

Bereikbaarheid en timemanagement

Een notitie ten behoeve van de
workshop dagindeling



Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Bereikbaarheid en timemanagement

**Een notitie ten behoeve van de workshop
dagindeling**

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

januari 2007

P. Jorritsma

Meer weten over mobiliteit. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezig houdt. Het KiM is opgericht op 1 september 2006. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) maakt het KiM verkenningen en beleidsanalyses voor mobiliteitsbeleid waarmee de strategische basis voor dat beleid wordt versterkt.

© 2007, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Tekst:
P. Jorritsma

Verzorging omslag : 2D3D, Den Haag/Arnhem
Verzorging binnenwerk : SSO Repro Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon: 070-351 1965
Fax: 070-351 7576

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

Inhoudsopgave

Samenvatting 5

- 1. Inleiding 9**
- 2. Waar hebben we het over, wat is het probleem? 11**
- 3. Ontwikkelingen in betaald werk 17**
- 4. Zorg- en huishoudelijke taken 29**
- 5. Taakcombinatie 33**
 - 5.1 Implicaties voor mobiliteit 33
- 6. Vrije tijd 35**
 - 6.1 Implicaties voor mobiliteit 36
- 7. Slotbeschouwing 39**

Literatuur 43

Bijlage A Mobiliteitsgegevens 47

Bijlage B Samenvatting mobiliteitseffecten 49

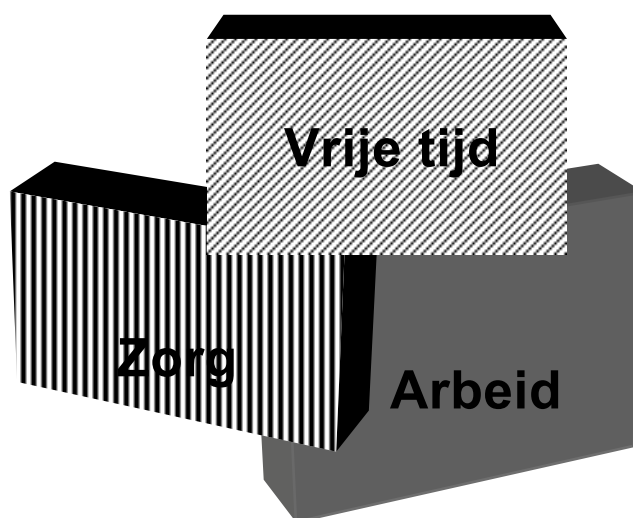
Samenvatting

De groeiende diversiteit van arbeids- en zorgpatronen leiden er toe dat mensen het steeds moeilijker krijgen met het efficiënt indelen van de beschikbare tijd over de dag. Vaak wordt deze problematiek slechts in verband gebracht met economische en sociale thema's. Echter, dagindelingaspecten hebben een belangrijk raakvlak met de bereikbaarheidsproblematiek. Het gros van de Nederlandse bevolking werkt nog steeds van '9 tot 5'. Veel woon- werkverplaatsingen concentreren zich hierdoor tussen 7.00 en 9.00 uur in de ochtend en tussen 16.00 - 18.00 uur in de avond, waardoor een bereikbaarheidsprobleem ontstaat. Nieuwe vormen van dagindeling kunnen mogelijk bijdragen aan het afvlakken van de spitsen. Te denken valt aan de flexibilisering van de werktijden, openingstijden van voorzieningen en plaatsafhankelijke dienstverlening. Arbeids- en zorgtaken kunnen daardoor mogelijk makkelijker gecombineerd worden. Toch zijn de sturingsmogelijkheden voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vrij beperkt.

Drukker bestaan, maar weinig problemen in de dagindeling

Mensen in Nederland hebben het de afgelopen twintig jaar steeds drukker gekregen. Door maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de toenemende emancipatie, individualisering en flexibilisering zijn arbeids- en gezinspatronen in beweging gekomen. Het gevolg hiervan is dat mensen steeds meer taken (zorgtaken, arbeidstaken en vrije tijd) gaan combineren en dat de leden van het huishouden die taken in toenemende mate op elkaar af moeten stemmen. Dit kan tot knelpunten in de dagindeling leiden, juist op die momenten waar de overgang van de ene naar de ander activiteit plaatsvindt. Bijvoorbeeld van werken naar zorgen (op tijd van de werklocatie vertrekken om de kinderen voor sluitingstijd van de crèche op te halen). Daar moet geschakeld worden en dat verloopt lang niet altijd even soepel.

Figuur 1:
Tijd-ruimte domeinen



Het overgrote deel van de Nederlandse huishoudens ervaart de dagindeling niet als een ernstig probleem. Het flexibiliteitsprobleem speelt met name bij huishoudens met een volle en ingewikkelde agenda. Alleenstaanden met kinderen geven vaker dan gemiddeld aan combinatieproblemen te hebben. In mindere mate geldt dat ook voor samenwonenden met kinderen, uit zowel één- als tweeverdienershuishoudens.

E-work kan spits reduceren

Flexibele werkvormen, zoals thuis-/telewerken (e-work), variabele werktijden, gespreide werktijden of '4x9' werken, kunnen van invloed zijn op het afvlakken van dagelijkse spitsen. Met name van e-work wordt verwacht dat het een belangrijke bijdrage kan leveren aan minder verkeer tijdens de spits.

Uit onderzoek blijkt dat het aantal spitsmijdende e-workers tussen de vijf en tien procent ligt. In drukke gebieden kan een vermindering van het aantal auto's met vijf tot tien procent net het verschil zijn tussen wel of geen files.

Kansen en belemmeringen bij flexibilisering van werktijden

Kansen:

- Het percentage e-workers is de laatste jaren gestegen en er is nog voldoende potentie aanwezig is om door te groeien.

Belemmeringen:

- Belemmeringen in de sfeer van: niet mogen (werkgever), niet durven (werknemer), niet kunnen (werknemer), kosten (werkgever) en wet- en regelgeving.
- De Nederlander is vastgeroest in het '9 tot 5-patroon' en er is weinig rek in te constateren.

Weinig invloed op de mobiliteit door verruiming openingstijden voorzieningen

Vooraf drukbezette mensen, werkende alleenstaanden en huishoudelijk actieve kostwinners winkelen meer buiten de traditionele openingstijden (na 18.00 uur of op zondag). De behoefte aan een verdere verruiming van de winkeltijden is niet erg groot. Voor gemeentelijke en financiële diensten (banken, postkantoor) is die wel aanwezig. Het gemiddeld aantal winkelverplaatsingen per persoon per week is de laatste vijftien jaar vrijwel constant gebleven. Wel is een lichte verschuiving te zien naar de avonden en de zondagen. Een sterke stijging wordt verder gevonden in de avondspits. Er kan echter geen uitspraak worden gedaan in hoeverre dit invloed heeft op de congestie op het hoofdwegennet.

Kansen en belemmeringen bij verruiming van openingstijden en lokaliseren voorzieningen

Kansen:

- De verruiming van openingstijden van dienstverlenende instanties zoals gemeentelijke en financiële diensten (banken, postkantoor) komt tegemoet aan de behoefte van een groot deel van de Nederlandse bevolking. Een kleine verschuiving van de openingstijden van dergelijke instellingen kan waarschijnlijk al een

groot deel van de problemen die druk bezette mensen hebben, ondervangen. Of er een effect is op de mobiliteit blijft onzeker.

- Het concentreren van voorzieningen in het algemeen levert tijdwinst op en is een middel om het aantal autoverplaatsingen te reduceren. Bij 'slimme' ruimtelijke inrichting, bijvoorbeeld in de buurt van openbaarvervoerhaltes, snijdt het mes aan twee kanten.

Belemmeringen:

- Het Ministerie van V&W kan geen directe invloed uitoefenen op de openingstijden van voorzieningen.
- De mogelijkheden om via ruimtelijke ordening een belangrijke bijdrage te leveren zijn beperkt. Het idee van tijdwinst door nabijheid en concentratie lijkt aantrekkelijk, maar een dergelijke aanpak staat nogal haaks op allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. In brede lagen van de Nederlandse samenleving is een hoge (auto)mobiliteit inmiddels dusdanig gemeengoed geworden, dat zij hun dagindeling rond dit gegeven inrichten.

Gezien vanuit het dagindelingvraagstuk in relatie tot het bereikbaarheidsprobleem zijn de sturingsmogelijkheden voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat toch vrij beperkt. Het stuur in de ruimtelijke sfeer ligt voornamelijk op het bordje van de decentrale overheden en VROM. Voor wat betreft de openingstijden staat Economische zaken aan de lat.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat zou werkgevers- en werknemersorganisaties er wel op kunnen wijzen dat e-work een belangrijke bijdrage kan leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid en dus economische gezien gunstig uitpakt voor de BV Nederland. Voor e-work biedt het beleid ten aanzien van mobiliteitsmanagement eveneens een kans. In combinatie met (een gericht) prijsbeleid kan dat de tijdstippen van verplaatsingen beïnvloeden.

1. Inleiding

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat participeert in de interdepartementale werkgroep 'Tijden voor arbeid en zorg' (7 tot 7). De ambitie van deze werkgroep is nieuwe vormen van dagindeling te stimuleren zodat arbeids- en zorgtaken van de Nederlandse bevolking beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

Nieuwe afspraken zijn nodig om de verdeling van ruimte en tijd beter af te stemmen op die combinatie van arbeid, zorg en vrije tijd. Dit is niet alleen van belang vanuit het oogpunt van doelstellingen die het kabinet zich heeft gesteld ten aanzien van 'gender mainstream' en arbeidsparticipatie van vrouwen, maar evenzeer vanuit het oogpunt van bereikbaarheidsdoelstellingen, zoals die geformuleerd zijn in de Nota Mobiliteit. Dagindelingsaspecten hebben een belangrijk raakvlak met de bereikbaarheidsproblematiek, met name in de spitsperioden. Het gros van de Nederlandse bevolking werkt nog steeds van '9 tot 5'. Veel woon-werkverplaatsingen concentreren zich hierdoor tussen 7 en 9 uur in de ochtend en tussen 16 en 18 uur in de avond, waardoor een bereikbaarheidsprobleem ontstaat. Nieuwe vormen van dagindeling kunnen mogelijk bijdragen aan het afvlakken van de spitsen, het beter spreiden van het verkeer over de dag en het reduceren van de afgelegde kilometers per auto. In de maatregelensfeer kan gedacht worden aan flexibilisering van werktijden, slimme openingstijden en plaatsonafhankelijke dienstverlening. Arbeids- en zorgtaken kunnen daardoor mogelijk makkelijker gecombineerd worden, wat een positieve invloed kan hebben op de arbeidsparticipatie van verschillende groepen binnen de samenleving (vrouwen in het algemeen, alleenstaande moeders, ouderen).

In deze notitie wordt informatie bijeengebracht en beschreven over de relatie tussen dagindelingsaspecten en mobiliteit. Daarbij gaat het om een éézijdige relatie, de effecten van dagindeling op de mobiliteit. Effecten van het transportsysteem op dagindelingsaspecten worden buiten beschouwing gelaten.

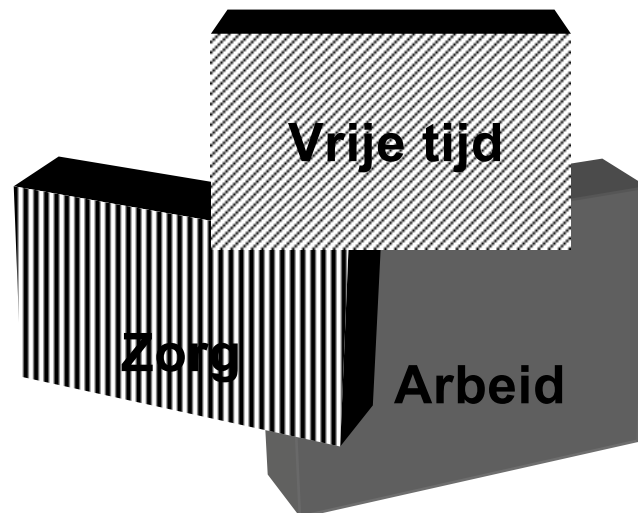
Om te beginnen wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de domeinen arbeid, zorg en vrije tijd en wordt aangegeven welke mogelijke knelpunten te constateren zijn. Vervolgens worden in de hoofdstukken 3 tot en met 6 per domein de ontwikkelingen beschreven, knelpunten benoemd en wordt, waar mogelijk, aangegeven of en welke effecten er zijn voor het mobiliteitssysteem. Daarbij zal aandacht besteed worden aan 'gender'aspecten.

Op basis van de informatie wordt aan het eind van de notitie in hoofdstuk 7 een aantal kansen en belemmeringen geformuleerd, die als aangrijpingspunt kunnen dienen voor een nadere discussie over de mogelijkheden die V&W heeft ten aanzien van dagindelingsaspecten en mobiliteit. Uit de analyse van het bestaande materiaal kan reeds vermeld worden dat deze mogelijkheden beperkt zullen zijn.

2. Waar hebben we het over, wat is het probleem?

Mensen in Nederland hebben het de afgelopen twintig jaar steeds drukker gekregen. Door maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de toenemende emancipatie, individualisering en flexibilisering zijn arbeids- en gezinspatronen in beweging gekomen. Het gevolg hiervan is dat mensen steeds meer taken gaan combineren en dat de leden van het huishouden die taken in toenemende mate op elkaar af moeten stemmen. We zien ook dat, als gevolg van suburbanisatie- en schaalvergrotingsprocessen, de afstand tussen de werklocaties, woonlocaties en voorzieningen zijn toegenomen. Het combineren van taken leidt tot knelpunten in tijd en ruimte. Welke knelpunten zijn dat, en voor welke groepen mensen? Knelpunten kunnen zich voordoen op het raakvlak van de domeinen arbeid, zorg en vrije tijd (zie figuur 2.1).

Fig. 2.1:
Tijd-ruimtedomeinen



Bron: *Taakcombinatie en tijd-ruimteonderzoek*, SZW werkdocument 54

De knelpunten binnen het **arbeidsdomein** liggen op het gebied van de *werktijden*, de *woon-werkafstanden* en het *vervoer* (Droogleever Fortuijn en Langemeijer, 1997).

Ten aanzien van de *werktijden* gaat het om de frictie tussen opgelegde vaste werktijden en de mogelijkheid om zelf te kunnen bepalen hoe lang en wanneer men werkt. Taakcombineerders met kinderen (met name vrouwen met kinderen) zijn veelal werkzaam in deeltijd en prefereren werktijden die aangepast zijn aan hun gezinsfase. Men slaagt er echter niet altijd in het gewenste aantal uren en de gewenste tijdstippen te realiseren. Tweeverdieners moeten hun werktijden op elkaar zien af te stemmen. Vaak past de vrouw zich aan en wordt de werktijd van de man als uitgangspunt genomen.

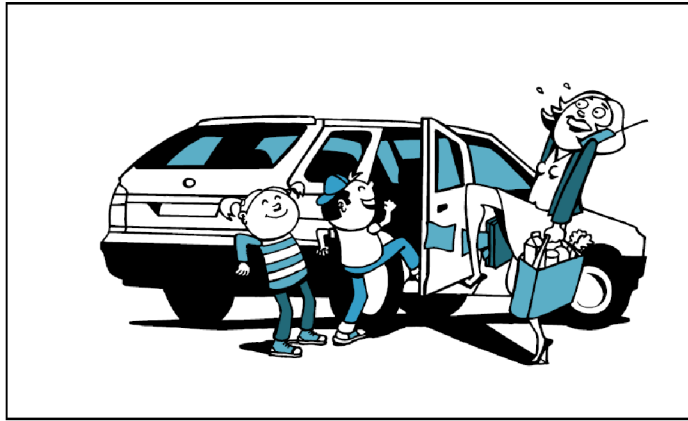
Met betrekking tot de *woon-werkafstanden* doet zich het 'probleem' voor dat de woon- en werklocatie vaak dusdanig ruimtelijke gescheiden zijn dat grote afstanden overbrugd moeten worden. Mensen die taken combineren hebben belang bij een zo kort mogelijke afstand tussen de woon-, werk- en andere voorzieningenlocaties, zodat verschillende activiteiten binnen een beperkt tijd-ruimteprisma afgewikkeld kunnen worden en men zo min mogelijk tijd kwijt is aan het reizen. Afstand is niet alleen het probleem, goede verbindingen, aanbod van vervoersdiensten en beschikbaarheid van vervoermiddelen zijn misschien wel belangrijker om de reis van A naar B zo snel mogelijk te overbruggen. Tweeverdieners met een auto dienen het gebruik daarvan op elkaar af te stemmen, (of zij moeten een tweede auto aanschaffen), het openbaar vervoer is vaak geen alternatief vanwege de vele ketenverplaatsingen die men maakt en is minder beschikbaar op de gewenste tijdstippen (Droogleever Fortuijn en Langemeijer, 1997).

De knelpunten binnen het **zorgdomein** manifesteren zich op het vlak van de *taakverdeling binnen het huishouden, het afstemmen van de agenda's* en het *begeleiden van de kinderen*. In huishoudens met kinderen moeten de 'dagprogramma's' van alle leden op elkaar worden afgestemd. De verdeling van de zorgtaken maakt deel uit van die afstemming. Het brengen en halen van (jonge) kinderen van en naar school, clubs en andere uithuizige bezigheden is een zorgtaak die vaak vast ligt in tijd en ruimte en weinig flexibiliteit kent. De autobeschikbaarheid speelt in het vervullen van deze zorgtaken een belangrijke factor (Droogleever Fortuijn en Langemeijer, 1997).

Op het **raakvlak van het zorg- en arbeidsdomein** gaat het om knelpunten op het vlak van de *openingstijden van voorzieningen*, en de *situering van voorzieningen* ten opzichte van woning en werklocatie.

De openingstijden van voorzieningen als banken, postkantoren en medische voorzieningen leveren voor taakcombineerders nog steeds problemen op. Na verruiming van openingstijden in de winkeltijdenwet in 1996, is de mogelijkheid geschapen om ook na 18.00 uur of op zondag een winkel te bezoeken. Ook zijn bezorgtijden nog vaak niet goed afgestemd op de behoefte van de klant, hoewel daarin verbetering lijkt op te treden. Kinderopvang is voor taakcombineerders met kinderen van groot belang. De aansluiting van de openingstijden op de werktijden blijft echter een belangrijk struikelblok. Hetzelfde geldt ten aanzien van de discrepantie tussen werktijden en openingstijden van scholen. Voor- en naschoolse opvang en overblijfmogelijkheden voorzien maar ten dele daarin. Een bijkomend probleem is de ligging van de verschillende voorzieningen ten opzichte van elkaar. De vaak grote ruimtelijke scheiding tussen de werklocatie en de overige voorzieningen maakt het lastig efficiënte ketenverplaatsingen te realiseren. De afhankelijkheid van de auto wordt dan erg groot (Droogleever Fortuijn en Langemeijer, 1997).

Fig. 2.2:
Druk, druk ,druk



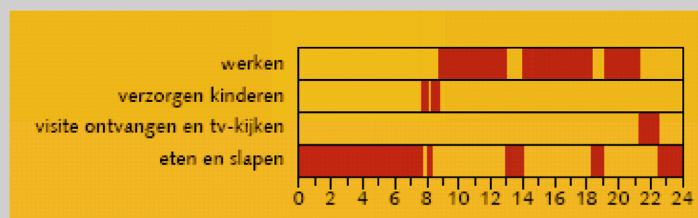
Bron: AVV, 2002

Het gebrek aan vrije tijd en versnippering van vrije tijd zijn knelpunten op het raakvlak tussen arbeid, zorg en vrije tijd. De combinatie van zorgtaken en betaald werk leidt er toe dat er weinig vrije tijd overblijft. Bovendien is deze vaak dusdanig versnipperd, dat de gezamenlijke deelname aan activiteiten met een lange duur en ver van huis wordt bemoeilijkt. Ze zijn lastig af te stemmen tussen de leden van het huishouden, waar elk een ander programma 'draait' (Droogleever Fortuijn en Langemeijer 1997).

Mogelijke problemen in de dagindeling doen zich dus voor op de overgang van de ene naar de ander activiteit. Op de overgang van werken naar ophalen/brengen van kinderen of op de overgang van werken en boodschappen doen. Daar moet geschakeld worden en dat verloopt lang niet altijd even soepel. Ter illustratie wordt in onderstaand kader een dag uit het leven van 'Koen' beschreven.

Koen (37) is graag om zes uur thuis, om samen met Saskia en hun drie kinderen te eten. Soms gaat hij daarna nog de deur uit om te sporten. Helaas is hij vaak niet op tijd thuis, waardoor het samen eten erbij inschiet. Veelal is hij er pas rond een uur of zeven.

Koen werkt bij een adviesbureau. Meestal fietst hij in een kwartiertje naar zijn werk, nadat hij eerst zijn kinderen met de auto naar school heeft gebracht. Qua afstand kan hij de kinderen natuurlijk ook wel op de fiets wegbrengen, maar dat is zo'n gedoe met drie kleine kinderen. Regelmatig heeft hij aan het eind van de middag vergaderingen die uitlopen. Daarna moet hij vaak nog werk afmaken en sluit hij het kantoor af. Eigenlijk is het werk te veel. Iedere week is Koen wel een avond aan het 'overwerken'. Zo ook deze donderdag: om een uur of zes worden de bestelde pizza's op kantoor bezorgd. Hij eet ze op samen met twee collega's. Pas rond een uur of negen gaat Koen naar huis. Gelukkig is hij maar een klein kwartiertje onderweg. Zijn collega Rianne moet nog ruim een uur met de auto rijden voordat ze thuis is. Als hij thuiskomt blijkt dat Vivian de zus van Saskia op bezoek is. Gezellig praten ze bij. Als Vivian om tien uur 's avonds vertrekt, kijken Saskia en Koen nog even naar het journaal van 22 uur en gaan dan naar bed. Morgen is het weer vroeg dag, want de kinderen moeten weer naar school.

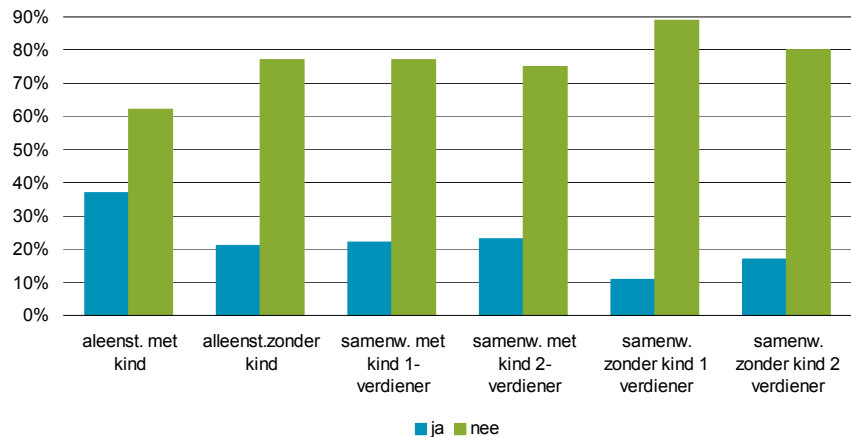


Het activiteitenpatroon van Koen op donderdag

Bron: AVV, 2002

Overigens blijkt uit onderzoek (Spaans en Van der Werf, 1996) dat ruim driekwart van de Nederlanders in de leeftijd van 18 tot 65 jaar, in het dagelijkse leven *geen* problemen ondervindt met het combineren van werk, opleiding, huishouden, de zorg voor kinderen en vrije tijd. Ruim 20% ondervindt wel combinatieproblemen. Volgens de auteurs zijn dit bijna even vaak mannen als vrouwen. Alleenstaanden met kinderen geven vaker dan gemiddeld aan combinatieproblemen te hebben (37%; gem. 21%). In mindere mate geldt dat ook voor samenwonenden met kinderen, uit zowel één- als tweeverdienerhuishoudens (zie figuur 2.3).

Figuur 2.3
Combinatieproblemen naar
huishoudsamenstelling



Bron: Spaans en Van der Werf, 1996 (Bewerkt door KiM)

Uit hetzelfde onderzoek komt naar voren (van hen die combinatieproblemen ondervindt) dat de aard van het probleem vooral te maken heeft met het 'te druk' zijn/'te weinig tijd' hebben/'te veel moeten werken' en 'plannen en combineren van activiteiten' (zie tabel 2.1). Vooral mensen die veel zorg combineren met huishoudelijke taken, al dan niet in combinatie met parttime werk hebben daar last van.

Tabel 2.1
Aard van combinatieproblemen

Te druk/te weinig tijd/te veel moeten werken	34%
Planning/combineren van alle activiteiten	21%
Geen vrije tijd/geen tijd voor partner, sociale contacten e.d.	16%
Te moe/vermoeidheid	7%
Gebrek aan kinderopvang	7%
Te lange reistijd	4%
Keuzes moeten maken	3%
Voorzieningen zijn alleen op kantoor tijden open	3%
Niet mogelijk om op andere/wisselende tijden te werken	2%
Overlap werk- en schooltijden/inflexibele schooltijden	2%
Gebrek aan goede kinderopvang	2%
Inflexibele openingstijden van kinderopvang	1%
Anders	19%
Weet niet/geen antwoord	1%

Bron: Spaans en Van der Werf, 1996

De VROM-raad (2000) constateert eveneens dat het overgrote deel van de Nederlandse huishoudens de dagindeling niet als een ernstig probleem ervaart en dat het flexibiliteitsprobleem speelt bij huishoudens met een volle en ingewikkelde agenda. 'Normaal' heeft een dergelijk huishouden zijn zaken doorgaans goed geregeld. Het normale patroon wordt echter vaak verstoord door vertragingen of onverwachte files, door ziekte van een lid van het huishouden, doordat de kinderen opeens geen school hebben vanwege personeelsgebrek of studiedagen of doordat (een van) de volwassene(n) extra beroepsverplichtingen heeft in de vorm van studiedagen. In dit soort situaties is het rationeel dat juist degene met de zekerste werktijden minder gaat werken om de noodzakelijke speelruimte te creëren (VROM-raad, 2000)

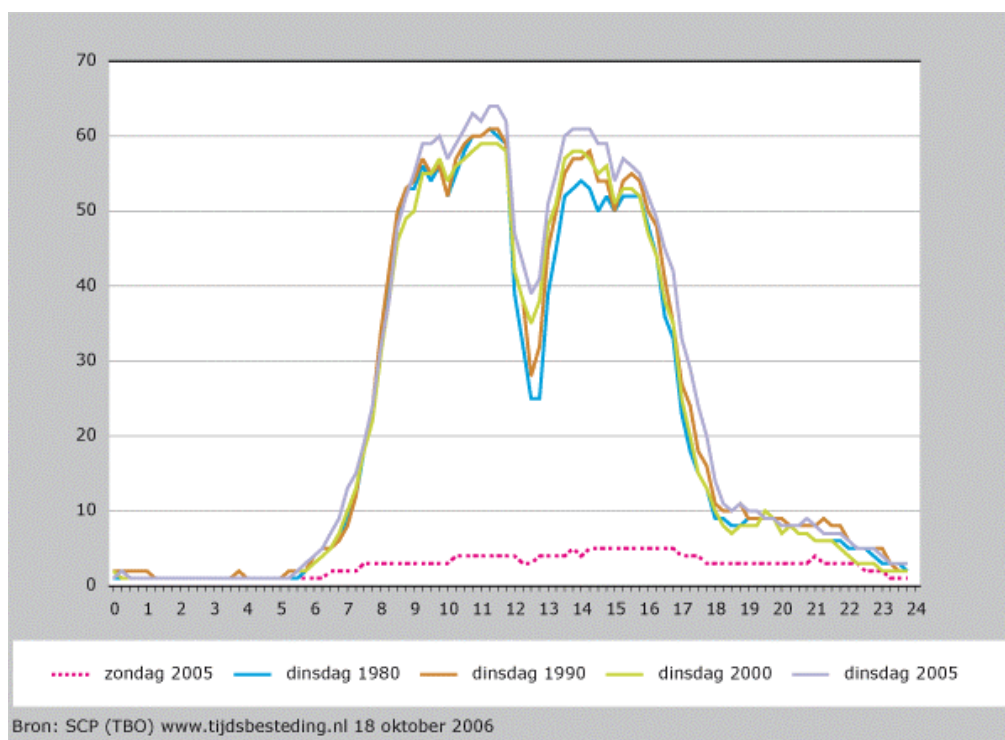
Het is wel opmerkelijk om te constateren dat het overgrote deel van de Nederlandse huishoudens de dagindeling niet als een ernstig probleem ervaart. Het probleem lijkt derhalve maar slechts voor een 'beperkt' deel van de bevolking te gelden. Het speelt bij huishoudens met een volle en ingewikkelde agenda en dan alleen nog als er een verstoring optreedt op de schakels tussen de activiteiten. Enige relativering lijkt hier op zijn plaats.

3. Ontwikkelingen in betaald werk

Algemeen

Uit het Tijdbestedingsonderzoek 2005 (Breedveld et al. 2006, www.tijdsbesteding.nl) blijkt dat werken voornamelijk een van '9-tot-5'-activiteit is en geconcentreerd op de doordeweekse dagen tussen 8 en 18 uur. Wel is een geringe verschuiving naar het begin van de avond te constateren (figuur 3.1). Het aandeel werkers overdag, in de nachtelijke uren en weekeinden blijft vrij constant. Op vrijdag wordt er iets minder werk verricht dan op andere doordeweekse dagen. Mensen zijn trouwens weinig geneigd om die wekelijkse en dagelijkse patronen te doorbreken. Deze liggen vrij vast. Baaijens (2006) constateert dat gewenste en gerealiseerde werkdagen vrijwel overeenkomen. De woensdag vormt hierop een uitzondering, vooral voor vrouwen met schoolgaande kinderen. Hetzelfde geldt ten aanzien van de begintijden en eindtijden. Gemiddeld genomen prefereren de meeste werkenden om tussen half acht en half negen op hun werkplek te zijn en zo rond vijf uur weer thuis te zijn. Parttimers starten vaak wat later hun werkdag en wijken voor wat betreft de eindtijden sterker af van degenen met een voltijd baan.

Figuur 3.1
Arbeid op dinsdag en zondag.
bevolking van twaalf jaar en ouder



Emancipatie en deeltijdarbeid

Sinds de jaren zestig is de arbeidsparticipatie van vrouwen gestaag toegenomen. Het gestegen opleidingsniveau, de voorzieningen voor kinderopvang, de toename van deeltijdwerk en de

emancipatiebeweging droegen aan deze ontwikkeling bij. In 2005 had meer dan de helft van de vrouwen van 15-64 jaar een baan van twaalf uur of meer, tegen ruim driekwart van de mannen (tabel 3.1). In 1990 was de participatie van vrouwen nog geen 40%.

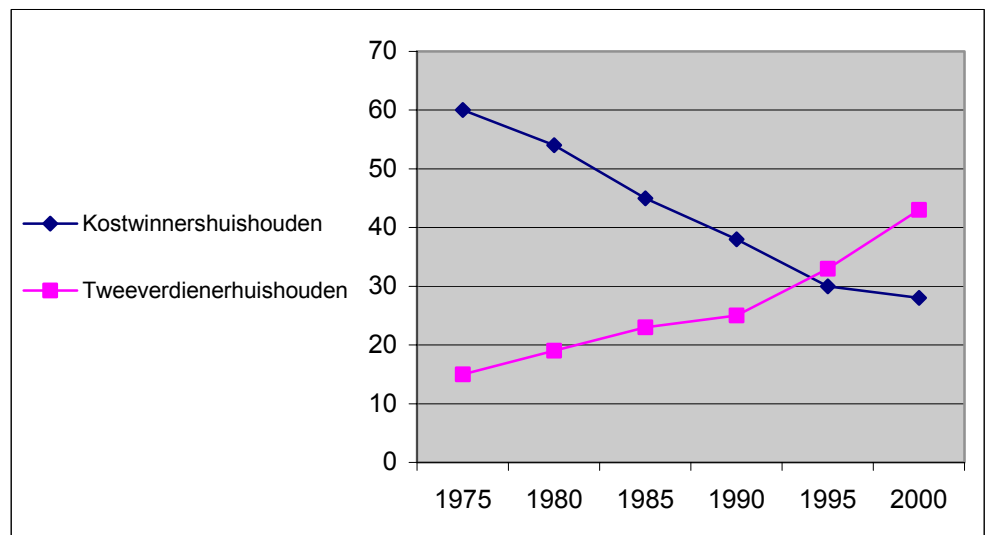
Tabel 3.1
Ontwikkeling arbeidsparticipatie¹
beroepsbevolking naar geslacht 1975-
2001 (in procenten)

	1990	1995	2000	2005
Vrouwen	39	44	52	54
Mannen	71	72	77	74
Totaal	55	58	64	64

Bron: CBS, Statline 2006

De toename komt vooral voor rekening van vrouwen met een gezin. Door de opmars van de vrouw in het arbeidsproces is het traditionele kostwinnershuishouden, waarin taakspecialisatie en gescheiden verantwoordelijkheden centraal stonden, verleden tijd. Het tweeverdienerhuishouden voert momenteel de boventoon. Mannen en vrouwen bekleden daarin een veel gelijkwaardiger positie. In 1990 behoorde 25% van de paren tot de tweeverdieners; in 2000 is dat al 43% (figuur 3.2).

Figuur 3.2:
Aandeel kostwinners- en
tweeverdienerhuishoudens, 20-64
jarigen, 1975-2000 (in procenten)



Bron: Harms, 2003 (TBO 1975-2000)

In vergelijking met andere Europese landen is het aandeel parttime werkende vrouwen erg hoog. In Nederland werkt iets meer dan 70% van de werkende vrouwen parttime. In het Verenigd Koninkrijk is dit zo'n 45%, in Denemarken 35% en in Frankrijk 31% (Eurostat 2000). De keerzijde hiervan is dat Nederlandse vrouwen veel minder uren werken. Zij werken, gemeten in voltijdbanen, aanzienlijk minder dan in veel andere landen in de Europese Unie. In Denemarken bedraagt het

¹ Het betreft de netto arbeidsparticipatie, dat wil zeggen de werkzame beroepsbevolking (personen die minstens twaalf uur per week werken) als percentage van de bevolking van 15-64 jaar.

aandeel van vrouwen in voltijdbanen 62%. In Nederland is dat slechts 42% (Eurostat, 2004).

De toename van de arbeidsparticipatie van de vrouw komt tot uitdrukking in het totaal aantal gewerkte uren. In de periode 1975-2005 is bijna een verdrievoudiging te zien van het aantal gewerkte uren bij vrouwen (tabel 3.2).

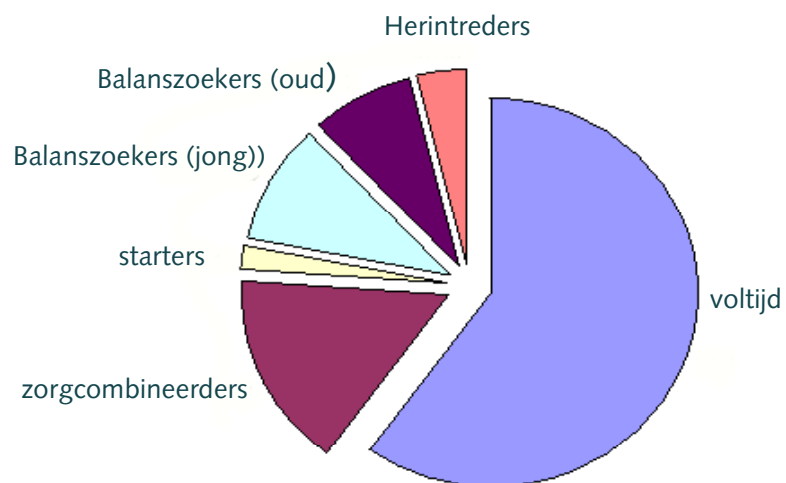
Tabel 3.2
Aantal gewerkte uren naar sekse

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
arbeidsduur	17,7	17,2	17,3	19,0	20,4	22,5	23,5
man	29,2	26,9	26,3	27,8	29,9	31,1	31,0
vrouw	6,1	7,1	8,1	9,9	11,3	14,0	16,0

Bron: Breedveld et al. 2006

Deeltijdwerkers zijn geen homogene groep, blijkt uit een studie van de AVV (2002). Er zijn verschillende motieven om in deeltijd te werken. Op basis van die motieven, het geslacht, de leeftijd en het aantal gewerkte uren is een typologie opgesteld (figuur 3.3).

Figuur 3.3
Aandelen voltijd en deeltijdgroepen (inschatting)



Bron: AVV, 2002

In de groep *zorgcombineerders* zijn vooral vrouwen vertegenwoordigd (90%), met kinderen jonger dan 12 jaar. Zij combineren arbeid met zorg en hun werktijden worden meestal afgestemd op school- en crèche-tijden en/of de werktijden van de partner. *Starters*, een relatief geringe groep, zijn jongere werknemers, meestal vrouw (60%-65%), tweeverdiener zonder kinderen, die arbeid combineren met vrije tijd. Zij kiezen bewust voor andere activiteiten dan voor arbeid. De *jonge balanszoekers* wensen naast hun betaalde arbeid meer vrije tijd.

Het zijn voornamelijk vrouwen in de leeftijdscategorie van 25-49 jaar, zonder thuiswonende kinderen. De oude *balanszoekers* betreffen vooral oudere werknemers (50+), die naast hun betaalde arbeid graag meer vrije tijd willen, ook voor hun gezondheid. Herintreders ten slotte, beginnen na een periode van zorg weer met werken, zijn veelal vrouw en hebben kinderen ouder dan 12 jaar.

Uit onderzoek van Keuzenkamp en Hooghiemstra (2000) blijkt dat vrouwen vaker de eigen werktijden aan de werktijden van partner of school/crèchetijden van kinderen aanpassen dan mannen dat doen. In het bijzonder passen relatief veel vrouwen uit het kleine anderhalfverdienerstype (paren waarvan één van de partners een baan heeft van minder dan 12 uur per week) hun werktijden aan, met name aan de schooltijden van hun kinderen. Het lijkt er op dat zij hun baan ondergeschikt hebben gemaakt aan de zorg voor de kinderen.

Volgens het recent verschenen Sociaal en Cultureel Rapport van SCP (SCP 2006) werken relatief weinig moeders in een voltijdbaan (ten minste 35 uur per week). In 2005 betrof dit 9% van alle *werkende moeders met minderjarige kinderen*. Dat aandeel is de afgelopen jaren nauwelijks gegroeid. In absolute termen is dit een groep van 178.000 vrouwen (zie tabel 3.3). Deze moeders zijn relatief hoog opgeleid en vaker dan gemiddeld werkzaam op een hoger of wetenschappelijk beroepsniveau. Uit interviews blijkt dat flexibele werktijden voor deze moeders cruciaal zijn om hun voltijdbaan te kunnen combineren met de zorg voor hun kinderen (SCP 2006).

Tabel 3.3

Arbeidsduur van vrouwen van 15-64 jaar met minderjarige kinderen, 1996-2005

	1996	1999	2002	2005
absoluut (x 1000)				
niet werkzaam	832	700	621	570
werkzaam 1-11 u/wk	221	218	198	189
werkzaam 12-19 u/wk	198	250	307	313
werkzaam 20-27 u/wk	292	359	429	458
werkzaam 28-34 u/wk	123	155	194	221
werkzaam ≥ 35 u/wk	136	162	170	178
totaal	1802	1845	1918	1928
in procenten				
niet werkzaam	46	38	32	30
werkzaam 1-11 u/wk	12	12	10	10
werkzaam 12-19 u/wk	11	14	16	16
werkzaam 20-27 u/wk	16	19	22	24
werkzaam 28-34 u/wk	7	8	10	11
werkzaam ≥ 35 u/wk	8	9	9	9
totaal	100	100	100	100

Bron: CBS (EBB '96-'05; gegevens door CBS verstrekt)

Bron: SCP 2006

Implicaties voor mobiliteit

De emancipatie van de vrouw heeft de afgelopen decennia geleid tot een groei van de deelname aan uithuizige activiteiten (arbeid en vrije tijd). In combinatie met de groei van het tweeverdienerhuishouden, resulteerde dit in meer mobiliteit.

Uit analyses blijkt dat huishoudens waarin beide partners een betaalde baan hebben een hogere mobiliteit aan de dag leggen (zowel in verplaatsingen als reisduur) dan huishoudens waar slechts één partner werkt. Tweeverdieners verplaatsen zich absoluut gezien vaker per auto (10,4 verplaatsingen per week). Relatief gezien zijn de aandelen ongeveer hetzelfde (ca. 50%). Ze zijn tevens langer onderweg dan de geen- en éénverdienerhuishoudens (tabel 3.4). Als werkende vrouwen onderdeel zijn van een tweeverdienerhuishouden (ten opzichte van vrouwen uit een eenverdienerhuishouden) heeft dat een sterker effect op de mobiliteit. Dat komt omdat tweeverdieners blijkbaar bij de keuze van de woonlocatie rekening houden met de ligging ten opzichte van twee werkplekken. Vaak resulteert dit in een (ten opzichte van de werklocatie) suboptimaal gesitueerde woonplek, met als gevolg een langere woon-werkreisduur en -afstand (RPB, CPB, SCP 2003).

.....
Tabel 3.4

Aantal verplaatsingen en reisduur per persoon per week naar soort huishouden, 20-64-jarigen, 1975 en 2000

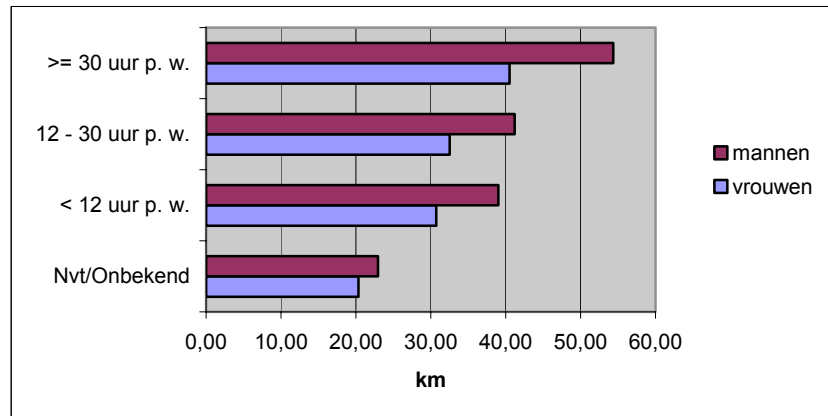
	Verplaatsingen Totaal		Verplaatsingen per auto		Reisduur totaal		Reisduur per auto	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
Geen- verdienerhuishouden	15,1	16,4	6,3	8,1	8,0	9,1	3,1	4,3
Eenverdienerhuishouden	18,0	19,3	8,1	9,8	8,8	9,9	3,8	5,1
Tweeverdiener- huishouden	18,7	20,0	8,6	10,4	9,0	10,1	4,2	5,4

Bron: Harms, 2003 (TBO 1975-2000)

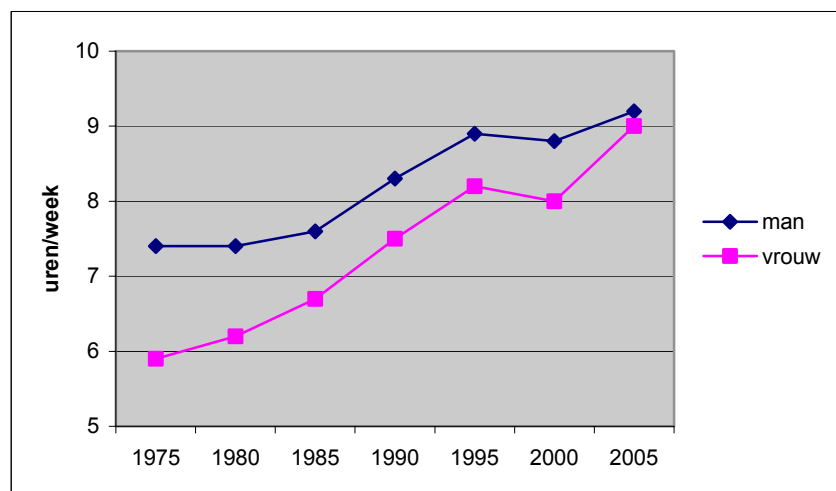
Vrouwen en mannen verschillen nauwelijks ten aanzien van het aantal verplaatsingen dat zij maken en de tijd besteed aan mobiliteit. De afgelegde afstanden van vrouwen blijven echter achter bij die van mannen (zie bijlage A). Dit kan verklaard worden door een verschil in activiteitenpatronen, die mannen en vrouwen aan de dag leggen. Mannen verplaatsen zich vaker en over grotere afstanden voor woon-werkactiviteiten, zelfs als vrouwen ook een fulltime baan hebben (zie figuur 3.4). Vrouwen daarentegen verplaatsen zich meer voor winkelen/boodschappen doen en het halen en brengen van kinderen (zie bijlage A). Het verschil in reistijden tussen mannen en vrouwen is de laatste vijf jaar tot een minimum gereduceerd. Waren vrouwen in 1975 slechts 6 uur per week kwijt aan reizen, in 2005 is dat opgelopen tot 9 uur per week (figuur 3.5). Dit is voornamelijk het gevolg van de gestegen arbeidsparticipatie en de toename van het auto- en rijbewijsbezit. Tussen 1985 en 2001 is het autokilometrage van

vrouwen (als autobestuurder) verdubbeld van vijf naar bijna tien kilometer per persoon per dag (CBS 2002, MON 2005). De vertrektijdstoppen van mannen en vrouwen voor verschillende motieven verschillen aanzienlijk. Er vertrekken veel meer mannen op een vroeg tijdstip naar hun werk dan vrouwen. De piek voor mannen ligt rond 7 uur 'ochtends; voor vrouwen is dat rond 9 uur (figuur 3.6). Het halen en brengen van kinderen is blijkbaar nog steeds een vrouwenaangelegenheid, met pieken rond 9 uur, 13 uur en 16 uur (figuur 3.7).

Figuur 3.4
Afgelegde afstand (pppd) naar geslacht en betaald werk

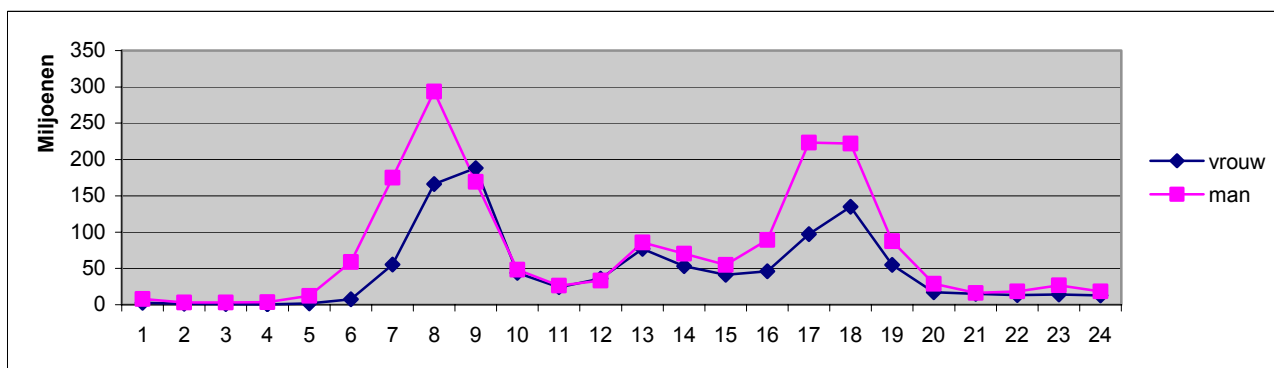


Figuur 3.5
Bestede tijd aan mobiliteit naar geslacht



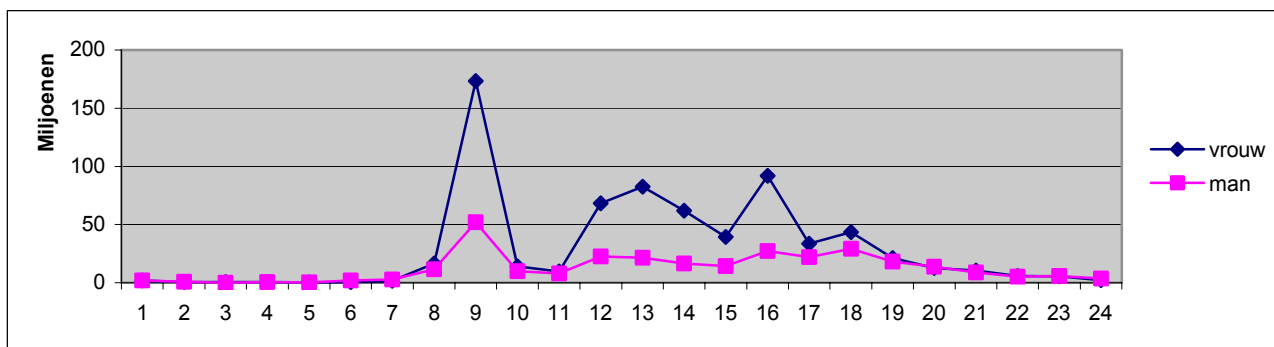
Bron: TBO 2005

Figuur 3.6
Vertrektijdstip van en naar het werk,
naar geslacht



Bron: MON 2005

Figuur 3.7
Vertrektijdstip ophalen/brengen
personen, naar geslacht



Bron: MON 2005

Uit het reeds genoemde onderzoek van AVV (2002) blijkt overigens dat deeltijdwerkers over het algemeen dichter bij huis werken, voor de woon-werkverplaatsing minder snel de auto pakken, een brede spreiding in de avondspits laten zien en over het algemeen meer verplaatsingen maken dan voltijdwerkers.

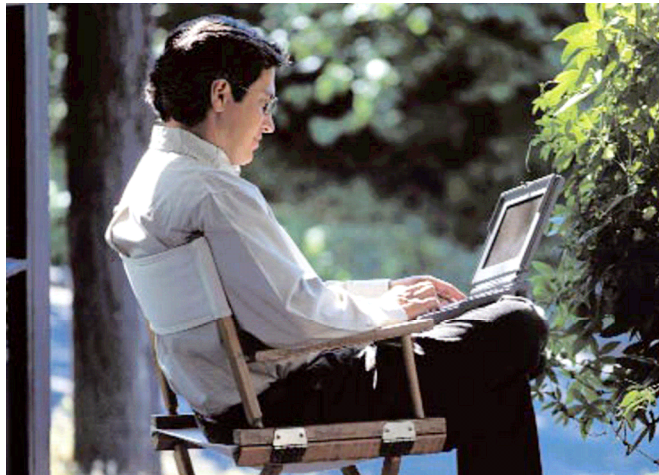
Flexibele werktijden

Hiervoor is reeds gebleken dat mensen weinig geneigd zijn om de wekelijkse en dagelijkse werkpatronen te doorbreken. Voor het afvlakken van dagelijkse spitsen, zou de introductie van verschillende flexibele werkvormen wellicht een oplossing kunnen zijn. Er zijn verschillende werkroosters denkbaar die kunnen bijdragen aan een vermindering van de druk op het wegennet tijdens de meest drukke uren van de dag. Te denken valt aan thuis/telewerken, variabele werktijden, gespreide werktijden of de gecompriëerde werkweek, in de volksmond de '4x9' genoemd. De laatste vorm zorgt niet zozeer voor een betere spreiding van het verkeer over de dag, maar draagt bij aan de reductie van het totale verkeer op bepaalde dagen van de week. Een bijkomend voordeel van de flexibele werkroosters zou kunnen zijn dat de dagindeling daardoor flexibeler wordt. Arbeid en zorg zijn beter

te combineren en taken binnen het huishouden worden meer gelijkmatig verdeeld tussen beide partners.

Er zijn nauwelijks recente empirische gegevens voorhanden over de effecten van flexibele werkroosters op de mobiliteit. De aanwezige informatie is nogal gedateerd. Voor een overzicht wordt verwezen naar bijlage B.

Met betrekking tot telewerken is de afgelopen jaren wel enige informatie verzameld. In het vervolg van dit betoog wordt hierop de nadruk gelegd.



Inmiddels is bijna 12 procent van de Nederlandse beroepsbevolking e-worker². De grootste groep hiervan (8,5 procent van de beroepsbevolking) bestaat uit mensen die zowel thuis als op kantoor met een PC werken. Een kleinere groep³ (3,3 procent van de beroepsbevolking) bestaat uit pure thustelewerkers (tabel 3.5). De verschillen tussen beide groepen zijn opmerkelijk: de personen die zowel thuis als bij het moederbedrijf aan e-work doen, hebben een hoger inkomen dan gemiddeld en werken doorgaans 30 uur of meer. Bij mensen die alleen thuis werken is de situatie net omgekeerd. Beide groepen werken doorgaans ook in verschillende sectoren (AVV, 2003). Het grootste deel van het thuiswerken vindt daarbij in de avonden en weekeinden plaats. Waarschijnlijk gaat het hier om een vorm van 'overwerk' (Breedveld en Van den Broek 2003).

² E-work omvat alle werksituaties waar werknemers tijd- en plaatsafhankelijk werken, zodat men niet langer gebonden is aan een vaste werkplek.

³ De indeling in twee groepen e-workers is gebaseerd op inzichten, die zijn verkregen in de POLS-enquête (Permanent Onderzoek Leefsituatie, CBS)

Tabel 3.5
Kenmerken van e-workers in
Nederland

Kenmerken	E-workers	
	Gecombineerde werkplek	Alleen thuiswerk
Omvang groep	8,5% van de beroepsbevolking	3,3% van de beroepsbevolking
Inkomen	Hoge inkomens	Zowel lage als hogere inkomens
Werkzame uren	Meer dan 30 uur	Overwegend 30 uur of minder
Opleiding	Gemiddeld hoog	Minder hoog
Beroep	Hoger en wetenschappelijk	Overwegend middelbaar
Functies	Wetenschappelijk, vakspecialist	Commercieel, dienstverlenend

Bron: AVV, 2003

Uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat er een enorme potentie (2 miljoen mensen) voor telewerken aanwezig is, maar dat het nog steeds niet volledig benut wordt door allerlei belemmeringen op het niveau van werkgevers, werknemers en de overheid (arbeidsvoorwaarden, ARBO-voorschriften, bedrijfscultuur, controlebehoefte managers, technische kwesties etc.). Een aantal van die belemmeringen zijn (TNO, 2004a, AVV, 2003):

- Medewerkers *mogen* niet telewerken door onzekerheid en onwetendheid van leidinggevendenden (beheerscultuur);
- Medewerkers *durven* niet te telewerken. Ze zijn terughoudend en denken dat het een negatief effect kan hebben op hun relatie met de werkgever, collega's en familieleden (koudwatervrees);
- De *thuisituatie* laat het niet toe vanwege het ontbreken van een onrustige werkplek (*kunnen*);
- De hoge *kosten* die met telewerken gepaard zouden gaan;
- De huidige *wet- en regelgeving* is met name nog gebaseerd op traditioneel thuiswerken, en nog nauwelijks van toepassing op het modernere e-work.

Inmiddels heeft de Tweede Kamer een wet aangenomen waarbij het voor werkgevers en werknemers per 1 januari 2006 aantrekkelijker wordt om te gaan telewerken (zie kader).

In het kader van de wet 'Paarse Krokodil' (vermindering van administratieve lasten) is besloten om vergoedingen en verstrekkingen ter zake van telefoon, internet en vergelijkbare communicatiemiddelen tot de vrije vergoedingen en verstrekkingen te rekenen indien er sprake is van meer dan bijkomstig zakelijk gebruik, dat wil zeggen wanneer dat meer dan 10% zakelijk is. De oude regeling was moeilijk toepasbaar en pas interessant bij intensief gebruik. 'Internet van de zaak' komt door dit besluit voor een groot deel van de werknemers ook dichterbij doordat men niet alleen zakelijk kan e-mailen maar ook zakelijk kan bellen via internet (Voice over IP). De nieuwe regeling beoogt een belangrijk irritatiepunt van werkgevers weg te nemen, ervan uitgaande dat de werkgevers zich beperken tot de vanwege het werk noodzakelijke vergoedingen en verstrekkingen.

Implicaties voor mobiliteit

Internationaal onderzoek laat zien dat e-work tot een forse vermindering van woon-werkkilometers kan leiden. Voor autogebruikers is de daling 150 km per week, voor treingebruikers zelfs 230 km per week (tabel 3.6). Een recent Nederlands onderzoek meldt een daling van het autogebruik van 80 km per week. Het verschil is waarschijnlijk het gevolg van de relatief korte afstanden in Nederland. Een analyse op basis van gegevens uit het Tijdbestedingsonderzoek laat zien dat e-workers gemiddeld een half uur per week minder tijd besteden aan woon-werkverplaatsingen. Dat duidt op een nog iets geringere daling van het aantal (auto)kilometers: circa 40 (netto effect). Waarschijnlijk ligt laatstgenoemd aantal het dichtst in de buurt van de werkelijkheid. E-workers compenseren namelijk een deel van het lagere aantal woon-werkkilometers door meer te gaan rijden voor andere doelen, zoals winkelen of de kinderen naar school brengen en weer ophalen.

.....
Tabel 3.6

Reducties in woon-
werkverplaatsingen

Studie	Reducties forensen
Mitchell en Trodd (1994)	182 km per week
Lyons et al. (1997)	93 km per e-workdag
Mokhtarian et al. (1997)	82 km per e-worksessie bij een e-workcentrum 55 km per e-worksessie thuis
Hopkinson en James (2000)	150 km per week voor autogebruikers 230 km per week voor treingebruikers

Bron: AVV, 2003

Verschillende studies laten zien dat mensen e-work gebruiken als middel om buiten de spits te reizen. Rekening houdend met het feit dat veel e-workers parttime werken en dat e-workers ook wel eens in (de buurt van) de spits op hun werk moeten zijn, ligt het aantal spitsmijdende e-workers tussen de vijf en tien procent. Dat lijkt misschien weinig, maar is heel veel. In drukke gebieden kan een vermindering van het aantal auto's met 5 tot 10 procent net het verschil zijn tussen wel of geen files. In ieder geval worden files er korter door (tabel 3.7). Uit het Domotion project (TNO, 2004a, 2004b) komt naar voren dat vertragingen op het hoofdwegennet rondom Amsterdam teruggebracht kunnen worden met 5-27%, afhankelijk van de in beschouwing genomen corridor.

Tabel 3.7

Geraamde afnames in verplaatsingen gedurende de spits wanneer e-work ingeburgerd zou raken in Nederland

	Effecten
Hamer (1991)	- afname van het aantal ritten in de spits met 19%
	- afname buiten de spits: 15%
HCG (1992)	- reductie tussen 11% en 19% van het aantal ritten in de spits
Pendyla (1991)	- een afname van 0,9 naar 0,2 verplaatsingen (pppd) tijdens de ochtendspits
	- een afname van 1 naar 0,5% in de avondspits
Van Reisen (1997)	- totale mobiliteitsreductie 1% - 1,5% in 2015
	- 15% autokilometerreductie in de ochtendspits in 2015
Spittje (1999)	- afname van het aantal woon-werkverplaatsingen tijdens de ochtend en avondspits - gering rebound effect

Bron: AVV, 2003

Naast de positieve bijdrage van e-work aan afvlakking van de spitsen, kan getwijfeld worden over de positieve betekenis van thuiswerken voor het combineren van arbeid en zorg. Resultaten op basis van het TBO geven aan thuiswerken nauwelijks invloed heeft op de tijd die mannen besteden aan huishoudelijke en zorgtaken. De toename van mogelijkheden om zelf de tijd in te delen brengt vooral met zich mee dat thuiswerkers geneigd zijn om die tijd in extra werk te investeren (Breedveld en Van den Broek 2003).

4.Zorg- en huishoudelijke taken

Sinds 1975 besteden Nederlanders gemiddeld negentien uur per week aan zorgtaken binnen het huishouden en gezin (tabel 4.1). In de verdeling van zorgtaken over de levensloop is in de loop der jaren weinig veranderd. De 35-50-jarigen en de 65-plussers zijn hier de meeste tijd aan kwijt. Hoewel mannen in de loop der tijd meer zorgtaken op zich zijn gaan nemen, besteden vrouwen anno 2005 twee keer zoveel tijd daaraan (TBO 2005). In veel huishoudens zijn de zorgtaken derhalve asymmetrisch verdeeld. In hoeverre dit een uitvloeisel is van dwingende maatschappelijke structuren, en in hoeverre een gevolg van autonome keuzes binnen het huishouden, blijft een lastig probleem (VROM-raad 2000).

Volwassenen met thuiswonende kinderen zijn meer tijd met zorgtaken in de weer dan volwassenen zonder thuiswonende kinderen. Door de groeiende zorgtaak van werkenden komt de toegenomen taakcombinatie tot uitdrukking: meer mensen combineren zorg met betaald werk.

Mannen zijn in de loop der jaren dus meer zorgtaken op zich gaan nemen en vrouwen hebben op die zorgtaken bezuinigd. Die bezuiniging is echter minder groot dan de uitbreiding van hun aantal uren betaald werk. Daardoor kregen zowel mannen als vrouwen het in de loop der jaren drukker (Breedveld et al., 2006).

Implicaties voor mobiliteit

Analyse maakt duidelijk dat zorg en het gebruik van de auto hand in hand gaan: voor het halen en brengen van de kinderen gebruiken mensen steeds vaker de auto. Dit leidt vooral tot een sterke stijging in de ochtendspits. Opmerkelijk is verder dat er een daling is van de mobiliteit voor lopen en fietsen. Dit duidt mogelijk niet alleen op een autonome groei van de auto, maar ook op substitutie door de auto. Het openbaar vervoer, tot slot, blijkt geen alternatief voor zorgende ouders (AVV, 2002).

Tabel 4.1

Bestede tijd aan zorgtaken in uren per week, naar sekse, gezinspositie en arbeidsmarktpositie (1975-2005)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Totaal	19,1	19,5	19,4	18,5	18,9	19	18,9
Man	8,6	9,3	10,3	10,4	11,3	12,0	12,1
Vrouw	29,5	29,5	28,3	26,5	26,2	25,7	25,5
Werkende	25,7	21,6	20,6	18,2	17,8	18,8	17,7
niet werkzaam, niet studerend	20,2	18,5	19,1	18,1	18,0	17,9	18,9
scholier/student	24,7	25,8	26,3	24,5	25,9	25,6	26,0
paar zonder kinderen	20,2	18,5	19,1	18,1	18,0	17,9	18,9
paar met kinderen ouder(s)	24,7	25,8	26,3	24,5	25,9	25,6	26,0

Bron: www.tijdsbesteding.nl (TBO 1975-2005)

Winkelen, boodschappen doen

In 1996 is de Winkeltijdenwet aangepast. Dit betekende een verruiming van de mogelijkheden van openingstijden van winkels. De verruiming van de openingstijden is voortgekomen uit de gedachte om tegemoet te komen aan 'moderne arbeids- en gezinspatronen'.

Uit onderzoek blijkt dat er sinds de aanpassing van de wet een zekere verruiming van de openingstijden van voorzieningen heeft plaatsgevonden. Echter de openingstijden zijn nog steeds doordeweeks overdag geconcentreerd. Bij winkels is een uitloop naar de vroege avond (na 18 uur) en zondag te zien. Veel voorzieningen zijn 's avonds/'s nachts en grote delen van het weekeinde gesloten (Breedveld en Van den Broek, 2003).

Een toenemend deel van de bevolking doet zijn/haar boodschappen na 18 uur 's avonds. In 1995 bedroeg dat een vijfde, in 2005 is dat toegenomen tot iets meer dan een kwart (27%). Het aandeel mensen dat op zondag boodschappen doet of winkelt stijgt langzaam, maar blijft beperkt. Op de andere momenten van de dag/week is nauwelijks een verandering zichtbaar in de tijdvakken waarop mensen winkelen c.q. boodschappen doen (Breedveld et al. 2006).

Vooral taakcombineerders, vooral werkende alleenstaanden en huishoudelijk actieve kostwinners, winkelen meer buiten traditionele tijden. Dat geldt in iets mindere mate voor tweeverdieners. Het zijn dus vooral drukbezette mensen die 's avonds boodschappen doen (tabel 4.2).

tabel 4.2

Gebruik van winkelopeningstijden buiten de traditionele tijdvakken ('s avonds en op zondag) door potentiële beroepsbevolking, percentage deelnemers, naar achtergrondkenmerken, 18-65 jaar

	1985	1990	1995	2000
bevolking 18-65 jaar	18	19	23	30
arbeidsdeelname				
< 12 uur	16	17	18	25
12-32 uur	19	18	20	28
32-42 uur	21	24	30	32
> 42 uur	21	19	29	35
taakcombinatie				
geen taakcombineerder	16	16	18	24
wel taakcombineerder	23	24	29	35
tweeverdienerschap				
geen tweeverdiener	16	17	20	23
wel tweeverdiener	24	21	27	31

Bron: Breedveld en v.d Broek, 2003.

Breedveld en Van den Broek (2003) concluderen verder dat verdere verruiming van de winkeltijden niet erg waarschijnlijk is. De behoefte daaraan is niet groot. Voor zover er nog behoefte is aan ruimere openingstijden betreffen dat gemeentelijke en financiële diensten (banken, postkantoor). Dat laatste spoort met onderzoek naar de wensen van Nederlanders met betrekking tot het aanbieden van diensten buiten kantoortijden,⁴ uitgevoerd door TNS NIPO (2006). Volgens driekwart van de bevolking is dat wenselijk. Ook ziet men graag dat de gemeente 's avonds of in het weekeinde open is, net als men dat verwacht van het postkantoor. De vraag naar ruimere openingstijden van winkels en dienstverlenende instellingen is het grootst onder mensen tussen de 35- 55 jaar.

Implicaties voor mobiliteit

Het aantal verplaatsingen ten behoeve van het bezoeken van winkels (boodschappen doen, winkelen) laat de laatste vijftien jaar een lichte verschuiving zien naar de avonden, alsmede naar de zondagen (figuur 4.1). Het gemiddeld aantal winkelverplaatsingen per persoon per week is de laatste vijftien jaar vrijwel constant gebleven. Vrouwen maken vaker een verplaatsing voor het boodschappen doen dan mannen en zeker als ze parttime werken. Ook bij de boodschappen is de auto populair en is er geen stijging van de langzame vervoerswijzen te constateren (tabel 4.3). Een sterke stijging wordt verder gevonden in de avondspits en het weekend (vooral de zondagen). Er kan echter geen uitspraak worden gedaan in hoeverre dit invloed heeft op de congestie op het hoofdwegennet.

⁴ Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van RTL Nieuws. Het veldwerk vond plaats op 17 augustus 2006. In totaal zijn 600 Nederlanders (n=600) ondervraagd.

Tabel 4.3

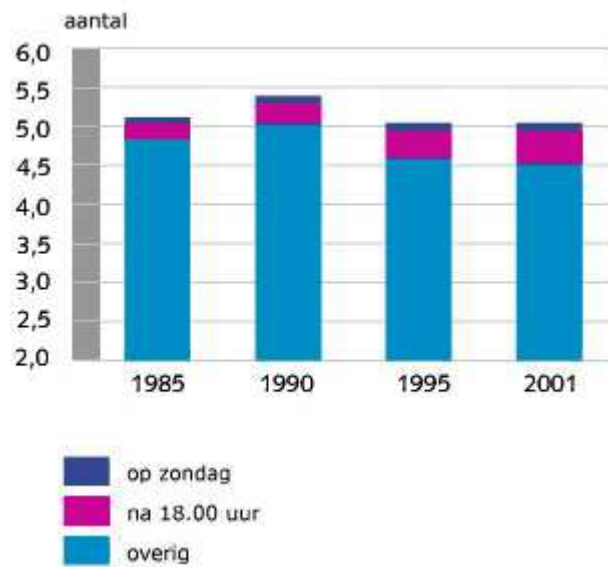
Aantal ritten per week voor boodschappen

Ritten voor boodschappen	1975	1980	1985	1990	1995	2000	Index=1990
Met de auto	1,1	1,1	1,4	1,4	1,7	2,0	142
Met de auto (autobestuurder)	-	-	-	1,0	1,2	1,5	149
Met de auto (passagier)	-	-	-	0,4	0,5	0,5	124
Met langzame vervoerswijzen	1,7	1,1	1,7	1,7	1,8	1,7	98
Met het OV	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	89

Bron: AVV, 2002

Figuur 4.1

Aantal verplaatsingen voor winkelbezoek gemiddeld per persoon per week



Bron: RPB, Ruimtemonitor 2005

5. Taakcombinatie

In 1975 bedroeg het aandeel taakcombineerders (combinatie van minstens 12 uur betaald werk met minsten 12 uur zorgtaken per week) zowel voor mannen als vrouwen 14%. Intussen is het aandeel voor vrouwen gestegen naar bijna 45% en voor mannen naar iets meer dan 30%. Een taakverdeling waarbij mannen en vrouwen hetzelfde aantal uren werken en zorgen, is nog niet tot stand gekomen. (Nederlandse Gezinsraad, 2005). Het is vooral het vrouwelijke deel van de bevolking dat veelvuldig taken combineert

Het combineren van taken komt vooral op het conto van werkenden en ouders. Onder beide groepen greep dat verschijnsel snel om zich heen. Onder werkenden steeg het van 22% in 1975 tot 51% anno 2005, en onder ouders van 12% in 1975 tot 50% nu (TBO, 2005).

Taakcombinatie concentreert zich met name bij mensen in de leeftijd tussen 35 en 50 jaar (52% in 2005). Dat is in de meest actieve levensfase.

Het toegenomen aandeel taakcombineerders is vooral een gevolg van de opmars van tweeverdieners (toenemende arbeidsparticipatie van de vrouw) en de groei van het aantal (jonge) alleenstaanden (SCP, 2003).

5.1 Implicaties voor mobiliteit

Het toenemende aantal taakcombineerders heeft invloed op de groei van de mobiliteit (tabel 2.7). Personen met meerdere taken zijn vaker onderweg en kiezen daarvoor ook sneller de auto als vervoermiddel omdat er vooral in verplaatsingsketens wordt gereisd. Uit analyses wordt duidelijk dat taakcombinatie en het gebruik van de auto hand in hand gaan. Het leidt vooral tot een sterke stijging van het autogebruik in de ochtendspits. Het openbaar vervoer blijkt voor zorgende ouders geen alternatief (tabel 5.1).

Tabel 5.1
Verplaatsingen en reisduur per auto
van taakcombineerders

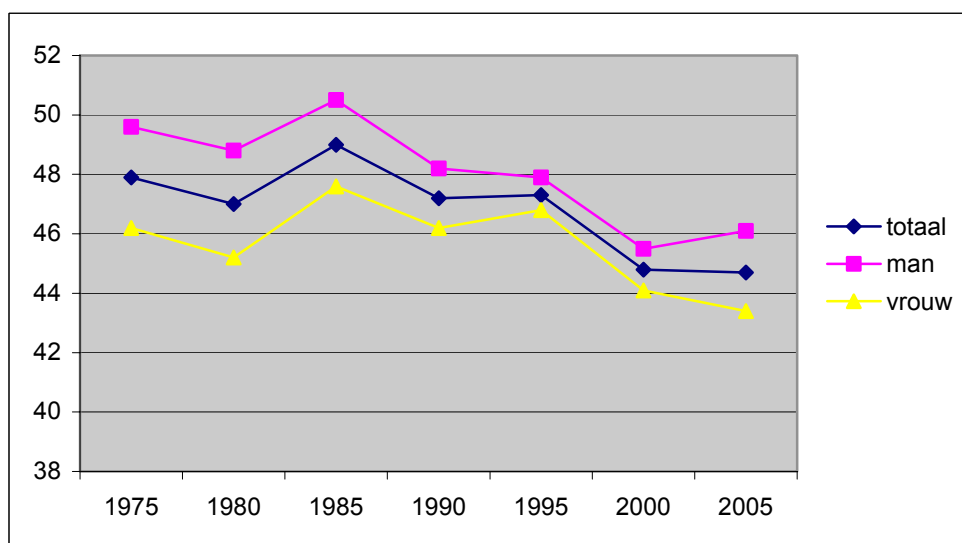
	Verplaatsingen totaal		Verplaatsingen per auto		Reisduur Totaal		Reisduur per auto	
	1975	2000	1975	2000	1975	2000	1975	2000
Taakcombineerders	18,0	19,2	7,8	9,6	8,4	9,6	3,3	4,6
Geen taakcombineerders	16,2	17,4	7,0	8,8	8,3	9,5	3,4	4,7

Bron: SCP, 2003

6. Vrije tijd

De afgelopen decennia heeft zich een individualisering van de leefstijl binnen huishoudens voorgedaan. Een aansprekend voorbeeld, en van belang voor de mobiliteit, is de vrijetijdsbesteding. In 2005 beschikten Nederlanders gemiddeld over 45 uur vrije tijd per week. Dat is nagenoeg gelijk aan de hoeveelheid vrije uren in 2000, maar beduidend lager dan in 1995 en daarvoor (figuur 6.1). Opvallend zijn de verschillen tussen mannen en vrouwen. Mannen beschikken over meer vrije tijd dan vrouwen. Ouders met kinderen hebben de minste hoeveelheid vrije tijd, alleenstaanden het meeste.

Figuur 6.1
Tijd besteed aan vrije tijd (in uren per week)



Bron (TBO, 2005)

Kijken we naar de uithuizige vrije tijd dan blijkt dat de Nederlander in 1995 voor wat betreft de vrijetijdsbesteding 'uithuiziger' was dan ooit tevoren. Bijna vier van elke tien vrije uren bracht men elders dan thuis door. In 2000 is dat bijna weer terug op het niveau van 1975. De verklaring hiervoor is dat de totale hoeveelheid beschikbare vrijetijdsuren in die periode ook afnam. Dat ging vrijwel volledig ten koste van de uithuizige vrije tijd. Het aantal uren vrije tijd dat men thuis doorbracht daalde niet. De uithuizigheid (het aandeel van de vrije tijd die buitenshuis wordt doorgebracht) is in 2000 36% en is dan na een toename in de jaren negentig weer terug op het niveau van de jaren tachtig.

Tabel 6.1

Uithuizige vrijetijdsbesteding
(indexcijfers: 1975=100)

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Hoeveelheid vrije tijd	100	98	102	99	99	94	93
Uithuizigheid van vrijetijdsbesteding ⁵	100	97	102	103	110	101	- ⁶
Reistijd ten behoeve van vrijetijdsbesteding	100	87	110	108	121	114	135

Bron: Harms 2003, Breedveld et al. 2006, www.tijdsbesteding.nl

6.1 Implicaties voor mobiliteit

Harms (2006) constateert dat het grootste deel van de mobiliteit voor rekening komt van de vrije tijd: Aan ruim eenderde van alle verplaatsingen en bijna tweevijfde van de aan mobiliteit bestede reistijd ligt een vrijetijdsmotief ten grondslag (figuur 6.2).

De reistijd besteed voor vrijetijdsactiviteiten is aan schommelingen onderhevig, maar deze is op de langere termijn toegenomen (tabel 6.1). In 2005 besteedt men 3,5 uur reistijd aan vrijetijdsactiviteiten. Dat betekent een groei van 35% ten opzichte van 1975. Onbekend is nog in welke mate de geconstateerde veranderingen (mede) veroorzaakt werden door de betere weersomstandigheden in 2005 dan in 2000.

De auto is het meest populaire vervoermiddel in de vrije tijd. De helft (51%) van de vrijetijdsverplaatsingen geschiedt per auto en maar liefst 80% van de vrijetijdskilometers komt op het conto van de auto. Fietsen en lopen vervullen, met ongeveer een vijfde deel een belangrijke rol, echter in aandeel in de afstand slechts een marginale rol. Het openbaar vervoer speelt nauwelijks een rol van betekenis (figuur 6.3).

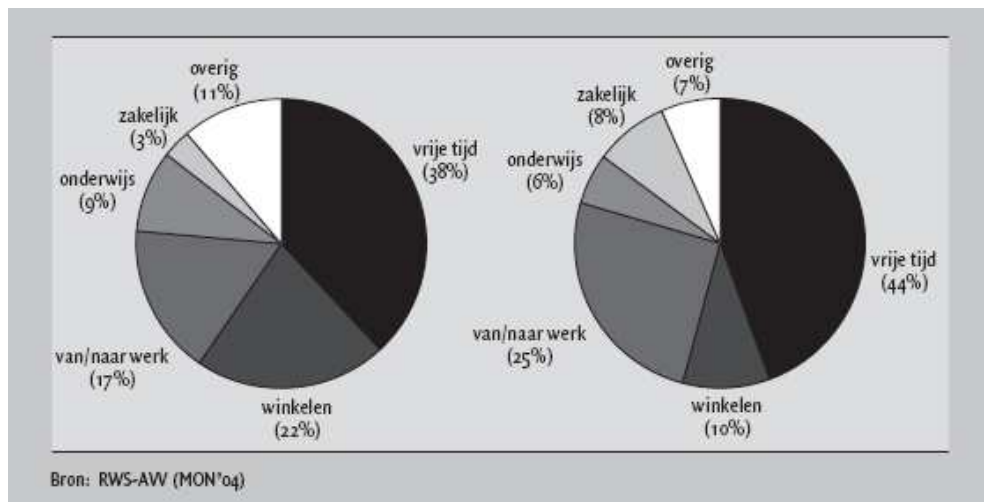
De meeste vrijetijdsverplaatsingen vinden plaats in het weekeinde, met de zondag als zwaartepunt. Tijdens de doordeweekse ochtendspitsen zijn nauwelijks mensen om vrijetijdsredenen onderweg. De avondspitsen worden wel zwaarder door dit verkeer belast: 33% van de verplaatsingen is rond 17 uur gerelateerd aan vrije tijd (Harms 2006). De aandelen vrijetijdsverkeer met de auto op het hoofdwegennet kan worden geraamd op 3%-4% in de ochtendspits tot 5%-8% in de avondspits. Op de snelwegen rond de grote steden zijn de aandelen aanzienlijk hoger 10%-12% (AVV 2006).

⁵ Deel van de vrije tijd dat niet thuis werd doorgebracht (het gemiddelde van de percentages uithuizigheid per persoon)

⁶ Nog onbekend

Figuur 6.2

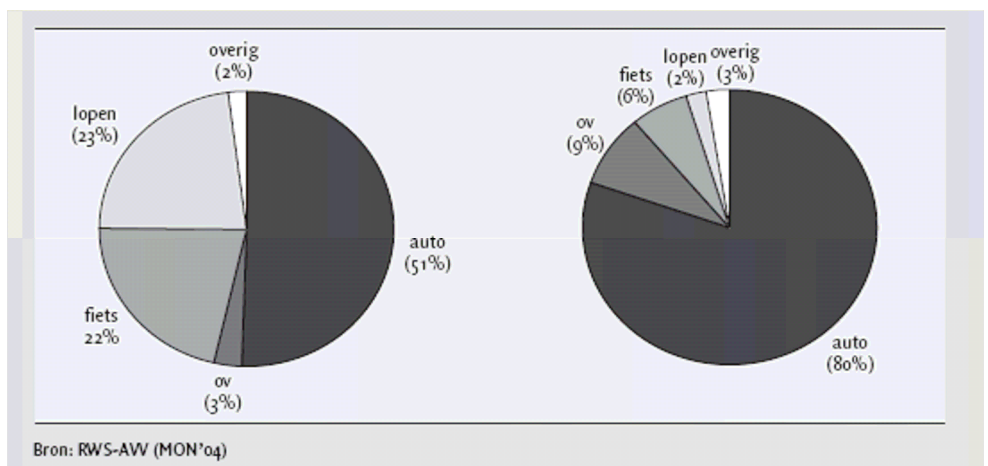
Aandelen verplaatsingen (linker diagram) en afgelegde afstanden (rechter diagram) naar motief in de totale mobiliteit



Bron: Harms, 2006

Figuur 6.3

Aandelen vrijetijdsverplaatsingen (linker diagram) en afgelegde vrijetijdskilometers (rechter diagram) naar vervoerwijzen



Bron: Harms, 2006

7. Slotbeschouwing

De groeiende diversiteit van arbeids- en zorgpatronen leiden er toe dat mensen het steeds moeilijker krijgen met het combineren van taken. Die patronen worden niet alleen in verband gebracht met economische en sociale thema's, maar ook met het thema mobiliteit. Met betrekking tot mobiliteit is een aantal aangrijpingspunten voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat van belang. Die bevinden zich op het gebied van (de flexibilisering van) de *werktijden*, en (openingstijden en de locatie van) *voorzieningen*. Toch moet gezegd worden dat de sturingsmogelijkheden vrij beperkt zijn.

Vanuit het vraagstuk over dagindeling kan flexibilisering van *werktijden* tot een betere benutting van de bestaande verkeers- en vervoersvoorzieningen leiden. Het bevordert de spreiding van de mobiliteit over de dag en de week, waardoor piekbelastingen zowel op de weg als in het openbaar vervoer belangrijk verminderen en het reduceert vertragingen. Het leidt niet per definitie tot minder autogebruik!

In termen van mogelijke kansen en belemmeringen voor V&W betekent dit het volgende:

Kansen

- Het percentage *telewerkers* is de laatste jaren gestegen en er is nog voldoende potentie aanwezig om door te groeien.
- Met betrekking tot telewerken zou de aandacht moeten uitgaan naar werkenden met een volledige baan en/of een grote deeltijdbaan. Bij die groep liggen kansen om telewerken te stimuleren.
- Het stimuleren van deeltijdarbeid en flexibele werkroosters kan een bijdrage leveren aan het verminderen van de automobiliteit, want parttimers werken over het algemeen dicht bij huis, gebruiken voor de woon-werkverplaatsing minder snel de auto en laten een brede spreiding in de avondspits zien.
- Het stimuleren van nieuwe werkprocessen als e-conferencing en het opzetten van satellietkantoren. V&W zou daar zelf een voorbeeldfunctie in kunnen vervullen.

Middelen voor V&W om de kansen te benutten:

- Om het potentieel aan e-workers/telewerkers aan te boren en te laten doorgroeien zou Verkeer en Waterstaat werkgevers- en werknemersorganisaties moeten blijven wijzen op het feit dat dit vanuit bereikbaarheidsoogpunt en dus vanuit economisch perspectief gunstig uitpakt voor de BV Nederland. Het uitvoeren van een goede kosten-batenanalyse kan een middel zijn om dit aan te tonen.
- Het plaatsen van e-work/telewerken binnen het beleid van mobiliteitsmanagement in combinatie met (een gericht) prijsbeleid kan de tijdstippen van verplaatsingen beïnvloeden. Nader

onderzoek hiernaar zou meer licht op dit vraagstuk kunnen werpen.

Belemmeringen

- Mensen zijn weinig geneigd hun dagelijkse en wekelijkse patronen te doorbreken. Men is als het ware vastgeroest in het '9-tot-5'-patroon en er is weinig rek in te constateren.
- Met betrekking tot telewerken zijn er nog steeds belemmeringen in de sfeer van niet mogen (werkgever), niet durven (werknemer), niet kunnen (werknemer), kosten (werkgever) en wet- en regelgeving.
- De mogelijkheid tot telewerken wordt nu met name gebruikt om thuis over te kunnen werken. Dit wordt vooral gedaan door de groep werkers die reeds veel tijd besteden aan betaalde arbeid. Daarbij gaat het dus om mensen die nu als hoofdtaak werk hebben en dit niet of nauwelijks combineren met andere taken, zoals zorg voor kinderen.

Met betrekking tot *voorzieningen* zijn het verruimen van de openingstijden en situering, waardoor druk bezette mensen meer mogelijkheden hebben om diverse taken beter op elkaar af te stemmen (boodschappen doen, kinderen ophalen van school/crèche, bezoek aan postkantoor etc.), een middel om het tijdstip van verplaatsen te beïnvloeden en daarmee wellicht de vervoerspiek te reduceren. In termen van mogelijke kansen en belemmeringen voor V&W betekent dit het volgende:

Kansen

- Bij de Nederlandse bevolking is er behoefte aan verruiming van de openingstijden van dienstverlenende instanties zoals gemeentelijke en financiële diensten (banken, postkantoor). Veel dienstverleners sluiten 'de poort' rond 17 uur, een tijdstip waarop velen nog onderweg zijn in verband met de woon-werkverplaatsing. Een kleine verschuiving van de openingstijden van dergelijke instellingen kan waarschijnlijk al een groot deel van de problemen die taakcombineerders hebben ondervangen.
- De verruiming van de openingstijden van winkels heeft wellicht een effect gehad op de mobiliteit. Het reizen ten behoeve van winkelen/boodschappen doen, is licht verschoven naar de wat latere avonden.
- De situering van voorzieningen (met name concentratie) kan een mogelijkheid bieden om de mogelijke 'pijn' voor specifieke groepen in de samenleving te verzachten (bundeling scholen en crèches, bundeling van winkels met postkantoor, bank gezondheidsvoorzieningen). Concentreren van voorzieningen in het algemeen levert tijdwinst op en is een middel om het aantal autoverplaatsingen te reduceren. Bij 'slimme' ruimtelijke inrichting bijvoorbeeld in de buurt openbaar vervoerhaltes, snijdt het mes aan twee kanten.

Belemmeringen

- Er blijkt weinig behoefte te zijn aan een verdere verruiming van de winkeltijden. Of de verruiming van openingstijden in zijn algemeenheid een effect heeft op het afvlakken van de spitsen valt te betwijfelen.
- Het Ministerie van V&W kan geen directe invloed uitoefenen op de openingstijden van voorzieningen.
- De mogelijkheden om via ruimtelijke ordening een belangrijke bijdrage te leveren zijn bescheiden. Het idee van tijdwinst door nabijheid en concentratie lijkt aantrekkelijk, maar een dergelijke aanpak staat nogal haaks op allerlei maatschappelijke ontwikkelingen. In gezinshuishoudens zijn de problemen rond de dagindeling het meest knellend. Hun woonvoorkeur gaat echter eerder uit naar een ruime en groene woonomgeving dan naar een compact stadsmilieu gegroepeerd rond een breed scala aan voorzieningen. Meer in het algemeen kan gesteld worden dat bouwen in hoge dichtheden vermoedelijk weinig effect heeft op de dagindeling. Compact bouwen wil nog niet zeggen dat de bewoners compact gaan leven. In brede lagen van de Nederlandse samenleving is een hoge (auto)mobiliteit inmiddels dusdanig gemeengoed geworden, dat zij hun dagindeling rond dit gegeven inrichten. Dit geldt ook met betrekking tot de invulling van de vrijetijdsactiviteiten.

Ter afsluiting een citaat uit de publicatie 'Dagindeling geordend?' van de VROM-Raad (2000):

"Maatschappelijk bezien is de rol van de automobilititeit enigszins ambivalent. Op het niveau van individuele huishoudens betekent de auto doorgaans een verruiming van keuzemogelijkheden en een, dankzij snelheid en flexibiliteit, verminderde druk op de dagelijkse agenda. Op collectief niveau vergroot de mobiliteit het draagvlak voor een sterk gedifferentieerd aanbod aan voorzieningen en andere faciliteiten, en maakt het daarmee mogelijk voor huishoudens om arbeid en zorg 'op maat' te combineren. Maar tegelijk ontstaat er door aanpassingen in de verzorgingsstructuur ook een toenemende 'mobiliteitsdwang'. Te keren lijkt deze ontwikkeling echter niet; het is vooral zaak haar goed te geleiden".

Literatuur

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2002). Deeltijd werk uitgediept. Rotterdam

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2002). Mobiel door de tijd. Rotterdam

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2003). Telewerken, de stand van Zaken. "Moving the work to the worker instead of moving the workers to work". Rotterdam

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2003), ICT, Ruimte en Mobiliteit. De gevolgen van de opkomst van ICT voor ruimtegebruik en transport. Rotterdam

Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Sociaal en Cultureel Planbureau (2006). Vrije tijd in de file? Rotterdam

Baaijens, C. (2006), Preferred and actual timing of the workweek: the case of Dutch employees. Presentatie IATUR Conference 2006. Copenhagen

Breedveld, K en A. van den Broek (2003). De meerkeuzemaatschappij: facetten van temporele organisatie van verplichtingen en voorzieningen. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag

Breedveld, K. et al. (2006). De tijd als spiegel: Hoe Nederlanders hun tijd besteden. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag

Droogleever Fortuijn, J. en C. Langemeijer (1997) Taakcombinatie en tijd-ruimteonderzoek: een literatuuranalyse in opdracht van de Commissie Dagindeling. AME Amsterdam Study Centre for Metropolitan Environment, Universiteit van Amsterdam. SZW werkdocument no 54. Den Haag

Eurostat (2000). Labour Force Survey

Hamer, R., E. Kroes en H. van Ooststroom (1991), "Teleworking in the Netherlands: an evaluation of changes in travel behaviour", *Transportation*, 18 (4), pp. 365-382

Harms, L. (2003), *Mobiel in de tijd*. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag

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

HCG (1992), Minder woonwerkverkeer door telewerken: rapportage van de Nederlandse telewerk experimenten, Den Haag: Hague Consulting Group

Hopkinson, P. en P. James (2000), The BT options 2000 - pilotstudy of its environmental and social impact, Londen: British Telecom

Keuzenkamp, S en E. Hooghiemstra (2000). De kunst van het combineren: Taakverdeling onder partners. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag

Lyons, G.D., A.J. Hickford en J.C. Smith (1997), "The potential impacts of teleworking on travel: results from a longitudinal UK case study", proceedings 8th Meeting of the International Association of Travel Behaviour Research, Texas, USA

Mitchell, H. en E. Trodd (1994), An introductory study of telework based transport-telecommunications substitution

Mokhtarian, P.L., C.I. Ho, S.W. Hung, T.B. Lam, E.A. Raney, L.S. Redmond, D.M. Stanek en K.V. Varma (1997), Residential area-based offices project: final report on the evaluation of impacts, Davis: University of California

Pendyala, R.M., K.G. Goulias en R. Kitamura (1991), "Impact of telecommuting on spatial and temporal patterns of household travel", Transportation, 18 (4), pp. 383-409

Reisen, F. van (1997), Ruim baan voor telewerken? Effecten van flexibele werkvormen op ruimtelijke ordening en mobiliteit als gevolg van veranderend tijd-ruimtegedrag, Delft: TU Delft/NGS

RPB, CPB, SCP (2003). Ex ante toets Nota Ruimte. Ruimtelijk Planbureau. Den Haag

SCP (2006). Sociaal en Cultureel Rapport 2006: Investeren in vermogen. Sociaal en Cultureel Planbureau. Den Haag

Spaans en Van der Werf (1996), "Eight days a week": een onderzoek naar dagindeling en het combineren van taken. SZW Werkdocument no. 30. Den Haag

Spittje, H.D. (1999), De invloed van tele-/thuiswerk op het activiteitenpatroon en het verplaatsingsgedrag. Van synchronisatie naar flexibilisatie, Groningen: Rijksuniversiteit Groningen

TNO (1996). Round the Clock. Delft

TNO (2004a). Beleidsadvies Domotion. TNO rapport STB-04-43. Delft

TNO (2004b). Effecten van telewerken op de bereikbaarheid van de regio Amsterdam. TNO-Intro rapport 2004-43. Delft

TNS NIPO/ RTL Nieuws (2006). Onderzoek naar openingstijden van de dienstensector.(C5361 | TNS NIPObase CATI). Amsterdam

VROM -Raad (2000). Dagindeling geordend? Advies 023. Den Haag

Bijlage A Mobiliteitsgegevens

Afgelegde afstand naar geslacht en vervoerwijze, 2005

	Man		Vrouw		Totaal	
	abs	%	abs	%	abs	%
Auto als bestuurder	23,25	60,5	9,14	34,6	16,14	49,8
Auto als passagier	6,40	16,7	10,19	38,5	8,31	25,7
Trein	2,79	7,3	2,11	8,0	2,45	7,6
Bus/Tram/Metro	1,01	2,6	1,24	4,7	1,12	3,5
Bromfiets/Snorfiets	0,24	0,6	0,10	0,4	0,17	0,5
Fiets	2,69	7,0	2,33	8,8	2,51	7,8
Lopen	0,56	1,5	0,66	2,5	0,61	1,9
Overig	1,46	3,8	0,68	2,6	1,07	3,3
Totaal	38,41	100,0	26,45	100,0	32,38	100,0

Afgelegde afstand naar geslacht en motief, 2005

	Man		Vrouw		Totaal	
	abs	%	abs	%	abs	%
Van en naar het werk	12,52	32,6	4,66	17,6	8,56	26,4
zakelijk bezoek in werksfeer	4,42	11,5	0,86	3,2	2,62	8,1
diensten/ persoonlijke verzorging	0,93	2,4	0,90	3,4	0,91	2,8
winkelen/ boodschappen doen	2,78	7,2	3,28	12,4	3,03	9,4
onderwijs/ cursus volgen	2,12	5,5	1,82	6,9	1,97	6,1
visite/ logeren	6,52	17,0	6,77	25,6	6,65	20,5
sociaal recreatief overig	5,74	15,0	4,80	18,1	5,27	16,3
toeren/ wandelen	2,22	5,8	2,16	8,2	2,19	6,8
afhalen/ brengen personen	0,95	2,5	1,04	3,9	0,99	3,1
Overige	0,21	0,6	0,17	0,6	0,19	0,6
Totaal	38,41	100,0	26,45	100,0	32,38	100,0

Afgelegde afstand naar geslacht en betaald werk, 2005

	Man	Vrouw	Totaal
Nvt/Onbekend	22,93	20,36	21,49
< 12 uur p. w.	39,03	30,72	32,99
12 - 30 uur p. w.	41,19	32,52	33,89
>= 30 uur p. w.	54,34	40,49	50,64
Totaal	38,41	26,45	32,38

Afgelegde afstand naar geslacht en maatschappelijke participatie, 2005

	Man	Vrouw	Totaal
Jonger dan 6 jaar	16,49	17,03	16,76
Werkzaam 12 - 30 uur p.w.	41,19	32,52	33,89
Werkzaam >= 30 uur p.w.	54,34	40,49	50,64
Eigen huishouding	23,35	20,90	21,05
Student/scholier	24,98	24,84	24,91
Werkloos	23,32	23,77	23,49
WAO	20,67	19,86	20,28
Gepensioneerd/VUT	24,94	17,35	21,44
Overig/onbekend	35,22	26,83	29,36
Totaal	38,41	26,45	32,38

Bron: MON 2005

Bijlage B Samenvatting mobiliteitseffecten

- Samenvatting van de mobiliteitseffecten van vier alternatieve werkroosters (op basis van literatuurstudie: Flexibilisering van tijdroosters: een instrument voor beïnvloeding van mobiliteit? 1992).

	Variabele werktijden	Gespreide werktijden	Gecomprimeerde werkweek	Telewerken
Afgelegde afstand	Geen melding	Geen melding	Primair effect: reductie 20% (bijv. 4x9) Secundair effect: extra km t.b.v vrije tijd (+)	Primair effect: reductie 16-20% Secundair effect: geen (+)
Aantal ritten per persoon	Geen melding	Geen melding	Primair effect: reductie 20% (bijv. 4x9) Secundair effect: extra ritten t.b.v. vrije tijd (+/-)	
Aan vervoer bestede tijd	Reistijdbesparingen: 5, 10 of zelfs 15 minuten per rit afh. van flextijden. Congestieniveau vervoerwijze e.d.	Reistijdbesparingen: minimaal een minuut of 3 per rit voor deelnemende werkers	Netto effect: toename van aan vervoer bestede tijd	Geen melding
Vvwijze/carpoolen	Geen effect of zeer gering toename carpooling	Geen duidelijke effecten	Carpoolaandeel kan zowel toe als afnemen met enkele procenten	Geen melding
Vvwijze OV en auto	Kleine verschuivingen in modal split max. + of - 2 a 3%	Geen positief effect op OV gebruik: m.n forse verschuivingen tijdens houden risico voor OV gebruik in.	OV aandeel verandert nauwelijks. Auto aandeel neemt iets toe	Geen melding
Spreiding over de dag	Spreiding van aankomsten en vertrekken: afvlakken spitsen: mate waarin afh. van situatie en flextijden	Spreiding van aankomsten en vertrekken: afvlakken spitsen: mate waarin afh. van spreidingspatronen en situatiekenmerken	Spreiding van aankomsten en vertrekken: afvlakken spitsen: effecten zijn maximaal bij vrije dag die over de week is gespreid	Minder ritten in de spits. Nietwerkgerelateerde worden niet in de spits gemaakt
Spreiding over de week	Geen melding	Geen melding	Reductie werkritten: verschuiving vrije tijdsverplaatsingen van weekend en avonden naar vrije dag	Enige afname ritten in het weekend
Spreiding over het jaar	Geen melding	Geen melding	Geen melding	Geen melding

- Effecten 24- uurs economie: Uit: Round the Clock, 1996 TNO

	Vraag naar mobiliteit	Vervoerwijzekeuze	Infrastructuur benutting
Personenvervoer			
36 uren werkweek	-/- maximaal 20% woon-werkverkeer + generatie (auto) verkeer in vrije tijd	+/- nauwelijks effect op OV en carpoolen	+ afvlakken spitsen door eerder vertrek/later vertrek
Variabele werktijden	?	+/- zowel positieve effecten voor OV en carpoolen als negatieve effecten mogelijk	+ afvlakking van spitsendoor keuzevrijheid
Ploegendiensten	?	?	+ afvlakking spitsen
Telewerken	+/- 10%-15% reductie autokilometrage in de ochtendspits	Privéverplaatsingen meer met langzame vervoermiddelen	Privéverplaatsingen na ochtend pits
Avond opening	+ stijging bezoekfrequentie	+ hogere frequentie boodschappen - aantrekken werk-winkel-woonketenverplaatsingen per auto - aansluitend OV?	- mogelijk extra drukte in avondspits op stedelijk wegennet + spreiding binnen de werkdagen en door de week
Zondag opening	+ extra winkelbezoek	?	+ spreiding (vooral afvlakking van verkeer op zaterdag)
Tele shoppen	- daling bezoekersfrequentie + toename vrijetijdsverkeer - totaal: afname 33% in winkelverkeer	?	?
Goederenvervoer			
	?	- nachtrijden maakt concurrentiepositie van het wegvervoer sterker	+ spreiding aan-en aflevertijdstoppen
	+/- directe beleving van consumenten i.p.v. via winkels	?	?

