

Van Maxi-Cosi tot SUV: Hoe organiseren ouders met jonge kinderen hun dagelijkse mobiliteit?

Nina Schaap
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Nina.Schaap@MinIenM.nl

Peter Jorritsma
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
Peter.Jorritsma@MinIenM.nl

Marie-José Olde Kalter
Goudappel Coffeng
MOldeKalter@Goudappel.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

Samenvatting

Van Maxi-Cosi tot SUV: Hoe organiseren ouders met jonge kinderen hun dagelijkse mobiliteit?

Veel ouders met opgroeiende kinderen staan dagelijks voor een aantal logistieke uitdagingen die onderlinge afstemming vergen. Als gevolg van hun maximaal gevulde dagindeling ontstaat een strak gepland verplaatsingspatroon, waarbij ook nog eens onderling goed moet worden afgestemd over het gebruik van vervoermiddelen (van Maxi-Cosi tot SUV). In vergelijking tot de gemiddelde Nederlander hebben ouders met kinderen tussen 0 en 12 jaar dan ook afwijkende dagindelingen en daaraan gerelateerd afwijkende mobiliteitskenmerken.

De verdeling van verantwoordelijkheden varieert in veel gezinnen per dag. Dit onderstreept het belang van een goede onderlinge afstemming. In maar liefst negen van de tien gezinnen waar één ouder het brengen of halen van hun kinderen combineert met buitenshuis werken (*Combinatiedagen* in deze bijdrage) werken beide ouders. Opvallend is dat op veel van die Combinatiedagen meteen beide ouders werk- en zorgverantwoordelijkheden op dezelfde dag combineren. De taken aan de randen van de (werk)dag (wegbrengen en ophalen van de kinderen) worden blijkbaar vaak evenredig verdeeld, om tenminste aan één kant van de dag een uitwijkmogelijkheid te realiseren. Ontwikkelingen zoals Het Nieuwe Werken zouden aanvullende verlichting kunnen bieden, omdat woon-werkverplaatsingen niet op vaste tijden hoeft te gebeuren.

De dagindeling van deze gezinnen heeft ook zijn weerslag op mobiliteit. Vooral het wegbrengen of ophalen van de kinderen blijkt tot mobiliteitsverschillen te leiden. Op dagen waarop geen kinderen worden weggebracht, verschilt het mobiliteitsgedrag van ouders nauwelijks van gemiddeld. Op dagen waarin dit wel het geval is, is echter een duidelijk verschil te zien in het aantal verplaatsingen, de totale reisduur en de afstand die wordt afgelegd. De vaste begin- en eindtijden van zorglocaties zoals school en kinderopvang zorgen voor een dagindeling waarbij de randen van de (werk)dag al vastliggen, met duidelijke gevolgen voor de mobiliteitskeuzes van ouders. Ouders die hun kinderen wegbrengen reizen op veel Combinatiedagen direct door naar het werk, een verplaatsing die ze gewoonlijk met de auto maken. Dit zorgt er voor dat de auto vrijwel automatisch ook het geijkte vervoermiddel wordt om kinderen mee weg te brengen of op te halen van school of kinderopvang. Ouders met een Combinatiedag hebben dan ook relatief vaak de beschikking over een tweede auto.

De onderlinge taakverdeling en dagindeling tussen ouders onderling vertaalt zich ook in verschillen in mobiliteitsgedrag tussen ouders. Het brengen en halen van de kinderen naar school en kinderopvang wordt gemiddeld 3,5 keer zo vaak door moeders gedaan als door vaders. Vaders gebruiken vaker de auto, moeders de fiets.

1. Inleiding

Veel ouders met opgroeiende kinderen staan elke dag voor een aantal logistieke uitdagingen, die nogal wat onderlinge afstemming vergen. De kinderen moeten naar school of het kinderdagverblijf, beide ouders reizen van en naar hun werk, er moeten boodschappen worden gedaan, en dat moet allemaal dagelijks in een klein tijdsvenster gebeuren. Aan de randen van de dag ondervinden deze huishoudens vaak veel hectiek; ze worden dan ook vaak spitsuurgezinnen genoemd.

Hoewel de gecompliceerde dagindeling van jonge ouders en de tijdsdruk die ze hierdoor ervaren geen nieuw fenomeen is, zijn de activiteitenpatronen van jonge ouders in Nederland de afgelopen decennia wel veranderd. Door verschillende maatschappelijke processen, zoals de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen (Van Doorne-Huiskes en Schippers, 2010), is er een grotere tijdsdruk komen te liggen op de inrichting van het dagelijkse leven binnen het gezin (Olde Kalter, Harms en Jorritsma, 2009). Bijna 80 procent van de tweeoudergezinnen met minderjarige kinderen is tweeverdiener (CBS, 2010). In de dagindeling van deze drukke ouders moet niet alleen rekening meer gehouden worden met zorgverplichtingen, maar ook met werkverplichtingen. Ruim twee miljoen ouders tussen de 25 en 45 jaar worstelen met drukke tijdschema's en met de combinatie werk en gezin. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het steeds moeilijker lijkt om de verschillende activiteitenpatronen van de ouders op elkaar af te stemmen.

Als gevolg van de volle dagen en complexe activiteitenpatronen ontstaat een strak gepland verplaatsingspatroon, waarbij ook nog eens onderling goed moet worden afgestemd over het gebruik van vervoermiddelen en de verdeling van verplichtingen. Omdat vaak verschillende activiteitenlocaties aangedaan moeten worden (school/crèche, werklocatie, buitenschoolse opvang locatie etc.) binnen een bepaald tijdsframe, wordt meestal de auto gebruikt, en als logisch gevolg van de tijdgrenzen gebeurt dit voornamelijk op tijdstippen waarop het al druk is op de weg. Vanuit mobiliteitsperspectief is het daarom van belang inzicht te krijgen in de wijze waarop ouders met jonge kinderen hun (wekelijkse) mobiliteit organiseren, welke vervoermiddelen zij gebruiken, tegen welke problemen/beperkingen zij oplopen en hoe zij deze oplossen (zie ook Ettema en van der Lippe, 2009; De Meester en Van Ham, 2009; De Meester, 2010; Karsten, 2003; Schwanen, 2007). De inzichten kunnen onder meer gebruikt worden bij het vormgeven van beleid met betrekking tot plaats- en tijdsafhankelijk werken (Het Nieuwe Werken). Dat is namelijk een van de manieren om de druk op de piekmomenten te verlichten. Deze mogelijkheden voor verlichting zijn zowel gerelateerd aan de dagindeling (niet alles hoeft meer op concurrerende, vaste tijden) als gerelateerd aan mobiliteit (minder verplaatsingen in de spits).

De dagelijkse mobiliteit van tweeoudergezinnen met kinderen tussen 0 en 12 jaar is het onderwerp van dit paper. We gaan eerst in op de gebruikte data en de wijze waarop we verschillende typen verplaatsingspatronen van jonge gezinnen hebben gecategoriseerd. Daarna geven we een algemeen overzicht van de mobiliteit van jonge gezinnen in Nederland. Voor zover relevant kijken we hierbij naar de verschillen tussen mannen en vrouwen. Ten slotte kijken we vooruit, met een korte discussie over de beleidsvorming met betrekking tot mobiliteitsvraagstukken.

Uitgebreidere resultaten van de analyses zijn terug te vinden in Jorritsma en Schaap (2012).

2. Data en methodologie

2.1 Verplaatsingspatronen

In deze paper spelen verplaatsingspatronen van huishoudens met opgroeiende kinderen een centrale rol. Alle verplaatsingen die één persoon op één dag maakt, vormen samen het verplaatsingspatroon van die persoon. De verplaatsingspatronen zijn samengesteld met behulp van data uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Het MON is een doorlopend onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking, waarbij respondenten gedurende één dag al hun verplaatsingen noteren. Het MON bevat gegevens over verplaatsingen van individuen, zoals het motief van de verplaatsing, de herkomst en bestemming, de vervoerwijze, het tijdstip en de afstand. Ook worden huishoud- en persoonskenmerken (zoals leeftijd en opleidingsniveau) geregistreerd. Op grond van het onderzoek zijn uitspraken te doen over alle verplaatsingen die beginnen en/of eindigen in Nederland. Voor het huidige paper zijn de MON-registraties uit de jaren 2004-2009 gebruikt.

Centraal in dit paper staat de vraag hoe ouders de mobiliteit voor het brengen en halen van hun kinderen onderling afstemmen, en hoe ze dit combineren met hun werkgerelateerde mobiliteit. Vanwege deze focus is slechts een deel van de verplaatsingen uit het MON betrokken bij de analyses. Zo zijn alleen verplaatsingen meegenomen van de ouders (niet van de kinderen), zijn alleen huishoudens geselecteerd met minstens één kind jonger dan 12 jaar, en zijn alleen de verplaatsingen die overdag (voor 19:00 uur) op doordeweekse dagen zijn gemaakt, meegenomen. Ook zijn voor de verplaatsingspatronen alleen de verplaatsingen geselecteerd tussen huis, school/ kinderdagverblijf en werklocaties en de combinatie daarvan. Bovendien zijn feestdagen en vakantiedagen niet meegenomen. De selectie waarop de analyses zijn gebaseerd, bevatten de dagregistraties van 34.730 ouders.

2.2 Vier kenmerkende verplaatsingspatronen: dagtypen

Er zijn met alle denkbare hoeveelheden verplaatsingen met hun verschillende motieven, vervoerswijzen en tijdstippen bijzonder veel verschillende verplaatsingspatronen mogelijk, maar slechts enkele varianten waren voor het huidige onderzoek relevant. Voor het bepalen van de dagindeling en de onderlinge afstemming is vooral de verdeling van zorg- en werktaken en de bijbehorende verplaatsingsmotieven relevant. Aan de hand van 33 diepte-interviews met Nederlandse tweeoudergezinnen met opgroeiende kinderen (Blom en de Kleuver, 2010), zijn vier typen verplaatsingsdagen geïdentificeerd. Deze "dagtypen" zijn steeds ingedeeld aan de hand van de onderlinge verdeling van de taken en de bijbehorende mobiliteit. De vier dagtypen zijn:

- de Combinatiedag, waarbij minstens één ouder het reizen van/naar het werk combineert met het brengen of halen van een kind
- de Zorgdag, waarbij geen van de ouders werken en zorg combineert, maar waarbij wel een kind wordt weggebracht of opgehaald
- de Werkdag, waarbij er geen kind weggebracht of opgehaald wordt, maar waarbij wel een woon-werkverplaatsing wordt gemaakt
- de Overig-dag, een dag zonder relevante verplaatsingen voor werk of zorg

Indien minstens één ouder op een bepaalde dag dus werken buitenshuis combineert met het halen en brengen van kinderen, heeft het complete gezin op die dag een Combinatiedag en wordt het niet meer in een andere categorie ingedeeld. Van de

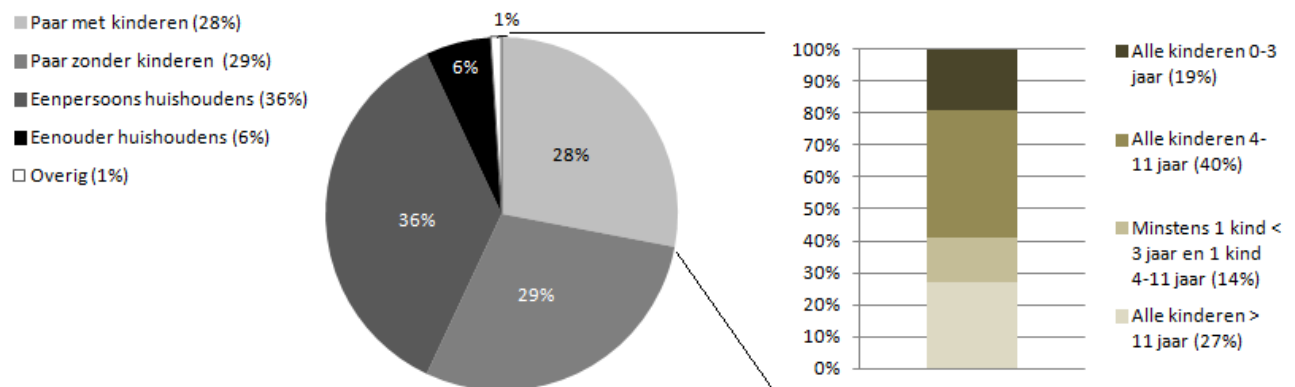
overgebleven gezinnen combineerde geen van de ouders op de registratiedag zorgverplaatsingen met werkverplaatsingen. Vervolgens worden eerst de gezinnen die op de registratiedag zorgverplaatsingen maakten in een Zorgdag gecategoriseerd. Huishoudens waarin op de registratiedag geen kinderen weg worden gebracht of worden opgehaald, valt in een van de laatste twee categorieën. In dit artikel richten we ons alleen op verplaatsingspatronen waarvoor minstens één verplaatsing voor werk of zorg voorkomt. De Overig-dagen worden dus buiten beschouwing gelaten.

Het blijft bij het interpreteren van deze dagtypen 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 gezin omschrijft. De dagindeling van gezinnen is niet elke dag hetzelfde (Van der Klis, 2013), en dus 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 de dagtypen voorkomen.

In het volgende hoofdstuk bekijken we eerst de algemene verschillen tussen moeders en vaders van opgroeiende kinderen. Hoe verschillen hun activiteitenpatronen, en wat betekent dat voor hun mobiliteit? Pas daarna komen we terug bij de typen verplaatsingsdagen van Nederlandse gezinnen.

3. Mobiliteit van Nederlandse ouders met opgroeiende kinderen

In ruim een derde van alle Nederlandse huishoudens wonen kinderen, voornamelijk in tweeoudergezinnen. Bijna driekwart van de tweeoudergezinnen heeft kinderen jonger dan 12 jaar (Figuur 1).



Figuur 1 Samenstelling huishoudens in Nederland en de leeftijds categorieën van kinderen binnen tweeoudergezinnen, 2010 (in procenten)

De verschillende typen verplaatsingsdagen komen met verschillende frequentie voor onder huishoudens met opgroeiende kinderen. Iets meer dan een kwart van alle dagen zijn Zorgdagen, waarin (minstens) één ouder verantwoordelijk is voor het wegbrengen of halen van de kinderen en op die dag niet naar het werk reist. Het grootste aandeel (42%) betreft dagen waarop geen kinderen worden weggebracht of opgehaald, maar waarop wel één of beide ouders naar het werk reist (Werkdagen). Met behulp van MON-data uit de jaren 2004-2009 geven we in de volgende secties een beknopt overzicht van de huidige stand van zaken voor mobiliteit van Nederlandse ouders en duiden we (waar relevant) de gevonden verschillen tussen Nederlandse vaders en moeders.

3.1 Verplaatsingen: aantallen, afstanden en duur

Hoewel we hierboven de ouders uit hetzelfde gezin samen hebben ingedeeld in dagtypen, verplaatsen ouders zich de meeste tijd afzonderlijk van elkaar. Er bestaat hierbij traditioneel een duidelijk verschil tussen mannen en vrouwen, de zogenaamde '*gender gap*' (Mechakra-Tahiri et al., 2012). Tabel 1 toont een aantal cijfers voor de mobiliteit van Nederlandse moeders en vaders en zet deze af tegen de mobiliteit van gemiddelde Nederlandse volwassenen.

Tabel 1 Mobiliteitsgedrag van ouders van opgroeiende kinderen (<12 jaar) tov alle volwassen Nederlanders (MON 2004-2009)

Mobiliteitsgedrag	Vaders	Moeders	Alle mannen > 18 jaar	Alle vrouwen > 18 jaar
Gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag	3,5	4,4	2,9	2,9
Gemiddeld afstand per persoon per dag (km)	57	28	39	29
Gemiddelde reisduur per persoon per dag (min)	82	60	84	72
Gemiddelde woon-werk afstand (km) (alleen werkenden)	22	13	22	9

In de afgelopen decennia zijn de algemene genderverschillen in mobiliteitsgedrag kleiner geworden. Terwijl bij mannen het aantal verplaatsingen tussen 1985 en 2007 gemiddeld afnam, is het bij vrouwen licht gestegen (Olde Kalter e.a. 2009). Ook zijn vrouwen gemiddeld grotere afstanden af gaan leggen en de tijd die ze besteden aan het onderweg zijn is toegenomen. Mannen zijn weliswaar nog steeds langer en verder onderweg dan vrouwen, maar de verschillen worden kleiner (Gossen en Purvis, 2004, Rosenbloom 1996). Dit heeft voornamelijk te maken met een toename in de arbeidsparticipatie, het rijbewijsbezit en het opleidingsniveau van vrouwen (Olde Kalter et al., 2009). Het zijn echter vooral de alleenstaanden en personen zonder kinderen die het meest bijdragen aan het kleiner worden van de *gender gap*. Voor vaders en moeders met opgroeiende kinderen is de *gender gap* nog steeds aanwezig. Moeders met opgroeiende kinderen maken bijvoorbeeld relatief veel korte verplaatsingen. En hoewel ze meer verplaatsingen per dag maken dan vaders, zijn moeders van opgroeiende kinderen per dag ruim 20 minuten korter onderweg en leggen ze gemiddeld minder kilometers af dan vaders. Daarentegen werken vaders verder van huis dan moeders. Gemiddeld is hun woon-werkafstand met 22 kilometer bijna 9 kilometer langer dan die van moeders, en daarmee zijn ze ongeveer 7 minuten langer onderweg naar en van hun werk (MON 2009). Het verschil in woon-werkafstand tussen vaders en moeders is sinds eind jaren negentig niet veel veranderd (CBS 1985-2003; AVV 2004-2009).

3.2 Verdeling van de taken

Hoewel de arbeidsparticipatie van vrouwen de laatste decennia is toegenomen is de verdeling van betaald werk en de zorg voor de kinderen tussen vaders en moeders nog steeds ongelijk. Vaders werken gemiddeld meer uren en dagen in de week, moeders besteden juist meer tijd aan zorg voor de kinderen en brengen en halen de kinderen ook

vaker (Cloïn et al., 2010; Molnàr, 2005). 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 (o.a. Portegijs en Keuzekamp, 2008; De Meester, 2010). Dit gegeven leidt tot verschillen in activiteiten- en verplaatsingspatronen tussen vaders en moeders in gezinnen met jonge kinderen.

Het wegbrengen en ophalen van de kinderen wordt vaker door moeders dan door vaders gedaan. Moeders zijn gemiddeld 3,5 keer zo vaak onderweg als vaders voor het brengen en halen van hun kinderen. Er lijkt een sterke samenhang te zijn tussen de kortere woon-werkafstand van moeders en het feit dat zij vaker werk- en zorgtaken combineren, en ook vaak degenen zijn die in noodsituaties optreden, zoals bij ziekte de kinderen van de crèche afhalen (Portegijs et al., 2006). Op de dagen dat ouders beiden naar het werk gaan, verdelen zij de zorgtaken echter vaker gelijk (Ettema en Van der Lippe, 2009).

3.3 Vervoermiddelengebruik

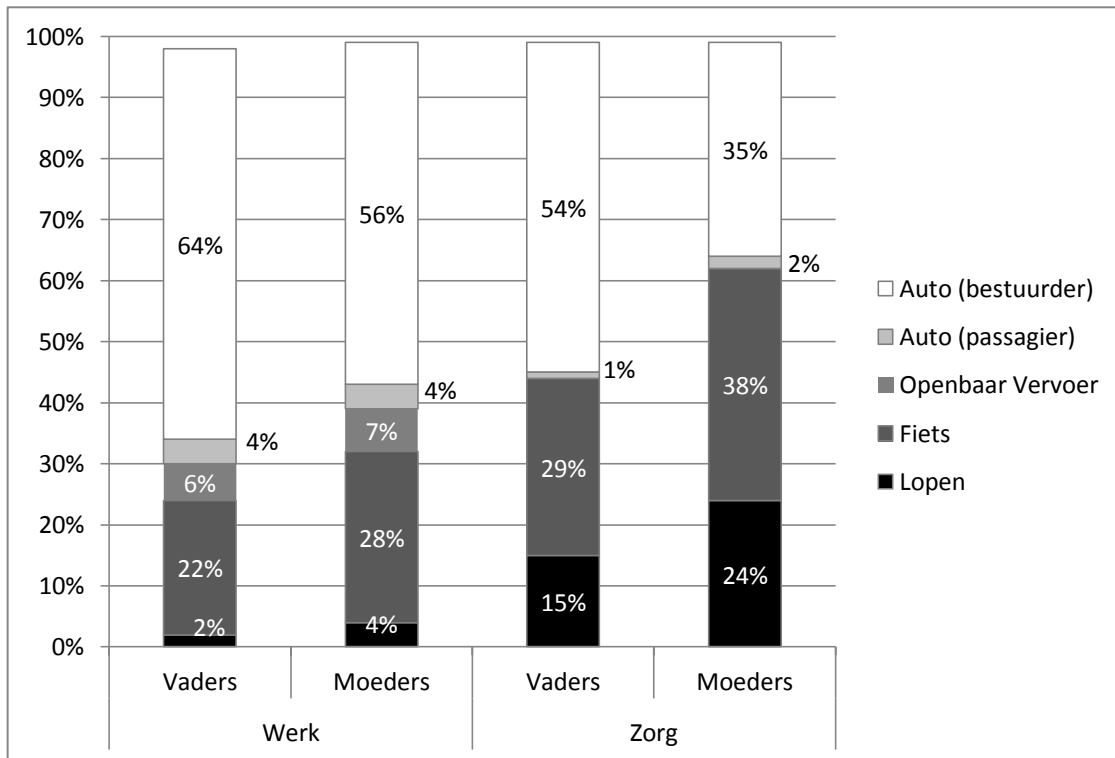
De verschillen tussen de verplichtingen van ouders hebben ook hun weerslag op hun vervoermiddelengebruik. Moeders hebben een grotere rol in het brengen en halen van kinderen en in huishoudelijke taken, zoals boodschappen doen; taken die relatief vaak plaatsvinden in de directe woonomgeving. Voor dergelijke verplaatsingen wordt vaker voor langzaam vervoer gekozen. Dit is inderdaad terug te zien in de cijfers: vaders gebruiken de auto voor bijna twee derde van hun verplaatsingen, voor moeders ligt dit percentage duidelijk lager (Figuur 2). Zij maken veel meer gebruik van de fiets of verplaatsen zich lopend.

Voor verplaatsingen van en naar het werk is de auto het meest gebruikte vervoermiddel (Figuur 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 vervoermiddelengebruik opmerkelijk klein.

Kinderen worden veelal met de auto of met de fiets naar het kinderdagverblijf of de school gebracht (Figuur 2). Moeders kiezen in 62% van de breng- en haalverplaatsingen voor langzame vervoerwijzen (fietsen of lopen). Vaders gebruiken gemiddeld juist meer dan de helft van de keren de auto. Er is hier echter wederom een ontwikkeling te zien. Sinds medio jaren negentig is het aandeel verplaatsingen van moeders als autobestuurder gegroeid van 28% naar 38% (CBS 1985-2003; AVV 2004-2009). Deze toename is vooral ten koste gegaan van de verplaatsingen als autopassagier. Bij vaders is het aandeel autobestuurder ongeveer gelijk gebleven. Dat moeders steeds vaker als autobestuurder en steeds minder vaak als passagier onderweg zijn, heeft, naast de toegenomen arbeidsparticipatie, ook te maken met het toegenomen rijbewijs- en autobezit (Jorritsma et al., 2010).

4. Dagtypen in Nederlandse gezinnen

Hoe vaak reizen eenverdieners direct naar het werk en hebben zij geen verplichtingen voor wat betreft het vervoeren van hun kinderen? Hoe combineren ouders die hun kinderen wegbrengen dit met reizen naar hun werk? Wat betekent dit voor hun woon-werkafstanden, en voor de tijd die ze per dag onderweg zijn? Zijn daarin per dag van de week verschillen te zien? En ten slotte: wat kunnen we hieruit concluderen over de dagindeling van ouders van opgroeiende kinderen en de onderlinge afstemming die hieraan ten grondslag ligt?



Figuur 2 Verdeling van vervoermiddelen voor verplaatsingen voor zorg en werk, voor Nederlandse vaders en moeders van opgroeiende kinderen

4.1 De Combinatiedag

Wanneer ten minstens één ouder op dezelfde dag een breng of haal verplaatsing combineert met een verplaatsing naar de werklocatie buitenshuis, heeft dit huishouden zoals gezegd een Combinatiedag. Opvallend is dat in de meeste gezinnen op zo'n Combinatiedag (62%) zowel de vader als de moeder buitenshuis werkt en op diezelfde dag een verplaatsing maakt om de kinderen te brengen of te halen. Blijkbaar wordt het zorgen voor de kinderen hier onderling verdeeld: de ene ouder brengt, de ander ouder haalt. Dit kan ervoor zorgen dat beide ouders aan één kant van hun dagindeling iets meer speling hebben, doordat zij niet op een vast tijdstip op de locatie van hun kinderen hoeven te zijn.

In een kwart 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. In totaal komt het op Combinatiedagen dus bij maar liefst 9 van de 10 gezinnen voor dat beide ouders werken. De situatie waarin één ouder zorg en werk combineert en de andere ouder niet werkt, komt weinig voor (slechts 9%).

Combinatiedagen komen het meest voor op de maandag, dinsdag en donderdag, overeenkomstig met de dagen waarop in Nederland beide ouders het meest betaald werk verrichten. Er is op Combinatiedagen een belangrijk verschil te zien tussen mannen en vrouwen. In negen van de tien huishoudens waar beide ouders naar hun werk gaan, haalt en brengt de moeder de kinderen aanzienlijk vaker dan de vader. Er spelen hierbij drie factoren een rol: moeders werken vaker in deeltijd en hebben hierdoor meer flexibiliteit, ze werken vaker dichterbij huis en ze voelen zich vaker verantwoordelijk voor de zorg van hun kinderen.

De gemiddelde mobiliteit op Combinatiedagen is hoger dan gemiddeld. Ouders met een Combinatiedag maken meer verplaatsingen, er worden meer kilometers afgelegd en zijn per dag langer onderweg (Tabel 2). Deze grotere mobiliteit is een afgeleide van het grote aantal activiteiten dat deze ouders op één dag combineren. Daarnaast is het mogelijk dat de vastliggende start- en eindtijden van de kinderopvang en scholen een negatief effect hebben op de reistijd (precies tijdens spijstijden). Bovendien bedraagt de gemiddeld afgelegde afstand tot het kinderdagverblijf (KDV) en/of de basisschool circa 2,9 kilometer. Dat is iets groter dan het gemiddelde van 2,5 km van alle Nederlandse gezinnen met jonge kinderen. Kindvoorzieningen als kinderdagverblijven en buitenschoolse opvang, die ouders vaker gebruiken indien zij buitenshuis werken, liggen gemiddeld iets verder van huis dan de basisscholen (Van der Klis e.a. 2011).

Tabel 2 Mobiliteitsgedrag van ouders op een Combinatiedag

Mobiliteitsgedrag	Combinatiedag	NL gezinnen kinderen < 12jr
Verplaatsingen per persoon per dag	4,8	4,0
Afstand per persoon per dag (km)	49	43
Reisduur per persoon per dag (min)	83	71
Gemiddelde afstand naar werk (km)	18,6 (standaarddeviatie [sd] 22,8)	20,4 (sd 25,6)
Gemiddelde afstand naar KDV/school	2,9 (sd 5,4)	2,5 (sd 5,4)
Aandeel gezinnen met een tweede auto	55%	47%

De auto is tijdens een Combinatiedag het meest gebruikte vervoermiddel voor de gecombineerde breng-, haal- en werkverplaatsingen. Relatief veel taakcombineerders beschikken over een tweede auto. Het openbaar vervoer wordt wel gebruikt om naar het werk te reizen, maar nauwelijks voor het brengen of halen van kinderen. Het patroon voor de zorgverplaatsingen op een Combinatiedag wijkt hiermee nogal af van het gemiddelde vervoermiddelgebruik van huishoudens met opgroeiende kinderen, waarin het langzaam verkeer juist overheerst (Tabel 3).

Een deel van de ouders (40%) gaat op een Combinatiedag na het wegbrengen van de kinderen eerst terug naar huis. Meer dan de helft (57%) van hen wisselt thuis van vervoermiddel om naar hun werk te reizen. Dit vergt dus een extra mate van coördinatie, omdat deze ouder mogelijk twee vervoermiddelen van het huishouden gebruikt die de andere ouder op dat moment niet kan gebruiken. Vaak worden de langzame vervoermiddelen (fietsen en lopen) gebruikt voor het brengen en halen en de auto voor het reizen naar en van het werk.

Dit wisselen van vervoermiddel kan verschillende redenen hebben. Sommige ouders kunnen aan de randen van hun werkdag hun werktijden met enige flexibiliteit indelen. Dit geeft hen de ruimte om voor het brengen/halen van de kinderen op de korte afstanden in de directe woonomgeving te kiezen voor langzame vervoermiddelen, terwijl

zij later op de dag de vaak langere afstand naar het werk afleggen met de auto of het openbaar vervoer. Andere ouders blijken deze flexibiliteit niet te hebben, maar maken de wissel vanwege beperkingen in de ruimtelijke omgeving, bijvoorbeeld de verkeerssituatie rond scholen. Dit wordt in deze situaties wel ervaren als beperkend en vertragend (Van der Klis, 2013). Aangezien in bijna twee derde van alle Combinatiedag-huishoudens beide ouders op dezelfde dag verplaatsingen maken voor zowel werk als voor het brengen en halen van de kinderen, is een goede afstemming en voldoende beschikbaarheid van vervoermiddelen noodzakelijk.

Tabel 3 Vervoerswijze per motief op een Combinatiedag

Vervoerswijze per motief	Tijdens een Combinatiedag	Gemiddeld (NLse gezinnen met kinderen <12 jaar) ¹
Werk		
Auto	66%	66%
Fiets	23%	23%
Lopen	3%	3%
OV	7%	6%
Zorg (brengen en halen van kinderen <12 jaar)		
Auto	58%	42%
Fiets	28%	36%
Lopen	13%	22%
OV	1%	-

Het grootste deel van de ouders gaat na het brengen van de kinderen wel direct door naar het werk. Zij gebruiken vooral de auto voor hun verplaatsingen.

4.2 De Zorgdag

Als één van beide ouders op een bepaalde dag een zorgtaak heeft en die niet combineert met buitenshuis werken, doorloopt het gezin op die dag een Zorgdag. Veel van de gezinnen met een Zorgdag zijn eenverdienerhuishoudens. In 55% van de gevallen werken beide ouders op die dag niet buitenshuis, in de rest van de gezinnen worden de taken onderling verdeeld (de ene ouder heeft de zorgtaak, de andere ouder werkt buitenshuis). Het betreft hier bijvoorbeeld de "mama- en papadagen" van ouders die in deeltijd werken. Een Zorgdag-indeling hanteren gezinnen dan ook relatief vaak op woensdag, waarop scholen 's middags vrij zijn, en in iets mindere mate ook op vrijdag.

In vergelijking met de Combinatiedag is de verdeling tussen vaders en moeders voor zorgtaken een stuk schever. Gemiddeld 85% van de zorgverplaatsingen wordt op deze dagen door moeders gemaakt en slechts 15% door vaders.

Ouders met een Zorgdag maken gemiddeld meer verplaatsingen op een dag en zijn langer onderweg dan het gemiddelde Nederlandse twee-ouder-gezin (Tabel 4). De afstand tot het werk is groot. Dit soort dagindelingen wordt relatief vaak aangehouden door eenverdienerhuishoudens. De kostwinner hoeft in dergelijke gezinnen vaak geen of

¹ In hiernavolgende tabellen worden de waarden voor het gemiddelde Nederlandse gezin met opgroeiende kinderen niet weer herhaald.

weinig rekening te houden met tijdruimtelijke beperkingen die samengaan met het op specifieke tijden moeten halen of brengen van de kinderen. Daardoor kunnen zij eenvoudiger een grotere woon-werkafstand en de daarbij behorende reistijd aangaan.

Juist op dagen dat de dagindeling van ouders relatief eenvoudig is doordat de taken worden verdeeld, hoeft minder tijd te worden besteed aan zorgverplaatsingen. Gezinnen met een Zorgdag hebben relatief vaak kinderen in de lagere-schoolleeftijd (4 jaar en ouder). Op de dagen dat een van beide ouders niet werkt, komen deze kinderen na schooltijd naar huis. Ouders hoeven hierdoor niet naar de buitenschoolse opvang te gaan, die vaak verder weg ligt dan de basisschool (Baydar en Melser 2011; Van der Klis e.a. 2011).

Tabel 4 Mobiliteitsgedrag van ouders op een Zorgdag

Mobiliteitsgedrag	Zorgdag
Verplaatsingen per persoon per dag	5,2
Afstand per persoon per dag (km)	43
Reisduur per persoon per dag (min)	77
Gemiddelde afstand naar werk (km)	24,9 (sd 29,6)
Gemiddelde afstand naar KDV/ school	2,2 (sd 5,5)
Aandeel gezinnen met een tweede auto	48%

De fiets is bij gezinnen met een Zorgdag het meest gebruikte vervoermiddel voor het halen en brengen van kinderen. Ouders met een Zorgdag combineren het brengen en halen van de kinderen regelmatig met andere activiteiten buitenshuis, zoals boodschappen doen. Daarvoor wordt de auto wel regelmatig gebruikt. Al met al is dit echter nog steeds een stuk minder dan bij ouders met een Combinatiedag, waar de auto het dominante vervoermiddel is (Tabel 5).

Tabel 5 Vervoerswijze per motief op een Zorgdag

Vervoerswijze per motief	Tijdens een Zorgdag
Werk	
Auto	69%
Fiets	20%
Lopen	3%
OV	6%
Zorg (brengen en halen van kinderen <12 jr)	
Auto	31%
Fiets	41%
Lopen	28%
OV	-

4.3 De Werkdag

Op een dag waarop een huishouden een Werkdag heeft, brengen de ouders de kinderen niet naar school of kinderdagverblijf. Wel maakt tenminste één van beiden op zo'n dag een verplaatsing naar het werk. Bij twee derde van deze huishoudens (67%) maken zowel de vader als de moeder een werkverplaatsing. In de rest van de gezinnen reist op een Werkdag de ene ouder naar het werk, zonder dit te combineren met een haal- en/of brengverplaatsing en maakt de andere oudere geen verplaatsingen (dat wil zeggen, niet

voor het werk, noch voor het brengen en halen van kinderen naar en van school of een kinderdagverblijf). Gezinnen met een Werkdag hebben relatief vaak kinderen onder de vier jaar, die nog niet naar school gaan, of kinderen ouder dan 9 jaar, die juist al zelfstandig lopend of met de fiets naar school gaan (CBS, 2011). In beide gevallen hoeven de ouders hun kinderen niet weg te brengen of op te halen van school. Ook gaat het iets vaker dan gemiddeld om gezinnen waarin beide ouders werken. In die gevallen 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. Een dergelijke opvang aan huis betekent een afname van beperkingen van tijd en ruimte in de dagindeling, met name aan het eind van de dag, waar vaak iets meer ruimte is. Dit leidt tot minder hectische situaties in het gezin.

Ouders op een Werkdag maken relatief weinig verplaatsingen in vergelijking met het gemiddelde Nederlandse gezin met jonge kinderen (Tabel 6). Dat is ook niet zo verwonderlijk; verplaatsingen voor het brengen en halen ontbreken op die dag. Het aantal afgelegde kilometers is ongeveer hetzelfde en de tijd die men aan het reizen besteedt is aanmerkelijk lager. Vermoedelijk heeft dit laatste te maken met het feit dat ouders niet op pad hoeven rondom de vastliggende begin- en eindtijden van scholen (tijdens de spits), waardoor zij de drukke spijstijden eenvoudiger kunnen mijden.

De auto is ook op Werkdagen dominant: bijna tweederde van alle werkverplaatsingen vindt per auto plaats. De fiets wordt ook nog relatief vaak gebruikt (Tabel 7). Zoals gezegd vinden zorgverplaatsingen op Werkdagen niet plaats.

Tabel 6 Mobiliteitsgedrag van ouders op een Werkdag

Mobiliteitsgedrag	Werkdag
Verplaatsingen per persoon per dag	3,2
Afstand per persoon per dag (km)	41
Reisduur per persoon per dag (min)	66
Gemiddelde afstand naar werk (km)	19,6 (sd 25,3)
Aandeel gezinnen met een tweede auto	46%

Tabel 7 Vervoerswijze per motief op een Werkdag

Vervoerswijze per motief	Werkdag
Werk	
Auto	65%
Fiets	25%
Lopen	3%
OV	6%

5. Conclusies en discussie

Ouders met kinderen tussen 0 en 12 jaar kijken in hun dagindeling en in hun mobiliteitskenmerken duidelijk af van de gemiddelde Nederlander. Op dagen dat ouders geen kinderen hoeven weg te brengen (bijvoorbeeld omdat de kinderen zelf naar school kunnen lopen, of nog te jong zijn om naar een kinderdagverblijf te gaan), verschilt hun mobiliteitsgedrag nauwelijks. Op dagen waarin dit wel het geval is, dagen die wij in dit artikel Combinatiedagen en Zorgdagen hebben genoemd, is een groot verschil te zien in het aantal verplaatsingen, de totale reisduur en de afstand die worden afgelegd. Hoe

deze verschillen uitpakken, hangt sterk af van hoe de verplichtingen op een dag verdeeld of afgestemd worden.

Inherent aan een dag waarin kinderen naar een vorm van scholing of opvang gaan, zijn vaak de vaste begin- en eindtijden van de zorglocaties. Dit zorgt voor een dagindeling waarbij de randen van de dag al vastliggen. In sommige gezinnen hebben ouders het wegbrengen en ophalen van de kinderen als hoofdverantwoordelijkheid en gaan zij op diezelfde dag niet naar een werklocatie. Dagen waarop de zorgtaak bij één ouder ligt die niet naar het werk hoeft te reizen, noemen we in dit artikel Zorgdagen. Een dag waarop minstens één ouder het wegbrengen of ophalen van kinderen combineert met werken buitenshuis noemen we een Combinatiedag.

Opvallend is dat op veel Combinatiedagen beide ouders zowel werken als de zorg voor de kinderen op zich nemen. Dus de ene ouder brengt 's ochtends de kinderen en gaat vervolgens werken, terwijl de andere eerst gaat werken en aan het eind van de dag de kinderen ophaalt. In maar liefst 9 van de tien gezinnen met een Combinatiedag werken beide ouders. Uit de verplaatsingspatronen op Combinatiedagen blijkt verder dat bij het brengen en halen relatief vaak voor de auto wordt gekozen. Sommigen geven 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 zoveel stress opleveren, dat zij het wisselen van vervoermiddel als rustiger en efficiënter ervaren. Hierin lijken persoonlijke preferenties een grotere rol te spelen dan feitelijke verschillen in reistijd. Op dagen dat de brengende/halende ouder niet werkt (Zorgdagen), kiezen meer ouders ervoor de kinderen lopend of fietsend te begeleiden.

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, maar moeders maken weer meer verplaatsingen dan vaders. Vaders leggen dagelijks gemiddeld wat meer kilometers af dan de gemiddelde Nederlander en moeders juist wat minder. Zowel vaders als moeders zijn dagelijks bovengemiddeld lang onderweg. Dit mobiliteitsgedrag is een duidelijke afgeleide van de onderlinge taakverdeling tussen ouders. Het brengen en halen van de kinderen naar school en kinderopvang wordt gemiddeld 3,5 keer zo vaak door moeders gedaan als door vaders. Daarentegen werken vaders meer uren en dagen per week, hoewel moeders in de afgelopen jaren een steeds hogere arbeidsparticipatie hebben laten zien.

Het vervoermiddelengebruik hangt ook weer samen met de genoemde taakverdeling en een goede verdeling van de beschikbare vervoermiddelen vraagt vaak net zoveel afstemming als de taakverdeling. Toch lijkt hier vaak niet een knelpunt te liggen. Opvallend veel ouders op Combinatiedagen hebben een tweede auto tot hun beschikking, wat het verdelen van taken en mobiliteitsverplichtingen eenvoudiger maakt. Daarnaast vragen verschillende taken op verschillende locaties vaak om verschillende vervoerswijzen, hetgeen er toe leidt dat vaders relatief vaak de auto gebruiken, en moeders – die meer korte verplaatsingen maken – de fiets.

Scholen kennen weinig flexibiliteit in aanvangstijden. Ouders die hun kinderen wegbrengen reizen op veel Combinatiedagen direct door naar werk, een verplaatsing die ze gewoonlijk met de auto maken. Dit zorgt er voor dat de auto vrijwel automatisch ook het geijkte vervoermiddel wordt om kinderen mee weg te brengen of op te halen van school of kinderopvang. Dit heeft een groot effect op de verkeersveiligheid bij scholen. Overigens rijden niet alle ouders op Combinatiedagen meteen door naar hun werk.

Ongeveer 40% van de ouders die hun werk combineren met het wegbrengen van de kinderen wisselt 's ochtends na het wegbrengen van de kinderen van vervoermiddel. Dit zorgt in sommige gezinnen voor het prettiger wegbrengen van de kinderen, maar vraagt wel flexibiliteit van de ouders. Bovendien ervaren sommige ouders het gebruik van verschillende vervoermiddelen voor de verschillende motieven als een noodzakelijk kwaad, opgelegd door de verkeerssituatie bij scholen, dat juist extra stress en druk op hun eigen dagindeling oplevert.

Bij deze problemen is het van belang om zowel op het lokale als het bovenlokale ruimtelijke niveau oplossingen te vinden. Het is immers juist de combinatie van deze beide schaalniveaus die de mobiliteit van ouders zo complex maakt. De concentratie van verschillende kinderopvangorganisaties en basisscholen in eenzelfde gebouw of dicht bij elkaar gelegen, kan er voor zorgen dat ouders lang minder locaties hoeven te reizen, maar een dergelijke concentratie leidt wel tot meer verkeersdruk op en rond die plek. Bij de ontwikkeling van multifunctionele gebouwen met scholen en kinderopvang kan het dan ook van belang zijn om hiermee rekening te houden bij de aanleg van infrastructuur.

Om de dagindeling van ouders eenvoudiger te maken is het noodzakelijk dat ouders flexibiliteit ervaren in hun dagindeling aan de randen van de dag. Binnen een kort tijdsbestek ligt er veel druk op ouders, vanwege openingstijden van scholen en winkels en de start- en eindtijden van hun werk. Ontwikkelingen als Het Nieuwe werken en de mogelijkheid om via internetwinkelen de vaste openingstijden van fysieke winkels te omzeilen zouden een positief effect kunnen hebben op de ervaren flexibiliteit, juist aan deze randen van de dag.

Referenties

Baydar, O. & C. Melser (2011). Buitenschoolse opvang steeds dichterbij. CBS Webmagazine, 6 juli 2011.

Blom, S. & J. De Kleuver (2010). Rapportage mobiliteit buitenshuis vinex-locatie Leidsche Rijn. Amsterdam: DSP-Groep (in opdracht van het Sociaal en Cultureel Planbureau).

CBS (1985-2003). Onderzoek Verplaatsingsgedrag. Voorburg/Heerlen: Centraal Bureau voor de Statistiek.

CBS (2010.) Een- en tweeverdieners. Sociaal bestek 3/2010, beschikbaar via <http://www.cbs.nl>.

CBS (2011). Kinderen meestal onder begeleiding op pad. CBS Webmagazine, 3 november 2011, www.cbs.nl.

Cloïn, M., M. Schols & A. van den Broek (2010). Tijd op Orde? Een analyse van de tijdsorde vanuit het perspectief van de burger. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

De Meester, E. (2010). A fine balance. The residential context and task division between partners. Amsterdam: Universiteit van Amsterdam.

De Meester, E. & M. van Ham (2009). Symmetry and asymmetry in working and commuting arrangements between partners in the Netherlands. Does the residential context matter? *Environment and Planning A* 41(9), 2181-2200.

Ettema, D. & T. van der Lippe (2009). Weekly rhythms in task and time allocation of households. *Transportation* 36(2), 113-129.

- Gossen, R. & C. Purvis (2004). Activities, Time, and Travel: Changes in Women's Travel Time Expenditures, 1990–2000. *Proceedings from Research on Women's Issues in Transportation*, 21-29.
- Jorritsma, P., et al. (2010) *Mobiliteitsbalans 2010*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.
- Jorritsma, P & N. Schaap (2012). *Dagpaden van Nederlandse gezinnen*. In M. van der Klis (red.), *Gezinnen onderweg*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Karsten, L. (2003). Family gentrifiers: challenging the city as a place simultaneously to build a career and to raise children. *Urban Studies* 40(12), 2573-2584.
- Klis, Marjolijn van der (2011). De logistiek van het dagelijkse gezinsleven. In: F. Bucx (red.), *Gezinsrapport 2011. Een portret van het gezinsleven in Nederland*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Klis, M. van der, L. Vermeij & F. Knol (2011). *Dagelijkse mobiliteit*. In: R. Bijl, J. Boelhouwer, M. Cloin en E. Pommer (red.), *De sociale staat van Nederland*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Mechakra-Tahiri, S.D., E.E. Freeman, S. Haddad, E. Samson & M.V. Zunzunegui (2012). The gender gap in mobility: a cross-sectional study. *BMC Public Health* 12(598), 1-8.
- Molnár, H. (2005). Mobiliteit van ouders met jonge kinderen. In: *Sociaaleconomische trends*, 4e kwartaal 2005, 49-52.
- Olde Kalter, M.J., L. Harms & P. Jorritsma (2009). Changing Travel Patterns of Women in the Netherlands. In: *Conference Proceedings 46, Women's Issues in Transportation. Summary of the 4th International Conference, 2: Technical papers*, nr. Washington DC: Transportation Research Board, 179-190.
- Portegijs, W., M. Cloin, I. Ooms & E. Eggink (2006). *Hoe werkt het met kinderen. Moeders over kinderopvang en werk*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Portegijs, W. & S. Keuzenkamp (2008). *Nederland deeltijdland. Vrouwen en deeltijdwerk*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.
- Rosenbloom, S. (1996). Trends in Women's Travel Patterns. *Women's Travel Issues, Proceedings from the Second National Conference, October 1996*, FHWA, U.S. Department of Transportation, 16-34.
- RWS /AVV (2004-2009). *Mobiliteitsonderzoek Nederland 2004 -2009*. Rotterdam: Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.
- Schwanen, T. (2007). Gender differences in chauffeuring children among dual-earner families. *The Professional Geographer* 59(4), 447-463.
- Van der Klis, M. (2013). De organisatie van dagelijkse mobiliteit. In: *Gezinnen onderweg. Dagelijkse mobiliteit van ouders van jonge kinderen in het combineren van werk en gezin (SCP)*.
- Van Doorne-Huisjes, A. & J. Schippers (2010). Vrouwen op de arbeidsmarkt: een succesvolle worsteling. *Tijdschrift voor Arbeidsvraagstukken* 25(3), 400-416.