

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid

W 82

Grenzen in de ijle ruimte

Variatie in geografisch schaalgebruik verkend

E. ter Borg

K. Dignum

BRON UvA B.V.

Roetersstraat 8 hs

1018 WC Amsterdam

tel.: 020-6386597

fax : 020-6389768

Den Haag, februari 1995

Exemplaren van deze uitgave zijn te bestellen bij het Distributiecentrum Overheidspublikaties, Postbus 20014, 2500 EA 's-Gravenhage, door overmaking van f 15,-- op giro 751 dan wel schriftelijk of telefonisch (071-352500) onder vermelding van titel en ISBN-nummer en het aantal gewenste exemplaren.

ISBN 90 346 3142 7

Publikatie van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), Postbus 20004, 2500 EA 's-Gravenhage (tel. 070-3564600).

Voorwoord

In juni 1994 heeft de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid prof. dr R. van Engelsdorp Gastelaars gevraagd een essay te schrijven over de huidige ruimtelijke oriëntatie van Nederlanders. *De opkomst van het domein, de neergang van het rayon* is hiervan het resultaat. Tegelijkertijd is Stichting Beleidsondersteunend Ruimtelijk Onderzoek (BRON) benaderd om in een 'state of the art' de ruimtelijke oriëntatie van burgers in beeld te brengen. Hierbij is gepoogd met een breed scala aan onderzoeksresultaten het ruimtelijk gedrag van de Nederlandse samenleving zichtbaar te maken. Met een toenemende fragmentatie in de samenleving is het immers niet ondenkbaar dat de traditionele territoriale kaders zoals buurten, wijken, gemeenten en gewesten hun collectieve grenzen verliezen. *Grenzen in de ijle ruimte* is te beschouwen als eerste aanzet om de variaties in geografisch schaalgebruik aan de oppervlakte te brengen.

Januari 1995,

Kees Dignum
Elisabeth ter Borg

1. De schaal van sociaal-ruimtelijke betrekkingen

§ 1.1 Inleiding

In het handelen van mensen is ruimte een inherente grootheid. Elk handelen neemt ruimte in beslag en in veel gevallen heeft het richting. In samenlevingen, het resultaat van menselijke betrekkingen met een zekere organisatiegraad, is ruimte het medium van deze betrekkingen. Ruimte is hiermee in de sociale wetenschappen ofwel een ondergeschikt maar altijd meetellend deelaspect of hoofdzinnet van analyse¹. Niet alleen in de sociale geografie drukt men de niet los te koppelen relatie van het menselijk handelen met de ruimte wel uit in de term 'sociaal-ruimtelijke betrekkingen'.

Het gegeven dat de mens en de menselijke samenleving aan ruimte gebonden is roept de vraag op naar de reikwijdte van deze binding. Vooral in de tweede helft van deze eeuw is het besef ontstaan dat de afgrenzing van de sociale ruimte aan snelle verandering onderhevig geworden was. De grote stroom van publikaties na de Tweede Wereldoorlog met de teneur dat de menselijke binding aan de ruimte op zijn minst een sterke schaalvergroting doormaakte en in het ergste geval bijna vervloog getuigt hiervan. Retrospectief worden meestal Van Doorn en Groenman genoemd als vertegenwoordigers van de Nederlandse sociale wetenschappen die zich in dergelijke termen uitlieten². Meestal wordt ook de Amerikaanse socioloog Webber genoemd die sprak van 'non-place communities'³ of 'communities without propinquity'⁴. De Amsterdamse socioloog Jolles introduceerde de veelzeggende term 'ontgeografisering'⁵.

Deze publikatie stelt schaal opnieuw in de schijnwerpers. Niet om vast te stellen of de bevindingen van bovenstaande auteurs nog steeds opgaan, maar om een poging te doen de schaal of de ruimtelijke grenzen van het menselijk samenleven in Nederland te traceren. De constatering dat op het gebied van de menselijke binding aan de ruimte zo veel veranderd is roept immers de vraag op waar belangrijke grenslijnen liggen. Welk schaalniveau telt niet meer mee en welke bij uitstek? De poging hier meer helderheid in te krijgen is met name belangrijk omdat het onderwerp weer enigszins uit de aandacht van de sociale wetenschappen ontsnapt is, terwijl bijvoorbeeld in beleid en beheer het bindingsaspect juist weer meer aandacht krijgt.

Een poging de schaal van het Nederlandse samenlevingsverband te vinden zal gepaard dienen te gaan met een aantal duidelijke afbakeningen. Hieraan vooraf hebben wij echter de behoefte enige kanttekeningen te plaatsen bij de notie dat de schaalvergroting juist voor de naoorlogse sociale wetenschappers en daarmee vooral voor die periode zich zo duidelijk aftekende.

¹ Dit laatste is bijvoorbeeld het geval in de sociale geografie, maar toch kan men zelden zonder de wetenschappelijke producten uit verwante disciplines.

² R. van Engelsdorp Gastelaars, *De opkomst van het domein, de neergang van het rayon; collectief ervaren territoriale binding op lokaal niveau in Nederland*; ongepubliceerd, Rapportage aan de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 1994. Dit werkstuk bevat in de eerste paragraaf een bespreking van het gedachtegoed met betrekking tot dit thema in de naoorlogse periode.

³ M. Webber, "Urban place and non-urban realm"; in: *Explorations in urban structure*; door M. Webber (ed.), Philadelphia, University of Philadelphia Press, 1964, blz. 79-153.

⁴ M. Webber, "Order in diversity; community without propinquity"; in: *Cities and space; the future use of urban land*; door L. Wingo jr (ed.), Baltimore, John Hopkins University Press, 1963.

⁵ H.M. Jolles, "Stad, stedelijkheid, stadsgemeente"; in: *Mens en Maatschappij*, 1960, 35, blz. 161-184.

§ 1.2 Kanttekeningen bij de geografische schaal van de samenleving

In verband met maatschappelijke veranderingen wordt veelvuldig teruggegrepen naar de vroege sociologen en economen die een traditioneel maatschappijmodel zagen plaatsmaken voor een moderne vorm. Bekend is Durkheims positionering van de mechanische solidariteit naast organische solidariteit. Bekender is misschien nog Tönnies' onderscheid tussen *Gemeinschaft* en *Gesellschaft*. Bij organische solidariteit en *Gesellschaft* wordt de moderne maatschappij beoordeeld op zijn tendens naar arbeidsdeling, en de eruit voortvloeiende rolrelaties, statusverschillen, stratificatie, klasserelaties, etcetera. Mechanische solidariteit en *Gemeinschaft* verwijzen naar een samenlevingsvorm waarin van een ver doorgevoerde arbeidsdeling geen sprake is en de genoemde gevolgen ontbreken.

Tönnies stelde bijvoorbeeld aan het begin van deze eeuw de koopman als voorbeeld voor zijn *Gesellschaftsmodel*⁶. Voor deze gold een enorm internationaal werkgebied. Of, om preciezer te zijn, kon men in dit verband niet zozeer spreken van een gebied maar eerder van participatie in een handelsnetwerk wat zich over duizenden kilometers uitstrekte. Het gebied tussen de begin- en eindpunten van deze handelslijnen maakte echter niet, of in zeer afgeleide vorm, deel uit van de wereld van de koopman. Het beeld van de koopman lijkt in het bijzonder van toepassing op Nederland. Met name ons land kende in vorige eeuwen een sterk op internationale handel gerichte economie, waarvan het hoogtepunt in de gouden zeventiende eeuw viel. Aan Tönnies' aandacht voor de koopman kan echter worden toegevoegd dat deze wereldoriëntatie voor veel grotere groepen in de samenleving gold. De wereldhandel kon immers alleen gestalte krijgen door het enorme potentieel van werklieden dat vanuit de handelslanden werd ingezet. In de zeventiende en achttiende eeuw gold dit zeker voor ons land, dat toen een leidende positie in de wereldhandel innam. Tot de verbeelding spreken de cijfers die De Vries opsomt over de handel van de V.O.C.⁷ Zo verlieten in dienstverband van deze compagnie in de periode 1602-1795 ongeveer één miljoen mannen de Nederlandse havensteden, van wie er bijna 700.000 stierven voor ze terug kwamen⁸. Een ander voorbeeld ontleent De Vries aan Van der Woude. In de achttiende eeuw kwam voor zo'n twintig procent van alle mannen uit de provincie Holland, die na hun twintigste levensjaar gevolgd werden, het leven ten einde tijdens dienstverband bij de V.O.C.⁹ Hierbij zij aangetekend dat de gegevens over de V.O.C. slechts een gedeelte van de grote vaart omvatte. Het vormt voldoende indicatie voor de constatering dat voor tienduizenden mannen per generatie Nederland niet ophield bij de grenzen; zij waren misschien wel meer wereldburger dan de huidige zeelui, die onder goede arbeidsomstandigheden tussen de reizen door kans zien ook hun leven in Nederland inhoud te geven. Zelden eindigt het beroepsleven van de moderne matroos met de dood, vaak gewoon met een pensioen zoals bij andere Nederlandse werknemers.

We kunnen het voorbeeld nog verder aanvullen. De niet varende bevolking uit de vorige eeuwen kende niet uit eigen ervaring de wereld. De genoemde zeelui zullen echter hun ervaringen uitgewisseld hebben met familie, vrienden, dorps- en buurtgenoten, en dat nota bene in de taal die ze verstonden. De huidige televisiekijker krijgt misschien niet zozeer méér informatie over de buitenwereld, maar andere. Deze informatie is meer objectief, controleerbaar en feitelijk, maar mist zoals bij overlevering uniciteit, aansluiting op een persoonlijke ervaringswereld en emotionele lading. Een ander verschil is snelheid. De moderne professionele informatiedoorgave bedient zich van de modernste media zoals radio, televisie en telefoon en weet het nieuws binnen een etmaal wereldkundig te maken. Vroeger kon het maanden of jaren duren voor de verhalenvertellers weer binnenvoeren.

⁶ J.P.L. Burgers, *De schaal van de solidariteit; een studie naar de sociale constructie van de omgeving*; Leuven/Amersfoort, Acco, 1988, blz. 15.

⁷ J. de Vries, *European Urbanization 1500-1800*; Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1984.

⁸ De Vries, 1984, op. cit., blz. 210. Hier een studie citerend van J.R. de Bruijn e.a.

⁹ A.M. van der Woude, "Demografische ontwikkelingen van de noordelijke Nederlanden 1500-1800"; in: *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*; vol. V, Haarlem, 1980, blz. 155.

Het zijn de verschillen (de aard van de informatie en de snelheid waarmee het overgebracht wordt) die sterk tot onze tegenwoordige verbeelding spreken en die velen doen besluiten dat de globalisering van het leven zich juist in onze eeuw heeft voltrokken. Het voorbeeld geeft echter aan dat het moderne leven in een opzicht niet sterk verschilt van dat in vorige eeuwen. De ruimste schaal van de menselijke betrekkingen, gepersonificeerd door hen die beroepsmatig een bijdrage leverden aan internationale handel, is niet wezenlijk veranderd. Dat was toen reeds het schaalniveau van de wereld en dat is nog zo. Schaal geïnterpreteerd als omvang van het verschijnsel levert even weinig bewijskracht voor een stelling dat de verruiming van het leven nu zo veel verder is voortgeschreden dan drie eeuwen geleden. Het aantal mensen dat uit hoofde van beroep gewend was de wereld te kennen was in de bedoelde eeuwen wellicht zelfs groter dan in onze tijd. Het aantal mensen dat uit overlevering de wereld kende zal misschien kleiner geweest zijn dan het aantal dat tegenwoordig als informatieconsument de wereld volgt, maar voor de Nederlandse zeeprovincies valt dit zelfs te betwijfelen.

In het voorbeeld wordt duidelijk dat er nog een derde dimensie in het spel is en dat is tijd. Het omvangrijke aantal mensen dat in het zeventiende eeuwse Holland de wereld als werkschaal hanteerde mag wellicht niet veel verschillen van dat in de tegenwoordige tijd, de tijd waarin men echter kans zag om het andere eind van de wereld te bereiken verschilt formidabel. Als men bovendien bedenkt dat aanwezigheid tegenwoordig niet voor alle activiteiten noodzakelijk is en dat de afstand tussen een willekeurige plaats op de wereld en een willekeurige andere voor verzending van beelden, gesprekken en geschreven informatie binnen een seconde overbrugd is, wordt de dimensie tijd duidelijk. Dezelfde ruimtelijke relatie wordt binnen veel kortere tijd gerealiseerd en in veel gevallen is overbrugging van afstand niet meer nodig. Het voorbeeld illustreert dat schaalvergroting een term is die niet gespeend is van problemen. Verwijzend naar zowel de ruimtelijke dimensie als naar de omvang van het fenomeen en de snelheid van afstandoverbrugging is het begrip multi-interpretabel.

Een tweede voorbeeld plaatst op een andere manier vraagtekens bij de suggestie dat de tijd-ruimtelijkheid van de samenleving juist in de laatste decennia zo sterk is verschoven; hier aan de hand van de ontwikkeling van westerse verstedelijkte samenlevingen. De schaal van de steden heeft zich in de naoorlogse periode van deze eeuw onmiskenbaar vergroot; zeker als de stedelijke gemeentegrenzen niet als maatstaf genomen wordt, is de groei van de stedelijke invloedssfeer enorm te noemen¹⁰. Echter, met het einde van de Tweede Wereldoorlog is niet het begin van deze groeiperiode gemarkeerd. We moeten hiervoor teruggaan naar het laatste kwart van de negentiende eeuw, toen Nederland, nadat dit in onze buurlanden al decennia lang als een zeer krachtig proces plaatsvond, de industrialisatie gepaard zag gaan met een wederopbloei van de steden. Na een langdurige stagnatie van economie en stedelijke ontwikkeling zette zich vanaf ongeveer 1870 in Nederland een urbanisatieproces in gang dat tot op de dag van vandaag voortduurt¹¹. Wel zijn zich in het proces andere ruimtelijke patronen gaan aftekenen, waarbij de enorme bevolkingsgroei van de voorsteden of suburbs in het oog springt. Goed beschouwd zijn urbanisatie en suburbanisatie beide vormen van verstedelijking of uitbreiding van de stedelijke invloedssfeer.

Is stedelijke groei en vergroting van de stedelijke schaal aldus een verschijnsel dat al meer dan een eeuw voortduurt, het kan zijn dat de schaal van de steden pas recent een zodanige omvang bereikt heeft dat wezenlijk andere oriëntaties ontstonden. In Nederland is dit mogelijk het geval, gezien het feit dat onze steden een bescheiden omvang als uitgangssituatie hadden toen de groei in de vorige eeuw inzette. Bovendien is de groei altijd van bescheiden omvang geweest in vergelijking met verstedelijkingsproces-

¹⁰ S. Musterd en B. de Pater, *Randstad Holland; internationaal, regionaal, lokaal*; Assen/Maastricht, Van Gorcum, 1992. Voor de toenemende verstedelijking van West-Nederland bevat blz. 28 van dit boek een illustratief kaartbeeld.

¹¹ Musterd en De Pater, 1992, op. cit., hoofdstuk 1.

M. Wagenaar & R. van Engelsdorp Gastelaars, "Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930"; *Geografisch Tijdschrift*, 1986, 20, blz. 14-29.

M. Wagenaar, *Amsterdam 1876-1914; Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik*; Amsterdamse Historische Reeks, no. 16, Amsterdam, Historisch Seminarium, Universiteit van Amsterdam, 1990.

sen in onze buurlanden en in de Verenigde Staten. Een stad als Londen bijvoorbeeld groeide ten gevolge van een echte industriële revolutie van juist iets meer dan één miljoen inwoners aan het begin van de negentiende eeuw tot zeseneenhalf miljoen aan het einde ervan ¹². Schaalvoordelen in de industrie resulteerden in een enorm conglomeraat van werkgelegenheid dat alleen succesvol kon blijven doordat de bereikbaarheid tussen oude en nieuwe woon- en werkgebieden door modernisering van de verkeersmiddelentechnologie niet verslechterde. Het huidige nog goed functionerende Londense metronet dateert voor het grootste deel uit die tijd. De schaal van het stedelijke leven, waarvan de woon-werkrelatie een uitdrukking is, bereikte in Londen in de vorige eeuw al een omvang die in Nederland misschien pas na de Tweede Wereldoorlog geëvenaard werd. Tegenwoordig bedraagt de bevolkingsomvang van de Randstad zes miljoen inwoners terwijl men in wetenschappelijke kring nog altijd moet discussiëren over de vraag of de Randstad een denkconcept is of werkelijk bestaat ¹³.

Als de groei van de stedelijke invloedssfeer al meer dan een eeuw bijna onverminderd voortduurt, doemt de vraag op wat er zo veranderd is na de Tweede Wereldoorlog om de sociale wetenschap in de jaren vijftig en zestig zo krachtig de ontgeografisering van de samenleving te laten verkondigen. Vaak wordt de explosieve groei van het particuliere autobezit genoemd. Onmiskenbaar leverde dit fenomeen nieuwe impulsen aan de uitbreiding van de stedelijke invloedssfeer, voornamelijk in de vorm van suburbanisatie. Voor een steeds grotere groep stedelingen trad in het dagelijks leven een verschuiving van tijd-ruimtelijke barrières op. Men kan ook zeggen dat de tijd-ruimtelijke relatie meer elastisch werd. Overbrugging van dezelfde afstand vergt minder tijd of in dezelfde tijd is grotere afstandoverbrugging mogelijk. Het is echter moeilijk aan te geven of het proces van schaalvergroting zich hiermee slechts continueerde of een nieuwe en veel krachtigere fase inzette met een nieuwe dominant wordende vervoerswijze. Het lijkt niet de enige factor te kunnen zijn. Nogmaals zij gewezen op het voorbeeld van Londen in de vorige eeuw, waar het railsysteem de groei van de stad vergezelde.

De voorbeelden in het voorgaande zijn van een ongelijke orde, maar zijn geen van beide meer of minder relevant voor het thema: de geografische schaal van de samenleving. Er kan in dit verband nog op een ander vergelijkingsprobleem gewezen worden; het houdt verband met op wie of welke bevolkingsgroep de vraag gericht is. In het eerste voorbeeld wordt de oriëntatie van een selecte beroepsgroep besproken die de wereld als werkterrein kende. Hun oriëntatie stond zeer waarschijnlijk in scherp contrast met hun plaatsgenoten, familieleden, etc. die geen zeevarend bestaan leidden. Belang hechtend aan de moderniseringsideeën uit de vroege sociologie mag verondersteld worden dat deze groep nog sterk gericht was op het leven in de lokaal besloten gemeenschap, waar de inrichting van het leven al in de geschiedenis van generaties besloten lag en waar de sociale relaties een afgegrensde kleinschalige ruimte besloegen. In het tweede voorbeeld is sprake van een industriële maatschappij. De sterk gegroeide omvang van de stad Londen zal niet voor selecte groepen maar waarschijnlijk voor iedereen voelbaar en onderdeel van de dagelijkse ervaringswereld geweest zijn. Het metronet voorzag in de verplaatsingen die nodig geworden waren omdat wonen en werken nog slechts voor weinigen in elkaars nabijheid plaatsvonden. De groei van de stad en de nieuwe produktiemethoden voorzagen in een ruimtelijke opdeling van functies die vroeger bij elkaar hoorden. Toch zijn er ook in de moderne (industriële) maatschappij verschillen tussen mensen waar het hun ruimtelijke oriëntatie betreft. In de jaren zestig van deze eeuw stelde Webber voor zijn inzichten over de ontstijging aan de lokale verbondenheid vooral de mannelijke, gespecialiseerde wetenschapper model ¹⁴. Blauw merkt hierbij op dat de veel geciteerde Webber daarbij eveneens oog had voor 'enige uitzonderingen'. De ironisch bedoelde aanhalingstekens zijn van de genoemde auteur want er zijn nogal wat categorieën te bedenken die een wezenlijk ander profiel hebben dan de gespecialiseerde wetenschapper. De auteur noemt in dit

¹² B.R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750 - 1970*; London, Macmillan Press, 1978. De cijfers gelden voor Greater London.

¹³ Musterd en De Pater, 1992, op. cit., blz. 31, ook voor een vergelijking van de morfologische opbouw en de bevolkingsomvang van andere metropolen, waaronder Londen.

¹⁴ P.W. Blauw, *Suburbanisatie en sociale contacten*; Nederlandse Geografische Studies 17, Amsterdam/Rotterdam, Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap/Faculteit der Economische Wetenschappen, Erasmus Universiteit Rotterdam, 1986, blz. 16.

verband enige voorbeelden: 'kinderen, huisvrouwen, bejaarden, en etnische minderheden': groepen met een veel beperktere bewegingsvrijheid of vanwege hun positie in de samenleving in potentie een kleinschaligere ruimtelijke oriëntatie¹⁵. Te zamen vormen deze groepen meer dan de helft van de bevolking. Toch is de teneur onder de naoorlogse sociale wetenschappers dat het voortgaande proces van modernisering een verder loskomen van lokale binding zou impliceren voor alle categorieën bewoners. Het effect dat elitegroepen in dergelijke ontwikkelingen vooropgaan en dat de brede massa met enig tijdsverschil volgt is een bekende stelling in het thema culturele diffusie. Dit thema ruim interpreterend kan men tijd-ruimtelijk gedrag zonder schroom een cultuuruiting noemen. Verder redenerend zou men kunnen zeggen dat als verschillen tussen de positiecategorieën een inherent gegeven zijn van de Gesellschaft of de moderne samenleving, hierin een verklaring besloten ligt voor structureel uiteenlopend tijdruimtelijk gedrag bij verschillende categorieën¹⁶. Slechts als het proces van schaalvergroting gestopt zou zijn zouden we enige convergentie tussen de positiegroepen mogen verwachten. De elite ontwikkelt zich op dit front dan niet meer verder terwijl voor de massa een inhaaleffect mogelijk is.

§ 1.3 Een afbakening

De voorbeelden verschaffen enige aanknopingspunten voor de richting van de te ondernemen zoektocht. In een oriënterend gesprek tussen de opdrachtgever van het onderzoek, de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid en de auteurs werd als werktitel meegegeven 'de schaal van de gemeenschapsbeleving in Nederland'. Hoe veelomvattend en meerdimensioneel het begrip schaal is, is uit het voorgaande al gebleken. Met het begrip gemeenschapsbeleving is iets soortgelijks aan de hand. Het roept de vraag op of de huidige samenleving nog kan worden begrepen met het woord gemeenschap en, verwijzend naar de schaal ervan, of er (nog) sprake is van gemeenschappelijk of collectief ervaren en gedeelde ruimte. Als dit het geval is kan de vraag naar de afgrenzing van die ruimte beantwoord worden. Vermoed werd dat slechts weinig empirisch onderzoek een bijdrage levert aan beantwoording van deze vraag. In het oriënterende gesprek werd snel duidelijk dat met gemeenschap aangestuurd werd op een te beperkte reikwijdte voor het onderzoek. Gemeenschap werd daarom vervangen door het neutralere begrip samenleving dat in betekenisfeer zowel de contrasterende domeinen gemeenschap als maatschappij kan omvatten. Daarnaast werd beleving vervangen door handelen of oriëntatie. Aan de hand van een aantal toelichtingen worden deze verschuivingen in het blikveld verduidelijkt.

Van beleving naar handelen en oriëntatie

De eerste toelichting is de volgende. De woorden beleving, ervaring en handeling kennen een geleidelijke gradiënt van subjectief naar objectief. Beleving kent een sterke connotatie met persoonlijke bevinding. Handelen suggereert meer objectieve vaststelbaarheid. Ervaring zit hier wat betekenisfeer tussenin. Het opschuiven in de objectieve richting kwam al tot stand tijdens de oriënterende gesprekken tussen auteurs en vertegenwoordigers van de WRR. Onderzoeken die in hun uitwerking sterk gericht zijn op beleven en ruimtelijke binding werden vermoed schaars te zijn. Met een invulling gericht op handelen werd een groter succes op resultaat van de zoektocht verwacht. Hierbij willen wij geenszins veronderstellen dat beleving, ervaring of handelen tot dezelfde orde behoren. Er is geen onderzoek voor nodig om te opperen dat bijna al degenen die dagelijks meer dan een half uur in de file of een volgepakte trein hun woon-werkreis afleggen dit als niet prettig beleven of ervaren; toch maakt het voor velen deel uit van de dagelijks noodzakelijke handelingen. Hiermee wordt tevens duidelijk dat een zoektocht naar belevingsonderzoek waarschijnlijk te veel op het verkeerde spoor belandt. Het is interessant welke uitingen van het hedendaagse tijd-ruimtelijk handelen als prettig of onprettig beleefd

¹⁵ ibid.

¹⁶ En dit is wat men bij vele klassieke auteurs op dit thema als een van de basiskennmerken genoemd wordt. Het komt er op neer dat de moderne arbeidsdelig georganiseerde maatschappij een opdeling veroorzaakt in wat men doet (rol) en naar middelen (stratificatie). Bij Marx komen we ook de klasseverschillen als een gevolg ervan tegen, wat zowel verwijst naar een verschil in middelen als naar een verschil in politieke macht. Men kan dergelijke verschillen neutraal samenvatten met de term posities en de groepen met overeenkomstige posities positiecategorieën noemen.

worden, maar de ruimtelijke realiteit raakt hiermee op het tweede plan. Het zoeken naar de schaal van het handelen kan ook de vast te stellen oriëntatie genoemd worden.

Oriëntatie van de 'sociale samenleving'

Als tweede toelichting op het bovenstaande - tussen de regels door blijkt dit al uit de eerste - wordt de lezer gemeld dat in het onderzoek de oriëntatie van de 'sociale' samenleving centraal staat. Met deze bewuste contaminatie wordt bedoeld dat de oriëntatie van de economie of van economische organisatieverbanden buiten het onderzoekdomein geplaatst worden. Dit heeft twee gevolgen. Het eerste gevolg is dat het onderzoek slechts indien dit voor een beter begrip noodzakelijk is aandacht besteedt aan de zogenaamde aanbodskant. Het handelen van mensen en de bijbehorende ruimtelijke schaal is sterk afhankelijk van wat er aangeboden wordt. De oriëntatie van mensen op elementaire bestaansvoorzieningen, zoals woongelegenheden, werkgelegenheden en primaire en secundaire levensbehoeften van uiteenlopende soort ligt enerzijds besloten in eigen voorkeuren en mogelijkheden. Anderzijds wordt deze oriëntatie sterk bepaald door het ruimtelijke patroon in het aanbod van deze bestaansvoorzieningen. Het aanbod is voor de 'consumenten' maar ten dele een vaststaand gegeven. Verschuivingen in de voorkeuren van de consumenten kunnen voor de aanbodskant aanleiding geven het aanbod (ook in situering of ruimtelijke variatie) aan te passen. Omgekeerd kunnen de producenten van bestaansvoorzieningen meer autonoom veranderingen aanbrengen in (de situering van) het aanbod, waarop vervolgens consumenten meer of minder reageren. Confrontatie van vraag en aanbod wordt ook wel markt genoemd en het is de ruimtelijke uitkomst van de marktverhoudingen waar het onderzoek op gericht is. Ondanks dit uit een drang naar afbakening voortgekomen principe zal in sommige gevallen in de rapportage, waar vanuit de aanbodskant een voor de consumenten onontkoombare dwang aan de dag gelegd wordt, dit aspect zijdelings behandeld worden.

Ook het ruimtelijke handelen van economische organisatieverbanden en tussen economische organisaties onderling, - een tweede gevolg van de inperking naar sociale verbanden - zal zo veel mogelijk buiten schot blijven. Waarschijnlijk kunnen in deze sfeer met betrekking tot de ruimtelijke 'ontbinding' wel de meest revolutionaire wapenfeiten worden opgetekend, voor de metabolische relatie van mens en ruimte vormen economische relaties en de spectaculaire veranderingen hierin niet meer dan aanbodsaspect met mogelijk veranderende marktverhoudingen.

Geen aandacht voor bijzondere categorieën

Een derde toelichting: als combinatie van een aantal voorgaande inperkingen - die naar de Nederlandse samenleving en naar sociale- en niet de economische verbanden - zal de zoektocht naar de ruimtelijke bakens van de samenleving ook niet gericht zijn op categorieën of individuen die uit hoofde van hun beroep sterk op de wereld buiten ons eigen land gericht zijn. Voor de ruimtelijke relaties in de economische sfeer hebben zij een onmiskenbare betekenis. Voor de verkenning van de ruimtelijke relaties van de Nederlandse samenleving zijn deze groepen toch meer te zien als een bijzondere categorie. De bijzonderheid verschilt niet wezenlijk van de kooplieden en zeelui in de zeventiende eeuw ten opzichte van de brede groep thuisblijvers voor wie totaal andere relaties golden. Voor de te ondernemen verkenning is een oriëntatie gewenst op groepen die in hun tijd-ruimtelijk gedrag niet alleen deel uitmaken van de Nederlandse samenleving maar deze samenleving ook vormen. Van de op het buitenland gerichte beroepsgroepen geldt dit laatste in zeer geringe mate.

Gebruikelijke positiecategorieën en dagelijkse en alledaagse activiteiten

Een vierde toelichting ligt in het verlengde hiervan. Voor de verkenning van de ruimtelijke grenzen van de moderne samenleving zal veel afhangen van het type activiteit waar de aandacht op gericht is. Voor een deel zal dit samenhangen met het onderscheid naar bevolkingscategorieën die vanuit uiteenlopende posities verschillende activiteitenpatronen hebben. Het verschil tussen zij die participeren in het arbeidsproces en zij die dit om welke reden dan ook (nog) niet (meer) doen is evident¹⁷. Maar los van arbeidsparticipatie spelen sexe, leeftijd en inkomen een rol in oriëntatie. Daarnaast dienen de activiteiten

¹⁷ Burgers, 1988, op. cit., noemt in dit verband M. Castells.

in verband te staan met het dagelijkse of alledaagse bestaan. We weten dat tegenwoordig grote groepen voldoende bestedingskracht hebben om voor vakanties verre buitenland op te zoeken, en hoewel het interessant zou zijn de schaalvergroting op dit terrein in kaart te brengen, creëren vakanties niet de alledaagse of dagelijkse samenleving. Verder in het rapport zal een preciezer afbakening worden aangedragen.

Incidenteel aandacht voor schaalverkleiningsprocessen

Essentieel is ook een vijfde toelichting. In het voorgaande is het begrip schaalvergroting aangevat om in de vorm van een inleiding het probleemveld te presenteren. Toch wordt in de hedendaagse zienswijze regelmatig melding gemaakt van het tegenovergestelde proces, schaalverkleining. Groenman stelde tegenover uitdijning contractie. De contractie treedt op ten aanzien van de persoonlijke leefwereld, gepersonificeerd in de eigen woning: eerst meer dan ooit gericht op het eigen (kern)gezin maar later met toegenomen individualisering gericht op privacy van de individuele leden van het gezin of huishouden. De achterliggende factoren worden in vele studies opgesomd, maar zijn samen te brengen onder de gigantische doorbraak van de produktie en afzet van kapitaalgoederen (machines) voor huishoudelijk gebruik. Waar vroeger (in vorige eeuwen) machines vrijwel alleen werden ingezet voor produktie van consumptiegoederen, zijn machines in deze eeuw zelf massa-consumptiegoed geworden. De machines hebben ervoor gezorgd dat veel van de huishoudelijke arbeid vereenvoudigd kon worden en minder tijd in beslag nam (denk aan stofzuigers, wasmachines, etc.). Voor een ander deel zorgen machines ervoor dat ook recreatie en vrijetijdsbesteding in toenemende mate een huiselijke bezigheid hebben kunnen worden (denk aan radio en T.V. met moderne verlengstukken als audio- en videoapparatuur). Deze machines vormen de voorwaarde voor toenemende oriëntatie op het privé-domein. Ook het proces van uitdijning kan worden toegeschreven aan de opkomst van machines. De machine bij uitstek waarmee grote afstand in korte tijd kan worden overbrugd en die tevens voor grote groepen huishoudens financieel bereikbaar geworden is, is de auto. Overigens wordt het dubbelproces van contractie en uitdijning verder aangevuld door een groot arsenaal van collectieve consumptiemiddelen. De aansluiting van de woningen op waterleiding, riool, gas, electriciteit, telefoon- en communicatienetwerk bestendigt het eerste proces. Openbaar vervoer (trein en bus), de aanleg en het onderhoud van autowegen en noodzakelijke aanpassingen aan infrastructuur en ruimtelijke ordening zijn van staatswege georganiseerde voorzieningen die de mobiliteitsvergroting en het uitdijingsproces ondersteunen ¹⁸.

Burgers maakt duidelijk dat contractie en uitdijning niet paradoxaal tegenover elkaar staan maar keerzijdes zijn van dezelfde medaille, dat zij een complementaire verhouding kennen ¹⁹. Toch zullen we ons met het aspect contractie of schaalverkleining niet in hoofdzaak bezighouden. De neiging van individuen en huishoudens zich terug te trekken op het bastion van de woning of de habitat met daarbij verdere schaalverkleining en ruimtelijke opsplitsing binnen huishoudens mag een onmiskenbare trend genoemd worden, dit handelen is niet gericht op de samenleving maar eerder er vanaf ²⁰. Overigens houdt de complementaire relatie tussen uitdijning en contractie in dat deze tendens wel degelijk invloed heeft op de ruimtelijkheid van de samenleving. Gezien onze oriëntatie op de samenleving gaat onze interesse dan ook vooral uit naar deze effecten. Zo gaat bijvoorbeeld de contractie in de sfeer van het huishouden of het wonen gepaard met toenemend ruimtegebruik per woning of in het huishouden. Deze

¹⁸ Al met al is het dubbelproces sterk ingebed in de westerse welvaart; het staat of valt met voldoende koopkrachtige vraag naar bedoelde consumptiemiddelen. Het proces heeft echter nooit een zodanig sterke recessie meegemaakt die kans zag een fundamentele koerswijziging af te dwingen. Na recessies en oorlogen in deze eeuw werd meestal versneld een arsenaal van nieuwe consumentenkapaalgoederen toegevoegd.

¹⁹ Burgers, 1988, op. cit., onder meer blz. 188.

²⁰ Anders dan in het voorgaande wordt niet de term gemeenschap maar samenleving gehanteerd. Gemeenschap heeft te veel verwantschap met de door Tönnies gebruikte term Gemeinschaft. De sociale organisatie waarvan het de bedoeling is de ruimtelijke afbakening te zoeken zal echter, wellicht per definitie, niet met Gemeinschaft kunnen worden aangeduid. Juist het concurrerende samenlevingsmodel Gesellschaft heet in Tönnies' termen verantwoordelijk te zijn voor schaalvergroting. Het Duits mist echter een neutrale term die instaat tussen Gesellschaft en Gemeinschaft. Het Nederlands heeft die term wel: samenleving kan zowel gemeenschap als maatschappij zijn.

toename werkt door in het ruimtebeslag van het wonen, de schaal van de nederzetting of dat van nederzettingssystemen. In hoofdstuk twee zal aan de orde komen dat ook toenemende ruimtelijke segregatie in het verlengde hiervan ligt. Ook andere vormen van schaalverkleining dan die van contractie in de sfeer van de woning zullen in de zoektocht geringe aandacht krijgen. Van Engelsdorp Gastelaars noemt in dit verband, vooral naar aanleiding van Amerikaanse bevindingen, het ontstaan van nieuwe soorten van lokale binding ²¹. De weerslag van dergelijke ontwikkelingen in empirische notities is voorlopig te gering om een uitgebreide bespreking te laten slagen.

Grenzen in de ijle ruimte

Toelichting zes is een waarschuwing aan onszelf. Het zoeken naar de bakens van de moderne samenleving zal wel eens bedrogen uit kunnen komen als men te veel denkt in termen van territorium. Burgers maakt duidelijk dat de uitdijning meer het karakter heeft van netwerken dan van gevulde ruimte en verwijst hierbij naar de eerder genoemde visie van Tönnies maar ook naar Groenman (lijnen in een ijle ruimte) en McLoughlin (nadruk op 'channels' in plaats van 'places') ²². Wellmann en Leighton stellen in dit verband voor de wetenschappelijke aandacht voor de 'community' te verschuiven van buurtstudies naar netwerkstudies ²³. De vraag is of er nog een grens te trekken is om lijnen, netwerken en kanalen. Hierbij moeten we ons bewust zijn van het feit dat als dit in empirisch onderzoek toch gelukt is het meestal een constructie genoemd kan worden. Zo'n constructie kan wellicht een zeker handvat bieden voor de professionele wetenschapper of beleidsmaker, maar hoeft slechts ten dele in verband te staan met collectieve ervaring van de op deze wijze vastgestelde territoria ²⁴. In vele onderzoeken worden tevoren territoria afgebakend. Het gaat dan bijvoorbeeld om de relaties van de actoren in het ene gebied met die in andere gebieden. De gebieden zijn hiermee zelf de actoren geworden, gekenmerkt door de variatie van woonachtige actoren in hun kenmerken en door hun grenzen. Uit praktische overwegingen zijn soms geen andere mogelijkheden voor handen maar men moet zich wel bedenken dat de onderzoeksuitkomsten betreffende ruimtelijke relaties in dergelijke gevallen altijd gestuurd worden door de keuzes van de wetenschapper.

§ 1.4 Te behandelen thema's

Na een schets van het probleemveld en een reeks toelichtingen van inperkende aard is het zinvol in te gaan op de thema's die in de verkenning aan de orde gesteld worden. Academisch disciplinaire indelingen zijn in veel gevallen kunstmatig van aard, maar dienen in het traceren van relevante onderzoeksliteratuur toch als leidraad gehanteerd te worden. De thema's dienen die te zijn waarin de mens in zijn dagelijkse en alledaagse bestaan in interactie treedt met een variatie van ruimtelijk gealloceerde bestaansvoorzieningen. Juist als de privésfeer zo sterk de neiging heeft zich af te zonderen van de openbare sfeer is het zinvol dit veld, vooral betrekking hebbend op het wonen, apart te nemen. Omdat contractie zoals gezegd niet uitgebreid in de aandacht van deze studie zal staan, zal de behandeling summier zijn, met een belangrijke uitzondering daar waar zoekgedrag met betrekking tot andere woonruimte aan de dag gelegd wordt. Het betreft hier geen dagelijkse of alledaagse activiteit, maar om twee redenen is het toch belangrijk. Het staat in sterke mate in dienst van de voortzetting van het dagelijks leven, met dien verstande dat het de bedoeling is het leven voort te zetten vanuit een locationeel gezien andere woonsfeer. Daarnaast bevat woningmarktgedrag bij uitstek aanwijzingen voor de ruimtelijke oriëntatie van huishoudens. We kunnen eruit opmaken op welke ruimtelijke schaal het hedendaagse huishouden gericht is. Ten slotte worden de menselijke activiteiten met een ruimtelijke implicatie vooral ondernomen vanuit het woondomein. In de woning is men, daarbuiten begeeft men zich. Hoofdstuk twee is ingeruimd voor wonen, verhuizen en woonmilieudifferentiatie.

²¹ Van Engelsdorp Gastelaars, 1994, op. cit., paragraaf 3.

²² Burgers, 1988, op. cit., blz. 15.

²³ B. Wellmann & B. Leighton, "Networks, Neighborhoods, and Communities; Approaches to the Study of the Community Question"; *Urban Affairs Quarterly*, 1979, vol. 14, no. 3, blz. 363-390.

²⁴ Van Engelsdorp Gastelaars, 1994, op. cit., blz. 14.

De andere activiteiten zijn vanuit het lokaal gevestigde huishouden gericht. Voor de afbakeningen dienen we ons te conformeren aan de operationalisering van de onderzoekers. Wel moet men er rekening mee houden dat de participatie in deze velden sterk afhankelijk is van sociale positie. Kinderen zijn sterk gericht op school, volwassenen op werk en gepensioneerden op vrijetijdsbesteding in de sfeer van de woning, maar ook erbuiten. De gerichtheid op winkelvoorzieningen, culturele voorzieningen enzovoorts, hangt sterk af van levensfase, inkomen en voor zover hier een onafhankelijke dimensie in valt te herkennen, leefstijl. Het geheel van factoren en ruimtelijke implicaties wordt besproken in het derde hoofdstuk. Het vierde hoofdstuk vormt een specifieke uitwerking van de ruimtelijke oriëntaties met betrekking tot de loopbaangerichte activiteiten, onderwijs en arbeid. Hier worden enkele aspecten van de ruimtelijke differentiatie in het aanbod wel (in afwijking van de tweede inperking hierboven) nader aan de orde gesteld.

Hoofdstuk 5 is de afsluiting waarin een poging gedaan wordt de ruimtelijke schaal van de samenleving van een nadere bespreking te voorzien. Hierbij zal uitgebreider dan in deze inleiding het probleem van de ruimtelijke afbakeningen aan de orde gesteld worden en getracht worden een antwoord te geven of het verantwoord is de ijle ruimte van grenzen te voorzien.

Naast deze afbakening van thema's moet erop gewezen worden dat niet alle studies in aanmerking kunnen komen voor bespreking. De verkenning van de onderzoeksliteratuur kent een sterk selectief karakter. Wellicht ten overvloede zij vermeld dat alleen resultaten van onderzoek worden besproken met ruimtelijke oriëntatie als expliciete onderzoeksvraag- en uitkomst. De aard van het thema bepaalt hoeveel aandacht er gegeven wordt aan de ruimtelijke dimensie, of het aspect oriëntatie. Bij woningmarkt is dit bijvoorbeeld in veel meer gevallen zo dan in het thema sociale netwerken. Een tweede belangrijk criterium is het generalisatie- en aggregatieniveau. Alleen onderzoek waarin de uitspraken controleerbaar geldigheid hebben voor de Nederlandse bevolking of categorieën daaruit komen voor verkenning in aanmerking. Voor zover een geografische afbakening is gehanteerd, bijvoorbeeld voor de bevolking van een bepaalde stad of van verschillende steden en niet van het platteland wordt dit in de bespreking expliciet vermeld.

2. Verhuizen en woonmilieudifferentiatie

§ 2.1 Inleiding

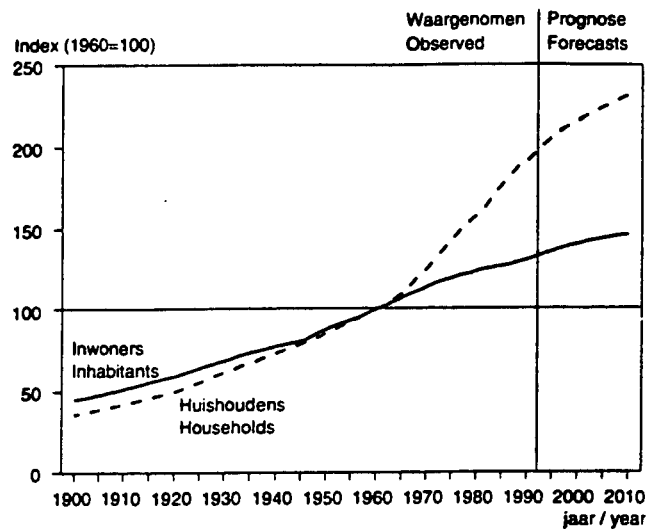
In dit hoofdstuk komt de ruimtelijke schaal van de Nederlandse samenleving aan de orde met behulp van het thema 'verhuizingen'. Het verhuizen legt immers een oriëntatie bloot. Bij elke verhuizing kiest men namelijk niet alleen een andere woning, maar ook een andere woonlocatie, hoe dichtbij of veraf van de vorige dan ook. Zeker als men bedenkt dat de eigenheid van woonmilieus qua karakteristiek, inhoud, sfeer, enzovoorts, geen grote schaal omvat - deze moet eerder op het niveau van het dorp, de kern, de buurt of een beperkt samenstel van straten gezocht worden dan bijvoorbeeld op het niveau van de gemeente, de stad of de woningmarktregio - passeert men bij verhuizing al snel de grens van het woonmilieu waar men woonde. Elke verhuizing is een indicatie voor het gegeven dat in de veelomvattende vergelijking van woning- en woonmilieukwaliteiten van de bestaande woonsituatie met de concurrerende de nieuwe situatie de krachtmeting gewonnen heeft. Onderzoek naar motieven wordt meestal gericht op die huishoudens bij wie de balans van afwegingen is doorgeslagen naar een verhuizing. We mogen hierbij niet vergeten dat dit voor een beperkt deel van de bevolking het geval is. Als jaarlijks iets meer dan tien procent van de bevolking verhuist - en dit is het actuele cijfer voor de recente periode - maakt negentig procent pas op de plaats. Als de Nederlandse bevolking gemiddeld eens in de zeven jaar verhuist is er in een zevenjarige periode zes jaar consolidering van de bestaande woonsituatie. Slechts fragmentarisch is de onderzoeks aandacht echter gericht op de motieven van mensen en huishoudens die (lange tijd) niets veranderen in hun woonsituatie. Niet bekend is bijvoorbeeld bij hoeveel van deze blijvers de verhuisvraag helemaal niet aan de orde is. Fragmentarisch is de kennis over de overwegingen en motieven van die blijvers die weldegelijk allerlei alternatieven in beschouwing genomen hebben. Als in onderzoek hier wel aandacht aan besteed wordt gaat het meestal om huishoudens met een deficiëntie in hun mogelijkheden; bijvoorbeeld een geringe financiële armslag of belemmeringen van fysieke aard (gehandicaptten, bejaarden). In onderzoek krijgen de motieven van onbelemmerde huishoudens voor continuering van de bestaande woonsituatie geen aandacht. Dit is begrijpelijk omdat veel van het onderzoek naar motieven tot het woningmarktonderzoek behoort. De woningmarktonderzoekers zijn op zoek naar huishoudens (groepen) die deze markt daadwerkelijk of in potentie vormen. De onbelemmerde huishoudens die kiezen voor de bestaande woonsituatie vormen geen markt. De ontbrekende onderzoeks aandacht is een gemis voor het thema dat hier aan de orde is. De ruimtelijke oriëntatie van de negentig procent van de bevolking die niet verhuist is immers net zo belangrijk als die van de tien procent verhuizers. Bestudering van verhuizings- en migratiestudies doet snel suggereren dat er alleen maar dynamiek is terwijl die er voor het gemiddelde huishouden in Nederland maar eens in de zeven jaar is.

Toch kan onderzoek naar verhuizingen en migratie belangrijke indicaties verschaffen over de schaal van de samenleving. In de eerste plaats is het zinvol gegevens te presenteren over de omvang van de fenomenen verhuizingen en migratie. In het inleidende hoofdstuk is immers aangegeven dat schaal zowel een ruimtelijke als een bevolkingsomvangdimensie heeft. Het CBS beschikt over lange jaarreeksen cijfers over de omvang van de binnenlandse migratie. Met deze gegevens kan een antwoord gegeven worden op de vraag of de tien procent verhuizingen in Nederland in de recente periode nu veel is of niet. In de eerst volgende paragraaf wordt echter eerst ingegaan op de ontwikkeling van het aantal huishoudens in Nederland en de afnemende woningbezetting. Deze factor is immers zowel van belang bij de toename van het areaal woongebied als de mobiliteit in de samenleving.

2.2 Huishoudensexplorie

In de sfeer van het wonen heeft zich vanaf ongeveer het tweede deel van de jaren zestig een ontwikkeling voorgedaan die revolutionair te noemen is. Vanaf die tijd ging het aantal huishoudens veel sterker groeien dan de bevolking; in de periode 1960-1990 groeide de bevolking met nauwelijks één derde terwijl het aantal huishoudens bijna verdubbelde (zie figuur 2.1) ¹.

Figuur 2.1 Aantal inwoners in huishoudens



Bron: J.J. Latten, "Huishoudensexplorie in Nederland"; *Maandstatistiek van de Bevolking*, 1993, 43, nr. 4, blz. 8-9.

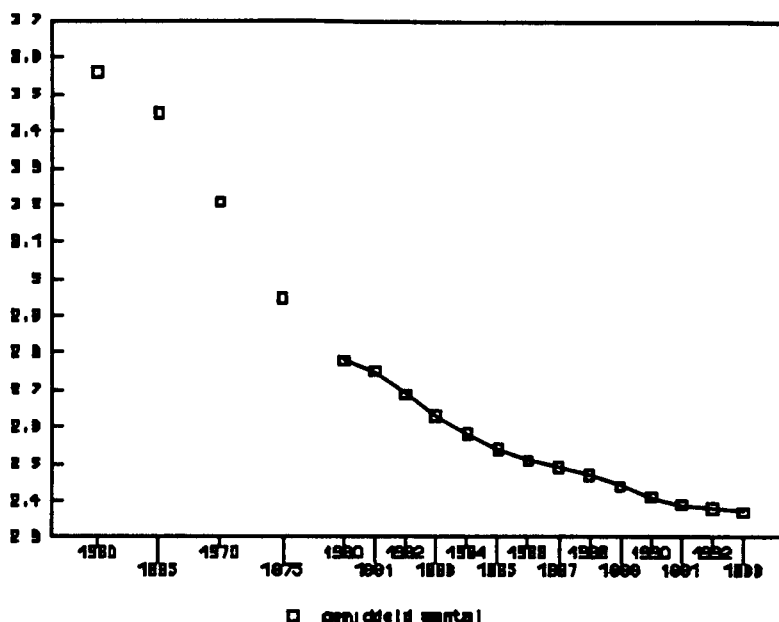
Tegelijk nam het gemiddeld aantal personen per huishouden sterk af (figuur 2.2), om uiteindelijk op minder dan gemiddeld tweëneenhalf persoon per huishouden uit te komen. Deze ontwikkelingen vormen de achtergrond van de toegenomen mobiliteit wat in het volgende hoofdstuk aan de orde komt. Er zijn immers minder huishoudensleden waarmee verplaatsing vragende activiteiten gecombineerd kunnen worden. Het aantal verplaatsingen benodigd om het huishouden te draaien neemt navenant toe met de toename van het aantal huishoudens. Daarnaast zullen mensen hun verplaatsingsactiviteiten minder vaak bundelen omdat ze uit verschillende huishoudens voortkomen. Dit laatste heeft vooral sterke invloed op het verkeersmiddelengebruik, in het bijzonder dat van de auto. Carpoolen is dan ook een strategie die erop gericht is de individualisering van het vervoersmiddelengebruik te beteugelen.

De achterliggende factoren van deze transformatie van het huishoudenspatroon zijn legio, maar worden vaak samengebracht onder de verzamelterm individualisering. De geboortecijfers daalden sterk; gezinshuishoudens gingen over tot een veel lager gemiddeld kindertal, terwijl daarnaast een groep jonge huishoudens opkwam die kinderen krijgen lang uitstelde of zelfs afstelde. Het aantal huwelijkssluitingen daalde maar werd niet goedgemaakt door het toegenomen aantal samenwoningen (van ongehuwde partners); het aantal alleenstaanden nam veel sterker toe. De leeftijd waarop kinderen het huis uit gaan nam sterk af, hoewel hierin in de jaren tachtig een lichte kentering is waar te nemen. Als kinderen het huis uit gaan is dat in toenemende mate als alleenstaande, samenwoning treedt dan pas later op. De

¹ J.J. Latten, "Huishoudensexplorie in Nederland"; *Maandstatistiek van de Bevolking*, 1993, 43, nr. 4, blz. 8-9, blz. 8.

meeste van deze trends zetten aan het eind van de jaren zestig in en worden ondanks enige afzwakking in de jaren tachtig nog steeds gecontinueerd. Uitzondering hierop is de gemiddelde leeftijd van uit huis gaan van kinderen ².

Figuur 2.2 Gemiddeld aantal personen per huishouden, 1960-1993



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *Vijfennegentig jaren statistiek in tijdreeksen; 1899-1994*; 's-Gravenhage, SDU uitgeverij, 1994.

§ 2.3 Laagste migratie van de eeuw

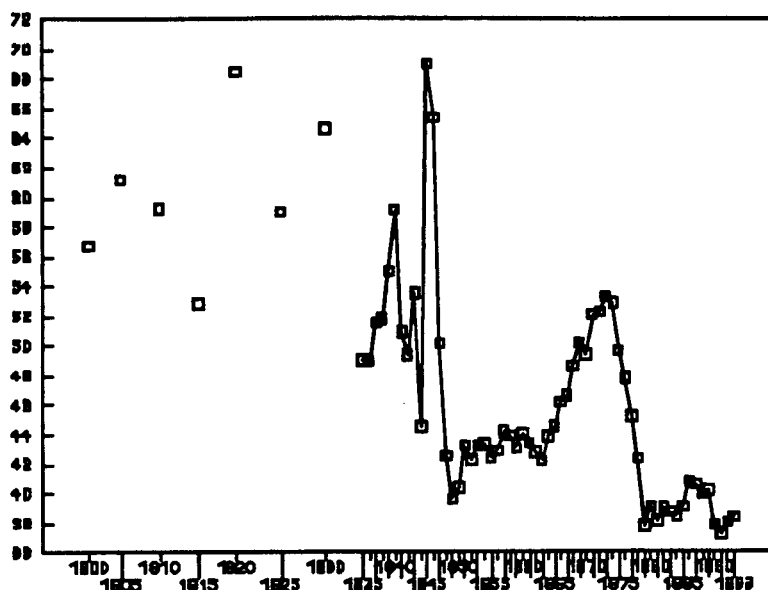
Als we de eeuwcijfers overzien is de jaarlijkse binnenlandse migratie (als promillage van de gemiddelde bevolking) waarbij een gemeentegrens wordt gepasseerd nog nooit zo laag geweest als in de recente jaren (zie figuur 2.3). Eigenlijk lijkt in de gehele naoorlogse periode migratie in rustig vaarwater beland als vergeleken wordt met de eerste helft van de eeuw. Zelfs in de naoorlogse piekjaren, aan het begin van de jaren zeventig, werden cijfers gehaald die pas een beetje in de buurt komen van migratiecijfers die tot 1947 gebruikelijk waren. Natuurlijk is er vertekening doordat veel gemeenten zijn samengevoegd. Immers, als men het aantal gemeenten reduceert zal een deel van wat men binnenlandse migratie noemde (tussen gemeenten) voortaan onder binnenverhuizingen vallen. Voor de jaren tachtig is bekend dat deze vertekening meevalt ³. Binnenverhuizingen worden echter door het CBS pas sinds 1973 geregistreerd ⁴.

² C.H. Mulder, *Migration Dynamics: A life course approach*; Amsterdam, Thesis Publishers, 1993. Voor een bespreking van de literatuur op dit thema, zie blz. 54.

³ H. Nicolaas & R. Noordam, "Stijging verhuizingen binnen Nederland in 1992"; *Maandstatistiek van de Bevolking*, 1993, 41, nr. 12, blz. 44-48. De auteurs verwijzen hiervoor naar J. Levering, "Effecten gemeentegrenswijzigingen op aantal verhuisbewegingen blijven gering"; *Maandstatistiek van de Bevolking*, 1989, 37, nr. 11, blz. 7.

⁴ Nicolaas en Noordam, 1993, op. cit., blz. 44.

Figuur 2.3 Binnenlandse migratie (tussen gemeenten), 1900-1993 (promillage van de gemiddelde bevolking)



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *Vijfennegentig jaren statistiek in tijdreeksen; 1899-1994*; 's-Gravenhage, SDU uitgeverij, 1994.

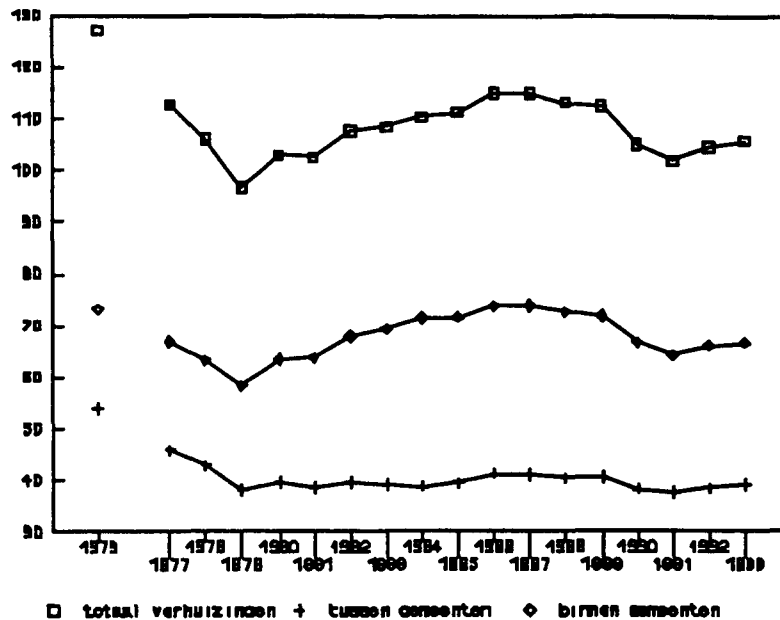
De lage migratiecijfers in de jaren tachtig zijn voor de naoorlogse periode vergelijkbaar met de periode 1948-1964; dat wil zeggen, slechts iets lager dan in deze periode en voor het overige vrij stabiel. De periode ertussen gedraagt zich beduidend anders: de tien jaar tussen 1964 en 1974 was een periode van sterke toename in de binnenlandse migratie, daarna zette tot 1979 een scherpe daling in om uit te komen in de stabiele jaren tachtig⁵. Binnengemeentelijke verhuizingen zijn voor het eerst beschikbaar in 1973 en in tijdreeks vanaf 1977. Uit figuur 2.4 is af te lezen dat ook voor binnenverhuizingen 1979 een daljaar was; anders dan bij verhuizingen over de gemeentegrenzen zette hier wel een stijging in, die weer licht ongedaan gemaakt werd in het laatste deel van de jaren tachtig. De fluctuatie in verhuismobiliteit blijkt in de jaren tachtig bijna geheel voor de rekening te komen van veranderingen in het cijfer voor binnenverhuizingen. Overigens is dit uit de pas lopen van binnenverhuizingen en binnenlandse migratie waarschijnlijk geen trend⁶, vooral omdat in een krappe woningmarkt het vrijkomen van woningen in een gemeente door migratie een keten van verhuizingen tot gevolg heeft; waarbij via regulering van de woningmarkt de kans groot is dat een ingezetene van betreffende gemeente de gegadigde is voor de vrijgekomen woning.

⁵ Mulder, 1993, op. cit. Mulder komt, omdat zij absolute aantallen gebruikt voor de vier naoorlogse perioden, met andere predikaten: tot 1960 gematigde groei, in de periode 1961-1973 sterke groei, 1973-1979 sterke terugval en de jaren tachtig bescheiden herstel. Juist gematigde groei (jaren vijftig) en bescheiden herstel (jaren tachtig) is niet vast te stellen als relatieve cijfers gebruikt worden, zoals in de tekst.

⁶ "Bevolkingsontwikkeling, oktober 1992; aantal verhuizingen neemt weer toe"; *Maandstatistiek bouwnijverheid*, 1993, 41, nr. 2, blz. 5. Dit artikel meldt ondanks de genoemde verschillen een hoge samenhang tussen binnenverhuizingen en binnenlandse migratie voor de jaren tachtig: een correlatiecoëfficiënt van 0.88.

Over de ruimtelijke reikwijdte van verhuizingen valt het volgende vast te stellen. Het grootste deel van de verhuizingen speelt zich af binnen relatief beperkte ruimte. Verhuizingen binnen gemeenten nemen in Nederland zes van de tien voor hun rekening (figuur 2.5). Uit dit figuur blijkt bovendien een stijgende tendens in het begin van de jaren tachtig en een dalende nadien.

Figuur 2.4 Verhuizingen en binnenlandse migratie, 1973-1992 (promillage van de gemiddelde bevolking)



Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, *Jaarstatistiek van de bevolking; 1980-1991*; Voorburg/Heerlen, 1992. Centraal Bureau voor de Statistiek, *Vijfennegentig jaren statistiek in tijdreeksen; 1899-1994*; 's-Gravenhage, SDU uitgeverij, 1994 (voor 1973, 1977, 1978, 1979, 1991, 1992, 1993).

Met globaal anderhalf miljoen verhuizingen per jaar in de jaren tachtig vervuult zo'n tien à twaalf procent van de bevolking jaarlijks zijn woning. Gemiddeld doet de Nederlander dat tegenwoordig eens in de zeven jaar ⁷. De totale verhuismobiliteit ligt in recente jaren ongeveer 18 procent lager dan in het piekjaar 1973 en 8 procent hoger dan in het daljaar 1979 ⁸. Figuur 2.4 geeft (in promillages) een indruk van de ontwikkelingen.

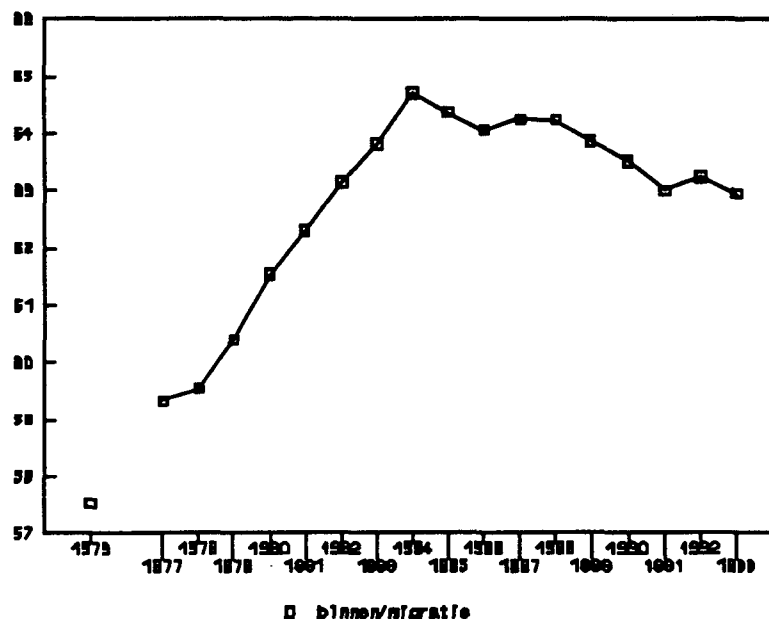
De cijfers suggereren dat de nieuwe woning voor het merendeel van de verhuizenden niet ver afdigt van de oude woning. Ondanks het feit dat Nederland een toenemend aantal grote gemeenten telt, moet de maat van de gemeente toch gezien worden als een relatief klein schaalniveau. Bij binnengemeentelijke verplaatsingen ligt het in de lijn van de verwachting dat men geen grote veranderingen hoeft aan te brengen in het stramien van het dagelijks leven. Men zal niet meer dezelfde burens hebben, maar de oude burens hoeven geen verre vrienden te worden. De afstand en reistijd tot het werk zal weinig veranderen, tenzij de verhuizing gepaard gaat met verandering van baan. Op basis van

⁷ H. Nicolaas, "Inwoner van Nederland verhuist zeven maal in zijn leven"; *Maandstatistiek van de bevolking*, 1994, 42, nr. 7, blz. 15-16.

⁸ Nicolaas en Noordam, 1993, op. cit. Deze auteurs tekenden dit op voor 1992. Voor 1991 en 1993 geldt hetzelfde blijkens de cijfers uit de bronnen genoemd bij de figuren 2.2 en 2.3.

binnengemeentelijke verhuizingen kan geen toenemende verruimtelijking worden vastgesteld. Is dit misschien dan wel het geval voor dat deel van de verhuizingen dat over de gemeentegrenzen verdwijnt? Van de gemiddeld zeven verhuizingen per leven migreren Nederlanders tegenwoordig ongeveer 2,6 maal naar een andere gemeente ⁹.

Figuur 2.5 Percentage binnenverhuizingen van het aantal binnenlandse migranten 1973-1993



Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, *Jaarstatistiek van de bevolking; 1980-1991*; Voorburg/Heerlen, 1992.
 Centraal Bureau voor de Statistiek, *Vijfennegentig jaren statistiek in tijdreeksen; 1899-1994*; 's-Gravenhage, SDU uitgeverij, 1994 (voor 1973, 1977, 1978, 1979, 1991, 1992, 1993).

Mulder stelt vast dat korte-afstandmigratie (tussen gemeenten binnen de woningmarktregio's) in de jaren tachtig meer aan verandering onderhevig is (toename) terwijl bij lange-afstandmigratie (tussen gemeenten en over de grenzen van de woningmarktregio) geen tendens is waar te nemen (stabilisatie). In deze constatering is rekening gehouden met het feit dat in de loop van de jaren tachtig de samenstelling van de migrerende bevolking veranderd is; dit heeft minder gevolgen voor de veranderende patronen dan veranderingen in migratiegedrag (mogelijkheden, preferenties) van verschillende typen huishoudens. Ook in ander onderzoek worden dergelijke tendensen gemeld. Met betrekking tot stedelijke agglomeraties, waar grensoverschrijdende verhuizingen bij uitstek verwacht mogen worden, wordt eerder een tegengestelde tendens waargenomen; de kans dat mensen stedelijke agglomeraties verlaten blijkt in de loop van de jaren tachtig kleiner geworden te zijn ¹⁰.

⁹ H. Kuiper & R. Noordam, "In 1990 minder verhuizingen binnen Nederland"; *Maandstatistiek van de Bevolking*, 1992, 40, nr. 1, blz. 12-16, aldaar blz. 14.

¹⁰ O.A.L.C. Atzema & P.P.P. Huigen, "Landelijke gebieden binnen Nederland"; in: *De achterkant van verstedelijkt Nederland; de positie en functie van landelijke gebieden in de Nederlandse samenleving*; door P.P.P. Huigen & M.C.H.M. van der Velden (red.), Nederlandse Geografische Studies 89, Amsterdam/Utrecht, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht, 1989, blz. 25-64. De auteurs (blz. 34) verwijzen naar een studie van Atzema en Bargeman uit 1986.

§ 2.4 Verschillen in de bevolking

Algemene patronen en tendensen in de migratie van de Nederlandse bevolking laten onderbelicht dat de samenleving bestaat uit een samenstel van groepen waartussen verschillen in migratiegedrag bestaan. De verschillen hebben te maken met de levensloop die individuen bewandelen. Mulder onderscheidt in haar migratieonderzoek de huishoudens-, de huisvestings-, de scholings- en arbeidscarrière. Het blijkt dat in de jaren tachtig de invloed van de laatste overheersend is. Bovendien blijkt dat de onderscheiden levenssferen of levenslopen naar afstand verschillende migraties veroorzaken. Veranderingen in de sfeer van het huishouden (forming en ontbinding) gaan vaak gepaard met korte migratieafstanden. Het zelfde geldt voor migratie wegens verandering in de woonsituatie. De motieven werk en scholing veroorzaken vaak de lange-afstandmigratie¹¹. Migratiemotieven vanuit de huishoudens- en huisvestingscarrières vinden dus meestal plaats binnen het gewest en migratie met scholings- of arbeidscarrière als hoofdoorzaak vaker over de grenzen van het gewest¹². De levenssferen en levenslopen verwijzen naar de uiteenlopende persoonskenmerken of maatschappelijke posities.

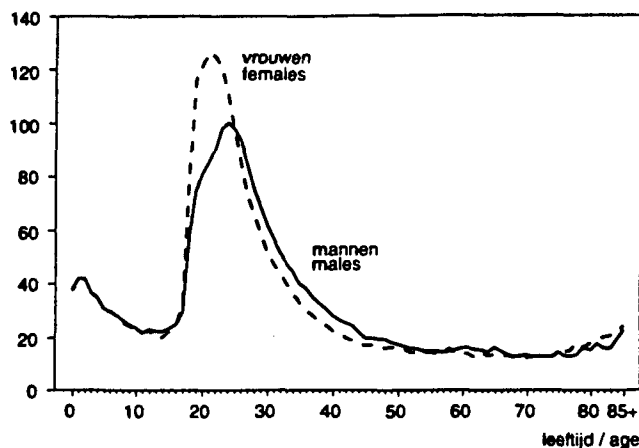
Over het effect van de huishoudenssituatie op migratie kan het volgende gemeld worden aan de hand van het genoemde onderzoek van Mulder, aan de hand van de drie recente woningbehoefte-onderzoeken¹³. Belangrijk is de constatering dat de moderne huishoudensgroep, de tweeverdieners, zich meer belemmerd weet in migratie dan kostwinnerhuishoudens, vooral waar het grote afstand betreft. Voorts hoort lange-afstandmigratie in het bijzonder bij alleenstaanden; voor partnerhuishoudens en gezinnen bestaan aanzienlijke belemmeringen voor migratie over lange afstanden. Ook bij korte-afstandmigratie blijken alleenstaanden actiever dan de grotere huishoudens, maar dit heeft in dit geval meer te maken met de huisvestingscarrière; verhuizing omwille van verbetering van de huisvestingssituatie. De huisvestingscarrière heeft dan ook vooral invloed op korte-afstandmigratie en bijna niet op lange-afstandmigratie; dit blijkt vooral uit analyse van het aantal personen per kamer. Hoe hoger dit aantal des te groter de impuls om binnen de woningmarktregio naar een andere gemeente te verhuizen. Een belangrijk aspect van de huisvestingssituatie is ook het feit of men een huur- of koopwoning bewoont. Huurders zijn meer geneigd te migreren dan kopers; in dit geval geldt dit zowel voor migratie binnen de woningmarktregio als voor de lange-afstandmigratie. Voorts is de onderwijscarrière, ofwel het scholingsniveau van invloed op migratie. Voor korte-afstandmigratie is geen verschil vast te stellen tussen hoger en lager opgeleiden. Bij lange-afstandmigratie treden wel verschillen aan het licht. Personen met een hogere opleiding migreren vaker buiten het woningmarktgebied. Inkomen (als representant van beroeps-carrière) beïnvloedt zowel korte- als lange-afstandmigratie, ook als gecontroleerd wordt voor de samenhang met de huisvestingssituatie. Dat wil zeggen dat hogere inkomens vaker bij migratie betrokken zijn dan lagere inkomensgroepen, of het nu migratie binnen of buiten de woningmarktregio betreft. Wel is voor lange-afstandmigratie het effect groter, hetgeen waarschijnlijk te maken heeft met de spreiding van hoogbetaalde en hoog gekwalificeerde beroepssoorten. Bij dergelijke constatering is analytisch rekening gehouden met het feit dat delen van de levenssferen niet onafhankelijk zijn; hetzelfde geldt voor de persoonskenmerken of maatschappelijke posities. Als voorbeeld van een dergelijke samenhang kan het feit genoemd worden dat personen of huishoudens met een hoger inkomen (beroepsloopbaan) vaker een eigen huis bewonen (huisvestingsloopbaan) en minder vaak aan het begin van de huishoudensloopbaan staan, waartoe veel jongere alleenstaanden behoren.

¹¹ Mulder, 1993, op. cit., blz. 113.

¹² Deze bevindingen zijn opgetekend bij de eerder genoemde studie van C.H. Mulder (blz. 113). In de formulering heb ik een kleine wijziging aangebracht; zij spreekt in verband met deze migratiegegevens over binnen of buiten de 'daily activity space'. Deze term kan echter beter gehandhaafd blijven voor individuele tijd-ruimtelijke gedragspatronen. Voor geaggregeerde informatie, hier met betrekking tot groepen met overeenkomstige migratiemotieven, is het beter het woord te gebruiken dat voeling houdt met deze aggregatie; in vergelijkbare terminologie is dat 'daily (urban) system' (zie bijvoorbeeld W.F. Slegers, *Regional population dynamics and migration in the Netherlands*; Rotterdam, Erasmus Universiteit Rotterdam, 1987) of het Nederlandse woord dat hiervoor meestal wordt gebruikt: (stads)gewest.

¹³ Mulder, 1993, op. cit., met name hoofdstuk 6.

Figuur 2.6 Binnenlandse migratie per 1.000 mannen respectievelijk vrouwen van elke leeftijd, 1990



Bron: H. Kuiper & R. Noordam, "In 1990 minder verhuizingen binnen Nederland"; *Maandstatistiek van de Bevolking*, 1990, 40, nr. 1, blz. 12-16.

Een globale afspiegeling van de invloed van deze levenslopen op migratie representeert zich vanzelfsprekend in de eenvoudige variabele leeftijd. Figuur 2.6 laat een aantal duidelijke conclusies toe. Kinderen zijn wat betreft verhuizen, tot ze het ouderlijk huis verlaten, vanzelfsprekend afhankelijk van de beslissingen van hun ouder(s). Gezinnen met jonge kinderen blijken nog makkelijker tot verhuizing over te gaan dan gezinnen met oudere kinderen. Vaak zal dit te maken hebben met de wens van ouders de schoolgang van hun kinderen niet te willen doorbreken. Het proces van zelfstandige huishoudensvorming onder jongeren, gepaard gaande met een verhuizing, wordt als een enorme stijging van het migratiecijfer vanaf het achttiende jaar zichtbaar. Meisjes gaan hierbij vaak iets eerder uit huis. Daarna zullen dezelfde nestvlinders misschien nog wel enkele keren verhuizen (het gemiddeld ligt tegenwoordig immers op gemiddeld zeven verhuizingen per mensenleven), maar hiervoor is geen specifieke serie van leeftijden aan te geven. Daarom neemt gemiddeld de neiging om te verhuizen vanaf het 21-ste jaar bij vrouwen en het 24-ste jaar bij mannen af tot ongeveer het 55-ste jaar. Bij mannen van iets boven de zestig en bij vrouwen iets onder deze leeftijd treedt dan een zeer bescheiden toename op in het migratiecijfer, hetgeen waarschijnlijk duidt op pensioenmigratie. In de oudste levensfase treedt nogmaals een lichte piek op in het verhuisgedrag wat te maken heeft met een laatste verhuizing naar een verzorgingsinstituut ¹⁴.

§ 2.5 Verschillen binnen Nederland

Migratie is niet gelijk over Nederland gespreid. Zo blijkt bijvoorbeeld het algemene patroon zoals hierboven geschetst is niet op te gaan voor de woningmarktregio's van de vier grote steden in de Randstad. Met betrekking tot deze stadsgewesten stelde Mulder een dalende tendens vast in de migratie uit de stad naar de suburbane gebieden. De stadsbewoners blijven dus in sterkere mate waar ze zitten. Dit lijkt volgens Mulder meer te maken te hebben met veranderingen in het aanbod dan met veranderingen in huishoudensspecifieke voorkeuren ¹⁵ zoals Vijgen en Van Engelsdorp Gastelaars vonden ¹⁶. Wel ligt de algemene verhuismobiliteit in grote gemeenten, waaronder de vier grootste steden, in het algemeen aanzienlijk hoger dan in Nederland gemiddeld; in de meeste gevallen gaat dit

¹⁴ Kuiper en Noordam, 1992, op. cit.

¹⁵ Mulder, 1993, op. cit.

¹⁶ J. Vijgen & R. van Engelsdorp Gastelaars, *Een gevarieerd bestaan; het gebruik van tijd en ruimte in het dagelijks leven van enkele 'oude' en 'nieuwe' groepen binnen de Nederlandse bevolking*; Stedelijke Netwerken Werkstukken 28, Amsterdam, Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek, Universiteit van Amsterdam, 1991.

gepaard met een hoger dan gemiddeld aandeel binnengemeentelijke verhuizingen ¹⁷. De eerste constatering houdt verband met de grote doorstroombaan die steden in het algemeen hebben voor een wijde regio. De tweede constatering is te verklaren uit het feit dat de eigen woningmarkt van grote gemeenten zodanig groot is dat relatief meer mensen een woning weten te vinden in de gemeente waar men woonachtig was. Het grotere belang van binnenverhuizingen in grote gemeenten heeft dus vooral te maken met dit omvangseffect en wijst niet op een sterkere lokale oriëntatie van stedelingen in hun zoekgedrag in de woningmarkt. Als immers op een kleiner schaalniveau, dat van stedelijke buurten, naar binnengemeentelijke stedelijke verhuismobiliteit gekeken wordt blijken verhuizingen zich namelijk vooral te manifesteren als een stroomproces tussen buurten. Vanzelfsprekend wordt deze constatering zelfbevestigend als het schaalniveau waarop men de analyse richt maar klein genoeg gekozen wordt. Bij stedelijke buurten gaat het echter gemiddeld om een buurtbevolking van nog altijd enkele duizenden mensen. Op dit schaalniveau blijkt dat verhuizingen binnen buurten slechts ongeveer 16 procent van de totale binnengemeentelijke stedelijke verhuismobiliteit omvat. Het overige deel, ruim tachtig procent, komt voor rekening van het stroomproces tussen stedelijke buurten ¹⁸.

§ 2.6 Stadsgewesten en regionale verschillen

Ondanks het gegeven dat verhuizingen zich voor een groot deel binnen gemeenten afspelen, kunnen wat betreft migratie twee parallelle processen worden genoteerd. Centrum-periferie geleiding en een stadsgewestelijke differentiatie. Eerder werd al aangegeven dat in de jaren tachtig een dalende trend is af te lezen in de migratie uit de stadsgewesten. Dit impliceert echter niet dat het proces van stadsgewestelijke ontwikkeling is gestopt. De peri-urbane of suburbane milieus hebben hun gewicht ook in de jaren tachtig nog zien toenemen; ze hebben nog een aanzienlijk positief vestigingssaldo. Als geheel boeten stadsgewesten wat betreft het saldo van migratiestromen en de bevolkingsomvang in de recente periode niet aan belang in ¹⁹. Er bestaan dus aanwijzingen dat de door Van den Berg e.a. voor de periode 1970-1975 geconstateerde tendens naar desurbanisatie (verlies voor de stadsgewesten) niet heeft doorgezet ²⁰. De gebieden buiten de benoemde stadsgewesten, de exurbane gebieden, blijken juist minder binnen de stedelijke invloedssfeer getrokken te worden. Uit de extra-urbane gebieden is in de loop van de jaren tachtig het vertreksaldo verder gestegen. Dit is het resultaat van gelijkblijvend vertrek uit deze gebieden en een afgenomen instroom naar deze gebieden uit steden en stadsgewesten. Deze constatering leidt tot de conclusie dat, onveranderd sinds de jaren zestig, in de recente jaren de ontwikkeling van het nederzettingenpatroon in Nederland met suburbanisatie kan worden aangeduid ²¹. Preciezer geformuleerd winnen de sinds die periode ontstane suburbane ringgebieden rondom de oude steden nog aan belang terwijl geen verdere radiale opschuiving is vast te stellen van deze suburbane invloedssferen.

Het afgenomen tempo van het suburbanisatieproces vanaf de tweede helft van de jaren zeventig en voortdurend in de jaren tachtig laat onbesproken dat het proces vanaf de jaren vijftig een enorme bijdrage geleverd heeft aan de groei van de stedelijke invloedssfeer in gebieden die voorheen vooral ruraal genoemd werden ²². Het proces van suburbanisatie mag in Nederland traceerbaar zijn tot in de vorige eeuw, het ging hier slechts om in omvang beperkte elite-groepen. Bovendien was hiervan slechts sprake met betrekking tot de belangrijkste stedelijke centra in het westen van het land; vooral de

¹⁷ Nicolaas en Noordam, 1993, op. cit. Hier worden de gemeenten bedoeld met meer dan 100.000 inwoners.

¹⁸ P. Everaers & S. Musterd, "Intra-urban migration in the Netherlands and processes of neighbourhood change"; in *Contemporary Research in Population Geography; a comparison of the United Kingdom and The Netherlands*; door J. Stillwell & H.J. Scholten, Dordrecht/Boston/London, Kluwer Academic Publishers, 1989. Deze verhouding volgt uit een cijferopstelling van beide auteurs waarin de verhuismobiliteit van 352 buurten in negen middelgrote gemeenten gepresenteerd wordt.

¹⁹ Atzema en Huigen, 1989, op. cit., blz. 27.

²⁰ *Urban change; a study of growth and decline*; door R. van den Berg, R. Drewett, A. Ross e.a., London, Pergamon Press, 1982, blz. 91.

²¹ Van den Berg e.a., 1982, op. cit.

²² Slegers, 1987, op. cit.

suburbanisatie vanuit Amsterdam naar het Gooi en de kust bij Haarlem sprong in het oog. Grootschalige suburbanisatie, waarbij brede middengroepen van de bevolking betrokken waren, kwam pas tot stand na de Tweede Wereldoorlog. Ook in deze fase, waarin het proces sterk democratiseerde, was een voortrekkersrol weggelegd voor de steden in de Randstad ²³. In deze kernregio tekende dit proces zich in de tweede helft van de jaren vijftig al op zodanige schaal af dat rondom de grote steden een groot aantal gemeenten een aanzienlijke migratie te verwerken kreeg, terwijl in overige delen van het land het proces nog niet begonnen was. Pas in het tweede deel van de jaren zestig kwam ook buiten de Randstad het suburbanisatieproces op gang, terwijl in de Randstad het proces een aanzienlijke schaalvergroting had bereikt. Zowel het aantal mensen als het aantal gebieden rondom de oude steden dat bij dit migratieproces betrokken raakte was enorm uitgebreid, zelfs zodanig dat het Randstad-concept vanaf die tijd in wetenschap en beleid werkelijk een rol ging spelen. Zoals eerder ter sprake kwam was 1973 een omslagpunt; tot aan het einde van de jaren zeventig zette een forse daling van het migratieniveau in, om in de jaren tachtig te stabiliseren. In de periode na 1973 is een geleidelijk proces van opschuiving zichtbaar. Gebieden waarin bevolkingsgroei gedomineerd wordt door migratie zijn in de Randstad schaars geworden en opgeschoven naar de perifere delen van het land ²⁴. Dit blijkt overigens een tijdelijke situatie; in de jaren tachtig concentreren positieve migratiesaldi zich weer in het centrumgebied en de intermediaire zone ²⁵.

De totale naoorlogse periode overziend wordt duidelijk dat in het proces van migratie zowel een omgevingseffect als een hiërarchisch effect zich aftekende. Het suburbanisatieproces, waarbij landelijke gebieden tot het woongebied van stedelingen gaan behoren, doet zich voor als een verschijnsel in de omgeving van de ontvolkende steden; het wordt zichtbaar als ingezoomd wordt op steden en hun omgeving. Een hiërarchisch patroon tekent zich af als het vizier op heel Nederland gericht wordt en de dimensie tijd erbij betrokken wordt. De opschuiving van het suburbanisatieproces vanuit de Randstad, via de intermediaire zone naar de periferie duidt op functionele regionale geleiding binnen Nederland ²⁶.

Dat suburbane migratie in het Westen tegenwoordig wat bescheidener vormen heeft aangenomen terwijl in de perifere streken het proces zich pas recent aftekent wil nog niet zeggen dat de ruimtelijke betrekkingen binnen centrum en periferie naar elkaar zijn toegegroeid. Door het vroegere begin en de omvang van het suburbanisatieproces is het proces van gewestvorming in het westen veel verder voortgeschreden. Dit uit zich op een aantal manieren. De schaal van de stadsgewesten in het westen is aanzienlijk groter dan die van de stadsgewesten van steden in de intermediaire en perifere zone. In het verlengde hiervan is het aantal gemeenten dat stadsgewestelijk geïntegreerd is groter rondom de steden in de Randstad. Daarnaast hebben de suburbane kernen rondom de grote steden in het land vaker en veel grotere omvang bereikt als vergelijkbare suburbane milieus rondom steden in de intermediaire en perifere zones. Voorts is in de Randstedelijke stadsgewesten het proces van woonmilieudifferentiatie verder voortgeschreden. Dat wil zeggen dat zich zowel binnen de steden als in de suburbane omgeving van de steden een sterkere profilering naar milieutype heeft afgetekend. Tevens lijkt zich vanuit het patroon van woonmilieudifferentiatie in het westen een veel sterkere vervlechting van stadsgewesten voor te doen dan in de andere delen van het land; ook waar de steden van waaruit zich het suburbanisatieproces voltrok op vergelijkbare afstand liggen ²⁷.

²³ S. Musterd en B. de Pater, *Randstad Holland; internationaal, regionaal, lokaal*; Assen/Maastricht, Van Gorcum, 1992. De auteurs geven vanaf blz. 24 een beknopt overzicht van de suburbanisatie in de Randstad.

²⁴ Slegers, 1987, op. cit., hoofdstuk 6.

²⁵ Atzema en Huigen, 1989, op. cit.

²⁶ Het proces en de patronen werden beknopt beschreven en voor het eerst duidelijk empirisch onderbouwd met het volkstellingsmateriaal van 1971. R.E. van Engelsdorp Gastelaars, W.J.M. Ostendorf & S. de Vos, *Typologieën van Nederlandse gemeenten naar stedelijkheidsgraad*; 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1980.

²⁷ K. Dignum, S. Musterd en W. Ostendorf, *Woonmilieus in Nederland; naar een geneste woonmilieutypologie*; Amsterdamse Sociaal-Geografische Studies 37, Amsterdam, Universiteit van Amsterdam, Instituut voor Sociale Geografie, 1991.

§ 2.7 Woonmilieudifferentiatie

De ruimtelijke sortering van bevolkingsgroepen met vergelijkbare kenmerken in woongebieden die zich door andere kenmerken van elkaar laten onderscheiden is veelvuldig beschreven in de onderzoeksliteratuur over sociale geografie en volkshuisvesting. Al in de eerste helft van deze eeuw deden de Amerikaanse stadsecologen, vooral in Chicago, veel ervaring op met de verkenning van het stedelijk sociaal en morfologisch grondpatroon. Vanaf de jaren zeventig werd met dit thema ook in Nederland ervaring opgedaan. Met betrekking tot de periode 1960-1980 merkt Ostendorf op dat de lokale bevolkingssamenstelling naar sociaal-economische en culturele kenmerken in afnemende mate blijkt te zijn terug te voeren op de lokale werkgelegenheidssituatie en in toenemende mate op de samenstelling van de woningvoorraad en de kenmerken van het woonmilieu ²⁸. De eerder genoemde studie van Van Engelsdorp Gastelaars e.a. besprak het bijbehorende ruimtelijke patroon met gegevens van 1971, aangevuld met een ontwikkelingsschets ²⁹. Juist omdat pas vanaf die periode de studie van woonmilieudifferentiatie ter hand genomen werd kwam de suburbanisatie zo sterk in de gevonden structuren terecht. Bouwperiode, grootte en prijs van de woning blijken dan ook in woonmilieustudies belangrijke indicatoren voor de kwaliteit van de woning en de kenmerken van het woonmilieu. Het moderne suburbane milieu onderscheidt zich op al deze drie kenmerken van de oude woningvoorraad in de steden en het niet gesuburbaniseerde platteland; de woningen zijn er nieuwer, vaker hoger van kwaliteit en prijs en meestal ruimer. Deze fysieke kenmerken hebben een marktwerking naar huishoudens met een grotere ruimtebehoefte (meer jonge gezinshuishoudens en minder kleine huishoudens) en grotere bestedingskracht. De oude bebouwing van voornamelijk de steden (dorpen kennen in het algemeen minder dynamiek) is door de grote aanwas van nieuwbouw in een snel proces van relatieve kwaliteitsvermindering geraakt; zodanig dat deze oude voorraad afnemend aan de eisen voldeed van grotere huishoudens en hogere inkomensgroepen. Stedelijke milieus werden daarmee in toenemende mate het 'geschikte' milieu voor kleine huishoudens met een laag inkomen. Andere vormen van sortering liggen deels in lijn hiermee en vormen voor een andere deel een toevoeging aan het patroon; zoals de totstandkoming van specifieke stedelijke milieus voor allochtonen (culturele segregatie).

Belangrijk in het verband van dit thema is de vraag of er sinds de vaststelling van de ontwikkeling naar 'soort bij soort' in de recente periode veranderingen zijn opgetreden ³⁰. Met betrekking tot het verstedelijkte westen is hierover het meest geschreven. Het contrast tussen oude steden en suburbane randgemeenten lijkt af te nemen door revitalisatie en aanvullende nieuwbouw in de steden en veroudering van woningvoorraad en bevolking in de suburbane milieus van na 1970. Kruijthoff wijst in dit verband op de ontwikkelingen in groeikernen en steden die demografisch naar elkaar toegroeien ³¹. Musterd en Ostendorf bespreken met behulp van sociaal-economische gegevens de veranderingen in met name het stadsgewest Amsterdam en tonen aan dat zowel een dichotoom onderscheid tussen kernstad en suburbaan ommeland, als een convergentie in de bevolkingsopbouw van beide niet het juiste beeld is.

²⁸ W. Ostendorf, *Het sociaal profiel van de gemeente; woonmilieudifferentiatie en de vorming van het stadsgewest Amsterdam: het ruimtelijk beleid van een achttal gemeenten na de Tweede Wereldoorlog*; Nederlandse Geografische Studies 75, Amsterdam, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 1988.

W. Ostendorf, "Ecological constraints and the spatial policies of municipalities in the Amsterdam urban region"; in: *The urban political arena: geographies of public administration*; door H. van der Wusten (ed.), Nederlandse Geografische Studies 140, Amsterdam, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 1992, blz. 151-164.

²⁹ Van Engelsdorp Gastelaars, Ostendorf en De Vos, 1980, op. cit.

³⁰ In 1980 werd met deze brutale metafoer het segregatieproces beschreven in: P.W. Blauw & C. Pastor, *Soort bij soort; Beschouwingen over ruimtelijke segregatie als maatschappelijk probleem*; Deventer, Van Loghum Slaterus, 1980. Voor de ontwikkelingen in Amsterdam wordt verwezen naar een bijdrage in dit boek van: R. van Engelsdorp Gastelaars, "Segregatie; een beschouwing gebaseerd op ontwikkelingen in Amsterdam".

³¹ H.M. Kruijthoff, "De vier grote steden in de jaren tachtig: tussen suburbanisatie en reurbanisatie?"; in: *Maatschappelijke verandering en stedelijke dynamiek*; door R. van Kempen, S. Musterd en W. Ostendorf (red.), *Volkshuisvesting in theorie en praktijk* nr. 30, Delft, Delftse Universitaire Pers, 1991.

Met betrekking tot het Amsterdamse stadsgewest lijkt zich volgens de auteurs een geleiding af te tekenen met een sterke binnenstad met aangrenzende zones, een zwakke 20-ste eeuwse zone, een niet bijzonder sterke stadsrand, een sterke suburbane zone, een zwakke zone met (vooral de perifere) groeikernen en een qua inkomen verzwakkende perifere zone ³². Musterd en De Pater wijzen in hun Randstadstudie op aanzienlijke verschillen tussen de stadsgewesten en heldere contrasten binnen de gewesten die niet zozeer lijken te verminderen maar te veranderen ³³.

De selectieve migratieprocessen leiden aldus tot een differentiatie van woonmilieus. Differentiatie impliceert relatieve heterogeniteit tussen de milieus en relatieve homogeniteit binnen de milieus. De vraag hierbij is of de overeenkomsten tussen de bewoners van de onderscheiden milieus hen voordelen oplevert; of het bijeenbrengen van soortgelijke bewoners in afzonderlijke milieus het woonmilieu tot een integratiekader maakt.

In de literatuur bestaan theoretische aanwijzingen dat hiervan voordelen uitgaan; vooral omdat men makkelijker tot ruilrelaties in de buurt (of het milieu) komt als de behoeften van de bewoners vergelijkbaar zijn. Het aantal empirische studies op dit terrein is in Nederland beperkt of gedateerd. Belangrijk was de studie van Nauta uit 1973 waarin aangetoond werd dat leeftijdshomogeniteit niet alleen voordelig was voor het verwerven van relatiepartners maar ook voor het bereiken van gelijkwaardige ruilverhoudingen ³⁴. Een recentere studie van Naafs vormt empirische ondersteuning hiervoor ³⁵. Ook Blauw levert hieraan een bijdrage in zijn studie naar de effecten op het relatienetwerk bij verhuizing uit de stad naar de suburb. In het algemeen is het burenccontact in de nieuwe woonsituatie sterker dan in de vorige woonsituatie, waarbij Blauw opmerkt dat er wel een reden moet zijn voor het contact, het hebben van kinderen blijkt (vooral met betrekking tot de situatie in de suburb) hierbij een belangrijke factor te zijn. Tevens geeft dit onderzoek aan hoezeer verhuizing naar de suburb, vooral als hierbij een grote afstand gemoeid is, tot een reductie van het contact met vrienden en familie leidt ³⁶. Het makkelijker zijn van ruilrelaties is dus een belangrijk aspect van homogeniteit in het milieu. Het feit dat het functionele aspect zo sterk meespeelt vormt echter tevens een twijfelpunt of hiermee besloten mag worden of milieus nog een werkelijk integratieve betekenis hebben.

³² S. Musterd & W. Ostendorf, "Inkomensontwikkeling en tweetoppigheid binnen de Randstad"; in: *Maatschappelijke verandering en stedelijke dynamiek*; door R. van Kempen, S. Musterd en W. Ostendorf (red.), Volkshuisvesting in theorie en praktijk nr. 30, Delft, Delfse Universitaire Pers, 1991.

³³ Musterd en De Pater, 1992, op. cit., blz. 115.

³⁴ A.P.N. Nauta, *Contact en controle tussen burens*; Alphen a/d Rijn, Samsom, 1973.

³⁵ J. Naafs, *Integratie van ouderen; Een empirisch sociaal-wetenschappelijk onderzoek bij zelfstandig wonende ouderen*; Enschede, Universiteit Twente, Faculteit Bestuurskunde, 1989.

³⁶ P.W. Blauw, *Suburbanisatie en sociale contacten*; Nederlandse Geografische Studies 17, Amsterdam/Rotterdam, Koninklijk Aardrijkskundig Genootschap/ Faculteit der Economische Wetenschappen, Erasmus Universiteit Rotterdam, 1986.

3. Mobiliteit, een spel van factoren

§ 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de algemene of gemiddelde mobiliteit in de Nederlandse samenleving en de ruimtelijke schaal die hierbij hoort. Hierbij is het van belang erop te wijzen dat de Nederlandse samenleving voor zeer verschillende motieven mobiel is of afstand dient te overbruggen. We ontkomen er dan niet aan te benadrukken dat een bespreking van de gemiddelde Nederlandse bevolking een grote variatie van bevolkingsgroepen behelst en dat het verplaatsingsgedrag een even zo gevarieerd samenstel van mobiliteitsveroorzakende taken en activiteiten omvat.

Belangrijk in dit verband is dat de moderne samenleving zich kenmerkt door arbeidsdeling. Deze constatering heeft niet slechts betrekking op de landelijke of een regionale economie maar ook op de organisatie van het huishouden. Voor het draaiende houden van het huishouden is beroepsarbeid vanwege de ermee verworven inkomsten een cruciale taak, maar er behoort nog een breed scala van andere verzorgende werkzaamheden tot het takenpakket van het huishouden. Eenpersoonshuishoudens ontkomen er niet aan bijna al deze taken zelf uit te voeren. In meerpersoonshuishoudens is men (beter) in staat het takenpakket te verdelen onder de leden van het huishouden. Hierbij kan men de situatie waarin de partners in de huishoudens ieder een naar soort specifiek deel van het takenpakket voor hun rekening nemen, onderscheiden van de situatie waarin de partners hun taken naar de voorkomende taaksoorten zoveel mogelijk gelijkelijk verdelen. Men spreekt in deze gevallen van asymmetrische, respectievelijk symmetrische huishoudensvormen. Het kostwinnershuishouden en het tweeverdienershuishouden zijn termen die in dit verband vooral betrekking hebben op de verdeling van de taak inkomstenwerving. Beroepsarbeid is voor het grootste deel van de bevolking de activiteit om in inkomsten te voorzien; daarnaast kan het voor een beperkt deel van de samenleving, gezien de collectieve voorzieningen bij werkloosheid en arbeidsongeschiktheid, ook zonder werk. Om het beeld te completeren dient de groep die bezig is met de voorbereiding op de arbeidscarrière niet vergeten te worden: scholieren en studenten verwerven hierbij voor een deel hun inkomsten uit de Rijkskas. Tenslotte vinden we aan de andere kant degenen die hun arbeidscarrière hebben afgesloten met een pensioen dat voor de periode na het vijftienvestigste jaar (of al eerder) geen verplichtende activiteiten in de loopbaansfeer meer vergt.

De verplichte taken die in verband staan met loopbaan en inkomstenwerving gelden dus niet voor iedereen. Dit geldt in zekere mate ook voor de verzorgende taken van het huishouden. Afhankelijk van de huishoudensvorm en het huishoudensarrangement zijn dergelijke taken verschillend over de leden van het huishouden verdeeld. In verband met het hier behandelde thema is het bovendien van belang erop te wijzen dat sommige van de huishoudelijke taken wel, en andere niet met afstandoverbrugging gepaard gaan. Voor stofzuigen, de was doen, de tuin bijhouden, en dergelijke verlaat men de eigen woning met de bijbehorende tuin of balkon niet. Voor de aanschaf van allerlei duurzame en niet-duurzame goederen, die bijdragen aan het draaiende houden van het huishouden, moet men in de regel wel het huis uit; men moet afstand overbruggen om ze te verwerven. Er zijn echter veel meer geheel of gedeeltelijk onvermijdelijke taken van het huishouden die verplaatsing vergen. Te denken valt aan een bezoek aan een arts, de kinderen naar school of kinderdagverblijf brengen, een brief posten, etcetera.

Naast de tijd die gemoeid is met het verrichten van dergelijke onvermijdelijke taken beschikken de leden van een huishouden over vrije tijd, die tot op zekere hoogte werkelijk vrij is in te vullen. Die vrijheid is immers ingebed in een moeilijk grijpbaar domein van sociale normen. Het staat bijvoorbeeld een ieder vrij hoeveel vrienden-, bure-, en familierelaties men erop nahoudt, maar het wordt als abnormaal gezien als men geen sociaal leven buiten het eigen huishouden heeft. Heeft men dergelijke persoonlijke contacten, dan is bovendien voor het continueren van deze contacten een regelmatig bezoekpatroon een vereiste, anders kan men op den duur niet meer van contacten of relaties spreken. Relatief is deze vrijheid ook naarmate men meer de functionele kwaliteit van het sociale netwerk

vooropstelt, bijvoorbeeld als men denkt aan de uitwisseling van hulp. Echter ook de elementaire menselijke behoefte aan contact en gezelligheid heeft een functionele vertaling naar het sociale netwerk. De noodzaak van sociale contacten buiten het eigen huishouden geldt in de moderne tijd waarschijnlijk des te sterker omdat er steeds minder mensen tot het eigen huishouden behoren.

Vergelijkbare opmerkingen zijn te maken voor activiteiten die niet in verband staan met het verwerven en continueren van sociale relaties. Ergens een wandeling maken, een weekend op stap, een vakantie van een aantal weken zijn activiteiten die niet gericht zijn op de verzorging van het eigen huishouden, niet op instandhouding van sociale contacten (tenzij men dergelijke activiteiten onderneemt met mensen buiten het eigen huishouden). Ze worden door velen echter wel gezien als een bijna noodzakelijke onderneming om uit te rusten en om nieuwe inspiratie op te doen. De vorm van dit soort activiteiten is voor een deel bepaald door veranderende maatschappelijke normen en voor een ander deel door de mogelijkheden. De auto pakken om ergens in een bos te wandelen op aanzienlijke afstand van eigen huis is tegenwoordig geen vreemd alternatief meer voor thuis een boek lezen. Het wordt normaal omdat veel mensen het doen en het is voor veel mensen mogelijk omdat ze er makkelijk kunnen komen; bijvoorbeeld omdat ze een auto hebben. Eigenlijk horen deze zaken bij elkaar. De samenvoeging is; de auto is voor veel mensen een normaal huishoudensbezit geworden; de bijpassende activiteitensoorten ook.

Hoe verplichtend allerlei activiteiten ook kunnen zijn, het is gebruikelijk dat gedeelte dat niet aan arbeid of onderwijs besteed wordt als vrije tijd te betitelen. Zo gedefinieerd wordt gemiddeld eenderde daarvan buitenshuis doorgebracht. Van het deel van de activiteiten dat men als huishoudelijke zorg definieert bestaat ongeveer een kwart van de tijd uit boodschappen doen, en het transporteren van kinderen en andere huisgenoten ¹.

§ 3.2 Mobiliteit en motiefsoorten

In De mobiliteit van de Nederlandse bevolking, een jaarlijkse publikatie van het Centraal Bureau voor de Statistiek op basis van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG), wordt een algemeen overzicht gepresenteerd van gemiddelde afgelegde afstand bij verschillende activiteiten en verplaatsingsmotieven. Voor dit algemene overzicht worden gemiddelde afstanden gegeven die een afspiegeling zijn van het gedrag van de gehele Nederlandse bevolking, ongeacht of zij zich wel of niet bij de onderscheiden motieven verplaatsen. De gemiddelde afstand bij het motief werk is hierbij met 8,2 kilometer dus aanzienlijk lager dan als de gemiddeld afgelegde afstand van de categorie werkenden wordt becijferd. Niet iedereen werkt immers, werd al duidelijk. De gegevens worden dus in dit geval beïnvloed door de arbeidsparticipatie in de Nederlandse samenleving die in 1992 bij mannen in een dalende tendens is uitgekomen op 76 procent en bij vrouwen in een stijgende lijn op 46 procent ². Bovendien komen de gemiddelde dagelijkse afstanden tot stand door het gemiddelde van zeven wekdagen te nemen waarin het aspect meespeelt dat veel mensen hun arbeid uitoefenen op de dagen maandag tot en met vrijdag en in het weekeinde niet. Deze toelichting geldt vanzelfsprekend ook voor de andere activiteiten die met verplaatsing gepaard gaan. Sommige Nederlanders zullen zich nooit of zelden bezighouden met winkelen omdat ze dit meestal overlaten aan de partner. Sommige mensen zullen een veel geringer verplaatsingspatroon aan de dag leggen voor persoonlijke ontmoetingen als visite of logeren dan anderen. Dat geldt niet alleen voor diegenen die veel persoonlijke relaties op korte afstand hebben wonen of er een karig sociaal netwerk op na houden. Sommigen zullen, omdat hun fysieke toestand dat niet meer toelaat (bijvoorbeeld omdat ouderdom met gebreken komt), vaker anderen de afstand laten overbruggen voor een ontmoeting.

¹ Sociaal en Cultureel Planbureau, *Sociaal en Cultureel Rapport 1994*; Rijswijk, 1994, blz. 393.

² Sociaal en Cultureel Planbureau, 1994, op. cit., blz. 112.

De manier van meten heeft voor- en nadelen. Een nadeel is dat de precisie van de ruimtelijke schaal op de achtergrond raakt. Een voordeel is dat met de manier van meten in één meetcijfer twee aspecten van de ruimtelijkheid van de samenleving weergegeven worden. In de afstandsmaat is immers een participatiegraad vervat. Dergelijke cijfers en ook de trends hierin zijn dus gevoelig voor fluctuaties in het aantal mensen dat in de verschillende activiteiten participeert; bij beroepsarbeid is hierin bijvoorbeeld een toename vast te stellen in het laatste decennium vooral vanwege het toenemend aantal tweeverdienershuishoudens. Pas door weer uit te splitsen naar categorieën van de Nederlandse bevolking wordt differentiatie naar participatiegraad weer enigszins uitgezeefd. Later in deze paragraaf zullen we het ruimtelijk gedrag van verschillende positiegroepen bespreken. Allereerst is het echter zinvol de algemene cijfers te bespreken.

§ 3.2.1 Het relatieve belang van arbeid voor mobiliteit in het weekpatroon

De mobiliteit behorend bij de woon-werkverplaatsingen heeft een belangrijke plaats in de algemene mobiliteit van de Nederlandse samenleving. Veel mensen zijn bereid (of genoodzaakt) voor arbeid grote afstand te overbruggen. Toch vormt werk voor de Nederlanders beslist niet het enige motief dat gepaard gaat met aanzienlijke afstandoverbrugging.

In 1993 bedroeg voor alle Nederlanders (12 jaar en ouder), ongeacht of zij werkelijk aan arbeid deelnemen, de gemiddelde dagelijkse afgelegde afstand voor het motief werk 8,2 kilometer. Dit is ten opzichte van de bijna 36 kilometer totaal dagelijks afgelegde afstand nog geen kwart (22,8 procent). Voor de samenleving als geheel en gemeten over het gemiddelde van 7 wekdagen is arbeid dus niet het belangrijkste verplaatsingsmotief. De cijfers bieden dus een mogelijkheid het relatieve belang van variërende activiteiten aan te geven met de verplaatsingsafstanden als leidraad.

In het CBS-mobiliteitsonderzoek is het totale pakket van verplaatsingen opgebouwd uit een aantal motiefcategorieën. Zakelijk bezoek in de werksfeer wordt in het vervolg niet altijd besproken omdat het een verbijzondering van afstandoverbrugging in de werksfeer betreft. Overigens komen arbeid en onderwijs, als loopbaangerichte verplaatsingsmotieven, nog uitgebreider aan de orde in het volgende hoofdstuk. Belangrijk in dit hoofdstuk zijn aldus de niet-loopbaangerichte of de private verplaatsingsmotieven visite en logeren, winkelen, ontspanning en sport, toeren en wandelen³. Als men vrije tijd breed definieert als alles wat niet met loopbaan van doen heeft kan men deze motiefsoorten ook onder vrije tijd onderbrengen. De categorie overig is moeilijk te plaatsen. Vaak zullen het activiteiten zijn die niet met de werk- of scholingssfeer van doen hebben, maar ook niet tot vrije tijd gerekend kunnen worden (een bezoek aan arts of apotheek bijvoorbeeld). De categorie overig is gezien het kilometrage niet onbelangrijk maar er valt weinig duidelijk over te zeggen. Omdat arbeid en scholing duidelijk afgebakende motieven zijn ligt het echter voor de hand de categorie overig onder te brengen bij de private verplaatsingsmotieven. De belangrijkste categorie vrije-tijdsactiviteiten wat betreft afstandoverbrugging is visite en logeren. De gemiddelde afstand die Nederlanders hiervoor afleggen ontloopt de afstand voor werk maar weinig. Voor ontspanning en sport en winkelen valt de gemiddelde afstand een stuk lager uit en bedraagt ongeveer de helft van de afstand voor visite en logeren. Voor toeren en wandelen is de gemiddelde dagelijkse afstand met nog geen twee kilometer bescheiden te noemen.

³ De term private is in dit verband ontleend aan het Sociaal en Cultureel Rapport 1994 van het Sociaal en Cultureel Planbureau, blz. 392 en verder. Tegenover private doelen, verplaatsingen etc. wordt in het Sociaal en Cultureel Rapport de term verplichtingen of het verplichte deel gehanteerd.

Tabel 3.1 Gemiddeld afgelegde afstand per dag naar motief, 1982 en 1993 (in kilometers)

		1982	1993	toename	index (1982=100)
Loopbaangerichte verplaatsingsmotieven	Van en naar werk	7,13	8,20	1,07	115
	Onderwijs	1,44	2,16	0,72	150
Private verplaatsingsmotieven	Visite/logeren	7,25	8,05	0,80	111
	Winkelen	2,68	4,32	1,64	161
	Ontspanning/sport	3,26	4,27	1,01	131
	Toeren/wandelen	1,46	1,74	0,28	119
	Overig	2,91	4,39	1,48	151
	Totaal loopbaangericht	8,57	10,36	1,79	121
	Totaal private sfeer	17,56	22,77	5,21	130
Totaal ^{a)}	26,49	35,95	9,46	136	

^{a)} Het totaal is hier niet de optelsom van alle categorieën omdat zakelijk bezoek in de werksfeer is weggelaten vanwege een definitiewijziging in de loop van de jaren tachtig.

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1982*; 's-Gravenhage, Staatsuitgeverij, 1983. Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heeren/Voorburg, 1994.

Tabel 3.1 bevat tevens informatie over de ontwikkeling van de mobiliteit in het laatste decennium. Het is een duidelijke zaak hoezeer de schaal van de verplaatsingen ook in de recente periode nog is opgerek. Bovendien is bij deze constatering geen enkel verplaatsingsmotief uitgezonderd. De toename bij het motief werk is zelfs nog bescheiden te noemen (15 procent). Bij onderwijs is het aantal afgelegde kilometers met maar liefst de helft toegenomen. Dit heeft sterk te maken met het feit dat de overheid thuis wonen van studerende kinderen in de jaren negentig bevorderde, vooral door de invoering van de studenten OV-kaart vanaf januari 1991. Bij de private verplaatsingsmotieven is de mobiliteit in de periode 1982-1993 met 30 procent toegenomen. Sterke toename doet zich voor bij de onduidelijke categorie overig, maar van de benoemde motieven springt winkelen er zichtbaar uit (61 procent toename). In de tabel is bovendien te zien hoezeer de mobiliteit gedomineerd wordt door afstandoverbrugging in de private sfeer. Het recente Sociaal en Cultureel Rapport merkt in dit verband op dat zowel het aantal verplaatsingen als de afgelegde afstand in de private sfeer die in het verplichte segment (loopbaangerichte deel) overtreffen en dat deze situatie niet veel verschilt van die in 1980 en zelfs die in 1975 ⁴.

§ 3.2.2 Variaties in het weekpatroon

Het belang van de vrijetijdsactiviteiten in de dagelijkse afstandoverbrugging wordt evenzeer duidelijk als gekeken wordt naar de totale afstanden die dagelijks in het weekpatroon worden afgelegd. Op de doordeweekse dagen, waarop het grootste deel van de Nederlandse werkende bevolking werkt en de schoolgaande bevolking onderwijs geniet, is de totaal afgelegde afstand niet groter dan op weekenddagen; in 1993 is het zelfs de zaterdag geworden waarop door Nederlanders gemiddeld de grootste afstand wordt afgelegd (tabel 3.2). Overigens was dit in de jaren tachtig meestal de vrijdag. De grote mobiliteit op vrijdag kwam in die jaren echter niet door een onevenredig grote mobiliteit voor werken of onderwijs. Tabel 3.3 laat zien dat voor mobiliteit ten behoeve van werk en onderwijs in de jaren tachtig vrijdag nooit de belangrijkste dag was en zelfs niet de op een na belangrijkste.

⁴ Sociaal en Cultureel Planbureau, 1994, op. cit., blz. 393.

Ook in de vrijetijdssfeer is de vrijdag echter bijna nooit de belangrijkste dag wat betreft afstandoverbrugging. De vrijdag is bij uitstek een dag die sterk in beslag genomen wordt door zowel de werksfeer als de vrijetijdssfeer: een combinatie van dagen bij uitstek. Voor visites afleggen en logeren wordt in de jaren tachtig consequent de grootste afstand afgelegd op de zondag; de zaterdag is consequent de tweede in de rij. Ook voor ontspanning en sport worden de grootste afstanden afgelegd op de beide traditionele weekenddagen, hoewel te zien is dat zaterdag en zondag stuuvertje kunnen wisselen. Voor toeren en wandelen wordt consequent de zondag gekozen om de grootste afstanden af te leggen. Meestal is de zaterdag de tweede dag, soms een doordeweekse dag. Voor winkelen is zaterdag consequent de belangrijkste dag in termen van afstandoverbrugging; vrijdag is alleen bij deze activiteit stelselmatig de tweede dag. Wat betreft winkelen, visites afleggen en ontspanning en sport blijkt na het weekeinde een adempauze op te treden. De afstandoverbrugging is voor deze activiteiten beduidend laag aan het begin van de week om geleidelijk toe te nemen in de loop van de week naar de combinatie van vrijdag. Uiteindelijk zijn voor velen zaterdag en zondag de dagen om deze activiteiten ten volle te ontplooiën.

Tabel 3.2 De dag met de grootste afstandoverbrugging in de periode 1982-1993 (afstand in km)

1982	zondag	(25,58)	1988	vrijdag	(37,29)
1983	zondag	(29,14)	1989		
1984	vrijdag	(29,99)	1990	vrijdag	(39,77)
1985	vrijdag	(36,27)	1991	vrijdag	(38,92)
1986	vrijdag	(36,81)	1992	vrijdag	(40,03)
1987	vrijdag	(35,04)	1993	zaterdag	(37,44)

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in ...*; (de jaren genoemd in de tabel) ⁵.

Tabel 3.3 De dag met de grootste afstandoverbrugging per motief in de periode 1982-1993

	Belangrijkste dag							Op één na belangrijkste dag						
	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
werk	x/a	x	x	x				x	x	x	x	x		
onderwijs	x/a	x	x					x	x	x	x	x		
visite/logeren							X/a							X/a
winkelen						X/a						X/a		
ontspanning/sport						x/a	x						x	x/a
toeren/wandelen							X/a	x		x	x	x	x/a	
overig					x		x/a	x/a	x	x	x	x	x	

x: variërend in de periode 1982-1993 over verschillende dagen

X: vaste dag in de periode 1982-1993

a: actuele situatie in 1993

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in ...*; (de jaren genoemd in de tabel) ⁶.

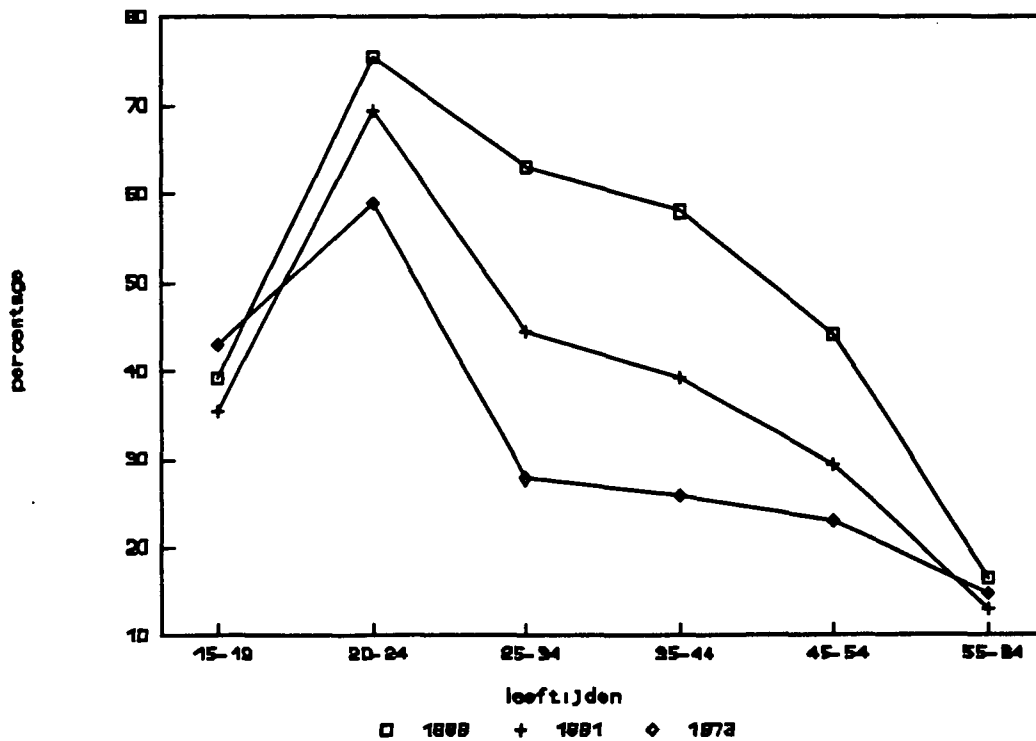
⁵ Het jaar van uitgave is telkens een jaar later dan het jaar dat behandeld wordt; plaats van uitgave is in eerdere jaren 's-Gravenhage en later Heerlen/Voorburg.

⁶ *ibid.*

§ 3.2.3 Mobiliteit en persoonskenmerken

De mobiliteit is niet bij alle leden van de bevolking van gelijke orde. Dit kwam in het inleidende hoofdstuk al aan de orde waar gesteld werd dat voor het traceren van de ruimtelijke schaal van de samenleving zo veel mogelijk op zoek gegaan moest worden naar gegevens over de gehele of de gemiddelde samenleving. De vorige paragraaf voorzag in een beschrijving hiervan. Daarnaast is het zinnig toch enige aandacht te besteden aan de variatie die er in mobiliteit aan het licht treedt bij verschillende bevolkingsgroepen. Belangrijke determinerende variabelen voor mobiliteit zijn leeftijd, geslacht, inkomen, en deels samenhangend hiermee, de positie in het huishouden en de arbeidsparticipatie. Leeftijd is een vrij grove afspiegeling van levensfase. Onderwijsparticipatie gaat voor velen aan de arbeidsparticipatie vooraf. Arbeidsparticipatie start voor lager opgeleiden rond het twintigste jaar en voor hoger opgeleiden wat later. Deelname aan arbeid loopt voor velen door tot het 65-ste jaar, de pensioengerechtigde leeftijd. Vaak trad echter in de laatste decennia een vroegere uittreding uit het arbeidsleven op (VUT-regelingen) zodat velen al ruim voor hun zestigste levensjaar hun beroepsleven beëindigd zien. Bij vrouwen trad de laatste decennia een aanzienlijke toename van de arbeidsparticipatie op, maar hierin treden nog steeds belangrijke leeftijdsspecifieke patronen op die te maken hebben met kinderen krijgen en de periode dat kinderen nog thuis wonen.

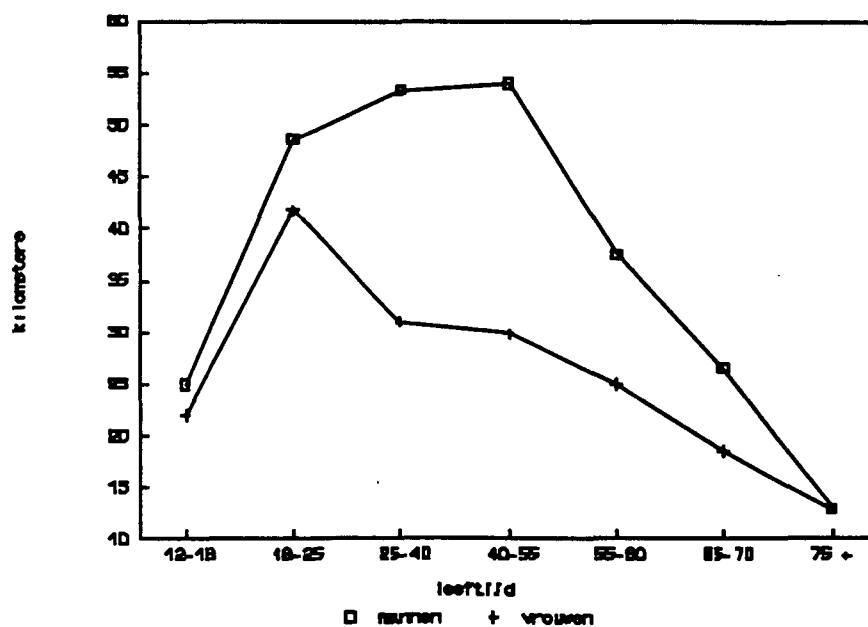
Figuur 3.1 Arbeidsparticipatie van vrouwen in de periode 1973-1989



Bron: C.H. Mulder, *Migration Dynamics; A life course approach*; Amsterdam, Thesis Publishers, 1993, blz. 59. Data ontleend aan CBS, OECD.

Figuur 3.1 laat zien dat de arbeidsparticipatie van vrouwen in de loop van de laatste decennia op een hoger niveau is komen te liggen, en tegelijk dat bij de leeftijdsgroep 20-24 jaar al een maximum is vast te stellen: bij vrouwen met een hogere leeftijd kent de participatie consequent een dalende tendens om in de leeftijdsgroep 50-64 jaar op een (gemiddeld) laag niveau van juist iets boven de tien procent bijna uit te sterven. Het mobiliteitspatroon bij vrouwen en toenemende leeftijd (figuur 3.2) kent een vergelijkbaar patroon, waaruit blijkt hoezeer arbeidsparticipatie bepalend is voor mobiliteit. Bij mannen stijgt de mobiliteit nog lange tijd door; pas bij de leeftijdsgroep 40-65 (weliswaar een vrij brede range) zien we het maximum bereikt worden. Ook na de leeftijd waarop de meesten het arbeidsproces verlaten hebben daalt de mobiliteit nog verder; deze verdere afname is indicatief voor verminderende ruimtelijke oriëntatie bij het ouder worden. Is bijvoorbeeld bij de jongere senioren (60-65 jaar) vergeleken met jongere Nederlanders een verhoogd mobiliteitspeil waar te nemen bij de meeste van de eerder genoemde vrijetijdsactiviteiten (bij vanzelfsprekend reducerende mobiliteit in de werksfeer), bij hogere leeftijd (65+) neemt ook bij deze activiteitensoorten de mobiliteit beduidend af. Mobiliteitstoename van jonge senioren is verklaarbaar uit het voor velen beschikbaar komen van vrije tijd; de aanzienlijk daling van mobiliteit bij hogere leeftijd is indicatief voor de grotere inspanning die afstandoverbrugging vergt van mensen met een hogere leeftijd en afnemende fysieke vermogens.

Figuur 3.2. Aantal dagelijks afgelegde kilometers bij leeftijd en geslacht, 1993



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerlen/Voorburg, 1994.

In figuur 3.2 wordt mobiliteit in één presentatie behandeld tegen de achtergrondkenmerken leeftijd en geslacht. Beide persoonskenmerken representeren echter andere aspecten van de organisatie van de samenleving. Leeftijd is een grove indicator voor de opeenvolgende levensfasen. Geslacht is eerder bepalend voor de rolverdeling binnen het huishouden. Die rolverdeling omvat een verschil in arbeidsparticipatie tussen de geslachten, maar blijkens tabel 3.4 is dit niet de enige oorzaak voor geringere mobiliteit van vrouwen ten opzichte van mannen. Het gemiddeld aantal dagelijks afgelegde kilometers is bij werkende mannen aanzienlijk hoger dan bij werkende vrouwen. Wel speelt hierin de gezinssituatie een bijrol. Als er geen minderjarige kinderen tot het huishouden behoren leggen vooral vrouwen dagelijks gemiddeld meer kilometers af. Het verschil met mannen wordt daarmee kleiner.

Hoezeer er een eigen effect blijft uitgaan van rolverdeling blijkt echter als andere soorten van maatschappelijk participatie worden vergeleken. Ook bij onderwijsvolgende mannen is de schaal van de ruimtelijke verplaatsingen groter dan bij vrouwen, zowel in de situatie waarin wel als waarin geen minderjarige kinderen tot het huishouden behoren. De verschillen tussen mannen en vrouwen blijven ook bestaan voor hen die geen beroeps- of scholingsverplichtingen hebben; in tabel 3.4 aangeduid met overig. Ook hier ligt de mobiliteit gemiddeld hoger bij de mannen, ongeacht of er wel of geen minderjarige kinderen tot het huishouden behoren.

Tabel 3.4 Personen van 18 jaar en ouder in meerpersoonshuishoudens naar verschillende soorten van participatie en de totaal dagelijks afgelegde afstand

	mannen	vrouwen		mannen	vrouwen
met minderjarige kinderen	52,2	28,1	zonder minderjarige kinderen	48,7	33,7
waarvan arbeid verrichtend	54,4	34,8	waarvan arbeid verrichtend	53,7	38,5
waarvan onderwijs volgend	41,8	39,6	waarvan onderwijs volgend	55,6	49,9
overig	35,7	24,6	overig	32,5	25,7
totaal (met en zonder minderjarige kinderen)				46,1	28,8

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerten/Voorburg, 1994.

Uit tabel 3.5 blijkt hoe belangrijk het is voor de gemiddeld afgelegde afstand of men full-time in het arbeidsproces betrokken is (veel kilometers) of part-time (weinig), althans als men in loondienst werkt want bij zelfstandigen treden weinig verschillen op. Dat werkenden in een gezinsbedrijf weinig afstand overbruggen is vanzelfsprekend het gevolg van het feit dat voor velen van hen de woning en het bedrijf dezelfde lokatie hebben. Omdat woon-werkreizen in dat geval ontbreken ligt de gemiddeld dagelijks afgelegde afstand in dezelfde orde van grootte als bij mensen zonder loopbaanverplichtingen zoals personen die in de eigen huishouding werken of gepensioneerden. Het feit dat WAO-ers een grotere dagelijkse actieradius hebben dan gepensioneerden typeert de afnemende ruimtelijke activiteit bij stijgende leeftijd. Overigens wordt in het Sociaal en Cultureel Rapport 1994, juist bij huisvrouwen, gepensioneerden en andere beroepsmatig niet-actieven tussen 1975 en 1990 een sterke toename van het aantal verplaatsingen vastgesteld en een sterke stijging van het autogebruik voor huishouding en vrije tijd⁷.

Tabel 3.5 Gemiddeld afgelegde afstand per dag bij verschillende soorten van participatie in 1993 (in km)

Werkend in loondienst		Werkloos of werkzoekend	30,0
tot 25 uur in de week	32,8	Scholier/student (18 t/m 27 jaar)	48,4
25 uur en meer in de week	51,6		
Werkt als zelfstandige		Werkt in eigen huishouding	22,3
tot 25 uur in de week	43,8	Gepensioneerd/rentenier	21,4
25 uur en meer in de week	46,3	WAO-er	29,3
Werkend in gezinsbedrijf			
tot 25 uur in de week	21,7		
25 uur en meer in de week	27,9	Totaal (alle categorieën)	35,95

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerten/Voorburg, 1994.

⁷ Sociaal en Cultureel Planbureau, 1994, op. cit., blz. 395 en 396.

Dat mobiliteit een luxe is blijkt overduidelijk uit tabel 3.6. Mensen in de hoogste inkomensklasse (boven 52.000 gulden per jaar) zijn gemeten naar afstand twee maal zo mobiel als mensen met de laagste inkomens of zonder arbeidsinkomen. Het verband tussen inkomen en afstand is vrijwel lineair. In de tabel blijkt bovendien dat personen met een hoger inkomen voor vrijwel elk motief meer afstand afleggen. Dit geldt dus niet alleen voor woon-werkreizen en de zakelijke bezoeken; een grotere mobiliteit geldt vooral bij de twee hoogste inkomensgroepen voor visite en logeren, ontspanning en sport, toeren en wandelen en overige motieven. Alleen bij de motieven winkelen (gelijkmatige mobiliteit over de inkomensklassen) en scholing (juist veel mobiliteit bij de laagste inkomensgroepen) gelden afwijkende patronen. De verschillen in afgelegde afstand bij oplopend inkomen zijn vooral het gevolg van de verschillen in vervoerswijze bij de inkomenscategorieën (niet in de tabel opgenomen): hoe hoger het inkomen des te groter het aantal kilometers dat men aflegt als autobestuurder.

Tabel 3.6 Gemiddeld afgelegde afstand per dag (km) naar inkomensklasse en motief, 1993

gulden per jaar	van/ naar werk	zakelijk bezoek in werksfeer	visite logeren	winkelen	onderwijs	ontspan sport	toeren wandelen	overig	totaal
Geen eigen inkomen	0,5	0,1	7,2	4,4	4,6	4,0	1,3	3,8	25,9
minder dan 15.000	3,4	0,5	8,6	4,5	3,9	4,0	1,7	5,0	31,6
15.000 tot 23.000	6,9	0,8	7,4	4,3	0,7	3,1	1,3	3,9	28,3
23.000 tot 30.000	12,3	2,7	7,8	3,9	0,9	5,2	2,2	4,1	39,2
30.000 tot 38.000	14,7	4,4	7,3	4,5	0,6	4,5	2,0	5,0	42,9
38.000 tot 52.000	15,3	6,4	9,1	4,6	1,3	5,5	2,4	5,2	49,7
52.000 en meer	19,6	12,1	11,0	4,5	0,5	6,1	2,6	5,9	62,1
Gemiddeld	8,2	2,8	8,1	4,3	2,2	4,3	1,7	4,4	36,0

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerlen/Voorburg, 1994.

§ 3.3 De schaal van de verplaatsingen

In de vorige paragraaf waren de werkelijke afstanden enigszins op de achtergrond geraakt omdat ook de participatiegraad meetelde. Het aantal afgelegde kilometers per verplaatsing is een betere maat om een indruk te krijgen van de schaalgrootte. In de jaren negentig is de gemiddelde afstand per verplaatsing op bijna tien kilometer komen te liggen; dit is in vergelijking met het begin van de jaren tachtig een toename van anderhalve kilometer (zie tabel 3.7). Ruim boven het gemiddelde ligt de afstandoverbrugging voor arbeidsmotieven en bij visite en logeren. De gemiddelde afstand per verplaatsing bij bezoeken afleggen ligt zelfs nog iets boven de gemiddelde afstand van de woon-werkverplaatsing. Dit is zowel de recente stand van zaken als die van tien jaar geleden. Dat bij visite en logeren de gemiddelde afstand per verplaatsing hoger ligt dan bij woon-werkverplaatsingen, terwijl in de vorige paragraaf de gemiddeld afgelegde afstand per dag bij beide motiefsoorten elkaar niet veel ontliepen, kent zijn oorzaak in het gegeven dat woon-werkverplaatsingen voor de gemiddelde Nederlander vaker in het weekpatroon en dus in het gemiddelde dagpatroon terugkeren dan verplaatsingen voor visite en logeren. Dit aspect werd besproken bij de variatie van verplaatsingen per motief in het weekpatroon over de zeven weekdays (zie paragraaf 3.2.3).

De verplaatsingsafstand bij het motief onderwijs is de laatste tien jaar sterk op dat bij werk gaan lijken. De toename is, zoals eerder aan de orde kwam, te danken aan de invoering van de studenten OV-kaart in 1991. Voor vrijetijdsactiviteiten worden naast de beduidend hoge waarden bij visite en logeren ook voor ontspanning/sport en toeren/wandelen per verplaatsing afstanden gehaald die rond het algemeen gemiddelde van 10 kilometer liggen. Alleen bij winkelen en de overige motieven wordt een gemiddeld geringere afstand afgelegd. Wel tekent zich juist bij deze activiteiten een inhaaleffect af.

Tabel 3.7 Aantal kilometers per verplaatsing, 1982-1993 ^{a)}

	1982	1993	index (1982 = 100)
van en naar werk	12,5	13,7	109
onderwijs	7,6	12,0	158
visite en logeren	12,9	14,1	109
winkelen	3,8	4,8	125
ontspanning en sport	9,6	10,9	114
toeren en wandelen	9,7	9,7	99
overig	5,8	7,6	130
Totaal	8,4	9,9	118

^{a)} inclusief veelvuldige verplaatsingen (volgens toelichting bij tabel in de bron)

Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1982*; Heerlen/Voorburg, 1982. Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerlen/Voorburg, 1994.

§ 3.3.1 Bevolkingsgroepen en verschillende afstanden

De gemiddeld afgelegde afstand per verplaatsing bij variërende inkomensgroepen (tabel 3.8) kent ongeveer hetzelfde patroon als besproken werd bij de gemiddelde afstanden per dag. Het blijkt dan ook dat naarmate men een hoger inkomen heeft men bij vrijwel alle motiefsoorten een grotere gemiddelde afstand aflegt. Bij het motief werk is het verschil tussen de inkomensgroepen het meest uitgesproken. De gemiddeld afgelegde afstand voor een verplaatsing naar het werk is bij mensen met een inkomen boven de 52.000 gulden ruim het dubbele van de gemiddelde afstand bij de laagste inkomensgroep. Bij de andere motiefsoorten in de vrijetijdssfeer zoals visite en logeren, ontspanning en sport en toeren en wandelen springt vooral de hoogste inkomensgroep eruit met hoge gemiddelde afstanden. Dit resulteert bij deze groep dan ook in een gemiddeld totaal aantal kilometers per verplaatsing van ruim vijftien: de helft meer dan voor de gemiddelde Nederlander.

Tabel 3.8 Gemiddeld aantal kilometers per verplaatsing per verplaatsingsmotief en inkomen, 1993 ^{a)}

	werk	visite logeren	winkelen	ontspanning sport	toeren wandelen	overig	totaal
geen eigen inkomen	6,4	11,3	4,3	8,7	7,1	5,4	7,2
minder dan 15.000	8,0	13,9	4,6	10,3	9,3	8,1	9,0
15.000 - 23.000	10,5	12,7	4,6	10,3	7,4	6,9	8,5
23.000 - 30.000	13,7	13,3	4,4	13,0	12,3	8,6	10,9
30.000 - 38.000	15,0	13,4	5,2	12,2	10,4	9,4	11,6
38.000 - 52.000	15,7	18,3	5,7	11,9	10,4	8,4	12,8
52.000 en meer	19,4	23,4	5,9	14,4	13,1	9,6	15,6
Gemiddeld	13,7	14,1	4,8	10,9	9,7	7,6	9,9

^{a)} de categorieën zakelijk bezoek en onderwijs zijn in deze tabel weggelaten omdat bij de meeste inkomenscategorieën het aantal verplaatsingen te gering is om verantwoord een gemiddelde afstand per verplaatsing te kunnen berekenen.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerlen/Voorburg, 1994.

Tabel 3.9 Gemiddeld aantal kilometers per verplaatsing per verplaatsingsmotief bij leeftijd en geslacht, 1991 ^{a)}

mannen	visite logeren	winkelen	ontspanning sport	toeren wandelen	overig	totaal
18-54	14,4	5,4	13,2	11,8	11,6	13,4
55-64	19,2	5,8	13,2	10,6	10,3	12,7
65-74	19,6	5,4	10,9	11,0	6,3	10,1
75+	26,0	4,4	5,4	8,7	6,7	10,4
vrouwen	visite logeren	winkelen	ontspanning sport	toeren wandelen	overig	totaal
18-54	13,0	4,1	10,9	9,2	5,8	8,2
55-64	17,8	4,2	12,2	11,1	7,1	9,6
65-74	15,0	4,7	11,2	9,8	7,1	8,7
75+	26,0	5,6	13,0	4,6	6,0	11,7
mannen en vrouwen	15,0	4,7	12,0	10,1	7,9	10,7

^{a)} de categorieën werk, zakelijke bezoeken en onderwijs zijn in deze tabel weggelaten omdat bij sommige leeftijdsgroepen het aantal verplaatsingen te gering is om verantwoord een gemiddelde afstand per verplaatsing te kunnen berekenen. Hier zijn de cijfers van 1991 gebruikt en niet van 1993 omdat in dat jaar van de CBS-statistiek een extra bespreking van mobiliteit en leeftijd werd opgenomen, waarin ook een onderscheid tussen jonge en oude senioren gepresenteerd werd.

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1991*; Heerlen/Voorburg, 1992.

Bij de verschillende leeftijdsgroepen (zie tabel 3.9) treedt een ander patroon aan het licht dan hiervoor besproken werd aan de hand van de gemiddeld afgelegde afstand per dag. Zowel bij mannen als bij vrouwen is de gemiddeld afgelegde afstand per verplaatsing hoger bij de hoogbejaarden (75+) dan bij de andere leeftijdsgroepen. Men verplaatst zich weliswaar minder vaak, maar als men zich verplaatst zijn er grotere afstanden mee gemoeid. Bij mannen komt dit vooral door een sterke toename van de gemiddeld afgelegde afstand bij het motief visite en logeren, terwijl bij vrouwen daarnaast ook bij winkelen en ontspanning en sport grotere afstanden worden afgelegd in juist de hoogste leeftijdsgroep. Het CBS-materiaal biedt geen interpretatie van deze gegevens, maar waarschijnlijk blijven met de afnemende frequentie waarmee de oudste ouderen activiteiten als visite, winkelen en ontspanning buitenshuis ondernemen relatief veel verplaatsingen over die gepaard gaan met een grote afstandoverbrugging. Men kan hierbij bijvoorbeeld denken aan de situatie dat men voor de dagelijkse in de buurt verkrijgbare boodschappen (winkelen) niet meer de deur uit hoeft omdat ze door iemand worden gehaald en bezorgd, terwijl men wel, maar minder vaak dan boodschappen doen in de buurt zou vergen, naar een verderaf gelegen winkelconcentratie gaat voor de duurzame goederen. Op soortgelijke manier geredeneerd kan bij het verplaatsingsmotief visite en logeren gelden dat men bij het stijgen van de leeftijd zelf minder op visite gaat en meer mensen op visite laat komen (bijvoorbeeld de kinderen) terwijl voor de spaarzame keren dat men wel besluit iemand een bezoek te gaan brengen de keuze vaker ligt bij een ver weg wonende relatie. Hiermee komt dan ook de beperking van deze meetwijze van ruimtelijke schaal aan het licht. De conclusie is voor ouderen dat ze met het voortschrijden van de leeftijd minder beweeglijk worden en hiermee dus voor een groter deel van de tijd georiënteerd zijn op de kleine schaal van de eigen woning, terwijl juist in die situaties dat men zich wel verplaatst dit voor een aantal motieven gepaard gaat met juist grotere afstanden, een wijdere geografische oriëntatie.

Tabel 3.10 Gemiddeld afstand per verplaatsing naar beroep/bezigheid, 1993

Werkend in loondienst		Werkloos of werkzoekend	7,9
tot 25 uur in de week	7,8	Scholier/student (18 t/m 27 jaar)	9,4
25 uur en meer in de week	13,2		
Werkt als zelfstandige			
tot 25 uur in de week	11,0	Werkt in eigen huishouding	6,4
25 uur en meer in de week	12,2	Gepensionoord/rentenier	8,8
Werkend in gezinsbedrijf		WAO-er	10,0
tot 25 uur in de week	5,7		
25 uur en meer in de week	8,1	Totaal (alle categorieën)	10,2

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1993*; Heerlen/Voorburg, 1994.

Tot slot wordt ingegaan op de gemiddelde verplaatsingsafstand bij verschillende typen maatschappelijke participatie (tabel 3.10). Terwijl de schaal van de gemiddelde verplaatsing tegenwoordig op bijna tien kilometer ligt voor de gemiddelde Nederlander, bestaan er afwijkingen voor de mate waarin men in het arbeidsproces is ingeschakeld. Full-time werkenden in loondienst (meer dan 25 uur per week) leggen per verplaatsing meer kilometers af dan deeltijdwerkers. Dit is waarschijnlijk vooral een effect van de woon-werkafstanden. Bij deeltijdarbeid worden in het algemeen lange woon-werkreizen als onacceptabel beoordeeld. Daarnaast zal het te maken hebben met een taakverdeling binnen het huishouden. Deeltijdwerkers nemen vaker een groter deel van de huishoudelijke zorg voor hun rekening. Afstand vergende activiteiten ten dienste van het huishouden zoals winkelen gaan vaker over korte afstanden. Relatief klein (6,4 kilometer) is dan ook de gemiddelde afstand per verplaatsing bij diegenen die werk in de eigen huishouding als hoofdtaak hebben. Dat is ook beduidend minder dan degenen die om andere redenen niet deelnemen aan beroepsarbeid, zoals de gepensioneerden en WAO-ers die er kennelijk meer afstand-vergende vrijetijdsactiviteiten op na houden.

§ 3.4 Van kilometers naar ruimte

Met een gemiddeld afstand van tien kilometer per verplaatsing en ruim dertig kilometer per dag tekent zich een abstracte notie van de ruimtelijke schaal van de Nederlandse samenleving af. De voorstelling van de daily activity space voor individuen en van een daily urban system voor personen samen, vraagt echter om een vertaling van dergelijke afstandgegevens naar de maat van een ruimtelijke gebiedseenheid. We dienen ons een gebied voor te stellen met globaal een straal van tien kilometer. Zinvol is het een voorstelling te maken van bij welk bekend type gebiedseenheid dergelijke afstandgegevens passen. Bekende types gerangschikt naar oplopende schaal zijn:

bouwblok, straat

buurt

woonkern, dorp, wijk

stad, gemeente

regio, gewest

De maten van deze gebiedstypen liggen niet vast, zijn ook niet per type precies gelijk, maar tussen de typen bestaat meer differentiatie dan binnen de typen. Als globale hiërarchie voldoet de indeling omdat men er geen twijfel over kan hebben welke typen een hoger en lager schaalniveau representeren. Bovendien sluiten dergelijke typen meer aan bij de notie van de ruimtelijkheid van de bevolking.

Ondanks dat de schaal van deze typen nergens gedefinieerd is, is het evident dat de eerste drie schaalniveau's niet in aanmerking komen te voldoen aan het schaalniveau van de gemiddelde afstand bij verplaatsingen van de Nederlandse bevolking. Tussen de laatste twee kunnen we misschien nog twijfelen. Als we met een touw van tien kilometer een cirkel trekken rond een paal in het midden van een gemeente zullen weinig gemeenten en steden voor de geest komen waar niet op het grondgebied van de buurgemeenten terecht komen. We komen dus automatisch op het niveau van het gewest terecht.

Hierbij blijft het zinvol kritisch te blijven bij de suggestie die hiervan uitgaat. Dat mobiliteit zich op een gewestelijk niveau afspeelt wil niet zeggen dat de lagere schaalniveau's geen rol van betekenis meer spelen wat betreft de verplaatsingsdoelen van de bevolking. Er bestaat immers een breed scala van verplaatsingsafstanden, ook bij verschillende motiefsoorten, waarbij gemiddelde cijfers verbloemen dat veel verplaatsingsafstanden groter maar veel ook kleiner zijn. Een gewest mogen we ons dan ook niet strikt voorstellen als alleen maar een hoger schaalniveau dan een gemeente, wijk of een buurt. Buurten, wijken, steden en gemeenten vormen samen de gewesten. Dit heeft als consequentie dat zodra men besluit dat er een gewestelijk patroon van mobiliteit bestaat alles wat zich binnen de gemeenten, wijken en buurten aan mobiliteit afspeelt ook meteen een onderdeel vormt van de totale gewestelijke mobiliteit.

Voor sommige activiteitensoorten is de gemiddelde afstand beduidend geringer dan gemiddeld. Dit viel vooral op bij winkelen. Winkelen en boodschappen doen zijn dan ook typisch activiteiten die in de omgeving van de woning plaatsvinden. Veelal is boodschappen doen nog sterk gericht op de eigen buurt, de wijk of het eigen dorp. Een gewestelijke maat is hierbij, afgaande op de gemiddelde cijfers, veel minder aan de orde. Hooguit kan men stellen dat winkelen soms wordt meegenomen als extra activiteit *in de buurt* van andere verplaatsingsdoelen, zoals de werkplek en de plaats waar men om een andere reden moet zijn. Bij combinatieverplaatsingen ligt het echter niet voor de hand dat ruimtelijk inefficiënte patronen worden afgewerkt zodat ze niet sterk bijdragen aan een toename van de afgelegde afstand.

Sommige bevolkingsgroepen leggen een veel kleinschaliger en andere een veel grootschaliger verplaatsingsgedrag aan de dag. In het voorgaande bleek hoe sterk de hoogte van het inkomen de gemiddeld afgelegde afstand per dag en per verplaatsing beïnvloedt. In het algemeen heeft dit patroon sterk te maken met positieve samenhang tussen autobezit en inkomen. Vooral autobezitters, en als het huishouden een auto bezit dan degene binnen het huishouden die de hoofdgebruiker van de auto is, verplaatsen zich immers over grote afstanden. Daarnaast werd ook gewezen op het belang van arbeidsparticipatie. Hoe meer men werkt des te meer men bereid is zich over langere afstanden te verplaatsen. Voorst werd nog gewezen op het verschil tussen mannen en vrouwen. Mannen blijken ongeacht de overeenkomsten met vrouwen wat betreft arbeids- of scholingsparticipatie en ongeacht het voorkomen van minderjarige kinderen in het huishouden grotere afstand af te leggen. Ook de leeftijdsverdeling bleek van invloed, waarbij voor de ouderen opviel dat men zich bij stijgende leeftijd gemiddeld minder verplaatst, maar als men dit doet voor een aantal motieven over grotere afstanden.

De consequentie is dat voor de gemiddelde Nederlander de suggestie realistisch is dat mobiliteit zich op gewestelijke schaal afspeelt maar dat een veel geringere ruimtelijke oriëntatie geldt bij hen met een lager inkomen, bij vrouwen, bij de hoogbejaarden, bij hen die zich voornamelijk bezighouden met huishoudelijke taken, bij hen die geen full-time baan hebben. Omgekeerd geldt de gewestelijke schaal van de mobiliteit in het bijzonder voor hoger opgeleiden, voor mannen, voor full-time werkenden, en voor het jongere deel van de vrouwelijke bevolking. Deze bevindingen zijn geen vondst, wel blijken deze verschillen ook in de jaren negentig nog hun geldigheid te hebben. Ondanks de emancipatie van de vrouw treden er nog steeds aanzienlijke verschillen op met mannen in het ruimtelijk gedrag en dit is niet slechts terug te voeren op het voortbestaan in verschillen in arbeidsparticipatie. De emancipatie van ouderen is terug te vinden in een aanzienlijke toename van de mobiliteit maar blijft nog altijd tot aanzienlijke verschillen te voeren met jongere Nederlanders.

§ 3.5 Nadere interpretatie

Autobezit is volgens het meest recente Sociaal en Cultureel Rapport een van de belangrijkste oorzaken van de toename van de mobiliteit. Daarbij wordt opgemerkt dat de auto van een gebruiksgoed van het gezin zich ontwikkelt tot een gebruiksgoed van het individu. Na de afnemende woningbezetting daalt immers nu ook de bezettingsgraad van de auto, zodanig dat naast de bestuurder gemiddeld nog geen halve persoon als passagier meerijdt. De auto wordt bovendien in toenemende mate ingezet voor verplaatsingen in de private sfeer, waarbij wordt opgemerkt dat voor deze niet-loopbaangerichte activiteiten vooral het aantal verplaatsingen is toegenomen. Het Sociaal Cultureel Rapport bevat voorts een aantal interessante passages over de achtergrond van de toegenomen mobiliteit. Aan de hand van een studie van Batenburg en Knulst wordt vastgesteld dat het aantal verplaatsingen vooral is toegenomen door een stijging van het aantal mensen met een combinatie van taken uit de loopbaansfeer en de huishoudenssfeer en door een verbreding van het vrijetijdsrepertoire. Huishoudensverdunding en emancipatie van vrouwen bleken van minder belang ⁸. Voorts besteedt het Sociaal en Cultureel Rapport van 1994 uitgebreid aandacht aan een verschuiving in de samenleving waarin een stedelijke leefstijl met 'permanente onrust' aan belang wint ⁹. Een spirituele en symbolische cultuurbeleving maakt hierbij plaats voor een die meer gericht is op sensaties: een sensorische cultuurbeleving. Men zoekt hierbij bevrediging in een breder repertoire van kortdurende activiteiten en ervaringen waarbij men zich sterk laat leiden door individuele voorkeuren en zelf een cultureel pakket samenstelt. In dit verband wordt ook gesproken over modularisering of de opkomst van een bricolage-cultuur. Opvallend hierbij is dat degenen die over minder vrije uren beschikken zich vaker tot dit cultuurpatroon laten verleiden dan het bevolkingsdeel met meer vrije tijd ¹⁰. Tevens wordt opgemerkt dat afstemming van activiteiten tussen individuen onderling hiermee steeds moeilijker wordt.

Belangrijk in het verband van het hier behandelde thema is dat de ontwikkelingen die aanleiding gegeven hebben voor een toenemend aantal verplaatsingen niet alleen hebben geleid tot een toename van het totale dagelijkse kilometrage, maar dat ook de gemiddelde afstand per verplaatsing is opgerekt. In de paragrafen 3.2 en 3.3 werd hier aandacht aan besteed. Het lijkt aannemelijk ook dit in verband te brengen met het toegenomen autogebruik. Waar men vroeger vaker een langzame wijze van vervoer (lopen en fietsen) en openbaar vervoer gebruikte voor de private doelen, kiest men met name in de private sfeer tegenwoordig vaker de auto. De auto is bij uitstek het vervoermiddel waarmee een aantal bestemmingen op rij kan worden afgewerkt; daarnaast blijkt bij dergelijke combinaties een toename van de afstand per verplaatsing geen afbreuk te doen aan dit voordeel. Dit heeft tot gevolg dat waar voor arbeid en visite afleggen de ruimtelijke schaal al langer op het gewestelijke niveau lag, nu ook voor delen van de consumptieve of de private sfeer, die traditioneel aan een klein schaalniveau gekoppeld waren, een opschuiving plaatsvindt in de richting van het gewestelijke niveau.

⁸ Sociaal en Cultureel Planbureau, 1994, op. cit., blz. 395.

⁹ Sociaal en Cultureel Planbureau, 1994, op. cit., blz. 428.

¹⁰ Sociaal en Cultureel Planbureau, 1994, op. cit., blz. 420 en verder.

4. Ruimtelijke schaal bij werk en scholing

§ 4.1 Inleiding

Waar in het vorige hoofdstuk de mobiliteit van de Nederlandse bevolking het hoofdthema was, wordt in dit hoofdstuk nader aandacht besteed aan de verplaatsingen bij arbeid en scholing. Deze bijzondere aandacht kan als volgt worden verantwoord.

In de eerste plaats brengt voor vele Nederlanders de deelname aan scholing en arbeid een strenge structurering van tijd te weeg. Dit geldt voor zowel de tijdsbesteding per dag als de tijdsbesteding per week, maar ook voor de langere termijn drukken de scholings- en beroepsloopbanen van mensen een belangrijke stempel op de tijdsbesteding. De keuze van de vakantieperiodes is bijvoorbeeld gebonden aan het jaarritme in het arbeidsproces en de onderwijsorganisatie. Vanuit het perspectief van het gehele menselijke leven zijn scholing en arbeid sterk gebonden aan levensfasen. Scholing gaat voor de meesten aan de arbeidscarrière vooraf en de afsluiting van de beroepsloopbaan vormt voor veel mensen de start van een nieuwe fase waarin vrijetijdsbesteding meer dan ooit het leven bepaalt. Scholing en arbeid zijn aldus zeer dwingende zaken, zowel in tijdsbesteding als wat betreft het verplaatsingskarakter.

In de tweede plaats is het zinvol voor enkele van de activiteitenterreinen in het menselijk leven nader in te gaan op het markt karakter ervan. Het aanbod van voorzieningen is immers van invloed op het ruimtelijk gedrag. Wie geen bakker, slager of school in de buurt heeft, zal naar elders moeten uitwijken. De geografische reikwijdte van het feitelijk handelen wordt daardoor vergroot zonder dat de gebruiker dit als wenselijk ervaart.

In een overzicht van het ruimtelijk schaalgebruik van Nederlanders zijn arbeid en onderwijs structurerende motieven die leiden tot grote en minder grote verplaatsingen. De gemiddelde afstanden van het woon-school- en woon-werkverkeer zijn de afgelopen jaren gegroeid. In 1993 werd in Nederland gemiddeld 13,7 kilometer per verplaatsing in verband met werk afgelegd en 12,0 kilometer per woon-schoolverplaatsing. In 1982 bedroeg deze werkverplaatsing 12,5 kilometer en tussen woning en school 7,6 kilometer ¹.

De gemiddelde afstand per motief geeft geen uitsluitsel over de vraag in hoeverre er verschillen bestaan tussen regio's, positiegroep of aanbod. Dit hoofdstuk probeert deze verfijning op een aantal hoofdlijnen aan te brengen. Voor het onderwijs wordt nagegaan of het onderscheid tussen basis- en voorgezet onderwijs verschillen in verplaatsingspatronen oplevert. Of, en zo ja, welke regionale verschillen van belang zijn voor het feitelijk verplaatsingsgedrag en tot slot in hoeverre verschil in denominatie tot afwijkend woon-schoolverkeer leidt. Voor het woon-werkverkeer geldt dezelfde systematiek.

§ 4.2 Onderwijs

§ 4.2.1 Achtergrond

In het onderwijsveld is het al eerder genoemde aanbodeffect duidelijk aanwezig. De stichting van een onderwijsinstelling is van rijkswege genormeerd. Leerlingaantallen, de positie van de school in de wijk of regio, buurtschap of dorp zijn via de Wet op het Basisonderwijs (WBO 1985) onlosmakelijk met de stichting en opheffing van een onderwijsinstelling verbonden. Louter op grond van de verschillen in het voorzieningenaanbod kunnen wezenlijk van elkaar afwijkende verplaatsingspatronen ontstaan. In gebieden met een concentratie van onderwijsvoorzieningen is bijvoorbeeld de kans dat ouders in de

¹ Vgl. Hoofdstuk 3, tabel 3.8, Centraal Bureau voor de Statistiek, *De mobiliteit van de Nederlandse bevolking*; Voorburg/Heerlen, 1982 en 1993.

buurt een school vinden die aan hun eisen voldoet groter dan wanneer de scholen over een groot gebied verspreid liggen. De leerlingen zullen daarom dagelijks minder grote afstanden overbruggen dan hun medeleerlingen in die gebieden waar het aanbod beperkter is.

De gemiddelde woon-school afstand is, zo bleek al uit het vorige hoofdstuk, in het afgelopen decennium gegroeid tot 12,0 kilometer. Dit gemiddelde heeft betrekking op het basis- en voortgezet en hoger onderwijs samen. Verschillen tussen deze onderwijsniveau's en bijvoorbeeld ook denominatie blijven buiten beeld. Alhoewel onderzoek naar de woon-schoolafstand of -reistijden niet veelvuldig gedaan is wordt in deze paragraaf enige verdieping in de algemene data aangebracht. Daarbij worden twee hoofdtypen onderscheiden, namelijk het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs. Het hoger onderwijs en de beroepsscholing blijven buiten beeld.

§ 4.2.2 Basisonderwijs

Kinderen in de leeftijd van 4 tot 12 jaar gaan in Nederland voor het merendeel naar een school in de eigen kern (zie tabel 4.1)². Deze constatering is gebaseerd op onderzoek van Bonnerman en Huigen. In deze studie is het aanbod van scholen op het niveau van de kernen in verband gebracht met het aantal potentiële leerlingen van basisonderwijsinstellingen. Afstanden die binnen de kernen worden afgelegd om van en naar school te komen zijn hierdoor niet meegerekend.

Voor openbare onderwijsinstellingen bedraagt het aandeel van de 4- tot 12-jarigen voor wie een school van deze denominatie in de eigen kern aanwezig is 86 procent. Wanneer op lokaal niveau geen openbare basisschool aanwezig is dan bevindt deze zich doorgaans op een afstand groter dan 3 kilometer van huis. Voor het rooms-katholiek en protestant-christelijk onderwijs geldt een soortgelijke verhouding: tegenover de 84 procent 4- tot 12-jarigen met een rooms-katholieke school in de eigen kern, staat veertien procent die meer dan 3 kilometer moeten reizen om de dichtstbijzijnde school elders te bereiken. Voor het protestant-christelijke onderwijs gelden percentages van respectievelijk 82 en 15.

Tabel 4.1 Bevolking 4-12 jaar naar afstand tot dichtstbijzijnde basisschool van verschillende denominaties, 1986/1987 (in procenten)

	lokaal aanwezig	afstand indien niet lokaal aanwezig				totaal
		0-1 km	1-2 km	2-3 km	>3 km	
Openbaar	86	0	1	2	11	100
Protestant-christelijk	82	0	1	2	15	100
Rooms-katholiek	84	0	1	1	14	100

Bron: F.A.H.M. Bonnerman en P.P.P. Huigen, *School op schaal - Bereikbaarheid, delen a-h*; Utrecht, Rijksuniversiteit Utrecht, 1990.

Uit onderzoek onder 549 ouders van kinderen in de leeftijd van 4 tot 12 jaar, 191 kinderen van 8 tot 12 jaar, 26 leidsters van kinderen tot 4 jaar en 227 leerkrachten van kinderen tussen de 4 en de 8 jaar, blijkt dat een groot aandeel van de kinderen in de buurt naar de lagere school gaat³. Van de leerlingen in het basisonderwijs woont 93 procent minder dan 5 kilometer van school. Voor 4 procent van deze leerlingen bedraagt de woon-school afstand tussen de 5 en 10 km en 3 procent legt dagelijks meer dan 10 kilometer af om naar school te komen. De grotere afstanden worden vooral afgelegd door kinderen

² F.A.H.M. Bonnerman en P.P.P. Huigen, *School op schaal - Bereikbaarheid, delen a-h*; Utrecht, Rijksuniversiteit Utrecht, 1990.

³ J. Peeters en C. Woldringh, *Leefsituatie van 0- tot 12-jarigen in Nederland; Verslag van een voorstudie*; Nijmegen, Instituut voor Toegepaste Sociale Wetenschappen, Katholieke Universiteit Nijmegen, 1989.

J. Peeters en C. Woldringh, *Leefsituatie van kinderen tot 12 jaar in Nederland*; Nijmegen, Instituut voor Toegepaste Wetenschappen, Katholieke Universiteit Nijmegen, 1993.

die speciaal of overig bijzonder onderwijs volgen. Dit laatste wordt mede veroorzaakt door de geringere spreidingsgraad van het speciaal en overig bijzonder onderwijs in Nederland. De afstanden die voor het woon-(basis-)school verkeer worden afgelegd, corresponderen met de in ander onderzoek aangetoonde woon-school reistijden. Het Sociaal en Cultureel Planbureau heeft in 1989 de gemiddelde reistijd tussen woning en school gemeten ⁴. Aan ouders is gevraagd de afstand tussen school en woning in minuten weer te geven. Rekening houdend met de gekozen vervoerswijze blijkt dat leerlingen in het basisonderwijs gemiddeld 5 minuten onderweg zijn om op school te komen. Twee procent van de leerlingen is dagelijks voor een enkele reis van huis naar school meer dan 15 minuten onderweg ⁵.

In tabel 4.2 zijn de reistijden opgenomen die leerlingen in het basisonderwijs zouden hebben, wanneer zij alle lopend naar school zouden gaan. Daarnaast is het door de ouders als redelijk ervaren loopafstand opgenomen. Het aandeel kinderen dat dagelijks maximaal 5 minuten onderweg is naar school bedraagt 46 procent. Naarmate de loopafstand in minuten groter wordt, neemt het aandeel kinderen af. In tegenstelling tot de werkelijke situatie blijkt 37 procent van ouders met kinderen in het basisonderwijs een loopafstand tussen de 11 en 15 minuten als redelijk te ervaren. Voor slechts 14 procent van de leerlingen geldt dat deze loopafstand in minuten gemeten dagelijks moet worden afgelegd ⁶. De reistijd hangt in belangrijke mate samen met het gekozen vervoermiddel. In het basisonderwijs gaat 57,5 procent van de leerlingen lopend en 35,1 procent fietsend naar school ⁷. Een kleiner aandeel, namelijk 6,2 procent van de kinderen, wordt met de auto naar school gebracht of gebruikt het openbaar vervoer.

Tabel 4.2 Aandeel leerlingen basisonderwijs naar feitelijke loopafstand en door ouders als redelijk ervaren loopafstand in minuten tussen de woning en de school, 1989 (in procenten)

	0-5 min	6-10 min	11-15 min	16-20 min	> 20 min
Feitelijk afgelegde loopafstand	46	24	14	6	10
	0-5 min	6-10 min	11-15 min	>15	
Als redelijk ervaren loopafstand	6	46	37	10	

Bron: Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, *Schaal en kwaliteit in het basisonderwijs*; Zoetermeer, projectgroep schaalvergroting basisonderwijs, 1990.

Bereikbaarheid speelt in 1991 overigens in vergelijking met 1981 als motief voor de schoolkeuze voor minder ouders een rol. Het percentage ouders voor wie het motief een (zeer) belangrijke rol speelt, is in die periode met 13 procentpunten gedaald ⁸. Naarmate het opleidingsniveau van de ouders hoger is, daalt het aandeel van de ouders dat de bereikbaarheid als reden voor de schoolkeuze aangeeft. Het aandeel ouders dat redenen voor de schoolkeuze aandraagt die te maken hebben met de kwaliteit van het onderwijs en de richting, stijgt naarmate het opleidingsniveau hoger is. Op het gebied van kerkelijke gezindte is een minder eenduidig patroon waarneembaar. Het aandeel gereformeerde ouders dat aangeeft dat de richting van de school van belang is bij de schoolkeuze is hoog. De bereikbaarheid van de onderwijsinstelling is bij 11 procent van deze groep ouders een punt van afweging geweest. Voor rooms-katholieken bedraagt het aandeel ouders dat bereikbaarheid in de afweging betreft 43 procent (zie tabel 4.3).

⁴ J.L.T. Blank e.a., *School en schaal*; Rijswijk, Sociaal en Cultureel Planbureau, 1990.

⁵ Blank, 1990, op. cit., blz. 59.

⁶ Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, *Schaal en kwaliteit in het basisonderwijs*; Zoetermeer, Projectgroep schaalvergroting basisonderwijs, 1990, blz. 35.

⁷ Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, 1990, op. cit., blz. 36.

⁸ S. Boef-van der Meulen en L.J. Herweijer, *Schoolkeuze en scholenplanning in het basisonderwijs*; Rijswijk/Den Haag, Sociaal en Cultureel Planbureau, VUGA, Cahier nr. 94, 1992, blz. 57.

Wensen omtrent scholen en de onderwijsplanning; vijf deelonderzoekingen over kwalitatieve onderwijsbehoeften, 'verlangd onderwijs' (WVO art. 65) en de planning van het voortgezet onderwijs; door A. Pelkmans, N. van Kessel, D. van Vierssen e.a., Nijmegen, Instituut voor Toegepaste Sociologie, september 1983.

Tabel 4.3 Leerlingen basisonderwijs naar opleidingsniveau en kerkelijke gezindte van de ouders en redenen waarom de school is gekozen, 1988/1989 (in procenten)

		richting	bereikbaarheid	kwaliteit	overig	(n=100%)
Opleidings-niveau	laag	38	37	20	6	(1.397)
	midden	39	30	26	5	(1.479)
	hoog	40	23	33	4	(974)
Kerkelijke gezindte	geen	28	31	36	6	(1.376)
	Nederlands Hervormd	56	22	20	2	(638)
	gereformeerd	75	11	10	4	(412)
	Rooms-katholiek	28	43	23	6	(1.245)
	overig	55	21	22	3	(135)
	totaal	39	31	26	5	(3.837)

Bron: Boef (ouder-enquête), 1992.

§ 4.2.3 Regionale differentiatie

Er bestaan regionale verschillen tussen de reistijden en vervoermiddelen voor kinderen in het basisonderwijs. Blank constateert dat in enkele noordelijke gebieden 45 procent van de leerlingen lopend naar school gaat, terwijl dit aandeel voor Rijnmond 65 procent bedraagt⁹. Om de regionale verschillen in beeld te krijgen kan wederom gebruik gemaakt worden van de gegevens van Bonnerman en Huigen¹⁰. Zoals al eerder gezegd geeft dit onderzoek alleen zicht op de het kern-overstijgend woon-schoolverkeer. Dit heeft als nadeel dat bijvoorbeeld in de grote steden relatief grote woon-school afstanden buiten de analyse blijven. Ondanks deze opmerking zijn de regionale verschillen die de exercitie van Bonnerman en Huigen tussen vier landsdelen aan de oppervlakte heeft gebracht, voor dit onderzoek van belang (Zie Bijlage hoofdstuk 4, Tabel I)¹¹.

Het eerste regionale verschil heeft betrekking op de beschikbaarheid van de verschillende onderwijsinstellingen naar denominatie. Zo is in het zuiden van het land de beschikbaarheid van openbaar onderwijs (65 procent) en protestant christelijk onderwijs (55 procent) in de eigen kern beduidend lager dan in de overige landsdelen. Het rooms-katholieke onderwijs daarentegen is voor 95 procent van de 4- tot 12-jarigen in het zuiden van het land lokaal, dat wil zeggen in de eigen kern aanwezig. In het westen van het land bedraagt het aandeel 4- tot 12-jarigen voor wie een openbare of protestant Ochristelijke school in de eigen kern aanwezig is respectievelijk 95 en 92 procent. Het aandeel 4- tot 12-jarigen dat in het noordelijk landsdeel in de eigen kern een rooms-katholieke school heeft, bedraagt 51 procent.

Het tweede verschil tussen de landsdelen is terug te voeren op de afstanden die overbrugd moeten worden wanneer een onderzochte denominatie niet in de eigen kern aanwezig is. In het verstedelijkte westelijke landsdeel blijkt 11 procent van de 4- tot 12-jarigen een afstand van meer dan drie kilometer naar de dichtstbijzijnde rooms-katholieke school te moeten afleggen. Voor de beide andere

⁹ Blank, 1990, op. cit., blz. 59.

¹⁰ Bonnerman en Huigen, 1990, op. cit.

¹¹ Onderwijsgebieden: *Noord*: Groningen, Friesland, Drente; *Oost*: Twente, Apeldoorn en Middel-Ijsselgebied, Zuidelijke Achterhoek, Arnhem e.o., Harderwijk Amersfoort; *West*: Utrecht e.o., Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland; *Zuid*: Oostelijk Maas-Waalgebied, Noord-Brabant, Limburg.

denominaties gelden aandelen van 3 (voor het openbaar onderwijs) en 6 procent (voor het protestant christelijke onderwijs). In het noordelijk landsdeel is het rooms-katholieke onderwijs het minst beschikbaar voor 4- tot 12-jarigen in termen van af te leggen afstand. Indien er in de eigen kern geen rooms-katholieke basisschool aanwezig is (49 procent), moet 47 procent van de 4- tot 12-jarigen een afstand van meer dan drie kilometer overbruggen om naar school te komen. In het zuidelijk landsdeel is hetzelfde patroon waarneembaar voor het openbaar en protestant christelijke onderwijs. Van de 35 procent 4- tot 12-jarigen voor wie in het zuiden van Nederland geen openbare basisschool in de eigen kern aanwezig is, bedraagt het aandeel leerlingen, die een afstand van meer dan drie kilometer moeten afleggen om een openbare school te bereiken 29 procent. Voor het protestant christelijke onderwijs gelden in het zuiden percentages van respectievelijk 45 en 40 procent ¹².

De gemiddelde reistijd (lopend) in het basisonderwijs is door het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen in 1990 uitgesplitst naar onderwijsgebied (zie bijlage hoofdstuk 4, Tabel II) ¹³. Gerelateerd aan de landelijk gemiddelde reistijd te voet van 8,7 minuten, zijn de te overbruggen afstanden in de onderwijsgebieden Groningen en omstreken, Oost-Groningen, Noord-Brabant-Noord en Zeeland met een gemiddelde reistijd van meer dan 10,5 minuten groot te noemen. Noord-Holland-Zuid, Rijnmond-Groot, Tilburg en omstreken en Roermond hebben beduidend kortere gemiddelde reistijden. In Rijnmond-Groot en Noord-Holland-Zuid is het aandeel 4- tot 12-jarigen dat meer dan 20 minuten loopafstand van school kent verhoudingsgewijs laag met respectievelijk 2,5 en 3,6 procent. Voor Groningen en omstreken bedraagt dit aandeel 18,4 procent.

§ 4.2.4 Voortgezet onderwijs

Voor het voortgezet onderwijs hebben Bonnerman en Huigen de aanwezige scholen per kern, het aantal 12- tot 18-jarigen en de afstand tussen de kernen onderling in verband gebracht ¹⁴. Het aanbod van het voortgezet onderwijs in de eigen kern is beduidend lager dan dat van het basisonderwijs. Met uitzondering van het lao en leao/lmo/lavo heeft het grootste aandeel van de kernen een instelling voor voortgezet onderwijs binnen een straal van 8 kilometer beschikbaar. De mavo is een van de meest voorkomende voortgezet onderwijsinstellingen. Slechts voor 15 procent van de kernen geldt dat de dichtstbijzijnde mavo instelling meer dan 8 kilometer ver is.

Tabel 4.4 Bevolking 12-18 jaar naar afstand tot soorten voortgezet onderwijs, 1987/'88 ^{a)} (in procenten) ¹⁵.

bevolking 12-18 jaar aanwezigheid van/afstand tot	lokaal aanwezig	afstand indien niet lokaal aanwezig				totaal
		0-4 km	4-8 km	8-12 km	>12 km	
ito/lno	57	6	22	12	3	100
ihno	64	8	20	7	1	100
leao/lmo/lavo	45	4	19	17	15	100
lao	33	5	22	23	17	100
mavo	72	7	17	4	0	100
havo	57	6	20	12	6	100
vwo	56	5	20	12	6	100

^{a)} Excl. de waddeneilanden

Bron: Bonnerman en Huigen, 1990.

¹² Blank, 1990, op. cit., blz. 50.

¹³ Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, 1990, op. cit.

¹⁴ Bonnerman en Huigen, 1990, op. cit.

¹⁵ Blank, 1990, op. cit., blz. 171.

Wanneer nu gekeken wordt naar het aandeel van de 12- tot 18-jarigen voor wie een school voor voortgezet onderwijs in de eigen kern aanwezig is dan blijkt ook hier het voortgezet onderwijs lager te scoren dan het basisonderwijs. Wederom met uitzondering van het lao en de leao/lmo/lavo is voor meer dan de helft van de 12- tot 18-jarigen in de eigen woonplaats een instelling van voortgezet onderwijs aanwezig. Voor de mavo bedraagt dit aandeel 72 procent.

Voor het achterhalen van de afstand tussen woning en instelling voor voortgezet onderwijs voert het Centraal Bureau voor de Statistiek driejaarlijks het Regionaal Onderzoek Voortgezet Onderwijs (ROVO) uit. Dit onderzoek stelt per school de gemeentelijke herkomst van de leerlingen vast. TNO/INRO koppelt deze gegevens aan de afstanden tussen gemeenten. Het bezwaar van de gegevens van Bonnerman en Huigen geldt ook voor dit onderzoek. In het ROVO zijn de afstanden binnen de woongemeente niet meegenomen of beter gezegd op nul gezet. Bovendien zijn de afstanden tussen de gemeenten hemelsbreed gemeten. De gepresenteerde gemiddelde afstand van woning tot school in kilometers is daarom een onderschatting zijn van de feitelijk gemiddelde afstand.

Tabel 4.5 Leerlingen lbo en avo naar gemeente van vestiging van de school en gemiddelde afstand tot de gekozen school, 1985/1986 (in procenten) ¹⁶

	bezoekt school				gemiddelde afstand tot de school (in km)
	in woongemeente	in rest nodaal gebied	buiten nodaal gebied	totaal	
lts/ito	57	30	13	100	4.5
lhno/ihno	69	22	9	100	2.7
leao/lmo	63	27	10	100	3.6
lao/ilo	33	45	22	100	6.7
mavo	73	21	6	100	2.1
havo	56	34	10	100	3.8
vwo	53	37	10	100	4.1
openbaar	67	26	7	100	2.9
prot.christelijk	62	28	10	100	3.6
rooms-katholiek	60	31	8	100	3.2
overig bijzonder	56	30	14	100	4.4
totaal	62	29	10	100	3.4

Bron: ROVO-bestand (CBS); Bewerking INRO/TNO in: *School en schaal*; door J.L.T. Blank, Rijswijk, Sociaal en Cultureel Planbureau, 1990.

Uit tabel 4.5 blijkt dat het merendeel van de middelbare scholieren in de eigen woongemeente naar school gaat (62 procent). De gemiddelde afstand die daarbij wordt afgelegd, bedraagt 3,4 kilometer. Wie geen voortgezet onderwijs van de eigen keuze in de eigen woongemeente volgt, wijkt uit naar een instelling binnen het eigen nodale gebied. Van het totaal aantal leerlingen bezoekt 10 procent dagelijks een instelling voor voortgezet onderwijs buiten het eigen nodale gebied. Uitzondering op dit patroon vormen het lao en het ilo. Een relatief klein aandeel van de leerlingen dat deze vorm van onderwijs volgt, doet dit in de eigen gemeente (33 procent). Het aandeel leerlingen dat naar school gaat in de rest van het eigen nodale gebied en buiten het eigen nodale gebied bedraagt respectievelijk 45 en 22 procent.

¹⁶ Blank, 1990, op. cit., blz. 185.

Wanneer leerlingen van het voortgezet onderwijs buiten de woongemeente naar school gaan, blijkt dit voor 15 procent van hen toch de dichtstbijzijnde school te zijn (zie tabel 4.6). Voor 7 procent van de leerlingen geldt dat zij de dichtstbijzijnde school van de betreffende denominatie bezoeken en voor 17 procent geldt dat zij niet de dichtstbijzijnde onderwijsinstelling bezoeken. Uit tabel 4.6 blijkt bovendien dat 50 procent van de leerlingen van het lao/ilo de dichtstbijzijnde instelling (van de gewenste denominatie) bezoeken. Mavo-scholieren die niet binnen de eigen woongemeente naar school gaan, doen dit doorgaans niet vanwege bereikbaarheidsmotieven. Wanneer in plaats van naar het type voortgezet onderwijs gekeken wordt naar de denominatie, dan blijkt dat het aandeel leerlingen in het overige bijzonder onderwijs dat niet in de eigen woongemeente naar school gaat, met 44 procent relatief hoog is. Tegelijkertijd is het aandeel leerlingen dat dagelijks in een ander nodaal gebied een niet-protestant-christelijke of niet-rooms-katholieke bijzondere onderwijs instelling bezoekt, relatief hoog. Openbare onderwijsinstellingen worden verhoudingsgewijs door een groot aandeel leerlingen in de eigen woongemeente bezocht. Is dit niet het geval, zo blijkt uit tabel 4.6, dan is de reden hiervan doorgaans dat de dichtstbijzijnde openbare voortgezet onderwijsinstelling in een andere gemeente ligt. Voor het bijzonder onderwijs geldt in beperkte mate dat het grootste aandeel leerlingen dat niet in de woongemeente naar school gaat, niet de dichtstbijzijnde onderwijsinstelling bezoekt.

Tabel 4.6 Leerlingen die een school bezoeken buiten de eigen gemeente naar nabijheid van de gekozen school, 1985/1986 (in procenten) ¹⁷.

	dbz ^{a)}	dbz-denom ^{b)}	niet-dbz ^{c)}	totaal
its/ito	16	8	19	43
lhno/ihno	10	6	15	31
leao/lmo	19	5	12	37
lao/ilo	36	14	17	67
mavo	7	4	16	27
havo	19	8	16	44
vwo	21	8	18	47
openbaar	15	7	12	33
protestant christelijk	14	6	18	38
rooms-katholiek	16	5	19	40
overig bijzonder	15	12	16	44
totaal	15	7	17	38

^{a)} Dichtstbijzijnde school van de betreffende soort.

^{b)} Niet de dichtstbijzijnde school, maar wel de dichtstbijzijnde van de desbetreffende denominatie.

^{c)} Niet de dichtstbijzijnde school, ook niet van de desbetreffende denominatie.

Bron: ROVO-bestand (CBS); bewerking INRO/TNO, in: Blank, 1990, blz. 186.

Net als voor het basisonderwijs geldt voor het voortgezet onderwijs dat er regionale verschillen bestaan in de woon-schoolafstand. In het noorden van het land blijkt een relatief groot aandeel van de bevolking tussen 12 en 18 jaar meer dan 12 kilometer te moeten reizen om bij de dichtstbijzijnde school voor voortgezet onderwijs te arriveren. Het westen van het land kenmerkt zich door een gering aandeel leerlingen dat zich over meer dan 12 kilometer moet verplaatsen om een instelling voor voortgezet onderwijs te bezoeken. Het lao laat zich ook vanuit het regionale perspectief beschrijven als een onderwijssoort waarvoor verhoudingsgewijs grote afstanden afgelegd moeten worden.

¹⁷ Blank, 1990, op. cit., blz. 186.

§ 4.2.5 De maat van het onderwijs

Uit de voorgaande paragrafen is af te leiden dat de geografische schaal van het onderwijs afhankelijk van het type onderwijs, de denominatie en de regio sterk van elkaar verschillen. Desalniettemin is - rekening houdend met de diversiteit - een aantal patronen te onderscheiden.

Voor het basisonderwijs geldt dat het aanbod van basisscholen een relatief grote spreiding over het land kent. Het belang van de spreiding van de onderwijsinstellingen over Nederland komt vooral naar voren in een vergelijking tussen verschillende regio's. In de perifere regio's namelijk blijkt de woon-school loopafstand uitgedrukt in minuten groter te zijn dan bijvoorbeeld in de regio Rijnmond-Groot. Meer dan 80 procent van de kinderen in de leeftijd van 4 tot 12 jaar heeft een instelling voor basisonderwijs in de eigen kern. Dagelijks heeft de basisschoolleerling gemiddeld 5 minuten nodig om naar school te gaan. Wanneer deze gemiddelde reistijd gecorrigeerd wordt voor vervoermiddel dan blijkt de loopafstand in minuten gemeten voor het merendeel van de kinderen onder de 10 minuten te blijven. Tot slot blijkt bereikbaarheid als motief voor de keuze van een basisschool onder hoog-opgeleiden minder vaak voor te komen dan onder laagopgeleiden en onder Nederlands hervormden en gereformeerden is bereikbaarheid minder vaak een motief dan onder de overige gezinden en niet-kerkelijke ouders.

Wanneer gezocht wordt naar een mogelijke territoriale schaal van het basisonderwijs dan is de buurt of in de landelijke gebieden, de kern het meest aansluitend schaalniveau. Een buurt- of kernoverstijgend ruimtelijk schaalgebruik in het basisonderwijs lijkt vooral veroorzaakt te worden door een minder groot of onvolledig aanbod van instellingen naar denominatie.

Het verplaatsingsgedrag ten gevolge van het voortgezet onderwijs blijkt een grotere schaal te hebben dan dat van het basisonderwijs. Ook hier geldt dat het beschikbare aanbod naar denominatie, maar vooral onderwijstype, een belangrijke verklarende factor is. Van het lager agrarisch onderwijs bijvoorbeeld is geconstateerd dat de geringe beschikbaarheid in de eigen kern, gecombineerd met een grotere woon-schoolafstand voorkomt. Voor dit schooltype bedraagt de gemiddelde afstand tot school 6,7 kilometer. Vergeleken met de gemiddelde afstand tot de meest beschikbare vorm van voortgezet onderwijs - de mavo - van 2,1 kilometer is dit groot te noemen. Het merendeel van de leerlingen op het lager beroepsonderwijs en het algemeen voortgezet onderwijs volgen dit in het eigen nodaal gebied. Bij een vergelijking op basis van denominatie blijkt dat het aandeel leerlingen dat openbaar voortgezet onderwijs in de woongemeente volgt, het grootst is. Slechts 12 procent van deze leerlingen volgt onderwijs niet in de dichtstbijzijnde school. Voor het rooms-katholieke en protestant-christelijke onderwijs is dit patroon in genuanceerde vorm ook herkenbaar. Voor het overig bijzonder onderwijs geldt dat een relatief groot aandeel van de leerlingen de school buiten het eigen nodaal gebied bezoekt (14 procent). Ondanks het feit dat dit deels verklaard wordt door het geringer aanbod, bezoekt 16 procent van deze groep leerlingen niet de dichtstbijzijnde school.

In het noorden van het land blijkt de beschikbaarheid van voortgezet onderwijs in de eigen kern voor alle onderwijstypen laag te zijn. De daaraan gerelateerde afstand tussen woning en school is groter dan bijvoorbeeld in het westen van het land waar het aanbod naast groter ook diverser is.

§ 4.3 Arbeid

§ 4.3.1 Achtergrond

De in de inleiding van dit hoofdstuk gepresenteerde woon-werk afstanden zijn afkomstig van het jaarlijkse Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) van het CBS. Naast dit OVG zijn er twee andere periodieke onderzoeken in beheer van het CBS uitgevoerd, die een analyse van het woon-werkverkeer mogelijk maken. Dit zijn het Woningbehoeften onderzoek (WBO) en de Enquête Beroepsbevolking

(EBB). De drie onderzoeken hebben elk specifieke voor- en nadelen. Voor een longitudinale vergelijking wordt doorgaans gebruik gemaakt van het WBO. Het OVG heeft halverwege de jaren tachtig ingrijpende veranderingen ondergaan in opzet en organisatie en de EBB is pas vanaf 1987 in uitvoering.

In de loop van de jaren tachtig heeft het woon-werk verkeer naast een groei in volume en omvang een verandering in aard doorgemaakt. Emancipatie, arbeidstijdverkorting, toenemende flexibilisering van de werkgelegenheid en de toename van verschillende werkadressen hebben ertoe geleid dat het traditionele beeld van de forens die minstens vier dagen per week op en neer naar het werk reist, niet meer voldoet. Illustratief voor de groei van deeltijdarbeid zijn de volgende cijfers. In 1979 werkten nog maar 5,5 procent van de Nederlandse mannen en 44 procent van de vrouwen in deeltijd. In 1992 bedroegen deze percentages respectievelijk 24,4 en 62,9 procent: voor mannen en vrouwen samen is dat in iets minder dan 15 jaar een groei van 10 naar 33 procent ¹⁸.

De reis wordt meer en meer gecombineerd met andere activiteiten. In plaats van een rechtstreekse reis van woning naar werk ontstaan complexe verplaatsingsketens. In 1990 is in 24,5 procent van het totaal aantal woon-werk verplaatsingsketens sprake van een combinatie met minstens één andere activiteit zoals winkelen of op visite gaan ¹⁹.

Tabel 4.7 Personen naar ligging werkadres (excl. gelijk woon- en werkadres) en reisaafstand ²⁰

	1981		1985		1989	
	aantal personen x 1000	%	aantal personen x 1000	%	aantal personen x1000	%
werkadres in verschillende gemeenten	404.4	9.2	571.6	11.0	614.0	10.8
werkadres in één gemeente	3677.9	83.3	4215.6	81.5	4711.9	82.9
waarvan						
in woongemeente	2100.8	47.6	2341.8	45.3	2458.9	43.2
in andere gemeente dan woongemeente	1577.2	35.7	1873.8	36.2	2252.9	39.6
afstand enkele reis						
minder dan 10 km	2452.1	64.9	2628.4	62.9	2758.0	59.1
10-19 km	713.3	18.9	773.2	18.5	956.3	20.5
20-29 km	295.1	7.8	359.0	8.6	426.4	9.1
30-39 km	127.9	3.4	155.1	3.7	213.0	4.6
40-49 km	64.7	1.7	80.8	1.9	104.2	2.2
50-59 km	42.8	1.1	47.9	1.1	65.8	1.4
60 km of meer	79.9	2.1	132.1	3.2	145.9	3.1
totaal	3775.9	100.0	4176.6	100.0	4669.7	100.0

Bron: WBO 1981, WBO 1985/1986, WBO 1989/1990, in: "Woon-werkverkeer in de jaren tachtig" door A. Elkink en P. Everaers, *Sociaal Economische Maandstatistiek*, 12, 1993, blz. 17.

¹⁸ F. van Empel, "Europese vakbonden tegen deeltijdwerk"; *NRC Handelsblad*, 9 december 1994.

¹⁹ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Analyse woon-werkverkeer*; Den Haag, Projectbureau integrale verkeers- en vervoerstudies, 1991, blz. 8.

²⁰ A. Elkink en P. Everaers, "Woon-werkverkeer in de jaren tachtig"; *Sociaal Economische Maandstatistiek*, 1993, nr. 12, blz. 17.

De groei van het forensisme kent in Nederland een aantal oorzaken (zie tabel 4.7)²¹. In de eerste plaats is het aantal mensen met werk in de loop van de jaren tachtig toegenomen. Werkten in 1981 nog 3.775.900 personen, in 1989 bedraagt dit aantal 4.669.700. Het aantal huishoudens met één of meer werkenden is in de periode 1981 tot 1991 toegenomen van 3.440.000 tot 4.092.000²². Het aantal aan het werk gerelateerde verplaatsingen, ofwel het volume van het woon-werkverkeer, is daardoor gegroeid. De tweede reden voor het toegenomen forensisme is dat de werkenden steeds vaker een werkplek buiten de eigen woongemeente kiezen. Koos in 1981 nog 47,6 procent van de werkzame personen voor een werkplek in de eigen gemeente, in 1989 bedraagt dit aandeel 43,2 procent. Het aandeel werkzame personen dat een vaste werkplek buiten de eigen woongemeente heeft, is in dezelfde periode met 3,9 procentpunten gestegen naar 39,6 procent. Tot slot is de derde reden voor de toenemende pendel de groeiende pendelafstand. Dingemanse heeft deze groeiende afstand voor de Randstad berekend. De gemiddelde woon-werkafstand van personen die buiten de woongemeente werken, is tussen 1981 en 1989 met 1,2 kilometer toegenomen²³.

Ondanks de toename van de omvang, de gemiddelde afstand en het gemeenteverstijgend karakter van het woon-werkverkeer, wijzen de gegevens toch op het belang van nabijheid in de woon-werkrelatie (zie tabel 4.7). Zo blijkt in 1989 ruim 59 procent van de werkzame personen binnen een straal van 10 kilometer van huis te werken; bijna 80 procent van de werkzame personen reist maximaal 20 kilometer naar het werk. Niet in de tabel opgenomen is de mediane reisafstand bij werk: deze lag in 1993 op 7,5 kilometer. Dat wil zeggen dat de helft van de werkende bevolking op 7,5 kilometer of minder van het werk woont. De bijbehorende mediane reistijd is 15 minuten²⁴.

Ruim 43 procent van de werkzame personen met een vast werkadres werkt in de eigen woongemeente. Ondanks het feit dat deze cijfers in 1981 hoger liggen, blijft de betekenis van de lokale context waarbinnen het wonen en werken zich afspeelt aanwezig.

§ 4.3.2 Gewestelijk woon-werkverkeer

De gegevens over het gemiddeld aantal kilometers dat vrijwel dagelijks voor woon-werkverkeer wordt afgelegd en de mate waarin dagelijks gemeentegrenzen worden overschreden, laten geen uitspraken toe over de samenhang binnen bepaalde territoriale regio's. Immers, om het (inter-)gewestelijk ruimtegebruik in beeld te brengen, zijn de data op het gemeentelijk niveau geaggregeerd. Het gevolg is dat een verpleger uit Rotterdam die 15 kilometer verder in zijn eigen stad werkt niet meegenomen wordt in de gewestelijke analyse. De inwoner van Amstelveen die nog geen 500 meter verder in Amsterdam werkt is wel in de stadsgewestelijke analyse meegenomen. Hij is zogezegd op de centrale stad georiënteerd.

Uit op de Enquête Beroepsbevolking 1991 gebaseerd onderzoek van Van der Laan blijken stedelijke gebieden een relatief hoge in- en uitpendel te kennen (zie tabel 4.8)²⁵. Uitzondering hierop vormen de stedelijke knooppunten. In vergelijking met Nederland als geheel is de uitpendel in de knooppunten laag. In de open ruimten en overige ruimten blijken voor verhoudingsgewijs weinig werkzame personen de werk- en woonplaats van elkaar te verschillen.

De groeikernen kennen een relatief hoge in- maar vooral uitpendel. De afstand en reistijden die door inwoners van deze gemeenten worden gemaakt liggen boven het landelijk gemiddelde. De woonlocatie

²¹ P. Dingemanse, *Woon-werk discrepantie in de Randstad; een onderzoek op basis van drie woningbehoefte onderzoeken*; Amsterdam, Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 1993.

²² P.J. Corbey, "Steeds meer huishoudens met twee werkenden"; *Statistisch Magazine*, Voorschoten, Centraal Bureau voor de Statistiek, 1993, nr. 2, blz 7/8.

²³ Dingemanse, 1993, op. cit.

²⁴ M. Hanou en M. Hofmans, "Op weg naar werk"; *Supplement bij de sociaal-economische Maandstatistiek*, 1994, nr. 4.

²⁵ *De regionale structuur van het forensisme*; door L. van der Laan, S.C. de Groot, J.W.A. Arissen e.a., EG-Onderzoekspublicatie 21, Rotterdam, Economisch Geografisch Instituut, Erasmus Universiteit Rotterdam, 1994.

wordt in deze gemeenten niet bepaald door de werklokatie²⁶. De verhoogde mobiliteit heeft wat het wonen betreft ruimte geschapen voor een brede oriëntatie. Naast de groeikernen zijn de noord- en zuidvleugel van de Randstad en de centrale stedenring gebieden met een relatief hoge uitpendel. De stedelijke knooppunten zijn op grond van tabel 4.8 te omschrijven als centrale steden met een relatief grote aantrekkingskracht op werkenden uit de wijde omgeving. De combinatie van een relatief lage uitpendel en hoge inpendel wijzen in deze richting.

Tabel 4.8 Relatieve omvang van de uitgaande, inkomende pendel, de pendelafstand en de pendeltijd in 1990 (in procenten)²⁷

regio	uitpendel ^{a)}	inpendel ^{b)}	pendelafstand in kilometers	pendeltijd in minuten
Nederland	35.4	35.4	17.0	22.5
Centrale stedenring	39.1	43.9	16.2	21.8
Noordvleugel	39.2	45.1	17.1	23.6
Zuidvleugel	39.1	42.8	15.4	20.2
Vier grote stadsgewesten	36.9	44.6	16.5	22.4
stedelijke knooppunten	22.1	43.2	20.8	29.6
stadsgewesten	37.6	42.9	16.4	22.0
groeikernen	56.4	45.9	18.2	24.5
open ruimten	37.8	24.4	17.2	22.5
overige ruimten	28.7	21.0	18.7	24.2

^{a)} uitpendel als aandeel van de in het gebied woonachtige actieve beroepsbevolking

^{b)} inpendel als aandeel van de ter plekke werkzame beroepsbevolking

Bron: Bewerking EBB (CBS), 1990.

De indeling van Nederland naar stadsgewesten en overige gebieden (tabel 4.8) blijkt weinig verschillen op te leveren voor de gemiddelde pendelafstand. Een indeling van Nederland naar landsdelen levert een veel sprekender beeld op (tabel 4.9). Hieruit blijkt dat de gemiddelde reisafstand en de reistijd voor woon-werkverkeer in de provincies in de Randstad en de intermediaire zone aanzienlijk groter is dan in de provincies in de periferie van Nederland. Dit verschil wijst erop dat de indeling naar stadsgewesten en overige ruimten niet op adequate wijze de ruimtelijke uitwisseling voor de factor arbeid operationaliseert. Sommige delen van de open en overige ruimten zouden waarschijnlijk functioneel tot de stadsgewesten gerekend kunnen worden en andere delen van de open en overige ruimten zullen juist zeer weinig met stadsgewesten te maken hebben. De suggestie is dat dit onderscheid differentieel uitwerkt in centrumgebieden en perifere gebieden. Een adequate indeling van Nederland in stadsgewesten en overige ruimten dient met de verdeling van Nederland in een centrale en een perifere zone rekening te houden.

²⁶ R. Camstra, A. Goethals en S. Musterd, *De relatie tussen wonen en werken in perspectief*; R. Camstra, A. Goethals en S. Musterd, *Maatschappelijke dynamiek en de ruimtelijke afstemming van wonen en werken*. Amsterdam, SISWO, 1994, publikatie 383, blz. 5/13.

²⁷ Van der Laan, 1994, op. cit., blz. 4, 5, en 9.

Tabel 4.9 Werkende beroepsbevolking van 15-64 jaar, gemiddelde afstand en reistijd naar en van werk per provincie, 1993

	reisafstand (km)	reistijd (min.)		reisafstand (km)	reistijd (min.)
<u>Randstad</u>			<u>Periferie</u>		
Flevoland	15,0	28	Friesland	12,3	18
Utrecht	14,7	23	Overijssel	12,2	19
Noord-Holland	14,1	25	Drenthe	11,8	18
Zuid-Holland	13,5	23	Groningen	11,5	18
<u>Intermediare zone</u>			Limburg	11,1	18
Gelderland	14,3	21	Zeeland	10,8	17
Noord-Brabant	13,4	20	<u>Nederland</u>	13,4	22

Bron: M. Hanou en M. Hofmans, "Op weg naar werk"; *Supplement bij de sociaal-economische Maandstatistiek*, jaargang 1994 nr. 4.

Op grond van forensisme-gegevens (zie tabel 4.8) heeft Van der Laan c.s. de nodaliteit voor 26 stadsgewesten berekend. De nodaliteit is de resultante van de verhouding tussen de mate waarin uitpendel van de omliggende gemeente gericht is op de centrale stad en de mate waarin uitpendel van de centrale stad gericht is op de omliggende gemeente. Vier vormen van stadsgewestelijk forensisme zijn te onderscheiden, namelijk wisselforensisme, centraal stelsel, decentraal stelsel en kruisforensisme. Wissel- en kruisforensisme zijn beiden vormen van forensisme die op een respectievelijk hoog en laag niveau een wederkerige verhouding tussen centrale stad en omliggende gemeenten weergeven. Met uitzondering van het centrale stelsel kan in de overige drie vormen van forensisme sprake zijn van een polycentrisch stadsgewest.

Vormen van stadsgewestelijk forensisme ²⁸

gerichtheid van de omliggende gemeenten op centrale stad	gerichtheid van de centrale stad op de omliggende gemeenten	
	hoog	laag
hoog	wisselforensisme	centraal stelsel
laag	decentraal stelsel	kruisforensisme

De verschillen in vorm van stadsgewestelijk forensisme lijken afhankelijk te zijn van de lokale context. Van de vier grote steden bijvoorbeeld hebben Rotterdam en Den Haag van Amsterdam en Utrecht afwijkende profielen. Een verklaring hiervoor is de mate van werkgelegenheidsverspreiding of werkgelegenheidsconcentratie in het betreffende gewest. Het forensisme in het gewest Rotterdam is bijvoorbeeld een centraal stelsel. De havenactiviteiten zijn hier voor een deel debet aan. Het forensisme in het gewest Den Haag heeft het tegenovergesteld profiel, namelijk een decentraal stelsel. Wellicht ligt het grote aanbod van werkgelegenheid in de omliggende gemeenten Rijswijk, Zoetermeer en Voorschoten en het relatief lage aantal werkende inwoners in de gemeente Den Haag hieraan ten grondslag. De gewesten Leeuwarden, Zwolle, Arnhem, Nijmegen, Heerlen en Maastricht hebben een centraal stelsel van forensisme (zie bijlage hoofdstuk 4, Tabel IV).

²⁸ Van der Laan, 1994, op. cit., blz. 13.

§ 4.3.3 De forens

Wanneer pendel vanuit het perspectief van het individu wordt bekeken, dan blijkt het individu niet zozeer op zoek te zijn naar een minimalisatie van de woon-werkafstand maar naar optimalisatie van woon-werkafstand. Randvoorwaarde voor de optimalisatie is de 'maximaal aanvaardbare woon-werkafstand'. De maximaal aanvaardbare woon-werkafstand is voor ieder individu verschillend en leidt, wanneer zij overschreden wordt tot een aanpassing van de woon- en/of werklocatie²⁹. De op individueel niveau aanwezige maximaal aanvaardbare woon-werkafstand geeft vorm aan de gewestelijke diversiteit. Blijkbaar wordt de maximaal aanvaardbare woon-werkafstand voor de desbetreffende huishoudens binnen de gewesten niet overschreden.

Huishoudens- en persoonskenmerken spelen in het forensisme overigens een rol van betekenis. Zo pendelden bijvoorbeeld vrouwen in 1985 doorgaans minder interstedelijk (18 procent) dan intergemeentelijk (30 procent) terwijl jongeren (25-35 jarigen) juist meer interstedelijk pendelden³⁰. In 1989 pendelden 25- tot en met 44-jarigen verhoudingsgewijs vaak. Oudere werknemers (55-64 jaar) geven de voorkeur aan het werken in de woongemeente (52,2 procent)³¹. Deze gegevens wijzen erop dat de intergemeentelijke pendel een tijdelijk verschijnsel is. Op jonge leeftijd is men bereid men bereid langere afstanden te overbruggen. Na verloop van tijd echter blijken aanpassingen plaats te vinden tussen het woon- en het werkadres.

Tabel 4.9 Werkzame personen (excl. dienstplichtig militairen) met wekelijkse arbeidsduur van > 12 uur naar ligging werkadres en leeftijd, in 1989/1990 (in procenten)

leeftijd	Totaal (100%)	werkt in woongemeente	werkt in andere gemeente	werkt in verschillende andere gemeenten
15-24 jaar	939	42.2	40.5	16.9
25-34 jaar	1724	38.1	38.8	22.8
35-44 jaar	1525	40.9	32.9	25.9
45-54 jaar	960	44.7	29.8	25.1
55-64 jaar	360	52.2	25.3	22.2
Nederland	5508	41.6	35.0	23.0

Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, *Beroepsbevolking woon-werkverkeer 1987-1990*; Voorburg/Heerlen, 1993.

Kruijthoff berekende op grond van het WBO 1985/1986 dat tussen twee- en eenverdieners verschillen in woon-werkafstand bestaan die zich met name lijken toe te spitsen op de woon-werkafstand van de partner van het tweeverdienend huishouden³². Uit figuur 4.1 blijkt dat hoofden van de tweeverdienende huishoudens en de eenverdieners een nauwelijks van elkaar verdeling kennen over de

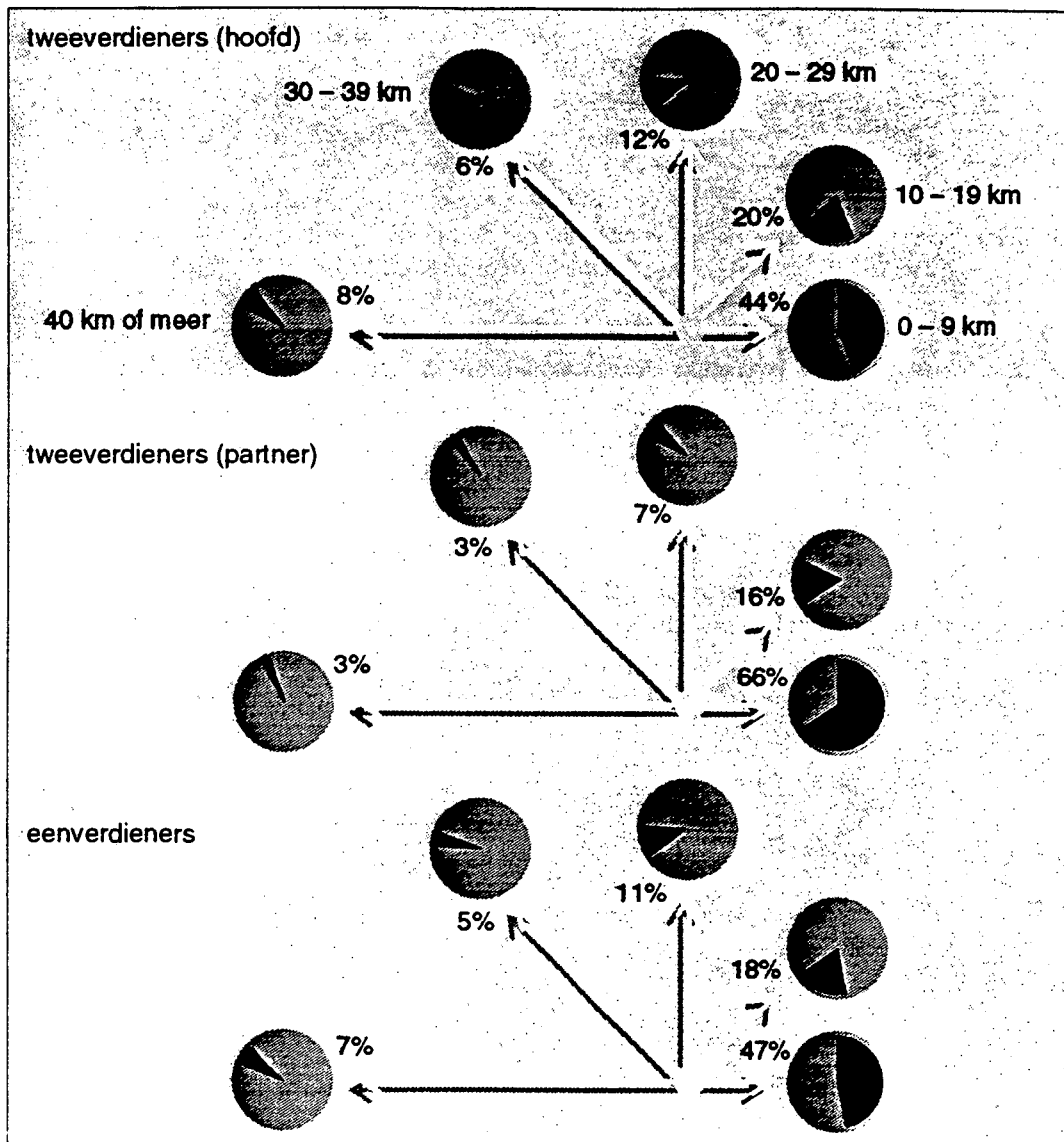
²⁹ Dingemanse, 1993, op. cit., blz. 34.

³⁰ D. op 't Veld en J. Starmans, *Interstedelijke woon-werk verplaatsingen: ontwikkelingen in de tijd en samenstelling*; Delft/Den Haag, TNO/Ministerie van Verkeer en Waterstaat, projectbureau integrale verkeers- en vervoersstudies, 1985, blz. 15.

³¹ Centraal Bureau voor de Statistiek, *Beroepsbevolking woon-werkverkeer 1987-1990*; Voorburg/Heerlen, 1993.

³² H.M. Kruijthoff, *Tweeverdieners vergeleken. Woonmilieudifferentiatie van tweeverdieners, eenverdieners en geenverdieners in de Randstad*; Stedelijke netwerken werkstukken 30, Delft, Onderzoeksinstituut voor Technische Bestuurskunde, 1991.

Figuur 4.1 Woon-werkafstand van tweeverdieners (hoofden en partners) en eenverdieners



Bron: S. Musterd en B. de Pater, 1992, *Randstad Holland; internationaal, regionaal, lokaal*, Van Gorcum, Assen/Maastricht. Op basis van H. Kruijthoff, 1991, *Tweeverdieners vergeleken; woonmilieudifferentiatie van tweeverdieners, eenverdieners en geenverdieners in de Randstad*, Delft, OTB. Data: WBO 1985/1986.

verschillende woon-werkafstanden³³. Het aandeel hoofden van tweeverdienende huishoudens dat in de nabijheid van de woning werkt ligt iets lager dan het aandeel voor de eenverdieners, respectievelijk 44 procent en 47 procent. Over de grotere afstanden is het aandeel hoofden van tweeverdienende huishoudens iets groter dan het aandeel éénverdieners. Vergelijken we deze patronen met die van de verdienende partner in het tweeverdienershuishouden dan lopen de verschillen uiteen. Van de tweeverdienende partners werkt 66 procent binnen een straal van 10 kilometer van huis. Wordt de afstand groter dan neemt het aandeel partners van tweeverdienende huishoudens met deze woon-werk actieradius scherp af. In tegenstelling tot de eenverdieners en de hoofden van de tweeverdieners van wie respectievelijk 7 procent en 8 procent meer dan 40 kilometer aflegt om het werk te bereiken legt slechts 3 procent van de tweeverdienende partners deze afstand af. De partner in het tweeverdienend huishouden kiest kortom voor werk dichterbij in de buurt. De tijd die hiermee gewonnen kan worden, schept wellicht mogelijkheden voor het combineren van werken met andere activiteiten.

De ontwikkeling van de verschillen tussen diverse typen huishoudens en hun grensoverschrijdende woonwerkverkeer hebben Elkink en Everaers in beeld gebracht (zie bijlage hoofdstuk 4, Tabel V)³⁴. Zij constateren dat "het patroon van een toenemende discrepantie tussen woon- en werkadres geldt voor elk huishoudentype"³⁵. Het aandeel eenpersoonshuishoudens dat binnen de Randstad in de eigen woongemeente werkt is groot maar neemt in de loop van de jaren tachtig af van 56,2 procent in 1981 via 53,0 procent in 1985/86 naar 51,7 procent in 1989. Deze tendens is het sterkst bij de niet-gezinshuishoudens in de Randstad. Het aandeel pendelaars onder hen neemt toe in de periode 1981-1989 met 13,9 procentpunten terwijl het aandeel met een gedeelde woon- en werkplaats daalt van 54,9 procent in 1981 naar 38,6 procent. Buiten de Randstad wijzen deze schommelingen voor de niet-gezinshuishoudens weliswaar in dezelfde richting maar minder dramatisch.

Kinderen in het huishouden blijken met name in het begin van de jaren tachtig een temperende invloed te hebben op de woon-werkafstand. Reist in 1981 42,1 procent van de echtparen zonder kinderen naar een andere gemeente om aan het werk te gaan, voor de gezinnen met kinderen bedraagt het aandeel dat aan grensoverschrijdend woon-werkverkeer deelneemt in dat jaar 35,0 procent. Tegen het einde van de jaren tachtig zijn beide groepen op dit vlak naar elkaar toe gegroeid. Het verschil tussen beide huishoudentypen bedraagt nog 2,2 procentpunten.

Zoals in het vorige hoofdstuk ook al bleek bij de totale mobiliteit is een aantal sociaal-demografische kenmerken van invloed op de gemiddeld afgelegde afstand voor het motief werk. Ten eerste is het aantal uren dat men werkt van belang. De mediane reisafstand bij een 35-urige werkweek of langer bedraagt 8 kilometer. Werkt men 20-34 uur of 12-19 uur per week dan legt de helft van deze groepen respectievelijk 6 en 4 kilometer of minder per woon-werkreis af³⁶. Gezien het feit dat deeltijdarbeid ongelijk over de geslachten verdeeld is, is de mediane afstand bij mannen hoger dan bij vrouwen (respectievelijk 8 en 6 kilometer). Ook tussen de leeftijdsgroepen bestaan verschillen. De mediane afstand bij de leeftijdsgroep 25-44 jaar is het hoogst (8 kilometer), en ligt daarmee hoger dan bij de jongeren (15-24 jaar: 6 kilometer). Naarmate men ouder wordt neemt de mediane afstand af (45-64 jaar: 7 kilometer en 55-64 jaar: 6 kilometer). Het gegeven of men autochtone of allochtone Nederlander is levert geen verschil op³⁷.

³³ S. Musterd en B. de Pater, *Randstad Holland; internationaal, regionaal lokaal*; Assen/Maastricht, Van Gorcum, 1992, blz. 103.

³⁴ Elkink en Everaers, 1993, op. cit.

³⁵ Elkink en Everaers, 1993, op. cit., blz. 18.

³⁶ Hanou en Hofmans, 1994, op. cit., blz. 8.

³⁷ Hanou en Hofmans, 1994, op. cit., blz. 7.

§ 4.3.4 Tot slot

Ondanks de constatering dat voor de 'gemiddelde Nederlander' het schaalniveau van woon-werkrelaties (zie ook hoofdstuk 3) op het gewestelijk niveau gezocht moet worden, spelen voor een aanzienlijk deel van de Nederlandse bevolking wonen en werken zich nog steeds af binnen één en dezelfde gemeente. Er is echter wel een trend aan te geven in de richting van een hoger schaalniveau.

Het forensisme verschilt per persoons- en huishoudenskenmerken. Wat betreft de pendelafstand geeft dit uitgesproken verschillen te zien. Mannen reizen voor hun werk over grotere afstanden dan vrouwen. Jong-middelbare categorieën pendelen over een grotere afstand dan jongeren en ouderen. Het aantal uren dat men werkt in de week is een cruciaal gegeven. Naar mate men meer werkt is men bereid een grotere reisafstand te overbruggen. Niet-gezins- en eenpersoonshuishoudens pendelen over grotere afstanden dan de werkenden in gezinshuishoudens.

Opvallend was dat een indeling van Nederland in stadsgewesten en open en overige ruimten geen grote verschillen liet zien waar het de gemiddelde reisafstand betreft. Gesuggereerd werd dat dit met de operationalisering van deze typen ten opzichte van elkaar te maken heeft. Het definiëren van grotere stadsgewesten in met name de Randstad en de intermediaire zone zou waarschijnlijk een ander beeld opleveren. Deze suggestie kan worden opgemaakt uit het gegeven dat vooral in perifeer Nederland over aanzienlijk kortere afstanden gependeld wordt. De ruimtelijke schaal van de menselijke betrekkingen blijkt in ieder geval sterk beïnvloed te worden door afbakeningen die door onderzoekers gemaakt worden. In het volgende hoofdstuk komt dit uitgebreider aan de orde.

5. Gewestelijke patronen dominant

§ 5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken werden aan de hand van empirisch materiaal de contouren van de schaal van de samenleving zichtbaar. Het belang van het gewestniveau kwam een aantal maal naar voren. Het is echter een misleidende gedachte dat alle activiteiten de schaal van het gewest hebben. Ook de activiteiten met een beperktere ruimtelijke oriëntatie, die bijvoorbeeld op de eigen buurt of het eigen dorp gericht zijn, maken deel uit van een totale oriëntatie waarbij het gewestelijke niveau een globale en gemiddelde oriëntatie is. Kenmerk van deze globale oriëntatie is dat aanzienlijke variatie bestaat tussen mensen in verschillende posities en bij verschillende activiteiten. De vraag is hoe we vat krijgen op dit gewestniveau: waar begint het en waar houdt het op?

§ 5.2 Het gewest als ruimtelijke eenheid voor woon-werkrelaties

In de hoofdstukken 3 en 4 werd aan de hand van forensismegegevens (de arbeidsfeer) een maat voor de ruimtelijke betrekkingen gegeven, waarvan werd opgemerkt dat in deze sfeer grote gemiddelde afstanden werden afgelegd, terwijl ze voor een flink deel van de bevolking als onoverkomelijke verplaatsingen gezien kunnen worden.

Gezien de cijfers moest worden vastgesteld dat weliswaar voor veel mensen wonen en werken zich nog afspelen op het maatniveau van de gemeente, maar dat een toenemend aantal mensen voor het motief werken de gemeentegrens overschrijdt. Hieruit volgde dat de relatie wonen-werken tegenwoordig het meest geassocieerd wordt met de schaal van het gewest. De vraag wat onder het gewest verstaan moet worden is echter nog niet van een antwoord voorzien en dat is niet zonder reden. Eenvoudig is het nog een theoretische definitie op te stellen; problematisch wordt het als het op afbakening en operationalisering aankomt. Dan blijkt hoe moeilijk het is het stadsgewest als een eenheid te zien; ook al lijkt dit in veel studies anders.

Het pendelsaldo kan gezien worden als een indicatie voor met welke gemeente een functionele woon-werkrelatie onderhouden wordt. Als van gemeente B duizend mensen dagelijks naar gemeente A pendelen en honderd in omgekeerde richting is het pendelsaldo minus negenhonderd vanuit B gezien en plus negenhonderd vanuit A gezien. Het is in dit geval niet moeilijk B tot het stadsgewest van A te rekenen; ondanks het feit dat B ook dienst doet als werkgebied voor een niet onaanzienlijk aantal burgers uit A.

Daarnaast kan voor een aantal gemeenten in de omgeving van gemeente B hetzelfde gelden als voor gemeente B zelf: een negatief pendelsaldo met gemeente A. Het ligt dan voor de hand ook deze gemeenten tot het stadsgewest van A te rekenen. Het probleem wordt echter groter als de gemeenten in de omgeving van B weliswaar een negatief pendelsaldo hebben met A, maar niet minder (of juist meer) met gemeente B. Het ligt dan voor de hand deze gemeenten toe te rekenen aan het stadsgewest van gemeente B, terwijl B zelf tot het stadsgewest van A werd gerekend. Het probleem wordt aanzienlijk complexer als blijkt dat B lang niet de enige gemeente in het stadsgewest van A is met een ring van forenzengemeenten rondom zich. Als er nog een aantal van dit soort gewestelijke kernen in het stadsgewest van A ligt is het de vraag of men ze suburb of kernstad moet noemen.

Stadsgeweststudies hebben in de meeste gevallen weinig oog voor een dergelijke functioneel-ruimtelijke verstrengeling. Meestal zijn de onderzoeksvragen gericht op de ruimtelijke betrekkingen binnen stadsgewesten afzonderlijk. Om in de termen van het bovenstaande voorbeeld te blijven: onderzoeken zijn meestal gericht op de ruimtelijke betrekkingen van eenheden binnen het gewest dat hoort bij gemeente A of B, dan op het netwerk van dependenties waarin de verschillende niveaus gezamenlijk in

beeld komen. In veel gevallen wordt één kernstad of kernagglomeratie als uitgangspunt genomen waarvan de omliggende suburbane regio wel beschreven wordt in zijn woonmilieudifferentiatie maar niet op nevenschikte of parallelle ruimtelijke relaties. Stadsgeweststudies hadden tot voor kort sterk de neiging de kernstad-suburb geleding als uitgangspunt van ruimtelijke analyse te nemen.

Studies over het stadsgewest passen in de regel dus vereenvoudigingen toe die sterk gekleurd zijn door de optiek van de onderzoeksvraag of ingegeven zijn om een enorme stroom van informatie terug te brengen tot hoofdlijnen. De kernstad-suburb geleding is zo'n hoofdlijn. Daarnaast worden ook andere vereenvoudigingen toegepast. Een voorbeeld is het maskeren van discontinuïteit of ruimtelijke verbrokkeling. De term satellietstad kan in sommige gevallen zeer letterlijk genomen worden. Het gaat in dit geval om een nederzetting die intensieve relaties met een andere nederzetting of een conglomeraat van nederzettingen (een centrale stad) onderhoudt, terwijl het gebied dat tussen beide inligt (nog) sterk betrokken is op eigen lokale werkgelegenheid en voorzieningen. De relaties tussen beide nederzettingen lopen dan door wat Groenman 'ijle ruimte' noemde. Het is dan zeer arbitrair om dergelijke minder geïntegreerde gebieden tot een stadsgewest te rekenen. In veel gevallen wordt dit in onderzoek en beleid toch gedaan. De interpreteerbaarheid en overzichtelijkheid van het kaartbeeld vragen hier kennelijk om.

Ook met de factor tijd wordt zonder uitzondering een vereenvoudiging toegepast. In beschrijvingen van het stadsgewest lijkt het stadsgewest zich vaker voor te doen als een patroon dan als een dynamisch ruimtelijk systeem. Kenmerkend voor het systeem is immers het dagelijkse ritme, zodanig dat elke dag een op het oog vergelijkbaar patroon gereproduceerd wordt. Het systeem kent zelfs binnen het tijdsbestek van de dag zijn spits- en daluren, maar dit is inherent aan een daily system. Belangrijker zijn ontwikkelingen op langere termijn. We kunnen ons niet voorstellen dat het systeem morgen plotseling niet meer werkt, maar wel dat er over een langere tijdsperiode veranderingen in optreden. Het systeem zal er waarschijnlijk 's zomers anders uitzien dan 's winters, schommelend met bijvoorbeeld seizoensfluctuaties in werkgelegenheid en met patronen in het vrijetijdsgedrag zoals de vakantieperiodes. Belangrijker nog, in verband met structurele ontwikkelingen zal het systeem beïnvloed worden door de conjunctuur, maar in welke mate wordt maar amper duidelijk. Het systeem is voor elke tijdsperiode die men bedenkt dynamisch, maar welke richting en gevolgen deze dynamiek heeft komt zelden in beeld. Gegeven het feit dat de gegevens tekort schieten om de factoren tijd en ruimte optimaal tot hun recht te doen komen zijn dergelijke vereenvoudigingen onontkoombaar, maar lijken vaak te ver door te schieten naar een reïficatie van het stadsgewest.

Er bestaat een neiging om de eenmaal beschreven contouren van stadsgewesten als vastgelegd te beschouwen. Zelden vertaalt men in de vraag, of er inmiddels misschien andere gebieden ook bij het stadsgewest zijn gaan horen, of het omgekeerde; of de vroeger tot een stadsgewest gerekende gebieden niet inmiddels tot een andere behoren of veel meer autonomie gekregen hebben, in analyses. Voor zover men dit wel doet is de oude situatie, met de oude grenzen, meestal het uitgangspunt van de analyse en dit creëert onderzoeksvragen naar de intensiteit van de relaties tussen stadsgewesten die, indien aangetoond, de erkenning van supergewesten en inter- of supragewestelijke verwevenheid oplevert. Als men het gewest synoniem stelt met daily urban system kan dit echter per definitie niet de conclusie zijn. Als er een toename is van de ruimtelijke mobiliteit dienen de daily systems uit. Het gevolg kan zijn dat de (vage) grenzen ervan elkaar verder dan voorheen overlappen. Als het gevolg geïnterpreteerd wordt als een toenemende relatie tussen stadsgewesten onderling worden de zelfgeconstrueerde grenzen en afbakeningen echter te serieus genomen. Vraagstellingen gericht op inter- of supragewestelijke verwevenheid en bevestigende onderzoeksresultaten hebben in die zin dan ook een tautologisch karakter. In dergelijk onderzoek vraagt men zich af of het stadsgewest toch niet andere grenzen heeft als waar men (analytisch) vanuit ging. Als men hiertoe besluit ontstaat vaak een beschrijving van het supergewest met de aan de grenzen van het oude gewest ontleende terminologie en bijbehorend cijfermateriaal. Zulke interpretaties zijn verwarrend maar niet geheel vermijdbaar. Men moet zich in gewestonderzoek immers bedienen van gegevens die niet accuraat genoeg zijn om de complexiteit van de ruimtelijke relaties adequaat te beschrijven. Sinds de volkstelling van 1971 beschikt

men niet meer over forensismegegevens van alle gemeenten, alleen van de grotere. Het is echter de vraag of er niet des te meer reden zou ontstaan voor vereenvoudigingen als mobiliteitsgegevens op een zeer laag schaalniveau beschikbaar waren, bijvoorbeeld het buurniveau. Men zou in dat geval echter wel gefundeerder kunnen aangeven waar en waarom daar men tot aggregatie van gegevens overgaat.

Als slot van deze aantekening, die de hardheid van de grenzen van het gewest relativeert, kan een voorbeeld helpen het probleem te verduidelijken. Het boek *The urban political arena* bevat twee studies over het gewest Amsterdam. Ostendorf bepaalt hierin de grenzen van het gewest Amsterdam door die gemeenten op te nemen waarin in 1971 twaalf procent of meer van de woonforenzen in de gemeente Amsterdam werkten¹. Cortie en Kesteloot nemen, eveneens met betrekking tot het stadsgewest Amsterdam, die gemeenten op als vijftien procent of meer van de werkende bevolking in de agglomeratie Amsterdam² werkt³. De noemers in de rekensommen van beide geweststudies komen derhalve niet overeen; resulterende kaartbeelden verschillen dan ook aanzienlijk. Zie hiervoor figuur 5.1. en 5.2. Tot het Amsterdamse stadsgewest van Cortie en Kesteloot behoren 22 gemeenten; tot dat van Ostendorf ruim tachtig, ofwel een viervoud.

Opmerkelijk zijn ook de grenscriteria die de auteurs hanteren ter bepaling van het feit of een gemeente wel of niet tot het stadsgewest Amsterdam behoort. Het criterium van Ostendorf impliceert dat er gemeenten tot het stadsgewest gerekend worden waarvan in het uiterste geval 88 procent niet in Amsterdam werkt maar ergens anders buiten de eigen woongemeente. Het criterium van Cortie heeft tot gevolg dat tot het gewest gemeenten gerekend worden waarin (weer in het uiterste geval) 85 procent van de bevolking niet in de agglomeratie Amsterdam werkt maar in de eigen woongemeente of ergens anders. De auteurs melden niet welke of hoeveel van de gemeenten een dergelijke geringe oriëntatie op Amsterdam hebben maar ongetwijfeld is hieronder een flink aantal te vinden dat sterker op een andere gemeente dan Amsterdam gericht is. Met behulp van forensismegegevens kan men dus uitkomen op wat schaal betreft zeer uiteenlopende stadsgewesten, afhankelijk van de criteria van de onderzoekers. Vaak echter bedienen onderzoekers zich van gegevens die verzameld zijn met regionale indelingen waarvan nog sterker de vraag is of ze op accurate wijze stadsgewesten operationaliseren; als voorbeelden kunnen genoemd worden de Economisch Geografische Gebieden, de nodale gebieden, de woningmarktregio's, de arbeidsmarkttrayons, enzovoorts. Met betrekking tot het stadsgewest Amsterdam, om aan te sluiten bij het bovenstaande voorbeeld, bestaat recent de neiging om die gemeenten te beschrijven, te analyseren en te vergelijken die tot het bestuurlijke stadsgewest ROA zijn aangesloten. Maar ook hier geldt dat men nauwgezet de actualiteit heeft moeten volgen om te ontdekken welke gemeenten hiertoe nog wel en niet meer behoren⁴.

¹ W. Ostendorf, *Het sociaal profiel van de gemeente. Woonmilieudifferentiatie en de vorming van het stadsgewest Amsterdam: het ruimtelijk beleid van een achttal gemeenten na de Tweede Wereldoorlog*; Nederlandse Geografische Studies 75, Amsterdam, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale geografie, Universiteit van Amsterdam, 1988.

W. Ostendorf, "Ecological constraints and the spatial policies of municipalities in the Amsterdam urban region"; in: *The urban political arena: geographies of public administration*; Nederlandse Geografische Studies 140, door H. van der Wusten (ed.), Amsterdam, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 1992, blz. 151-164.

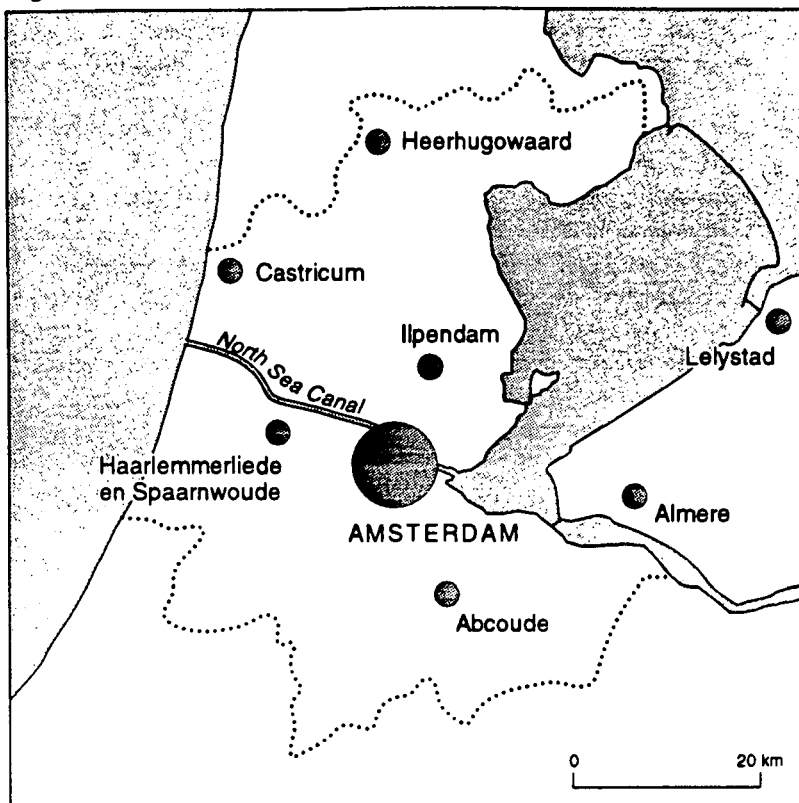
² Amsterdam aangevuld met die gemeenten die samen een aaneengesloten bebouwd gebied vormen.

³ C. Cortie en C. Kesteloot, "Political system and the formation of urban regions: Amsterdam and Brussels"; in: *The urban political arena: geographies of public administration*; Nederlandse Geografische Studies 140, door H. van der Wusten (ed.), Amsterdam, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Instituut voor Sociale Geografie, Universiteit van Amsterdam, 1992, blz. 165-184.

⁴ J. van der Veer, "Sociale segregatie en functionele samenhang in de regio Amsterdam", in: *Ruimte voor regionaal bestuur?: planologische opstellen over bestuurlijke samenwerking in de regio Amsterdam*; door: K. Bovenkerk, W. Korthals Altes & A. van der Valk (red.), Amsterdam, Centrum voor Grootstedelijk Onderzoek, 1994.

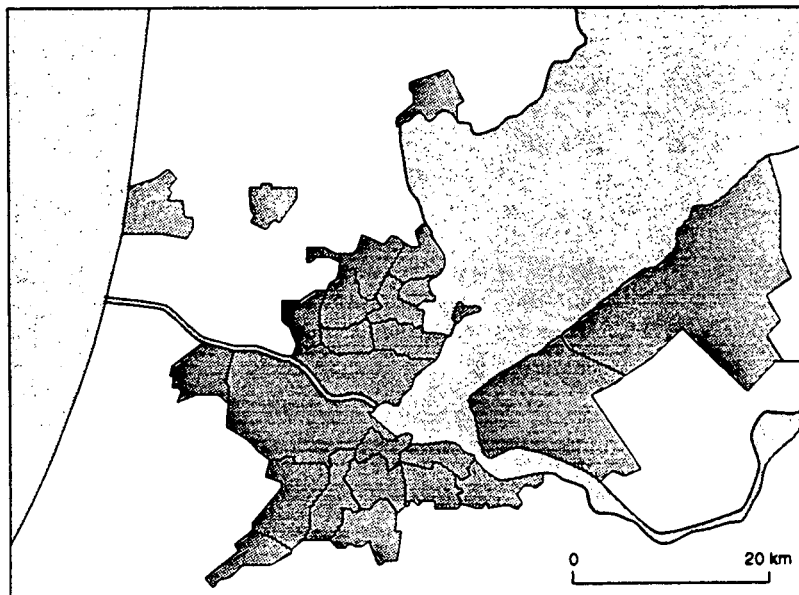
Het artikel bevat nadere uitwerkingen van het afbakeningsprobleem met betrekking tot het Amsterdamse stadsgewest.

Figuur 5.1 Het stadsgewest Amsterdam volgens Ostendorf



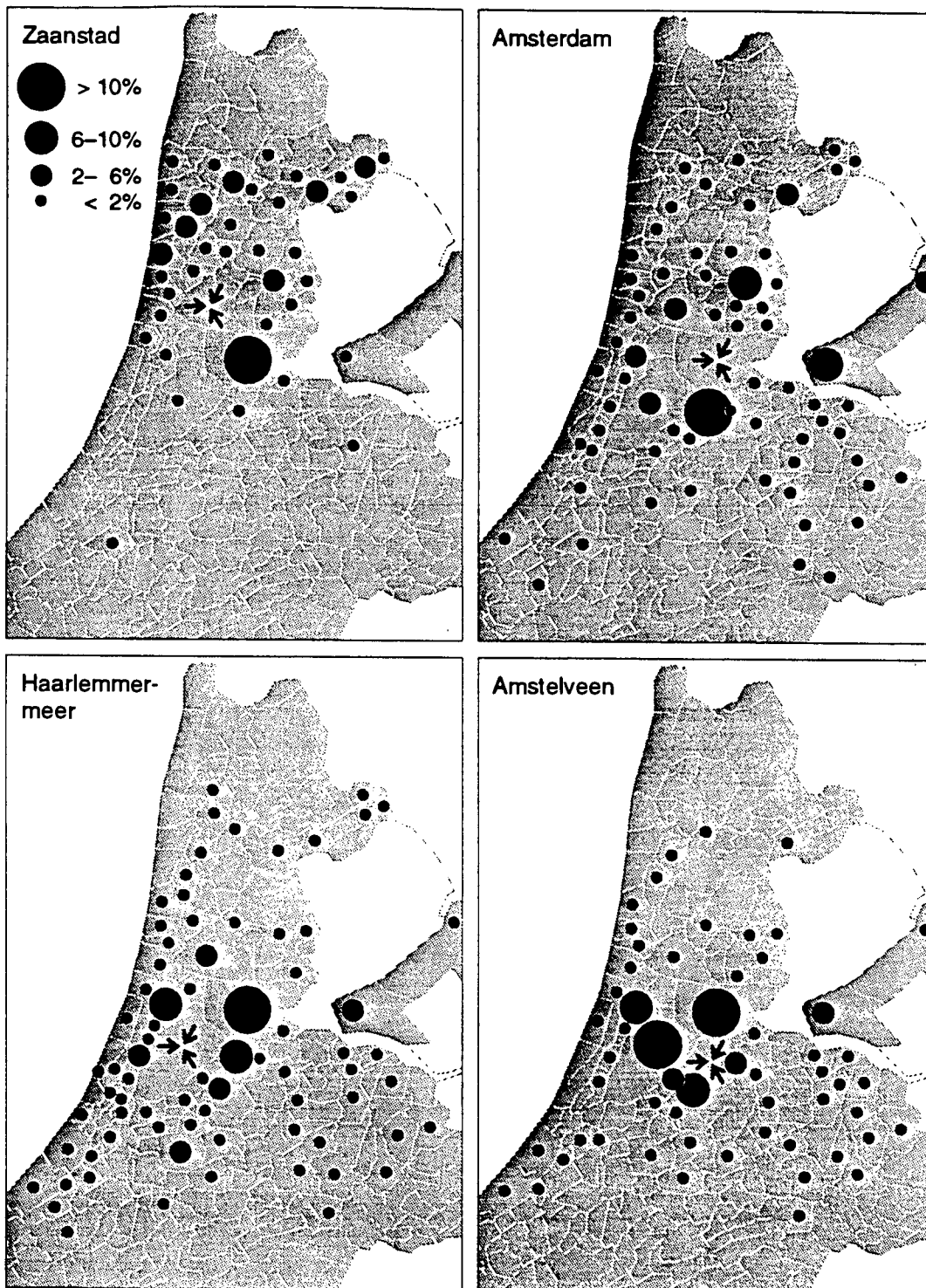
Bron: W. Ostendorf, "Ecological constraints and the spatial policies of municipalities in the Amsterdam urban region"; in: *The urban political arena*; door H. van der Wusten (ed.). Amsterdam, KNAG, UvA, 1992, blz. 151-164.

Figuur 5.2 Het stadsgewest Amsterdam volgens Cortie en Kesteloot



Bron: C. Cortie en C. Kesteloot, "Political system and the formation of urban regions: Amsterdam and Brussels"; in: *The urban political arena*; door H. van der Wusten (ed.). Amsterdam, KNAG, UvA, 1992, blz. 165-184.

Figuur 5.3 De woonplaatsen van forensen op Zaanstad, Amsterdam, de Haarlemmermeer (met Schiphol) en Amstelveen



Bron: S. Musterd en B. de Paier, 1992, *Randstad Holland; internationaal, regionaal, lokaal*, Van Gorcum, Assen/Maastricht. Op basis van D.J.A. Droogh, A. Buys en C. Cortie, 1991, *Op overbrugbare afstand: wonen en werken in een polycentrisch stadsgewest*. Amsterdam, Universiteit van Amsterdam, Gemeente Amsterdam.

Een andere voorbeeld, wederom met betrekking tot het stadsgewest Amsterdam, dat het afbakeningsprobleem op een andere manier illustreert is een studie van Droogh e.a.; zie hiervoor figuur 5.3⁵. Er is hier niet gewerkt met pendelsaldo's maar met eenzijdige forensismegegevens voor enkele werkgebieden die men tot de nabije suburbane ring van de gemeente Amsterdam kan rekenen, te weten Amstelveen, Haarlemmermeer en Zaanstad. Net zoals bij de hierboven besproken studies wordt ook hier kruisforensisme niet behandeld, maar wel wordt een aantal werkgebieden in hetzelfde stadsgewest vergeleken. Hierbij valt op dat het ruimtelijk recruteringsgebied van forenzen van de drie werkgelegenheidsconcentraties meer overeenkomsten vertonen dan verschillen met het forensismepatroon dat met betrekking tot de hoofdstad wordt vastgesteld. De auteurs kozen ervoor slechts de patronen te tekenen rondom deze vier werkgelegenheidsconcentraties in de regio Amsterdam, maar hadden dit voor een veelvoud van 'werkgemeenten' kunnen doen als hiervoor de gegevens beschikbaar waren. Dan zou blijken hoe veel overlap er in de stadsgewesten zit en hoeveel informatie onzichtbaar blijft door alleen op het stadsgewest rondom één of de belangrijkste stad het vizier te richten.

In deze paragraaf werd de eenheid van het (stads)gewest op verschillende manieren ter discussie gesteld. Op theoretische gronden - uitgaande van een daily activity space op het individuele niveau en een daily urban system op het geaggregeerde niveau - is het niet moeilijk de abstracte contouren van het stadsgewest te zien. Ook met behulp van abstract-ruimtelijke kengegevens zoals de gemiddelde woon-werkafstand wordt duidelijk dat de schaal van de ruimtelijke betrekkingen voor de gemiddelde Nederlander het gemeentelijke schaalniveau overstijgt, en gezocht moet worden bij het gewestniveau. Abstract gezien komt zowel het bestaan van het stadsgewest makkelijk voor de geest als het idee dat het om een eenheid gaat. Bij pogingen de abstract-ruimtelijke noties te vertalen naar concreet-ruimtelijke afbakeningen en indelingen is men echter genoodzaakt enorme vereenvoudigingen toe te passen die geen recht doen aan de complexiteit van stadsgewestelijke systemen en van gewestelijke verwevenheid. De kanttekeningen die men kan plaatsen bij deze vereenvoudigingen vormen geen ondersteuning voor het idee dat het stadsgewest werkelijk een eenheid is maar eerder voor het tegendeel: dat de patronen die men optekent slechts eenheid suggereren en de dimensies van de complexiteit verhullen.

Hoezeer de afbakening van gebieden het patroon van forensisme en het afhankelijke kilometrage bepaalt, blijkt ook als bijvoorbeeld gegevens van een gedeelte van een gemeente geanalyseerd worden. Van de tien werkenden in de typische werkgelegenheidsconcentratie Amsterdam Zuid-Oost wonen bijvoorbeeld slechts drie à vier in Amsterdam zelf. Dit verklaart waarschijnlijk ook waarom het gemiddeld aantal afgelegde kilometers voor de werkenden aldaar op maar liefst 28 kilometer ligt⁶.

§ 5.3 Geleding en relatiepatronen in het stadsgewest

Het is gebruikelijk is het het stadsgewest te zien als een functionele ruimtelijke combinatie van kernstad en suburbaan ommeland. Deze zienswijze berust bij de dominantie van het proces dat aanleiding geeft voor de vorming van stadsgewesten, het suburbanisatieproces (zie hiervoor hoofdstuk 2). Suburbanisatie kan men globaal in tweeën verdelen. Enerzijds kan een groter deel van de rurale bevolking op het platteland blijven wonen om dagelijks naar de meestal op afstand gelegen stedelijke werkgelegenheidslokaties te reizen. Waar men vroeger geen werk meer kon vinden in de plattelandse bestaansbronnen was men genoodzaakt te verhuizen naar gebieden waar wel werk was, in veel gevallen de steden. In de moderne tijd werd dit in afnemende mate noodzakelijk: forensisme kwam in plaats van migratie. Anderzijds hebben vele stadsbewoners hun stedelijk wonen ingeruild voor

⁵ D.J.A. Droogh, A. Buys en C. Cortie, *Op overbrugbare afstand; wonen en werken in een polycentrisch stadsgewest*; Amsterdam, Universiteit van Amsterdam/Gemeente Amsterdam, 1991.

⁶ J. Mellema, *Inventarisatie van het woon-werkverkeer naar en van Amsterdam Zuidoost*; Amsterdam, bureau Jeurens en Martens/VCC Amsterdam Zuidoost, februari 1992, blz. 38 en 40.

wonen op het platteland. De achterliggende oorzaak is dezelfde; steden en stedelijke werkgelegenheid werden vanuit een omvangrijkere plattelandsregio als woongebied bereikbaar. Bij hen gaat (een soms eenmalige) migratie gepaard met (vaak blijvend) forensisme. Een dergelijke ontwikkeling gaf aanleiding het stadsgewest voor te stellen als een functionele combinatie van kernstad met overwegend werkgelegenheid en een suburbane regio met een dominantie van de woonfunctie.

Tegenwoordig bestaat er een toenemende behoefte aan de bekende monocentrische geleding te twifelen. Wat echter veelvuldig verklaard wordt als een nieuwe ontwikkeling in de richting van een polycentrische structuur is waarschijnlijk voor een deel inderdaad een ontwikkeling te noemen maar voor een ander deel het zichtbaar worden van een al langer bestaande structuur door de meetgegevens minder vanuit een monocentrische invalshoek te analyseren en te interpreteren.

De waarschijnlijkheid dat zich werkelijk een verandering aftekent in de gewestelijke organisatie wordt aannemelijk als men de veranderingen in de verplaatsingspatronen met betrekking tot het gewest bestudeert. Gemeenten die in de naoorlogse periode een woonfunctie voor een centrumstad verkregen, ontwikkelen inmiddels namelijk zelf werkgelegenheid en voorzieningen. De deconcentratie van werkgelegenheid heeft zich immers na de Tweede Wereldoorlog krachtig doorgezet. Weliswaar kende die suburbanisatie van werkgelegenheid niet altijd dezelfde richting als die van de bevolkingsdeconcentratie, zodat in sommige suburbane gebieden wel een aanzienlijke aanwas van werkgelegenheid door verhuizende bedrijven is vast te stellen, terwijl andere suburbane gemeenten het vooral van een groei van bevolkingsvolgende of -afhankelijke werkgelegenheid moet hebben. Belangrijk is echter dat in veel suburbane gemeenten de werkfunctie aanzienlijk versterkt is, waarbij het van minder belang is of deze gemeente nu een positief of een negatief pendelsaldo heeft. Van belang is hierbij ook dat maar een beperkt deel van de woonbevolking het lokaal aanwezige aantal arbeidsplaatsen vervult. De lokale werkgelegenheid wordt in veel gevallen ingenomen door forenzen.

De tijd dat suburbanisatie vanuit centrumsteden de boventoon voerde in het proces van gewestvorming is over het hoogtepunt. Indicatief is bijvoorbeeld dat het tempo van de dalende woondichtheid in de oude steden begint af te zwakken. Het aanpassingsproces waarbij de kleinere stadswoningen een nieuwe doelgroep gekregen hebben - niet langer gezinshuishoudens maar één- en tweepersoonshuishoudens - heeft zich inmiddels goeddeels voltrokken. Dat betekent niet dat vanuit de oude steden de migratiedruk naar suburbane woongebieden voorbij is. Grotere steden vormen immers nog steeds bij uitstek een woningmarkt met een doorstroomkarakter, waarbij vaak jongeren met startende scholings- en arbeidscarrières binnenkomen en gezinnen en gezinsvormende huishoudens de stad verlaten. Dit patroon laat zich nog steeds optekenen, maar het tempo is lager dan in de tijd waarin de steden hun transformatie doormaakten van gezins- naar niet-gezinsmilieus.

Het is inmiddels duidelijk geworden dat de mobiliteit ook in de recente periode niet onaanzienlijk is toegenomen. Dit kan alleen maar betekenen dat het proces van gewestvorming ook in de recente periode is toegenomen. Onderzoekers tonen dit ook aan, al is het met de beperkingen in de meetwijze die in de vorige paragraaf aan de orde kwamen. Hierbij wordt tegenwoordig vaker een versterking van polycentrische relaties opgetekend dan een versterking van het monocentrische kernstad-suburb patroon. Dat toenemende polycentrisme stelt men in de regel meer vast op het niveau van de reeds afgebakende stadsgewesten dan tussen de afgebakende stadsgewesten onderling⁷. Men kan hieruit afleiden dat de toenemende mobiliteit meer te maken heeft met een toename van het aantal bewegingen tussen suburbane kernen onderling in een stadsgewest, vergeleken met het aantal bewegingen tussen kernstad en suburbs. Bij de laatste relatie verplaatst men zich immers over de radiale verbindingen van het gewest; bij het eerste type verplaatsingen over de concentrische verbindingen en deze zijn langer. Het

⁷ S. Musterd en B. de Pater, *Randstad Holland; internationaal, regionaal, lokaal*; Assen/Maastricht, Van Gorcum, 1992, blz. 87. In dit verband stellen de auteurs in hun overzichtsstudie met betrekking tot de Randstad dat zelfs de zogenaamde Noord- en Zuidvleugel van de Randstad maar nauwelijks geïntegreerde systemen genoemd kunnen worden; het gewestelijke systeem en patroon blijft overheersend.

ontstaan van supergewesten, zoals een geïntegreerd systeem van de stadsgewesten van de vier grootste steden in de Randstad, wordt helderder als men zich oriënteert op de zakelijke relaties dan als men de bewegingen van de gemiddelde bevolking interpreteert; weliswaar is er een opschuiving in deze richting ⁸, maar de binnengewestelijke relatiepatronen zijn nog altijd dominant ⁹.

§ 5.4 Gewesten in landelijke gebieden

De nadruk op de Randstad in de voorgaande paragrafen roept om evenwicht en enkele aanvullende opmerkingen met betrekking tot de landelijke en perifere delen van Nederland. Atzema en Huigen noteren een toenemende werkgelegenheid in stedelijke gebieden, met name in het westen van het land: de centrumregio ¹⁰. Hierbij is een toenemende pendel in de richting van verstedelijkte regio's vast te stellen. In het algemeen is in de jaren tachtig het forensisme in het hele land toegenomen. Het pendelsaldo van stedelijke gebieden is hierbij (in de periode 1979-1985) positiever geworden en van landelijke gebieden negatiever. Atzema en Huigen verbinden hieraan de conclusie dat het contrast stedelijk - landelijk in de jaren tachtig groter is geworden: "De taakverdeling tussen de stedelijke gebieden als werkcentra en landelijke gebieden als rekruteringsveld voor arbeid (woongebieden), neemt scherpere vormen aan" ¹¹. De auteurs verbinden hieraan twee conclusies. De eerste is dat ook voor bewoners van landelijke gebieden werk steeds meer een regionale aangelegenheid geworden is. De tweede conclusie is dat (ook) voor landelijke gebieden het ontbreken van lokale werkgelegenheid veel minder dan vroeger aanleiding geeft te verhuizen.

Beide conclusies vormen een aanwijzing dat gewestvorming zich in de perifere landelijke gebieden juist recent aftekent, terwijl met name in het centrale deel van Nederland (met name de Randstad) stadsgewesten al decennia realiteit zijn voor het merendeel der bevolking. Vooral de tweede conclusie geeft aan dat gewestvorming eigenlijk de redding is voor de landelijke gebieden. Als in de moderne tijd gebrek aan werkgelegenheid op het platteland in dezelfde mate als vroeger zou leiden tot migratie naar steden en andere landstreken zou, mede gezien de sterk teruggelopen natuurlijke aanwas van plattelandsmilieus, een enorme ontvolking het gevolg zijn. Veel meer dan nu zou dan voor kleine kernen in perifere plattlandsgebieden de basis voor een leefbaar functioneren zijn afgebrokkeld. Toch is de huidige situatie in bepaalde plattlandsgebieden niet rooskleurig. Vooral als op een lager schaalniveau gekeken wordt blijkt ook binnen plattlandsgebieden zich een aanzienlijke woonmilieudifferentiatie tussen kernen te manifesteren ¹². Hierbij kennen niet zozeer de streekcentra een relatief florissante positie, maar eerder de kernen (of gemeenten) die een gunstig bereikbaarheidsprofiel kennen ten aanzien van de voorzieningen in de streekcentra. Bereikbaarheid van voorzieningen wordt vooral problematisch voor kernen en gemeenten die ongunstig gesitueerd zijn. Dit heeft een verschuiving van deze voorzieningenproblematiek opgeleverd in de richting van specifieke plattlandsmilieus, en daarbinnen vooral voor de minder mobiele huishoudens ¹³. Hierbij doet zich de 'gelukkige' omstandigheid voor dat de kleine perifeer gelegen kernen, waar zich de

⁸ W.A.V. Clark en M. Kuijpers-Linde, "Commuting in Restructuring Urban Regions"; *Urban Studies*, 1994, Vol. 31, No. 3, blz. 465-483.

⁹ C. Cortie, M. Dijst & W. Ostendorf, "The Randstad a Metropolis?" In: *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Special Issue: Urban Network Research Program, 1992, 83, no. 4, blz. 278-288.

¹⁰ O.A.L.C. Atzema & P.P.P. Huigen, "Landelijke gebieden binnen Nederland". In: *De achterkant van verstedelijkt Nederland; de positie en functie van landelijke gebieden in de Nederlandse samenleving*; door P.P.P. Huigen & M.C.H.M. van der Velden (red.), Nederlandse Geografische Studies 89, Amsterdam/Utrecht, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht, 1989, blz. 25-64, aldaar blz. 59-60.

¹¹ Atzema en Huigen, 1989, op. cit., blz. 60.

¹² P.P.P. Huigen & M.C.H.M. van der Velden, "Ontwikkelingen binnen de landelijke gebieden". In: *De achterkant van verstedelijkt Nederland; de positie en functie van landelijke gebieden in de Nederlandse samenleving*; door P.P.P. Huigen & M.C.H.M. van der Velden, Nederlandse Geografische Studies 89, Amsterdam/Utrecht, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht, 1989, blz. 65-74, aldaar blz. 68, op basis van een studie van F. Thissen.

¹³ Huigen en Van der Velden, 1989, op. cit., blz. 74.

voorzieningsproblematiek het sterkst voordoet, een categorie minder mobiele huishoudens juist ondervertegenwoordigd is, de ouderen. Ouderen hebben zich al in sterke mate uit de kleine kernen teruggetrokken en zijn in veel gevallen geconcentreerd in gemeentelijke hoofdkernen. Dit heeft sterk te maken met de concentratie van (op ouderen gerichte) voorzieningen in deze hoofdkernen¹⁴. Een andere minder mobiele categorie wordt gevormd door kinderen. Kleine kernen kennen gemiddeld een oververtegenwoordiging van gezinshuishoudens¹⁵, terwijl plattelandskinderen in sterke mate te maken hebben met schaalvergrotingsoperaties in vooral het voortgezet onderwijs¹⁶. Het afnemende voorzieningenniveau in kleine kernen wordt overigens maar gedeeltelijk goed gemaakt door mobiele voorzieningen. Rijdende bank- en postvoorzieningen verzorgen veel minder van de kernen zonder vaste bank- of postkantoorvestiging dan de bibliotheekbussen¹⁷. Het ontbreken van detailhandel wordt in een deel van de kleine kernen gecompenseerd door rijdende winkels. Desondanks is echter een toename van kooplekken vast te stellen; bewoners van kleine kernen oriënteren zich wat betreft winkelen op de grotere nederzettingen en passeren het lokale aanbod¹⁸. Rijdende faciliteiten bieden echter een niet optimale vervanging van vaste vestigingen; men moet immers op het moment dat de verschillende voorzieningen langs komen wel thuis zijn. Behoort men dus op het platteland tot de minder mobiele groepen dan veroorzaakt het aangewezen zijn op dit soort voorzieningen ook nog eens een beperking in de dagindeling. Gezien het bevolkingsprofiel van kleine kernen, een oververtegenwoordiging van gezinshuishoudens, zullen het vooral schoolgaande kinderen zijn die door de schaalvergroting in het onderwijs geconfronteerd worden met een toename van de dagelijkse verplaatsingsafstand. Kinderen leveren hierdoor vaak zelfstandigheid in (op de fiets naar school wordt minder haalbaar) voor afhankelijkheid van openbaar vervoer.

§ 5.5 Besluit

Ondanks afbakening- en operationaliseringsproblemen blijkt de gewestelijke schaal in de hedendaagse sociale wetenschap een belangrijke plaats in te nemen in analyses en beschrijvingen. De werkelijkheidswaarde van dit schaalniveau heeft dan ook in het laatste decennium niet aan kracht ingeboet. Ondanks het feit dat veel van de activiteiten ook op een lager schaalniveau plaatsvinden blijkt het gewestelijke schaalniveau een realistisch ruimtelijk koepelbegrip te zijn voor arbeidsmarkt, voorzieningenmarkt en woningmarkt. Als marktbegrip bestaat het gewest dan ook meer dan ooit. Ook individuen en afzonderlijke huishoudens zullen zich ervan bewust zijn dat veel van hun activiteiten zich op dit niveau afspelen. Wat dit betreft is het belangrijk te vermelden dat individuen op het platteland hier waarschijnlijk recent meer mee geconfronteerd worden dan de stedelingen omdat hier het gewestelijke integratieproces nog meer dynamiek heeft. De veranderingen in de spreiding van voorzieningen en werk leveren op het platteland waarschijnlijk grotere aanpassingsproblemen op dan in de stedelijke gebieden; te meer daar men in stedelijke gebieden een grotere keuzevrijheid heeft gezien het grotere gewestelijke aanbod van bijvoorbeeld voorzieningen. Voor werkgelegenheid geldt dit in theorie ook maar hier komt het er op aan of men de juiste kwalificaties heeft voor het gewestelijk aanbod van banen.

Het gewestelijk schaalniveau is dus voor velen de maat van het ruimtelijk handelen. We ontkomen er echter niet aan uit indirecte bewijsvoering de conclusie te trekken dat het gewest niet het schaalniveau is waarin mensen zich tot elkaar betrokken voelen. De gewestelijk oriëntatie doet zich voor als een met een nogal instrumenteel karakter. De uitvoerige verhandeling over de effecten van individualisering op

¹⁴ O.A.L.C. Atzema, P.P.P. Huigen & M.C.H.M. van der Velden, "Dorpen in Nederland". In: *De achterkant van verstedelijkt Nederland; de positie en functie van landelijke gebieden in de Nederlandse samenleving*; door P.P.P. Huigen & M.C.H.M. van der Velden (red.), Nederlandse Geografische Studies 89, Amsterdam/Utrecht, Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap/Geografisch Instituut Rijksuniversiteit Utrecht, 1989, blz. 75-108, aldaar blz. 86.

¹⁵ Atzema, Huigen en Van der Velden, 1989, op. cit., blz. 86.

¹⁶ Huigen en Van der Velden, 1989, op. cit., blz. 72.

¹⁷ Atzema, Huigen en Van der Velden, 1989, op. cit., blz. 88.

¹⁸ Atzema, Huigen en Van der Velden, 1989, op. cit., blz. 101-102.

een transformatie van de maatschappij naar een 'moduleringscultuur' in het recente Sociaal en Cultureel Rapport versterkt de indruk dat mensen in steeds sterkere mate bezig zijn met het vervullen van zeer individueel ingevulde taken- en activiteitenpakketten¹⁹. Is het dagelijkse uur in de forenzentrein een collectieve bezigheid? Voor al degenen die een boek of krant lezen, naar de walkman luisteren of slapen in geen geval. Levert het bezoek aan de buurtsupermarkt interactie met buurtgenoten op? Waarschijnlijk alleen voor de mensen die elkaar al kennen. De paradoxale situatie lijkt zich hierbij voor te doen dat naarmate de gewestelijke integratie zich sterker manifesteert, het ego-centrische karakter van de betrekkingen in het gewest zich steeds nadrukkelijker aftekent.

¹⁹ Sociaal en Cultureel Planbureau, *Sociaal en Cultureel Rapport 1994*; Rijswijk, 1994.

Bijlage hoofdstuk 4

Tabel I Bevolking 4-12 jaar naar landsdeel ^{a)} en afstand tot dichtstbijzijnde basisschool van verschillende denominaties, 1986/1987 (in procenten)

	lokaal aanwezig	afstand indien niet lokaal aanwezig				totaal
		0-1 km	1-2 km	2-3 km	>3 km	
Openbaar						
noord	89	0	1	2	7	100
oost	90	-	0	1	9	100
west	95	0	1	1	3	100
zuid	65	1	2	3	29	100
PC						
noord	87	0	1	2	9	100
oost	90	-	0	1	8	100
west	92	0	1	1	6	100
zuid	55	-	2	2	40	100
RK						
noord	51	0	0	1	47	100
oost	88	-	1	1	11	100
west	87	0	1	2	11	100
zuid	95	0	1	1	4	100

^{a)} Onderwijsgebieden: Noord: Groningen, Friesland, Drente; Oost: Twente, Apeldoorn en Middel-Ijsselgebied, Zuidelijke Achterhoek, Arnhem e.o., Harderwijk Amersfoort; West: Utrecht e.o., Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland; Zuid: Oostelijk Maas-Waalgebied, Noord-Brabant, Limburg.

Bron: Bonnerman en Huigen, 1990, deel b ¹.

¹ SCP-bewerking in Blank, 1990, op.cit., blz. 55.

Tabel II Loopafstand naar onderwijsgebied, 1989 (in procenten)

	gemiddeld (minuten)	0-5 min	6-10 min	11-15 min	16-20 min	> 20 min
1 Groningen en omstreken	11.4	32.2	29.4	11.7	8.3	18.4
2 Oost-Groningen	10.5	32.9	29.1	13.3	10.1	14.6
3 Friesland	8.8	52.8	19.0	9.8	6.1	12.3
4 Assen-Hoogeveen-Emmen	8.9	44.5	27.2	12.7	3.5	12.1
5 Zwolle-Meppel e.o.	9.8	38.3	21.6	18.6	9.6	12.0
6 Twente	8.1	53.2	21.8	8.3	5.8	10.9
7 Apeldoorn en midden-IJsselgebied	9.9	43.2	26.0	8.9	5.9	16.0
8 Zuidelijke Achterhoek	8.6	43.8	31.5	8.6	6.2	9.9
9 Arnhem e.o.	8.7	45.3	23.6	15.5	6.1	9.5
10 Harderwijk-Amersfoort	8.9	52.2	19.7	9.6	5.1	13.5
11 oostelijk Maas-Waalgebied	9.7	42.0	21.7	12.7	13.4	10.2
12 Noord-Brabant noord	10.6	36.4	29.0	12.3	6.2	16.0
13 Utrecht e.o.	8.9	41.2	29.7	13.5	5.4	10.2
14 Noord-Holland noord	9.5	48.0	15.1	16.4	5.9	14.4
15 Noord-Holland zuid	7.6	46.4	24.4	19.6	6.0	3.6
16 Zuid-Holland noord	9.0	36.1	31.0	19.4	3.2	10.4
17 Rijnmond-groot	6.6	54.5	23.7	13.5	5.8	2.5
18 Dordrecht-Gorinchem	8.4	47.8	23.0	13.7	6.2	9.3
19 Zeeland	10.6	44.9	21.9	10.1	3.4	19.7
20 Noord-Brabant west	9.1	51.6	16.8	11.8	5.6	14.2
21 Tilburg e.o.	7.2	55.4	20.4	11.5	6.4	6.3
22 Noord-Brabant zuidoost	7.8	54.4	19.9	10.3	7.7	7.7
23 Limburg noord/						
24 Roermond e.o.	6.2	59.2	25.6	8.9	1.4	4.9
25 Zuid-Limburg	8.7	38.8	29.7	17.6	6.1	7.8
totaal	8.7	45.9	24.2	13.9	6.0	10.0

Bron: Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen, 1990.

Tabel III Bevolking 12-18 jaar naar landsdeel^{a)} en afstand tot vestigingen van soorten voortgezet onderwijs, 1987/1988^{b)} (in procenten)

		lokaal aanwezig	afstand indien niet lokaal aanwezig				totaal
			0-4 km	4-8 km	8-12 km	>12 km	
ito							
	noord	46	4	19	22	10	100
	oost	62	5	20	11	2	100
	west	63	7	20	8	2	100
	zuid	51	8	27	12	2	100
ihno							
	noord	55	6	24	13	2	100
	oost	72	7	18	3	0	100
	west	66	7	18	8	1	100
	zuid	60	11	23	6	1	100
leao							
	noord	34	2	12	18	34	100
	oost	42	2	22	18	16	100
	west	54	5	17	12	11	100
	zuid	38	4	24	22	11	100
lao							
	noord	26	2	12	24	36	100
	oost	32	1	33	22	12	100
	west	39	7	20	19	15	100
	zuid	28	4	26	29	13	100
mavo							
	noord	62	7	23	8	1	100
	oost	78	5	14	2	1	100
	west	78	6	13	3	1	100
	zuid	65	11	21	3	0	100
havo							
	noord	41	4	16	21	18	100
	oost	54	4	21	14	6	100
	west	66	6	18	8	2	100
	zuid	53	7	25	11	4	100
vwo							
	noord	40	4	16	21	20	100
	oost	54	4	21	14	6	100
	west	65	6	19	8	3	100
	zuid	51	6	24	14	4	100

^{a)} Noord: Groningen, Friesland, Drente; Oost: Twente, Apeldoorn en Middel-IJsselgebied, Zuidelijke Achterhoek, Arnhem e.o., Harderwijk Amersfoort; West: Utrecht e.o., Noord-Holland, Zuid-Holland en Zeeland; Zuid: Oostelijk Maas-Waalgebied, Noord-Brabant, Limburg.

^{b)} Excl. de waddeneilanden.

Bron: Bonnerman en Huigen, 1990, deel c.

Tabel IV Vormen stadsgewestelijk forensisme in Nederland

Stadsgewest	Nodaliteitsgraad 1	Nodaliteitsgraad 2	Nodaliteit 3	Vorm
Groningen	61.45	38.55	159.43	1. wissel
Leeuwarden	86.28	6.19	1394.22	2. centraal
Zwolle	87.75	5.83	1504.81	3. centraal
Enschede	38.47	14.43	266.58	4. kruis
Arnhem	71.38	18.39	388.11	5. centraal
Nijmegen	73.84	13.23	558.34	6. centraal
Utrecht	59.32	23.19	255.76	7. gemiddeld
Amersfoort	53.39	30.59	174.55	8. decentraal
Alkmaar	47.52	25.92	183.30	9. decentraal
Haarlem	26.53	23.08	114.96	10. decentraal
Amsterdam	56.13	23.99	233.97	11. gemiddeld
Hilversum	31.13	14.12	220.47	12. kruis
Leiden	40.12	34.04	117.86	13. decentraal
Den Haag	51.38	25.59	200.80	14. decentraal
Rotterdam	58.54	14.92	392.38	15. centraal
Dordrecht	44.70	24.90	179.54	16. decentraal
Breda	66.21	21.61	306.31	17. wissel/centraal
Tilburg	66.14	23.15	285.68	18. wissel/centraal
Den Bosch	57.31	12.40	462.08	19. centraal/kruis
Eindhoven	57.55	20.52	280.43	20. gemiddeld
Sittard/Geleen	28.98	17.55	165.16	21. kruis
Heerlen	67.11	15.77	425.58	22. centraal
Maastricht	79.85	17.08	467.40	23. centraal
Venlo	78.29	21.71	360.64	24. wissel/centraal
Vlissingen/Middelburg	57.39	42.61	134.67	25. wissel/decentraal
Apeldoorn/Deventer/Zutphen	34.85	45.56	76.48	26. decentraal

Bron: Bewerking EBB (CBS), 1990.

Tabel V Elkink, A. en P. Everaers. Personen naar ligging werkadres en huishoudenstype voor de Randstad en de rest van Nederland (blz. 17/18)

Randstad	1981					1985					1989				
	eph	ngh	ezk	emk	rest	eph	ngh	ezk	emk	rest	eph	ngh	ezk	emk	rest
%															
woonadres = werkadres	5.5	3.7	5.5	7.7	5.6	5.8	3.4	5.5	6.9	9.1	4.9	2.2	7.0	6.1	3.8
woonadres is niet werkadres	94.5	96.3	94.5	92.3	94.4	94.2	96.6	94.5	93.1	90.9	95.1	97.8	93.0	93.9	96.2
onderverdeeld in															
werkadres in verschillende gemeenten	5.5	5.6	6.3	9.8	7.1	8.8	10.1	9.0	11.0	8.2	8.7	9.5	8.6	11.6	8.0
werkadres in één gemeente	89.1	90.7	88.2	82.5	87.3	85.4	86.5	85.5	82.1	82.7	86.3	88.3	84.4	82.3	88.1
w.v.															
in woongemeente	56.2	54.9	46.1	47.4	56.6	53.0	46.9	43.1	44.7	49.7	51.7	38.6	41.2	41.2	52.7
in andere dan woongemeente	32.9	35.8	42.1	35.0	30.7	32.4	39.6	42.4	37.3	33.1	34.6	49.7	43.2	41.0	35.4
Rest van Nederland															
Rest van Nederland	1981					1985					1989				
	eph	ngh	ezk	emk	rest	eph	ngh	ezk	emk	rest	eph	ngh	ezk	emk	rest
%															
woonadres = werkadres	8.5	7.4	7.7	12.1	15.3	4.9	6.7	8.9	12.5	17.9	6.5	3.5	8.2	9.7	10.0
woonadres is niet werkadres	91.5	92.6	92.3	87.9	84.7	95.1	93.3	91.1	87.5	82.1	93.5	96.5	91.8	90.3	90.0
onderverdeeld in															
werkadres in verschillende gemeenten	6.0	7.7	7.9	12.6	10.3	11.3	8.5	10.1	14.7	9.7	8.5	11.0	10.3	13.6	11.5
werkadres in één gemeente	85.6	84.9	84.4	75.3	74.4	83.8	84.7	81.0	72.8	72.4	84.9	85.5	81.5	76.7	78.5
w.v.															
in woongemeente	60.8	50.7	45.7	44.6	49.2	55.9	45.3	43.6	42.2	47.8	53.1	44.1	39.7	41.8	49.2
in andere dan woongemeente	24.8	34.2	38.8	30.7	25.2	28.0	39.4	37.4	30.6	24.6	31.8	41.3	41.7	34.9	29.3

eph: eenpersoonshuishouden
ngh: niet-gezinshuishouden
ezk: echtpaar zonder kinderen
emk: echtpaar met kinderen

Bron: WBO 1981, WBO 1985/1986, WBO 1989/1990.