

Baby aan boord. Hoe levensgebeurtenissen mobiliteit beïnvloeden

Jaco Berveling – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – jaco.berveling@minienm.nl

Marie-José Olde Kalter – Goudappel Coffeng – moldekalter@goudappel.nl

Lucas Harms – Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – lucas.harms@minienm.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 24 en 25 november 2016, Zwolle

Samenvatting

De geboorte van een kind is een ingrijpende gebeurtenis. Het leven van de ouders wordt er enige tijd door ontregeld. Net als 'verhuizen' en 'veranderen van baan' staat een dergelijk voorval bekend als 'levensgebeurtenis'. Dergelijke levensgebeurtenissen zijn uit het oogpunt van gedragsverandering relevant. Een levensgebeurtenis doorbreekt gewoontegedrag en dwingt mensen opnieuw, bewust, over eerder gemaakte keuzen na te denken. Zo stelt de geboorte van een kind mensen voor de vraag hoe zij zich in de nieuwe situatie denken te verplaatsen.

Uit eerder onderzoek blijkt dat de geboorte van een kind niet zonder gevolgen blijft voor de mobiliteit. Een kind gaat samen met meer autorijden, meer lopen en ook het autobezit neemt toe. Van andere modaliteiten, zoals de fiets en het openbaar vervoer, wordt minder gebruik gemaakt. Vooral de jonge moeders gaan de auto meer gebruiken.

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van paneldata uit het Mobiliteitspanel Nederland (MPN) over de jaren 2013, 2014 en 2015. Het MPN biedt de mogelijkheid om na te gaan hoe mensen de geboorte van een kind *ervaren* (verplaatsen ze zich nu meer of minder, et cetera) en of dit strookt met de *werkelijke* veranderingen in mobiliteit.

De resultaten wijzen in verschillende richtingen. In 2015 hebben jongvolwassenen vaker een hogere voorkeur voor de auto en maken ze meer autoverplaatsingen als er in het jaar ervoor een kind is geboren. In 2014 zien we juist minder vaak een grotere voorkeur voor de auto en juist vaker minder autoverplaatsingen als er een kind is geboren. Nader onderzoek moet uitwijzen welke effecten hier doorslaggevend zijn.

Levensgebeurtenissen bieden, gezien het doorbreken van gewoontegedrag, een 'window of opportunity'. Beleidsinterventies kunnen op die momenten meer effect sorteren. Bij de interventies is aandacht gewenst voor timing, motieven en thema's die aansluiten bij de belevingswereld van jonge ouders, de doelgroep en de partijen die naast de rijksoverheid een relevante bijdrage kunnen leveren. Gemak en veiligheid zijn belangrijke thema's en als het gaat om de doelgroep is het verstandig de boodschap vooral op de moeder te richten. De levensgebeurtenis heeft voor haar de grootste impact. Tot slot zal iemand de interventie moeten uitvoeren. Dat kan de rijksoverheid zelf zijn, maar er zijn ook natuurlijke contactmomenten met verloskundigen (controle), commerciële partijen (opvoedingsbladen), de gemeente (aangifte geboorte) en het consultatiebureau.

1. Inleiding

Iedere vader en moeder zal het ermee eens zijn: de geboorte van een kind is een bijzondere en ingrijpende gebeurtenis. Jeanette Winterson, een Engelse romanschrijfster, formuleerde het ooit treffend: 'geboorte is een schipbreuk, het huilende kind aangespoeld op een onbekende kust'.

Het is een mooie metafoer omdat het laat zien dat het op de wereld zetten van een kind een (schip)breuk met het verleden is en ouders en kind een nieuwe, onbekende wereld betreden. In de wetenschappelijke literatuur wordt de geboorte van een kind getypeerd als een 'levensgebeurtenis'. Er zijn heel wat van dat soort levensgebeurtenissen. Ook verhuizen, het krijgen van een nieuwe baan, samenwonen en met pensioen gaan worden er toe gerekend. Kenmerkend is dat op al deze momenten het leven van de persoon die het ondergaat even op zijn kop staat. Hij of zij moet zich op een nieuwe situatie (een 'onbekende kust') instellen.

Het krijgen van een kind leidt tot allerlei veranderingen, ook op het terrein van mobiliteit. Wij interviewden onder andere 'MK', een vrouw van 41 jaar, wonend in Den Haag. Laten we haar Marieke noemen. Marieke vertelde dat de geboorte van haar kind een enorme impact had op haar dagelijkse activiteiten. Zo was zij de eerste maanden sterk gebonden aan huis. De auto en de fiets werden in die periode nauwelijks gebruikt. Na de geboorte volgde een halfjaar van 'onwennig zoeken' naar geschikte vervoermiddelen. Na zes maanden vond ze een nieuw evenwicht. Terugkijkend concludeerde Marieke dat de geboorte van haar kind haar wijze van vervoer radicaal had veranderd. Vroeger reisde zij met de trein naar haar werk. Sinds de geboorte van haar kind gebruikt ze echter dagelijks de auto. Het scheelt in reistijd en de auto voorziet in haar behoefte aan flexibiliteit en gemak. Het is een handig vervoermiddel voor het halen en brengen van de baby en het voorkomt dat ze vastzit aan vaste vertrektijden: 'het geeft een gevoel van vrijheid die het openbaar vervoer niet kan bieden'. Marieke heeft sinds de geboorte van haar kind het openbaar vervoer niet meer gebruikt.

Het gesprek met Marieke laat zien dat levensgebeurtenissen een grote impact kunnen hebben op mobiliteit. Los daarvan is onderzoek naar 'life events' interessant omdat mensen op allerlei terreinen gewoontegedrag vertonen. Ook op het terrein van mobiliteit. Wanneer mensen naar hun werk gaan vertrekken ze vaak iedere ochtend op een vaste tijd, met een vast vervoermiddel en ze rijden een vaste route. Ze doen dat op de automatische piloot. Levensgebeurtenissen verstoren zo'n ingesleten patroon en dwingen hen opnieuw *bewust* na te denken over hun situatie. Is na het krijgen van een kind de auto (nog steeds) het ideale vervoermiddel, of is dat toch eerder de fiets of het openbaar vervoer? Dat mensen zich met dit soort vragen bezighouden betekent dat er mogelijkheden liggen voor beïnvloeding. Mensen sluiten zich in deze situatie niet af voor informatie, maar staan er juist voor open. Levensgebeurtenissen worden dan ook gezien als een 'window of opportunity' (Klößner, 2004; Schäfer et al., 2012).

In dit paper kijken we naar één levensgebeurtenis, het krijgen van een kind, en wat dit voor de mobiliteit betekent. In de eerste plaats gaan we na wie nu eigenlijk een kind krijgen. Om welke leeftijdscategorie gaat het en wat gebeurt er nog meer in de levens van deze groep? In de tweede plaats zijn we geïnteresseerd in de gevolgen voor autobezit en autogebruik. Hoe *ervaren* de jongvolwassenen de geboorte van hun kind en tot welke *werkelijke* veranderingen leidt dit in hun automobilititeit? En hoe zit het met het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets? In de derde plaats is een belangrijke vraag of de keuzen die jonge ouders maken zijn te beïnvloeden. Is dat mogelijk, en zo ja, hoe?

2. Levensgebeurtenissen

Wat iemand een 'levensgebeurtenis' vindt verschilt van persoon tot persoon. Voor de een is een stevige ruzie met zijn partner al een levensgebeurtenis, terwijl een ander aan veel ingrijpender voorvallen denkt. Bij een ruime interpretatie kan het aantal levensgebeurtenissen al snel in de tientallen lopen. Wie het in onderzoek bij een open vraag houdt, zoals 'geef in uw eigen woorden aan welke belangrijke gebeurtenis u (of uw familie) het afgelopen jaar is overkomen?', krijgt een lijst met 80 verschillende gebeurtenissen (Ballas et al., 2007). In dit paper richten we ons uitsluitend op het krijgen van een (eerste) kind. In een nog te verschijnen rapportage van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid wordt ook ingegaan op 'verhuizen' en het krijgen van een 'nieuwe baan'. Deze drie levensgebeurtenissen hebben een grote impact op de gekozen vervoerswijze (Schoenduwe et al., 2015).

Het is zeker niet eerste keer dat er is gekeken naar de effecten van levensgebeurtenissen op mobiliteit. Zo is er veel onderzoek gedaan naar de gevolgen van verhuizen en het veranderen van baan. Ook de effecten van het krijgen van een kind zijn onderwerp van onderzoek geweest.

2.1 Krijgen van een (eerste) kind

Net als bij de door ons geïnterviewde Marieke blijkt uit onderzoek dat het krijgen van een kind in eerste instantie voor meer binding aan huis zorgt. Zowel vaders als moeders gaan na de geboorte van het kind minder uit (denk aan sociale activiteiten, zoals cafébezoek, film, toneel en concerten). Ze brengen meer tijd door in huis en de directe leefomgeving. Er worden minder en kortere reizen gemaakt (Thompson et al., 2011).

Toenemend autogebruik

Duits panelonderzoek laat zien dat ook het gebruik van vervoermiddelen verandert. De geboorte van een kind gaat samen met meer autorijden en meer lopen. Van alle andere modaliteiten, met name de fiets, wordt minder gebruik gemaakt.

Deze veranderingen gelden in veel sterkere mate voor de vrouw, dan voor de man (Scheiner et al., 2013). Het zijn de vrouwen die meer gaan autorijden en lopen, niet de mannen. De jonge vaders gaan wel minder fietsen en gebruiken minder vaak het openbaar vervoer. Ook in Nederland vinden we op dit gebied man-vrouw-verschillen (Schwanen, 2011). Een kwalitatieve studie in Utrecht onder tweeverdieners laat zien dat de geboorte van kinderen een groter effect heeft op het autogebruik van moeders dan van vaders. De autoafhankelijkheid van de moeder neemt toe. De vrouwen proberen de complexiteit van alle activiteiten en reizen te verminderen door minder te gaan werken of de woon-werk afstand te verminderen. De moeders moeten meerdere ballen in de lucht houden, en de auto is dan een handig hulpmiddel.

Ook Oakil heeft onderzoek gedaan naar de Nederlandse situatie (2013). Zo bestudeerde hij (met anderen) met een retrospectieve survey, over de periode 1990 tot 2010 in de



regio Utrecht, de effecten van levensgebeurtenissen op fietsen. De geboorte van een kind betekent dat van fietsen op andere modaliteiten, zoals de auto, wordt overgestapt (Oakil et al., 2014a). De baby wordt 'on board' verplaatst.

Mensen met kinderen gaan ook anders aankijken tegen vliegvluchten. Het is ingewikkelder om met jonge kinderen te reizen, de reis moet goed georganiseerd en gepland worden en de kosten van de vliegtickets spelen ook een belangrijke rol in de afweging. Ook omdat vliegen in de schoolvakanties duurder is (Davison et al., 2013).

Het maakt uit of het om het eerste kind gaat of om het tweede of derde. Na de geboorte van een eerste kind zijn moeders geneigd meer te lopen ten koste van alle andere modaliteiten. Moeders reizen minder, ze gaan minder vaak naar buiten en als ze naar buiten gaan, dan zoeken ze het dicht bij huis. Na de geboorte van een tweede of derde kind gaan moeders meer autorijden. Dit duidt er waarschijnlijk op dat het draaiende houden van een gezin met meerdere kinderen complex is, wat ook verklaart waarom de moeders beduidend minder gaan fietsen (Scheiner, 2014).

Toenemend autobezit

Verschillende onderzoeken (op basis van Franse, Duitse en Nederlandse gegevens) laten zien dat de geboorte van een kind leidt tot een toename van het autobezit (Prillwitz et al., 2006; Yamamoto, 2008; Oakil, 2013; Oakil et al., 2014b; Schoenduwe et al., 2015). Ouders kopen, vooruitlopend op de geboorte, vaker een auto. De geboorte van een kind betekent dat ouders voor nieuwe verantwoordelijkheden komen te staan. Het kind moet vervoerd worden naar een crèche en andere locaties en de ouders moeten werk en huishoudelijke taken combineren, wat het eenvoudigst met een auto kan. Om op de nieuwe behoeften in te spelen en om potentiële stress te voorkomen investeert men vaker in een (extra) auto (Oakil et al., 2014b).

In tabel 1 zijn de gevolgen van het krijgen van een kind voor gebruik en bezit samengevat (hierbij gaan we voorbij aan de verschillen tussen mannen en vrouwen en aan de verschillen tussen het krijgen van het eerste, tweede of derde kind).

Tabel 1: Resultaten op basis literatuur 'geboorte kind'

Vervoermiddel	meer (+), gelijk (0), minder (-)	
	Gebruik	Bezit
Vliegtuig	-	Nvt
auto (bestuurder)	+	+
Trein	-	Nvt
bus, tram, metro	-	Nvt
Fiets	-	?
Lopen	+	nvt

In zijn algemeenheid geldt verder dat jongvolwassenen in de leeftijdscategorie 18-39 jaar met kinderen jonger dan 12 jaar zich vaker verplaatsen dan leeftijdsgenoten zonder jonge kinderen (zie tabel 2). Jongvolwassenen zonder jonge kinderen verplaatsen zich daarentegen over langere afstanden en zijn langer onderweg. Ouders van jonge kinderen maken dus vaker korte verplaatsingen (dichter bij huis).

Tabel 2. Mobiliteitsgedrag van 18-39 jarigen met en zonder kinderen tot 12 jaar (Bron: OVIN 2010-2015, bewerking Goudappel Coffeng)

Mobiliteitsgedrag	18-39 jarigen, met kinderen <12 jaar	18-39 jarigen, zonder kinderen <12 jaar
aantal verplaatsingen pp per dag	3,1	2,8
reisafstand pp per dag (km)	34,8	42,0
reisduur pp per dag (min)	62,5	76,2

Kort na een levensgebeurtenis vinden vaker grote veranderingen in het mobiliteitsgedrag plaats. Vervolgens ontstaat na enkele maanden een nieuw evenwicht. Engels onderzoek laat bijvoorbeeld zien dat mensen die verhuisd zijn, en het goed voor hebben met het milieu, de auto minder gebruiken voor woon-werkverkeer (Verplanken et al., 2008). Dit geldt echter slechts voor een korte periode na de verhuizing. Naarmate ze langer in de nieuwe woonplaats wonen, neemt het autogebruik toe. Vooral in de eerste twee jaar is er sprake van een sterke stijging. Het is goed mogelijk dat ook na de geboorte van een kind verschillen bestaan tussen korte- en lange termijn effecten.

Openstaande vragen

Op basis van de internationale literatuur kunnen we concluderen dat het krijgen van een (eerste) kind tot veranderingen in mobiliteit leidt. Met name het autobezit en autogebruik neemt toe. Er is echter nog betrekkelijk weinig zicht op de Nederlandse situatie. Een belangrijke uitzondering is het werk van Oakil uit 2013 (en diverse vervolgartikelen). De analyses van Oakil zijn, omdat hij niet kon beschikken over paneldata, gebaseerd op retrospectieve data over de periode 1990-2010 en alleen gebaseerd op gegevens uit de regio Utrecht. In dit onderzoek maken we wel gebruik van paneldata en kunnen we tevens uitspraken doen voor Nederland als geheel.

3. Onderzoeksaanpak

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van kwantitatieve en kwalitatieve methoden. In de eerste plaats zijn gegevens van het MobiliteitsPanel Nederland (MPN) gebruikt (Hoogendoorn-Lanser et al., 2015). Met dit in 2013 gestarte huishoudpanel wordt het mobiliteitsgedrag van een vaste groep mensen en huishoudens over een langere periode jaarlijks in kaart gebracht. Met het MPN kan zo de samenhang worden verkend tussen wijzigingen in het verplaatsingsgedrag en persoonlijke en huishoudkenmerken en andere mobiliteitsbeïnvloedende factoren. Het onderzoek omvat een drietal onderdelen: een 'huishoudvragenlijst' waarin kenmerken van de huishoudleden worden vastgelegd, een 'persoonsvragenlijst' waarin persoonlijke kenmerken en gebeurtenissen worden geïnventariseerd en een 'dagboekje' waarin de respondenten wordt gevraagd hun dagelijkse activiteiten en verplaatsingen bij te houden. In de 'persoonsvragenlijst' van het MPN wordt onder andere gevraagd naar het voorkomen van (levens) gebeurtenissen, zoals het krijgen van een nieuwe baan, beginnen met werken, stoppen met werken, verandering van werkadres, geboorte van een kind, overlijden van iemand in het huishouden, scheiden, samenwonen, et cetera. In dit onderzoek is gebruik gemaakt van gegevens uit de jaren 2013, 2014 en 2015. We richten ons in dit onderzoek op de groep

jongvolwassenen in de leeftijd van 18 tot 40 jaar (meetjaar 2013). Het MPN telt 996 respondenten (uit 762 huishoudens) in deze leeftijdsgroep die in zowel 2013, 2014 als 2015 aan het onderzoek hebben deelgenomen en de 'persoonsvragenlijst' hebben ingevuld. Iets meer dan de helft daarvan (532) heeft ook in alle drie de meetmomenten een dagboekje bijgehouden.

In de tweede plaats zijn als aanvulling op de kwantitatieve gegevens een tiental interviews gehouden met mensen die levensgebeurtenissen hebben meegemaakt (ongeveer de helft van hen had een kind gekregen, waaronder de hierboven opgevoerde MK of Marieke). Het betrof personen in de leeftijd van 26 tot 41 jaar. De respondenten werd gevraagd naar hun levensgebeurtenissen, hoe zij die hebben ervaren en welke impact de gebeurtenissen op hun mobiliteitsgedrag hebben gehad.

4. Onderzoeksresultaten

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is de gezinsgrootte gedurende de tweede helft van de twintigste eeuw sterk afgenomen: steeds minder vrouwen kregen kinderen en van de vrouwen die wel kinderen kregen werden dat er gemiddeld steeds minder. Sinds de jaren 1990 is de gemiddelde gezinsgrootte blijven steken op 1,75 personen en de verhouding tussen geen, een, twee, drie of meer kinderen is ook gelijk gebleven. Ook de gemiddelde leeftijd waarop vrouwen hun eerste kind krijgen ligt sinds medio jaren negentig stabiel op 29,2 jaar (CBS Statline 2016).

Maar hoe zit het nu precies met de groep jongvolwassenen? Zijn er verschillen zichtbaar in de kenmerken van volwassenen waar een kind wordt geboren, jongvolwassenen waar geen kind wordt geboren maar die al kinderen hebben en de kinderlozen? En welke gevolgen heeft het krijgen van een kind voor de dagelijkse mobiliteit?

4.1 Kenmerken jongvolwassenen met en zonder kinderen

Van de 996 geselecteerde respondenten heeft bijna een kwart (230) een of meerdere kinderen gekregen in de periode 2013-2015. In totaal gaat het om 141 gezinnen waar een kind is geboren. De meeste mannen en vrouwen zijn bij de geboorte van hun kind tussen de 30 en 34 jaar. Dit hoeft niet persé het eerste kind te zijn. De geboorte van een kind bij jongvolwassenen komt bij deze respondenten relatief vaak voor bij hoog opgeleiden (tabel 3). Op basis van de huishoudgrootte kunnen we afleiden dat voor ongeveer 40% van de jongvolwassenen die een kind hebben gekregen geldt dat het om de geboorte van hun eerste kind gaat. Jongvolwassenen zonder kinderen zijn vooral alleenstaanden (43%). Jongvolwassenen met kinderen wonen vaker in niet-stedelijk gebied ten opzichte van jongvolwassenen zonder kinderen. Tussen jongvolwassenen waar een kind is geboren en jongvolwassenen die al kinderen hadden zit geen verschil in woonlocatie. Hetzelfde geldt voor rijbewijsbezit: bijna iedereen met kinderen bezit een rijbewijs. Onder jongvolwassenen zonder kinderen is het rijbewijsbezit lager. Dit hangt sterk samen met leeftijd: jongvolwassenen zonder kinderen zijn vaker jonger dan 25 jaar. Jongvolwassenen die in de periode 2013-2015 een kind hebben gekregen hebben vaker twee of meer auto's dan jongvolwassenen die al kinderen hadden en jongvolwassenen zonder kinderen.

Tabel 3: Individuele en huishoudkenmerken jongvolwassenen in 2015 (Bron: MPN)

	kind geboren (n=230)	geen kind geboren, wel kinderen <12 jaar in huishouden (n=205)	geen kinderen < 12 jaar in huishouden (n=561)
<i>Leeftijd</i>			
18-19 jaar	0%	0%	1%
20-24 jaar	2%	2%	20%
25-29 jaar	13%	4%	29%
30-34 jaar	45%	18%	23%
35-39 jaar	33%	52%	19%
40-44 jaar	7%	25%	8%
<i>Opleidingsniveau</i>			
geen opleiding, laag	6%	12%	13%
Midden	38%	51%	38%
Hoog	58%	37%	49%
<i>Huishoudgrootte</i>			
1 persoon	0%	0%	43%
2 personen	1%	5%	35%
3 personen	40%	31%	6%
4 personen of meer	59%	64%	16%
<i>Stedelijkheid woongemeente</i>			
Stedelijk	41%	41%	59%
Suburbaan	24%	25%	19%
Ruraal	35%	34%	22%
<i>Bezit rijbewijs</i>			
	95%	93%	88%
<i>Bezit auto</i>			
geen auto in huishouden	7%	10%	29%
1 auto in huishouden	35%	41%	44%
2 of meer auto's in huishouden	59%	49%	27%

4.2 Jongvolwassenen en hun dagelijkse mobiliteit

Het mobiliteitsgedrag van ouders met opgroeiende kinderen (jonger dan 12 jaar) verschilt nogal van dat van de gemiddelde Nederlander (SCP, 2013a). Zoals eerder opgemerkt zijn ouders van deze jonge kinderen vaker, verder en langer onderweg en er wordt relatief vaker gebruik gemaakt van de auto. Gezinnen met kinderen hebben dan ook bijna altijd een of meerdere auto's in hun bezit. De verschillen in aantal verplaatsingen en de voorkeur voor de auto zien we ook terug bij de groep jongvolwassenen in dit onderzoek (tabel 4). In 2015 maken jongvolwassenen die in de periode 2013-2015 een kind hebben gekregen gemiddeld 2,9 verplaatsingen per persoon per dag. Jongvolwassenen die al kinderen hadden, verplaatsen zich gemiddeld 3,9 keer per dag en jongvolwassenen zonder kinderen gemiddeld 2,7 keer per dag. Het verschil in aantal verplaatsingen tussen jongvolwassenen die net een kind hebben gekregen en jongvolwassenen die al kinderen hadden, lijkt het beeld uit de literatuur te bevestigen dat ouders na de geboorte van hun kind in eerste instantie meer aan huis gebonden zijn. Het aandeel autoverplaatsingen is voor jongvolwassenen waar een kind is geboren het hoogst (67%), terwijl jongvolwassenen zonder kinderen een veel hoger aandeel OV

verplaatsingen hebben (13%). Er lijkt een sterke relatie tussen gedrag en voorkeur. Jongvolwassenen die voor het eerst of opnieuw ouder zijn geworden hebben vaker een zeer sterke voorkeur voor de auto dan jongvolwassenen die al ouder waren of leeftijdsgenoten zonder kinderen. Jongvolwassenen zonder kinderen hebben juist vaker een zeer sterke voorkeur voor de fiets en het OV. Dit zou kunnen impliceren dat de geboorte van een kind gepaard gaat met een heroriëntatie van fiets en OV naar auto. Driekwart van de jongvolwassenen met kinderen heeft geen voorkeur voor het OV. Uiteraard hangen deze aspecten niet alleen samen met het feit of iemand wel of geen kinderen heeft, maar ook met andere achtergrondkenmerken zoals leeftijd en woonlocatie.

Tabel 4: Mobiliteitskenmerken jongvolwassenen in 2015 (Bron: MPN)

*** significant verschil tussen de drie typen huishoudens ($p < 0,05$)**

	kind geboren <i>n</i> =120	geen kind geboren, wel kinderen <12 jaar in huishouden <i>n</i> =102	geen kinderen <12 jaar in huishouden <i>n</i> =310
<i>mobilitetsgedrag</i>			
aantal vpl pp pd*	2,9	3,9	2,7
aandeel auto vpl*	67%	59%	44%
aandeel fiets vpl*	12%	29%	30%
aandeel OV vpl*	3%	2%	13%
	<i>n</i> =250	<i>n</i> =205	<i>n</i> =561
<i>voorkeur auto*</i>			
niet	4%	4%	19%
matig	25%	35%	38%
sterk	71%	62%	43%
<i>voorkeur fiets*</i>			
niet	36%	26%	24%
matig	51%	58%	45%
sterk	13%	17%	31%
<i>voorkeur OV*</i>			
niet	72%	75%	49%
matig	27%	25%	46%
sterk	1%	0%	6%

4.3 Ervaren impact geboorte kind op mobiliteitsgedrag

Wat zeggen de jongvolwassen uit het MPN over de impact van de geboorte van een kind op hun dagelijkse mobiliteit? In 2014 en 2015 is per levensgebeurtenis gevraagd of en hoe deze gebeurtenis van invloed is geweest op het mobiliteitsgedrag. In 2013 is alleen in het algemeen gevraagd naar de invloed van levensgebeurtenissen en niet specifiek per type gebeurtenis. De door de respondent zelf ervaren impact van de geboorte van een kind op het mobiliteitsgedrag weten we dus alleen voor 2014 en 2015 (tabel 5). Bijna de helft van alle jongvolwassenen die in 2014 of 2015 vader of moeder zijn geworden, vindt

dat hun mobiliteitsgedrag is veranderd. De grootste veranderingen worden ervaren in het aantal verplaatsingen (zowel meer als minder), het aantal kilometers (ook meer en minder) en de te bezoeken bestemmingen.

Tabel 5: Ervaren impact geboorte kind op mobiliteitsgedrag in 2014 en 2015 (Bron: MPN)

	2014 (n=96)	2015 (n=118)
mobilitieitsgedrag is veranderd	49%	46%
reizen op andere tijden	8%	11%
reizen op andere dagen	6%	8%
andere bestemmingen bezoeken	14%	13%
meer verplaatsingen	16%	8%
minder verplaatsingen	15%	21%
meer kilometers	9%	12%
minder kilometers	14%	17%
reizen met een ander vervoermiddel	6%	5%
ander vervoermiddel aangeschaft	6%	3%
ander vervoersabonnement	0%	0%
auto weggedaan	0%	0%

4.4 Werkelijke veranderingen in de mobiliteit

Bijna de helft van de beschouwde groep jongvolwassenen ervaart een verandering in het verplaatsingsgedrag als gevolg van de gezinsuitbreiding (tabel 5). Wordt dit alleen zo ervaren of vinden er ook écht veranderingen plaats? Figuur 1 laat de veranderingen in automobilitieit zien tussen 2013 en 2014 en tussen 2014 en 2015 voor de jongvolwassenen die wel of niet te maken hebben gehad met de geboorte van een kind. De effecten laten verschillende richtingen zien, hetgeen ook al bleek uit de ervaren veranderingen. Zowel in 2014 als 2015 is er echter geen significant verschil in verandering in autobezit tussen jongvolwassenen die een kind hebben gekregen en jongvolwassenen die geen kind hebben gekregen.

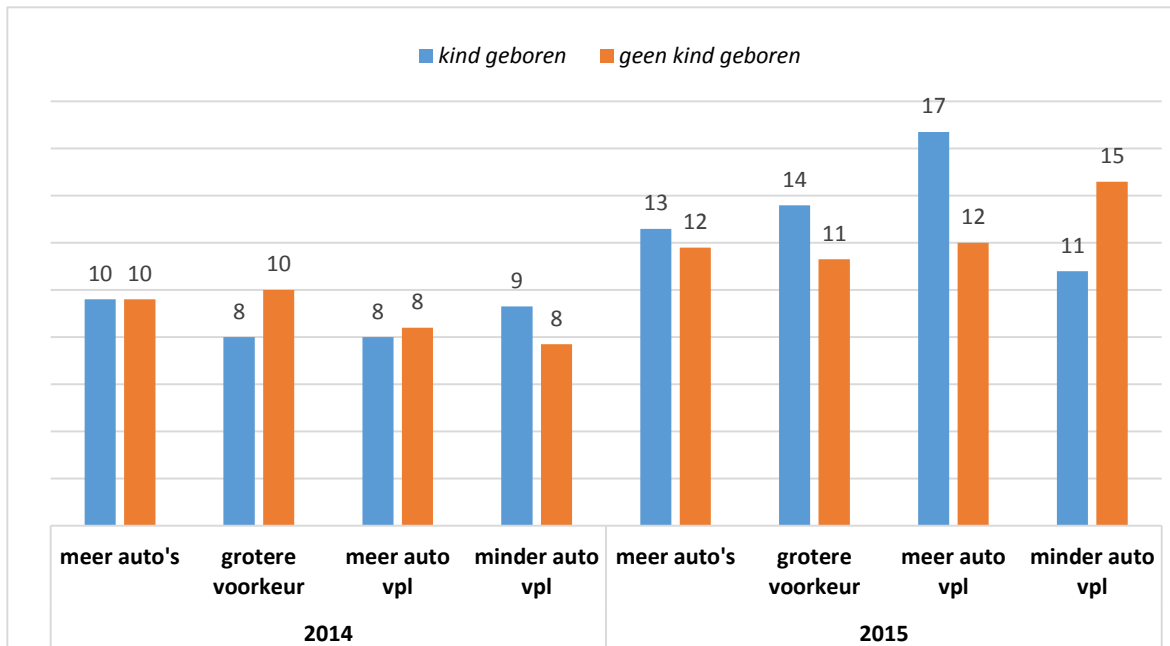
In 2015 hebben jongvolwassenen relatief vaker een hogere voorkeur voor de auto en maken ze relatief meer autoverplaatsingen als er in het jaar ervoor een kind is geboren (figuur 1). In 2014 zien we juist minder vaak een grotere voorkeur voor de auto en juist vaker minder autoverplaatsingen als er een kind is geboren. De verschillen zijn echter ook voor voorkeur en gedrag niet significant ($p < 0,05$). Dit wil niet zeggen dat er geen verschillen zijn in autobezit, voorkeuren en mobiliteitsgedrag. Omdat de steekproef klein is, is het lastiger om significante verschillen te vinden.

Hoewel niet significant wijzen de resultaten wel in de richting van verschillende effecten tussen 2014 en 2015. Zoals eerder opgemerkt komt dit overeen met de ervaren veranderingen, maar ook uit de literatuur bleek dat ouders kort na de geboorte van een kind meer aan huis gebonden zijn en na verloop van tijd meer gebruik gaan maken van de auto. In de steekproef zitten in 2015 (26%) iets vaker ouders die kort na de geboorte van een kind ondervraagd zijn dan in 2014 (23%)¹. Zodra data van meerdere waves

¹ Respondenten worden in de periode september-november gevraagd de vragenlijst in te vullen. De geboorte van een kind kan in de 12 maanden ervoor hebben plaatsgevonden. Omdat de geboortedatum van het kind

beschikbaar is, kan worden getoetst of dit een van mogelijke verklaringen is voor tegengestelde effecten tussen de jaren. Maar uiteraard kunnen ook andere gebeurtenissen alsmede de samenstelling van de groep jongvolwassenen (wel of geen eerste kind, autobezit, woonlocatie, geslacht) van invloed zijn op de veranderingen in het mobiliteitsgedrag en tot tegengestelde effecten leiden.

Figuur 1: Verandering in autobezit, voorkeur en gedrag (%) in 2014 en 2015 (Bron: MPN) (verschillen niet significant, $p < 0,05$)



5. Mogelijke beleidsinterventies

Levensgebeurtenissen zijn 'moments of change' waardoor 'existing habits and behavioural patterns are disrupted' (Thompson et al., 2011). Dit staat bekend als de 'habit discontinuity'-hypothese (Verplanken et al., 2008; Verplanken et al., 2016). De veronderstelling is dat beleidsinterventies tijdens een levensgebeurtenis beter aanslaan.

5.1 Beleidsinterventies: timing, voor ouders relevante thema's, doelgroep en boodschappers

Beleidsmakers die de levensgebeurtenis 'geboorte kind' willen aangrijpen om gedrag te sturen zullen zich in ieder geval van vier zaken rekenschap moeten geven: timing, thema's, de doelgroep en de 'dragers' van de beleidsinterventie.

Timing

In de eerste plaats is de timing van een beleidsmaatregel belangrijk (Thøgersen, 2012). De zogenaamde 'Blijje doos' is in dit verband een leerzame casus. Elke vrouw die zwanger

bekend is, kan worden afgeleid hoeveel tijd er is verstreken tussen de geboorte en het afnemen van de vragenlijst.

is kan zo'n doos aanvragen. Er zijn heel wat *gratis* babydozen op het web te vinden (zoals die van Etos, Blijde babydoos, Kruidvat, Prénatal en Zwangerkadoos). De doos zit vol met artikelen die tijdens de zwangerschap en na de bevalling nuttig kunnen zijn. Waarom is dit een slim en succesvol initiatief? De geboorte van een kind verandert de context van een gezin. Bestaande gewoontes worden doorbroken. Wie vroeger niet naar babyspullen omkeek (waarom zou je ook?) is er nu hevig in geïnteresseerd. Commerciële partijen spelen daar op in. Ze weten dat de behoefte aan informatie groot is. Een tijdschrift over het ouderschap en allerlei babyproducten kunnen op belangstelling rekenen. Daarnaast biedt het moment waarop de doos arriveert ruimte voor het vormen van nieuwe gewoontes. De doos wordt meestal vóór de bevalling aangevraagd en bezorgd (en niet erna). De producten die worden aangeboden kunnen direct worden gebruikt en in nieuw gewoontegedrag worden opgenomen. Voortaan grijpen de jonge ouders in de supermarkt automatisch naar merk X. Dat zijn ze immers al gewend te gebruiken. De aanbieders snappen dat timing belangrijk is.

Aansluiten bij thema's die ouders belangrijk vinden: gemak en veiligheid

Eventuele interventies moeten aansluiten bij dingen die ouders belangrijk vinden. Gedragsverandering vindt plaats na een weging van verschillende motieven. Motieven die van morele, economische, persoonlijke of sociale aard kunnen zijn. Er is in ieder geval aandacht nodig voor de aspecten 'gemak' en 'veiligheid'.

Gemak dient de mens

Uit de literatuur en interviews blijkt dat de jonge ouders in de eerste plaats hechten aan gemak. En dat gemak biedt in veel gevallen de auto. Ouders staan na de geboorte van een kind voor een nieuwe situatie. Zeker als het een eerste kind betreft. De eerste maanden is men aan huis gekluisterd. Daarna, wanneer de periode van zwangerschapsverlof is afgelopen, breekt een nieuwe periode aan waarin efficiënt met tijd moet worden omgesprongen. Er zal soms sprake zijn van andere werktijden, andere werkdagen, het op tijd halen en brengen van het kind. Jonge ouders zien de auto in veel gevallen als het meest praktische vervoermiddel. Dit kwam bijvoorbeeld naar voren in een interview met een negenentwintigjarige vrouw uit 's-Hertogenbosch. Zij vertelde dat ze de auto sinds de geboorte van haar kind meer is gaan gebruiken:

'Ik ben sneller geneigd om de auto te pakken. Het is gemakkelijk om haar (de baby) in de auto te laden, dan heb je ook alles bij de hand. En je kunt zelf bepalen wanneer je wilt stoppen. Ik vind de auto praktisch omdat het me tijd scheelt en ik eerder bij haar ben'.

Ook Lanzendorf interviewde ouders van jonge kinderen en kwam tot de conclusie dat men geneigd was de auto vaker te gebruiken. Het gemak van de auto gaf daarbij de doorslag. Er waren echter ook duidelijke uitzonderingen op deze regel. Een deel van de geïnterviewde ouders stapte juist van de auto over op de fiets en het OV en een aantal bleef de fiets en het OV trouw. Lanzendorf vond daarvoor vier redenen. In eerste plaats een economische reden: autorijden werd te duur. In de tweede plaats persoonlijke redenen, bijvoorbeeld omdat de partner de auto voor woon-werkverkeer nodig had. In de derde plaats omdat de jonge moeders lang met zwangerschapsverlof gingen, daarna parttime gingen werken en de auto alleen nog in het weekend gebruikten voor boodschappen en familiebezoek. Tot slot bleken sommige vaders en moeders sterk te

hechten aan een vertrouwd vervoermiddel, en dan met name de fiets. Wanneer het kind wat ouder was werd een fietsstoeltje aangeschaft of kocht men een bakfiets.

Welk type vervoermiddel het meest geschikt is zal ook afhangen van het reismotief. Wie met een jong kind een paar dagen op vakantie of uit logeren gaat moet veel meenemen (bedje, eten, luiers, speelgoed, et cetera). In dat geval is de auto waarschijnlijk het meest praktische vervoermiddel. In andere situaties springen de fiets en het openbaar vervoer er wellicht positief uit. Ook de deelauto kan, vooral in de grote steden, een alternatief voor een eigen auto zijn. Harms (2003) interviewde 650 mensen over autodelen en kwam tot de conclusie dat veranderingen in de context, zoals levensgebeurtenissen, een grote invloed hadden op het al dan niet overstappen op autodelen.

Veiligheid voorop

Ouders kiezen voor het gemak van de auto, maar ook veiligheidsoverwegingen spelen bij die keuze een rol. Ouders zijn zuinig op hun kinderen en dit lijkt de laatste decennia meer dan ooit het geval. Heine et al. (2000) interviewde ruim 100 Duitse mannen en vrouwen om de determinanten achter de keuze voor hun vervoermiddel, in het bijzonder de auto, te achterhalen. Voor ouders spelen niet alleen allerlei praktische voordelen een rol, maar de auto wordt ook gezien als 'Schutzraum des Kindes'. Vanuit een 'Sicherheitsmotiv' wordt voor de auto gekozen.

Niet voor niets wordt de *Millennial Generation* (geboren tussen 1982 en 2002) ook wel getypeerd als de 'baby aan boord'-generatie. De typering wordt gebruikt om te laten zien dat deze groep jongeren zeer beschermd is opgevoed. Ouders verliezen hun kinderen vandaag de dag geen moment uit het oog, vervoer gaat met de veilige auto en een 'baby aan boord'-plaatje maant andere automobilisten aan tot extra voorzichtigheid (McAlister, 2009). De 'baby aan boord'-signalen zijn in de VS op de markt gebracht door het bedrijf *Safety 1st* en waren bedoeld om veilig rijden te bevorderen. De borden waren zo succesvol dat ze al snel werden geparodieerd. Zo kun je nu ook bordjes aanschaffen met 'Baby aan het stuur' en 'Schoonmoeder in kofferbak' (Andrews, 1990).

De doelgroep

Het ligt voor de hand dat een eventuele interventie zich op de ouders richt. De geboorte is voor beiden een levensgebeurtenis, maar uit de literatuur en interviews blijkt dat het op de vrouw de grootste impact heeft. Hoewel de verschillen kleiner worden, besteden mannen nog steeds meer tijd aan betaald werk dan vrouwen en andersom zijn vrouwen meer tijd kwijt aan het huishouden en de zorg voor de kinderen (SCP, 2013b). In 2011 waren moeders bijna twee keer zo veel tijd 'kwijt' aan de zorg voor kinderen dan vaders (respectievelijk 11,5 uur en 5,9 uur). Vrouwen brengen ook, gezien de duur van het zwangerschapsverlof, de eerste weken de meeste tijd met de baby door. Voor dit onderzoek werd een echtpaar, onafhankelijk van elkaar, geïnterviewd. Uit de gesprekken bleek dat de vrouw de geboorte van het kind intensiever had beleefd en veel meer stress had ervaren dan haar man.

Naast de traditionele rolverdeling en beleving is er nog een reden om een beleidsmaatregel toe te spitsen op vrouwen. Uit onderzoek blijkt dat zij flexibeler zijn en eerder geneigd zijn om de auto te laten staan. Bij vrouwen wegen milieargumenten ook zwaarder dan bij mannen. Zo concludeert Matthies et al. (2002): 'Results confirm

women's greater willingness and the mediating role of norm and habit in the intention to reduce car use and in the actual travel mode choice (...)'.

Relevante partijen

Tot slot, van wie nemen jonge ouders iets aan? Wanneer we 'geboorte kind' als proces beschouwen komen drie partijen op verschillende momenten in beeld.

Gemeenten

Etos, Kruidvat en Prénatal bieden producten die jonge ouders gratis kunnen uitproberen. Op dezelfde wijze zouden gemeenten ouders van pasgeboren kinderen iets kunnen aanbieden. Er is immers een natuurlijk contactmoment. Ouders zijn verplicht om binnen drie dagen na de geboorte aangifte te doen bij de burgerlijke stand. Het uitreiken van de geboorteakte zou gepaard kunnen gaan met felicitaties en een gemeentelijk 'geboortepakket' met informatie over fietsen, veilige fietszitjes, de mogelijkheden van autodelen en probeerkaartjes voor het openbaar vervoer. Uit (het beperkte aantal) interviews die wij met jonge ouders hebben gehouden blijkt dat er op dit punt winst mogelijk is. Gemeenten lijken op dit moment nog niets met deze mogelijkheid te doen.

Professionele opvoeders

Ouders hebben voor en na de geboorte van hun eerste kind een grote behoefte aan informatie. Talloze opvoedingsbladen spelen daarop in. Denk bijvoorbeeld aan *Ouders van nu*, *Viva Mama* ('het enige blad voor de stoere moeder'), *Kek Mama* en *Fabulous Mama & Family*. Daarnaast zijn er natuurlijk nog de Online magazines en websites. In de bladen en websites wordt op gezette tijden aandacht besteed aan het veilig vervoeren van kleine kinderen. Een voorbeeld is Ouders Online: <http://www.ouders.nl/artikelen/veilig-vervoer-van-kleine-kinderen-0-tot-4-jaar>. In deze bijdrage wordt onder andere ingegaan op de fiets: 'Baby op de fiets. Algemeen advies: vanaf het moment dat een kind zelfstandig kan zitten (ca. 6-9 maanden) is fietsvervoer in een fietszitje mogelijk. Tot die tijd kan een baby in een half liggende houding worden vervoerd. Hiervoor zijn diverse systemen op de markt, zoals een baby-autostoeltje op een speciaal frame op de bagagedrager, of een baby-autostoeltje of baby-schelp in een fietskar of bakfiets.' Opmerkelijk genoeg wordt het openbaar vervoer in dit stuk *niet* genoemd.

Verloskundigen en het consultatiebureau

Tot slot kunnen verloskundigen en babyconsulenten een rol vervullen. Dat zijn professionals waar de aanstaande en kersverse (onzekere) ouders zeker iets van zullen aannemen. Als de verloskundige of verpleegkundige van het consultatiebureau vertelt dat vervoer met de fiets en het OV prima kan, is dat winst. Dit is een interessante optie omdat aanstaande moeders al vanaf twaalf weken zwangerschap zich maandelijks bij de verloskundige moeten melden. De informatie bereikt hen dus in een vroeg stadium.

Literatuur

Andrews, L.K. (1990). Readers on Board: Environmental Reading and Writing. *English Journal* 79 (4): 74.

- Ballas, D. en Dorling, D. (2007). Measuring the impact of major life events upon happiness. *International Journal of Epidemiology* 36 (6): 1244-1252.
- Davison, L. en Ryley, T. (2013). The relationship between air travel behaviour and the key life stages of having children and entering retirement. *Journal of Transport Geography* 26: 78-86.
- Hoogendoorn-Lanser, S., Schaap, N.T., et al. (2015). The Netherlands Mobility Panel: An innovative design approach for web-based longitudinal travel data collection. *Transportation Research Procedia* 11: 311-329.
- Klößner, C. (2004). *How single events change travel mode choice—a life span perspective*. Präsentiert auf der 3rd ICTTP-Conference, Nottingham.
- McAlister, A. (2009). Teaching the millennial generation. *American Music Teacher* 59 (1): 13-15.
- Oakil, A.T.M. (2013). *Temporal dependence in life trajectories and mobility decisions*. Utrecht: Faculty of Geosciences, Utrecht University.
- Oakil, A.T.M., Ettema, D., et al. (2014a). Bicycle Commuting in the Netherlands: An Analysis of Modal Shift and Its Dependence on Life Cycle and Mobility Events. *International Journal of Sustainable Transportation* 10 (4): 376-384.
- Oakil, A.T.M., Ettema, D., et al. (2014b). Changing household car ownership level and life cycle events: an action in anticipation or an action on occurrence. *Transportation* 41 (4): 889-904.
- Prillwitz, J., Harms, S., et al. (2006). Impact of life-course events on car ownership. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* (1985): 71-77.
- Schäfer, M., Jaeger-Erben, M., et al. (2012). Life events as windows of opportunity for changing towards sustainable consumption patterns? *Journal of Consumer Policy* 35 (1): 65-84.
- Scheiner, J. (2014). Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. *Journal of Transport Geography* 37: 47-60.
- Scheiner, J. en Holz-Rau, C. (2013). A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 47: 167-181.
- Schoenduwe, R., Mueller, M.G., et al. (2015). Analysing mobility biographies with the life course calendar: a retrospective survey methodology for longitudinal data collection. *Journal of Transport Geography* 42: 98-109.
- Schwanen, T. (2011). Car use and gender: the case of dual-earner families in Utrecht, The Netherlands. *Auto motives: Understanding car use behaviours*. Lucas, Karen , Blumenberg, Evelyn en Weinberger, Rachel: 151-171.
- Thøgersen, J. (2012). The importance of timing for breaking commuters' car driving habits. *The Habits of Consumption*. Warde, Alan en Southerton, Dale. Helsinki: Helsinki Collegium for Advances Studies: 130-140.
- Thompson, S., Michaelson, J., et al. (2011). *"Moments of change" as opportunities for influencing behaviour. Final report*. London: Defra.
- Verplanken, B. en Roy, D. (2016). Empowering interventions to promote sustainable lifestyles: testing the habit discontinuity hypothesis in a field experiment. *Journal of Environmental Psychology* 45: 127-134.
- Verplanken, B., Walker, I., et al. (2008). Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology* 28 (2): 121-127.
- Yamamoto, T. (2008). The impact of life-course events on vehicle ownership dynamics: The cases of France and Japan. *IATSS research* 32 (2): 34-43.