

# Blik op de personenmobiliteit

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

November 2011

Lucas Harms  
Peter Jorritsma  
Arjen 't Hoen  
Odette van de Riet

## Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) maakt analyses van mobiliteit die doorwerken in het beleid. Als zelfstandig instituut binnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM strategische verkenningen en beleidsanalyses.

De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en de staatssecretaris van IenM weer te geven.

## Inhoudsopgave

### Deel 1: Vijf maatschappelijke trends

Vergrijzing: meer ouderen

Verkleuring: meer allochtonen

Individualisering: meer alleenstaanden, minder gezinnen

Intensivering: tweeverdieners en taakcombineerders

Re-urbanisatie: krimp en groei van stad en platteland

### Deel 2: Gevolgen voor mobiliteit

Toekomst van de auto

Toekomst van de trein

Toekomst van de fiets



Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

## Blik op de personenmobiliteit

Lucas Harms  
Peter Jorritsma  
Arjen 't Hoen  
Odette van de Riet

## Inleiding

Deze publicatie geeft een overzicht van de belangrijkste sociaal-maatschappelijke trends en de gevolgen hiervan voor de personenmobiliteit (auto, openbaar vervoer en fiets). Daarbij is geput uit de kennis die is verzameld ten behoeve van het symposium dat het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) in 2010 rond dit onderwerp georganiseerd heeft (KiM, 2010) en tevens uit eigen onderzoek van het KiM.

De publicatie bestaat uit twee delen. Het eerste deel geeft een overzicht van vijf belangrijke sociaal-maatschappelijke trends (KiM, 2010), die bepalend zijn voor de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland. Het tweede deel gaat in op de gevolgen van de trends voor de mobiliteit. Daarbij wordt achtereenvolgens stilgestaan bij de toekomstige ontwikkelingen voor de middellange en lange termijn (2020, 2040) met betrekking tot het gebruik van de auto, het openbaar vervoer en de fiets.



## Vijf trends

- vergrijzing
- verkleuring
- individualisering
- intensivering
- re-urbanisatie



## Vijf trends

Er zijn vijf belangrijke sociaal-maatschappelijke trends, die nu en in de komende decennia van invloed zijn op de mobiliteit van de Nederlandse bevolking:

- vergrijzing
- verkleuring
- individualisering
- intensivering
- re-urbanisatie

Elk van deze trends wordt hierna kort toegelicht (Schnabel, 2010).



## 1. Vergrijzing Meer ouderen



## De ouderen van de toekomst

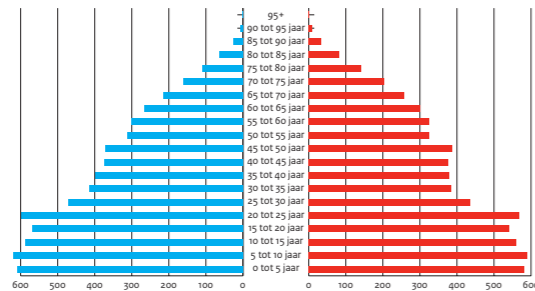
Ten opzichte van de huidige 65-plussers zullen de ouderen van de toekomst (Jorritsma en Olde Kalter, 2008):

- Meer geld hebben;
- Meer tijd hebben;
- Gezonder zijn (en dat ook langer blijven);
- Hoger opgeleid zijn en ook vaker langer blijven werken;
- Vaker zelfstandig wonen en dat ook langer blijven doen;
- Tot de generatie behoren waarvoor reizen en het zich verplaatsen 'normaal' is;
- Vaker de beschikking hebben over een rijbewijs en auto;
- Een actief leven als voorwaarde stellen voor een goede gezondheid;
- Daar waar lichamelijke gebreken optreden meer dan voorheen gebruik (kunnen) maken van technologische toepassingen;
- Met een andere mentaliteit zijn opgevoed (rechten versus plichten, ontspanning versus inspanning, uitgeven versus sparen, individu versus groep, conflict versus harmonie, nu versus later).



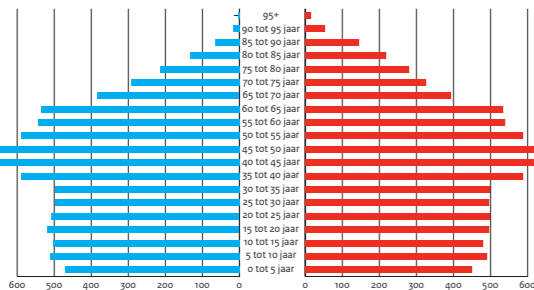
## Vergrijzing

1970



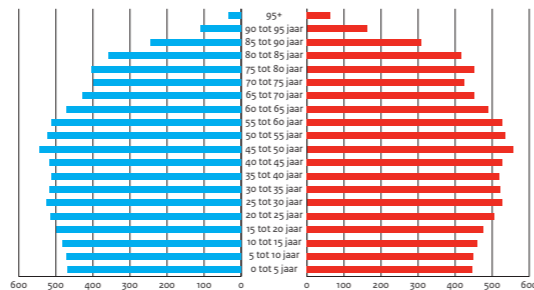
■ mannen ■ vrouwen

2010



■ mannen ■ vrouwen

2050



■ mannen ■ vrouwen

## Vergrijzing: van klok tot peer

Vanuit een demografische optiek is de groei van de mobiliteit sinds 1970 voor een belangrijk deel te herleiden tot het ouder worden van de babyboomgeneratie (personen geboren in de periode na 1946). In 1970 bestond die generatie nog grotendeels uit kinderen en tieners. Medio jaren zeventig was deze generatie volwassen geworden en bereikte daarmee de leeftijdsfase waarin de uithuisigheid en mobiliteit over het algemeen piekt: de hectische levensfase met jonge kinderen, een betaalde baan en veel sociale contacten. Bovendien was dit de eerste generatie waar het bezit van een rijbewijs en auto in hoge mate gemeengoed was, anders dan eerdere generaties, die nog voornamelijk zonder auto en ook zonder rijbewijs leefden.

Vanaf medio jaren negentig gingen de babyboomers tot de 50-plussers horen en de komende jaren bereiken ze de pensioengerechtigde leeftijd. De veroudering van de bevolking die nu al zijn sporen trekt in de patronen van uithuisigheid en mobiliteit, zal zich in de komende decennia in verhevigde mate voortzetten (Jorritsma en Olde Kalter, 2008). Tachtig jaar na 1970 zal, rond 2050, de verschuiving van de leeftijdsopbouw van 'klokvormig' in 1970 tot 'peervormig' voltooid zijn. Een kwart van de bevolking behoort dan tot de 65-plussers. Momenteel is dat nog geen 15 procent en in 1970 was dat nog geen 10 procent.



## 2. Verkleuring Meer allochtonen

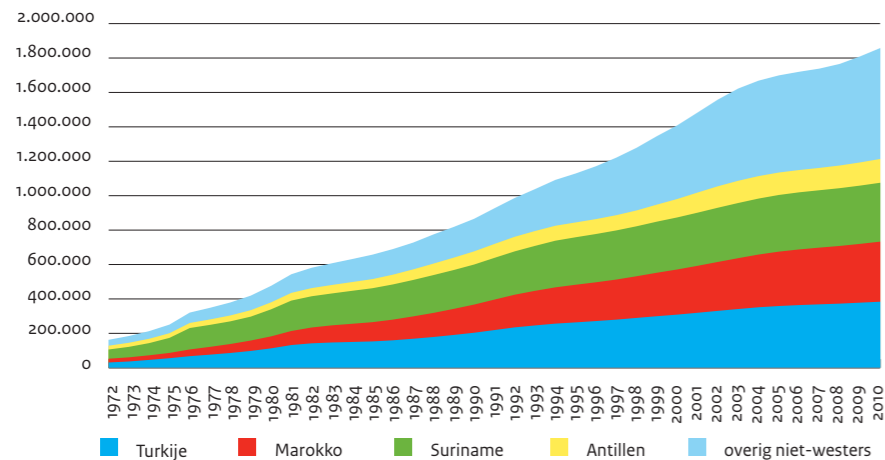


## Leefsituatie van allochtonen

Een groot deel van de allochtonen neemt wat betreft de leefsituatie een achterstandspositie in ten opzichte van de autochtone Nederlanders (Van den Broek en Keuzenkamp, 2008). Zij beschikken vaker over slechte woningen in de meest dichtbebouwde delen van de stad en zijn vaker werkloos. Ook komen zij in de vrije tijd over het algemeen minder vaak buiten de deur; het is de vraag of dit duidt op een minder gunstige leefsituatie of op andere voorkeuren van allochtonen of omstandigheden waarin zij zich bevinden dan bij autochtonen. Tussen de groepen allochtonen zijn er overigens wel forse verschillen: mensen met een Turkse en Marokkaanse nationaliteit hebben de minst gunstige leefsituatie, personen van Surinaamse en Antilliaanse herkomst nemen op veel fronten een betere positie in, soms vergelijkbaar met die van autochtonen.



## Verkleuring



## Verkleuring: immigratie

Al dertig jaar schommelt de vruchtbaarheid in Nederland rond de 1,7 kinderen per vrouw, terwijl dat voor een in aantal constant blijvende bevolking op 2,1 kinderen zou moeten liggen. Niettemin is de bevolking de afgelopen decennia nog fors blijven groeien. De verklaring hiervoor is gelegen in het saldo van emigratie en immigratie. Het migratieoverschot is vanaf de jaren zeventig flink positief geweest. Er kwamen meer nieuwe Nederlanders van buiten de landsgrenzen dan dat er Nederlanders het eigen land verlieten. Vooral gedurende de jaren negentig van de vorige eeuw zijn er veel immigranten bijgekomen. In 2000 piekte het aantal nieuwe inwoners, daarna is het aantal immigranten onder invloed van het stringenter immigratiebeleid sterk afgenomen. Vanaf 2006 nam de instroom weer toe (CBS Statline).

Lange tijd is de immigratie voor een belangrijk deel 'gekleurd' door de komst van grote groepen niet-westerse allochtonen naar Nederland. Per saldo is het aantal niet-westerse allochtonen sinds het begin van de jaren zeventig vertienvoudigd tot een totaal van 1,85 miljoen, wat neerkomt op 11 procent van de Nederlandse bevolking. Het merendeel van de niet-westerse allochtonen heeft de Turkse (380.000 personen) of Marokkaanse nationaliteit (350.000 personen). Daarnaast zijn 340.000 personen afkomstig uit Suriname en 138.000 personen uit de Nederlandse Antillen.

Het grootste deel van deze 'allochtonen' woont in het westen van Nederland, en daar weer vooral in de grote steden.





### 3. Individualisering

Meer alleenstaanden, minder gezinnen



## Individualisering: minder samen, meer alleen

Individualisering is een veel besproken en bediscussieerde ontwikkeling. Individualisering wordt vaak omschreven als een toenemende vrijheid van het individu ten opzichte van zijn directe omgeving en gelijkheid ten opzichte van andere leden en groeperingen in de maatschappij (Schnabel, 2004, 2010). In demografische zin vertaalt de individualisering zich in een toename van het aantal kleinere gezinnen en eenpersoonshuishoudens. Daarnaast is het huishouden als samenlevingsvorm zelf ook in toenemende mate geïndividualiseerd geraakt: meer dan voorheen hebben de gezinsleden ieder hun eigen activiteitenprogramma.

	1960	1980	2005	2010
Bevolkingsomvang (miljoen)	11,4	14,1	16,3	16,6
Aantallen huishoudens (miljoenen)	3,2	5,0	7,1	7,4
Gemiddelde gezinsgrootte	3,6	2,8	2,3	2,2
1-persoonshuishoudens (miljoenen)	0,4	1,1	2,5	2,7
Echtscheidingen (per 1.000 echtparen)	2,2	7,5	9,1	8,9



## 4. Intensivering Tweeverdieners en taakcombineerders

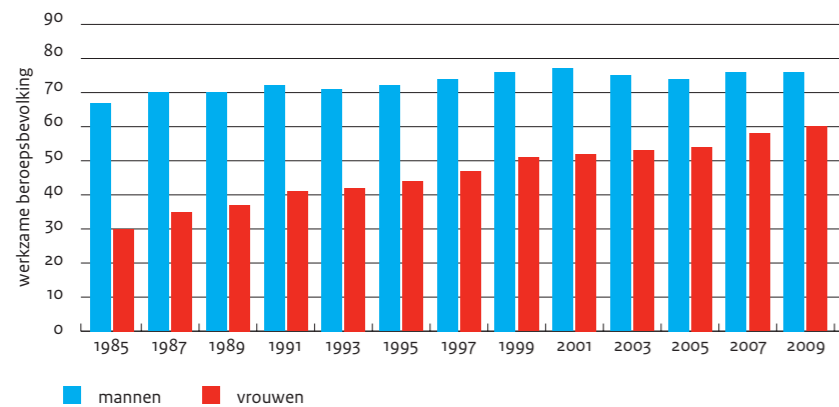
## Intensivering: volle agenda en lange(re) dag

Sinds medio jaren tachtig van de 20e eeuw heeft zich in toenemende mate een 'cultuur van haast' aan de maatschappij opgedrongen (Mommaas, 2004). De agenda van het dagelijks leven staat steeds vaker bol van de afspraken (Schnabel, 2010). Drukke ritmes en routines worden welhaast als norm gezien; als teken van een goed en gezond leven. Deze zogenoemde intensivering doet zich zowel voor in het domein van de verplichte activiteiten als in de vrije tijd. Ten aanzien van de verplichte activiteiten richt men zich steeds minder exclusief op het uitvoeren van één hoofdtaak (arbeid, huishouden, educatie) en is het combineren van twee of meer taken steeds normaler. Wat betreft de vrije tijd kan worden gesproken van 'vrijtijdshectic' of 'vrijtijdsstress' (Harms, 2006); men heeft minder vrije tijd, maar besteedt deze wel aan meer uiteenlopende (buitenshuis) te 'belevende' activiteiten.



## Intensivering

### Toename arbeidsparticipatie vrouwen



## Maatschappelijke participatie van vrouwen

De arbeidsdeelname van vrouwen weerspiegelt de intensivering van het dagelijks leven. De arbeidsdeelname is de afgelopen vijftientig jaar sterk toegenomen. Vooral eind jaren tachtig en eind jaren negentig heeft zich een flinke groei voorgedaan.



## 5. Re-urbanisatie

krimp en groei van stad en platteland

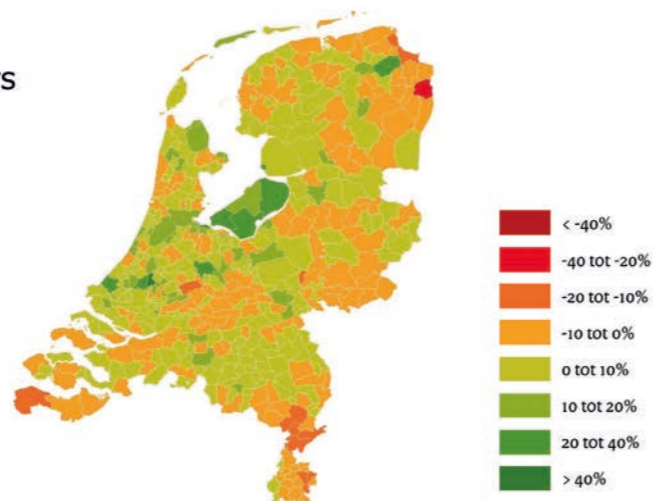
## Re-urbanisatie

Uit recente prognoses van het CBS en het PBL blijkt dat de Nederlandse bevolking tot 2040 nog zal groeien met ongeveer 1,2 miljoen inwoners (CBS/PBL, 2009). Een kwart van alle gemeenten krijgt echter met krimp te maken, met name in regio's aan de rand van het land. Daarentegen groeit het aantal inwoners in de meer centrale delen van het land (Harms et al., 2010).



## Re-urbanisatie

- Krimp aan de rand
- Groei in Randstad en uitlopers



## Krimp aan de rand

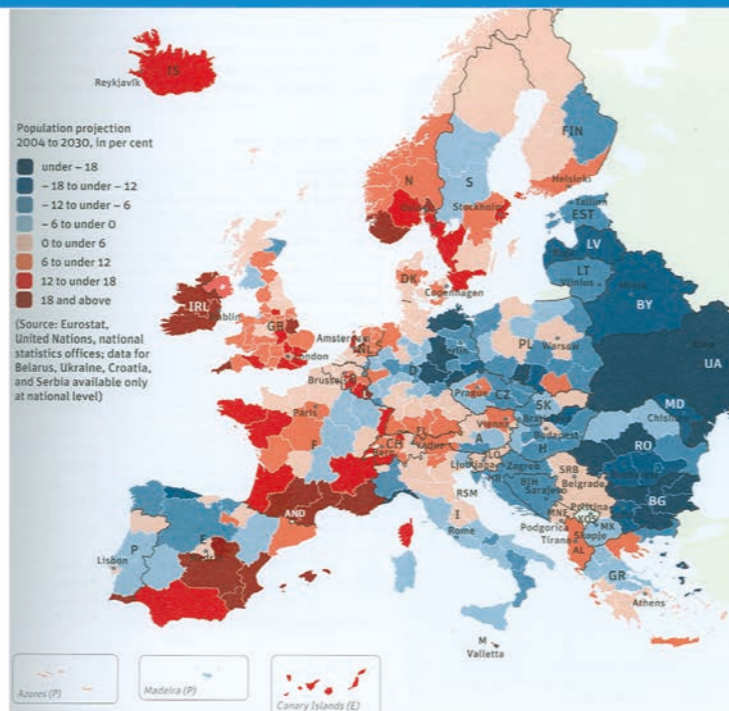
In het noordoosten van Groningen, het zuiden van Limburg en het zuiden van Zeeland is al sinds medio jaren negentig van de 20e eeuw sprake van bevolkingskrimp en deze zal de komende decennia voortzetten. Volgens de CBS/PBL-prognose is de omvang van de krimp in die gebieden ten opzichte van de huidige situatie rond 2030 al opgelopen tot ruim 50 duizend inwoners (op een totaal van 860 duizend bewoners).

### Groei in de Randstad en 'uitlopers'

De bevolkingsgroei concentreert zich in de vier grote steden (de Randstad), Almere, en de stedelijke uitlopers richting Alkmaar, Zwolle, Arnhem en de Brabantse stedenrij. De groei zal zich derhalve vooral voordoen in gebieden waar 'we' al zitten (Schnabel, 2010). Ook de bevolking in diverse randgemeenten van de grote steden zal een sterke groei doormaken.



## Vergeleken met andere Europese regio's is krimp in Nederland zeer bescheiden



## Groei en krimp buiten Nederland

In vergelijking met andere Europese regio's is de bevolkingskrimp in Nederland beperkt. Met name in Oost-Europa zijn er regio's waar de bevolking zeer sterk afneemt. Deze bevolkingsdaling wordt enerzijds gevoed door een trek naar het rijke westen, mogelijk gemaakt door de voor veel Oost-Europeanen bestaande mogelijkheid van vrije vestiging in de gehele Europese Unie. Maar ook de geboortecijfers nemen sterk af in Oost-Europese landen. Ook in de rest van Europa zijn de geboortecijfers laag. In Spanje en Portugal groeit de bevolking wel, vooral door immigratie, terwijl deze immigratie in Italië grotendeels ontbreekt (Kröhnert et al., 2008).



## Deel 2

### gevolgen voor mobiliteit

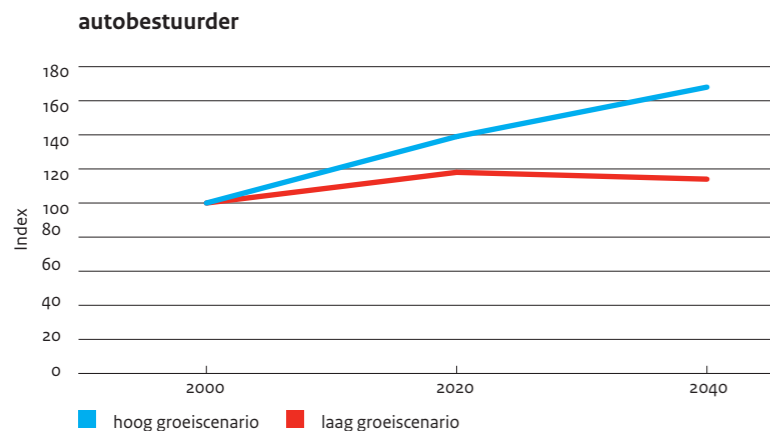


## En wat betekent dit alles nu voor de mobiliteit...

1. Auto
2. Openbaar vervoer
3. Fiets



## Toekomst van de auto maatschappij auto-afhankelijker



bron: WLO



## Toekomst van de auto

### Autogebruik en auto-afhankelijkheid

Als het gaat om het gebruik en de afhankelijkheid van de auto, worden de VS vaak als schrikbeeld gezien. De ruimtelijke ordening is daar sterk auto-georiënteerd. Andere vervoerwijzen vormen vaak geen alternatief en hebben bovendien geen status. Auto's en benzine zijn relatief goedkoop, waardoor autogebruik en verder weg gaan wonen (van voorzieningen, of van het werk) worden gefaciliteerd en er een vicieuze cirkel van auto-afhankelijkheid is ontstaan.

Zo erg is het in Nederland niet, maar trends wijzen wel in de richting van een toename van de auto-afhankelijkheid en autogebruik (zie ook Jeekel, 2011). Veranderingen in de leefpatronen en leefomstandigheden van Nederlanders zijn hiervoor bepalend. Zo zal het autogebruik tussen 2000 en 2040 in een hoog economisch groeiscenario met 68% toenemen en ook nog met 14% als de economie wat minder hard groeit (CPB et al., 2006).





## waarom auto-afhankelijker?

### Alle trends leiden tot een verdere, maar afzwakkende toename in het autogebruik

- meer ouderen, die meer reizen en vaker zelfstandig met de auto
- tweeverdieners die veel taken combineren = spitsuurgezin = meer autogebruik
- meer huishoudens = meer auto's én meer auto's per huishouden

### ... en de bevolkingskrimp in bepaalde regio's doet daar weinig aan af

#### Waarom auto-afhankelijker?

Een belangrijke trend in de komende drie decennia is dat meer ouderen meer reizen en dat vaker zelfstandig met de auto doen (Jorritsma en Olde Kalter, 2008). Dat is een belangrijke ontwikkeling, ook al omdat het om grote aantallen gaat en het aandeel ouderen in de toekomst nog fors toeneemt. Over een paar decennia telt Nederland ruim 4 miljoen ouderen die tot op hoge leeftijd zelfstandig automobiel zijn.

Ook tweeverdieners met kinderen vormen een belangrijke driver van de auto-afhankelijkheid. Voor dit zogenoemde spitsuurgezin dat veel taken combineert, is de auto van belang om alle taken te kunnen combineren in een beperkte tijd.

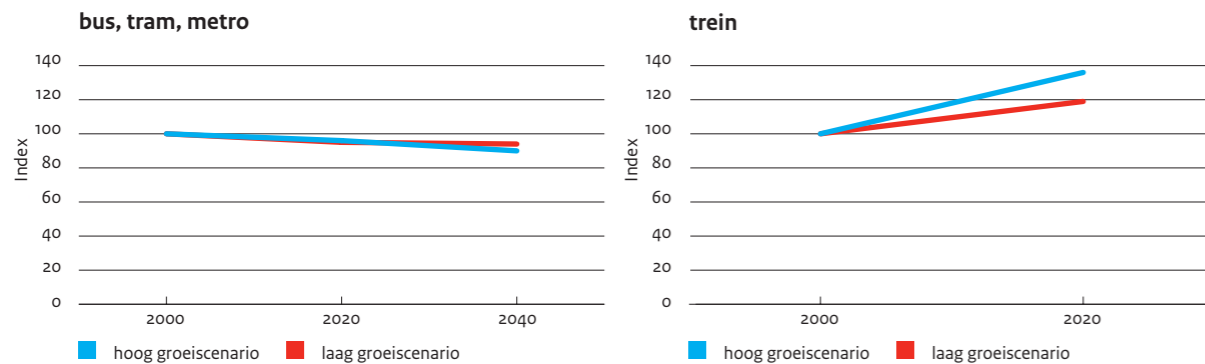
Ook de individualisering voedt de auto-afhankelijkheid. Meer huishoudens betekent immers ook een toename van het aantal auto's. Bovendien zijn er ook steeds meer auto's per huishouden: nu al telt een kwart van de huishoudens twee of meer auto's en ook het bezit van de 'derde' auto is in opmars.

En wat betekent de bevolkingskrimp dan in sommige regio's? Vormt dit een tegenbeweging, waardoor het autogebruik weer wat afneemt? Het antwoord is ontkennend. Bevolkingskrimp in bepaalde regio's leidt niet tot minder verkeersdrukte, hooguit tot een rem op de groei. Als

gevolg van andere factoren, zoals economische, ruimtelijke en sociaal-culturele ontwikkelingen blijft het autogebruik nog stijgen (Harms et al., 2010).



## Toekomst van ov minder op platteland, meer in de stad



bron: WLO

bron: KiM en WLO

## Toekomst van ov

### Treingebruik neemt toe, stads- en streekvervoer stabiel

Sinds 2004 groeit het treingebruik aanhoudend, terwijl het gebruik van het stads- en streekvervoer min of meer stabiel bleef (KiM 2010a).

Voor de toekomst wordt, zowel bij een hoog als laag economisch groeiscenario, eveneens een verdere groei van het treingebruik verwacht, en een stabilisering of daling van het gebruik van bus, tram en metro (Savelberg et al., 2007). Daarbij doet zich een scheiding voor tussen plattelandsgedebieden enerzijds (daling) en stedelijke gebieden anderzijds (stijging).



## waarom minder en meer?

### Minder

- verdunning van de ov-vraag op het platteland
- ov minder aantrekkelijk voor allochtone stedeling door welvaartsstijging en suburbanisatie
- ov past niet in de agenda van het spitsuurgezin

### Meer

Groei openbaar vervoer in de grootste steden, in de spits en voor werk door groei (werkende) bevolking en hoger voorzieningenniveau ov

### Verdunning van de ov-vraag op het platteland

Hoewel de beschikbaarheid van het openbaar vervoer nog altijd op een hoog peil staat (onder andere via vraagafhankelijke systemen), is het marktaandeel en het gebruik van het openbaar vervoer in plattelandsgebieden de laatste jaren wel teruggelopen.

De afname van het aandeel en het gebruik van het openbaar vervoer op het platteland heeft vooral te maken met het toenemende auto- en rijbewijsbezit en het daardoor toenemende autogebruik. Dit alles is terug te voeren op de gestegen welvaart en veranderende leefstijlen. De bevolkingskrimp in bepaalde regio's versterkt de verdunning van de vervoersvraag nog eens (Harms et al. 2010).

### Ov minder aantrekkelijk voor allochtone stedeling door welvaartsstijging en suburbanisatie

Door een verbetering van de sociaal-economische positie van allochtonen en door het vertrek naar suburbane gebieden, neemt de aantrekkelijkheid van het ov voor deze groep verder af. En die aantrekkelijkheid was al niet zo groot (Olde Kalter, 2008). Het openbaar vervoer is voor veel allochtonen vaak het laatste alternatief en wordt vooral gebruikt vanuit praktische overwegingen (niet kunnen of mogen fietsen, geen auto ter beschikking hebben). De auto staat duidelijk op de eerste plaats.

### Ov past niet in de agenda van het spitsuurgezin

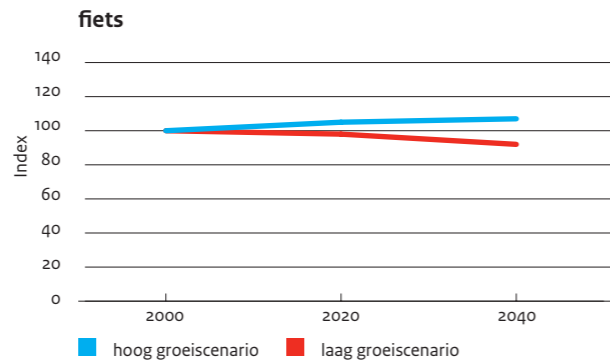
Het combineren van taken en de tijdsdruk die hiermee gepaard gaat, leidt voor de zogenoemde spitsuurgezinnen tot ingewikkelde verplaatsingspatronen waarin diverse bestemmingen worden gecombineerd. Het ov past daar meestal niet bij.

### Toename vraag in stedelijke gebieden

De verwachte trek van mensen naar de steden kan een kans zijn voor het openbaar vervoer, want het openbaar vervoer heeft in de stad meer te bieden dan op het platteland. Het netwerk is daar fijnmaziger en kent hogere frequenties. Maar dit geldt alleen voor het openbaar vervoer in de steden en van/naar de steden. Het treingebruik zal zich steeds verder toespitsen op woon-werkverkeer en zakelijke motieven. Dat resulteert in groei in de spits, vooral naar de grote steden in de Randstad. Een van de bepalende factoren is de toename van de (werkende) bevolking in de stedelijke gebieden (Bakker, Derricks en Savelberg, 2011).



## Toekomst van de fiets naar een kleiner aandeel



## Toekomst van de fiets

### Nederland fietsland!

Nederland is, vanuit internationaal perspectief gezien, een uiterst bijzonder land: maar liefst een kwart van alle gemaakte verplaatsingen gaat per fiets!

Over een langere periode bezien heeft zich hierin weinig tot geen verandering voorgedaan. De gesignaleerde trends kunnen er evenwel toe leiden dat het aandeel in de toekomst wat minder groot wordt (CPB et al., 2006).



## waarom minder fiets?

*In Nederland gaat nu 25% van alle verplaatsingen per fiets!*

*Maar...*

- allochtonen fietsen minder, ook de 3e generatie
- fiets minder aantrekkelijk op het platteland door toegenomen autobezit en schaalvergroting van voorzieningen

### Allochtonen gebruiken de fiets alleen als ze kunnen fietsen en als het niet anders kan

'De fiets is een levensgevaarlijk vervoermiddel, er één bezitten doet bovendien afbreuk aan je status.' Dat is een van de vooroordelen die leven onder Turken in de Haagse Schilderswijk, aldus een artikel in Trouw van 17 juni 2004. Met name Turken zijn weinig tot fietsen geneigd, maar ook Marokkanen, Surinamers en Antillianen fietsen verhoudingsgewijs minder vaak dan autochtone stadsbewoners. Bovendien fietsen allochtone vrouwen nauwelijks. Uit onderzoek van het SCP blijkt verder dat de weinige Turken die wel fietsen, opvallend vaak als reden opvoeren dat het 'niet anders kan', dat ze 'geen andere keuze' zouden hebben (Harms, 2008).

### Fiets minder aantrekkelijk op het platteland door toegenomen autobezit en schaalvergroting van voorzieningen

Het aandeel van de fiets in de mobiliteit ligt in landelijke gebieden lager dan in stedelijke gebieden: 22% versus 26%. Door toegenomen autobezit en de groei van het aantal huishoudens met een tweede en derde auto is de noodzaak van het gebruik van de fiets in plattelandsgebieden wat afgenomen. Dit wordt versterkt door schaalvergroting en de daarmee gepaard gaande afstandsverlenging.



## Samengevat

Belangrijke sociaal-maatschappelijke trends die van invloed zijn op de mobiliteit van de Nederlandse bevolking:

- Vergrijzing
- Verkleuring
- Individualisering
- Intensivering
- Re-urbanisatie

Deze trends leiden tot:

- Een verdere, maar afzwakkende toename in het autogebruik
- Minder openbaar vervoergebruik in de landelijke gebieden en meer openbaar vervoergebruik in de stedelijke gebieden
- Een kleiner aandeel van de fiets in de totale mobiliteit.

## Samengevat

Er zijn vijf belangrijke sociaal-maatschappelijke trends, die nu en in de komende decennia van invloed zijn op de mobiliteit van de Nederlandse bevolking:

- vergrijzing
- verkleuring
- individualisering
- intensivering
- re-urbanisatie

**Alle trends leiden tot een verdere, maar afzwakkende toename in het autogebruik door:**

- meer ouderen, die meer reizen en vaker zelfstandig met de auto gaan
- tweeverdieners die veel taken combineren = spitsuurgezin = meer autogebruik
- meer huishoudens = meer auto's én meer auto's per huishouden

**Minder openbaar vervoer op platteland, meer in de stad door:**

- verdunning van de ov-vraag op het platteland
- Ov is minder aantrekkelijk voor allochtone stedeling door welvaartsstijging en suburbanisatie
- Ov past niet in de agenda van het spitsuurgezin
- toename van de vraag in stedelijke gebieden door groei (werkende) bevolking.

**Fiets naar een kleiner aandeel door:**

- alloctonen fietsen minder, ook de derde generatie
- fiets is minder aantrekkelijk op het platteland door toegenomen autobezit en schaalvergroting van voorzieningen

# Literatuur

Bakker, P. & Savelberg, F. (2009). Toekomst voor het openbaar vervoer. *Tijdschrift Vervoerswetenschap*, 45 (2), 60-67.

Bakker, P., Derriks, H. en Savelberg, F. (2011). *Hoe groeit het regionaal ov?* Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Broek, A. van den & Keuzenkamp, S. (2008). *Het dagelijks leven van allochtone stedelingen*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

CBS/PBL (2009). *Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2009 – 2040*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek / Planbureau voor de Leefomgeving.

CBS Statline.

CPB, RPB, MNP (2006). *Welvaart en leefomgeving*. Den Haag: Centraal Planbureau, Ruimtelijke Planbureau, Milieu en Natuurplanbureau.

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

Harms, L. (2008). *Anders onderweg; de mobiliteit van allochtonen en autochtonen vergeleken*. Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, Rijkswaterstaat Adviesdienst Verkeer en Vervoer.

Harms, L., Jorritsma, P. & Kalfs, N. (2007). *Beleving en beeldvorming van mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Harms, L., Olde Kalter, M.J. & Jorritsma, P. (2010). *Krimp en mobiliteit; gevolgen van demografische veranderingen voor mobiliteit*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Jeekel, H. (2011). *De auto-afhankelijke samenleving*. Delft: Eburon

Jorritsma, P. & Olde Kalter, M.J. (2008). *Grijs op reis; over de mobiliteit van ouderen*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KiM (2009). *Mobiliteitsbalans 2009*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KiM (2010). *Frisse kijk op toekomst mobiliteit*. Kim symposium 2010: Min of meer – trends, gedrag en mobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

KiM (2010a). *Mobiliteitsbalans 2010*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Kröhnert, S., Hossmann, I. & Klingholz, R. (2008). *Europe's demographic future; growing regional imbalances*. Berlijn: Berlin-Institute for Population and Development.

Mommaas, H. (2004). De vergeten dimensie van tijd. In: P. Sep en M. Verheije (red.), *Groot en klein verzet; temporele ordening in Nederland*. Amsterdam: De Balie.

Mulder, S., Schalekamp, A., Sikkels, D., Zengerink, E., Horst, T. van der & Velzen, J. van (2007). *Vakantiekilometers en hun milieu-effecten zullen spectaculair blijven stijgen; trendanalyse van het Nederlandse vakantiegedrag van 1969 tot 2040*. Amsterdam: TNS-Nipo (in opdracht van het Milieu- en Natuurplanbureau).

Olde Kalter, M.J. (2008). *Blijvend anders onderweg; mobiliteit allochtonen nader bekeken*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

RAI-Bovag (2010). [www.bovag.nl](http://www.bovag.nl)

Savelberg, F., Bakker, P., Oostroom, H. van. & Annema, J.A. (2007). *Marktontwikkelingen in het personenvervoer per spoor 1991-2020*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Schnabel, P. (2004). Het zestiende Sociaal en Cultureel Rapport kijkt zestien jaar vooruit. In: P. Schnabel (red.), *In het zicht van de toekomst: Sociaal en Cultureel Rapport 2004* (p. 47-90). Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau.

Schnabel, P. (2010). *Vrij uitzicht rondom - Trends zonder dode hoeken*. Presentatie KiM symposium 2010; Min of Meer - trends, gedrag en mobiliteit. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

# Colofon

Dit is een uitgave van het  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

November 2011  
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN: 978 90 8902 093 2  
KiM-11-A11

Auteurs: Lucas Harms, Peter Jorritsma, Arjen 't Hoen  
en Odette van de Riet

Vormgeving en opmaak:  
Studio Guido van der Velden B.V., Rijswijk

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965  
Fax : 070 456 7576

Website : [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl)  
E-mail : [info@kimnet.nl](mailto:info@kimnet.nl)

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via [kimpublicaties@minienm.nl](mailto:kimpublicaties@minienm.nl)) of als PDF te downloaden van onze website [www.kimnet.nl](http://www.kimnet.nl). U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

*Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.*



