trein reisde. Vanuit Leidsche Rijn, en met jonge kinderen die opgehaald moeten worden, vindt ze dat geen optie meer. Nu reist ze met de auto, maar naar het centrum van Den Haag heeft dat ook nadelen waaraan ze zich aanpast. Ze vertrekt doorgaans om halfzeven 's ochtends naar haar werk.

Interviewer: Maar dat is niet vanwege de files dat je zo vroeg weggaat?
Moeder: Mede wel. Om het wat voor te zijn, maar [...] bij ons is het aantal parkeerplaatsen beperkt. Als je om kwart over acht of halfnegen komt, kun je niet meer op het terrein parkeren. En dan moet je of betaald parkeren, of je moet echt gigantisch verder weg staan. En als ik vroeger begin, kan ik ook op tijd naar huis. Dus dan ben ik niet zo laat thuis en dan ben ik nog net iets voor de drukte. Als ik om vijf uur naar huis ga, ben ik niet om zes uur thuis, dan is het al halfzeven. En als je dan nog met kinderen en het eten zit, wordt het wel erg laat.
(R29: Anderhalfverdieners; beiden werken als jurist elders in de Randstad. Twee kinderen van 4 en 8 jaar. Twee auto's voor woon-werkverkeer.)

Grote en kleine woon-werkafstand vergeleken

Grote woon-werkafstanden vergen meer reistijd die afgestemd moet worden binnen het gezinsritme. Vaak vertrekt een van beiden dan extra vroeg van huis om voor de files uit te rijden. Dat deze ouders daarmee hun gezin in de ochtend niet of nauwelijks zien, is een consequentie waarvan men zich bewust is en die men geaccepteerd heeft. De respondenten hebben niet het gevoel of de behoefte daar iets aan te (kunnen) veranderen. Ze vinden dichterbij gaan werken geen optie als dat tot minder interessant of minder betaald werk leidt. Deze ouders nemen hun lange woon-werkafstanden daarmee voor lief. Ouders die wel dichter bij huis werken, bijvoorbeeld in Utrecht, bij een werkgever in Leidsche Rijn of voor zichzelf vanuit huis, zijn zich vaak zeer bewust van de tijdswinst die dat in hun dagpad oplevert. Sommige ouders hebben bewust hun werk dichter bij huis gezocht of aan huis gecreëerd. De ervaring van de afgenomen tijdsdruk en daarmee de afgenomen stress wordt telkens positief beoordeeld. De afgenomen stress rond het woon-werkverkeer zit niet per se in de reistijd, omdat men fietsend over kortere afstanden relatief langer onderweg is dan met de auto of het openbaar vervoer over langere afstanden. Vooral het *gevoel* van dicht bij huis blijven en de ervaring van het fietsen zelf lijkt voor deze ouders rust op te leveren.

Woon-werkafstand

Sommige ouders accepteren het werken op grote afstand, andere zoeken bewust werk dicht bij huis. Grote woon-werkafstanden worden door veel ouders als onveranderlijk geaccepteerd. Wie dicht bij huis werkt, vindt dat juist een luxe, wat aangeeft dat dichtbij werken niet vanzelfsprekend is. Objectief gezien verschillen de reistijden soms minder dan men zich realiseert. Hierna volgen enkele citaten van een vader die met de auto doorgaans

drie kwartier onderweg is naar Delft, en een moeder uit een ander gezin die 40 minuten naar de andere kant van Utrecht fietst.

Vader die dagelijks met de auto naar Delft reist:

Vader: [...] filegevoeligheid is voor mij wel een knelpunt. Dat is ook bepalend voor mijn gedrag. En misschien toch het feit dat ik vrij ver van mijn werk af zit, drie kwartier of 62 kilometer, dat is een flinke afstand, filegevoelig. Drie kwartier is het minimum dat ik erover doe en een uur en een kwartier is een redelijk drukke dag, een uitschieter natuurlijk. En dat is voor mij wel een onmenselijke situatie, omdat ik zo ver op en neer moet. Maar ik blijf het doen.
Interviewer: Maar zou je dat anders willen doen of is er een oplossing voor?
Vader: Ja, er is wel een oplossing voor. Dan zou ik, we hebben een eigen vestiging in Utrecht bijvoorbeeld, van mijn bureau, maar dan zou ik niet de functie kunnen bekleden die ik nu bekleed in Delft en dat is voor mij de reden om het niet te doen. Maar een oplossing zou zijn om de functie aan de laars te lappen en gewoon hier in Utrecht te gaan werken. Dus een oplossing zou dat kunnen zijn, maar dat is me niet voldoende waard om het toch niet zo te doen.
(R17: Tweeverdieners; beiden zijn hoogopgeleid. Een dochter van een half jaar. Twee auto's; beide ouders reizen met de auto naar het werk.)

Moeder die 40 minuten naar de andere kant van Utrecht fietst:

Moeder: Wij houden van alles dichtbij. Ik vind het ook heerlijk dat ik in Utrecht werk, dat is wel echt iets van ja.
Interviewer: Zijn dat bewuste keuzes om dat allemaal zo dichtbij te doen en ook in Utrecht werken?
Vader: Ja, voor mij wel.
Moeder: Nou ja, bewust in die zin... Maar op de een of andere manier komen wij daar wel de hele tijd op uit, voelt dat wel het meest prettig. Toen ik twee jaar geleden een nieuwe baan ging zoeken, als ik dan in Amsterdam had moeten gaan werken, was ik in Amsterdam gaan werken. Maar het voelt dan wel heel fijn als je dan een baan vindt in Utrecht, lekker. Dan kan ik gewoon blijven fietsen en hoef ik niet met het openbaar vervoer. Toen jij een baan kreeg in Utrecht, was het ook wel een beetje zo van... relaxt.
Vader: Ja, inderdaad. Het is niet een must, maar ik ben gewoon veel te ongeduldig om in de file te staan, daar word ik echt heel chagrijnig van. Ik heb een tijdje in Gouda gewerkt een paar jaar en ja, als je dan gewoon een goede route zoekt, dan kun je op een gegeven moment weet je wel waar je redelijk filevrij kunt rijden. Dan ging ik twee dagen met de trein en twee dagen met de auto. Dan is je reistijd dus standaard drie kwartier. Dan is het nu een halfuur of een kwartier afhankelijk van hoe je gaat en dat scheelt eigenlijk niet zo heel veel, maar ik voel me gewoon heel dichtbij. Ik kan nu bijvoorbeeld tijdens mijn werk als Jan judo-examen heeft, dan rij ik gewoon even heen en weer. Dan kan ik even kijken 's middags en dan ga ik gewoon weer terug naar mijn werk. Vanuit Gouda zou ik dat nooit doen... Dus dat is wel, voor mij is het wel zoiets, als je naar een andere baan kijkt, dan heeft een baan in Utrecht toch wel een grote pre. En veel verder buiten Utrecht zit ik ook gewoon niet, dus dat is wel een bewuste keuze, ja.
(R10: Tweeverdieners; beiden zijn hoogopgeleid en werken in Utrecht. Drie zoons van 1, 4 en 6 jaar. Eén auto die hij veel voor het werk gebruikt; zij fietst overdag en neemt 's avonds de auto, waarover ze in een ander citaat vertelt.)

Zeggenschap over werktijden en werkplek

De mate van zeggenschap die ouders hebben om de werkuren zelf in te delen en de werkplek zelf te kiezen, blijkt een duidelijke invloed te hebben op de organisatie van de dagelijkse mobiliteit. Het specifieke beroep en het soort werkgever spelen een rol in de mate waarin ouders flexibel kunnen omgaan met werkuren. Respondenten met uitvoerende beroepen in de zorg, het onderwijs, de detailhandel en de bouw zijn vaak aan vaste werktijden en werkplekken gebonden. Degenen die in de dienstensector werken, hebben meer ruimte om (in overleg) zelf de uren in te delen. In gezinnen waar een of beide ouders niet flexibel met de werkuren kunnen omgaan, wordt doorgaans een strak rooster voor de dagpaden van beide ouders en de kinderen gehanteerd. Zo wordt voorkomen dat het gebrek aan flexibiliteit tot problemen leidt in de dagpaden van de gezinsleden.
Sommige ouders leggen zich gemakkelijk neer bij de standaard werktijden en de vaste werkplek die de werkgever biedt. Anderen eisen juist een bepaalde mate van flexibiliteit bij hun werkgever, soms al bij de sollicitatie als een arbeidsvoorwaarde. Die opgeëiste flexibiliteit houdt bijvoorbeeld in dat ze niet vroeg in de ochtend of laat in de middag vergaderen, of ze hebben met de werkgever afgesproken zich altijd te mogen excuseren of ruilen met collega's als het voor het gezin nodig is om eerder te thuis te zijn. Moeders dwingen vaker dan vaders flexibiliteit af bij de werkgever. De rolverdeling tussen vader en moeder binnen de gezinnen lijkt daar de verklaring voor. Soms accepteert zowel de vader als de moeder dat er voor de vader nu eenmaal geen mogelijkheid tot flexibel werken is, dus dat de moeder daarom haar werk rondom de dagpaden van de kinderen organiseert. Men kan de werktijden bijvoorbeeld aanpassen aan het gezin door te werken onder schooltijd, of overdag korter op kantoor te werken en die uren in de avond in te halen.

Flexibele werktijden

De mate van flexibiliteit die de werkgever biedt om de werktijden aan te passen aan het gezin wisselt sterk naar beroep. Moeders maken vaker dan vaders expliciete afspraken met hun werkgever om flexibel te kunnen zijn als dat nodig is voor het gezin.

Op de vraag of er vaste afspraken zijn over het brengen en halen van de kinderen antwoordt een moeder:

> *Ja, in principe wel. Maar, ik bedoel, als het niet uitkomt, dan belt hij mij op en dan zeg hij: het lukt me niet. Dan zorg ik ervoor dat ik dan de kinderen ga halen. [...] Hij brengt de jongste weg en ik de oudste. Omdat hij de oudste niet kan wegbrengen, en dat doet hij wel eens, dan neemt hij vrij. Maar zijn werkgever is gewoon niet flexibel. [...] omdat hij, op het werk komt er een klus binnen die afgemaakt moet worden, dan belt hij me op van: ik red het niet, kun jij ze halen. En ik ben flexibel, of in ieder geval, mijn werkgever is wel flexibel. En dan zeg ik gewoon: ik ga de kinderen ophalen, ik moet op tijd weg, want ik moet natuurlijk rekening houden met het verkeer. Het is een korte afstand, nogmaals, een paar kilometers, maar met de auto sta je nog wel even vast.*
> (R21: Tweeverdieners; hij is monteur bij een garagebedrijf in de regio, zij is secretaresse in Utrecht. Twee zoons van 1 en 4 jaar. Twee auto's;

woon-werkverkeer doet hij met de auto, zij met de auto of de bus. Vader heeft twintig minuten reistijd en een vaste begintijd om 8:00 uur, moeder begint wat later.)

Thuiswerken als strategie voor minder reistijd

Regelmatig thuiswerken is voor veel ouders een onderdeel van de strategie om werk en zorg te combineren en de daarbij behorende mobiliteit te vereenvoudigen. Het voordeel van thuiswerken voor het dagpad van de ouder is dat er reistijd wordt bespaard. Voor ouders die onderweg veel vertragingsrisico's lopen, bijvoorbeeld in het openbaar vervoer of op de drukke snelwegen in de Randstad, is een belangrijk voordeel van thuiswerken dat het risico op te laat komen (op het werk of voor het ophalen van de kinderen) wordt weggenomen. Thuiswerken komt zowel bij moeders als vaders voor, maar de achterliggende redenen verschillen onderling. Voor moeders is thuiswerken een bewuste strategie om werk en zorg beter te combineren. Vaders zijn vaker vanuit een werkbelang begonnen met thuiswerken, bijvoorbeeld om niet door collega's gestoord te worden. De bijkomende voordelen van het thuiswerken voor kinderzorg gaan vaders vaak pas gaandeweg waarderen.
De mate van thuiswerken varieert enorm tussen gezinnen en ook binnen gezinnen tussen beide ouders. Sommigen halen incidenteel in de avond werkuren in die ze overdag tekortkomen in verband met het gezin. Andere ouders hanteren als vast onderdeel van de week thuiswerkdagen (doorgaans niet meer dan een of twee dagen per week). Er zijn ook ouders die het werk geheel vanuit huis hebben georganiseerd. Het volledig vanuit huis werken, vaak als kleine zelfstandige zonder personeel, neemt de beperkingen die met woon-werkmobiliteit samenhangen echter niet volledig weg. Deze ouders accepteren soms gedurende enkele weken tot maanden achtereen opdrachten op werklocaties die veel reistijd vergen. Omdat het gezin niet altijd is ingesteld op die afwezigheid van de zelfstandig werkende ouder, vergt dat extra organisatie thuis.

Thuiswerken

Het uitsparen van woon-werkverkeer door thuis te werken, vereenvoudigt de dagpaden van ouders en vermindert de dagelijkse stress rond het brengen en halen.

Een gezin waarin beide ouders voorheen veel in de file stonden voor het werk, maar die nu veel thuis zijn omdat vader voor zichzelf is gaan werken en moeder momenteel werkzoekend is, vertellen over de veranderingen die zij hebben ervaren.

Moeder: De knelpunten waren dan altijd 's ochtends vroeg als de kinderen naar de crèche moeten en je hebt die afspraak om negen uur, dat vond ik altijd een soort stressmoment. Ook als je ze ging halen en je om kwart over vijf in die auto zat en je in die file komt en het niet gaat halen voor kwart over zes. Dat je dan ineens dingen moest regelen. En 's ochtends hadden we ook wel eens dat Peter zijn ouders en mijn ouders wel eens kwamen oppassen, dat jouw ouders bijvoorbeeld op dinsdag belden, want dat is dan een rotdag, dat ze in de file stonden en het nog wel even duurde voor ze er zouden zijn. Dat was dan voor mij ook altijd wel een moment van: 'help!'. Jij was dan altijd al weg. Dat kwam dan heel slecht uit, want dan moest ik wachten tot ik naar mijn werk kon.

Vader: Dan hebben we het inderdaad over ruim een halfjaar geleden, want dat is nu ook niet meer zo. Ik kan nu niet echt veel stressmomenten bedenken voor dat soort dingen.
(R06: Anderhalfverdieners; hij werkt fulltime als zelfstandig consultant en werkt regelmatig thuis, zij zoekt momenteel werk voor drie dagen en wil een baan dichter bij huis om uit de file te blijven. Twee zoons van 3 en 5 jaar. Twee auto's.)

3.6 Basisschool en kinderopvang

Nabijheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Van de basisscholen en kinderopvangorganisaties in Leidsche Rijn die websites hebben, is een analyse gemaakt van de meldingen over de bereikbaarheid. Een aantal scholen heeft ook periodieke schoolkranten online geplaatst die zijn geanalyseerd. Uit deze analyse is een beeld verkregen van de manier waarop scholen en kinderopvangorganisaties over de bereikbaarheid communiceren.
Ouders hechten veel belang aan kinderopvang in de directe woonomgeving, zodat kinderen de omgeving waarin hun dagelijks leven zich afspeelt, kunnen overzien en kunnen leren daarin zelfstandig onderweg te zijn. De gezinnen in Leidsche Rijn maken dan ook zo veel mogelijk gebruik van kinderopvang en scholen in de wijk. De vele verhalen van ouders in Leidsche Rijn over de dagelijkse taferelen rond de basisschool maken duidelijk dat dat lastige verkeersknooppunten in de wijk zijn geworden. Op drukke kruisingen op de route naar school en ook vlak bij de school vinden ouders het niet veilig voor kinderen om zonder begeleiding te reizen. Door de verkeersdrukte rond de scholen die voortkomt uit het fiets- en autoverkeer van ouders doet zich de enigszins tegenstrijdige situatie voor dat ouders hun kinderen tot een oudere leeftijd blijven begeleiden naar en van school dan ze eigenlijk zouden willen. De bereikbaarheid van school lijkt soms slechter dan strikt noodzakelijk doordat de wegen en parkeerplaatsen rond de school niet genoeg zijn afgestemd op de enorme piekdrukte 's morgens en 's middags.

Veilig naar school

Respondenten vertellen over de afweging tussen zelfstandigheid en veiligheid van kinderen in het verkeer.

Een moeder van een zoon van 9 jaar en een dochter van 11 jaar vertelt hoe de situatie rond school meespeelt in de afweging wanneer kinderen zelfstandig naar school mogen.

Ja, het is ook pas sinds kort dat zij zelf naar school lopen. Vanaf dit schooljaar zo'n beetje. Daarvoor liepen wij eigenlijk altijd mee en dat heeft misschien ook wel te maken met de situatie rond school. Dat was op zich vrij onoverzichtelijk. Het is iets minder onoverzichtelijk geworden doordat er een weg is afgesloten en er een bussluis ligt, dus in principe rijdt er geen echt doorgaand verkeer meer langs. Blijft dat het nog steeds heel druk is omdat veel ouders met de auto komen.
(R19: Anderhalfverdieners; hij is zzp'er, zij werkt als beleidsmedewerker in Zeist. Twee kinderen: een zoon van 9 en een dochter van 11 jaar. Eén auto; hij gaat met de auto of de fiets, afhankelijk van bestemming, zij fietst naar het werk.)

Een moeder van een dochter van 6, een zoon van 9 en een zoon van 11 begeleidt de kinderen fietsend naar school. In haar verhaal komt het dilemma naar voren tussen zelfstandigheid en verkeersveiligheid van kinderen.

Interviewer: En daarna de kinderen ophalen [...] Gaan ze alle drie op hun eigen fiets?
Moeder: Behalve de jongste, die zit achterop [...] omdat het... Het is best een verkeersonvriendelijk stukje, het is best gevaarlijk. En ze is 6 jaar, op zich kan ze goed fietsen, maar omdat ik dan al twee jongens heb waar ik op let, vind ik het voor haar... Terwijl ze eigenlijk goed kan fietsen, is de verbinding, je hebt niet echt een fietspad en je moet echt over de weg, met nogal wat auto's, maar ook heel veel scooters, er wordt hard gereden door sommige auto's, veel scootertjes, is het voor haar vind ik, echt gewoon veel te onveilig nog om ook op de fiets te gaan. En dat is jammer.
(R20: Anderhalfverdieners; hij werkt fulltime in de ICT bij diverse klanten, zij werkt drie dagen als consultant. Drie kinderen van 6, 9 en 11 jaar. Eén (lease) auto voor het werk van de vader. Voor brengen en halen doen de ouders vrijwel alles met de fiets.)

Kinderdagverblijven

Kinderdagverblijven kunnen zowel door ruime openingstijden als door een strategisch gekozen locatie aansluiting zoeken bij de dagpaden van werkende ouders.

Kinderdagverblijf Het Dierenbos in Leidsche Rijn profileert zichzelf op zijn website door langer open te blijven (tot 19:00 uur) en door aan te geven dat ze op een strategische locatie in de wijk zitten voor ouders die met de auto van de snelweg gebruikmaken.

Het Dierenbos is van 7:00 uur tot 19:00 uur open. Voor deze openingstijden kiezen wij bewust. Het is tegenwoordig een uitdaging om uw kind weg te brengen en dan ook nog op tijd te kunnen zijn op uw werk, onder andere door alle files. Het Dierenbos ligt op een gemakkelijke route naar de A2. U heeft hierdoor meer tijd om uw kind weg te brengen en op te halen.[4]

Afnemende begeleiding onderweg bij ouder wordende kinderen

Het aantal plekken waar kinderen activiteiten hebben, neemt toe naarmate zij ouder worden. Kinderen moeten op verschillende tijden van de dag en in de week naar vriendjes en hobby's, waardoor zij ook naar nieuwe plekken in de woonomgeving reizen.
In eerste instantie wordt het begeleiden van kinderen onderweg daardoor complexer voor de ouders. Gaandeweg worden de kinderen echter zelfstandiger in het verkeer en kan de koppeling van de dagpaden van de ouders en de kinderen afgebouwd worden. Zowel ouders als kinderen krijgen dan meer vrijheid in hun individuele dagpaden.
In de tweede helft van de basisschool, vanaf ongeveer 9 jaar, neemt het begeleiden van de mobiliteit van de kinderen door ouders langzaam maar zeker af (Van Beuningen en Bouhuijs 2011). Uit de verhalen van ouders in Leidsche Rijn komt naar voren dat kinderen vaak als eerste in de directe woonomgeving zelf naar een speeltuintje of een vriendje lopen als daarbij geen drukke straten hoeven te worden overgestoken. Vervolgens mogen ze zelfstandig of samen met andere kinderen naar school gaan, mits de school met een verkeersveilige route te bereiken is. Daarna volgen routes verder van huis, waar kinderen in groepen, als een vorm van 'collectieve zelfstandigheid', naartoe fietsen.

Voorbeelden hiervan zijn het fietsen naar sportvelden aan de randen van de wijk of naar de muziekles in een ander gedeelte van de wijk. De toestemming om zelfstandig te reizen, geven ouders in eerste instantie in het voorjaar en de zomer wanneer het langer licht is.

Zelfstandigheid van kinderen in het verkeer

Naarmate kinderen ouder worden, geven ouders hun stapsgewijs meer zelfstandigheid in het verkeer.
Een moeder van twee zoons en een dochter tussen 6 en 11 jaar oud vertelt over de veranderingen in de mobiliteit van haarzelf voor de kinderen.

> *[...] het wordt nu drukker. Op zich wordt het allemaal makkelijker omdat de kinderen groter worden, alleen, je krijgt een verschuiving. Vroeger gingen ze de hele dag naar het kinderdagverblijf, van 's ochtends, nou ja, je haalde ze daar om halfzes op, dus één heel blok, en het wordt nu complexer door de sportclubjes, door het afspreken met vriendjes en vriendinnetjes, sportactiviteiten, verjaardagsfeestjes. Qua afstemmen wordt het een stuk complexer. Ik heb een enorm grote agenda, die agenda wordt eigenlijk steeds groter, waarin ik alle afspraken probeer goed bij te houden. Maar dat regelen en het coördineren van ook de activiteiten van het hele gezin, dat is best, ja... Het is ook wel heel leuk hoor, het is niet heel negatief. Maar het is wel, als ik vergelijk met die tijd dat ze alle drie op het kinderdagverblijf zaten, wordt het toch wel, wordt het wel complexer. En aan de andere kant heb je daar ook meer tijd voor omdat de kinderen een heel stuk zelfstandiger worden, dus, ja...*
> (R20: Anderhalfverdieners; hij werkt fulltime in de ICT bij diverse klanten, zij werkt drie dagen als consultant. Drie kinderen van 6, 9 en 11 jaar. Eén (lease) auto voor het werk van de vader. Voor brengen en halen doen de ouders vrijwel alles met de fiets.)

Een moeder van een dochter van 11 vertelt:

> *Het is zelfs zo dat nu het licht is ze alleen op de fiets naar voetbal kan. Als het straks donker is, wil ik niet meer dat ze alleen gaat, dus dan moet er een van ons mee. Of met de fiets, of met de auto.*
> (R30: Anderhalfverdieners; hij werkt fulltime als kraanmachinist, zij werkt drie dagen in de administratie. Twee zoons op de middelbare school in Woerden, één dochter van 11 jaar. Eén auto; de zoons begeleiden soms hun zusje onderweg.)

Als de kinderen eenmaal zelfstandig naar school kunnen reizen, worden de dagpaden van ouders een stuk eenvoudiger.

> *Interviewer: Hoe gaat dat in zijn werking, als jullie dat met elkaar afstemmen?*
> *Moeder: We hoeven niets af te stemmen.*
> *Vader: Nee.*
> *Moeder: Nergens in.*
> *Vader: Iedereen kan gewoon zijn fiets pakken...*
> (R31: Eenverdiener; vader gaat met bus of fiets naar het werk, moeder is huisvrouw. Twee dochters van 10 en 12 jaar. Geen auto.)

Koppelingsbeperkingen tussen school en werk

Afhankelijk van de leeftijdsgroep van de kinderen zijn er verschillen in de mobiliteitspatronen van zowel de ouders als de kinderen. Kinderen tot 4 jaar hoeven doorgaans alleen opgevangen te worden als beide ouders gaan werken. Kinderdagverblijven zijn in Leidsche Rijn, net als in de rest van Nederland, wat betreft openingstijden dan ook opgezet als vorm van dagopvang die zo veel mogelijk aansluit op standaard kantoortijden: ze openen rond 7:00 of 7:30 uur en sluiten rond 18:00 of 18:30 uur. Een minderheid van de kinderdagverblijven heeft verlengde openingstijden (Cloïn et al. 2010).
Zodra kinderen 4 jaar worden en naar de basisschool gaan, hebben zij hun eigen verplichte tijd-ruimtelijke structuur. Los van werkdagen of andere activiteiten van ouders worden kinderen dan vijf dagen per week op school verwacht. De school bepaalt, binnen de wettelijk vastgestelde normen, haar eigen begin- en eindtijden. Die tijden hebben geen relatie met de werkdag van ouders. Van oudsher wordt er in Nederland van uitgegaan dat moeders hun dagpaden aanpassen aan hun kinderen, en niet andersom. Met de opkomst van de tweeverdienershuishoudens in Nederland hebben moeders steeds vaker een dagpad waarin het werk dominant is (net als werkende vaders altijd al hadden). Dat dagpad van de werkende moeder of vader sluit niet zomaar aan op de dagpaden van de kinderen. Werkende ouders hebben meestal dagpaden waarbij ze (ver) buiten de woonomgeving moeten zijn van vroeg in de ochtend tot het einde van de middag. De dagpaden van hun schoolgaande kinderen beginnen vrijwel op hetzelfde tijdstip, maar op plekken die juist dicht bij huis zijn. Werkende ouders moeten 's ochtends dus eigenlijk op twee plekken tegelijk zijn. Dit leidt ertoe dat er dan veel druk op het gezin staat. 's Middags eindigt de school veel vroeger dan het werk. Werkende ouders hebben daardoor koppelingsbeperkingen met hun kinderen, want zij kunnen de werkdag niet vanzelfsprekend combineren met het wegbrengen en ophalen van de kinderen bij school. De enorme groei in buitenschoolse opvang die in Nederland heeft plaatsgevonden (Baydar en Melser 2011), is te verklaren uit de noodzaak binnen gezinnen om de dagpaden van de schoolgaande kinderen aan te passen aan die van werkende ouders. De buitenschoolse opvang kan in dat licht worden opgevat als een 'schakelvoorziening' tussen ouders met hun werkdag en kinderen met hun schooldag. Hoewel scholen sinds enkele jaren verplicht zijn buitenschoolse opvang aan te bieden, organiseren veel scholen dat niet zelf, maar besteden zij dit uit aan particuliere organisaties buiten de school.

Locatie school ten opzichte van kinderopvang

Gezinnen met zowel kinderen jonger dan 4, die nog naar de kinderopvang gaan, als schoolgaande kinderen, hebben te maken met een kinderdagverblijf, een school en een buitenschoolse opvang. Soms is het kinderdagverblijf naast de school. Voor anderen is het kinderdagverblijf op een heel andere locatie in de wijk dan de basisschool. Ook als kinderen na schooltijd naar de buitenschoolse opvang gaan, ligt deze lang niet altijd bij de school. In de dagpaden van de ouders en de kinderen leidt dat tot aanzienlijke verschillen. De concentratie van verschillende kindvoorzieningen op één locatie brengt rust voor de kinderen en het vereenvoudigt de agenda's van ouders voor het vervoeren van hun kinderen. Gezinnen die met verschillende locaties te maken hebben, moeten aanzienlijk meer afstemmen. Sommige gezinnen kiezen er dan voor dat telkens een van

beide ouders alle kinderen wegbrengt of ophaalt op de verschillende locaties, met de fiets of de auto. In andere gezinnen splitsen ouders de begeleiding van de kinderen per locatie.
Als de buitenschoolse opvang zo ver van school ligt dat de kinderen met een busje van de school naar de buitenschoolse opvang (bso) worden gebracht, beïnvloedt dit de mobiliteit van de kinderen en de ouders. Zodra kinderen oud genoeg zijn om zelf te fietsen, ontstaat er dan een dilemma tussen zelfstandigheid van kinderen in het verkeer en gemak voor de ouders en kinderen. Een kinderfiets die op het schoolplein staat, gaat namelijk niet met het busje mee naar de naschoolse opvang. Het bij elkaar krijgen van kind en fiets is aan het einde van de dag dan een probleem voor de ouders. De keuze om deze zelfstandige kinderen dan toch met de auto of achter op de fiets te brengen en halen, ligt dan voor de hand. Vanuit het oogpunt van rust in het gezin en de ontwikkeling van zelfstandigheid in het verkeer is buitenschoolse opvang in of direct bij het schoolgebouw belangrijk.
Als alle kinderen uit het gezin op dezelfde locatie kunnen worden gebracht en opgehaald, is de eenvoud van het brengen en halen prettig. Toch worden er hierbij ook beperkingen benoemd. In Leidsche Rijn zijn er verschillende buurten waar meerdere basisscholen en meerdere kinderopvangorganisaties op dezelfde locatie zitten.[5] Daardoor komen de dagpaden van grote aantallen kinderen en hun ouders in de ochtenden en middagen op dezelfde tijd en plaats bijeen. Respondenten vertellen dat ze daardoor aanzienlijke belemmeringen ondervinden bij het brengen en halen. De inrichting van de wegen en de openbare ruimte rond de school is niet afgestemd op het verwerken van zo'n hoge verkeersdrukte. Ouders beschrijven verkeersonveilige situaties en zijn zich ervan bewust daar soms ook zelf aan bij te dragen.

Verkeerssituatie rond scholen

De concentratie van meerdere scholen en kinderdagverblijven zorgt voor extra verkeersdrukte. Dit leidt bij ouders tot dilemma's over de vervoerwijze. Met de individuele keuze dragen ze immers bij aan de collectieve drukte, maar wegen ook werkbelangen mee.

Een vader en moeder die soms met de auto gaan en andere keren met de fiets vertellen ieder over hun persoonlijke beleving van het verkeer rond school.

Vader: Ja, nou, rondom school is het echt chaos. Als je met de fiets bent, dan vervloek je alle automobilisten en als je met de auto bent, dan vervloek je bij wijze van spreken alle fietsers.
Moeder: Nou, dat heb ik niet. Ik ga niet vaak met de auto, maar ik vervloek niet de fietsers. Ik vervloek wel de auto's als ik op de fiets zit, dat wel.
Vader: Als je met de auto gaat, moet je heel erg goed opletten of je alle fietsers ziet.
Moeder: Ja, maar zij hebben ook het meeste recht, vind ik. [...] Het is een heel grote school, het is de Montessorischool en die zit dus echt midden in het centrum bij de supermarkt [...]. En het is ook zeg maar de weg naar de snelweg toe. Dus daarvoor gaan mensen ook... Heel veel mensen gaan hun kinderen met de auto brengen naar school, omdat ze dan meteen daarna de snelweg op kunnen schieten. Maar er zitten meer dan 600 kinderen alleen op die school. En ik geloof dat je... Je hebt daarnaast nog een katholieke school zitten. Een stukje verderop heb je ook nog twee andere scholen. Dus op een heel klein stukje zitten heel veel scholen. En alle

omliggende wijken, die precies rond het centrum zitten, die wijken, die mogen al hun kinderen naar die scholen doen. Dus het gewoon echt een, hoe zeg je dat, een...
Vader: Een knelpunt.
(R07: Tweeverdieners; beiden zzp'er. Eén zoon van 6 jaar. Eén auto; beiden werken deels thuis en gaan deels met de auto naar opdrachtgevers.)

Verkeerssituatie vanuit het perspectief van de school

Niet alleen ouders, maar ook de schoolorganisaties in Leidsche Rijn vinden de piekdrukte rond de scholen problematisch. Schoolorganisaties proberen de verkeerssituatie soms te verlichten door bij de aanvangstijden van de verschillende scholen een kwartier tussentijd aan te houden. Ouders vertellen dat een kwartier te weinig is, omdat de vertrekkende ouders van een vroege school en de arriverende gezinnen van een latere school elkaar dan alsnog in de weg zitten. Door de scholen worden ouders en leerlingen ook 'opgevoed' over hun mobiliteitsgedrag rond de school. Men probeert autogebruik te ontmoedigen. Ook worden ouders erop gewezen dat zij zich galant moeten gedragen naar elkaar en dat ze moeten proberen verkeersconflicten nabij school te vermijden. Het ligt voor de hand om te denken dat de auto's het grote probleem vormen, maar in Leidsche Rijn blijkt op verschillende scholen ook het gebrek aan fietsenstallingen bij te dragen aan het verkeersprobleem. Fietsen staan dan her en der op de stoepen en hinderen de voetgangers rond de school. Scholen hebben vaak een comité van verkeersouders die zich speciaal met deze problematiek bezighoudt. Deze ouders overleggen met de gemeente voor een betere inrichting van het gebied rond de school. Ze zetten ook bewustwordingsacties op, gericht op de ouders, bijvoorbeeld door gele kaarten uit te delen aan foutgeparkeerde auto's. De inzet van verkeersouders bestaat niet alleen in Leidsche Rijn, maar is ook landelijk een trend bij basisscholen (ROV-Utrecht 2011). Dit is een duidelijke indicatie dat de verkeersproblemen rond scholen zich ook voordoen op andere plekken dan in Leidsche Rijn.

Voorbeeld van verkeersproblemen rond de school

Verkeersouders van basisscholen zetten zich in voor een betere inrichting en een beter gedrag rond de school. In de schoolkrant rapporteren zij daar regelmatig over. De verkeersproblemen rond de school in dit voorbeeld zijn tussen 2005 en 2011 deels opgelost en deels blijven bestaan.[6]

Op de fiets
Zoals u zelf kunt opmerken, is het schoolplein heel erg krap. De kinderen willen op dat schoolplein in de pauzes graag spelen en voetballen. Door de vele fietsen wordt de speelruimte steeds kleiner. We vragen u daarom zo veel mogelijk lopend naar school te komen. Kan het echt niet anders, vraag dan even toestemming om de kinderen op de fiets naar school te laten gaan.
(april 2005)

Verkeersactie
Afgelopen donderdag hebben we met de kinderen [...] actiegevoerd om de verkeerssituatie rondom het gebouw te verbeteren. Op [naam van de school] hadden de kinderen van groep 5/6 en groep 7/8 prachtige protestborden geschilderd met indringende teksten erop, zoals: 'Een kinderleven is geen retourkaartje'. Op het kruispunt [...] heeft groep 7/8 twee zebrapaden getekend. Ook werden automobilisten en buschauffeurs aangehouden, waarna ze een protestbrief uitgereikt kregen. (september 2005)

Verkeer rond de school
De verkeerssituatie is al veel beter dan aan het begin van het schooljaar. [...] Om verkeersopstoppingen door auto's zo veel mogelijk te voorkomen, vragen wij u niet voor de school heen en weer te rijden, maar één richting aan te houden en om de school heen te rijden (tegen de klok in). [...] En wat ook niet onbelangrijk is: wees tolerant ten opzichte van elkaar. Bij voorbaat dank voor uw medewerking! (juli 2008)

Het naar en van school gaan
Beste ouders en brengers van de kinderen. We beginnen met een positief bericht. Afgelopen maanden komt het parkeren van auto's op de stoep gelukkig steeds minder voor. Daardoor stroomt het verkeer beter zodat de kinderen en ouders fietsend en lopend veiliger naar school kunnen. De verkeerscommissie is blij met de schoolzone en de instelling van de maximum snelheid van 15 km/uur. De commissie vindt wel dat er nog een aantal maatregelen genomen moeten worden om de veiligheid, waaronder het oversteken, veiliger te maken. Bij de gemeente ligt daarvoor een verzoek. [...] Daarnaast zien wij graag een Kiss & Ride-strook en op een aantal plaatsen parkeerremmende maatregelen. We zijn ook blij dat de politie met regelmaat de foutparkeerders bekeurt. Eigenlijk zou dat niet nodig moeten zijn. Want iedere ouder wil toch dat zijn kind zonder ongelukken op school komt? (april 2011)

Vervoerwijze bij de combinatie van brengen of halen met reizen naar het werk

De keuze voor het vervoermiddel waarmee kinderen naar school worden gebracht, wordt vaak beïnvloed door andere reisdoelen van ouders. Moet men door naar het werk of gaat men boodschappen doen, dan maakt men vaak een andere keuze dan wanneer men weer naar huis terugkeert. Als ouders na het wegbrengen van de kinderen niet door hoeven te reizen naar het werk, ervaren ze meer rust en dan kiezen ze vaker voor lopen of fietsen. Op deze dagen weegt voor veel ouders mee dat men de verkeersdrukte bij school niet wil vergroten door 'onnodig' met de auto naar school te komen. Anderen vinden dat onzin en benadrukken dat het voor hun kinderen juist rust schept om met de auto te worden gebracht. Bij de keuze om te lopen of fietsen naar school spelen kindgeoriënteerde argumenten mee, zoals het verbeteren van het verkeersinzicht en lichaamsbeweging.
Een autoluwe zone rond de school draagt voor veel werkende ouders niet bij aan een goede organisatie van het wegbrengen van de kinderen en het reizen naar het werk.
Er zijn ouders die op werkdagen in één keer door reizen naar het werk. Zij gebruiken bij het brengen en halen hetzelfde vervoermiddel als voor het woon-werkverkeer: de auto of

de fiets. Andere ouders kiezen er bewust voor om het brengen of halen los te koppelen van het woon-werkverkeer en tussendoor eerst langs huis te reizen. Deze ouders brengen en halen de kinderen vaak met de fiets of soms lopend. Opmerkelijk genoeg brengen ouders vergelijkbare argumenten naar voren, ongeacht of zij meteen doorreizen of via huis gaan en van vervoermiddel wisselen: efficiëntie en het beperken van stress vinden ze belangrijk. Wie kiest voor de auto ervaart het in één keer doorreizen als efficiënt en vindt het rustiger om niet heen en weer te hoeven reizen. Wie via huis reist, benadrukt dat de school lopend of met de fiets efficiënter te bereiken is dan met de auto, waardoor het wegbrengen minstens even snel is en tot minder irritaties leidt. In sommige gezinnen maken de vader en de moeder ieder een andere keuze omdat hun stressbeleving verschillend is. Deze verschillende visies geven aan dat niet alleen de objectief vastgestelde efficiëntie en snelheid van het wegbrengen belangrijk is voor ouders. Ook de persoonlijke beleving van de mobiliteit naar de school of kinderopvang en het vermijden van onnodige stress zijn cruciaal in de vervoerwijze die ouders kiezen.

De auto in plaats van de fiets

Voor sommige moeders is de auto een vast hulpmiddel geworden in het organiseren van het gezinsleven. Het rond school gepropageerde idee dat de auto de oorzaak is van verkeersonveiligheid en daarmee eigenlijk slechter is dan de fiets ontgaat deze moeders niet.

Een moeder van drie zoons die vrijwel alles met de auto doet, vertelt:

> *De bestemmingen die we met de auto doen, kunnen we in principe ook met de fiets doen, hier in de buurt dan. Maar door tijdgebrek doen we dat gewoon eigenlijk niet. Dat is eigenlijk de voornaamste reden, hier. Je wilt alles heel snel doen, tussendoor wil je ook nog boodschappen doen, die je nodig hebt. Dat doe je gewoon niet makkelijk met de fiets. Dat kan wel, want er zijn genoeg mensen die het zo doen, maar het is toch gemak en daarnaast heb je het gewoon enorm druk met van alles en nog wat. Dan wil je dat gewoon, ook een beetje de rust kunnen nemen in de auto, voor zover dat überhaupt kan.*
> (R16: Anderhalfverdieners; hij werkt fulltime als servicemonteur, zij werkt vier dagen van zes uur als administratief medewerker in Utrecht. Drie zoons van 5, 6 en 10 jaar. Twee auto's, waarvan een bedrijfsauto; moeder haalt haar kinderen vier keer per week direct uit het werk op van school met de auto.)

Tijdmarges om niet te laat te komen

Vrijwel alle ouders bouwen tijdmarges in hun dagpad in om niet te laat te komen bij het ophalen van de kinderen. Zo voorkomen ouders dat het kind ergens alleen staat te wachten of dat de kinderopvang nog niet kan sluiten vanwege te laat komende ouders. Sommige kinderdagverblijven geven overigens ook reprimandes en boetes aan ouders bij te laat komen.
De interviews in Leidsche Rijn laten zien dat er verschillen kunnen bestaan tussen moeders en vaders in de manier waarop zij tegen het risico op te laat komen aankijken. Al maken zij geen wezenlijk verschillende keuzes in de tijd die zij uittrekken om niet te laat te komen, toch maken moeders zich vaker ongerust dan vaders (vgl. Cloïn et al. 2010).

Ouders beknibbelen dan ook weinig op de veiligheidsmarges in hun reistijd. Zo doen noodgevallen zich niet vaak voor.[7]
Als er onverhoopt toch oponthoud is onderweg, bijvoorbeeld met onverwachte files of uitvallende treinen, hebben de meeste ouders een achtervang. Doorgaans zijn het de moeders die daarvoor een netwerk hebben en liften vaders daarop mee (Van der Klis 2011). De mobiele telefoon biedt dan een gevoel van zekerheid dat er altijd iets te regelen is.

Op tijd komen

Het belang van het op tijd zijn bij het ophalen van de kinderen wordt door vaders en moeders niet hetzelfde beleefd.

De vader en moeder van een 6-jarige jongen reageren op de vraag of zij druk ervaren in het op tijd komen.

> *Vader: Nou, zo ervaar ik het niet.*
> *Moeder: Ik wel, ik voel de druk. Ik moest Pim afgelopen woensdag ophalen, gisteren, en dan wil ik gewoon uiterlijk om halfvijf weggaan, want je mag tot zes uur je kind ophalen van de naschoolse opvang. En er hoeft maar iets te gebeuren op de snelweg en het staat gewoon helemaal vast. En ja, ik heb het nooit al een fijn idee gevonden dat een kind als laatste nog in een klasje zit. Dus ik voel wel de druk van halfvijf moet ik weg. Ik wil niet om vijf uur weg en dan maar net kiele aan het in een uur kunnen redden. Want ik doe er gewoon een uur over de terugweg. [...]*
> *Vader: Het is nog niet misgegaan. Nee, nog niet, maar het zou zomaar een keer kunnen.*
> *Moeder: Het zou een keer kunnen, hè? En dan is het echt overmacht, dat kan. [...] Kijk, we doen er ook niet krampachtig over, maar als je in kan calculeren van, oké, ik wil een buffer hebben, dan is het fijn, dat je dat gewoon kan incalculeren.*
> (R07: Tweeverdieners; beiden zzp'er. Eén zoon van 6 jaar. Eén auto; beiden werken deels thuis en gaan deels met de auto naar opdrachtgevers.)

Oppas aan huis zorgt voor minder stress om brengen en halen

In sommige gezinnen komt er een of enkele dagen per week een oppas aan huis.
Het voordeel dat ouders hierbij ervaren, is dat ze geen extra tijd aan het wegbrengen en ophalen van de kinderen hoeven te besteden op hun werkdag. Dat schept rust. Ouders die deze vorm van opvang hebben gekozen, benadrukken dat zij daardoor veel minder stress hebben over het op tijd zijn. Ook onderweg maken ze zich minder druk, want de oppas wacht tot ze thuis zijn. Een beperking is dat ook de oppas onderweg vertraging kan oplopen. In zo'n geval moet een van beide ouders wachten tot de oppas er is. Ouders hebben dan niet alleen met hun eigen vertragingsrisico onderweg te maken, maar ook met dat van de oppas. Toch lijkt dit risico klein, zeker als de oppas in de buurt woont. Een oppas die van verder weg komt, is onder de respondenten overigens meestal een grootouder (vgl. De Meester 2010).

3.7 Variatie in de dagpaden van ouders per dag van de week

Rol van woon-werkafstand in de taakverdeling van brengen en halen

Specifieke strategieën die ouders toepassen in de organisatie van hun dagpaden hangen samen met allerlei persoonlijke factoren. In de taakverdeling van brengen en halen is het relevant of beide ouders ongeveer even ver weg werken, of dat er een aanzienlijke asymmetrie is in hun woon-werkafstand (De Meester en Van Ham 2009). Degenen die verder van huis werken, hebben daar in sommige gevallen geen problemen mee, bijvoorbeeld omdat knelpunten in de dagpaden worden opgelost door het brengen en halen vaker aan hun partner over te laten. Andere ouders die verder weg werken, zijn wel verantwoordelijk voor een deel van het brengen en ophalen en passen als de aard van het werk dat toelaat hun werktijden daarop aan. Zij gaan bijvoorbeeld heel vroeg naar het werk en weer vroeg naar huis. Deze ouders zien 's morgens hun kinderen meestal niet, maar hebben in de middag wel tijd voor hen. Ook vermijden ze zo de piekdrukte in het spitsverkeer. Andere ouders die veel reistijd hebben, verdelen hun werkdag in een (relatief kort) deel op kantoor en aanvullend een deel van de werkdag in de avond thuis.

Verschillen in flexibiliteit tussen ouders in de taakverdeling van brengen en halen

Een van de manieren om het brengen en halen af te stemmen, is een vaste verdeling over de dagen van de week waarin niet of nauwelijks ad-hocaanpassingen zijn. Vooral als een of beide ouders gebonden zijn aan strikte werktijden vanwege de aard van het beroep is er zo'n vast ritme.
Een ander ritme in het afstemmen is dat ouders per week of per dag overleggen wie brengt en wie haalt. Juist als een ouder flexibele werkomstandigheden heeft, kan er van week tot week variatie zijn in de drukte op het werk en de mogelijkheden om het werk te combineren met het brengen en halen van de kinderen.
Bij respondenten met veel flexibiliteit en eigen zeggenschap over de werktijd en de werkplek zijn er ook die gedurende werkdag contact hebben om het ophalen van de kinderen af te stemmen. Flexibele werkuren maken het vaak mogelijk om eerder naar huis te gaan. Maar, zo bleek uit de interviews, dat vraagt soms van ouders om langer door te werken of thuis (over)werk in de avonden te verrichten.
Naast de mogelijkheden die het werk biedt om flexibel met het brengen en halen om te gaan, zijn ook persoonlijke voorkeuren van ouders belangrijk. Sommige ouders voelen zich prettig bij de duidelijkheid van een vast rooster, andere ervaren het flexibel aanpassen van de onderlinge afspraken juist als prettig.

Rolopvatting over de verdeling zorg en betaald werk

De rolopvatting over vaderschap en moederschap spelen ook mee in de manier waarop ouders het brengen en halen en het betaalde werk verdelen. Brengen en halen zijn van oudsher onderdeel van de zorgtaken voor het kind. Onderweg zijn voor het werk staat dan los van het onderweg zijn voor het brengen en halen van de kinderen. Hoewel in de meeste Nederlandse gezinnen tegenwoordig beide ouders betaald werk verrichten en daarvoor regelmatig onderweg zijn, komt uit de interviews naar voren dat de kinderen brengen en halen in de perceptie van ouders nog altijd bij de zorgtaken behoort.

De rolopvatting binnen het gezin over de verdeling van het betaalde werk en de kinderzorg werkt dan ook duidelijk door in de verdeling van het brengen en halen. Als beide ouders een gelijke verantwoordelijkheid voor de kinderzorg ervaren, dragen beiden doorgaans substantieel bij aan het brengen en halen. Daarbij zijn andere kenmerken, zoals de woon-werkafstanden en de mogelijkheden tot flexibel werken, natuurlijk ook van belang in de uiteindelijke verdeling van het brengen en halen. Overigens is het bij ouders die zich voor laten staan op een gelijkwaardige verdeling van de zorg voor de kinderen vaak het geval dat de feitelijke verdeling niet gelijk is (vgl. Droogleever Fortuijn 1993). Als een van beide ouders minder dagen werkt dan de ander, zal deze feitelijk meer zorgtaken op zich nemen. De casestudy in Leidsche Rijn laat zien dat daar ook meer brengen en halen bij hoort.
Als in de rolopvatting de zorgtaken primair bij de moeder liggen, doet zij doorgaans het leeuwendeel van het brengen en halen. Dat is dan ongeacht het aantal uren dat zij betaald werk verricht. Bij de anderhalfverdieners en de tweeverdieners is in Leidsche Rijn bij verschillende gezinnen de moeder de hoofdverantwoordelijke voor al het brengen en halen van de kinderen. De rol van de vader in het brengen en halen is dan bijvoorbeeld beperkt tot één middag per week, of soms nog minder. Ook als achtervang voor noodgevallen heeft de moeder dan een netwerk bestaande uit andere personen dan haar eigen partner.[8]

Rolopvattingen

De rolopvatting over de zorgtaken werken duidelijk door in de verdeling van het brengen en halen.

In een tweeverdienershuishouden met een dochter van een halfjaar werkt de vader vijf dagen in Delft en de moeder vier dagen in Zeist. Niet alleen de langere reistijd van vader, maar ook het verschil in hun rolopvatting over het werk en de zorg voor de kinderen, dragen ertoe bij dat moeder het brengen en halen van hun dochter volledig voor haar rekening neemt.

> *Interviewer: Ik wil graag wat weten hoe jullie je dagelijkse mobiliteit en jullie roosters op elkaar afstemmen [...]*
> *Vader: Nou, kijk, de enige plicht die we hebben, is dat we goed voor onze dochter zorgen en daar zorgt mijn vrouw voor, qua mobiliteit gezien in ieder geval. Dus ik stem 's ochtends, hoe laat ik vertrek, stem ik wel af, omdat ik samen met haar onze dochter kan wakker maken en klaar kan maken om weg te brengen. En 's avonds stem ik het eigenlijk niet echt af. Ik probeer gewoon zo vroeg mogelijk thuis te zijn voor jou en toch een beetje een goede dag te kunnen maken en file vooruit te rijden. Ik denk dat dat alle afstemming is die ik doe. En jij stemt vooral af op onze dochter.*
> *Moeder: Ja. Wat ik net al zei, dat ik gewoon zo vroeg mogelijk op mijn werk wil zijn en dus om halfacht gaat de kinderdagopvang open en dan probeer ik mijn dochter ook rond die tijd daar af te zetten en dan voor zes uur weer ophalen. En dat is eigenlijk tot nu toe altijd goed gegaan. Ik heb nooit hoeven afstemmen van: goh, het gaat niet lukken of zo, ik red het niet, nee.*
> (R17: Tweeverdieners; beiden zijn hoogopgeleid. Eén dochter van een halfjaar. Twee auto's; beide ouders reizen met de auto naar het werk.)

Dagen waarop een van beide ouders geen woon-werkverkeer heeft

Als er dagen in de week zijn waarop een van beide ouders niet van huis hoeft voor het werk, is de kans aanzienlijk dat deze ouder een deel van het of het volledige brengen en halen van die dag op zich neemt. Vooral als de andere ouder op diezelfde dag wel op pad moet voor het werk, zien we in Leidsche Rijn dat die werkende ouder vrijwel nooit brengt en haalt. Niet onderweg zijn voor het werk hoeft overigens niet per definitie te betekenen dat een ouder die dag niet werkt. Ouders die thuiswerken, hebben ook een dagpad zonder woon-werkverplaatsing. In Leidsche Rijn zien we dat ouders op thuiswerkdagen ook meestal het brengen en halen op zich nemen.

3.8 Slot

In dit hoofdstuk hebben we gezien tegen welke beperkingen in het tijd-ruimtebudget ouders met kinderen tot 12 jaar zoal aanlopen en welke verschillende manieren ouders toepassen om hiermee om te gaan. Ouders hebben beperkingen in hun dagpaden die overeenkomen met de tijd-ruimtelijke beperkingen die Hägerstrand (1970) onderscheidt: een belangrijke fysieke beperking is dat de basisschool en het werk doorgaans op een aanzienlijke afstand van elkaar liggen en dat het reizen tussen deze plekken tijd kost. Een aanzienlijke zeggenschapsbeperking waarmee ouders te maken hebben, is dat zij regelmatig op beide plekken tegelijk moeten zijn. Daardoor hebben zij tegelijkertijd te maken met koppelingsbeperkingen om hun kinderen op tijd weg te brengen en op te halen. Het werk biedt voor een deel van de ouders de ruimte en flexibiliteit om zelf zeggenschap te hebben over de plek en de tijd van werken. Die zeggenschap wordt dan ook ingezet om het eigen dagpad beter aan te laten sluiten op dat van de kinderen.
De schooltijden bieden geen ruimte aan de ouder voor eigen zeggenschap. De verkeersproblemen rond de school vormen ook een belangrijke beperking. Enerzijds is deze fysiek: de school is soms moeilijk bereikbaar en onveilige routes belemmeren de zelfstandigheid van kinderen in het verkeer. Anderzijds leidt de verkeersproblematiek tot een morele beperking, die als zeggenschapsbeperking kan worden opgevat. Op ouders wordt een moreel beroep gedaan om zo min mogelijk met de auto te komen. Grotendeels passen ouders hun mobiliteit en de (zelfstandige) mobiliteit van hun kinderen aan de verkeersomstandigheden tussen huis en school aan.
Voor spitsuurgezinnen is een langere reistijd naar school of werk merkbaar in het toch al krappe tijd-ruimtebudget. Het ontmoedigen van autogebruik in de woonomgeving en nabij school kan het afstemmen van de dagpaden dan extra lastig maken.
Ook individuele gewoonten en voorkeuren van ouders zijn belangrijk in de manier waarop zij hun dagpaden afstemmen. Daarbij is bijvoorbeeld bij de keuze van het vervoermiddel het *gevoel* van efficiëntie en het beperken van stressgevoelens belangrijk, en niet alleen de objectief gemeten reistijdverschillen tussen verschillende vervoermiddelen voor het reizen naar school en kinderopvang.
Thuiswerken biedt de mogelijkheid om tijd uit te sparen in het dagpad door niet naar het werk te reizen. Afhankelijk van het soort beroep en de individuele zeggenschap over het werk zijn hierin aanzienlijke verschillen tussen ouder. Bij moeders is de keuze voor werk vanuit huis vaak (ten dele) ingegeven door het gemakkelijker willen combineren van

werk en gezin. Vaders kiezen voor thuiswerken als dat voordelig is voor de werkdag: minder reistijd is meer efficiënte werktijd en thuiswerken is minder onderbroken worden door collega's. Vaders die thuiswerken, merken gaandeweg dat dat ook voor het combineren van werk en gezin positief uitpakt.
Voor het beleid over tijd- en plaatsonafhankelijke werken zijn ouders van kinderen tot 12 jaar een interessante, maar lastige doelgroep. De mate waarin ouders hun woon-werkverkeer flexibel kunnen organiseren over de dag en over de week hangt met allerlei factoren samen. Ouders die veel zeggenschap over werktijd en werkplek hebben, kunnen de spits een deel van de tijd vermijden. Maar op dagen dat ouders de kinderen naar de basisschool moeten brengen en ook verwacht worden op het werk, hebben zij wat betreft hun mobiliteit vrijwel geen flexibiliteit. Vooral 's ochtends komen zij dan volop in de spits terecht. Juist het drukke spitsverkeer in de omgeving van school en huis en het bereiken van hoofdwegen worden dan als knelpunt ervaren. Op de hoofdwegen kan de verkeersdrukte verschillen, afhankelijk van de plaats en route. Door thuiswerkdagen kan het spitsverkeer een deel van de week vermeden worden. Dit is echter voor lang niet iedereen een optie. Wie vanwege het beroep ergens anders moet werken en wie strikte werktijden heeft, is aanzienlijk minder flexibel.
Het vereenvoudigen van de woon-werkmobiliteit door dichter bij het werk te gaan wonen of dichter bij huis te gaan werken, wordt positief ervaren door ouders die dit hebben gerealiseerd. Zij zien het vaak als een luxe situatie. Deze beleving van luxe benadrukt dat ouders er in de basis van uitgaan dat lange en lastige woon-werkritten nu eenmaal bij het leven van een spitsuurgezin horen. De opties om dat te veranderen, worden vaak niet verkend of niet als aantrekkelijk gezien, omdat men dan verwacht minder interessant werk te kunnen doen. Veel gezinnen hebben bij de aanschaf van een (koop)woning in een centraal gelegen, kindvriendelijke woonomgeving in feite de keuze gemaakt dat zij in de komende jaren hun werkmobiliteit zullen aanpassen aan hun woonlocatie.
Het nog altijd aanzienlijke verschil in gemiddelde woon-werkafstand tussen mannen en vrouwen, ongeacht het opleidingsniveau, laat zien dat mannen en vrouwen niet dezelfde afwegingen maken over acceptabele afstanden en reistijden voor dagelijkse mobiliteit. Voor vrouwen spelen gezinsbelangen een grotere rol.
De rolopvattingen van ouders over de verdeling van betaald werk en zorg voor de kinderen zijn erg belangrijk in de manier waarop de dagpaden binnen het gezin op elkaar worden afgestemd. Als ouders gelijkwaardigheid nastreven in zorgtaken, werkt dit door in een gelijkwaardige verdeling van het brengen en halen. De feitelijke verdeling van het brengen en halen is dan meestal echter alsnog ongelijk, omdat moeders doorgaans minder dagen werken en op de dagen dat zij zich op de zorg voor de kinderen concentreren ook al het brengen en halen op zich nemen. Vaders delen dan alleen in het brengen en halen op de dagen van de week dat hun partner werkt. Niet alleen bij eenverdienershuishoudens, maar ook bij tweeverdieners komt het regelmatig voor dat de kinderzorg, en daarmee het brengen en halen van de kinderen, primair bij de moeder ligt. Deze moeders dragen dan een dubbele last van het combineren van het betaalde werk met het brengen en halen van de kinderen.
In Leidsche Rijn zagen we dat ouders de dagpaden van het gezin per dag van de week op een specifieke manier inrichten en onderling afstemmen. Ouders verdelen het brengen

en halen in samenhang met de werkverplichtingen. Ook het vervoermiddel wordt door veel ouders gevarieerd over de dagen van de week, afhankelijk van de overige verplichtingen van zo'n dag. Het beeld dat veel ouders uit gemak hun kinderen met de auto brengen en halen kan genuanceerd worden. Een aanzienlijk deel van de ouders kiest alleen voor de auto op dagen dat het brengen en halen moet worden gecombineerd met het reizen naar het werk. Ook zijn er ouders die op dagen dat zij met de auto naar het werk reizen het brengen en halen toch lopend of fietsend doen. In de keuze voor het vervoermiddel is het vermijden van stress belangrijk.

Noten

1 Bron: www.leidscherijn.nl, geraadpleegd april 2011.
2 Naast de 33 cases die voor deze analyse zijn gebruikt, zijn er ook data verzameld bij drie gezinnen in Leidsche Rijn met kinderen tussen 12 en 18 jaar en zonder kinderen jonger dan 12 jaar. Uit de analyses van deze interviews kwam het beeld naar voren dat het brengen en halen van kinderen in de middelbare schoolleeftijd inmiddels is verschoven van structurele begeleiding van kinderen voor (vrijwel) al hun mobiliteit, naar incidentele begeleiding, zoals bij kinderactiviteiten in de avonduren of ver van huis. In die gevallen brengen of halen de ouders hun kinderen soms nog. Dat is vrijwel altijd op tijdstippen van de dag of week dat dit niet samenvalt met de werkuren van ouders. In de analyses voor dit rapport is daarom specifiek naar gezinnen met kinderen tot 12 jaar gekeken.
3 Bij drie gezinnen was een van beide ouders niet of alleen gedeeltelijk bij het interview aanwezig, doordat deze later uit het werk kwam of een andere verplichting had. In twee van deze gevallen werd (hoofdzakelijk) met de moeder gesproken, in één geval alleen met de vader.
4 Bron: www.catalpa.nl, geraadpleegd april 2011.
5 Dit is onder meer bij Brede Scholen het geval, waarin meerdere voorzieningen voor kinderen in een multifunctioneel gebouw zijn ondergebracht. Het aantal brede scholen neemt in de afgelopen jaren snel toe (Cloïn et al. 2010; Oberon 2009).
6 Internetbronnen: websites van diverse lokale basisscholen in Leidsche Rijn, geraadpleegd december 2011.
7 Op de organisatie van het brengen en halen van kinderen bij vertragingen onderweg wordt nader ingegaan in Van der Klis (2011).
8 Op de relatie tussen rolopvatting van ouders en de verdeling van het brengen en halen wordt uitgebreider ingegaan in Van der Klis (2011).

4 Dagpaden van Nederlandse gezinnen

Peter Jorritsma (KiM), Nina Schaap (KiM)

4.1 Inleiding

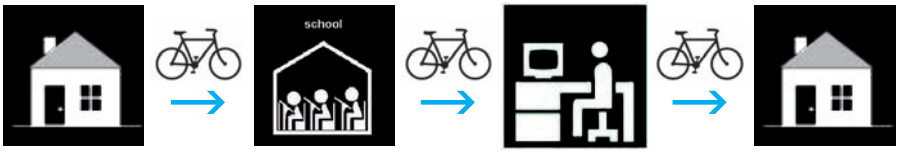
Ouders met opgroeiende kinderen staan elke dag voor een aantal uitdagingen wat betreft hun dagelijkse verplaatsingen. In hoofdstuk 3 hebben we gezien tegen welke beperkingen in het tijd-ruimtebudget ouders met kinderen tot 12 jaar zoal aanlopen en welke verschillende manieren zij toepassen om hiermee om te gaan. De dagpaden die ouders doorlopen, worden op verschillende manieren afgestemd. Ten eerste vindt er per individuele ouder een afstemming in het dagpad plaats tussen verplaatsingen voor het werk (de plekken waar men moet zijn en de tijden waarop men daar verplichtingen heeft) en verplaatsingen voor het brengen en halen van de kinderen. Ten tweede is er afstemming tussen beide ouders in hun dagpaden onderling. Hierbij vindt een verdeling plaats in het brengen en halen van de kinderen, waarbij de verplichtingen van ieders werk en de tijden van de kinderen beide meegewogen worden. Ten derde is er een afstemming over de verschillende dagen van de week. Met het accepteren van dag-tot-dagvariatie in de individuele dagpaden van ouders kan er op weekbasis een voor iedereen acceptabele balans worden bereikt in de werkverplichtingen en de zorgverplichtingen.
De casestudy in Leidsche Rijn heeft ons een beeld opgeleverd van de variaties in afwegingen die ouders maken en van de verschillen in de invulling van de dagpaden die er bestaan. Daaruit is een categorisering van typen dagpaden op hoofdlijnen geformuleerd. Uit de casestudy in Leidsche Rijn kunnen we door de aard van de onderzochte data geen uitspraken doen over de volumes waarin verschillende categorieën van dagpaden voorkomen in Nederland. In dit hoofdstuk onderzoeken we hoe vaak verplaatsingen voor werk en voor het brengen en halen bij gezinnen met kinderen tot 12 jaar in Nederland voorkomen. Hoeveel ouders combineren dagelijks de verplaatsingen voor het werk met verplaatsingen voor het brengen en halen van hun kinderen? Hoeveel ouders komen per weekdag wel buiten de deur voor het brengen en halen van hun kinderen, maar hoeven niet naar het werk te reizen? Hoeveel ouders reizen juist direct naar het werk en hebben geen verplichtingen in het vervoeren van hun kinderen? Zijn daarin per weekdag verschillen te zien? Welke vervoermiddelen zijn bij verschillende categorieën dagpaden populair bij ouders? Op deze vragen gaan we in dit hoofdstuk nader in. Omdat al duidelijk is geworden dat de materie gelaagd en complex is, is het niet mogelijk om alle dimensies in beeld te brengen.
De dagpaden in deze analyses zijn geïdentificeerd uit data van het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Het MON is een doorlopend onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking en bevat gegevens over het verplaatsingsgedrag van individuen, zoals de reden van de verplaatsing, de herkomst en bestemming, de vervoerwijze, het tijdstip en de afstand. Ook worden huishoudens- en persoonskenmerken geregistreerd. Op grond van deze data zijn uitspraken te doen over alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Nederland. Het MON heeft als kracht dat het

representatieve informatie kan geven over de mobiliteit van alle Nederlanders en dat telkens voor alle leden van een huishouden informatie over hun mobiliteit is verzameld. Een beperking van het MON is dat er steeds maar voor één enkele dag mobiliteitsgegevens zijn verzameld, waardoor niet de variatie over de week per huishouden in beeld kan worden gebracht. Door het grote aantal respondenten in het MON kan echter wel worden vastgesteld hoeveel gezinnen per afzonderlijke dag van de week een specifiek dagpad doorlopen. Daarmee kunnen patronen worden blootgelegd over variaties in dagpaden van Nederlandse gezinnen gedurende de week. Binnen een bepaald dagpad hebben ouders verschillende achtergrondkenmerken. Ook die brengen we in dit hoofdstuk in beeld.

4.2 Analyse van dagpaden met het Mobiliteitsonderzoek Nederland

In dit hoofdstuk vormen dagpaden van ouders telkens het uitgangspunt van de analyses. Een dagpad is een opeenvolging van verplaatsingen, waarbij het vertrekpunt het huisadres is en er een of meer verplaatsingen na elkaar plaatsvinden. Activiteiten op verschillende plekken worden door mobiliteit aan elkaar gekoppeld, waardoor een dagpad ontstaat. Een voorbeeld (zie figuur 4.1): iemand gaat 's ochtends vanuit huis de kinderen met de fiets naar school brengen (eerste verplaatsing: kinderen brengen; de bestemming is school/kinderdagverblijf). Daarna reist hij naar het werk (tweede verplaatsing: naar het werk; de bestemming is de werklocatie). 's Avonds gaat hij direct naar huis (derde verplaatsing: naar huis; de bestemming is huis). Bij dit voorbeeld is dus sprake van een dagpad met twee activiteiten buitenshuis en drie verplaatsingen.

Figuur 4.1
Voorbeeld van een dagpad



Omdat ons onderzoek zich toespitst op de afstemming van woon-werkverplaatsingen en het brengen en halen van kinderen naar en van school en kinderdagverblijf is slechts een deel van alle verplaatsingen die mensen dagelijks kunnen maken belicht. We hebben tweeoudergezinnen onderzocht waarin minstens één kind jonger is dan 12 jaar. We hebben de dagpaden van de ouders onderzocht, niet die van de kinderen. Door onze focus op het brengen en halen van jonge kinderen naar en van school en kinderopvang hebben we de dagpaden van ouders in de avonduren (na 19:00 uur) buiten beschouwing gelaten en ons gericht op doordeweekse dagen. We hebben voor de dagpaden alleen de verplaatsingen geselecteerd tussen huis, school/kinderdagverblijf en werklocaties, en de combinatie daarvan. Bovendien zijn feest- en vakantiedagen niet meegenomen.

Buitenschoolse activiteiten, boodschappen en visites die met of zonder kinderen overdag plaatsvonden, hebben we voor deze analyses buiten beschouwing gelaten.
Bij het registreren van brengen en/of halen van kinderen wordt in het MON niet naar de gespecificeerde bestemmingslocatie gevraagd; de mogelijkheden waaruit de respondent kan kiezen zijn 'algemeen', 'ziekenhuis, station of luchthaven', 'begeleiding', of 'kinderopvang, school of werklocatie'. Voor onze analyses is alleen de laatste categorie meegenomen.
Zoals we in hoofdstuk 3 hebben gezien, kan de mobiliteit van ouders met kinderen tot 4 jaar aanzienlijk verschillen van die van ouders die kinderen in de basisschoolleeftijd hebben (4-12 jaar). In dit hoofdstuk onderscheiden we daarom drie typen huishoudens naar de leeftijdsgroep van de kinderen:

- huishoudens waarbij het jongste kind 0 tot 4 jaar is en er geen kinderen van 4 tot 12 jaar zijn;
- huishoudens waarbij het jongste kind 4 tot 12 jaar is;
- huishoudens met zowel kinderen in de leeftijdsklasse 0 tot 4 jaar als 4 tot 12 jaar.

Kinderen van 12 jaar en ouder zijn buiten beschouwing gelaten, omdat verondersteld is dat zij niet meer afhankelijk zijn van hun ouders voor de verplaatsing naar school.
Uiteindelijk bevatte de selectie waarop de analyses zijn gebaseerd de dagregistraties van 34.730 ouders. Bij het interpreteren van de resultaten is het belangrijk te begrijpen welk type conclusies wel en welke niet uit de MON-data getrokken kunnen worden.
Aan deelnemers van het MON wordt gevraagd om gedurende één dag voor alle leden van het huishouden het volledige mobiliteitsgedrag (herkomst, bestemming, vertrektijd, vervoerwijze, enz.) te noteren in een dagboek; de MON-database bevat dus dagregistraties. Uit de koppeling van alle geregistreerde verplaatsingen volgen de dagpaden van alle leden van een huishouden voor één bepaalde dag van de week; over de andere dagen van de week is geen informatie aanwezig. Hoewel de gezamenlijke dagregistraties van de verplaatsingen een representatief beeld geven van het verplaatsingsgedrag van Nederlanders, hoeft een dagregistratie van de leden van een specifiek huishouden niet representatief te zijn voor de mobiliteit van dat gezin op andere dagen van de week, zoals ook in hoofdstuk 3 duidelijk is gebleken. Hoewel we per huishouden de dagpadgegevens van beide ouders hebben, is het door de omvang en complexiteit van de data niet mogelijk om alle huishoudens direct in te delen naar de combinatie van de dagpaden van de beide ouders. Daarom hebben we per huishouden telkens het dagpad van één van beide ouders als leidend genomen en het huishouden op grond daarvan aan een categorie toebedeeld. Het soort activiteit waar één van beide ouders naartoe reist, is leidend geweest in het onderscheiden van deze dagpaden. Zo zijn we voor de analyses in dit hoofdstuk tot verschillende hoofdcategorieën gekomen waarin alle huishoudens zijn ondergebracht op basis van het dagpad van een van beide ouders. Voor elk van de hoofdcategorieën hebben we vervolgens bekeken hoe het dagpad van de tweede ouder eruitzag. Eerst is gekeken of er kinderen worden weggebracht en vervolgens of dit al dan niet wordt gecombineerd met reizen naar het werk. Leidend voor de indeling in een categorie is dus of een van de ouders een breng- of haalverplaatsing maakt en deze al dan niet combineert met een werkverplaatsing.

Op die manier hebben we op hoofdlijnen een beeld geschetst van het voorkomen van (combinaties van) verschillende soorten dagpaden bij ouders met jonge kinderen in Nederland. De categorie-indeling ziet er als volgt uit.

– *Combinatiedagpad.* Dit dagpad kenmerkt een dag waarop in het betreffende huishouden minstens één ouder een breng-/haalverplaatsing maakt en op dezelfde dag ook naar een werklocatie buitenshuis reist. Het is mogelijk dat de andere ouder in het huishouden ook een combinatiedagpad volgt, of een ander dagpad, bijvoorbeeld een dagpad zonder werkverplaatsingen of een dagpad zonder brengen en halen.
– *Specialisatiedagpad voor zorg.* Dit dagpad kenmerkt een dag waarop in het betreffende huishouden geen van beide ouders een combinatiedagpad doorloopt. Wel worden de kinderen door minstens één ouder weggebracht naar of opgehaald van school of kinderdagverblijf zonder dat deze ouder naar een werklocatie buitenshuis reist. Het is mogelijk dat de andere ouder in het huishouden ook een dagpad heeft met alleen zorgverplaatsingen, of een dagpad met alleen werkverplaatsingen, of een dagpad zonder zorg- of werkverplaatsingen.
– *Specialisatiedagpad voor werk.* Dit dagpad kenmerkt een dag waarop beide ouders in het betreffende huishouden geen breng-/haalverplaatsingen maken. Wel maakt minstens één ouder een verplaatsing naar een werklocatie buitenshuis. Het is mogelijk dat de andere ouder in het huishouden ook een dagpad heeft met alleen werkgerelateerde verplaatsingen, of een dagpad zonder zorg- of werkverplaatsingen.
– *Dagpad met zorg- noch werkverplaatsingen.* Dit dagpad wordt gekenmerkt doordat beide ouders in het huishouden geen verplaatsing hebben gemaakt om de kinderen te brengen en/of te halen en ook geen werkverplaatsing buitenshuis. Het kan zo zijn dat deze ouders wel buiten de deur komen voor andere activiteiten, zoals vrijetijdsbesteding of boodschappen doen. Hierbij kan het bijvoorbeeld gaan om een dag waarop beide ouders vrij zijn en de jonge kinderen thuisblijven, dat de kinderen in het gezin zelfstandig naar school gaan of onder begeleiding van anderen reizen. In 12% van de onderzochte huishoudens geldt dat beide ouders zorg- noch werkverplaatsingen hebben gemaakt. Omdat er voor dit onderzoek geen (relevante) verplaatsingen waren, zijn deze gezinnen niet nader onderzocht.

Met deze indeling in categorieën schetsen we op hoofdlijnen een beeld van het voorkomen van verschillende soorten dagpaden bij ouders met jonge kinderen. Het blijft bij deze indeling steeds van belang om voor ogen te houden dat de data waarop de indeling gebaseerd is slechts één dag uit het leven van een bepaald huishouden omschrijft. Zoals hoofdstuk 3 al liet zien, kan niet geconcludeerd worden dat een bepaald huishouden elke dag van de week dezelfde dagindeling hanteert. Wel geven de analyses een beeld van de volumes waarin verschillende soorten dagpaden per dag van de week bij gezinnen in Nederland voorkomen.
Gezinnen kunnen in samenhang met sommige achtergrondkenmerken, zoals de leeftijd van de kinderen en het aantal uren dat ouders per week werken, vaker of minder vaak voor een specifieke indeling van hun dagpaden kiezen. Ook kan hun mobiliteitsgedrag afwijken van het landelijk gemiddelde. Daarom zullen we bekijken voor de onderscheiden categorieën dagpaden of de gezinnen die hierin zijn ingedeeld op hun

achtergrondkenmerken afwijken van de gemiddelden van alle Nederlandse tweeoudergezinnen met kinderen in dezelfde leeftijd.

4.3 Combinatiedagpad voor zorg en werk

Wanneer minstens één ouder op dezelfde dag een breng- of haalverplaatsing combineert met een verplaatsing naar de werklocatie buitenshuis rekenen we dit huishouden tot de categorie combinatiedagpad. In 20% van de onderzochte huishoudens registreerde minstens een van beide ouders een combinatiedagpad in het mobiliteitsdagboek. We hebben onderzocht wat voor dagpad de andere ouder op diezelfde dag heeft doorlopen. Dat kan ook een combinatiedagpad zijn, of een specialisatiedagpad voor zorg, een specialisatiedagpad voor werk, of dagpad met zorg- noch werkverplaatsingen. In tabel 4.1 is de verdeling van deze mogelijke combinaties weergegeven. In 62% van de gevallen doorlopen beide ouders op diezelfde dag een combinatiedagpad waarbij zowel de vader als de moeder naar het werk reist en een deel van het brengen en halen op zich neemt. In 26% van de gevallen combineert één ouder het reizen naar en van het werk met het brengen en halen, terwijl de andere ouder diezelfde dag alleen woon-werkmobiliteit heeft. Het combinatiedagpad wordt dus in bijna 90% van de gevallen gekozen door ouders op dagen dat beiden buitenshuis werken. In slechts 12% van de gevallen neemt één ouder naast het reizen naar het werk ook het brengen en halen van de kinderen op zich, terwijl de andere ouder diezelfde dag geen werkmobiliteit heeft.

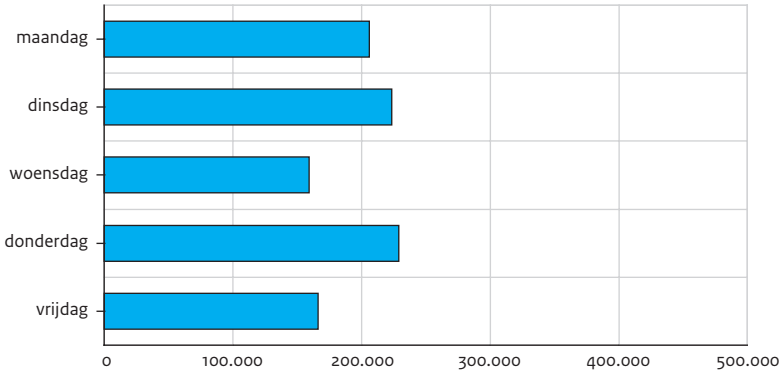
Tabel 4.1
Verdeling van dagpaden die samengaan met het combinatiedagpad van een van beide ouders (in procenten)

beide ouders combinatiedagpad	62
één ouder combinatiedagpad, één ouder specialisatiedagpad zorg	9
één ouder combinatiedagpad, één ouder specialisatiedagpad werk	26
één ouder combinatiedagpad, één ouder zorg- noch werkverplaatsingen in dagpad	3

Bron: SCP (MON'04-'09)

Als we kijken naar de dagen van de week waarop minimaal een van beide ouders werk en zorg combineert (zie figuur 4.2), dan zien we dat dit het meest voorkomt op de maandag, dinsdag en donderdag, overeenkomstig met de dagen waarop het in Nederland het vaakst voorkomt dat beide ouders betaald werk verrichten. De woensdag en vrijdag zijn relatief vaak een vrije dag of thuiswerkdag. We zien dan ook dat het combinatiedagpad op die dagen in minder gezinnen in Nederland voorkomt.

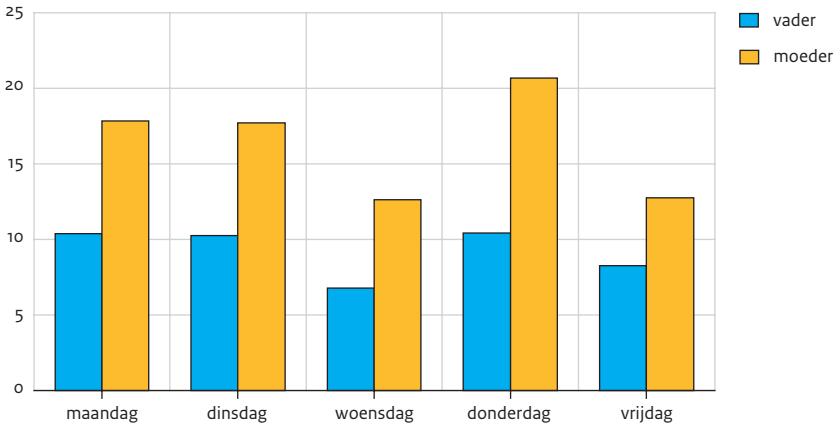
Figuur 4.2
Verdeling over de dagen van de week dat huishoudens in de categorie *combinatiedagpad* vallen (in absolute aantallen)



Bron: SCP (MON'04-'09)

Figuur 4.3 geeft per dag van de week een beeld van de verdeling van verplaatsingen voor brengen en halen tussen vaders en moeders in de huishoudens waarbij minstens één ouder een combinatiedagpad doorliep. Hierbij valt op dat ook op de dagen waarbij in 90% van de huishoudens beide ouders naar hun werk gaan moeders aanzienlijk meer brengen en halen dan vaders. In hoofdstuk 3 werd dit bevestigd in de variatie aan manieren waarop gezinnen omgaan met de combinatie van betaald werk en zorgtaken. In een deel van de gezinnen was het onderling verdelen van het brengen en halen op tweeverdienersdagen deel van hun opvattingen over een gelijke rolverdeling in het vaderschap en moederschap. Hoewel ook in deze gezinnen de vader vaak meer dagen werkt dan de moeder, en de moeder wekelijks meer brengen en halen verzorgt, hechten deze gezinnen aan gelijkwaardigheid in de verdeling van zorgtaken op de dagen dat beiden werken. In andere gezinnen was er juist sprake van dat de moeder de eerste verantwoordelijke bleef in de zorgende rol voor de kinderen, ook als zij ging werken. Deze moeders stemden bijvoorbeeld hun werktijden af op de schooltijden. Hun partners richtten het dagpad op de tweeverdienersdagen volledig op het werk.

Figuur 4.3
Verplaatsingen voor brengen en halen, naar dag van de week, van huishoudens waarin minimaal één ouder een combinatiedagpad doorliep (in absolute aantallen)



Bron: SCP (MON'04-'09)

4.3.1 Achtergrondkenmerken

We kunnen de huishoudens waarin minstens één ouder een combinatiedagpad doorliep op achtergrondkenmerken vergelijken met alle Nederlandse gezinnen met kinderen jonger dan 12 jaar (zie tabel 4.2). Als we kijken naar de verschillende leeftijdsgroepen van de thuiswonende kinderen is er weinig verschil in de samenstelling. Als we de arbeidssituatie in ogenschouw nemen, dan wordt bevestigd dat het combinatiedagpad vooral voorkomt in huishoudens waarin beide ouders betaald werk verrichten. Zowel anderhalfverdienershuishoudens als tweeverdienershuishoudens zijn oververtegenwoordigd bij gezinnen die combinatiedagpaden doorlopen.

Tabel 4.2
Kenmerken van huishoudens waarin minimaal één ouder een combinatiedagpad doorliep (in procenten)

huishoudenssamenstelling	combinatiedagpad	alle gezinnen met kinderen < 12 jaar
jongste kind 0-3 jaar	26	26
jongste kind 4-11 jaar	50	54
minstens één kind ≤ 3 jaar en één kind 4-11 jaar	24	20
arbeidssituatie		
geen betaald werk	–	2
eenverdienershuishouden	11	25
anderhalfverdienershuishouden	62	56
tweeverdienershuishouden	25	16

Bron: SCP (MON'04-'09)

4.3.2 Mobiliteitsgedrag

De gemiddelde mobiliteit van ouders op dagen dat minimaal één ouder een combinatiedagpad doorloopt, is hoger dan de gemiddelde mobiliteit onder alle tweeoudergezinnen binnen dit onderzoek. Als er een combinatiedagpad wordt doorlopen, worden er gemiddeld bijna vijf verplaatsingen per dag gemaakt, worden er meer kilometers afgelegd en is men gemiddeld twaalf minuten langer onderweg (zie tabel 4.3). Dat er meer verplaatsingen dan gemiddeld zijn en er meer reistijd is, komt vermoedelijk doordat in 62% van deze huishoudens beide ouders ook nog korte verplaatsingen voor het brengen en halen maken, naast het reizen naar het werk. De gemiddeld afgelegde afstand tot het kinderdagverblijf en/of de basisschool bedraagt circa 2,9 kilometer. Dat is groot in vergelijking met het gemiddelde van 2,5 kilometer voor Nederlandse gezinnen met jonge kinderen in het algemeen. Deze grotere afgelegde afstand wordt vermoedelijk verklaard doordat gezinnen op dagen dat beide ouders werken meer gebruikmaken van kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang voor hun kinderen. Deze kindvoorzieningen liggen gemiddeld verder van huis dan de basisscholen (Van der Klis et al. 2011). Doordat ouders op dagen dat beiden werken vaker hun kinderen brengen en halen bij de kinderopvang en relatief minder bij school, wordt de gemiddeld afgelegde afstand voor brengen en halen groter.
Zoals in hoofdstuk 3 al aan de orde kwam, is het opmerkelijk dat juist op de dagen waarop het tijdsbudget van ouders krapper is omdat beiden naar en van het werk reizen ook het brengen en halen van kinderen meer tijd vergt vanwege de grotere af te leggen afstanden naar en van de kinderopvang. Ook speelt een rol dat op die dagen vaker langs verschillende locaties moet worden gereisd, bijvoorbeeld zowel langs de basisschool als het kinderdagverblijf. Het aanbod aan kinderopvang nam de afgelopen jaar sterk toe, waardoor de gemiddelde afstand tot de woning afnam (Baydar en Melser 2011). Dat zal ook invloed hebben op de gemiddelde tijdsbesteding van ouders voor brengen en halen.

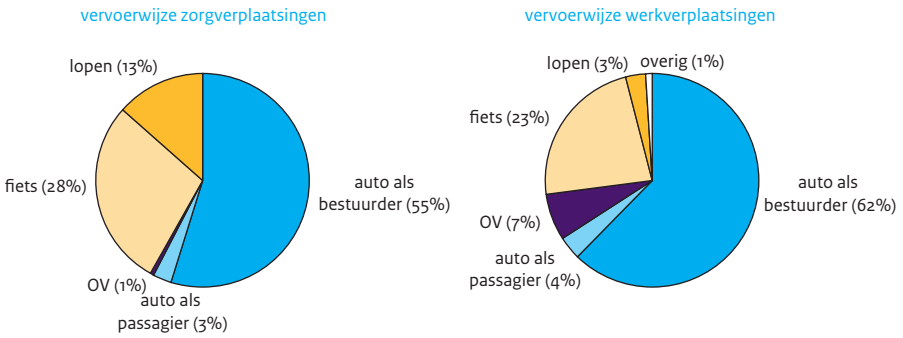
Tabel 4.3
Mobiliteitsgedrag van huishoudens waarin minimaal één ouder een combinatiedagpad doorliep

mobiliteitsgedrag	combinatiedagpad	Nederlandse gezinnen kinderen < 12 jaar
verplaatsingen per persoon per dag	4,8	4,0
afstand per persoon per dag (kilometers)	49	43
reisduur per persoon per dag (minuten)	83	71
gemiddelde afstand naar werk (kilometers)	18,6 (sd 22,8)	20,4 (sd 25,6)
gemiddelde afstand naar school/kinderdagverblijf	2,9 (sd 5,4)	2,5 (sd 5,4)

Bron: SCP (MON'04-'09)

Het autobezit in de huishoudens waarin een of beide ouders zorg- en werkverplaatsingen combineren, is hoger dan gemiddeld. 55% van deze huishoudens beschikt over een tweede auto, terwijl het gemiddelde bezit van een tweede auto onder huishoudens met opgroeiende kinderen 48% bedraagt. De auto is bij gezinnen met combinatiedagpaden het meest gebruikte vervoermiddel voor brengen en halen (57%) en voor werkverplaatsingen (65%) (zie figuur 4.4). Ongeveer 40% van de verplaatsingen naar en van kinderopvang en school vindt bij het combinatiedagpad lopend of fietsend plaats. Voor verplaatsingen naar en van het werk ligt het aandeel ouders dat op combinatiedagen loopt of fietst lager, namelijk op ongeveer 25%. Het openbaar vervoer wordt nauwelijks gebruikt (1%) voor het brengen en halen van de kinderen, maar wel voor het reizen naar het werk.

Figuur 4.4
Verdeling vervoerwijzen voor zorg- en werkverplaatsingen bij het combinatiedagpad (in procenten)



Bron: SCP (MON'04-'09)

Het vervoermiddelgebruik voor het brengen en halen is in deze categorie anders dan het gemiddelde van alle huishoudens met kinderen jonger dan 12 jaar in dit onderzoek. Gemiddeld is de auto minder dominant in het halen en brengen (42%) en wordt er meer

gelopen en gefietst (58%). De auto wordt dus bovengemiddeld gebruikt voor brengen en halen wanneer een ouder dezelfde dag ook naar het werk toe gaat.

Gaan ouders als ze hun kind brengen of halen direct naar het werk of gaan ze tussendoor eerst nog naar huis? Zoals we eerder aangaven, werd het combineren van werk en zorg in het dagpad waargenomen bij 20% van de huishoudens binnen dit onderzoek. Van deze 20% gaat het merendeel (60%) van de ouders in de ochtend na het wegbrengen van de kinderen rechtstreeks door naar het werk. Een aanzienlijk deel (40%) gaat eerst terug naar huis. Ouders die rechtstreeks doorgaan naar het werk gebruiken vooral de auto voor hun verplaatsingen; circa 20% gebruikt de fiets. Ouders die tussendoor naar huis gaan en niet van vervoermiddel wisselen, gebruiken vaker de fiets (36%), terwijl ook 10% van deze groep zich lopend naar het werk verplaatst. Eerst terug naar huis gaan, kan samenhangen met een gedeelte van de dag thuiswerken en daarna alsnog naar het werk reizen. Voor ouders die veel zeggenschap over hun werktijden hebben, kan dit een gunstige manier zijn om het spitsverkeer te omzeilen.

Tabel 4.4
Vervoermiddelkeuze in het combinatiedagpad, bij ouders die niet van vervoermiddel wisselen (in procenten)

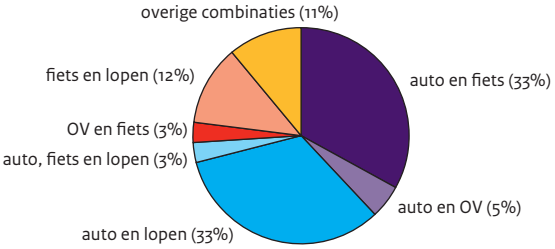
	rechtstreeks naar werk	tussendoor naar huis en daarna naar het werk
auto	77	55
openbaar vervoer	1	–
fiets/bromfiets	21	35
lopen	1	10

Bron: SCP (MON'04-'09)

Ruim de helft (57%) van de ouders die een combinatiedagpad doorliep, wisselde van vervoermiddel tussen het wegbrengen van de kinderen en het reizen naar het werk. De combinaties 'auto en fiets' en 'auto en lopen' komen het vaakst voor (33%). De meeste ouders gebruiken de langzame vervoermiddelen (fietsen en lopen) voor het brengen en halen en de auto voor het reizen naar en van het werk. De overige combinaties, waarbij ze de auto niet gebruiken, betreffen vooral een combinatie van fiets en lopen (zie figuur 4.5). Het terug naar huis gaan en dan van vervoermiddel wisselen, kan verschillende redenen hebben. Wederom kan het gaan om ouders die zelf hun werktijden kunnen indelen en voor het vervoeren van de kinderen op de korte afstanden in de directe woonomgeving kiezen voor bijvoorbeeld lopen of fietsen, terwijl zij later op de dag de vaak langere afstand naar het werk afleggen met de auto of het openbaar vervoer. Zoals we in hoofdstuk 3 hebben gezien, kan voor ouders die minder zeggenschap over hun werktijden hebben het wisselen van vervoermiddel voortkomen uit beperkingen in de ruimtelijke omgeving, bijvoorbeeld als de verkeerssituatie rond school het naar hun inzicht niet toelaat om met de auto te komen, terwijl het reizen naar het werk wel om de

auto vraagt. Deze groep mensen beleven de wissel van vervoerwijze soms als een noodzaak die de efficiëntie in het dagpad vermindert, zoals uit interviews naar voren kwam.

Figuur 4.5
Combinaties van vervoermiddelen van ouders met een combinatiedagpad die tussendoor naar huis gaan en van vervoermiddel wisselen (in procenten)



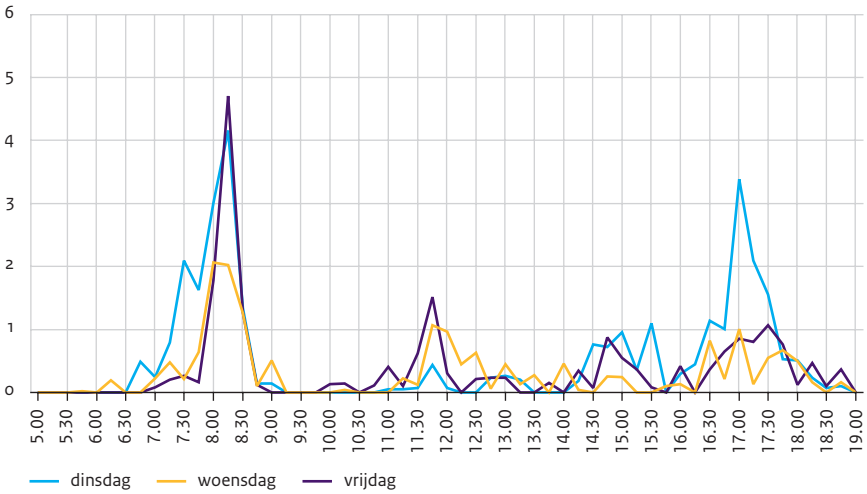
Bron: SCP (MON'04-'09)

Het aantal verplaatsingen voor brengen en halen fluctueert over de dagen van de week. Dat is ook het geval bij de temporele verdeling over de dag. We vergelijken drie dagen waarop er een duidelijk verschil is in de verdeling van de vertrektijden van breng- en haalverplaatsingen over de dag: dinsdag, woensdag en vrijdag. Er zijn een aantal verschillen tussen de dagen te onderscheiden, namelijk:
– de tijdstippen van de pieken en dalen waarop ouders onderweg zijn om hun kinderen te brengen of halen;
– de hoogte van de pieken die een uitvloeisel zijn van het totaal aantal mensen dat werkt en een zorgverplaatsing maakt in deze categorie.

De dinsdag is een doordeweekse dag waarop de meeste basisscholen geen vrije middagen hebben en waarop veel ouders werken. Op dinsdagen zijn er meer mensen met een combinatiedagpad dan op de woensdag en vrijdag. Op dinsdag zijn twee hoge pieken zichtbaar: aan het begin en aan het eind van de dag. In de namiddag wordt het merendeel van de kinderen weer opgehaald. Tussen 14:30 uur en 15:30 uur is eveneens een opleving van de zorgverplaatsingen te zien van ouders die hun kinderen direct uit school ophalen. Omdat beide ouders werken, blijven kinderen tussen de middag vaker over en er zijn dan weinig zorgverplaatsingen door ouders. De aanloop naar de ochtendpiek van het wegbrengen van kinderen (omstreeks 8:15 uur) komt op dinsdag vroeger op gang dan op de andere dagen.
De woensdag wordt gekenmerkt doordat de meeste basisscholen 's middags gesloten zijn. De piek die op dinsdag en vrijdag rond 15:00 uur plaatsvindt, blijft op woensdag dan ook achterwege. Doordat ouders relatief vaak thuiswerken of vrij zijn, zijn er op woensdag minder mensen met een combinatiedagpad en zijn de pieken lager dan op dinsdag.
De vrijdag is een dag waarop een deel van de basisscholen 's middags wel lesgeeft en een deel in de middag gesloten is. Het ophalen in de middag vindt op vrijdag meer gespreid

plaats dan op dinsdag. Dit kan samenhangen met het gegeven dat er op vrijdag vaker dan op dinsdag alleen onder schooltijd wordt gewerkt. Het wegbrengen van kinderen in de ochtend vindt op vrijdag geconcentreerder plaats rond 8:15 uur dan op de andere dagen.

Figuur 4.6
Verdeling vertrektijden voor breng-/haalverplaatsingen bij het combinatiedagpad



Bron: SCP (MON'04-'09)

4.4 Specialisatiedagpad voor zorg

Nadat we in paragraaf 4.3 alle huishoudens hebben onderzocht waarin minstens een van beide ouders in zijn of haar dagpad verplaatsingen voor het werk combineert met verplaatsingen voor het brengen en halen van kinderen, nemen we in deze paragraaf de gezinshuishoudens waarin geen combinatiedagpaden werden doorlopen als uitgangspunt voor de verdere selectie. Uit deze resterende huishoudens selecteren we nu alle huishoudens waarin ten minste een van beide ouders een verplaatsing heeft geregistreerd voor het brengen en/of het halen van kinderen naar en van school en/of kinderopvang. Dit noemen we een specialisatiedagpad voor zorg. Het gaat om 26% van alle huishoudens binnen dit onderzoek. De ouder die de taak van het brengen en/of halen op zich neemt, reist diezelfde dag niet naar een werklocatie buitenshuis. De andere ouder in deze huishoudens kan verschillende soorten dagpaden hebben doorlopen (zie tabel 4.5). In 55% van de gevallen volgde deze ouder ook een specialisatiedagpad voor zorg. In 40% van de gevallen reisde de andere ouder naar een werklocatie, maar dan zonder dit te combineren met een verplaatsing voor brengen en halen. In 4% van deze gevallen registreerde de andere ouder zowel geen verplaatsingen voor brengen of halen als geen verplaatsingen voor werk. Het lijkt erop dat in de huishoudens met

één zorgdagpad en één werkdagpad voor die betreffende weekdag keuzes gemaakt zijn ten aanzien van de verdeling van betaald werk en kinderzorg (de ene ouder zorgt, de andere ouder werkt). Dit zijn bijvoorbeeld de 'mama- en papadagen' van ouders die in deeltijd werken. Ook in eenverdienershuishoudens is het doorlopen van een zorgdagpad (doorgaans) voor de moeder en een werkdagpad (doorgaans) voor de vader gemeengoed. In huishoudens waar beide ouders een zorgdagpad op dezelfde dag doorlopen, kan het gaan om werkvrije dagen van beide ouders, maar ook het werken aan huis kan hierbinnen vallen. In hoofdstuk 3 werd duidelijk dat er een groep ouders is die als zelfstandige zonder personeel (zzp'er) veel thuis werkt. Deze ouders ervaren het combineren van werken vanuit huis met het organiseren van het dagelijkse gezinsleven vaak als positief, omdat tijd-ruimtelijke beperkingen van het reizen naar het werk vermeden worden en de zeggenschap over de eigen tijd en werkplek groot is. Overigens bleken zzp'ers ook nadelen te ondervinden. Tijdens zeer drukke perioden met veeleisende opdrachtgevers kon de daadwerkelijke zeggenschap over het eigen tijd-ruimtebudget aanzienlijk beperkt zijn. Dan waren er allerlei ad-hoc oplossingen voor het brengen en halen en het opvangen van kinderen nodig.

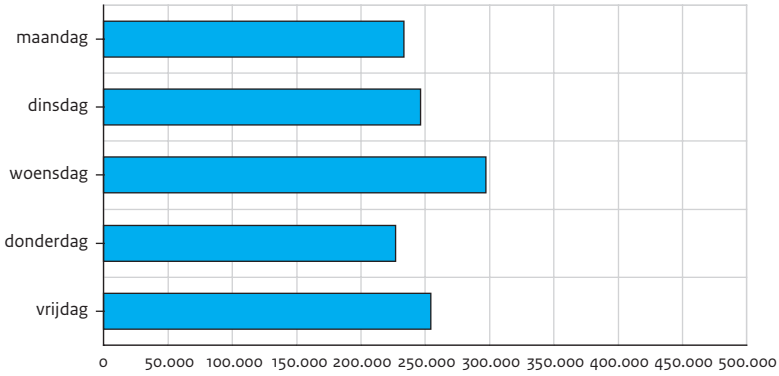
Tabel 4.5
Verdeling van dagpaden van ouders in het specialisatiedagpad zorg (in procenten)

beide ouders specialisatiedagpad voor zorg	55
één ouder specialisatiedagpad zorg, één ouder specialisatiedagpad werk	40
één ouder specialisatiedagpad zorg, één ouder zorg- noch werkverplaatsingen in dagpad	4

Bron: SCP (MON'04-'09)

In figuur 4.7 is de verdeling van huishoudens met het specialisatiedagpad voor zorg over de dagen van de week weergegeven. In vergelijking met de andere dagen komt het zorgdagpad vaker voor op woensdag en in mindere mate ook vaker op vrijdag. Dit sluit aan bij het in hoofdstuk 3 geconstateerde beeld dat woensdagen en vrijdagen populaire dagen zijn voor parttimers om hun werkvrije dag te hebben en bij een voorkeur voor de woensdag of vrijdag als thuiswerkdag. Opmerkelijk is dat de verdeling over de weekdagen hier omgekeerd is ten opzichte van de verdeling die we in figuur 4.3 bij de combinatiedagpaden zagen.

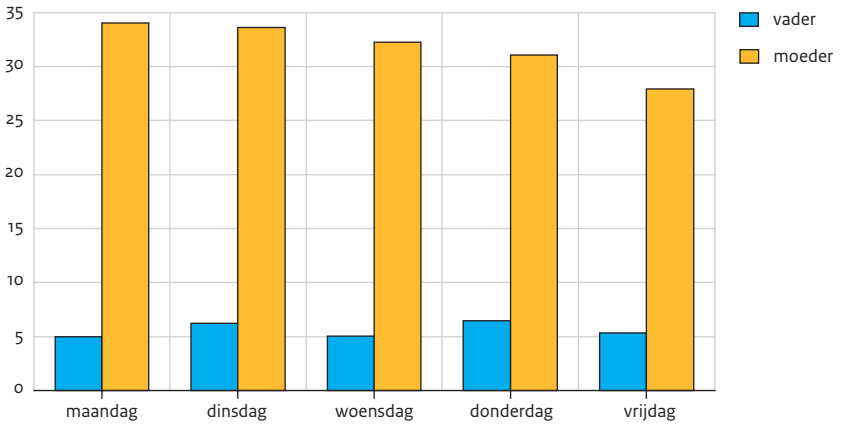
Figuur 4.7
Verdeling over de dagen van de week dat huishoudens in de categorie *specialisatiedagpad voor zorg* vallen (in absolute aantallen)



Bron: SCP (MON'04-'09)

In huishoudens waar minimaal één ouder een specialisatiedagpad voor zorg doorliep, is het verschil tussen moeders en vaders in het halen en brengen van de kinderen aanzienlijk. Gemiddeld 85% van de zorgverplaatsingen wordt op deze dagen door moeders gemaakt en 15% door vaders (zie figuur 4.8). Moeders werken gemiddeld minder uren en dagen dan vaders, waardoor het niet verwonderlijk is dat zij vaker dan vaders een specialisatiedagpad voor zorg hebben, terwijl hun werkende partners op die dagen geen breng- en haalverplaatsingen hoeven te maken.
In vergelijking met figuur 4.4 (de verdeling van brengen en halen tussen vaders en moeders op dagen dat er sprake is van combinatiedagpaden in het gezin) is de verdeling tussen vaders en moeders hier een stuk schever. Hieruit is ook op te maken dat als er een specialisatiedagpad voor zorg wordt doorlopen in een gezin, dit in het overgrote deel van de gevallen gaat om moeders die een deeltijdbaan hebben of niet werken.

Figuur 4.8
Verplaatsingen voor brengen en halen, naar dag van de week, van huishoudens waarin minimaal één ouder een specialisatiedagpad voor zorg doorliep (in absolute aantallen)



Bron: SCP (MON'04-'09)

4.4.1 Achtergrondkenmerken

We kunnen de huishoudens waarin minstens één ouder een specialisatiedagpad voor zorg doorliep op achtergrondkenmerken vergelijken met alle Nederlandse gezinshuishoudens met kinderen jonger dan 12 jaar (zie tabel 4.6). Als we de leeftijdsgroepen van de kinderen vergelijken, valt op dat er vaker dan gemiddeld kinderen tussen de 4 en 11 jaar oud in deze huishoudens zijn en dat het specialisatiedagpad voor zorg juist minder voorkomt onder gezinnen met kinderen tot en met 3 jaar. Wanneer de arbeidssituatie van deze huishoudens wordt bestudeerd, zien we dat het specialisatiedagpad voor zorg relatief veel voorkomt bij eenverdienershuishoudens (36% tegenover gemiddeld 25%). De anderhalfverdieners- en de tweeverdienershuishoudens registreerden aanzienlijk minder dan gemiddeld een specialisatiedagpad voor zorg. Deze bevinding wil niet zeggen dat anderhalfverdieners- en tweeverdienershuishoudens nooit een dag in de week hebben waarin een van beide ouders een specialisatiedagpad voor zorg doorloopt terwijl de andere ouder bijvoorbeeld rechtstreeks tussen huis en werk reist.

Tabel 4.6
Kenmerken van huishoudens waarin minimaal één ouder een het specialisatiedagpad voor zorg doorliep (in procenten)

huishoudenssamenstelling	specialisatiedagpad voor zorg	Nederlandse gezinnen met kinderen < 12jr
jongste kind 0-3 jaar	8	26
jongste kind 4-11 jaar	61	54
minstens één kind ≤ 3 jaar en één kind 4-11 jaar	31	20
arbeidssituatie		
geen betaald werk	2	2
eenverdienershuishouden	36	25
anderhalfverdienershuishouden	51	56
tweeverdienershuishouden	9	16

Bron: SCP (MON'04-'09)

4.4.2 Mobiliteitsgedrag

Op dagen dat minimaal één ouder een specialisatiedagpad voor zorg doorloopt, maken ouders gemiddeld meer verplaatsingen op een dag en zijn zij langer onderweg dan alle tweeoudergezinnen binnen dit onderzoek gemiddeld. De afstand tot het werk is groot: bijna 25 kilometer. In deze categorie bevinden zich relatief veel eenverdienersgezinnen waarbij doorgaans de moeder zich gespecialiseerd heeft in de zorgtaken, inclusief het brengen en halen van de kinderen. Zij maakt relatief veel korte verplaatsingen voor het huishouden en de zorg voor de kinderen. De kostwinner in eenverdienershuishoudens hoeft geen rekening in zijn/haar dagpad te houden met tijd-ruimtelijke beperkingen die samengaan met het op specifieke tijden en plaatsen moeten wegbrengen of ophalen van de kinderen. Daardoor is het gemakkelijker voor kostwinners uit eenverdienershuishoudens om een grotere woon-werkafstand en de daarbij behorende reistijd te accepteren.
De afgelegde afstanden voor brengen en halen naar de school of de kinderopvang zijn lager dan gemiddeld genomen (zie tabel 4.7). Dit heeft onder meer te maken met het feit dat er een oververtegenwoordiging is van gezinnen met kinderen in de schoolgaande leeftijd. Op de dagen dat een van beide ouders niet werkt, gaan deze kinderen na schooltijd ook niet naar de buitenschoolse opvang. Zoals we eerder al aangaven, is de basisschool gemiddeld dichter bij huis gelokaliseerd dan de kinderopvang (Baydar en Melser 2011; Van der Klis et al. 2011). Juist op dagen dat het dagpad van ouders relatief eenvoudig is doordat er geen afstemming met mobiliteit voor het werk hoeft plaats te vinden, kan men voor het brengen en halen van de kinderen ook dichter bij huis blijven en hoeft men daar evenredig minder tijd aan te besteden.

Tabel 4.7
Mobiliteitsgedrag van huishoudens waarin minimaal één ouder een specialisatiedagpad voor zorg doorliep

mobiliteitsgedrag	specialisatiedagpad voor zorg	Nederlandse gezinnen met kinderen < 12 jaar
verplaatsingen per persoon per dag	5,2	4,0
afstand per persoon per dag (kilometers)	43	43
reisduur per persoon per dag (minuten)	77	71
gemiddelde afstand naar werk (kilometers)	24,9 (sd 29,6)	20,4 (sd 25,6)
gemiddelde afstand naar school/kinderdagverblijf (kilometers)	2,2 (sd 5,5)	2,5 (sd 5,4)

Bron: SCP (MON'04-'09)

Het autobezit van de huishoudens die een zorgdagpad registreerden, wijkt weinig af van het gemiddelde van alle gezinshuishoudens. De helft heeft de beschikking over één auto, de andere helft bezit er twee of meer. Wat betreft het vervoermiddel dat wordt gebruikt voor het brengen en halen van kinderen valt vooral het verschil in autogebruik ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde op (zie tabel 4.8). Hoewel de auto voor bijna een derde van de zorgverplaatsingen wordt gebruikt (bestuurder plus passagier), is dit aandeel 11% lager dan gemiddeld in Nederlandse gezinnen. Het aandeel lopend of fietsend brengen en halen is daarentegen 11% groter dan gemiddeld. Dit is een groot verschil met het beeld bij de gezinnen die een combinatiedagpad registreerden. Daar werd de auto juist bovengemiddeld vaak voor het vervoeren van de kinderen gebruikt en kwam het langzame verkeer minder vaak dan gemiddeld voor. Ouders die geen werkverplaatsing hoeven te combineren met het brengen en halen, kiezen minder vaak voor de auto. Toch wordt ook in deze groep de auto nog door een aanzienlijk deel van de ouders gebruikt. Voor een deel van de ouders kan dit samenhangen met gewoonte of omdat de school niet dichtbij is (Jeekel 2011). Jaargetijden en weersomstandigheden spelen hier ook een rol. In de herfst en winter en met regenachtig weer kiezen aanzienlijk meer ouders voor de auto (Van der Houwen et al. 2003). Ook kwam uit de interviews in hoofdstuk 3 naar voren dat ouders die niet naar het werk toe reizen het brengen en halen van de kinderen alsnog regelmatig combineren met andere activiteiten buitenshuis, zoals boodschappen doen. Daarvoor is de auto ook een geliefd vervoermiddel.

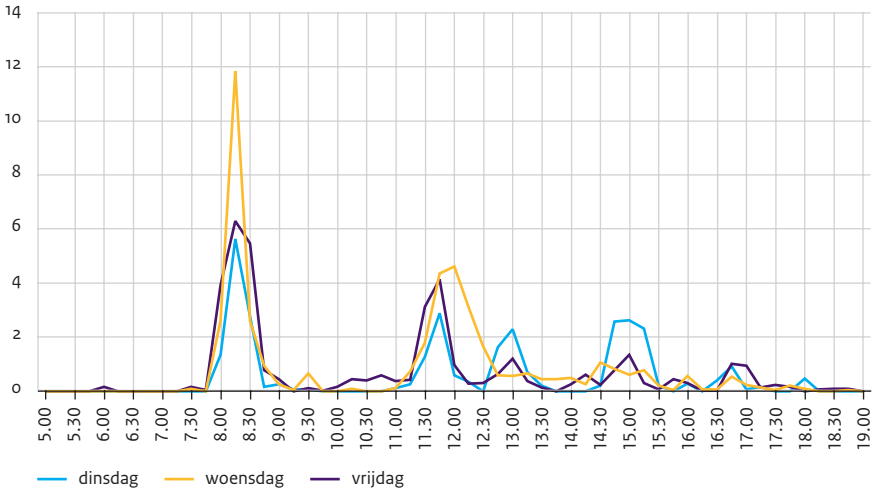
Tabel 4.8
Verdeling vervoerwijzen breng-/haalverplaatsingen bij het specialisatiedagpad zorg (in procenten)

vervoermiddel brengen en halen	specialisatiedagpad voor zorg	Nederlandse gezinnen met kinderen < 12 jaar
auto als bestuurder	30	40
auto als passagier	1	2
openbaar vervoer	–	–
fiets/bromfiets	41	36
lopen	28	22

Bron: SCP (MON'04-'09)

De verdeling van de vertrektijden van zorgverplaatsingen over de dinsdag, woensdag en vrijdag voor deze categorie zijn weergegeven in figuur 4.8. Omdat specialisatiedagpaden voor zorg meer voorkomen dan combinatiedagpaden zijn de pieken hier hoger dan in figuur 4.6.
Op dinsdag zijn er vijf tijdsblokken te onderscheiden van brengen en halen van kinderen. In de ochtend tussen 7:30 uur en 8:45 uur worden kinderen naar school en/of kinderopvang gebracht. Er is rond het middaguur een duidelijke dubbele piek voor het ophalen en wegbrengen van kinderen die thuis eten. De meeste kinderen worden na schooltijd weer opgehaald. Een klein deel wordt aan het einde van de middag opgehaald. Dat kan bijvoorbeeld gaan om kinderen die na schooltijd bij vriendjes hebben gespeeld of die direct na school een activiteit in het schoolgebouw hebben gehad.
De piek op de woensdag schiet sterk boven de dinsdag en vrijdag uit. De woensdag is dus aanzienlijk vaker een dag waarop één van beide ouders een specialisatiedagpad voor zorg heeft. Op woensdagen concentreert het brengen zich tussen 7:30 uur en 9:00 uur en het halen tussen 11:30 uur en 12:30 uur.
Op vrijdag zijn er op dezelfde tijd pieken in het brengen en halen als op de dinsdag.
De verdeling van de hoogte van de pieken verschilt dan echter van de dinsdag. Op vrijdag vormt het ophalen rond het middaguur een duidelijk hogere piek dan het terugbrengen rond 13:00 uur en het weer ophalen rond 15:00 uur. Dit hangt samen met het feit dat er op vrijdag meer basisscholen zijn die in de middag geen lessen geven.

Figuur 4.9
Verdeling vertrektijden breng-/haalverplaatsingen bij het specialisatiedagpad voor zorg



Bron: SCP (MON'04-'09)

4.5 Specialisatiedagpad voor werk

Nadat we in de voorgaande paragrafen alle huishoudens hebben onderzocht waarin minstens een van beide ouders een combinatiedagpad of een specialisatiedagpad voor zorg doorliep, nemen we in deze paragraaf de gezinshuishoudens waarin geen combinatiedagpaden en geen specialisatiedagpaden voor de zorg werden doorlopen als uitgangspunt voor de verdere selectie. Op een dag waarop een huishouden een specialisatiedagpad voor werk volgt, brengen de ouders de kinderen niet naar school of kinderdagverblijf. Wel maakt ten minste een van beiden op zo'n dag een verplaatsing naar een werklocatie buitenshuis. Het gaat om het aanzienlijke deel van 42% van alle huishoudens binnen dit onderzoek. Binnen deze categorie zijn twee combinaties van dagpaden van ouders te onderscheiden: ofwel beide ouders reizen naar het werk, ofwel één ouder reist naar het werk en de ander maakt een zorg- noch een werkverplaatsing. Tabel 4.9 toont in welke verhouding deze combinaties vertegenwoordigd zijn binnen deze categorie van gezinnen. In twee derde van deze gezinnen reizen beide ouders naar een werklocatie. In een derde van deze gezinnen blijft een van beide ouders thuis. Dit kan gaan om een vrije dag of om een thuiswerkdag.

Tabel 4.9
Verdeling van dagpaden die samengaan met het specialisatiedagpad voor werk (in procenten)

beide ouders specialisatiedagpad voor werk	67
een ouder specialisatiedagpad voor werk, andere ouder maakt zorg- noch werkverplaatsing	33

Bron: SCP (MON'04-'09)

4.5.1 Achtergrondkenmerken

In de huishoudens met een specialisatiedagpad voor werk zijn vaker dan gemiddeld alleen kinderen onder de 4 jaar aanwezig, maar ook bij gezinnen met kinderen in de basisschoolleeftijd is dit dagpad veel waargenomen (zie tabel 4.10). Op zo'n dag kan het zo zijn dat slechts één ouder buitenshuis werkt en de andere ouder thuisblijft en zorgt voor de kinderen tot 4 jaar, die niet naar de kinderopvang of naar school gaan. Oudere kinderen (vanaf ongeveer 9 jaar) gaan misschien zelfstandig lopend of met de fiets naar school (Van Beuningen en Bouhuijs 2011), waardoor dit niet tot zorgverplaatsing voor moeder of vader leidt.
De arbeidssituatie van de huishoudens die op een bepaalde dag een specialisatiedagpad voor werk volgen, verschilt niet wezenlijk van het gemiddelde van de huishoudens met opgroeiende kinderen. Wel gaat het iets vaker dan gemiddeld om gezinnen waarin beide ouders werken. In gevallen dat beide ouders een woon-werkverplaatsing hebben geregistreerd, is het waarschijnlijk dat er voor de kinderen opvang aan huis is geregeld of dat de kinderen door een oppas thuis worden opgehaald, bijvoorbeeld door een grootouder. In Nederland hechten veel ouders er belang aan dat hun kinderen zo veel mogelijk in de privésfeer worden opgevangen, bijvoorbeeld door oppas aan huis, of door de kinderen bij grootouders of andere familie onder te brengen als de ouders werken (vgl. De Meester 2010; Cloïn et al. 2010). In hoofdstuk 3 en uit eerder onderzoek van het SCP (Van der Klis 2011) kwam naar voren dat sommige anderhalf- en tweeverdieners het als een verlichting ervaren dat er een oppas aan huis is die de kinderen ook naar school kan brengen en hen weer kan ophalen. Dan hoeven ouders minder strikt te zijn in het exacte moment waarop ze thuis moeten komen uit het werk. Dat betekent een afname van tijd-ruimtelijke beperkingen, het levert flexibiliteit op in het dagpad en kan gevoelens van stress verlichten.

Tabel 4.10
Kenmerken van huishoudens waarin minimaal één ouder een specialisatiedagpad voor werk doorliep (in procenten)

huishoudenssamenstelling	specialisatiedagpad werk	Nederlandse gezinnen met kinderen < 12 jaar
jongste kind 0-3 jaar	35	26
jongste kind 4-11 jaar	53	54
minstens één kind ≤ 3 en één kind 4-11 jaar	12	20
arbeidssituatie huishouden		
geen betaald werk	–	2
eenverdienershuishouden	23	25
anderhalfverdienershuishouden	59	56
tweeverdienershuishouden	17	16

Bron: SCP (MON'04-'09)

4.5.2 Mobiliteitsgedrag

Op dagen dat in huishoudens minimaal één ouder het specialisatiedagpad voor werk doorloopt, maken ouders gemiddeld minder verplaatsingen dan gemiddeld voor alle Nederlandse gezinnen met jonge kinderen (zie tabel 4.11). Dat is ook niet zo verwonderlijk; verplaatsingen voor het brengen en halen ontbreken op die dag. Het aantal afgelegde kilometers is iets lager en de tijd die men aan het reizen besteedt, is aanmerkelijk lager. Dit hangt waarschijnlijk samen met het gegeven dat ouders in hun woon-werkverplaatsingen sneller doorrijden en dat ze minder langzame verplaatsingen nabij huis maken.

Tabel 4.11
Mobiliteitsgedrag van huishoudens waarin minimaal één ouder een specialisatiedagpad voor werk doorliep

mobiliteitsgedrag	specialisatiedagpad werk	Nederlandse gezinnen met kinderen < 12 jaar
verplaatsingen per persoon per dag	3,2	4,0
afstand per persoon per dag (kilometers)	41	43
reisduur per persoon per dag (minuten)	66	71
gemiddelde afstand naar werk (kilometers)	19,6 (sd 25,3)	20,4 (sd 25,6)

Bron: SCP (MON'04-'09)

Bijna de helft van de huishoudens die deze categorie dagpad registreerden, is in het bezit van twee auto's. Dit beeld wijkt niet veel af van het gemiddelde van de gezinnen met jonge kinderen. Er is ook geen wezenlijk verschil met het gemiddelde Nederlandse gezin met jonge kinderen voor wat betreft het gebruikte vervoermiddel naar het werk.

De auto is dominant: bijna twee derde van alle werkverplaatsingen vindt per auto plaats. De fiets wordt ook relatief vaak gebruikt. Het openbaar vervoer heeft een aandeel van ongeveer 6%.

Tabel 4.12
Vervoermiddelkeuze voor werkverplaatsing, specialisatiedagpad voor werk (in procenten)

vervoermiddel werkverplaatsing	specialisatiedagpad voor werk	Nederlandse gezinnen met kinderen < 12 jaar
auto als bestuurder	61	62
auto als passagier	4	4
openbaar vervoer	6	6
fiets/bromfiets	25	23
lopen	3	3
overig	2	2

Bron: SCP (MON'04-'09)

Als we kijken naar de dagen waarop bepaalde huishoudens een specialisatiedagpad voor werk volgen, dan blijkt dat hun mobiliteitskeuzes niet veel afwijken van die van de gemiddelde Nederlander. Dat komt doordat het brengen en halen hier veel minder de mobiliteit van de ouders bepaalt. De activiteiten voor zorg en werk hoeven niet afgestemd te worden als de oudere kinderen (vanaf ongeveer 8 jaar) zelfstandig naar school gaan en ook niet als een van de ouders thuisblijft om voor de jonge kinderen (tot 4 jaar) te zorgen en de ander een betaalde baan buitenshuis heeft.

4.6 Slot

Het combineren van zorg- en werkmobiliteit komt het meest voor op de maandag, dinsdag en donderdag, overeenkomstig met de weekdagen waarop het in Nederland het vaakst voorkomt dat beide ouders betaald werk verrichten. Op alle dagen van de week komt het veelvuldig voor dat een van beide ouders een specialisatiedagpad voor zorg doorloopt, maar op woensdag en vrijdag wat vaker. Moeders brengen en halen de kinderen veel vaker, maar op de dagen dat beide ouders betaald werk verrichten, is de verdeling van mobiliteit voor het brengen en halen van kinderen aanzienlijk evenrediger verdeeld tussen moeders en vaders. Met de toename van de arbeidsparticipatie van moeders wordt de rol van vaders in de dagelijkse mobiliteit voor de zorg voor het gezin groter.
Het is opmerkelijk dat juist op de dagen wanneer het tijdbudget van ouders krapper is omdat beide ouders naar en van het werk reizen, ook het brengen en halen van kinderen meer tijd vergt. Dat komt doordat de gemiddelde afstanden van huis tot de kinderopvanglocaties groter zijn dan naar de basisschool. Ook speelt mee dat ouders op hun werkdagen vaak langs verschillende locaties voor de kinderen moeten reizen (bv. langs een kinderdagverblijf en een basisschool), wat ook een extra beroep doet

op het tijdbudget op combinatiedagen. Op dagen dat een van beide ouders geen werkverplaatsingen hoeft te maken, en daarmee tijd uitspaart, vraagt het brengen en halen van kinderen ook minder tijd, omdat er voor de kinderen gemiddeld minder ver van huis hoeft te worden gereisd en minder vaak. Als het aanbod aan kinderopvang jaarlijks blijft toenemen en daarmee de gemiddelde afstand tot de woning afneemt, zoals in de afgelopen jaren het geval was (Baydar en Melser 2011), zal deze extra druk op het tijdbudget van ouders in de komende jaren vermoedelijk geringer worden.
Voor het brengen en halen van kinderen naar en van school en kinderopvang is de auto een populair vervoermiddel, maar de rol van de fiets en het lopen moeten ook niet worden onderschat. Uit de analyses komt duidelijk naar voren dat ouders op dagen dat zij niet direct hoeven door te reizen naar het werk vaker kiezen voor het langzame vervoer dan wanneer zij wel naar het werk gaan. Daaruit blijkt dat veel ouders niet alleen uit gemak of gewoonte altijd voor hetzelfde vervoermiddel kiezen, maar dat velen de vervoerwijze aanpassen aan de overige verplichte mobiliteit op diezelfde dag. Op dagen dat ouders het brengen en halen combineren met het reizen naar het werk worden de kinderen vaker met de auto weggebracht. Kinderen tot 4 jaar worden relatief vaker met de auto naar de kinderopvang gebracht, omdat men kinderopvang doorgaans alleen gebruikt op dagen dat beide ouders werken. Kinderen van 4 tot 12 jaar worden verhoudingsgewijs vaker fietsend of lopend gebracht en gehaald, omdat zij ook op dagen dat een van beide ouders niet hoeft te werken naar school gaan. Een deel van de ouders wisselt van vervoerwijze tussen het brengen of halen en het reizen naar het werk. Zij reizen tussendoor via huis om van vervoermiddel te wisselen. Vermoedelijk wordt de tussenliggende tijd door sommige ouders ook gebruikt om een gedeelte van de dag thuis te werken en zo het spitsverkeer te vermijden.

5 Slotbeschouwing

Marjolijn van der Klis (SCP)

Het doel van dit onderzoek was om beter zicht te krijgen op de organisatie van de dagelijkse mobiliteit van ouders met kinderen tot 12 jaar, welke knelpunten zich daarbij voordoen en hoe zij die oplossen. Vanuit de tijd-ruimtelijke beperkingen waarmee ouders in het dagelijks leven te maken hebben, hebben we onderzocht hoe ouders hun zogenoemde dagpaden organiseren. We gaven ook aandacht aan de voorkeuren in gezinnen ten aanzien van hun mobiliteit en aan de verdeling tussen vaders en moeders van betaald werk over de week en van het brengen en halen van de kinderen.
De vraagstelling van dit onderzoek luidde hoe organiseren ouders van kinderen tot 12 jaar de doordeweekse mobiliteit voor het woon-werkverkeer en voor het brengen en halen van de kinderen naar kinderopvang en basisschool? Met welke problemen en beperkingen hebben ouders hierbij te maken? En wat is het belang van persoonlijke voorkeuren van ouders in de organisatie van de dagelijkse mobiliteit?
De combinatie van de verschillende databronnen die in dit rapport zijn benut, heeft een veelzijdig beeld van de mobiliteit van gezinnen in Nederland opgeleverd. De casestudy heeft inzicht gegeven in de afstemming van mobiliteit *binnen* het gezin, tussen de individuele gezinsleden en voor de verschillende dagen van de week. Ook heeft de casestudy variaties *tussen* gezinnen laten zien in de soorten dagpaden waarvoor gekozen wordt en de motieven die ouders daarvoor hebben. De analyse van dagpaden met het MON heeft een beeld opgeleverd van de mate waarin gezinnen met kinderen tot 12 jaar bepaalde categorieën dagpaden worden benut. Daarbij is duidelijk geworden dat sommige dagpaden meer dan andere door ouders worden toegepast en dat er ook verschillen zijn tussen de dagen van de week in de mate waarin deze voorkomen.
Ouders met kinderen tot 12 jaar wijken in hun mobiliteitskenmerken duidelijk af van de gemiddelde Nederlander. Er zijn ook behoorlijke onderlinge verschillen tussen de vaders en moeders. Zowel vaders als moeders maken gemiddeld meer verplaatsingen per dag dan Nederlanders zonder jonge kinderen, en moeders maken meer verplaatsingen dan vaders. Vaders van jonge kinderen leggen dagelijks gemiddeld meer kilometers af dan de gemiddelde Nederlander en moeders juist minder. Zowel vaders als moeders zijn dagelijks bovengemiddeld lang onderweg. Vaders gebruiken vaker de auto, maar moeders maken meer korte verplaatsingen en gebruiken daarvoor vaker dan vaders de fiets. Het brengen en halen van de kinderen naar school en kinderopvang wordt gemiddeld drieenhalf keer zo vaak door moeders gedaan als door vaders. Hoewel moeders in de afgelopen jaren een steeds hogere arbeidsparticipatie hebben laten zien, werken vaders meer uren en dagen per week. Nederlanders werken gemiddeld verder van huis naarmate zij hoger zijn opgeleid, maar ook als met het opleidingsniveau rekening wordt gehouden, werken vaders aanzienlijk verder dan huis dan moeders. Ongeacht hun opleidingsniveau blijven Nederlandse moeders – meer dan vaders – belang hechten aan nabijheid van woning, werk, school en kinderopvang. Moeders hebben daarmee gemiddeld een kleinere actieradius dan vaders.

Woonlocaties aan de randen van steden in de Randstad, zoals het casestudygebied Leidsche Rijn bij Utrecht, hebben voor gezinnen waarin beide ouders werken een gunstige ligging ten opzichte van hun beider werk. Voor hoogopgeleide moeders geldt bovendien dat het wonen nabij een grote stad met veel infrastructuur de kans vergroot dat zij ook een interessante baan kunnen vinden op een beperkte afstand van huis. Een goede bereikbaarheid tot de werkplekken buiten de woonomgeving is belangrijk voor gezinnen waarin beide ouders werken.
Uit het onderzoek komt naar voren dat voor ouders van jonge kinderen ook de bereikbaarheid van voorzieningen in de woonwijk belangrijk is. De leefwereld van kinderen speelt zich af in een ruimtelijk beperkt dagelijks prisma. Ouders vinden het prettig als de kinderen dicht bij huis naar school en naar de opvang kunnen, want dat bespaart ouders en kind reistijd. Als de infrastructuur in de woonomgeving zo is opgezet dat locaties (lopend en met de fiets) goed bereikbaar zijn, levert dit voor werkende ouders echter vaak wel een probleem op. Het werk ligt doorgaans buiten de woonomgeving en de meerderheid van de ouders reist daarheen met de auto. Als scholen en kinderopvang juist met de auto slecht bereikbaar zijn, zoals in de casestudy in Leidsche Rijn soms het geval was, wordt het lastig en hebben ouders meer tijd nodig om werk en brengen/halen te combineren.
Uit de analyses van dagpaden van ouders in het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) is naar voren gekomen dat ouders die op eenzelfde dag het brengen en/of halen combineren met het reizen naar het werk ook bij het brengen en halen aanzienlijk vaker voor de auto kiezen. Op dagen dat er geen woon-werkverplaatsing aan het brengen en halen is gekoppeld, kiezen juist meer ouders ervoor de kinderen lopend of fietsend te begeleiden. De interviews in Leidsche Rijn laten zien dat op dagen dat ouders niet naar het werk hoeven de keuze voor een vervoerswijze ook door andere overwegingen wordt bepaald. Als ouders dan kiezen voor lopen of fietsen, speelt mee dat zij dat voor de kinderen gezonder vinden, dat de kinderen ervaring kunnen opdoen als verkeersdeelnemer, dat het goed is voor het milieu om de auto te laten staan, en dat de wegen en parkeerplaatsen rond de school niet onnodig belast worden. Op dagen dat ouders wel naar het werk reizen, is efficiënt tijdgebruik en het minimaliseren van stress onderweg bepalend voor de vervoerwijze. Voor een deel van de ouders is dan de auto een logische keuze. Sommigen geven dan toch de voorkeur aan de fiets, ook als ze met de auto naar het werk gaan, omdat de parkeerproblemen rond de school en de files in de wijk voor hen zo veel stress opleveren dat zij het wisselen van vervoermiddel als rustiger en efficiënter ervaren. Hierin lijken persoonlijke voorkeuren een grotere rol te spelen dan feitelijke verschillen in reistijd. Vanuit een maatschappelijk en een beleidsperspectief is de bereikbaarheid per auto van scholen en kinderopvang gebaat bij de erkenning dat dit problemen oplevert voor ouders die werk en de begeleiding van de kinderen in hun dagpad moeten combineren. Daarbij is het van belang om zowel op het lokale als het bovenlokale ruimtelijk niveau oplossingen te vinden. Het is immers juist de combinatie van deze beide schaalniveaus die de mobiliteit van ouders zo complex maakt. Lokale verkeersoplossingen die eraan bijdragen dat auto's en langzaam verkeer beide op een veilige en rustige wijze de school kunnen bereiken, zoals zogenoemde zoen-en-zoefstroken om kinderen met de auto te kunnen afzetten, zouden breder toegepast kunnen worden.

Daarnaast kan het tijd- en plaatsonafhankelijk werken een positieve bijdrage leveren aan de verkeerssituatie rond de school en kinderopvang.
De concentratie van verschillende kinderopvangorganisaties en basisscholen in eenzelfde gebouw of dicht bij elkaar gelegen kan de dagelijkse mobiliteit vereenvoudigen. Ouders hoeven dan langs minder locaties te reizen. Een grote concentratie aan kindvoorzieningen leidt echter wel tot meer verkeersdruk op en rond die plek. Ook nu al zijn er rond scholen soms onveilige verkeerssituaties. Dat wordt door ouders als een duidelijke beperking gezien van de concentratie van kindvoorzieningen. Het onderzoek laat zien dat het bij de ontwikkeling van multifunctionele gebouwen met scholen en kinderopvang, zoals Brede Scholen, belangrijk is om ook de infrastructuur in de omgeving daarop aan te passen.
In de analyses van dagpaden in het MON hebben we gezien dat het combineren van breng- en haalverplaatsingen met woonwerkmobiliteit voornamelijk voorkomt op dagen dat beide ouders naar het werk reizen. Op die dagen verdelen veel ouders het brengen en halen onderling. Op dagen dat een van beide ouders niet naar het werk reist en de andere ouder wel, is de werkende ouder in de meeste gevallen gevrijwaard van breng- en haalverplaatsingen. De vaste schooltijden bepalen in hoge mate het dagpad van de ouders. Vooral de aanvangstijd van de basisschool is heel dwingend. In eenverdienershuishoudens was dat van oudsher geen probleem, omdat de moeder erop ingesteld was haar dag rondom de kinderen in te delen. In gezinnen waarin beide ouders betaald werk verrichten, is er geen vanzelfsprekende aansluiting tussen de dagpaden van het kind en die van de ouders. Buitenschoolse opvang, kinderdagverblijven en oppas aan huis zijn opvangvormen die het gebrek aan aansluiting in de dagpaden van ouder en kind moeten overbruggen. Uit ander onderzoek naar het combineren van werk en gezin kwam overigens naar voren dat de meeste ouders geen behoefte hebben aan andere schooltijden dan die waar ze nu mee te maken hebben (Cloïn et al. 2010). In Nederland maken weinig ouders gebruik van voorschoolse opvang die al dan niet in het schoolgebouw is georganiseerd (Merens et al. 2011). Bij voorschoolse opvang hebben kinderen te maken met andere begeleiders dan de docent van school. Vaak is de voorschoolse opvang ook niet in het schoolgebouw, maar ergens anders. Op dit moment lopen er in Nederland enkele experimenten op basisscholen met flexibele begintijden van de school. Ouders hebben dan de mogelijkheid om de kinderen iets eerder of later naar de school te brengen in de eigen klas bij de eigen docent. Deze vorm van flexibilisering van de schooltijd is waarschijnlijk wel aantrekkelijk voor werkende ouders.
De analyses van dagpaden in het MON en van de casestudy hebben in beeld gebracht dat ouders op hun werkdagen meer tijd besteden aan het brengen en halen van hun kinderen dan op dagen dat zij niet naar het werk reizen. Juist op dagen dat ouders minder tijd hebben vanwege het woon-werkverkeer vergt dus ook het brengen en halen van kinderen extra tijd. Dit komt onder meer doordat kinderopvang gemiddeld verder van de woning af ligt dan de basisschool.
Sommige ouders zien de complexe organisatie van de dagelijkse mobiliteit als een beperking in hun dagelijkse leven waaraan zij zich zullen moeten aanpassen. Andere ouders kiezen ervoor hun werkleven en de kinderopvang zo in te richten dat hun dagpaden en die van de kinderen zo dicht mogelijk bij elkaar liggen. Hierbij kan het gaan om

ouders die alleen onder schooltijd werken, ouders die als zelfstandige zonder personeel vanuit huis gaan werken en ouders die kiezen voor een oppas aan huis en op die manier (een deel van) het brengen en halen van de kinderen uitbesteden aan een ingehuurde kracht.
De casestudy in Leidsche Rijn heeft inzichtelijk gemaakt dat Nederlandse gezinnen vaak per dag van de week variëren in de verdeling van werk en zorg en daarmee in de samenstelling van hun dagpaden. Vooral bij anderhalfverdienershuishoudens wordt een deel van de week gekarakteriseerd door combinatiedagpaden waarin individuele ouders zowel werk- als zorgmobiliteit kennen. Een ander deel van de week specialiseert een van de ouders zich in de zorgmobiliteit, terwijl de andere ouder alleen werkmobiliteit heeft. In gezinnen waarin ouders gelijkwaardigheid in de verdeling van de mobiliteit voor zorgtaken nastreven, begeleiden moeders de kinderen over het algemeen vaker dan vaders. Moeders werken gemiddeld minder dagen in de week dan vaders.
De mate van zeggenschap die ouders over het indelen van hun werkdag naar tijd en plaats van werken hebben, is meestal beperkt. Ouders moeten hun dagpaden afstemmen op die van elkaar en van hun kinderen. Elk gezinslid kan te maken hebben met eisen aan het individuele dagpad die van buitenaf zijn opgelegd en waaraan de andere gezinsleden zich ook zullen moeten aanpassen. In gezinnen met jonge kinderen zijn fysieke beperkingen, zoals de slaap- en eetritmes van de kinderen, heel bepalend voor de dagindeling van het gezin. Doordat jonge kinderen aan het einde van de middag moe zijn en naar bed moeten, heeft het voor ouders vaak weinig zin om kinderen langer op de kinderopvang te laten blijven. Ouders passen hun werkdag daarop aan. De basisschool legt expliciete begintijden vast voor het dagpad van kinderen. Dagelijks zal dus een van beide ouders beschikbaar moeten zijn om de kinderen op het juiste moment naar school te brengen. Daarnaast heeft elke werkende ouder in loondienst te maken met de aanwezigheidseisen op het werk, maar ook met de eisen vanuit het werk van de partner. In de tijden van scholen en kinderopvang lijkt niet veel ruimte te zitten voor meer vrijheid in de dagpaden van ouders en ook hun kinderen. Voor ouders van jonge kinderen kan zogenoemd tijd- en plaatsonafhankelijk werken een belangrijke bijdrage leveren aan het combineren van werk en gezinsleven. Maar juist deze groep is ook beperkt in het benutten van de flexibiliteit in het werk. De vaste aanvangstijd van school maakt bijvoorbeeld dat ouders niet ongelimiteerd buiten de ochtendspits kunnen reizen, ook al zou de werkgever dat toelaten. De sluitingstijden van de kinderopvang en het eet- en slaapritme van kinderen beperken de mogelijkheden van ouders om aan het einde van de middag te kiezen voor het reizen na afloop van de avondspits. Mogelijkheden om thuis te werken kunnen de druk op het dagpad van ouders echter wel positief beïnvloeden, omdat er dan kostbare reistijd aan het begin en het einde van de dag kan worden uitgespaard die ten goede kan komen aan de werktijd.

Literatuur

Baydar, Osman en Chantal Melser (2011). Buitenschoolse opvang steeds dichterbij. In: *CBS Webmagazine*, 6 juli 2011. Geraadpleegd op 10 oktober 2011 via www.cbs.nl.

Beuningen, Jacqueline van, en Ilona Bouhuijs (2011). Kinderen meestal onder begeleiding op pad. In: *CBS Webmagazine*, 3 november 2011 (geraadpleegd op 5 december 2011 via www.cbs.nl).

Blom, S. en J. de Kleuver (2010). *Rapportage mobiliteit buitenshuis vinex-locatie Leidsche Rijn*. Amsterdam: DSP-groep.

Clark, William A.V. en Frans M. Dieleman (1996). *Households and housing: choice and outcomes in the housing market*. New Brunswick, NJ: The State University of New Jersey.

Cloïn, Mariëlle en Martijn Souren (2011). Onbetaalde arbeid en de combinatie van arbeid en zorg. In: Ans Meerens, Marion van den Brakel, Marijke Hartgers en Brigitte Hermans (red.), *Emancipatiemonitor 2010* (p. 108-147). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau / Centraal Bureau voor de Statistiek.

Cloïn, Mariëlle, Marjon Schols en Andries van den Broek (2010). *Tijd op orde? Een analyse van de tijdsorde vanuit het perspectief van de burger*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Droogleever Fortuijn, Joos (1993). *Een druk bestaan. Tijdsbesteding en ruimtegebruik van tweeverdieners met kinderen* (proefschrift). Amsterdam: Amsterdam University Press.

Ernst & Young (2009). *Resultaten ICT Barometer over mobiliteit en thuiswerken*. Amsterdam: Ernst & Young.

Ettema, Dick en Tanja van der Lippe (2009). Weekly rhythms in task and time allocation of households. In: *Transportation*, jg. 36, nr. 2, p. 113-129.

Gossen, Rachel en Charles L. Purvis (2004). Activities, Time, and Travel: Changes in Women's Travel Time Expenditures, 1990-2000. In: *Proceedings from Research on Women's Issues in Transportation*, p. 21-29.

Hägerstrand, Torsten (1970). What about people in regional science? In: *Papers of the Regional Science Association*, jg. 24, nr. 1, p. 7-21.

Ham, Maarten van (2002). *Job access, workplace mobility, and occupational achievement*. Delft: Eburon Publishers.

Harms, Lucas (2006a). *Anders onderweg. De mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau / Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Harms, Lucas (2006b). *Op weg in de vrije tijd. Context, kenmerken en dynamiek van vrijetijdsmobiliteit*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Harms, Lucas (2008). *Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Helderman, Amanda C., Clara H. Mulder en Maarten van Ham (2004). The changing effect of home ownership on residential mobility in the Netherlands. In: *Housing Studies*, jg. 19, nr. 4, p. 601-616.

Hoff, Stella, Arjan Soede en Maroesjka Versantvoort (2011). Inkomen en werk. In: Rob Bijl, Jeroen Boelhouwer, Mariëlle Cloïn en Evert Pommer (red.), *De sociale staat van Nederland 2011* (p. 125-158). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Houwen, Karolijne van der, Jeroen Goossen en Ipe Veling (2003). *Reisgedrag kinderen basisschool*. Veenendaal: Traffic Test bv.

IenM (2011a). *Ontwerp structuurvisie infrastructuur en ruimte. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig*. Den Haag: ministerie van Infrastructuur en Milieu.

IenM (2011b). *Programma Beter Benutten*. Brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 14 juni 2011.

Jansen, Boukje en Wil Portegijs (2011). Betaalde arbeid. In: Ans Merens, Marion van den Brakel, Marijke Hartgers en Brigitte Hermans (red.), *Emancipatiemonitor 2010* (p. 72-107). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau / Centraal Bureau voor de Statistiek.

Jeekel, Hans (2011). *De autoafhankelijke samenleving* (proefschrift). Delft: Eburon.

Jorritsma, P., et al. (2010). *Mobiliteitsbalans 2010*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Karsten, L. (2003). Family gentrifiers: challenging the city as a place simultaneously to build a career and to raise children. In: *Urban Studies*, jg. 40, nr. 12, p. 2573-2584.

Karsten, L. (2005). It all used to be better? Different generations on continuity and change in urban children's daily use of space. In: *Children's Geographies*, jg. 3, nr. 3, p. 275-290.

KiM (2010a) Mobiliteitsbalans 2010. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid/ministerie van Verkeer en Waterstaat.

KiM (2010b). Verklaring mobiliteit en bereikbaarheid 1985-2008. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid/ministerie van Verkeer en Waterstaat.

KiM (2011) Mobiliteitsbalans 2011. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid/ministerie van Infrastructuur en Milieubeleid.

Klis, Marjolijn van der (2009). *Commuter partnerships. Balancing home, family and distant work* (proefschrift). Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

Klis, Marjolijn van der (2011). De logistiek van het dagelijkse gezinsleven. In: Freek Bucx (red.), *Gezinsrapport 2011. Een portret van het gezinsleven in Nederland* (p. 129-151). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Klis, Marjolijn van der, Lotte Vermeij en Frans Knol (2011). Dagelijkse mobiliteit. In: Rob Bijl, Jeroen Boelhouwer, Mariëlle Cloïn en Evert Pommer (red.), *De sociale staat van Nederland* (p. 231-255). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Lippe, Tanja van der, Annet Jager en Yvonne Kops (2003). In balans tussen werk en privé? De invloed van de arbeidssituatie en de thuissituatie op combinatiedruk van mannen en vrouwen. In: *Bevolking en Gezin*, jg. 32, nr. 3, p. 3-24.

Maat, Kees en Harry J.P. Timmermans (2009). Influence of the residential and work environment on car use in dual-earner households. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, jg. 43, nr. 7, p. 654-664.

Mason, Jennifer (1996). *Qualitative researching*. London: Sage Publications Ltd.

Meester, Edith de (2010). *A fine balance: The residential context & task division between partners* (proefschrift). Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

Meester, Edith de, en Maarten van Ham (2009). Symmetry and asymmetry in working and commuting arrangements between partners in the Netherlands. Does the residential context matter? In: *Environment and Planning A*, jg. 41, nr. 9, p. 2181-2200.

Merens, Ans, Marion van den Brakel, Marijke Hartgers en Brigitte Hermans (2011). *Emancipatiemonitor 2010*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau / Centraal Bureau voor de Statistiek.

Molnár, Hermine (2005). Mobiliteit van ouders met jonge kinderen. In: *Sociaaleconomische trends*, 4e kwartaal 2005, p. 49-52.

Oberon (2009). *Brede Scholen in Nederland. Jaarbericht 2009*. Utrecht: Oberon.

Olde Kalter, Marie-José, Lucas Harms en Peter Jorritsma (2009). Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands. In: *Women's Issues in Transportation. Summary of the 4th International Conference, 2: Technical papers* (p. 179-190). Washington DC: Transportation Research Board (Conference Proceedings 46).

Olde Kalter, M., Loop, H. van der, en Harms, L. (2010). *Verklaring mobiliteit en bereikbaarheid 1985-2008*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Portegijs, Wil en Saskia Keuzenkamp (2008). *Nederland deeltijdland. Vrouwen en deeltijdwerk*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Portegijs, Wil, Mariëlle Cloïn, Ingrid Ooms en Evelien Eggink (2006). *Hoe werkt het met kinderen. Moeders over kinderopvang en werk*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Portegijs, Wil, Mariëlle Cloïn, Saskia Keuzenkamp, Ans Merens en Eefje Steenvoorden (2008). *Verdeelde tijd. Waarom vrouwen in deeltijd werken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Rosenbloom, Sandra (1996). Trends in Women's Travel Patterns. In: *Women's Travel Issues*. Proceedings from the Second National Conference, October 1996, FHWA, U.S. Department of Transportation, p. 16-34.

Rosenbloom, Sandra en Elizabeth Burns (1995). Why working women drive alone: implications for travel reduction programs. In: *Transportation Research Record*, nr. 1459, p. 35-41. Washington D.C.: TRB, National Research Council.

ROV-Utrecht (2011). *Veilig door de schoolspits. Tips en ideeën voor veilig verkeer rond de basisschool*. Utrecht: Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht.

Savelberg, F., et al. (2011). *Mobiliteitsbalans 2011*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Schwanen, Tim (2007). Gender differences in chauffeuring children among dual-earner families. In: *The Professional Geographer*, jg. 59, nr. 4, p. 447-463.

SCP (1998). *Sociaal en Cultureel Rapport 1998. 25 jaar sociale verandering*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

SER (2011). *Tijden van de samenleving. Slimmer organiseren van tijd en plaats van arbeid en dienstverlening*. Den Haag: Sociaal-Economische Raad (Advies 11/06).

Smits, Jeroen, Clara H. Mulder en Pieter Hooimeijer (2004). Migration of couples with non-employed and employed wives in the Netherlands: the changing effects of the partners' characteristics. In: *Journal of Ethnic and Migration Studies*, jg. 30, nr. 2, p. 283-301.

Snellen, Daniëlle, Hans Hilbers en Arno Hendriks (2005). *Nieuwbouw in beweging. Een analyse van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid van vinex*. Rotterdam: NAi Uitgevers / Den Haag: Ruimtelijke Planbureau.

TFMM (2008). *Voorstel van Taskforce Mobiliteitsmanagement*. Amsterdam: Taskforce Mobiliteitsmanagement.

TNO (2011). *Arbobalans 2010. Kwaliteit van de arbeid, effecten en maatregelen in Nederland*. Geraadpleegd op 7 december 2011 via www.tnl.nl.

Turner, Tracy en Debbie Niemeier (1997). Travel to work and household responsibility: new evidence. In: *Transportation*, jg. 24, nr. 4, p. 397-419.

V&W (2004). *Nota Mobiliteit. Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.

V&W (2008). *Mobiliteitsaanpak. Vlot en veilig van deur tot deur*. Den Haag: ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Valentine, Gill (1999). Doing household research: interviewing couples together and apart. In: *Area*, jg. 31, nr. 1, p. 67-74.

Wel, Frits van, en Trudie Knijn (2006). Transitional phase or a new balance? Working and caring by mothers with young children in the Netherlands. In: *Journal of Family Issues*, jg. 27, nr. 5, p. 633-651.

Wester, F. en V. Peters (1999). Kwalitatieve analyse van interviews. Fasen, stappen en computergebruik in intensief onderzoek. In: *Pedagogische Studiën*, jg. 76, p. 117-131.

Publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau

Werkprogramma

Het Sociaal en Cultureel Planbureau stelt twee keer per jaar zijn Werkprogramma vast. De tekst van het lopende programma is te vinden op de website van het SCP: www.scp.nl.

SCP-publicaties

Onderstaande lijst bevat een selectie van publicaties van het Sociaal en Cultureel Planbureau. Deze publicaties zijn verkrijgbaar bij de boekhandel, of via de website van het SCP. Een complete lijst is te vinden op www.scp.nl/publicaties.

Sociaal en Cultureel Rapporten

Betrekkelijke betrokkenheid. Studies in sociale cohesie. Sociaal en Cultureel Rapport 2008. ISBN 978 90 377 0368-9

Wisseling van de wacht: generaties in Nederland. Sociaal en Cultureel Rapport 2010. Andries van den Broek, Ria Bronneman-Helmers en Vic Veldheer (red.). ISBN 978 90 377 0505 8

Een beroep op de burger. Minder verzorgingsstaat, meer eigen verantwoordelijkheid? Sociaal en Cultureel Rapport 2012. Vic Veldheer, Jedid-Jah Jonker, Lonneke van Noije, Cok Vrooman (red.). ISBN 978 90 377 0623 9

SCP-publicaties 2012

2012-1 *Niet alle dagen feest. Nieuwjaarsuitgave 2012* (2012). Paul Schnabel (red.). ISBN 978 90 377 0598 0

2012-2 *Waar voor ons belastinggeld? Prijs en kwaliteit van publieke diensten* (2012). Bob Kuhry en Flip de Kam (red.). ISBN 978 90 377 0596 6

2012-3 *Jaarrapport integratie 2011* (2012). Mérove Gijsberts, Willem Huijnk en Jaco Dagevos (red.). ISBN 978 90 377 0565 2

2012-4 *Bijzondere mantelzorg. Ervaringen van mantelzorgers van mensen met een verstandelijke beperking of psychiatrische problematiek* (2012). Y. Wittenberg, M.H. Kwekkeboom en A.H. de Boer. ISBN 978 90 377 0566 9

2012-5 *VeVeRa-1 v. Actualisatie en aanpassing ramingsmodel verpleging en verzorging 2009-2030* (2012). Evelien Eggink, Debbie Oudijk en Klarita Sadiraj. ISBN 978 90 377 0594 2

2012-6 *Van Anciaux tot Zijlstra. Cultuurparticipatie en cultuurbeleid in Nederland en Vlaanderen* (2012). Quirine van der Hoeven. ISBN 978 90 377 0583 6

2012-7 *Vraag naar arbeid 2011* (2012). Edith Josten, Jan Dirk Vlasblom, Marian de Voogd-Hamelink. ISBN 978 90 377 0601 7

2012-8 *Measuring and monitoring immigrant integration in Europe* (2012). Rob Bijl en Arjen Verweij (red.) ISBN 978 90 377 0569 0

2012-9 *IQ met beperkingen. De mate van versandelijke handicap van zorgvragers in kaart gebracht* (2012). Isolde Woittiez, Michiel Ras en Debbie Oudijk. ISBN 978 90 377 0602 4

2012-10 *Niet te ver uit de kast. Ervaringen van homo- en biseksuelen in Nederland* (2012). Saskia Keuzenkamp (red.), Niels Kooiman, Jantine van Lisdonk. ISBN 978 90 377 0603 1

2012-11 *The Social State of the Netherlands 2011. Summary* (2012). Rob Bijl, Jeroen Boelhouwer, Mariëlle Cloïn en Evert Pommer (red.) ISBN 978 90 377 0605 5

2012-13 *Sturen op geluk. Geluksbevordering door nationale overheden,gemeenten en publieke instellingen* (2012). Cretien van Campen, Ad Bergsma, Jeroen Boelhouwer, Jacqueline Boerefijn, Linda Bolier. ISBN 978 90 377 0608 6

2012-14 *Countries compared on public performance. A study of public sector performance in 28 countries* (2012). Jedid-Jah Jonker (red.). ISBN 978 90 377 0584 3

2012-15 *Versterking data-infrastructuur sport* (2012). Annet Tiessen-Raaphorst en Jos de Haan. ISBN 978 90 377 0613 0

2012-16 *De sociale staat van de gemeente. Lokaal gebruik van de scp-leefsituatie-index* (2012). Jeroen Boelhouwer (SCP), Rob Gilsing (Verwey-Jonker Instituut). ISBN 978 90 377 0612 3

2012-17 *Belemmerd aan het werk. Trendrapportage ziekteverzuim, arbeidsongeschiktheid en arbeidsdeelname personen met gezondheidsbeperkingen* (2012). Maroesjka Versantvoort en Patricia van Echtelt (red.). ISBN 978 90 377 0616 1

2012-18 *Monitor Talent naar de Top 2011* (2012). Ans Merens (red.) en Commissie Monitoring Talent naar de Top. ISBN 978 90 377 0610 9

2012-19 *Tevreden met pensioen. Veranderende inkomens en behoeften bij ouderen* (2012). Arjan Soede. ISBN 978 90 377 0572 0

2012-20 *Verzorgd uit de bijstand. De rol van gedrag, uiterlijk en taal bij de re-integratie van bijstandsontvangers* (2012). Patricia van Echtelt en Maurice Guiaux. ISBN 978 90 377 0614 7

2012-21 *De virtuele kunstkar. Cultuurdeelname via oude en nieuwe media* (2012). Nathalie Sonck en Jos de Haan. ISBN 978 90 377 0619 2

2012-22 *Op zoek naar bewijs. Evaluatieontwerpen onderwijsmaatregelen* (2012). Lex Herweijer en Monique Turkenburg. ISBN 978 90 377 0618 5

2012-23 *Startklaar voor vier jaar. Een verkenning van publieke prestaties voor de kabinetsformatie 2012* (2012). Evert Pommer (red.). ISBN 978 90 377 0640 6

2012-24 *Op afstand gezet. Een onderzoek naar de publieke opinie op verzoek van de Parlementaire Onderzoekscommissie 'Privatisering en verzelfstandiging'* (2012). Josje den Ridder en Paul Dekker. ISBN 978 90 377 0639 0.

2012-25 *Moslim in Nederland 2012* (2012). Mieke Maliepaard en Mérove Gijsberts. ISBN 978 90 377 0621 5

2012-26 *Statusontwikkeling van wijken in Nederland 1998-2010* (2012). Frans Knol. ISBN 978 90 377 0533 1

2012-27 *Maten voor gemeenten 2012. Prestaties en uitgaven van de lokale overheid in de periode 2005-2010* (2012). Evert Pommer, Ingrid Ooms, Ab van der Torre, Saskia Jansen. ISBN 978 90 377 0624 6

2012-28 *Op achterstand. Discriminatie van niet-westerse migranten op de arbeidsmarkt* (2012). Iris Andriessen, Eline Nievers en Jaco Dagevos. ISBN 978 90 377 0615 4

2012-29 *Particuliere initiatieven in ontwikkelingssamenwerking. Een casestudy naar nieuwe verbanden in de Nederlandse civil society* (2012). Esther van den Berg m.m.v. Irene de Goede. ISBN 978 90 377 0631 4

2012-30 *Worden wie je bent. Het leven van transgenders in Nederland* (2012). Saskia Keuzenkamp. ISBN 978 90 377 0625 3

2012-31 *Een beroep op de burger. Minder verzorgingsstaat, meer eigen verantwoordelijkheid? Sociaal en Cultureel Rapport 2012* (2012). Vic Veldheer, Jedid-Jah Jonker, Lonneke van Noije, Cok Vrooman (red.). ISBN 978 90 377 0623 9

2012-32 *Meebetalen aan de zorg. Nederlanders over solidariteit en betaalbaarheid van de zorg* (2012). Sjoerd Kooiker, Mirjam de Klerk, Judith ter Berg en Yolanda Schothorst. ISBN 978 90 377 0628 4

2012-33 *Dichter bij elkaar. De sociaal-culturele positie van niet-westerse migranten in Nederland* (2012). Willem Huijnk en Jaco Dagevos. ISBN 978 90 377 0627 7
2012-34 *Armoedesignalement 2012* (2012). SCP en CBS. ISBN 978 90 377 0633 8
2012-35 *Emancipatiemonitor 2012* (2012). Ans Merens, Marijke Hartgers en Marion van den Brakel. ISBN 978 90 377 0630 7
2012-36 *Meldingen van discriminatie in Nederland* (2012). Iris Andriessen en Henk Fernee. ISBN 978 90 377 0643 7

SCP-publicaties 2013

2013-1 *Van pech en rampspoed. Nieuwjaarsuitgave 2013* (2013). Paul Schnabel (red.). ISBN 978 90 377 0611 6
2013-2 *Terecht in de jeugdzorg. Voorspellers van kind- en opvoedproblematiek en jeugdzorggebruik* (2013). Sander Bot (red.), Simone de Roos, Klarita Sadiraj, Saskia Keuzenkamp, Angela van den Broek, Ellen Kleijnen. ISBN 978 90 377 0629 1
2013-3 *Gezinnen onderweg. Dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin* (2013). Marjolijn van der Klis (red.) ISBN 978 90 377 0568 3

SCP-essays

1 *Voorbeelden en nabeelden* (2005). Joep de Hart. ISBN 90 377 0248-1
2 *De stem des volks* (2006). Arjan van Dixhoorn. ISBN 90 3770265-1
3 *De tekentafel neemt de wijk* (2006). Jeanet Kullberg. ISBN 90 377 0261 9
4 *Leven zonder drukte* (2006). Tjirk van der Ziel met een naschrift van Anja Steenbekkers en Carola Simon. ISBN 90 377 0262 7
5 *Otto Neurath en de maakbaarheid van de betere samenleving* (2007). Ferdinand Mertens. ISBN 978 90 5260 260 8

Overige publicaties

Hoe het ons verging... Traditionele nieuwjaarsuitgave van het SCP (2010). Paul Schnabel (red.). ISBN 978 90 377 0465 5
Wmo Evaluatie. Vierde tussenrapportage. Ondersteuning en participatie van mensen met een lichamelijke beperking; twee jaar na de invoering van de Wmo (2010). A. Marangos, M. Cardol, M. Dijkgraaf, M. de Klerk. ISBN 978 90 377 0470 9
Op weg met de Wmo. Journalistieke samenvatting door Karolien Bais. Mirjam de Klerk, Rob Gilsing en Joost Timmermans. Samenvatting door Karolien Bais (2010). ISBN 978 90 377 0469 3
NL Kids online. Risico's en kansen van internetgebruik onder jongeren (2010). Jos de Haan. ISBN 978 90 377 0430 3
Kortdurende thuiszorg in de AWBZ. Een verkenning van omvang, profiel en afbakening (2010). Maaike den Draak. ISBN 978 90 377 0471 6
De publieke opinie over kernenergie (2010). Paul Dekker, Irene de Goede, Joop van der Pligt. ISBN 978 90 377 0488 4
Op maat gemaakt? Een evaluatie van enkele responsverbeterende maatregelen onder Nederlanders van niet-westerse afkomst (2010). Joost Kappelhof. ISBN 978 90 377 0495 2
Oudere tehuisbewoners. Landelijk overzicht van de leefsituatie van ouderen in instellingen 2008-2009 (2010). Maaike den Draak. ISBN 978 90 377 0499 0

Kopers in de knel? Een scenariostudie naar de gevolgen van de crisis voor huiseigenaren met een hypotheek (2010). Michiel Ras, Ingrid Ooms, Evelien Eggink. ISBN 978 90 377 0498 3
Gewoon anders. Acceptatie van homoseksualiteit in Nederland (2010). Saskia Keuzenkamp. ISBN 978 90 377 0502 7
De aard, de daad en het Woord. Een halve eeuw opinie- en besluitvorming over homoseksualiteit in protestants Nederland, 1959-2009 (2010). David Bos. ISBN 978 90 377 0506 5
Werkloosheid in goede banen. Bijdragen aan de SCP-studiemiddag 2010 (2010). Patricia van Echtelt (red.). ISBN 978 90 377 0516 4
Europa's welvaart. De Lissabon Agenda in een breder welvaartsperspectief en de publieke opinie over de Europese Unie (2010).Harold Creusen (CPB), Paul Dekker (SCP), Irene de Goede (SCP), Henk Kox (CPB), Peggy Schijns (SCP) en Herman Stolwijk (CPB). ISBN 978 90 377 0492 1
Maakt de buurt verschil? (2010). Merové Gijsberts, Miranda Vervoort, Esther Havekes en Jaco Dagevos. ISBN 978 90 377 0227 9
Mantelzorg uit de doeken (2010). Debbie Oudijk, Alica de Boer, Isolde Woittiez, Joost Timmermans, Mirjam de Klerk. ISBN 978 90 377 0486 0
Monitoring acceptance of homosexuality in the Netherlands (2010).Saskia Keuzenkamp. ISBN 978 90 377 0484 6
Registers over wijken (2010). Matthieu Permentier en Karin Wittebrood (SCP), Marjolijn Das en Gelske van Daalen (CBS). ISBN 978 90 377 0499 0
Data voor scenario's en ramingen van de GGZ (2010). Cretien van Campen. ISBN 978 90 377 0494 5
Continu Onderzoek Burgerperspectieven. Kwartaalbericht 2010. Deel 1 (2010). Paul Dekker, Josje den Ridder en Irene de Goede. ISBN 978 90 377 0490 7
Continu Onderzoek Burgerperspectieven. Kwartaalbericht 2010. Deel 2 (2010). Josje den Ridder en Paul Dekker. ISBN 978 90 377 0507 2
Continu Onderzoek Burgerperspectieven. Kwartaalbericht 2010. Deel 3 (2010). Josje den Ridder, Lonneke van Noije en Eefje Steenvoorden. ISBN 978 90 377 0508
Continu Onderzoek Burgerperspectieven. Kwartaalbericht 2010. Deel 4 (2010). Josje den Ridder, Paul Dekker en Eefje Steenvoorden. ISBN 978 90 377 0531 7
Continu Onderzoek Burgerperspectieven. Kwartaalbericht 2011. Deel 1 (2011). Eefje Steenvoorden, Paul Dekker en Pepijn van Houwelingen. ISBN 978 90 377 0549 2
Continu Onderzoek Burgerperspectieven. Kwartaalbericht 2011. Deel 2 (2011). Josje de Ridder, Paul Dekker en Pepijn van Houwelingen. ISBN 978 90 377 0564 5
Burgerperspectieven 2011 | 3 (2011). Paul Dekker en Josje den Ridder. ISBN 978 90 377 0582 9
Advies over het Wmo-budget huishoudelijke hulp 2012 (2011). *Ab van der Torre, Saskia Jansen en Evert Pommer.* ISBN 978 90 377 0573 7 (webpublicatie)
Oudere migranten. Kennis en kennislacunes (2011). Maaike den Draak en Mirjam de Klerk. ISBN 978 90 377 0597 3 (webpublicatie)
Armoedesignalement 2011 (2011). CBS/SCP. ISBN 978 90 357 1870 8
Burgerperspectieven 2011 | 4 (2012). Josje den Ridder, Jeanet Kullberg en Paul Dekker. ISBN 978 90 377 0593 5
Burgerperspectieven 2012 | 1 (2012). Paul Dekker, Josje den Ridder en Paul Schnabel. ISBN 978 90 377 0607 9
Burgerperspectieven 2012 | 2 (2012). Josje den Ridder en Paul Dekker. ISBN 978 90 377 0617 8
Burgerperspectieven 2012 | 3 (2012). Paul Dekker, Pepijn van Houwelingen en Evert Pommer. ISBN 978 90 377 0622 2
Burgerperspectieven 2012 | 4 (2012). Josje den Ridder, Paul Dekker en Mathilde van Ditmars. ISBN 978 90 377 0645 1