



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Hoe levens- gebeurtenissen het reisgedrag beïnvloeden

Verhuizen, een kind krijgen of van baan veranderen: het zijn allemaal gebeurtenissen in het leven die een grote invloed kunnen hebben op de manier waarop mensen reizen. Met het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) onderzoekt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) onder andere hoe mensen hun reisgedrag veranderen nadat zo'n levensgebeurtenis heeft plaatsgevonden.

Gewoontegedrag

De manier waarop mensen reizen, is meestal gewoontegedrag. Mensen denken vaak niet meer bewust na over de manier waarop zij reizen, maar kiezen uit gewoonte telkens dezelfde manier. Ze gaan bijvoorbeeld altijd met de auto naar het werk. Maar wat als er in het leven van mensen iets verandert? Doorbreekt dit dan hun gewoontegedrag? En zo ja, hoe verandert het reisgedrag dan? Deze vragen staan centraal in dit onderzoek.

Wie doen mee?







Aan het MPN doet ieder jaar een vaste groep huishoudens mee. Voor dit onderzoek hebben we gekeken naar de deelnemers van het MPN die 16 jaar of ouder zijn en al minstens twee jaar meedoen (3.807 mensen). We stelden de deelnemers de vraag of er in het afgelopen jaar in hun leven iets is gebeurd en, zo ja, wat. Welke levensgebeurtenissen we onderscheiden, staat op de volgende pagina.



Verschillende mensen, verschillende reispatronen

Deelnemers aan het MPN houden elk jaar gedurende drie dagen al hun verplaatsingen (o.a. doel, duur, gebruikte vervoermiddelen) bij in een dagboekje. Op basis van de gegevens uit het dagboekje zijn ze ingedeeld in één van de volgende zes groepen:

1. mensen die alleen de auto gebruiken;
2. mensen die vaak de auto gebruiken en daarnaast fietsen;
3. mensen die vooral fietsen;
4. mensen die vooral lopen en daarnaast de auto gebruiken;
5. mensen die slechts af en toe de deur uit gaan;
6. mensen die vooral het openbaar vervoer gebruiken.

REISPATROON	TRIP FREQUENTIE IN DRIE DAGEN	TRIP FREQUENTIE IN DRIE DAGEN			
		Auto	Openbaar vervoer	Fiets	Lopen
1. Strikt auto 		8.1	0.1	0.0	0.5
2. Auto en fiets 		6.5	0.1	4.5	0.6
3. Fiets 		0.8	0.3	7.9	1.3
4. Auto en lopen 		4.4	0.2	1.4	6.3
5. Lage mobiliteit 		0.8	0.0	0.3	0.2
6. Openbaar vervoer 		1.3	3.4	1.4	1.5

Mensen blijven hun reispatroon trouw

Als we de dagboekjes nader onderzoeken, blijkt dat elk jaar één derde van de mensen van reispatroon verandert. Iemand die bijvoorbeeld in het ene jaar fietste (reispatroon 3), kan het volgende jaar een auto gekocht hebben en deze samen met de fiets gebruiken (reispatroon 2). De figuur onderaan deze pagina laat zien hoe personen die in eerste instantie een bepaald reispatroon hadden, dit reispatroon een jaar later nog steeds hebben of gewisseld zijn naar een van de andere vijf reispatronen. Van degenen die in het eerste jaar van het onderzoek bijvoorbeeld alleen de auto gebruikten (patroon 1), doet 70 procent dit in het tweede jaar nog steeds. De groep mensen die vaak de auto gebruikt en daarnaast fietst (patroon 2), verandert het vaakst van reispatroon: bijna de helft heeft een jaar later een ander reispatroon. Relatief weinig mensen stappen over naar het reispatroon met vooral openbaar vervoer (patroon 6).

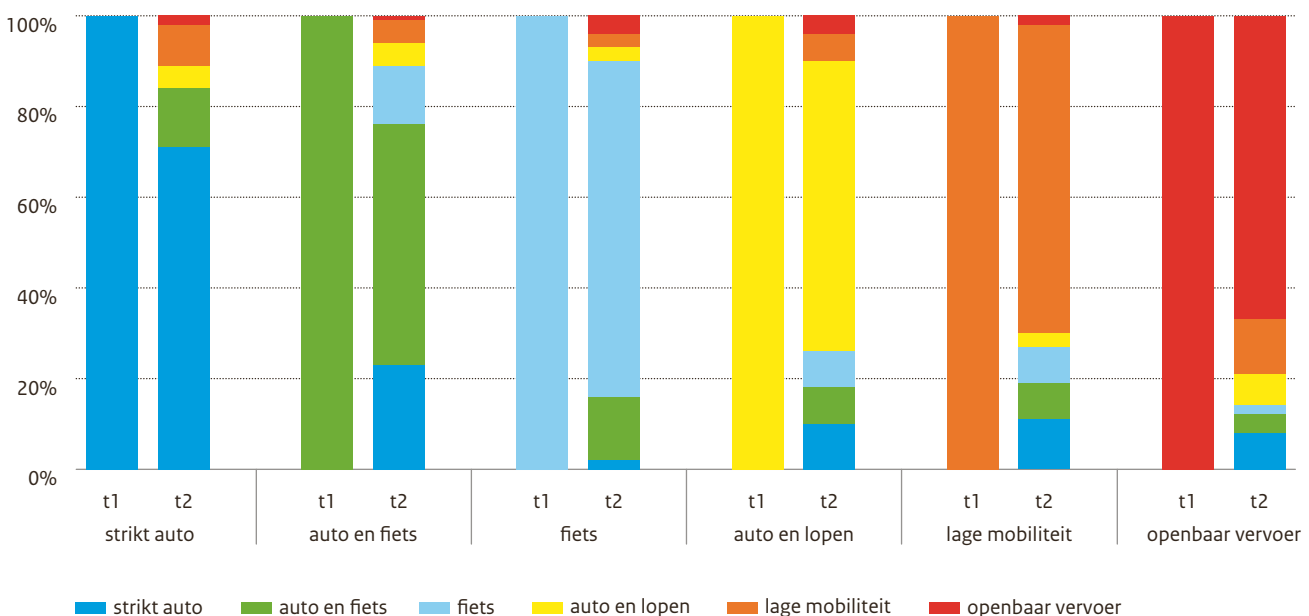
Zes levensgebeurtenissen

We hebben gekeken naar het effect van zes levensgebeurtenissen op het reispatroon:

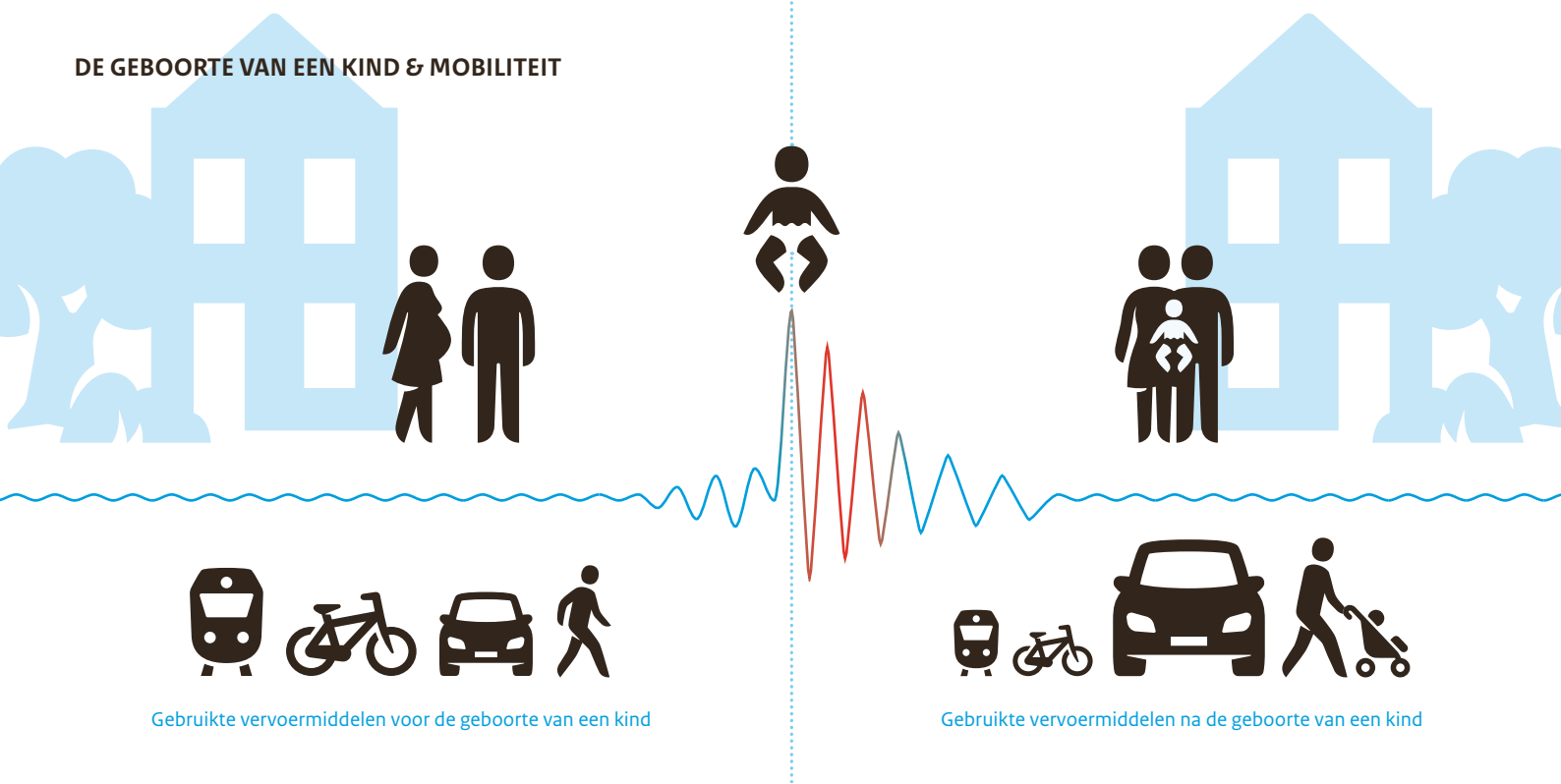
- verandering van het aantal volwassenen in het huishouden (bijvoorbeeld door samenwonen of scheiden);
- geboorte van een kind;
- veranderen van baan;
- stoppen met werken;
- starten met een opleiding of veranderen van opleiding;
- verhuizing.

Uit het onderzoek blijkt dat mensen die ten minste één van deze gebeurtenissen meemaken, vaker van reispatroon veranderen dan degenen waarvoor dit niet van toepassing is. Hierna gaan we nader in op de effecten van twee levensgebeurtenissen: de geboorte van een kind en een verhuizing.

HOE MENSEN VAN REISPATROON VERANDEREN



DE GEBOORTE VAN EEN KIND & MOBILITEIT



Geboorte kind

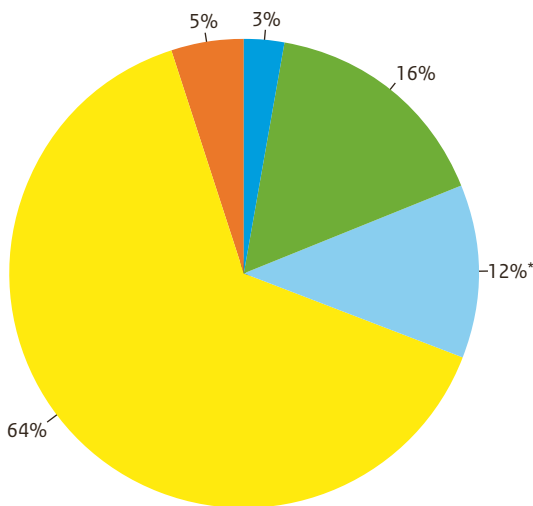
Mensen die een kind hebben gekregen, stappen vaak over naar het reispatroon waarbij zij zowel de auto gebruiken als veel lopen (patroon 4). Gemiddeld gezien heeft 13 procent van alle mensen dit reispatroon, tegenover 30 procent van de mensen die net een kind hebben gekregen. Deze laatste groep kiest vooral voor een reispatroon waarbij zij de auto veel gebruiken (patronen 1, 2 en 4). Na de geboorte van een kind neemt het aandeel van deze drie patronen toe tot in totaal 82 procent. Dit gaat ten koste van de fiets en het openbaar vervoer (patronen 3 en 6). Blijkbaar vinden de meeste mensen dit geen geschikte vervoerwijzen als zij net een kind hebben gekregen.

De figuur linksonder laat zien hoe het reispatroon van de fietsers (patroon 3) na de geboorte van een kind verandert. Bijna twee

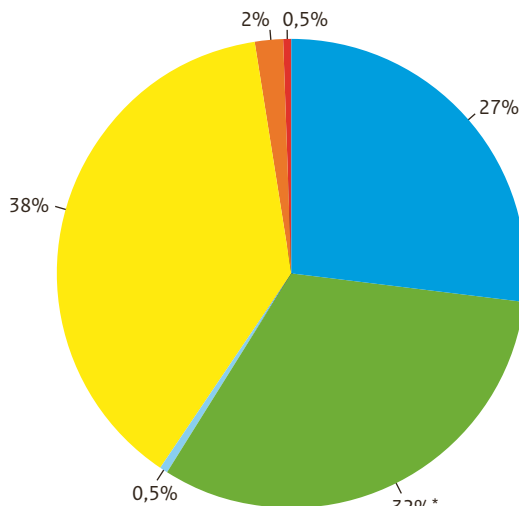
derde stapt over naar het patroon waarbij zij zowel de auto gebruiken als veel lopen (patroon 4). Slechts 12 procent houdt zijn 'oude' reispatroon en gebruikt nog steeds vooral de fiets (patroon 3). Vrijwel niemand stapt over naar het openbaar vervoer (patroon 6).

De figuur rechtsonder laat de veranderingen zien bij mensen die vóór de geboorte van hun kind zowel de auto als de fiets gebruikten (patroon 2). Zij kiezen na de geboorte van hun kind vooral voor een van de drie reispatronen waarbij de auto een belangrijke rol speelt (patronen 1, 2 en 4). Het vaakst (38 procent) kiezen zij voor het reispatroon waarbij zij zowel de auto gebruiken als veel lopen (patroon 4). Nagenoeg niemand stapt over naar het reispatroon waarbij ze vooral fietsen (patroon 3) of het openbaar vervoer gebruiken (patroon 6).

Welk reispatroon hebben fietsers (patroon 3) na de geboorte van een kind?



Welk reispatroon hebben auto- en fietsgebruikers (patroon 2) na de geboorte van een kind?



■ strikt auto
 ■ auto en fiets
 ■ fiets
 ■ auto en lopen
 ■ lage mobiliteit
 ■ openbaar vervoer

* Mensen die nog hetzelfde reispatroon hebben na de geboorte van een kind

Verhuizen

Ook na een verhuizing veranderen mensen vaker van reispatroon dan gemiddeld. In tegenstelling tot wat er gebeurt na de geboorte van een kind, verspreiden mensen zich na een verhuizing meer over de verschillende reispatronen. Degenen die voor de verhuizing zowel de auto als de fiets gebruikten (patroon 2), gebruiken nu vaak alleen de auto (patroon 1). Degenen die eerst weinig reisden (patroon 5) of met het openbaar vervoer reisden (patroon 6), stappen na een verhuizing juist over naar het patroon waarbij ze de auto combineren met lopen.

Wat kunnen we met de resultaten?

Het grootste gedeelte van de mensen blijft hun reispatroon jaar na jaar trouw. Dat is de conclusie uit het onderzoek. En mensen die voornamelijk één vervoermiddel gebruiken, veranderen het minst vaak van reispatroon. Na een levensgebeurtenis, zoals de geboorte van een kind of een verhuizing, is dit echter anders. Dan stappen mensen juist wel vaak over naar een ander reispatroon. Ook hierbij geldt dat mensen die meerdere vervoermiddelen gebruiken, dit vaker doen dan mensen die voornamelijk één vervoermiddel gebruiken.

De overheid kan deze resultaten gebruiken bij de ontwikkeling van mobiliteitsbeleid. Zo zou het veranderen van reisgedrag (bijvoorbeeld meer fietsen) eraan bij kunnen dragen dat doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid worden behaald.

Door bij het opstellen van beleid rekening te houden met het reispatroon van mensen en met een eventuele levensgebeurtenis zou de effectiviteit van het beleid kunnen worden verhoogd.

Toekomstig onderzoek

Onder bepaalde omstandigheden veranderen mensen dus hun reisgedrag. De vraag is nu of, en hoe, hun keuze voor een nieuw reispatroon kan worden beïnvloed. Voor een antwoord op die vraag is meer onderzoek nodig.

Daarnaast is het goed voorstelbaar dat mensen na de geboorte van een eerste kind vaker van reispatroon veranderen dan na de geboorte van een tweede of derde kind. Ook zullen mensen die van een stedelijk gebied naar het platteland verhuizen, of omgekeerd, waarschijnlijk vaker van reispatroon veranderen dan mensen die van het ene naar het andere stedelijk gebied verhuizen.

Op dit moment kunnen we deze situaties niet onderscheiden, omdat hierover nog te weinig data beschikbaar zijn. Met de data die we de komende jaren met het MPN zullen verzamelen, kunnen we dit onderscheid in de toekomst wel maken.

Meer informatie over Mobiliteitspanel Nederland (MPN)

Wilt u op de hoogte blijven van het onderzoek?

Wij bieden u via www.kimnet.nl/mobiliteitspanel-nederland regelmatig inzicht in de resultaten.

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



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Juli 2017