

Lucas Harms, *Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders*,
Den Haag: Sociaal en Cultureel Planbureau, juli 2008.

Bijlagen

Bijlage A Beschrijving gebruikte bestanden	3
Bijlage B Multivariate analyse mate van uithuizigheid	4
Bijlage C Multivariate analyse autogebruik	6
Bijlage D Multivariate analyse openbaar vervoergebruik	8
Bijlage E Multivariate analyse fietsgebruik	10
Bijlage F Multivariate analyse lopen	12
Bijlage G Regionale ontwikkelingen autobezit	14
Bijlage H Ruimtelijke variatie in ov-aanbod	16
Bijlage I Multivariate analyse mobiliteitsgedrag	17
Bijlage J Ontwikkeling miljoenen verplaatsingen en reizigerskilometers	18
Bijlage K Mobiliteitsgedrag naar persoonskenmerken, 1993-2003	20
Bijlage L Kwaliteitsaspecten van auto en openbaar vervoer	21
Bijlage M Problemen bij autogebruik in de vrije tijd	22
Bijlage N Meest prettige vervoerwijze naar leefsituatiekenmerken	23
Bijlage O Geschiktheid van auto, fiets en openbaar vervoer naar leefsituatiekenmerken	24
Bijlage P Kwaliteitsaspecten naar leefsituatiekenmerken	26

Bijlagen

Bijlage A Beschrijving gebruikte bestanden

Tabel A.1 Overzicht van de voornaamste in dit proefschrift gebruikte databronnen

	MON	OVG	TBO	LAS	CVTO	ODR	MB
doel van onderzoek	beschrijving van het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking	beschrijving van het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking	beschrijving van de tijdsbesteding van de Nederlandse bevolking	beschrijving van de leefsituatie van de allochtone bevolking (in 50 grootste steden)	beschrijving van de daglochten van Nederlanders die langer duren dan 1 uur	beschrijving van de daglochten van Nederlanders die langer duren dan 2 uur	beschrijving van beleving en beeldvorming van de dagelijkse mobiliteit
jaren	2004-2005	1985 – 2003	1975 – 2005	2004/2005	2004/2005	1990/91 – 1995/96 – 2001/02	2005
steekproefomvang	66.482 personen in 2004 en 64.052 in 2005	variërend van 23.900 personen in 1991 tot 167.923 in 1995	variërend van 1.318 personen in 1975 tot 3.227 in 1995	1864 Turken, 2022 Marokkanen, 2009 Surinamers, 1746 Antillianen en 1295 autochtonen	ca. 18.000 personen	in 1990/91: 24.498 personen in 1995/96: 23.278 personen in 2001/02: 26.500 personen	1028 personen
bron	RWS-AVV	CBS	SCP e.a.	SCP	NBTC	CBS	RWS-AVV en SCP
gebruikt in dit rapport	hoofdstuk 1, 3, 5, 7 en 9	hoofdstuk 1, 3, 5, 7 en 10	hoofdstuk 3, 4 en 8	Hoofdstuk 6	hoofdstuk 9	hoofdstuk 10	hoofdstuk 11

Bron: CBS (OVG '85-'03); RWS-AVV (MON'04); CBS (ODR '90-'02); NBTC (CVTO'05); RWS-AVV en SCP (MB'05)

Bijlage B Multivariate analyse mate van uithuizigheid

Tabel B.1 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in mate van uithuizigheid, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
<i>etnische groep (t.o.v. autochtonen)</i>		
Turken	0,43*	0,59*
Marokkanen	0,38*	0,56*
Surinamers	0,73*	0,81
Antillianen	0,80	0,94
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		0,71*
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,91*
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,05
<i>sociaal-economische kenmerken</i>		
<i>maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)</i>		
werkzaam		1,77*
huisvrouw / man		0,56*
schoolgaand / studerend		1,98*
werkloos / wao		0,78*
anders		0,66*
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,06*
<i>sociaal-culturele kenmerken</i>		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,84*
<i>ruimtelijke kenmerken</i>		
woont in een van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		0,80
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		1,00
Nagelkerke R-kwadraat	0,042	0,166

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel B.2 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in mate van uithuizigheid naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,49*	0,62
Marokkanen	0,39*	0,55*
Surinamers	0,68	0,86
Antillianen	0,77	0,87
Nagelkerke R-kwadraat	0,031	0,136
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,36*	0,60*
Marokkanen	0,36*	0,56*
Surinamers	0,79	0,79
Antillianen	0,84	1,01
Nagelkerke R-kwadraat	0,058	0,177

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel B.3 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in mate van uithuizigheid naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
eerste generatie Turken	0,41*	0,61*
tweede generatie Turken	0,52*	0,51*
eerste generatie Marokkanen	0,37*	0,59*
tweede generatie Marokkanen	0,52*	0,42*
eerste generatie Surinamers	0,71*	0,87
tweede generatie Surinamers	0,79	0,63
eerste generatie Antillianen	0,72*	0,92
tweede generatie Antillianen	1,50	1,06
Nagelkerke R-kwadraat	0,047	0,168

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op de mate van uithuizigheid, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage C Multivariate analyse autogebruik

Tabel C.1 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik (wel/niet verplaatsen per auto), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
<i>etnische groep (t.o.v. autochtonen)</i>		
Turken	1,12	1,61*
Marokkanen	0,60*	0,86
Surinamers	0,72*	1,04
Antillianen	0,51*	0,74*
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		0,63*
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		1,10*
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,10*
<i>sociaal-economische kenmerken</i>		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		2,09*
huisvrouw / man		1,07
schoolgaand / studierend		0,54*
werkloos / wao		1,08
anders		0,77
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,05
<i>sociaal-culturele kenmerken</i>		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,89
<i>ruimtelijke kenmerken</i>		
woont in een van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		0,59*
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		0,88*
Nagelkerke R-kwadraat	0,029	0,176

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autogebruik, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel C.2 Gecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	1,32	1,42
Marokkanen	0,85	0,87
Surinamers	0,83	0,96
Antillianen	0,43*	0,54*
Nagelkerke R-kwadraat	0,044	0,164
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,90	1,74*
Marokkanen	0,37*	0,73
Surinamers	0,67	1,09
Antillianen	0,59*	0,99
Nagelkerke R-kwadraat	0,033	0,177

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autogebruik, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel C.3 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in autogebruik naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
eerste generatie Turken	1,10	1,52*
tweede generatie Turken	1,23	2,01*
eerste generatie Marokkanen	0,64*	0,89
tweede generatie Marokkanen	0,39*	0,70
eerste generatie Surinamers	0,76	1,06
tweede generatie Surinamers	0,60*	0,97
eerste generatie Antillianen	0,52*	0,74*
tweede generatie Antillianen	0,46*	0,74
Nagelkerke R-kwadraat	0,031	0,177

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het autogebruik, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep.

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage D Multivariate analyse openbaar vervoergebruik

Tabel D.1 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in OV-gebruik (wel/niet verplaatsen per OV), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen).^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
<i>etnische groep (t.o.v. autochtonen)</i>		
Turken	1,26	1,32
Marokkanen	2,11*	2,11*
Surinamers	3,01*	2,32*
Antillianen	3,06*	2,40*
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		1,62*
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,81*
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		0,87*
<i>sociaal-economische kenmerken</i>		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,86
huisvrouw / man		0,35*
schoolgaand / studerend		2,75*
werkloos / wao		0,80
anders		1,51
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,04
<i>sociaal-culturele kenmerken</i>		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		0,96
<i>ruimtelijke kenmerken</i>		
woont in een van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		3,29*
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		0,95
afstand tot NS-station (t.o.v. kortste afstand)		0,89*
aantal OV-haltes (t.o.v. geen haltes)		1,01
Nagelkerke R-kwadraat	0,050	0,210

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwendichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het OV-gebruik, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel D.2 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in OV-gebruik naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,68	0,85
Marokkanen	0,87	1,14
Surinamers	1,12	1,04
Antillianen	1,87*	1,65
Nagelkerke R-kwadraat	0,029	0,141
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	2,63*	2,41*
Marokkanen	5,38*	4,72*
Surinamers	6,85*	4,87*
Antillianen	5,38*	3,84*
Nagelkerke R-kwadraat	0,102	0,288

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het OV-gebruik, naarmate de coëfficiënt dicht bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel D.3 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in OV-gebruik naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongeccontroleerde verschillen	gecontroleerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
eerste generatie Turken	0,88	0,91
tweede generatie Turken	3,20*	2,61*
eerste generatie Marokkanen	1,46	1,54
tweede generatie Marokkanen	8,10*	5,23*
eerste generatie Surinamers	2,64*	2,21*
tweede generatie Surinamers	4,39*	2,44*
eerste generatie Antillianen	2,76*	2,34*
tweede generatie Antillianen	4,50*	2,26*
Nagelkerke R-kwadraat	0,086	0,222

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het OV-gebruik, naarmate de coëfficiënt dicht bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage E Multivariate analyse fietsgebruik

Tabel E.1 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik (wel/niet verplaatsen per fiets), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansenverhoudingen)^b; personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde verschillen	gecorrigeerde verschillen
<i>etnische groep (t.o.v. autochtonen)</i>		
Turken	0,22*	0,22*
Marokkanen	0,36*	0,40*
Surinamers	0,41*	0,43*
Antillianen	0,41*	0,36*
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		1,20
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		0,88*
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		0,92*
<i>sociaal-economische kenmerken</i>		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,81
huisvrouw / man		0,81
schoolgaand / studerend		1,31
werkloos / wao		1,00
anders		1,18
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		1,10*
<i>sociaal-culturele kenmerken</i>		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		1,10
<i>ruimtelijke kenmerken</i>		
woont in een van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		0,44*
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		1,14*
Nagelkerke R-kwadraat	0,064	0,107

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel E.2 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen)^b; personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde verschillen	gecorrigeerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	0,17*	0,19*
Marokkanen	0,52*	0,64
Surinamers	0,53*	0,61
Antillianen	0,64	0,55*
Nagelkerke R-kwadraat	0,061	0,120
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	0,27*	0,24*
Marokkanen	0,24*	0,27*
Surinamers	0,32*	0,36*
Antillianen	0,27*	0,24*
Nagelkerke R-kwadraat	0,085	0,145

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel E.3 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in fietsgebruik naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen)^b; personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde verschillen	gecorrigeerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
eerste generatie Turken	0,25*	0,28*
tweede generatie Turken	0,08*	0,07*
eerste generatie Marokkanen	0,36*	0,44*
tweede generatie Marokkanen	0,35*	0,29*
eerste generatie Surinamers	0,39*	0,46*
tweede generatie Surinamers	0,45*	0,38*
eerste generatie Antillianen	0,37*	0,35*
tweede generatie Antillianen	0,58	0,42*
Nagelkerke R-kwadraat	0,069	0,112

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het fietsgebruik, naarmate hij dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep

(* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Bijlage F Multivariate analyse lopen

Tabel F.1 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in lopen (wel/niet lopend verplaatsen), ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde verschillen	gecorrigeerde verschillen
Nagelkerke R-kwadraat	0,035	0,176
<i>etnische groep (t.o.v. autochtonen)</i>		
Turken	1,79*	1,38
Marokkanen	3,18*	2,14*
Surinamers	2,41*	2,18*
Antillianen	1,66*	1,43
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>		
geslacht (vrouw t.o.v. man)		2,01*
leeftijd (t.o.v. jongste leeftijdsgroep)		1,10
gezinsomvang (t.o.v. alleenstaanden)		1,11*
<i>sociaal-economische kenmerken</i>		
maatschappelijke positie (t.o.v. gemiddelde)		
werkzaam		0,50*
huisvrouw / man		1,90*
schoolgaand / studerend		0,77
werkloos / wao		1,42*
anders		0,97
max. behaalde opleidingsniveau (t.o.v. geen opleiding)		0,90*
<i>sociaal-culturele kenmerken</i>		
sociaal-culturele integratie (t.o.v. meest geïntegreerd)		1,03
<i>ruimtelijke kenmerken</i>		
woont in een van de vier grote steden (t.o.v. van andere grote steden)		1,25
stedelijke dichtheid (t.o.v. laagste dichtheid)		1,06

a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).

b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het lopen, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (* $p = 0,05$)

Bron: SCP (LAS'05)

Tabel F.2 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in het lopen naar geslacht, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde verschillen	gecorrigeerde verschillen
mannen (t.o.v. autochtone mannen)		
Turken	1,65	1,57
Marokkanen	2,62*	2,16
Surinamers	2,42*	2,12
Antillianen	1,78	1,61
Nagelkerke R-kwadraat	0,023	0,126
vrouwen (t.o.v. autochtone vrouwen)		
Turken	2,14*	1,27
Marokkanen	4,27*	2,16*
Surinamers	2,31*	2,17*
Antillianen	1,57	1,28
Nagelkerke R-kwadraat	0,056	0,187
<p>a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwigingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).</p> <p>b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het lopen, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (* $p = 0,05$)</p>		
Bron: SCP (LAS'05)		

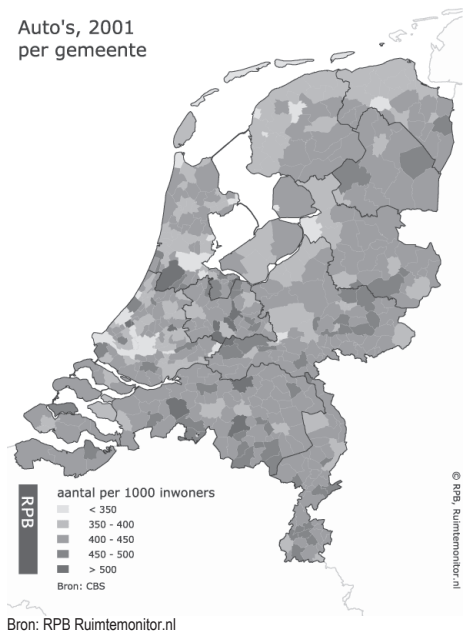
Tabel F.3 Ongecontroleerde en gecontroleerde^a verschillen in lopen naar generatie, ten opzichte van autochtonen, in odd-ratio's (relatieve kansverhoudingen),^b personen 20-65 jaar, 2004/2005

	ongecorrigeerde verschillen	gecorrigeerde verschillen
etnische groep (t.o.v. autochtonen)		
eerste generatie Turken	2,07*	1,69
tweede generatie Turken	0,81	0,60
eerste generatie Marokkanen	3,44*	2,38*
tweede generatie Marokkanen	1,94	1,45
eerste generatie Surinamers	2,43*	2,14*
tweede generatie Surinamers	2,34*	2,38*
eerste generatie Antillianen	1,74*	1,46
tweede generatie Antillianen	1,36	1,41
Nagelkerke R-kwadraat	0,042	0,181
<p>a Er is gecontroleerd voor verschillen tussen allochtonen en autochtonen in sociaal-demografische kenmerken (geslacht, leeftijd, gezinsomvang), sociaal-economische kenmerken (maatschappelijke positie, zoals wel/niet hebben van een betaalde baan, en opleidingsniveau), sociaal-culturele kenmerken (soort sociale contacten, beheersing van de Nederlandse taal en de mate waarin moderne opvattingen over emancipatie worden aangehangen) en ruimtelijke kenmerken (bebouwigingsdichtheid van de woonplek en het al dan niet wonen in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht).</p> <p>b Als deze coëfficiënten 1 zijn, heeft het kenmerk statistisch geen effect op het lopen, naarmate de coëfficiënt dichter bij 0 zit, een steeds negatiever effect en naarmate hij groter is dan 1, een steeds positiever effect, vergeleken met de afwezigheid van het kenmerk of met de referentiegroep (* $p = 0,05$)</p>		
Bron: SCP (LAS'05)		

Bijlage G Regionale ontwikkelingen autobezit

Figuur G.1 geeft voor 2001 een beeld van het aantal auto's per 1000 inwoners voor alle gemeenten in Nederland. Hieruit komt een veel genuanceerder en ook gevarieerder beeld naar voren dan de gemiddelden in figuur G.1 doen vermoeden. In de grote steden (G4 en G30) zijn per 1000 inwoners het minste aantal auto's aanwezig. De vier grote steden hebben elk minder dan 350 auto's op elke 1000 inwoners. De direct rondom de grote steden gelegen suburbane gemeenten hebben echter juist wel een hoog autobezit. Denk hierbij aan gemeenten zoals Nieuwegein, Maarssen, Bilthoven, Leidschendam-Voorburg, Haarlemmermeer en (in mindere mate ook) Amstelveen. Tegelijkertijd zijn er in het landelijk gebied grote stukken aanwijsbaar waar het autobezit juist op een relatief laag niveau ligt. Met name in grote delen van Friesland, Groningen, Overijssel en Gelderland is het autobezit nog relatief weinig verbreid. In delen van Drenthe, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg zijn er juist relatief veel auto's per 1000 inwoners beschikbaar (meest voorkomend is echter het landelijke gemiddelde van 400 à 450 auto's per 1000 inwoners).

Figuur G.1 Auto's per gemeente, 2001



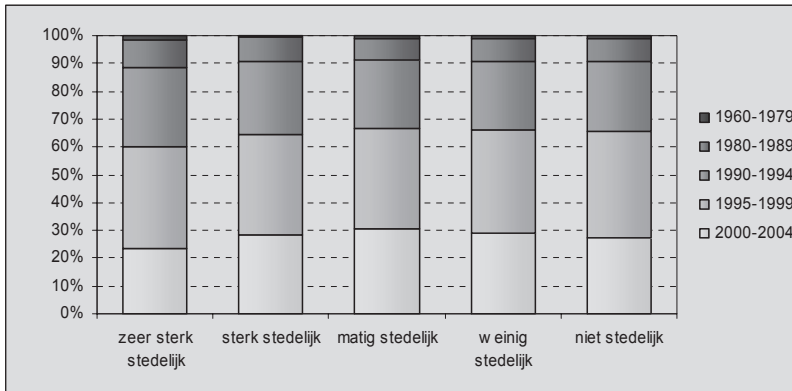
Het beeld van Figuur G.1 wordt echter enigszins vertekend, doordat ook het autobezit van niet-natuurlijke personen erin is verdisconteerd. Vooral de aanwezigheid van grote leasemaatschappijen kan vertekend werken. Een voorbeeld hiervan is Hoofddorp, waar meerdere leasemaatschappijen zijn gevestigd. De laatste jaren zijn meerdere leasemaatschappijen verhuisd naar Flevoland, waardoor er daar op provinciaal niveau anno 2005 629 auto's staan geregistreerd op elke 1000 inwoners. Indien de beschouwing wordt toegespitst op het autopark in bezit van natuurlijke personen, blijkt dat Flevoland met 355 auto's per 1000 inwoners onder het landelijke gemiddelde ligt (tabel G.1). Gemeten naar het bezit van natuurlijke personen beschikken Drenthe en Limburg over het meeste aantal auto's per 1000 inwoners. Het laagste scoren de meer verstedelijkte provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. Figuur G.1 maakt aannemelijk dat deze ondervetegenwoordiging vooral op conto moet worden geschreven van de grootstedelijke gebieden.

Tabel G.1 Autobezit naar provincie, in bezit van natuurlijke personen, 2003-2005

	aantal auto's			auto's per 1000 inwoners		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Groningen	212.421	214.479	216.372	371	373	376
Friesland	243.351	256.334	249.493	380	384	388
Drenthe	202.085	203.774	206.240	420	422	427
Overijssel	428.464	432.599	437.509	389	391	394
Flevoland	122.992	126.467	129.532	350	351	355
Gelderland	772.516	780.468	788.645	394	397	400
Utrecht	416.483	423.217	429.485	361	364	367
Noord-Holland	882.016	894.122	904.739	343	346	349
Zuid-Holland	1.190.972	1.207.980	1.220.600	346	350	354
Zeeland	153.754	155.828	158.094	406	411	416
Noord-Brabant	975.428	986.470	997.880	406	410	414
Limburg	474.195	477.616	481.871	415	419	424

Bron: CBS StatLine (SCP-bewerking)

Figuur G.2 Autobezit naar bouwjaar van de auto en stedelijkheid, 2004



Bron: AVV-RWS (MON'04)

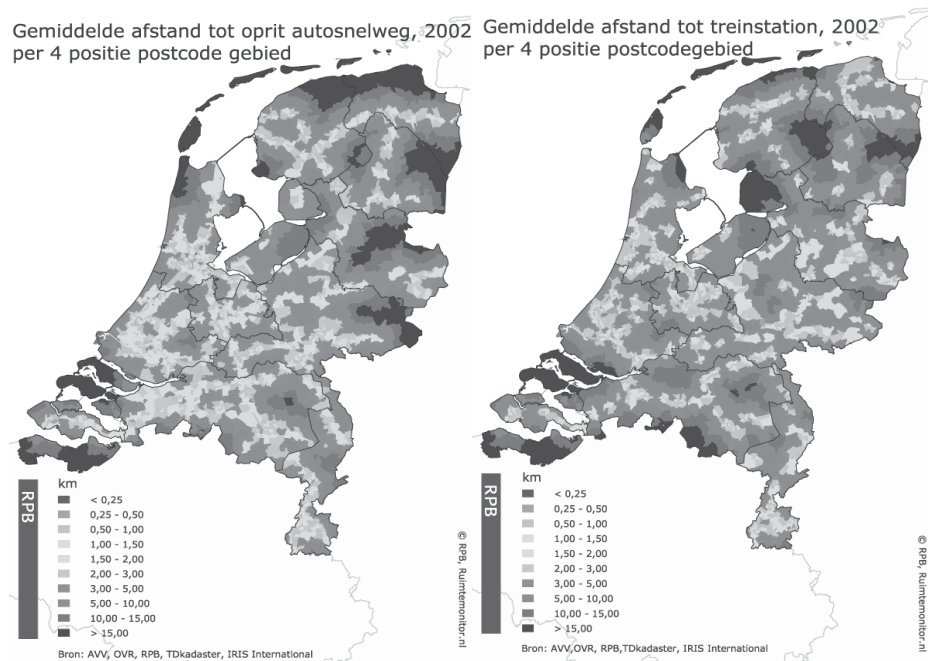
Bijlage H Ruimtelijke variatie in OV-aanbod

Tabel H.1 Gemiddelde afstand tot dichtstbijzinde bushalte (in meters), platteland (4+5) naar provincie, gewogen voor aantallen woningen, 2003

	gemiddelde afstand tot halte	gemiddelde afstand tot halte met frequentie van minimaal 1x per uur	gemiddelde afstand tot halte met frequentie van minimaal 4x per uur
platteland Nederland	425	602	3833
platteland per provincie			
Groningen	319	526	3957
Friesland	340	526	3795
Drenthe	472	654	5066
Overijssel	512	635	5217
Flevoland	583	676	3718
Gelderland	530	709	3250
Utrecht	339	471	2051
Noord-Holland	358	769	3794
Zuid-Holland	345	498	2014
Zeeland	465	745	4918
Noord-Brabant	441	558	3775
Limburg	394	457	4439

Bron: RPB Ruimtemonitor (2005)

Figuur H.1 Gemiddelde afstand tot oprit autosnelweg en gemiddelde afstand tot treinstation per pc4-gebied



Bron: RPB Ruimtemonitor (2005)

Tabel H.2 Toegankelijkheid auto- en OV-netwerk per provincie, 2003

	gemiddelde afstand in meters		
	OV-halte	treinstation	op/afrif autosnelweg
Groningen	383	4317	7271
Friesland	484	6807	6741
Drenthe	545	5735	6534
Overijssel	390	2985	5546
Flevoland	356	5982	3727
Gelderland	461	3026	4007
Utrecht	304	2959	2441
Noord-Holland	310	2458	3545
Zuid-Holland	236	2949	2874
Zeeland	682	9736	9523
Noord-Brabant	351	4851	3140
Limburg	341	2927	3888

Bron: RPB Ruimtemonitor (2005)

Bijlage I Multivariate analyse mobiliteitsgedrag

Tabel I.1 Afgelegde afstand, reisduur en aantallen verplaatsingen per persoon per dag naar stedelijkheidsklassen,^{a,b} bevolking 12 jaar en ouder, 2004

	afgelegde afstand (km)	reisduur (minuten)	verplaatsingen
Nederland	35,5	65,3	3,10
stedelijkheid			
zeer sterk stedelijk	30,2	67,64	2,96
sterk stedelijk	34,3	64,77	3,03
matig stedelijk	35,3	63,37	3,18
weinig stedelijk	37,7	64,61	3,15
niet stedelijk	40,2	66,74	3,19
stad vs platteland			
stedelijk gebied	33,5	65,14	3,06
platteland	38,9	65,64	3,17

a Gecorrigeerd voor de verschillen in geslacht, leeftijd, inkomen en opleidingsniveau.

b Anders dan de andere tabellen in dit hoofdstuk is de analyse in deze tabel gebaseerd op het MON-bestand zoals dat door RWS-AVV is uitgebracht op 1 april 2005. Later bleek dit bestand enkele fouten te bevatten, waardoor er op 1 augustus een gecorrigeerd bestand is uitgebracht. In voorgaande analyse is alleen gecorrigeerd voor de abusievelijk in het bestand verdiconteerde vrachtwagenritten (voor meer informatie: zie www.mobiliteitsonderzoeknederland.nl).

Bron: AVV-RWS (MON'04)

Bijlage J Ontwikkeling miljoenen verplaatsingen en reizigerskilometers

Tabel J.1 Aantallen verplaatsingen in miljoenen en verdeling naar vervoerwijzen (in procenten), bevolking van 12 jaar en ouder, 2004

	verplaatsingen (mln)			waarvan per			
	totaal	auto	trein	bus	brom	fiets	lopen
Nederland	14.833	50,7	2,4	2,9	0,9	25,5	16,1
stedelijkheid							
zeer sterk stedelijk	2.566	36,7	4,5	7,1	0,8	27,2	22,1
sterk stedelijk	3.422	48,2	3,1	3,0	1,2	26,0	17,2
matig stedelijk	3.092	53,0	2,1	1,8	0,8	25,8	15,0
weinig stedelijk	2.975	54,7	1,4	1,4	0,6	26,7	14,0
niet stedelijk	2.781	60,0	1,0	1,6	0,9	21,9	12,9
stad vs platteland							
stedelijk gebied	9.077	46,6	3,1	3,7	1,0	26,3	17,8
platteland	5.756	57,3	1,2	1,5	0,8	24,4	13,5

Bron: AVV-RWS (MON'04)

Tabel J.2 Ontwikkeling aandeel auto, bus^a en fiets in miljoenen verplaatsingen (in procenten), bevolking van 12 jaar en ouder, 1993-2003

	verplaatsingen (mln)			index 1993/1994 = 100
	1993/1994	1998/1999	2003/2004	
Nederland				
auto	48,0	50,1	51,0	110
bus	4,2	3,4	2,8	69
fiets	25,0	24,8	26,2	108
stedelijk gebied				
auto	44,2	46,2	47,2	107
bus	5,2	4,4	3,7	72
fiets	25,2	25,2	27,3	108
platteland				
auto	54,4	56,5	57,1	113
bus	2,5	1,8	1,4	59
fiets	24,7	24,1	24,5	107

a Categorie bus inclusief verplaatsingen per tram en metro.

Bron: CBS (OVG '93-'03); RWS-AVV (MON'04)

Tabel J.3 Aantallen verplaatsingen en reizigerskilometers in miljoenen, bevolking van 12 jaar en ouder, 1993/1994 – 2003/2004

	verplaatsingen (mln)			reizigerskilometers (mln)		
	1993 / 1994	1998 / 1998	2003 / 2004	1993 / 1994	1998 / 1998	2003 / 2004
auto						
Nederland	6849	7230	7.470	107.974	118.867	127.051
stedelijkheid						
zeer sterk stedelijk	1053	1013	987	16.917	17.480	17.693
sterk stedelijk	1573	1649	1.670	24.837	26.844	27.842
matig stedelijk	1353	1498	1.587	21.950	23.977	25.937
weinig stedelijk	1433	1553	1.627	21.711	25.337	27.906
niet stedelijk	1433	1516	1.624	22.559	25.229	27.672
stad vs platteland						
stedelijk gebied	3979	4160	4.244	63.704	68.301	71.473
platteland	2865	3069	3.250	44.269	50.566	55.578
bus						
Nederland	597	491	422	7914	7246	6.242
stedelijkheid						
zeer sterk stedelijk	257	214	190	2405	2356	2.016
sterk stedelijk	138	118	98	1903	1744	1.487
matig stedelijk	70	62	55	1177	1082	995
weinig stedelijk	65	51	43	1276	1034	875
niet stedelijk	67	46	36	1144	1028	869
stad vs platteland						
stedelijk gebied	465	393	343	5485	5183	4.489
platteland	132	97	79	2420	2062	1.744

Bron: CBS (OVG '93-'03); RWS-AVV (MON'04)

Bijlage K Mobiliteitsgedrag naar persoonskenmerken, 1993-2003

Tabel K.1 Afgelegde afstand en aantallen verplaatsingen per persoon per dag op het platteland (gedefinieerd als de weinig en niet stedelijke gebieden) naar enkele persoonskenmerken en aantallen verplaatsingen, bevolking van 12 jaar en ouder, 1993

	afgelegde afstand (km)			verplaatsingen				
	totaal	% per auto	% per OV	% per fiets	totaal	% per auto	% per OV	% per fiets
totaal	33,1	72	15	8	3,18	48	7	25
seksen								
man	42,1	77	10	7	3,15	60	4	20
vrouw	24,8	76	10	10	2,98	48	4	30
leeftijd								
12-17 jaar	22,7	35	21	35	3,30	16	7	58
18-34 jaar	39,6	75	13	6	3,46	58	5	21
35-64 jaar	35,7	85	5	6	3,05	62	2	21
≥ 65 jaar	16,8	75	9	9	1,81	49	4	25
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	26,3	73	10	11	2,75	49	4	30
mbo, havo, vwo	44,1	78	11	5	3,62	60	5	20
hbo, wo	53,2	83	11	4	3,99	64	3	18

Bron: AVV-RWS (MON'04)

Tabel K.2 Afgelegde afstand en aantallen verplaatsingen per persoon per dag op het platteland (gedefinieerd als de weinig en niet stedelijke gebieden) naar enkele persoonskenmerken en aantallen verplaatsingen, bevolking van 12 jaar en ouder, 2003

	afgelegde afstand (km)			verplaatsingen				
	totaal	% per auto	% per OV	% per fiets	totaal	per auto	per OV	per fiets
totaal	34,6	75	12	8	3,10	50	5	26
seksen								
man	43,0	82	6	6	3,04	60	2	22
vrouw	29,8	79	9	8	3,14	53	3	27
leeftijd								
12-17 jaar	24,0	42	17	30	2,88	21	6	56
18-34 jaar	43,9	80	11	4	3,41	63	4	19
35-64 jaar	40,2	87	3	6	3,25	62	1	21
≥ 65 jaar	17,6	77	6	11	2,08	46	1	27
opleidingsniveau								
lo, lbo, mavo	27,4	77	6	11	2,72	50	2	30
mbo, havo, vwo	42,6	82	8	5	3,42	62	3	20
hbo, wo	55,8	85	8	4	3,77	65	3	18

Bron: AVV-RWS (MON'04)

Bijlage L Kwaliteitsaspecten van auto en openbaar vervoer

Tabel L.1 waardering auto- en OV-gebruik^a voor woon-werkverplaatsingen op 13 kwaliteitsaspecten, (% dat aspect passend vindt), 2005

	auto-gebruikers		OV-gebruikers		totaal	
	auto	OV	auto	OV	auto	OV
comfort	90	21	86	36	84	25
geen ergernissen	58	28	30	27	53	30
gemakkelijk	96	14	78	43	87	19
rustig	74	13	50	30	64	15
geen vertragingen	53	28	23	19	48	27
goedkoop	11	10	8	7	12	10
altijd op tijd komen	69	9	46	12	57	9
op je zelf zijn	82	6	82	14	75	8
snelheid	84	7	52	23	72	9
plezierig	87	12	70	19	77	13
veilig	76	48	52	47	66	47
onafhankelijk	96	6	91	8	88	6
flexibel	96	4	86	10	88	6

a Definitie gebruikersgroepen:

- autogebruikers: mensen die de auto gebruiken voor woon-werkverplaatsingen;
- OV-gebruikers: mensen die het openbaar vervoer gebruiken voor woon-werkverplaatsingen.

Bron: RWS-AVV/SCP (MB 2005)

Tabel L.2 Waardering auto- en OV-gebruik^a voor vrijetijdsverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt), 2005

	auto-gebruikers		OV-gebruikers		totaal	
	auto	OV	auto	OV	auto	OV
comfort	90	26	90	33	90	29
geen ergernissen	66	31	73	33	63	38
gemakkelijk	93	19	92	32	92	27
rustig	75	17	76	30	71	23
geen vertragingen	56	31	51	32	49	32
goedkoop	11	11	14	15	14	11
altijd op tijd komen	61	13	62	13	55	14
op je zelf zijn	87	9	82	14	80	12
snelheid	79	7	67	17	74	12
plezierig	88	17	77	25	85	22
veilig	79	49	61	65	69	52
onafhankelijk	97	10	88	17	92	14
flexibel	97	7	91	15	91	11

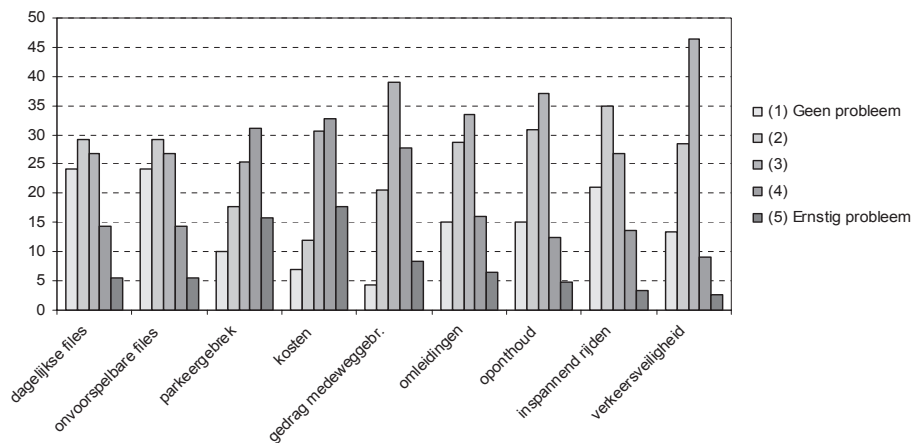
a Definitie gebruikersgroepen:

- auto-gebruikers: mensen die meestal de auto gebruiken voor vrijetijdsverplaatsingen;
- OV-gebruikers: mensen die meestal het OV gebruiken voor vrijetijdsverplaatsingen.

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Bijlage M Problemen bij autogebruik in de vrije tijd

Figuur M.1 Problemen bij autogebruik in de vrije tijd



Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Bijlage N Meest prettige vervoerwijze naar leefsituatiekenmerken

Tabel N.1 Meest prettige vervoerwijze naar achtergrondkenmerken, 2005 (in procenten)

	auto	fiets	openbaar vervoer
totaal (n = 1028)	67	27	4
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>			
geslacht			
mannen	69	25	3
vrouwen	66	29	5
leeftijd			
18-24 jaar	75	21	1
25-34 jaar	72	22	4
35-54 jaar	66	29	3
55-64 jaar	65	28	6
65-74 jaar	58	34	6
≥ 75 jaar	70	22	7
gezinsamenstelling			
alleenstaand	68	23	7
samenwonend zonder kinderen	66	28	4
gezin met kinderen	69	27	2
<i>sociaal-economische kenmerken</i>			
werkzaamheid			
parttime betaalde baan	69	30	1
fulltime betaalde baan	70	26	3
opleidingsniveau			
lo, lbo	68	25	5
mbo, havo, vwo	72	25	2
hbo, wo	56	38	5
<i>mobiliiteitskenmerken</i>			
beschikking over een auto?			
ja, altijd	71	26	2
ja, maar niet altijd	61	35	3
nee	53	28	14

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Bijlage O *Geschiktheid van auto, fiets en openbaar vervoer naar levenssituatiekenmerken*

Tabel O.1 Geschiktheid van auto, openbaar vervoer en fiets voor woon-werkverplaatsingen (percentage dat het geschikt vindt), naar achtergrondkenmerken, 2005

	auto	fiets	openbaar vervoer
totaal	77	58	15
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>			
<i>geslacht</i>			
mannen	78	53	13
vrouwen	76	63	16
<i>leeftijd</i>			
18-24 jaar	87	67	23
25-34 jaar	83	57	14
35-54 jaar	73	55	12
55-64 jaar	75	62	25
<i>gezinssamenstelling</i>			
alleenstaand	70	63	26
samenwonend zonder kinderen	82	52	12
gezin met kinderen	76	58	11
<i>sociaal-economische kenmerken</i>			
<i>opleidingsniveau</i>			
lo, lbo	78	55	10
mbo, havo, vwo	78	52	13
hbo, wo	73	66	20
<i>mobiliiteitskenmerken</i>			
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>			
ja	79	57	12
nee	61	71	45
<i>beschikking over een auto?</i>			
ja, altijd	84	53	10
ja, maar niet altijd	58	72	18
nee	54	79	42

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Tabel O.2 Geschiktheid van auto, openbaar vervoer en fiets voor vrijetijdsverplaatsingen (percentage dat het geschikt vindt), naar achtergrondkenmerken, 2005

	auto	fiets	openbaar vervoer
totaal	89	78	20
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>			
geslacht			
mannen	88	78	19
vrouwen	89	78	22
leeftijd			
18-24 jaar	96	87	23
25-34 jaar	89	75	15
35-54 jaar	90	79	18
55-64 jaar	86	78	29
65-74 jaar	82	77	23
≥ 75 jaar	90	72	33
gezinssamenstelling			
alleenstaand	89	74	27
samenwonend zonder kinderen	88	79	18
gezin met kinderen	88	78	15
<i>sociaal-economische kenmerken</i>			
opleidingsniveau			
lo, lbo	90	75	21
mbo, havo, vwo	88	78	16
hbo, wo	89	80	25
<i>mobiliiteitskenmerken</i>			
beschikking over een rijbewijs?			
ja	90	78	18
nee	76	79	40
beschikking over een auto?			
ja, altijd	91	77	17
ja, maar niet altijd	89	79	21
nee	74	81	42

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Bijlage P Kwaliteitsaspecten naar leefsituatiekenmerken

Tabel P.1 Waardering van de auto voor woon-werkverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt) naar achtergrondkenmerken, 2005

	com- fort	geen erger- nis	ge- mak	rustig	geen vertra- ging	goed- koop	altijd op tijd	op jezelf zijn	snel- heid	ple- zier	veilig	onaf- hanke- lijk	flexibel
totaal	84	53	87	64	48	12	57	75	72	77	66	88	88
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>													
<i>geslacht</i>													
mannen	84	59	88	69	47	12	57	75	72	77	68	88	87
vrouwen	84	47	87	59	50	11	56	76	71	77	64	89	89
<i>leeftijd</i>													
18-24 jaar	96	65	88	61	56	15	54	87	70	86	69	88	91
25-34 jaar	86	44	90	67	40	11	59	80	75	78	71	92	90
35-54 jaar	82	56	87	65	53	11	57	71	72	76	63	86	88
55-64 jaar	78	55	83	56	40	14	57	73	65	76	66	88	85
<i>sociaal-economische kenmerken</i>													
<i>opleidingsniveau</i>													
lo, lbo	77	63	85	69	57	13	67	74	76	79	71	90	88
mbo, havo, vwo	85	52	88	65	49	13	59	77	69	76	63	88	87
hbo, wo	90	43	89	60	34	6	44	71	71	73	62	87	90
<i>mobilitieitskenmerken</i>													
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>													
ja	84	54	88	66	48	12	58	75	73	77	67	89	88
nee	83	43	75	37	46	13	39	76	55	72	58	85	89
<i>beschikking over een auto?</i>													
ja, altijd	86	54	91	70	48	12	61	78	75	80	71	91	91
ja, maar niet altijd	72	61	79	50	59	14	49	61	64	66	51	75	74
nee	78	36	71	34	33	10	33	73	56	70	52	83	84
<i>ruimtelijke kenmerken</i>													
<i>stedelijkheid</i>													
zeer sterk stedelijk	84	45	84	54	33	13	40	72	66	76	58	85	85
sterk stedelijk	83	48	85	62	46	9	56	79	63	73	68	87	86
matig stedelijk	80	50	84	63	44	14	54	71	73	76	68	88	88
weinig stedelijk	84	57	90	73	55	10	63	73	72	72	68	87	88
niet stedelijk	87	68	94	68	61	12	69	82	84	90	69	95	93

Bron: RWS-AVV/SCP (MB '05)

Tabel P.2 Waardering van de fiets voor woon-werkverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt) naar achtergrondkenmerken, 2005

	com- fort	erger- nis	ge- mak	rustig	vertra- ging	goed- koop	altijd op tijd	op jezelf zijn	snel- heid	ple- zier	veilig	onaf- hanke- lijk	flexibel
totaal	31	75	54	64	81	89	73	81	32	66	56	86	77
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>													
<i>geslacht</i>													
mannen	29	75	51	65	81	86	69	78	30	66	55	85	76
vrouwen	33	75	57	62	81	92	78	85	34	66	56	88	78
<i>leeftijd</i>													
18-24 jaar	27	78	59	59	95	99	66	67	25	43	50	82	74
25-34 jaar	30	80	53	63	79	95	73	87	31	66	54	87	79
35-54 jaar	31	74	54	65	82	87	74	81	33	71	56	87	77
55-64 jaar	35	68	52	64	69	81	73	79	33	61	66	85	74
<i>sociaal-economische kenmerken</i>													
<i>opleidingsniveau</i>													
lo, lbo	32	66	52	60	76	85	72	78	33	59	52	79	71
mbo, havo, vwo	29	78	50	61	83	91	70	81	30	67	55	88	78
hbo, wo	32	79	60	73	82	90	76	86	34	78	63	90	81
<i>mobiliteitskenmerken</i>													
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>													
ja	31	75	53	64	80	89	72	82	32	67	56	86	77
nee	31	75	60	61	85	91	90	80	41	51	56	88	80
<i>beschikking over een auto?</i>													
ja, altijd	28	75	49	61	78	88	70	81	28	66	54	85	75
ja, maar niet altijd	37	74	72	76	90	97	80	85	47	72	67	93	80
nee	43	79	71	69	86	93	85	83	46	63	58	89	88
<i>ruimtelijke kenmerken</i>													
<i>stedelijkheid</i>													
zeer sterk stedelijk	31	69	60	68	80	86	77	82	42	73	55	88	84
sterk stedelijk	31	77	57	61	84	86	68	76	36	68	56	88	82
matig stedelijk	35	74	58	66	83	93	77	84	31	67	61	92	81
weinig stedelijk	33	77	52	58	80	90	74	82	34	64	55	78	67
niet stedelijk	24	77	44	70	76	90	70	86	17	62	52	85	73

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Tabel P.3 Waardering van het openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt) naar achtergrondkenmerken, 2005

	com- fort	erger- nis	ge- mak	rustig	vertra- ging	goed- koop	altijd op tijd	op jezelf zijn	snel- heid	ple- zier	veilig	onaf- hanke- lijk	flexibel
totaal	25	30	19	15	27	10	9	8	9	13	47	6	6
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>													
<i>geslacht</i>													
mannen	28	31	20	18	28	10	9	9	8	15	52	8	7
vrouwen	23	30	19	13	26	8	9	7	10	12	43	4	4
<i>leeftijd</i>													
18-24 jaar	22	35	24	25	20	14	7	6	11	10	51	4	8
25-34 jaar	28	20	16	9	15	7	4	9	7	13	46	6	2
35-54 jaar	23	33	17	16	32	8	10	6	8	12	46	5	5
55-64 jaar	31	38	32	23	37	17	16	17	19	24	58	14	15
<i>sociaal-economische kenmerken</i>													
<i>opleidingsniveau</i>													
lo, lbo	27	36	16	17	35	13	16	12	14	13	42	11	9
mbo, havo, vwo	26	32	19	14	30	7	5	7	7	13	45	5	3
hbo, wo	22	24	20	13	19	10	8	7	10	18	58	6	5
<i>mobilitieitskenmerken</i>													
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>													
ja	24	30	18	15	28	10	9	8	9	13	47	6	5
nee	40	33	39	29	16	8	10	11	15	18	50	8	13
<i>beschikking over een auto?</i>													
ja, altijd	24	30	17	15	28	9	9	8	8	13	47	6	5
ja, maar niet altijd	20	41	18	14	32	6	4	7	8	15	43	4	5
nee	40	24	36	24	14	15	13	10	16	18	55	9	11
<i>ruimtelijke kenmerken</i>													
<i>stedelijkheid</i>													
zeer sterk stedelijk	28	28	26	13	19	10	9	9	15	19	45	9	9
sterk stedelijk	30	31	23	17	27	7	8	12	9	13	49	4	6
matig stedelijk	18	31	18	16	29	11	10	5	9	14	44	6	6
weinig stedelijk	25	33	17	12	33	11	6	4	9	12	44	6	3
niet stedelijk	27	31	13	20	27	10	10	10	7	10	54	7	5

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Tabel P.4 Waardering van de auto voor vrijetijdsverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt) naar achtergrondkenmerken, 2005

	com- fort	erger- nis	ge- mak	rustig	vertra- ging	goed- koop	altijd op tijd	op jezelf zijn	snel- heid	ple- zier	veilig	onaf- hanke lijk	flexibel
totaal	90	63	92	71	49	14	55	80	74	85	69	92	91
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>													
<i>geslacht</i>													
mannen	90	65	91	74	51	14	55	79	73	84	70	92	90
vrouwen	91	61	93	67	48	13	55	81	75	86	67	92	92
<i>leeftijd</i>													
18-24 jaar	94	79	94	85	68	9	66	77	79	88	78	94	94
25-34 jaar	89	64	92	73	47	8	59	84	78	85	75	92	93
35-54 jaar	91	58	93	71	49	16	55	80	76	85	69	91	91
55-64 jaar	90	62	92	69	45	15	51	83	67	87	61	93	91
65-74 jaar	88	64	85	61	45	18	46	71	62	77	61	92	87
≥ 75 jaar	91	73	89	68	54	11	55	77	70	84	63	87	92
<i>sociaal-economische kenmerken</i>													
<i>opleidingsniveau</i>													
lo, lbo	88	62	93	71	51	15	60	83	71	84	66	91	90
mbo, havo, vwo	91	64	92	71	47	13	55	78	78	86	73	92	92
hbo, wo	93	63	92	69	52	11	48	78	72	84	66	92	93
<i>mobiliteitskenmerken</i>													
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>													
ja	91	64	93	72	50	14	57	82	74	86	70	92	92
nee	85	53	82	60	43	17	41	65	65	74	53	86	82
<i>beschikking over een auto?</i>													
ja, altijd	91	63	93	72	50	13	56	83	74	87	70	93	93
ja, maar niet altijd	91	74	92	75	47	13	62	82	79	85	75	90	94
nee	85	54	86	60	46	18	46	64	67	74	53	84	82
<i>ruimtelijke kenmerken</i>													
<i>stedelijkheid</i>													
zeer sterk stedelijk	89	64	88	66	48	17	50	75	64	77	63	89	87
sterk stedelijk	94	58	94	72	47	14	57	79	75	86	72	93	94
matig stedelijk	88	65	88	71	48	12	57	83	76	86	69	92	89
weinig stedelijk	91	65	94	76	48	10	51	78	73	86	71	91	92
niet stedelijk	89	63	94	70	55	17	63	87	82	88	69	93	92

Bron: RWS-AVV/SCP (MB '05)

Tabel P.5 Waardering van de fiets voor vrijetijdsverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt) naar achtergrondkenmerken, 2005

	com- fort	erger- nis	ge- mak	rustig	vertra- ging	goed- koop	altijd op tijd	op jezelf zijn	snel- heid	ple- zier	veilig	onaf- hanke- lijk	flexibel
totaal	50	80	71	78	78	88	72	85	32	78	62	89	84
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>													
<i>geslacht</i>													
mannen	49	81	70	81	77	85	65	84	29	78	63	89	82
vrouwen	51	78	72	75	79	90	79	87	35	78	60	90	85
<i>leeftijd</i>													
18-24 jaar	45	80	80	74	84	96	83	84	28	70	65	90	81
25-34 jaar	51	81	75	80	82	90	73	87	34	80	57	91	81
35-54 jaar	47	84	69	80	80	89	72	87	30	80	63	90	84
55-64 jaar	52	76	70	78	71	87	72	86	35	79	68	90	89
65-74 jaar	58	72	70	72	66	77	63	81	38	78	61	88	81
≥ 75 jaar	52	64	60	65	74	75	67	76	34	63	40	81	80
<i>sociaal-economische kenmerken</i>													
<i>opleidingsniveau</i>													
lo, lbo	51	75	71	75	73	88	67	83	34	77	57	87	82
mbo, havo, vwo	48	84	70	80	79	85	72	86	32	77	63	88	84
hbo, wo	48	82	69	81	84	88	76	88	30	82	68	92	83
<i>mobiliiteitskenmerken</i>													
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>													
ja	49	81	71	78	78	88	71	85	32	78	61	90	83
nee	55	68	73	75	74	88	77	86	32	78	62	86	84
<i>beschikking over een auto?</i>													
ja, altijd	50	81	70	78	78	87	69	85	31	80	60	90	83
ja, maar niet altijd	47	82	79	81	80	90	85	85	31	70	72	89	87
nee	54	71	71	74	76	90	79	86	38	76	61	86	84
<i>ruimtelijke kenmerken</i>													
<i>stedelijkheid</i>													
zeer sterk stedelijk	49	76	74	76	80	82	73	86	38	79	57	86	83
sterk stedelijk	45	80	71	74	80	87	74	84	32	73	61	89	84
matig stedelijk	49	78	65	73	80	93	73	85	34	74	65	88	86
weinig stedelijk	53	79	74	80	79	88	72	85	31	85	64	94	79
niet stedelijk	56	87	71	87	68	89	70	91	26	82	62	90	87

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)

Tabel P.6 Waardering van het openbaar vervoer voor vrijetijdsverplaatsingen op dertien kwaliteitsaspecten, (percentage dat aspect passend vindt) naar achtergrondkenmerken, 2005

	com- fort	erger- nis	ge- mak	rustig	vertra- ging	goed- koop	altijd op tijd	op jezelf zijn	snel- heid	ple- zier	veilig	onaf- hanke- lijk	flexibel
totaal	29	38	27	23	32	11	14	12	12	22	52	14	11
<i>sociaal-demografische kenmerken</i>													
<i>geslacht</i>													
mannen	28	39	26	26	34	14	14	10	12	20	55	12	11
vrouwen	30	36	28	21	31	9	13	14	13	25	48	15	10
<i>leeftijd</i>													
18-24 jaar	45	33	32	29	31	23	19	17	20	22	52	11	10
25-34 jaar	27	25	23	17	22	6	10	6	10	17	44	9	6
35-54 jaar	25	35	23	19	30	11	12	11	9	21	54	10	8
55-64 jaar	35	48	34	37	46	12	13	16	18	31	55	22	18
65-74 jaar	30	57	35	30	40	15	19	15	14	26	53	20	15
≥ 75 jaar	35	54	35	30	47	20	27	21	23	33	58	38	28
<i>sociaal-economische kenmerken</i>													
<i>opleidingsniveau</i>													
lo, lbo	25	42	26	25	39	9	14	14	15	20	42	18	14
mbo, havo, vwo	27	38	25	20	32	13	12	10	9	21	52	10	8
hbo, wo	33	34	29	26	28	10	14	9	9	28	61	13	9
<i>mobilitieitskenmerken</i>													
<i>beschikking over een rijbewijs?</i>													
ja	28	37	26	22	32	11	12	11	11	21	51	12	10
nee	45	39	39	36	38	17	26	24	24	35	57	26	19
<i>beschikking over een auto?</i>													
ja, altijd	26	38	23	21	34	11	13	10	10	20	49	12	9
ja, maar niet altijd	31	37	32	27	27	10	11	10	14	23	59	6	7
nee	45	37	45	33	29	16	21	23	24	37	63	27	21
<i>ruimtelijke kenmerken</i>													
<i>stedelijkheid</i>													
zeer sterk stedelijk	31	36	29	24	37	13	15	15	17	27	59	20	16
sterk stedelijk	31	41	28	25	32	14	12	12	14	24	56	12	10
matig stedelijk	26	34	26	25	27	9	13	7	12	22	44	12	10
weinig stedelijk	27	40	25	17	33	11	16	15	11	21	49	13	7
niet stedelijk	28	34	26	26	32	10	12	12	7	15	48	11	10

Bron: RWS-AVV/SCP (MB'05)