

Deeltijdwerk uitgediept

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

Deeltijdwerk uitgediept

Colofon

Uitgegeven door

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
3000 BA Rotterdam

Informatie

Anne Boumans
Telefoon: (010) 282 5673
a.g.boumans@avv.rws.minvenw.nl

In opdracht van

DGP - Directie Mobiliteitsmarkt
Contactpersoon: Jaap Grilk
Telefoon: (070) 351 6275

Uitgevoerd door

MuConsult B.V.
Coen van Rij
Mariëtte Pol
Telefoon: (033) 465 5054

Stichting voor Economisch Onderzoek (SEO)

Peter Berkhout
Ernest Berkhout
Ada Ferrer-i-Carbonell
Telefoon: (020) 624 2412

Met dank aan

Mark van Hagen, NS Groep Commercie
David Mol, Projectbureau Dagindeling

Voor extra exemplaren

Bibliotheek AVV
(010) 282 5608

Mei 2002

Inhoudsopgave

Samenvatting	I
---------------------	----------

Summary	XI
----------------	-----------

1. Inleiding	1
---------------------	----------

1.1 Achtergrond van de studie	1
1.2 Doelstelling	2
1.3 Methode van onderzoek	3
1.4 Samenwerking MuConsult – SEO – AVV	3

2. Trends in deeltijdwerk	5
----------------------------------	----------

2.1 Veranderende levenslopen	5
2.2 Emancipatie	8
2.3 Individualisering	10
2.4 Vergrijzing	10
2.5 Welvaartsgroei	11
2.6 Resumerend	12

3. Deeltijd in soorten en maten	13
----------------------------------------	-----------

3.1 Deeltijdgroepen uitgediept	13
3.2 Typen deeltijdwerkers en hun motieven	18
3.3 Resumerend	21

4. De mobiliteit van deeltijders	23
-----------------------------------------	-----------

4.1 Verplaatsingen van voltijders en deeltijders	23
4.2 Verplaatsingen per groep deeltijders	26
4.3 Reistijdstip van deeltijders	30
4.4 Resumerend	35

5. Modelleren van de reistijdsbeslissing	37
-------------------------------------------------	-----------

5.1 Heckman model met exogene reistijd	37
5.2 Model met endogene reistijd	40
5.3 Econometrische procedure	41
5.4 Resumerend	42

6. Uitkomsten modelanalyses reistijdsbeslissing	43
--------------------------------------------------------	-----------

6.1 Heckman model met exogene reistijd	43
6.2 Model met endogene reistijd: spoor 1	45
6.3 Model met endogene reistijd: spoor 2	49
6.4 Resumerend	51

7. Toekomst van deeltijdwerk	53
7.1 De overheid stimuleert	53
7.2 Werkgevers en werknemers wensen	55
7.3 Resumerend	59
8. Conclusies, implicaties voor beleid en aanbevelingen	61
8.1 Conclusies	61
8.2 Scenario's en beleidsimplicaties	63
8.3 Aanbevelingen voor vervolg	69
Literatuurlijst	71
BIJLAGEN	76
Bijlage A Heckman model met exogene reistijd	
Bijlage B Model met endogene reistijd: Spoor 1	
Bijlage C Model met endogene reistijd: Spoor 2	
Bijlage D OSA- databestand	
D.1 Het OSA Arbeidsaanbodpanel	
D.2 Operationalisatie verschillende typen deeltijdwerkers; Eerste fase	
D.3 Operationalisatie verschillende typen deeltijdwerkers; Tweede fase	
D.4 De belangrijkste analysevariabelen duur werkweek, uurloon en reistijd	
D.5 Andere verklarende variabelen in OSA	
D.6 Beperkingen van het OSA arbeidsaanbodpanel	

Samenvatting

Aanleiding en doelstelling

De maatschappelijke omgeving bepaalt voor een groot deel de behoefte aan mobiliteit en heeft invloed op de daarmee samenhangende problematiek, zoals congestie- en bereikbaarheidsknelpunten. Vanuit strategisch oogpunt is het voor het verkeer- en vervoerbeleid van belang effectief te anticiperen op de maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het verplaatsingsgedrag. Echter, "hoe demografische, sociaal-culturele, economische en ruimtelijke factoren de mobiliteit (zullen) beïnvloeden is in hoge mate onzeker."¹ Dat geldt bijvoorbeeld voor ontwikkelingen op het gebied van deeltijdwerk.

In 1999 - 2000 is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door MuConsult een onderzoek uitgevoerd naar de mobiliteitseffecten van arbeidsflexibilisering (MOBAR)². Het ministerie wilde met dit onderzoek meer inzicht verkrijgen in de (stormachtige) ontwikkelingen op het gebied van arbeidsflexibilisering en in de relatie van de verschillende vormen van arbeidsflexibilisering op verplaatsingsgedrag.

De resultaten van dat onderzoek geven aan, dat mobiliteitseffecten van ontwikkelingen in arbeidsflexibilisering van met name deeltijdwerk en variabele werktijden zichtbaar worden in het woon-werkverkeer. Deeltijdwerk gaat doorgaans gepaard met kortere woon-werkafstanden en mede hierdoor een groter aandeel van de fiets en een kleiner aandeel van de auto in de modal split.

Deze resultaten gaven aanleiding om deeltijdarbeid nader uit te diepen: in MOBAR zijn alle deeltijdvormen samen genomen waardoor de achterliggende dynamiek en de motieven van deeltijdwerkers onder belicht bleven. Inzicht in verschillende vormen van deeltijdwerk en kennis over keuzes en wensen van diverse deeltijdgroepen kan juist voor de strategische oriëntatie van V&W nuttig zijn.

Om haar kennis met betrekking tot de mobiliteitseffecten van deeltijdwerk te verdiepen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een vervolg onderzoek uitgevoerd dat tot doel heeft:

Inzicht te verkrijgen in de achterliggende factoren die de ontwikkelingen op het gebied van deeltijdwerk bepalen. En om inzicht te verkrijgen in het effect van deeltijdwerk op mobiliteit.

Achterliggende vragen zijn geweest:

1. Wie werken in deeltijd en waarom? Zijn binnen de huidige groep deeltijders belangrijke subgroepen te onderscheiden?
2. Bestaat er een samenhang tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer en hoe hebben deze zich in de laatste jaren ontwikkeld?
3. Wat is de relatie tussen reistijd, deeltijdwerk en woon-werkmobiliteit? Hoe waarderen verschillende groepen deeltijders hun vrije tijd ten opzichte van reistijd en werktijd?
4. Welke sociaal culturele en economische ontwikkelingen hebben invloed op de motieven van werknemers en -gevers om in deeltijd te willen werken?

¹ Zie Perspectievennota Verkeer en Vervoer, 1999, p.14.

² Mobiliteitseffecten van Arbeidsflexibilisering: aanzet tot een monitorsysteem, MuConsult, Onderzoek i.o.v. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rotterdam, 2000

Wat zeggen de uitkomsten van het onderzoek over toekomstige ontwikkelingen in relatie tot beleidsthema's van V&W?

Het onderzoek is uitgevoerd door MuConsult, SEO van de Universiteit van Amsterdam en begeleid door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV). Het onderzoek, getiteld *Deeltijdwerk Uitgediept*, heeft geleid tot vernieuwende inzichten, doordat zowel economische als sociologische verklaringen zijn bekeken en geïntegreerd in de eindconclusies. In deze samenvatting zijn de belangrijkste resultaten opgenomen.

Aanpak van het onderzoek

Het onderwerp is zowel op kwantitatieve als op kwalitatieve wijze benaderd. Informatie is verkregen door kwantitatieve analyse van bestaande databronnen en door diepte-interviews met experts. Gebruikte databronnen zijn het Onderzoek VerplaatsingsGedrag (OVG) en de Enquête BeroepsBevolking (EBB), beide van het CBS. Daarnaast zijn gegevens gebruikt uit jaargangen van het OSA-arbeidsaanbodpanel (OSA staat voor Organisatie voor Strategisch Arbeidsmarktonderzoek). De onderzoeksresultaten zijn zo mogelijk in de context geplaatst van eerder empirisch onderzoek naar deeltijdwerk en mobiliteit.

Het onderzoek richt zich met name op één deel van de mobiliteit, namelijk het woon-werkverkeer. Deze keuze is door AVV (in overleg met SEO en MuConsult) vooral uit praktische overwegingen gemaakt. Het bleek binnen de beschikbare tijd en geld (nog) niet mogelijk de totale mobiliteit te bekijken. Woon-werkverkeer heeft in dit onderzoek vier dimensies: reistijd, vervoerwijze, tijdstip op de dag en reisafstand. Andere dimensies, zoals ruimtelijke locatie en frequentie per week, maand of jaar, blijven buiten beschouwing.

Het huidige onderzoek beperkt zich tot arbeidsduur per week. Dit is de grootste groep waarover het meeste bekend is en daarnaast zijn de effecten op de mobiliteit het sterkste zichtbaar te maken. Andere deeltijdarrangementen blijven momenteel buiten beschouwing. Mogelijk vervolgonderzoek zou zich hierop kunnen richten.

Deeltijd in soorten en maten

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek werkte in 1999 van de werkende Nederlanders 42 procent in deeltijd. Nederland is daarmee internationaal koploper op het gebied van deeltijdwerk. Het aandeel deeltijd werk in Nederland is de afgelopen twintig jaar bijna verdubbeld.

Definities spelen bij het gebruik van bestaande data altijd een rol. Binnen het Onderzoek Verplaatsings Gedrag van het CBS wordt de grens tussen deeltijd en voltijd bij 30 uur gelegd. In de modelberekeningen die voor *Deeltijdwerk Uitgediept* zijn gemaakt wordt gesproken van deeltijdwerk als meer dan 12 uur per week wordt gewerkt, maar minder dan 35 uur (per week). Voltijdwerk betreft dus banen van 35 uur per week of meer. Deeltijd is weer onderverdeeld in kleine (12-19 uur per week) en grote deeltijdbanen (20-34 uur per week). Voor sommige analyses is noodgedwongen de grens van 30 uur gebruikt, afhankelijk van de beschikbare literatuur en databronnen.

Het onderzoek toont aan dat deeltijdwerkers vrij goed te categoriseren zijn. Kleine deeltijdwerkers (12- 19 uur per week) zijn voornamelijk vrouwen. Ze zijn jong (21%), hebben jonge kinderen t/m 12 jaar (41%), zijn middelbaar of lager geschoold (44% resp. 37%) en zijn werkzaam in elementaire of lagere beroepen (53%). Grote deeltijdwerkers (20-34 uur per week) hebben grotendeels hetzelfde profiel, maar zijn doorgaans hoger opgeleid dan kleine deeltijdwerkers en zijn daarom ook op hoger beroepsniveau werkzaam. Voor de volledigheid: voltijders zijn veelal mannen (78%), hun leeftijd ligt tussen 25 en 44 jaar, hun kinderen zijn al wat ouder of ze hebben helemaal geen kinderen. De grote meerderheid heeft een beroep van middelbaar of hoger niveau.

Nog steeds werken vooral vrouwen met kinderen in deeltijd in dienstverlenende en/of verzorgende sectoren of beroepen. Vooral de kleine deeltijdbaai is voor vrouwen aantrekkelijk. In beleid, literatuur en databronnen over deeltijdwerk staat daarom vaak de groep zorgcombineerders³ centraal: vrouwen (in veel mindere mate mannen) die arbeid en zorgtaken combineren. Toch is dit slechts een deel van de deeltijd.

De verschillende motieven om in deeltijd te willen werken worden in tabel 1 samengevat.

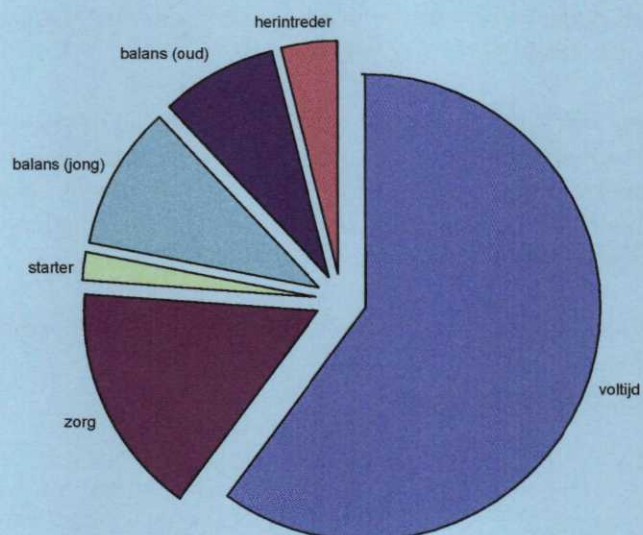
Tabel 1: Motieven van deeltijd groepen

Deeltijdgroep	Motief en beschrijving
Zorgcombineerders	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Belangrijkste motief: het combineren van arbeid en zorg. Werktijden worden veelal afgestemd op school- en crèche-tijden en/of werktijden van de partner. ▶ Veel vrouwen (ruim 90%). ▶ Veelal met kinderen jonger dan 12 jaar.
Balanszoekers (oud)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie van arbeid, vrije tijd en gezondheid. Het betreft vooral oudere werknemers (50-plus) die naast hun betaalde arbeid graag meer vrije tijd willen, ook voor hun gezondheid. ▶ Veel vrouwen (± 70%). ▶ Geen thuiswonende kinderen.
Balanszoekers (jong)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie van arbeid en vrije tijd. Het betreft vooral werknemers (25-49 jaar) die naast hun betaalde arbeid graag meer vrije tijd wensen. ▶ Veel vrouwen (± 75-80%). ▶ Geen thuiswonende kinderen.
Starters	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie arbeid en vrije tijd. Jongere werknemers die bewust kiezen voor andere activiteiten dan arbeid. ▶ Relatief meer vrouwen (60-65%). ▶ Tweeverdieners zonder kinderen.
Herintreders	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie van arbeid en zorg. Na een periode van zorg weer beginnen met werken. ▶ Veelal vrouwen. ▶ Veelal met kinderen ouder dan 12 jaar.

³ Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid noemt deze groep ook wel de taakcombineerders.

Onderstaand taartdiagram (figuur 1) geeft een inschatting van de huidige aandelen van de deeltijdgroepen (1999-2000). De aandelen kunnen per gebruikte bron verschillen. Om die reden is er voor gekozen niet de exacte percentages te vermelden.

Figuur 1: Inschatting van aandelen van voltijd- en deeltijdgroepen 1999-2000



Wat zijn de achterliggende factoren voor deze deeltijdvormen? En waar kunnen we groei verwachten de komende jaren? Mogelijke toekomst beelden zijn geschetst aan de hand van expert-opinions en maatschappelijke trends. Samenvattend levert dit het volgende beeld op (tabel 2).

Tabel 2: Doorwerking van maatschappelijke ontwikkelingen op deeltijdwerk

Maatschappelijke ontwikkeling	Indicator	Doorwerking	Verwachte deeltijdvorm
Emancipatie	<ul style="list-style-type: none"> Toename vrouwen betaalde arbeid Toename mannen zorgtaken Toename taakcombinaties 	Minder werken of weer gaan werken, verdeling hoofd en neventaken: combinatie arbeid en zorg. Vooral vrouwen.	<ul style="list-style-type: none"> Minder dagen pw Minder uren pd Flexibele begin en eindtijden Spreiding dagen over week
Individualisering	<ul style="list-style-type: none"> Kleinere hh-vorm Eenpersoons hh 	Minder werken en meer vrije tijd Werken om te leven	<ul style="list-style-type: none"> Minder dagen pw Langere onderbreking pj (loopbaan-onderbreking)
Vergrijzing	<ul style="list-style-type: none"> Toename ouderen 	Minder werken (per week) Balans gezondheid Langer doorwerken	<ul style="list-style-type: none"> Prépensioen Minder dagen pw Minder uren pd Flex-eindtijden
Welvaartsgroei	<ul style="list-style-type: none"> Toename inkomen BBP Luxe 	Werken blijft centraal, noodzaak en wens door elkaar	<ul style="list-style-type: none"> Niet duidelijk

Van belang is te constateren dat de verschillende deeltijdgroepen verschillen in activiteitenpatronen, en daarmee in hun mobiliteitsbehoefte.

De mobiliteit van deeltijd

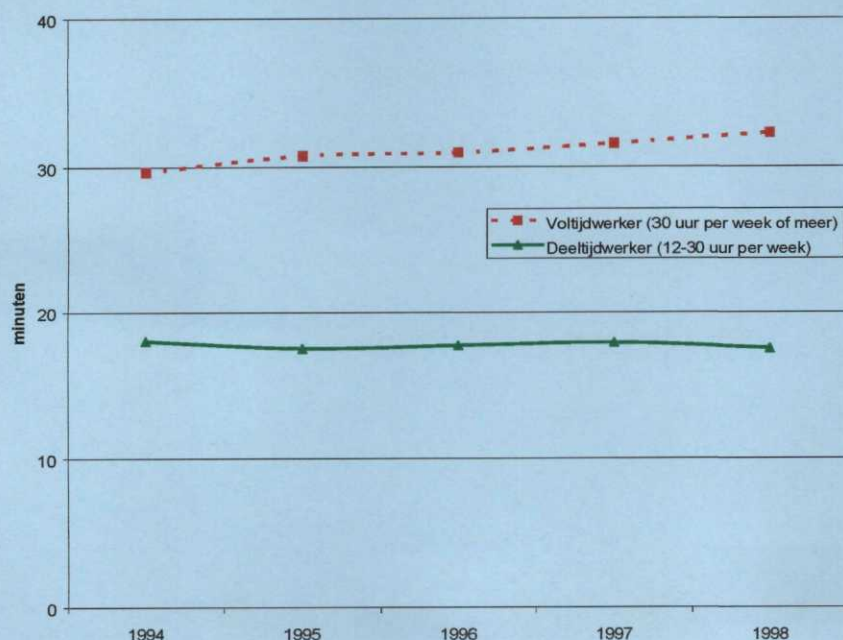
Aantal verplaatsingen

De deeltijder maakt meer verplaatsingen (4,2 per dag) dan de voltijder (3,8) (ongeacht motief over alle dagen van de week). De deeltijder doet dit over een veelal kortere afstand. Hetgeen grotendeels direct te koppelen is aan het activiteitenpatroon van de deeltijder. Uiteindelijk resulteert dit in minder kilometers per persoon per dag (ongeacht motief). Een toename van deeltijdwerk ten opzichte van voltijdwerk, zou (onder overigens gelijke omstandigheden) een positief effect op de totale mobiliteit kunnen hebben.

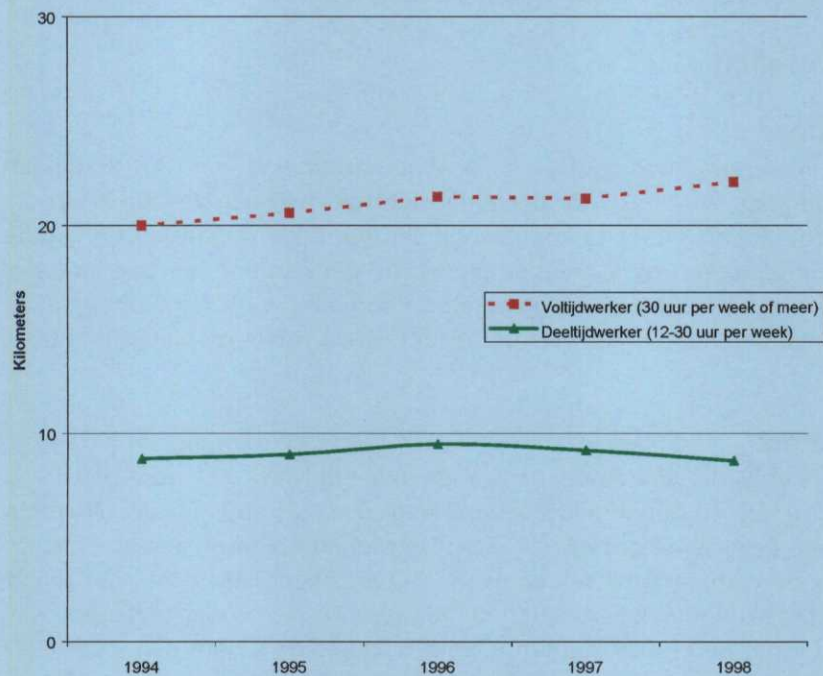
Reistijd en kilometers

De afgelopen jaren is in Nederland zowel het aandeel deeltijdwerk als het woon-werkverkeer (in kilometers en gemiddelde reistijd) gegroeid. Uit de analyses blijkt dat er geen relatie is tussen deze twee ontwikkelingen. De toename van de gemiddelde reistijd is eerder aan de voltijders toe te schrijven. Figuur 2 beschrijft t.b.v. het woon-werkverkeer de reistijd en figuur 3 het aantal kilometers. Te zien is dat voltijders ongeveer een half uur per dag kwijt zijn aan reistijd en deeltijders ruim een kwartier. De toename in tijd en afstand is vooral bij voltijders zichtbaar.

Figuur 2: Afgelegde **reistijd in minuten** per persoon per dag t.b.v. woon-werk van deeltijders en voltijders



Figuur 3: Afgelegde **afstand in kilometers** per persoon per dag t.b.v. woon-werk van deeltijders en voltijders

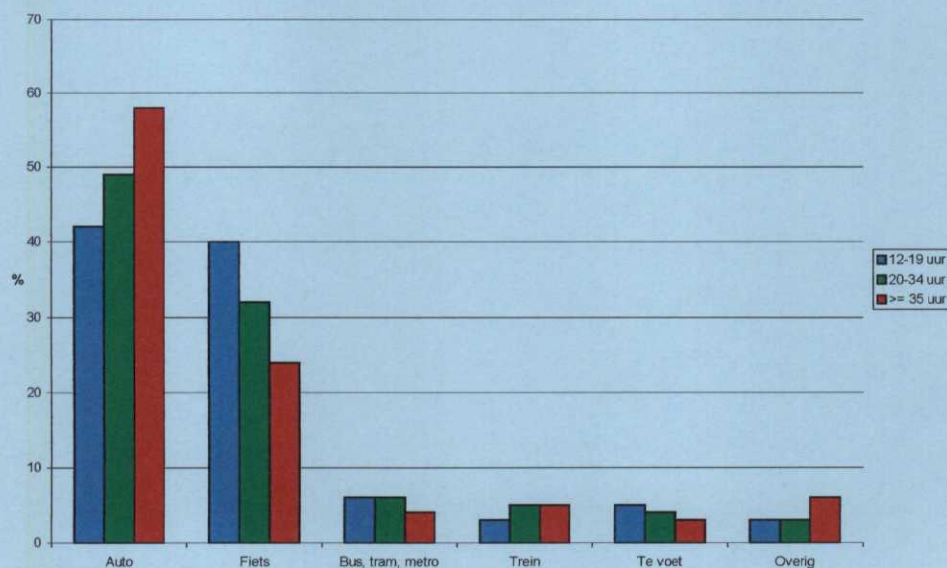


Bron: berekening MuConsult op basis van alle dagen per week in het OVG

Modaliteit

Deeltijders en voltijders verschillen ook in andere aspecten van de woon-werk mobiliteit. Deeltijders wonen dichterbij het werk en gebruiken voor het woon-werkverkeer minder de auto en vaker de fiets.

Figuur 4: Aandeel vervoerwijze naar arbeidsduur in procenten, 1998

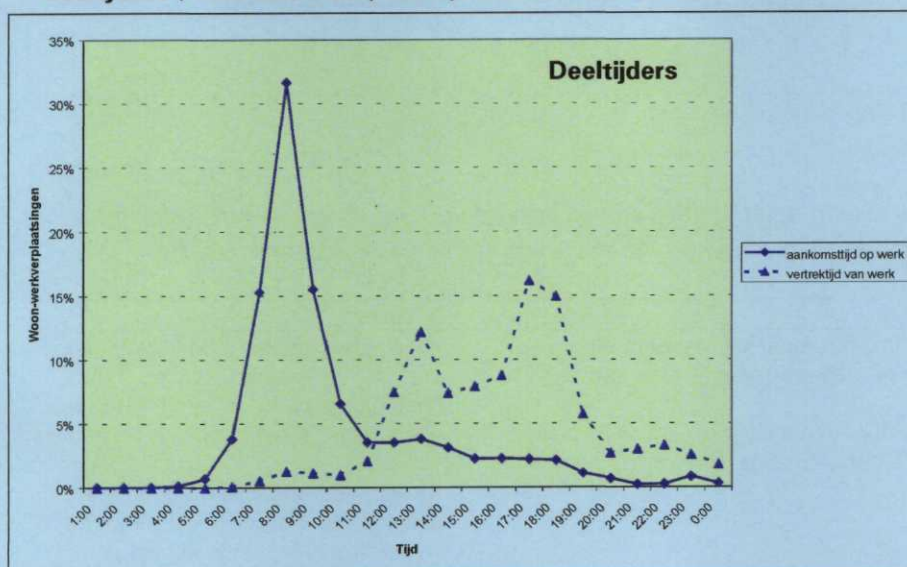


Bron: Berekening MuConsult op EBB 1998

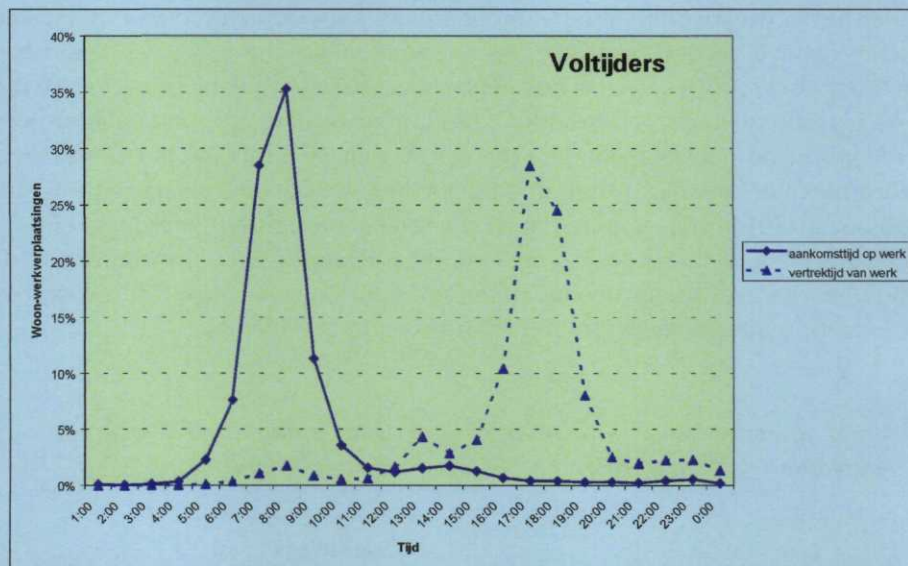
Tijdstip op de dag: ochtend- en avondspits

Het blijkt dat het ochtendspitsgedrag van deeltijders nauwelijks afwijkt van dat van voltijders (zie figuur 5 en 6). Deeltijders gaan (gemiddeld) echter wel veel meer gespreid over de middag en avond weer naar huis. De onderscheiden deeltijdgroepen laten een verschillend patroon zien. Bij herintreders, zorgcombineerders en oude balanszoekers gaat een relatief groot deel 's middags rond 13:00 naar huis, bij jonge balanszoekers zien we deze piek veel minder. Met name onder de oude balanszoekers is de vertrekpiek rond 13:00 uur groot! In het rapport zijn de verschillende figuren weergegeven. Meer deeltijdwerk zou volgens deze gegevens waarschijnlijk geen ontlasting van de ochtendspits betekenen (omdat deeltijders er zelf voor 'kiezen' om 9:00 uur op het werk aanwezig te zijn), maar mogelijk wel ontlasting van de avondspits.

Figuur 5: Spreiding van woon-werkverplaatsingen over de dag - werktijden van deeltijders (<30 uur/week; ca. 1,25 mln. werknemers)



Figuur 6: Spreiding van woon-werkverplaatsingen over de dag - werktijden van **voltijders** (≥ 30 uur/week; ca. 5,4 mln werknemers)



Bron: OVG, bewerking MuConsult

De relatie tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer levert vanuit mobiliteitsoogpunt een aantal minnen en plussen op die als volgt samengevat kunnen worden:

Minnen	Plussen
Deeltijders maken meer verplaatsingen per dag (over alle dagen, ongeacht het motief)	Deeltijders maken minder kilometers dan voltijders
Deeltijders nemen net zo vaak als voltijders deel aan de ochtendspits	Deeltijders gaan vaker met de fiets
	Deeltijders wonen dicht bij het werk
	Deeltijders ontlasten de avondspits
	Deeltijders werken vaak minder dan vijf dagen per week (hier niet onderzocht)

Waardering van reistijd en vrije tijd

Waarom werken deeltijders over het algemeen dicht bij huis? Waarom kiezen ze voor een kortere reistijd? In het onderzoek is geprobeerd met behulp van economische inzichten verklaringen te verkrijgen in de verschillen tussen de deeltijdvormen. Zijn er modellen die de afwegingen van deeltijders en voltijders beschrijven? Werknemers maken allemaal een afweging welke reistijd en reisafstand van en naar hun werkplek zij acceptabel vinden. Uit een korte scan van de beschikbare literatuur is gebleken dat verschillende pogingen door economen zijn ondernomen om de 'woon-werk-reistijd beslissing' te analyseren. Die pogingen zijn als uitgangspunt voor dit onderzoek zeer nuttig geweest, maar zijn helaas niet geheel toepasbaar op de onderzoeksvraag. De reden daarvoor is dat hier de relatie tussen deeltijdwerk en woon-werkmobiliteit centraal staat. In de literatuur komt juist de *combinatie* van de beslissing van het aantal uur werken en de reistijd niet voor. Daarom zijn er nieuwe modellen geformuleerd.

Verschillen in reistijd en reisafstand worden – volgens de economische wetenschap – met name verklaard door te wijzen op een andere ‘waardering van de vrije tijd’ door deeltijders en voltijders. Tijd is in geld uit te drukken en ook reistijd telt daarin mee. Wat blijkt is dat deeltijders gevoeliger zijn voor veranderingen in hun reistijden dan voltijders. Bij een toename van de reistijd met één procent zou het netto uurloon van een deeltijder (ter compensatie van het inleveren van de vrije tijd) meer moeten stijgen dan het netto uurloon van een voltijder. Deze relatie tussen vrije tijd en reistijd wordt uitgedrukt in een elasticiteit. Een hoge elasticiteit duidt hier op een hoge waardering van vrije tijd, en dus een hogere gewenste vergoeding voor het inleveren van vrije tijd, en uiteindelijk duidt dit op een geringere flexibiliteit. Met behulp van het OSA-aanbodspanel zijn deze elasticiteiten voor de deeltijdgroepen (motief en arbeidsduur) berekend. In tabel 3 en 4 zijn deze elasticiteiten met een plus of min weergegeven.

Binnen de groep van deeltijders zijn duidelijke verschillen waarneembaar. Zorgcombineerders zijn bijvoorbeeld eerder bereid extra tijd aan woon-werkverkeer te besteden dan balanszoekers. Met name de oude balanszoekers zijn uitgesproken in hun keuze voor meer vrije tijd en minder reistijd. Zij kennen hun vrije tijd de hoogste waarde toe. Als deze uitkomst wordt gekoppeld aan de toenemende vergrijzing dan betekent dit dat deze groep steeds moeilijker te bewegen is om meer uren te gaan werken of om werk verder weg te zoeken.

Tabel 3: De relatie tussen reistijd en de waarde van vrije tijd

Alle groepen	Jonge balanszoekers	oude balanszoekers	alle balanszoekers	Zorgcombineerders	voltijders met kinderen	Voltijders zonder kinderen
+	+	+++	++	+	-/+	-/+

Bron: OSA, bewerking SEO

In tabel 4 worden de elasticiteiten van grote en kleine deeltijders afgezet tegen de voltijders. Het blijkt dat kleine deeltijders het minst bereid zijn hun reistijd te veranderen (hun elasticiteit is het hoogst). Grote deeltijders en voltijders lijken in dit opzicht sterk op elkaar.

Tabel 4: De relatie tussen reistijd en de waarde van vrije tijd

kleine deeltijders	grote deeltijders	Voltijders
++	+	+

Bron: OSA, bewerking SEO

Bij het schatten van de elasticiteiten is rekening gehouden met een aantal achtergrondkenmerken. Allereerst blijkt dat hoger opgeleiden een grotere bereidheid tonen om te reizen voor het werk. Met het verder toenemen van het gemiddelde opleidingsniveau van de Nederlandse beroepsbevolking – ook in de toekomst – moet dus rekening worden gehouden met een verdere toename van woon-werkreistijd. Dit wordt gevonden bij zowel deeltijders als voltijders.

Ten tweede wordt over het algemeen aangenomen dat vrouwen minder reizen voor hun werk dan mannen. Dit verschil valt bij grote deeltijders echter weg! Ook het hebben van kinderen geeft bij grote deeltijders geen verschillen. Met andere woorden: als de

beslissing eenmaal is genomen om een substantieel deel van de beschikbare tijd te besteden aan werk, dan vallen de verschillen tussen mannen en vrouwen, en tussen mensen met of zonder kinderen, weg. Hetzelfde wordt gevonden voor voltijders. Men kan dus ook zeggen: voltijd werkende mannen en vrouwen 'gedragen' zich hetzelfde.

Conclusies

Uit het voorliggende onderzoek komen met name twee dimensies van deeltijd naar voren: 'groot versus klein' en 'balans versus zorg'. Wat betreft de motieven voor deeltijdwerk, waardering en wensen ten aanzien van reistijden en activiteitenpatronen zijn dit verschillende groepen deeltijders.

De kenmerken van woon-werkmobiliteit van deeltijders zijn vanuit oogpunt van V&W positiever dan van voltijders. Er zijn duidelijke verschillen in mobiliteit tussen deeltijders en voltijders gevonden (ook als rekening wordt gehouden met het wel of niet hebben van jonge kinderen, de sekse en de leeftijd): minder kilometers, minder auto. Dit geldt met name in het woon-werkverkeer. Deeltijders wonen dichterbij het werk, pakken voor het woon-werkverkeer minder snel de auto, en laten een veel bredere spreiding in de avondspits zien! Over het algemeen zijn de deeltijdgroepen minder tijd kwijt aan de pendel tussen wonen en werken. En dit is mede het gevolg van een andere een andere afweging tussen vrije tijd, werktijd en reistijd.

Vanuit dit oogpunt zal een groei van het aandeel deeltijdwerk op de korte termijn *niet* leiden tot een grote toename van de mobiliteitsproblemen in het woon-werkverkeer, in vergelijking tot een gelijkblijvend of groeiend aandeel voltijdbanen.

Een vraag voor de toekomst is of de kenmerken van toekomstige deeltijdwerkers dezelfde is als van de huidige deeltijdwerkers. En hoe vast de wensen en motieven zijn om in deeltijd te gaan werken. En of de bereidheid te reizen voor het werk verandert. Hier kan middels dit onderzoek geen duidelijke uitspraak over worden gedaan: vervolgonderzoek zou hierop in kunnen gaan.

Summary

Part-time employment: an in-depth study

Rationale, aim and methodology of the study

The social environment is a major determinant of the need for mobility, and also influences the associated problems of congestion and accessibility. From a strategic point of view, it is important in the interests of transport policy to effectively anticipate the social trends that are likely to influence travelling/commuting behaviour. On the other hand, "it is very unclear how demographic, socio-cultural, economic and spatial factors (will) influence mobility."⁴ This applies, for example, to developments in part-time employment.

The Ministry of Transport, Public Works and Water Management therefore commissioned a study to improve its understanding of the mobility effects of part-time employment. The aim of this study was to:

Gain insight into the underlying factors that affect the development of part-time employment, and to understand the effect of part-time employment on mobility.

The study was carried out by MuConsult, SEO of University of Amsterdam and was supervised by the Transport Research Centre of the Ministry of Transport (AVV). Information was obtained by means of quantified analyses of existing data sources and from in-depth interviews with experts. The study, entitled *Part-time employment: an in-depth study*, yielded new insights, since economic and sociological findings were both examined and integrated into the final conclusions.

Types and levels of part-time employment

According to the Statistics Netherlands (a department of the Ministry of Economic Affairs), 42 per cent of the Dutch working population were part-timers in 1999. This makes the Netherlands an international front-runner in the sphere of part-time employment. The study showed that Dutch part-time workers are fairly easy to categorise. There are mainly two aspects of part-time work: 'a long versus a short working week' and 'a balance between work and leisure versus a balance between work and care'. In terms of the motives underlying part-time employment, and the attitudes and wishes concerning commuting time and activity patterns, these factors define various groups of part-time workers.

The different motives underlying the desire to engage in part-time work are summarised in table 1.

⁴ Traffic and Transport Strategy Document, 1999, p.14.

Table 1: Motives of groups of part-time workers

Groups of part-time workers	Motive and description
Combiners of work and care tasks	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Main motive: the ability to combine employment and care. Working hours are usually tailored to school and child day care centre hours and/or the partner's working hours. ▶ High proportion of women (over 90 per cent). ▶ Generally with children below the age of 12.
Seekers of a more balanced lifestyle (older workers)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motive: ability to combine employment, leisure time and health. Mostly older employees (50-plus) who want more leisure time, including for health reasons, in addition to paid employment. ▶ High proportion of women (\pm 70 per cent). ▶ No children living at home.
Seekers of a more balanced lifestyle (younger workers)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motive: ability to combine employment and leisure time. Mainly employees (aged 25-49) who want more leisure time in addition to paid employment. ▶ High proportion of women (\pm 75-80 per cent). ▶ No children living at home.
Starters	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motive: desire to combine employment and leisure time. Younger workers who consciously opt for other activities than employment alone. ▶ Relatively more women (60-65 per cent). ▶ Dual income household, no children.
People re-entering the labour market	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motive: desire to combine employment and care tasks. Return to work after a period of care. ▶ High proportion of women. ▶ Usually with children over the age of 12.

Most part-time workers with a short working week (12-19 hours a week) tend to be women. They are usually young (21 per cent), have children up to the age of 12 (41 per cent), are educated to secondary school or lower professional education level (44 per cent and 37 per cent respectively) and generally work in lower skilled jobs (53 per cent). The part-time workers who work longer hours (20-34 hours a week) generally have the same profile, but tend to be educated to a higher level than part-time workers who work shorter hours; these workers therefore also have more highly skilled jobs.

Mobility aspects of part-time work

The Ministry found that the characteristics of commuting by part-time workers were more positive than those for full-time workers. The study uncovered distinct differences in mobility between part-time workers and their full-time equivalents (including when account was taken of gender and age, and whether or not they had young children): namely, fewer kilometres travelled and lower car-use. This was especially true of their commuting behaviour. Part-time workers tend to live closer to their work, are less inclined to use their cars to get to work, and show a broader travel spread in the evening rush hour. Generally speaking, the part-time worker groups spend less time on commuting. This is partly due to the fact that they have a different balance between their leisure time, working time and travelling time.

From a mobility viewpoint, the relationship between part-time employment and commuting yields various pros and cons which can be summarised as follows:

Cons	Pros
Part-time workers make more journeys per day (on all days, regardless of the reason for their journeys)	Part-time workers travel fewer kilometres than full-time workers
Part-time workers take part in the morning rush hour as often as full-time workers	Part-time workers use their bicycles more Part-time workers live closer to their work
	Part-time workers take less part in the evening rush hour Part-time workers tend to work less than five days a week (not studied here)

Perceptions of journey time and leisure time

Why do part-time workers generally work closer to home? Why do they opt for shorter travelling times? The study sought answers to these questions in the differences between the various forms of part-time work, with the help of economic insights.

According to economic theories, differences in journey time and commuting distances are mainly attributable to a different 'perception of leisure time' by part-time and full-time workers. Time is money, and this is just as true of travelling time. It would appear that part-time workers are more sensitive to changes in their journey times than full-time workers.

Clear differences are detectable within the group of part-time workers. Those who combine work and care tasks, for example, are more prepared to spend extra time commuting than people who are seeking a balance between their work and leisure time. Older lifestyle 'balancers' are particularly clear in their desire for more leisure time and less travelling time.

Conclusion

The study shows that it is important to make a distinction between part-time workers who work shorter and longer hours, and between those seeking a balance between work and leisure time and those seeking to combine work and care tasks. These groups differ in terms of their reasons for engaging in part-time work and also exhibit a different pattern of activities and express different requirements regarding mobility. The Ministry of Transport, Public Works and Water Management found that the characteristics of commuting by part-time workers were more positive than those for full-time workers. As a result, an increase in the proportion of part-time employment will *not* in the short-term lead to a substantial rise in commuting bottlenecks, unlike the same or an increased number of full-time jobs.

One question to consider is whether the characteristics of future part-time workers will be the same as those of existing part-time workers. And also how firmly held their wishes and motives will be for engaging in part-time work. And whether their willingness to travel to work will change. This study cannot provide clear answers to these questions; they will need to be explored in follow-up research.

1. Inleiding

1.1 Achtergrond van de studie

De maatschappelijke omgeving bepaalt voor een groot deel de behoefte aan mobiliteit en heeft dus ook een grote invloed op de daarmee samenhangende problematiek, zoals congestie- en bereikbaarheidsknelpunten. Echter, "hoe demografische, sociaal-culturele, economische en ruimtelijke factoren de mobiliteit (zullen) beïnvloeden is in hoge mate onzeker."⁵ Dat geldt bijvoorbeeld voor ontwikkelingen op het gebied van deeltijdwerk. Vanuit strategisch oogpunt is het voor het verkeer- en vervoerbeleid van belang op de maatschappelijke ontwikkelingen te anticiperen. In het NVVP staat dit als volgt geformuleerd: "De samenleving is zeer dynamisch. Ontwikkelingen gaan snel [...] het beleid en de planning moeten deze dynamiek kunnen volgen". Sterker nog, het beleid moet effectief anticiperen op maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op verplaatsingsgedrag. Alleen zo kan het ministerie bijdragen aan de doelstelling van het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan:

Nederland biedt aan iedereen een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede verhouding staat tot de kwaliteit van de samenleving als geheel.

Om goed te kunnen anticiperen zijn kennis van en inzicht in de relevante maatschappelijke ontwikkelingen nodig. Het hier beschreven onderzoek naar deeltijdwerk en de effecten ervan op de mobiliteit draagt daaraan bij.

Deeltijdeconomie

Op dit moment is de groep deeltijdwerkers al aanzienlijk. Van de werkende Nederlanders werkt 42 procent in 1999 in deeltijd (minder dan 35 uur per week). De huidige verwachting is dat deze groep in de toekomst verder zal toenemen, ook omdat op 1 juli 2000 de Wet Aanpassing Arbeidsduur in werking is getreden. Deze wet geeft werknemers het recht om onder voorwaarden hun arbeidsduur te verminderen (of vermeerderen). In hoofdstuk 7 zullen we hierop terugkomen.

Eerder onderzoek arbeidsflexibilisering

In 1999 - 2000 is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat door MuConsult een onderzoek uitgevoerd naar de mobiliteitseffecten van arbeidsflexibilisering (MOBAR). Het ministerie wilde met dit onderzoek meer inzicht verkrijgen in de (stormachtige) ontwikkelingen op het gebied van arbeidsflexibilisatie en in de relatie tussen de verschillende vormen van arbeidsflexibilisatie en verplaatsingsgedrag.

De resultaten van het MOBAR-onderzoek geven aan dat arbeidsflexibilisering - met name deeltijdwerk en variabele werktijden - een effect heeft op de mobiliteit en het woon-werkverkeer. Deeltijdwerk gaat doorgaans gepaard met kortere woon-werkafstanden. Mede hierdoor heeft de fiets een groter en de auto een kleiner aandeel in de modal split.

⁵ Zie Perspectievennota Verkeer en Vervoer, 1999, p.14.

In het huidige onderzoek wordt het begrip *deeltijd* verder *uitgediept*. Hiermee zetten we een duidelijke stap verder dan het eerdere MOBAR onderzoek. Daarin werden alle deeltijdvormen nog op één hoop geveegd, waardoor de achterliggende dynamiek en de motieven van deeltijdwerkers onderbelicht blijven. Dit onderzoek gaat in op verschillende vormen van deeltijdwerk en behandelt expliciet de keuzes en wensen van diverse deeltijdgroepen.

1.2 Doelstelling

Om haar kennis met betrekking tot de mobiliteitseffecten van deeltijdwerk te verdiepen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een project gestart dat tot doel heeft:

Inzicht te verkrijgen in de achterliggende factoren die de ontwikkelingen op het gebied van deeltijdwerk bepalen. En om inzicht te verkrijgen in het effect van deeltijdwerk op mobiliteit.

Onderzoeksvragen

Om deze doelstelling te realiseren, dienen de volgende centrale vragen beantwoord te worden⁶:

5. Bestaat er een samenhang tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer en hoe hebben deeltijd en woon-werkverkeer zich in de laatste jaren ontwikkeld?
6. Wie werken in deeltijd en waarom? Zijn motiefgroepen te onderscheiden?
7. Wat is de relatie tussen reistijd, deeltijdwerk en woon-werkmobiliteit? En hoe waarderen verschillende groepen hun vrije tijd ten opzichte van reistijd en werktijd?
8. Welke sociaal culturele en economische ontwikkelingen hebben invloed op de motieven van werknemers en -gevers om in deeltijd te willen werken? Wat zeggen de uitkomsten van het onderzoek (vraag 1-3) over toekomstige ontwikkelingen in relatie tot beleidsthema's van V&W?

Leeswijzer

De bovenstaande vragen worden in een aantal afzonderlijke hoofdstukken behandeld. Allereerst wordt ingegaan op een aantal trends die mogelijke gevolgen hebben op de motieven om in deeltijd te werken en het totale aandeel deeltijdwerk in Nederland. In hoofdstuk 3 worden de achtergronden van deeltijd behandeld en introduceren we een aantal motiefgroepen. De mobiliteit van deeltijders komt in hoofdstuk 4 aan de orde. Vervolgens maken we in hoofdstuk 5 een uitstapje naar het modelleren van woon-werkreistijden. Hoe kunnen we de waardering voor reistijd bepalen? In hoofdstuk 6 worden hiervoor modellen geschat. De lezer die minder geïnteresseerd is in de zoektocht naar (economische) modellen waarbij de afweging tussen 'pleasure and pain' of wel

⁶ De oorspronkelijke vraagstelling uit de startnotitie van AVV en V&W is gedeeltelijk tijdens het project aangepast.

vrije tijd en werk centraal staat, kan hoofdstuk 5 en 6 grotendeels overslaan. Voor de lijn van het betoog en de belangrijkste conclusies raden we wel aan de resumés van deze hoofdstukken door te nemen. Tot slot gaan we in hoofdstuk 7 in op de toekomst en koppelen we dit in hoofdstuk 8 terug naar een aantal beleidsthema's voor V&W. In hoofdstuk 8 worden ook de belangrijkste conclusies op een rij gezet.

1.3 Methode van onderzoek

In het onderzoek is gebruik gemaakt van verschillende databronnen. Allereerst is met behulp van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) gekeken naar de mobiliteitsaspecten van deeltijdwerk. Een tweede bron is de Enquête Beroepsbevolking (EBB). Deze bron is vooral gebruikt voor de achtergronden van deeltijd (zie hoofdstuk 3). In hoofdstuk 6 is met behulp van het OSA-aanbodspanel de gevoeligheid of elasticiteit van deeltijdgroepen voor reistijd berekend (zie ook de bijlage).

We willen de lezer er nu reeds op wijzen dat deze gehanteerde bronnen ten aanzien van de definitie van deeltijd en voltijd, maar ook ten aanzien van de beschikbare mobiliteitskenmerken (sterk) verschillen. Dit leidt soms tot grensconflicten bij de operationalisatie en definiëring. Toch zien we een duidelijke meerwaarde van deze meerdimensionale bronnenaanpak in vergelijking met concentratie op één bron. Een meerdimensionale aanpak maakt op maximale wijze gebruik van de beschikbare kennis uit een groot aantal toonaangevende databestanden. Hieruit is een belangrijke aanbeveling te destilleren: voor het goed kunnen volgen van deeltijdwerk in relatie tot mobiliteit is het gebruik van een eenduidige definitie noodzakelijk.

Naast het onderzoek van databestanden heeft MuConsult zes diepte-interviews gehouden. De analyse van deze gesprekken is in de tekst verwerkt. Een aantal markante uitspraken zijn in tekstkaders opgenomen. Gesproken is met: K. Breedveld (SCP), K. Henkens (NIDI), D. Mol (SZW / Bureau Dagindeling), L.M. van Hoogstraten (VNO/NCW), C. Sombroek (FNV), C. Jansens (SZW / Directie Arbeidsverhoudingen).

Verder is een uitgebreide literatuurstudie verricht, het resultaat is ook verwerkt in het voorliggende eindrapport (zie verder literatuurlijst).

1.4 Samenwerking MuConsult – SEO – AVV

In het onderzoek is nauw samengewerkt tussen MuConsult, AVV en SEO. AVV fungeerde als opdrachtgever van het onderzoek. MuConsult heeft zich met name gericht op vragen 1, 2 en 4. SEO heeft zich vooral met de derde vraag beziggehouden. De uitkomsten hiervan zijn in hoofdstuk 5 en 6 terug te vinden.

2. Trends in deeltijdwerk

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal ontwikkelingen die mogelijk van invloed zijn op het deeltijdwerk in Nederland. Van belang daarbij is om een aantal trends en randvoorwaarden te benoemen om vervolgens de link naar deeltijd te kunnen leggen. Voor een deel worden deze trends in één adem genoemd met de belangrijkste motieven die in een volgend hoofdstuk worden bekeken: zorg en emancipatie, individualisering en vrije tijd, vergrijzing en gezondheid.

We beginnen dit hoofdstuk met een korte schets van de veranderende levensloop van mensen (het kader). Hierna worden de diverse trends behandeld. In dit deel van het onderzoek maakt gebruik van literatuur die beschikbaar is over de belangrijkste trends en van informatie uit interviews met experts. De trends zijn voorgelegd aan de groep experts en worden door hen in grote lijnen onderschreven. Vooral het perspectief van veranderende levenslopen lijkt belangrijk. Hiermee zullen we dan ook beginnen.

2.1 Veranderende levenslopen

Onlangs is de verkenning 'levensloopbeleid' van SZW verschenen.⁷ De centrale vraag is hoe het sociale stelsel en het beleid op de terreinen onderwijs, zorg, gezondheid, wonen en werken meer kan worden afgestemd op de veranderingen in de levensloop van mensen. Voor dit onderzoek naar de relatie tussen mobiliteit en deeltijdwerk zijn met name de terreinen zorg en arbeid van belang. Tot de jaren zeventig was de Nederlandse samenleving in veel opzichten ingericht op een standaard levensloop. Voor mannen bestond die uit leren, werken en pensioen. Voor vrouwen betekende de standaard levensloop leren, eventueel korte tijd werken, zorgen (huishouden, kinderen en ouderen in de omgeving) en eventueel een klein eigen (nabestaanden)pensioen. De grenzen tussen de drie levensfasen leren, werken/zorgen en pensioen waren scherp. Bovendien vond de overgang van de ene naar de andere fase voor iedereen rond dezelfde leeftijd plaats.

Sinds een aantal jaren vervagen deze grenzen onder de invloed van emancipatie, toenemende individualisering en employability ('een leven lang leren'). Hierdoor ontstaan meer keuzemogelijkheden en een ontkoppeling van standaard keuzes en leeftijd. Het vergroten van deze keuzemogelijkheden wordt van belang geacht omdat het kan bijdragen aan het realiseren van een aantal kabinetsdoelstellingen: vergroten arbeidsparticipatie en economische zelfstandigheid van vrouwen, toename zorgtaken bij mannen en verhoging van de arbeidsparticipatie van ouderen.

⁷ We sluiten aan bij SER-publicatie: Levensloopbanen: gevolgen van veranderende arbeidspatronen (Rapport van de Commissie Sociaal-Economische Deskundigen).

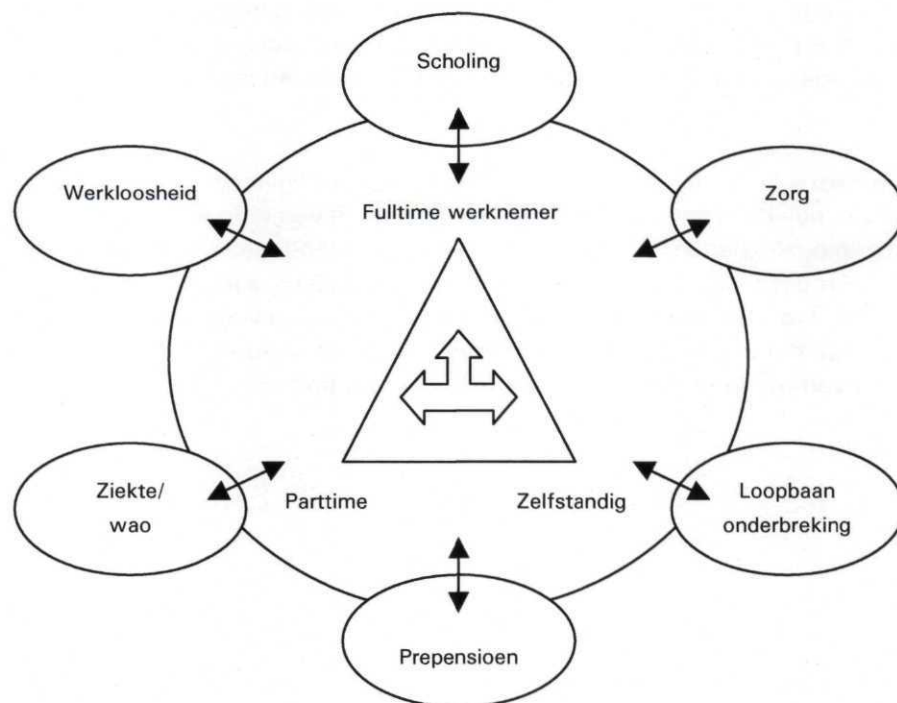
Het vertrekpunt van de analyse van levenslopen is de constatering dat persoonlijke voorkeuren ten opzichte van arbeidsdeelname wisselen tijdens de levensloop en in hoge mate samenhangen met de specifieke omstandigheden, in het bijzonder de gezinsfase. Het microperspectief staat voorop; het gaat namelijk om het *arbeidspatroon* van het individu. Dit arbeidspatroon wordt gevormd door wisselingen: van onderwijs naar voltijdwerk, van voltijd naar deeltijd, van deeltijd naar zorg, van zorg naar deeltijdwerk gecombineerd met deeltijd-ondernemerschap. Vanuit die wisselingen (op basis van veelal uiteenlopende motieven) komen we in een volgend hoofdstuk ook tot een typering van deeltijders. Daarbij is telkens gezocht naar een balans die het uiteindelijke resultaat is van een aantal taken ruilen (binnen en buiten het huishouden).

Er heeft zich de afgelopen jaren een verschuiving voorgedaan van éénverdienershuishoudens naar anderhalfverdieners. Opmerkelijk is dat de meeste mannen in voltijd blijven werken.⁸

Om de diversiteit van levenslopen in kaart te brengen wordt wel het concept van de transitionele arbeidsmarkt gebruikt. Deze markt kenmerkt zich zowel door overgangen binnen arbeidsmarktsegmenten als door overgangen van de arbeidsmarkt naar een ander segment. De kern is dat mensen niet meer hun hele arbeidsleven een en dezelfde positie bezetten en dat de overgangen moeilijker planbaar worden.

In navolging van Schippers kan dit kader als volgt worden weergegeven:

Figuur 2.1: De transitionele arbeidsmarkt



⁸ Conclusie op basis van Keuzenkamp et al. 2000.

Dit schema maakt nog eens de positie wisselingen zichtbaar die zich voltrekken binnen de arbeidsmarkt en tussen de arbeidsmarkt en aanpalende segmenten.

Combinaties van posities (en eventuele transitie) kunnen als "balanszoekend" worden opgevat. Bijv. bij parttime werk en zorg zijn het de zorgcombineerders; parttime en school zijn de employabilitycombineerders, parttime en prepensioen zijn de oudere balanszoekers en parttimers met een gedeeltelijke arbeidsongeschiktheid (met reïntegratie) zoeken naar de gezondheidsbalans. Het uiteindelijke resultaat, alle balansen tezamen, zal per situatie (huishouden of individu) en arbeidspatroon verschillen. Daarnaast zal het belang van sommige balansen tijdens een levensloop veranderen. De zorgbalans wordt belangrijker als er kinderen komen, een starter zonder kinderen zal zich minder zorgen over de zorgbalans maken, maar is vooral geïnteresseerd in vrijheid en vrije tijd, gekoppeld aan andere activiteiten (scholing, hobby, vakantie).

De levensloopbenadering en deeltijd

Allereerst maakt de levensloopbenadering het mogelijk de verschillende type deeltijdwerkers in een breder kader te plaatsen. Vrouwen met jonge kinderen die daarnaast parttime werken noemen we bijvoorbeeld de zorgcombineerders. Nu wordt expliciet deze vorm van deeltijd gerelateerd aan een bepaalde levensloophase. Daarnaast kunnen de maatschappelijke ontwikkelingen sterker aan de levensloop worden gekoppeld. Verder vormt het een opstap naar diverse huishoudvormen. Keuzekamp onderscheidt bijvoorbeeld de volgende typen huishoudens:

- ▶ Eénverdieners: één partner werkt, de ander niet.
- ▶ Kleine anderhalfverdieners: man werkt voltijds (meer dan 32 uur), vrouw meer dan 11 uur.
- ▶ Grote anderhalfverdieners: man werkt voltijds, vrouw meer dan tussen de 12 en 32 uur.
- ▶ Half-om-halfverdieners: beide partners werken 32 uur of meer.
- ▶ Dubbelverdieners: beide partners werken voltijds (33 uur of meer).
- ▶ Geenverdieners: beiden geen betaalde arbeid.

Het is duidelijk dat verschillende huishoudtypen vaker zullen voorkomen in bepaalde fasen van de levensloop. De groei van deeltijdwerkers betrof overwegend de groei van de anderhalfverdienerstypen, waarbij met name de verandering is veroorzaakt doordat meer vrouwen in deeltijd zijn gaan werken.

"Op het moment dat er kinderen komen is de behoefte aan deeltijdwerk het grootst. Dit zal in toenemende mate ook voor mannen gelden. Als vervolgens de kinderen ouder en meer zelfstandig worden, ontstaat de behoefte aan meer werk. De omvang van de werkweek zal steeds meer variëren gedurende de levensloopbaan."

Bron: expert mening

Kanttekening

Op deze plaats willen we er toch nog even op wijzen dat van een aantal trends de uiteindelijke omvang en doorwerking onbekend is. Soms gaat het eerder om mythes dan trends. Zo blijkt bijvoorbeeld uit gegevens van het CBS dat de vaste baan zeker niet aan het verdwijnen is, ondanks geluiden over de toename van zzp-ers (zelfstandigen zonder personeel). Verder is ondanks alle dynamiek het vaste van-negen- tot-vijf-werktijdpatroon nog steeds dominant aanwezig.⁹ Wel kunnen werknemers vaker zelf hun begin- en eindtijden bepalen. Ook het jobhoppen is voor de grootste groepen uit de werkzame beroepsbevolking (nog) geen algemeen verschijnsel.

De ontwikkelingen die nu besproken zullen worden, lijken echter belangrijker in omvang en doorwerking zodat hierop apart wordt ingegaan.

2.2 Emancipatie

Megatrends werken op diverse manieren door in de wereld van deeltijd en voltijd. Zo verandert de samenstelling van de beroepsbevolking door ontgroening en vergrijzing, een toenemend arbeidsaandeel van etnische minderheden en de voortgaande groei van de arbeidsparticipatie van vrouwen. Voor de arbeidspatronen en de levenslopen zoals hiervoor geschetst, zijn vooral de verschuivingen in de gedragingen van vrouwen met jonge kinderen van belang. Het traditionele patroon (huwelijk, kind, stoppen met werken) gaat nog maar voor een beperkt deel van de groep op. Veel vaker keren vrouwen na de geboorte van hun kind(eren) weer terug op de arbeidsmarkt (overwegend in deeltijd).

"In Nederland zijn er nog te weinig voorzieningen voor het opvangen van kinderen (crèches en buitenschoolse opvang). De overheid spant zich in om een inhaalslag te maken."

Bron: expert mening

Het hebben van kinderen is voor vrouwen steeds minder een reden om zich geheel van de arbeidsmarkt terug te trekken. In 1960 werkte minder dan één procent van de moeders met kinderen tot vier jaar buitenshuis, 1973 gold dat voor ongeveer tien procent, en inmiddels heeft meer dan de helft van deze moeders een baan.¹⁰

Wel gaat 60 procent van de vrouwen bij de geboorte van haar eerste kind minder werken, terwijl 25 procent een voltijdbaam houdt. Uit deze gegevens weten we dat van de vrouwen met een volledige baan een deel later alsnog stopt of voor een deeltijdbaam kiest.

⁹ Zie Breedveld, K & A. van den Broek (red.) (2001).

¹⁰ Zie SCP publicatie 1998 of C. Baaijens (1999).

Onder invloed van de emancipatie is de arbeidsparticipatie van vrouwen sterk gestegen. In Nederland kan deze groei in de arbeidsparticipatie van vrouwen bijna geheel op het conto van deeltijdarbeid worden geschreven. Toch is de positie van Nederland in Europees perspectief uitzonderlijk te noemen. We lijken één van de koplopers, maar omgerekend naar arbeidsjaren blijken slechts twee landen een lagere arbeidsparticipatie van vrouwen te kennen.¹¹

Geert Mak vertelt in "De eeuw van mijn vader" dat zijn moeder in 1918 bij haar eindexamen HBS de beste cijfers van Nederland had: zes negens en zes tiens. Daarna ging ze natuurkunde studeren in Delft, wat voor een vrouw in die tijd zeer uitzonderlijk was. Ze brak haar studie af toen ze zich verloofde.

Taakcombineerders

We zien bij gezinnen waar de kinderen zelfstandiger (en ouder) zijn een behoefte bij vrouwen om gedeeltelijk terug te keren op de arbeidsmarkt (de herintreedsters). Als de kinderen jong zijn is er sprake van een zorgpiek, waardoor in veel gezinnen een chronisch gevoel van overbelasting heerst. De combinatie van verschillende verplichte taken leidt tot "combinatiestress". In het laatste tijdsbestedingsonderzoek wordt gemeld dat bijna helft van de respondenten gedurende de onderzoekswEEK minimaal één gejaagde dag hadden. De (objectieve) taakcombineerders geven vaker dan niet-taakcombineerders aan zich druk of gejaagd te voelen.

Uit analyses van het SCP¹² blijkt dat het percentage taakcombineerders (in termen van het tijdsbestedingsonderzoek) de laatste vijf jaar is gestegen van 38 naar 47 procent. Gegeven het eerder geconstateerde feit dat meer vrouwen zijn gaan werken is dit geen verrassing, evenmin als de constatering dat taakcombineren onder vrouwen wat sterker steeg dan onder mannen. Het taakcombineren is - zoals ook blijkt uit het TBO - onder ouders met thuiswonende kinderen breed verspreid. Taakcombinatie betekent bijna altijd dat mensen meer tijd besteden aan de 'hoofdtak' dan aan de 'neventak'. Wie het huishouden tot hoofdtak heeft, verricht daarnaast betaalde arbeid; wie vooral werkt doet tevens iets in het huishouden. Mannen zijn de laatste 25 jaar iets meer gaan zorgen (van 9 naar 12 uur per week), maar dit blijft sterk achter bij de tijd die vrouwen aan zorg besteden (van 30 naar 26 uur).

Voorals tweeërdieners kennen een flinke neventak, en - zo blijkt uit het TBO - de vrouwelijke meer dan de mannelijke. In de loop van de jaren is het tijdsbeslag van de hoofdtak maar weinig veranderd. Er is vooral sprake van een groei van het aantal mensen met een neventak. De verwachting is dat het aandeel taakcombineerders in de komende jaren verder zal groeien. Men verwacht desgevraagd dat dit eenvoudiger zal worden, gezien de groeiende mogelijkheden van deeltijdwerk, betaald zorgverlof en kinderopvang.

"Emancipatie is een belangrijke ontwikkeling voor deeltijd. Toch blijkt in de praktijk dat de vrouw in deeltijd gaat werken om voor de kinderen te zorgen."

Bron: expert mening

¹¹ Zie Visser (1999).

¹² Interview Koen Breedveld.

"Naar verwachting zal het aantal in deeltijd werkende mannen toenemen. Deze trend is momenteel zichtbaar bij hoger opgeleide mannen. Dit zal worden overgenomen door mannen met een gemiddelde of laag opleidingsniveau."

Bron: expert mening

2.3 Individualisering

In de levensloopbenadering wordt er expliciet ook vanuit gegaan dat individuen voor een korte of langere periode deel uitmaken van veranderende samenstellingen van huishoudens (met of zonder kinderen, met of zonder partner, enzovoort). De uiteindelijke keuze om wel of niet in deeltijd te gaan werken is dan ook te zien als een resultaat van onderhandelingen binnen en buiten het huishouden. Een trend die daar een rol in speelt is de verdergaande individualisering. De omvang van huishoudens wordt kleiner, en tegelijk neemt het aantal eenpersoonshuishoudens toe. Voor de jongere cohorten geldt daarnaast dat de periode die men werkt en nog geen kinderen heeft in Nederland steeds langer wordt. De gemiddelde leeftijd van vrouwen bij de eerste geboorte is 29 jaar.

Daarnaast betekent individualisering dat bij steeds meer beslissingen het 'individuele' een centrale rol krijgt. Het individu neemt beslissingen over wonen, werken, vrije tijd etc. waarbij hij of zij de eigen wensen laat domineren: scholing, een (exotisch) vakantie, feesten etc. prevaleren boven het werk: "werken om te leven in plaats van leven om te werken". Deze afweging leidt onder invloed van individualisering en hedonistische leefstijl tot de wens voor meer vrije tijd en minder werken. Mensen gaan in deeltijd werken om zich op andere zaken/taken te kunnen concentreren.

2.4 Vergrijzing

De demografische ontwikkelingen maken duidelijk dat de samenstelling van de beroepsbevolking gestaag verandert: de trefwoorden zijn ontgroening en vergrijzing. De Nederlandse arbeidsmarkt veroudert in rap tempo. De veroudering van de beroepsbevolking betekent niet alleen dat de gemiddelde leeftijd stijgt, maar ook het percentage werkende ouderen. De trend om alsmear vroeger uit te treden lijkt voorlopig tot staan te zijn gebracht. Zo zien we een lichte toename in de arbeidsparticipatie van mannen tussen 55-59 jaar. Ook binnen de vrouwelijke beroepsbevolking neemt het aandeel van ouderen toe. Dit komt doordat vrouwen terugkeren (een deel van de herintreedsters) en langer blijven deelnemen.

Ook de overheid doet een duit in het zakje. Momenteel wordt beleid ingezet om arbeidsparticipatie van ouderen te verhogen. De sollicitatieplicht van 57 ½ staat daarbij ter discussie. Tot nu toe hoefde men niet te solliciteren als men ouder was dan 57 ½ jaar. Dit recht wordt (waarschijnlijk) afgeschaft.

Uit onderzoek van het NIDI¹³ blijkt verder dat meer dan de helft van de werkgevers verwacht dat het aandeel ouderen binnen hun organisatie de komende tien jaar zal stijgen. Werkgevers associëren een dergelijke stijging vaak met een toename van de arbeidskosten en zijn dus eerder tegen dan voor. De helft is bovendien van mening dat

¹³ Zie verder: Veroudering arbeidsmarkt in Demos uitgave NIDI augustus 2001.

het werk op een andere wijze moet worden georganiseerd. Naast verbetering van de arbeidsomstandigheden zal in technologische kennis moeten worden geïnvesteerd. Op dit laatste punt scoren ouderen in de ogen van werkgevers laag.

Een aantal maatregelen worden overwogen, te denken valt aan deeltijdprepensioen (51%), extra verlof- of vakantiemogelijkheden (62%), aanpassing van de werktijden (47%) en langdurige loopbaanonderbreking (12%). Het is duidelijk dat de langdurige loopbaanonderbreking door werkgevers als het minst effectief wordt gezien. Wel moet worden gewezen op het feit dat de doelgroep ouderen nog lang geen issue is in bedrijven en instellingen. Mogelijk gaat dit veranderen indien de schaarste op de arbeidsmarkt voor verschillende functie niveaus blijvend is. De 'grijze golf' die op de arbeidsmarkt afkomt leidt er nog niet toe dat organisaties moeten (en willen) anticiperen en reageren.

"Flexibele pensionering is in handen van werkgevers en werknemers en niet de overheid."

Bron: expert mening

2.5 Welvaartsgroei

"De arbeidsparticipatie van vrouwen heeft geleid tot hogere inkomens per huishouden en tot hogere bestedingen (zie hypotheek, tweede auto, en meer en verdere vakanties). Dit heeft weer geleid tot hogere prijzen van 'noodzakelijke' uitgaven. Op dit moment en in de toekomst zal het tweede inkomen steeds meer noodzakelijk worden. Dit leidt ertoe dat vrouwen steeds minder de keuzevrijheid hebben om niet te gaan werken."

Bron: expert mening

De afgelopen jaren is sprake van een relatief sterke economische groei. We zien dit terug in de toename van het bruto binnenlands product, autobezit en de aankoop van luxe goederen en diensten. De hogere inkomens maken het makkelijker om zaken uit te besteden. Een andere mogelijkheid is om minder te gaan werken en zaken te combineren. In zekere zin ontstaat hier een spanning tussen het uitbestedingsscenario en het combinatiescenario. In het uitbestedingsmodel is voltijds werken de norm voor zowel mannen als vrouwen. Om dit mogelijk te maken worden zorgtaken en andere taken tijdens de werktijd uitbesteed. Bij het combinatiemodel geldt dat de organisatie van betaalde en onbetaalde arbeid is afgestemd op de situatie en de behoeften van de werknemer (vrouwelijk of mannelijk), die afhankelijk van de levensfase, in meer of minder mate zorgverantwoordelijkheid draagt. Door middel van deeltijdarbeid, spaarsystemen en verlofregelingen kunnen perioden van meer betaalde arbeid worden afgewisseld met perioden van minder betaalde arbeid.

"Uit de gegevens van het TBO blijkt dat er in Nederland absoluut geen sprake is van een 24-uurs economie. Nog steeds wordt op traditionele uren gewerkt."

Bron: expert mening

De economische groei heeft ook ingegrepen op verandering van de openings- en bedrijfstijden. Verruiming van de openingstijden maakt het mogelijk boodschappen te doen buiten de 'normale' arbeidstijden. Het percentage mensen dat buiten de reguliere tijden boodschappen doet neemt toe. De bedrijfstijdverlenging leidt tot ook veranderingen in de arbeidstijdpatronen. De weerslag hiervan zien we vaak in cao's. In de jaren negentig zijn deze flexibele arbeidstijdenpatronen 'geruild' tegen arbeidstijdverkorting. Dit heeft ook een effect gehad op de toename van deeltijdwerk (meestal voor het opvangen van pieken en van afwezigheid door ziekte en verlof van het vaste voltijd-personeel).

Samenvattend kan de volgende link tussen de maatschappelijke ontwikkelingen en typen deeltijdwerkers worden gelegd.

Tabel 2.1: Doorwerking van maatschappelijke ontwikkelingen op deeltijdwerk

Maatschappelijke ontwikkeling	Indicator	Doorwerking	Verwachte deeltijdvorm
Emancipatie	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Toename vrouwen betaalde arbeid ▶ Toename mannen zorgetaken ▶ Toename taakcombinaties 	Minder werken of weer gaan werken, verdeling hoofd- en neventaken: combinatie arbeid en zorg. Vooral vrouwen.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Minder dagen pw ▶ Minder uren pd ▶ Flex begin- en eindtijden ▶ Spreiding
Individualisering	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Kleinere hh-vorm ▶ Eenpersoons hh 	Minder werken en meer vrije tijd. Werken om te leven.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Minder dagen pw ▶ Langere onderbreking pj (loopbaan-onderbreking)
Vergrijzing	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Toename ouderen 	Minder werken (per week) Balans gezondheid Langer doorwerken	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Prépensioen ▶ Minder dagen pw ▶ Minder uren pd ▶ Flex-eindtijden
Welvaartsgroei	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Toename inkomen ▶ BBP ▶ Luxe 	Werken blijft centraal, noodzaak en wens door elkaar.	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Niet duidelijk

2.6 Resumerend

Belangrijkste punten uit hoofdstuk 2:

- ▶ Trends en ontwikkelingen op het terrein van deeltijd moeten we plaatsen in het kader van de levenslopen en de dynamiek hierin. De emancipatie is de belangrijkste aanjager.
- ▶ Er wordt een verdere toename van werknemers verwacht, die grote of kleine deeltijdbanen combineren met zorg (inclusief mantelzorg). Verwacht wordt (in ieder geval door de experts) dat ook mannen meer gaan zorgen en gebruik zullen maken van de wettelijke mogelijkheden. Op grond van de cijfers (wensen, willen en realiseren) zijn we enigszins sceptischer.

3. Deeltijd in soorten en maten

In dit hoofdstuk behandelen we de vraag: welke groepen werken nu in deeltijd (wat zijn de persoonskenmerken?). Het zal blijken dat deeltijd overwegend een vrouwenkwessie kan worden genoemd. Vervolgens zal worden nagegaan in welke sectoren in deeltijd wordt gewerkt (wat zijn de kenmerken van beroep of sector?).

In paragraaf 3.2 wordt een link gelegd tussen deeltijd en de belangrijkste motieven. Op grond van deze koppeling komen wij tot vier à vijf groepen.

3.1 Deeltijdgroepen uitgediept

Verkenning van de afbakening van deeltijd

Een eerste verkenning van het begrip deeltijd leert dat deeltijd voorkomt in verschillende varianten. Feitelijk betekent deeltijd dat (slechts) een deel van de volledige tijd of standaard tijd wordt gewerkt. Zo zouden we kunnen spreken over deeltijddagen (alleen 's ochtends), deeltijdweken (bijv. woensdag vrij), deeltijdmaanden (bijv. adv-dagen in de zomer), deeltijdjaren (bijv. loopbaan onderbreking), deeltijdloopbanen (bijv. vervroegde pensionering). Referentiepunt daarbij zij de standaard werkvarianten: van negen tot vijf, vijf dagen per week, het hele jaar door, en totdat men met pensioen gaat.

Vanuit het perspectief van de mobiliteit, waarbij natuurlijk de nadruk ligt op tijd en plaats van activiteiten, zijn vooral de directe gevolgen van de effecten van deeltijd op de eenheden dag en week belangrijk en zichtbaar. Door een deeltijdwerkdag (van bijvoorbeeld 4 uur) zullen mensen minder tijd besteden aan het werk en dus meer tijd en mogelijkheden overhouden voor alternatieve activiteiten en verplaatsingen. Hetzelfde zien we ook bij een deeltijdwerkweek. Dan zullen mogelijk één of twee dagen beschikbaar zijn voor andere activiteiten. In de meeste gevallen gaat het dan om zorgtaken.

In de onderzoeken die wij in het kader van deze studie (zie literatuurlijst) hebben bekeken wordt ondanks het belang dat men zou kunnen toekennen aan deeltijddagen en deeltijdjaren, deeltijd in eerste instantie direct en alleen maar gerelateerd aan de arbeidsduur per week. De andere varianten zijn duidelijk marginaal, en verkeren ook vaak in een beginstadium van ontwikkeling. Over loopbaanonderbreking wordt weliswaar veel gesproken, maar er zijn nog niet veel werknemers die er daadwerkelijk gebruik van maken. De *arbeidsduur* wordt in veel onderzoeken gedefinieerd als het aantal uren in een normale of gemiddelde werkweek. De vraag is dan waar precies de grens tussen deel- en voltijd moet worden gelegd. De bovengrens wordt veelal gelegd bij 35 uur. Indien men 36 uur of meer per week werkt wordt de werknemer als een voltijd werknemer gezien.¹⁴ Maar het komt ook voor dat een lagere bovengrens wordt gehanteerd. Zo wordt onder andere in het onderzoek van Wetzels & Tijdens de grens op 32 uur gezet. Werkt men 32 uur of meer dan wordt men bij de voltijd-groep gerekend. In het Onderzoek Verplaatsingsgedrag van het CBS is de grens nog lager. Daar geldt dat

¹⁴ We laten nu even de werknemers die meer dan één baan hebben buiten beschouwing. Zij worden in het algemeen als dubbele deeltijders opgevat. De groep is echter (momenteel) erg klein en wordt niet afzonderlijk vermeld in bekende onderzoeken. Ook omdat gegevens over de 'tweede baan' niet altijd in de enquête worden verzameld.

30 uur of meer voltijd is. En iedereen die minder dan 30 uur werkt, werkt in 'deeltijd'. Over de ondergrens is men het over het algemeen wel eens. De ondergrens wordt in statistieken altijd op 12 uur gezet, dit gebeurt in navolging van de Enquête beroepsbevolking van het CBS. Wel wordt de totale groep deeltijders nog opgesplitst in klein en groot. Dit betekent in de praktijk dat 12-19 (of 20) uur per week als kleine deeltijd te boek staat en 20 (of 21) tot 30, 32 of 34 of soms zelfs 36 wordt als grote deeltijdbaan geregistreerd.

De definitie van deeltijd en voltijd op weekniveau lijkt, in eerste instantie slechts een zijdelings probleem. Het is oplosbaar door eenvoudig en eenduidige afspraken te maken. Het ligt dan voor de hand de indeling van de EBB te volgen:

- ▶ Minder dan 12 uur (zeer kleine deeltijdbanen, blijven in statistieken veelal buiten beschouwing).
- ▶ 12-19 uur is kleine deeltijd.
- ▶ 20-34 is grote deeltijd.
- ▶ 35 uur of meer is voltijd.

"Het onderscheid tussen een voltijdbaan en een deeltijdbaan zal vervagen. Er zal sprake zijn van een differentiatie in arbeidsduur."

Bron: expert mening

Deze indeling zullen we zoveel mogelijk volgen, maar we maken een uitzondering voor het OVG. Daar wordt de grens zoals gezegd bij 30 uur per week gelegd. Een onderscheid tussen klein en groot is binnen het OVG niet mogelijk. **Voor het vervolg van het rapport betekent dit dat de lezer zich zeer goed bewust moet zijn van de bronnen die zijn gebruikt (zie ook bijlage E voor een overzicht van bronnen en definities).**

Welke groepen werken nu precies in deeltijd? Om met deze vraag te beginnen hebben we met behulp van beschikbare gegevens uit het EBB een profiel van deeltijdgroepen gemaakt.

Kleine deeltijdwerkers (12-19 uur per week) zijn veelal:

- ▶ Vrouwen (83%).
- ▶ Jongeren (21%).
- ▶ Ouders van jonge kinderen (t/m 12 jaar 41%).
- ▶ Middelbaar (44%) en wat lager geschoold: 37% heeft een niveau van basis-, mavo- of voorbereidend beroepsonderwijs.

Grote deeltijdwerkers (20-34 uur per week) zijn veelal:

- ▶ Vrouwen (75%).
- ▶ Ouders van jonge kinderen (t/m 12 jaar) (33%).
- ▶ Middelbaar geschoold (43%) en wat hoger geschoold dan kleine deeltijdwerkers: 29% heeft hbo of een universitair niveau versus 19% van de kleine deeltijdwerkers.

Voltijders zijn veelal:

- ▶ Mannen (78%).
- ▶ Tussen de 25 en 44 jaar.
- ▶ Werknemers met kinderen ouder dan 17 jaar of kinderloos (64%).

"Als mannen in deeltijd werken dan altijd in grote deeltijdbanen."

Bron: expert mening

Tabel 3.1: Persoonskenmerken deeltijd- en voltijdwerkers, 1998

	absolute aantallen * 1 000				%		
	Totaal	12-19 uur	20-34 uur	> = 35 uur	12-19 uur	20-34 uur	> = 35 uur
Geslacht							
Man	4047	90	365	3592	17	25	78
Vrouw	2562	436	1097	1029	83	75	22
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Leeftijd							
15-24 jaar	773	109	186	478	21	13	10
25-44 jaar	3877	261	843	2773	50	58	60
45-64 jaar	1958	156	433	1370	30	30	30
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Leeftijd jongste kind							
0-4 jaar	1031	111	261	659	21	18	14
5-12 jaar	941	107	219	615	20	15	13
13-17 jaar	653	83	162	408	16	11	9
Overig	3984	225	820	2939	43	56	64
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Onderwijsniveau							
bo	489	47	101	342	9	7	7
mavo, vbo	1368	148	308	912	28	21	20
havo/vwo,mbo	2911	233	635	2043	44	43	44
hbo	1221	83	289	849	16	20	18
wo	605	15	126	463	3	9	10
onbekend	14	.	.	12	.	.	.
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Woonregio							
noord	642	54	148	439	10	10	10
oost	1349	110	287	953	21	20	21
west	3144	241	721	2181	46	49	47
zuid	1474	121	305	1047	23	21	23
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100

Bron: berekening MuConsult op EBB 1998

In tabel 3.2 zijn een aantal kenmerken van de werkomgeving van deeltijders weergegeven. Wie werkt waar in deeltijd?

Deeltijdwerkers met kleine banen werken veelal:

- ▶ In de gezondheids- en welzijnszorg.
- ▶ In de handel.
- ▶ In de zakelijke dienstverlening.
- ▶ In lagere beroepen.

Deeltijdwerkers met grote deeltijdbanen werken veelal:

- ▶ In de gezondheids- en welzijnszorg.
- ▶ In de handel.
- ▶ Op een vast werkadres.

Verder valt op dat de grootte van het bedrijf (het aantal werknemers) niet sterk verschilt tussen deeltijdgroepen. Daarnaast zien we nog dat deeltijdwerkers met kleine deeltijdbanen relatief minder vaak een vast werkadres hebben dan grote deeltijdwerkers (73% versus 79%).

Tabel 3.2: Kenmerken van de werkomgeving van deeltijdwerkers en voltijdwerkers, 1998

	*1 000				%		
	Totaal	12-19 uur	20-34 uur	> = 35 uur	12-19 uur	20-34 uur	> = 35 uur
Bedrijfstak (SBI 1993)							
Landbouw en Visserij	207	10	35	161	2	2	3
Delfstoffenwinning	11
Industrie	1039	30	135	875	6	9	19
Energie- en waterbedrijven	47	.	6	40	.	0	1
Bouwnijverheid	441	6	32	403	1	2	9
Handel	1021	106	193	722	20	13	16
Horeca	179	34	48	98	6	3	2
Vervoer en communicatie	409	18	65	326	3	4	7
Financiële instellingen	256	11	48	197	2	3	4
Zakelijke dienstverlening	749	50	130	569	10	9	12
Openbaar bestuur	517	21	101	395	4	7	9
Onderwijs	438	42	127	270	8	9	6
Gezondheids- en welzijnsz.	899	157	420	322	30	29	7
Cultuur en overige dienstv.	281	26	89	166	5	6	4
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Beroepsniveau (SBC 1992)							
Elementaire beroepen ¹⁵	457	89	117	251	17	8	5
Lagere beroepen	1593	187	383	1024	36	26	22
Middelbare beroepen	2596	164	549	1883	31	38	41
Hogere beroepen	1333	69	290	974	13	20	21
Wetenschappelijke beroepen	552	13	109	430	2	7	9
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Grootteklasse bedrijf							
Klein	1207	102	272	833	19	19	18
Middel	1630	127	313	1190	24	21	26
Groot	3578	270	830	2478	51	57	54
Overig	193	27	47	119	5	3	3
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Baanwisselaar							
Baanwisselaar	412	19	76	317	4	5	7
geen baanwisselaar	488	70	133	285	13	9	6
Overig	5709	437	1253	4019	83	86	87
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100
Vast werkadres/ meldpunt							
vast werkadres	5172	384	1167	3620	73	80	78
overig	1437	142	294	1000	27	20	22
Totaal	6609	526	1462	4621	100	100	100

Bron: berekening MuConsult op EBB 1998

¹⁵ De indeling is op basis van een SBCI 1992 Beroepenclassificatie. Onder elementair vallen bijv. koerier, hulparbeider in tuinbouw, schoonmaker etc.; laag is bijv. arbeider bosbouw, bloemschikker, assistent loodgieter, taxi chauffeur etc.; middelbaar is bijv. rij-instructeur, administratief personeel etc. In het totaal worden 23.000 functies teruggebracht tot deze vijf groepen.

3.2 Typen deeltijdwerkers en hun motieven

In deze paragraaf worden een aantal deeltijdgroepen geïntroduceerd. Deze deeltijdgroepen hebben hun naam veelal te danken aan de motieven die werknemers aanvoeren om in deeltijd te werken. De opdeling is voor V&W interessant omdat deze groepen zich onderscheiden door verschillende activiteitenpatronen en deze hangen weer samen met een andere mobiliteitsbehoefte.

De belangrijkste drie motieven zijn:

- ▶ Het combineren van arbeid en zorg taken (zorgcombineerders). Voor de mobiliteit is het belangrijk op te merken dat deze groep vaak is gebonden aan rigide werktijden. De werktijden worden afgestemd op school- en crèche-tijden en/of werktijden partner.
- ▶ Het verkrijgen van meer vrije tijd (balanszoekers). De werktijden kunnen vervolgens vaak in overleg tussen werkgever en werknemer flexibel en in samenspraak geregeld worden. Uiteindelijk kan dit, indien spijtijden en congestie een rol spelen, de flexibiliteit van werktijden verhogen.
- ▶ Het gevoel genoeg te hebben gewerkt in het leven: met name oudere werknemers wensen tijd vrij te maken voor andere zaken in het leven dan werk (balanszoekers). Hoe en op welke momenten deze wens ingevuld kan gaan worden, zou in samenspraak met de werkgever opgelost moeten worden. Waarschijnlijk heeft de werknemer hierbij minder rigide eisen aan de werktijden dan de zorgcombineerder.

Voor werkgevers worden in de literatuur twee belangrijke argumenten genoemd om het werken in deeltijd toe te staan dan wel te bevorderen.

- ▶ Gezien de krappe arbeidsmarkt willen werkgevers voldoen aan de wensen van de werknemers, om deze te behouden en nieuw te werven.
- ▶ De mogelijkheid om meer personeel in te zetten rond piekuren en/of piekdagen.

Deeltijdwerk heeft in de ogen van werkgevers ook een aantal nadelen die ook genoemd moet worden, zoals verhoogde loonkosten, inefficiënt gebruik van werkplekken en meer afstemmingsproblemen.

Vanuit deze motiefgroepen is een typologie ontwikkeld. Tijdens de diepte-interviews is nagegaan of deze indeling overeen komt met de inschatting van de experts. Over het algemeen onderschrijft men de vier/vijf groepen. Wel wordt, ook door de experts, het werken in deeltijd vaak in één adem genoemd met het combineren van zorgtaken. Dit zien we ook in de cijfers: voornamelijk vrouwen met jonge kinderen (gaan) werken in deeltijd.

Kortom de vier/vijf te onderscheiden deeltijdwerkers zijn:

1. (Arbeid en) Zorgcombineerders.
2. Herintreedsters.
3. Starters.
4. Balanszoekers (eerder jongere werknemers (25-plus): vrije tijd en werk).
5. Balanszoekers (eerder oudere werknemers (50-plus): gezondheid en werk).

Per groep willen we nog even kort een beschrijving geven:

Zorgcombineerders

Zorgcombineerders zijn voornamelijk moeders met jonge kinderen die in (kleine) anderhalfverdieners huishoudens leven. Zij zijn er met name op gericht om hun werktijden aan te passen aan die van de kinderen en de partner. Dit zal vaak betekenen dat zij korte werkdagen maken.

De zorgcombineerder met een grote deeltijdbaan (ook vaak in anderhalfverdieners huishoudens) zal waarschijnlijk de zorg voor de kinderen zodanig hebben geregeld (partner of (naschoolse) opvang) dat zij wel in staat is om volle werkdagen te maken. Zij zal echter op bepaalde dagen niet of korter werken, bijvoorbeeld de woensdagmiddag.

De groep zorgcombineerders is het grootst en is tegelijkertijd het minst flexibel in de werktijden vanwege de benodigde afstemming tussen arbeid- en zorgtaken.

Herintreedsters

Herintreedsters zijn voornamelijk moeders met grotere en meer zelfstandige kinderen die na een vaak jarenlange onderbreking weer betaalde arbeid gaan verrichten. Zij zijn minder dan de zorgcombineerder gebonden aan schooltijden van de kinderen en werktijden van de partner. Maar de verwachting (geen gegevens gevonden) is, dat ook zij kortere werkdagen willen maken dan een volle werkdag en 's middags thuis willen zijn als de kinderen uit school komen.

"De groep herintreedsters groeit harder dan de groep tijdelijke uittreeders, aangezien meer vrouwen blijven werken nadat zij kinderen hebben gekregen."

Bron: expert mening

Starters

Jonge starters op de arbeidsmarkt werken relatief veel in deeltijd dan wel als flexwerker¹⁶. Naast het betaalde werk hebben ze vrije tijd beschikbaar voor bijvoorbeeld het afronden van de studie of bijscholing. De vorm van deeltijdwerk zal hoogstwaarschijnlijk afhangen van de sector waar de starter werkzaam is. In de horeca zal de starter kortere werkdagen maken en op of rond de piekmomenten worden ingezet. Terwijl hij of zij in het onderwijs mogelijk volle werkdagen maakt en andere dagen geheel (of) gedeeltelijk vrij is.

In tegenstelling tot de zorgcombineerder zal de starter, indien mogelijk, juist tegelijkertijd met de partner de vrije tijd willen doorbrengen.

Over de starter en de spreiding van de werktijd is weinig bekend. Ook hier zien we toch vooral vrouwen de keuze voor deeltijd maken (dit laatste werd door ons niet verwacht).

Balanszoekers

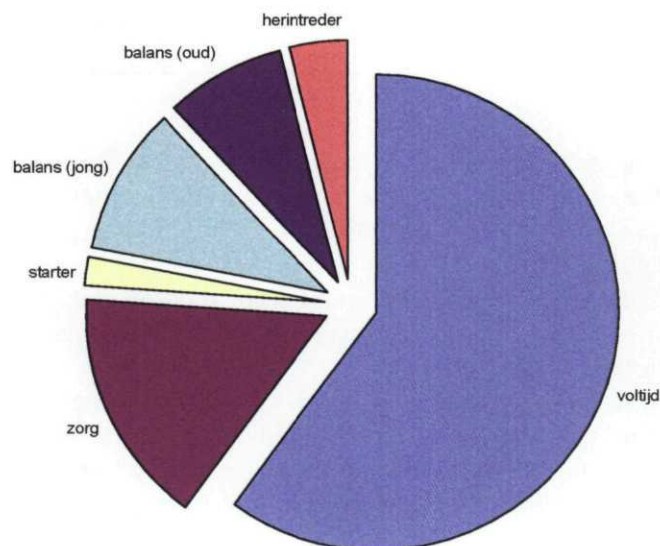
Balanszoekers zijn bijvoorbeeld de oudere werknemers. Zij wensen naast hun betaalde arbeid graag meer vrije tijd voor andere zaken in het leven. Dan wel oudere werknemers die graag langer willen doorwerken en niet met (pre)pensioen en/ of (pre)VUT willen gaan, maar de belasting van een voltijdbaan te hoog vinden en bij een voltijdbaan wellicht zich genoodzaakt voelen te stoppen met werken. Als speciale subgroep moet worden gewezen op de (veelal oudere) werknemers die uit wao, ww of ziektewet

¹⁶ Flex-werker is een werknemer zonder vast contract, veelal uitzendwerk, tijdelijk werk, op oproepbasis etc.

reïntegreren. Deze balanszoekers zijn eerder gefocust op een evenwicht tussen gezondheid en arbeid (dan tussen arbeid en vrije tijd). Zo weten we van onderzoek van het Lisv dat de meeste 'stromers'¹⁷ uit de wao, werk vinden in een ander beroep (89%), of in een andere sector (67%) dan voor hun arbeidsongeschiktheid. Ook zijn deze groepen over het algemeen minder uren gaan werken, van gemiddeld 37 uur per week voor de wao-instroom naar gemiddeld 27 uur per week bij reïntegratie. Voorafgaand aan de uitkering werkte 80 procent van de stromer fulltime, nu werkt 35 procent fulltime. De geïnterviewden plaatsen echter wel vraagtekens bij het benoemen van een aparte groep 'wao-deeltijd'. Het ligt voor de hand eerder te spreken balanszoeker waarbij deze mensen gezien gezond en verplichte taken een 'gezondheidsbalans' nastreven.

Een potentieel groeiende groep is de oudere werknemer die het rustiger aan wil doen maar wel wil blijven werken. Gezien de krappe arbeidsmarkt en vergrijzing zal deze groep in de nabije toekomst naar verwachting toenemen. Over de vorm van deeltijdwerk is nog nauwelijks iets bekend. De werkbelasting kan worden verlaagd en worden gespreid over de werkweek door kortere werkdagen. Aan de andere kant zal het verkorten van de arbeidsduur door bijvoorbeeld een vrije dag in de week tot minder werk- en verplaatsingsdruk leiden. De balanszoeker hoeft immers minder tijd te besteden aan het woon- werkverkeer.

Figuur 3.1: Inschatting van aandelen van voltijd- en deeltijdgroepen¹⁸



¹⁷ Het betreft hier een onderzoek waarbij wao-ers een aantal jaren zijn gevolgd. De stromers worden gedefinieerd als de personen die sinds 1993-1994 een wao uitkering ontvangen en na minimaal twee jaar wao duurzame reïntegratie activiteiten hebben ondernomen. Hiertegenover staan de blijvers die geen duurzame reïntegratieactiviteiten hebben ondernomen.

¹⁸ Deze taart geeft een inschatting van de huidige aandelen (1999-2000). De aandelen kunnen per gebruikte

3.3 Resumerend

De belangrijkste punten in dit hoofdstuk waren:

- Nog steeds werken vooral vrouwen met kinderen in deeltijd in dienstverlenende en/of verzorgende sectoren of beroepen. Vooral de kleine deeltijdbaai is voor vrouwen aantrekkelijk.
- Momenteel staan dan ook vaak de zorgcombineerders in beleid, literatuur en databronnen centraal. Zoals gezegd: deeltijd en zorgcombineren worden vaak in één adem genoemd. Dat is gezien de verschillende activiteitenpatronen (en de daarmee samenhangende mobiliteitsvraag) van deze mensen niet helemaal wenselijk. Om deze reden onderscheiden we een aantal subgroepen.
- Gezien motieven en achtergronden stellen we voor om alle parttimers te verdelen in vier à vijf groepen: zorgcombineerders, herintreders, starters en jonge en oude balanszoekers.

Belangrijke keuzes:

- We richten ons met name op arbeidsduur per week. Dit is de grootste groep waarover het meeste bekend is en daarnaast zijn de effecten op de mobiliteit het sterkste zichtbaar te maken. Andere deeltijdarrangementen blijven buiten beschouwing.
- De absolute grenzen tussen deeltijders en voltijders zijn moeilijk objectief te kiezen (30, 32, 34 of 36 uur?). We kiezen voor een *pragmatische* invulling, mede gezien de beschikbare onderzoeksgegevens. Hieruit komt wel een belangrijke aanbeveling: voor het goed kunnen volgen van deeltijdwerk in relatie tot mobiliteit is het gebruik van een eenduidige definitie noodzakelijk.

bron verschillen. Om die reden hebben we ervoor gekozen niet de exacte percentages te vermelden.

4. De mobiliteit van deeltijders

In dit hoofdstuk staan de effecten van deeltijdwerken op de mobiliteit centraal. Allereerst zal kort worden ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen. Vervolgens zullen we de belangrijkste verschillen tussen deeltijders en voltijders ten aanzien van een aantal mobiliteitsindicatoren presenteren. Deeltijders blijken over het algemeen dichterbij het werk wonen, minder dagen te werken en dus uiteindelijk ook minder woon-werk kilometers te maken. Vervolgens zullen we een aantal subgroepen selecteren, hierbij kijken we naar sekse, leeftijd, kinderen en arbeidsduur. Door een vergelijking van (sub-)groepen waarbij het enige onderscheid de arbeidsduur per week is, kunnen we aangeven wat in deze studie voor een belangrijk deel wordt verstaan onder het 'effect van deeltijd op de mobiliteit'.

4.1 Verplaatsingen van voltijders en deeltijders

Ondanks de definitie- en afbakeningsproblemen (zoals besproken in hoofdstuk 3) zijn we binnen het OVG nagegaan hoe de mobiliteit zich voor deeltijders en voltijders heeft ontwikkeld tussen 1994 en 1998 (zie tabel 4.1). Momenteel zijn ook de cijfers voor 1999 beschikbaar. Gezien de trendbreuk tussen 1998-1999 hebben we ervoor gekozen deze cijfers niet in deze tabel op te nemen. Zij komen aan de orde in tabel 4.2, als we dieper ingaan op een aantal motieven en de vervoerwijze.

"Een contract van 36 uur of meer wordt beschouwd als een voltijdse arbeidsovereenkomst. Feitelijk kan dit deeltijd zijn. Wellicht heeft dit tot gevolg dat met name mannen wel in voltijd werken maar voor het gevoel in deeltijd werken."

Bron: expert mening

Allereerst blijkt dat de gemiddelde afstand per persoon per dag (in totaal) verschilt tussen 'voltijders' (30 uur of meer) en deeltijders (minder dan 30 uur per week). Voltijders leggen iets meer dan 50 km per dag af en deeltijders rond de 36 km. Verder zien we een stijging in het aantal kilometers per persoon per dag van 2 procent over de periode 1994-1998 bij de deeltijders en 4,6 procent bij de voltijders.

De deeltijder maakt daarentegen meer verplaatsingen (4,2) dan de voltijder (3,8). Verder is het aantal verplaatsingen (per persoon per dag) in de periode 1994-1998 relatief stabiel. Tot slot wordt in tabel 4.1 de gemiddelde reisafstand weergegeven. De deeltijder legt per reis in 1998 bijna 9 km af en de voltijder ongeveer 14 km.

De deeltijder maakt dus meer verplaatsingen (hetgeen grotendeels direct te koppelen is aan het activiteitenpatroon) over een veelal kortere afstand. Uiteindelijk resulteert dit in minder kilometers per persoon per dag. Een toename van deeltijdwerk ten opzichte van voltijd werk, zou (onder overigens gelijke omstandigheden) een positief effect op de totale mobiliteit kunnen hebben. De vraag is natuurlijk in hoeverre hier sprake is van een (autonoom) causaal effect of dat mogelijk ook andere factoren een rol spelen. In bepaalde gebieden weten we niet hoe precies het causale effect of proces loopt.

Een tweede vraag die opkomt is in hoeverre het deeltijdeffect de congestie op piektijden versterkt. Uit de analyses die in het kader van het eerste project (zie MOBAR) zijn uitgevoerd is gebleken dat met name deeltijd een positief effect heeft op de avondspits. Hierop zullen we in paragraaf 4.3 terugkomen. Dan zullen we voor een aantal deeltijdgroepen de bijdrage aan de ochtend- en avondspits bekijken.

Tabel 4.1: Mobiliteitsontwikkeling van deeltijders en voltijders

<i>Afgelegde afstand per persoon per dag</i>	1994 in km	1995 in km	1996 in km	1997 in km	1998 in km
Deeltijdwerker (12-30 uur per week)	35,4	37,1	38,4	37,6	36,1
Voltijdwerker (30 uur per week of meer)	50,1	51,8	52,5	52,2	52,4
<i>Aantal verplaatsingen per persoon per dag</i>	1994	1995	1996	1997	1998
Deeltijdwerker (12-30 uur per week)	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Voltijdwerker (30 uur per week of meer)	3,9	3,8	3,8	3,8	3,7
<i>Gemiddelde reisafstand</i>	1994 in km	1995 in km	1996 in km	1997 in km	1998 in km
Deeltijdwerker (12-30 uur per week)	8,4	8,8	9,2	8,9	8,7
Voltijdwerker (30 uur per week of meer)	13,0	13,5	13,9	13,8	14,0
<i>Afgelegde reistijd in minuten per persoon per dag t.b.v woon-werk</i>	1994 in km	1995 in km	1996 in km	1997 in km	1998 in km
Deeltijdwerker (12-30 uur per week)	18,0	17,5	17,7	17,9	17,5
Voltijdwerker (30 uur per week of meer)	29,7	30,8	31,0	31,6	32,3
<i>Afgelegde afstand per persoon per dag t.b.v woon-werk</i>	1994 in km	1995 in km	1996 in km	1997 in km	1998 in km
Deeltijdwerker (12-30 uur per week)	8,8	9,0	9,5	9,2	8,7
Voltijdwerker (30 uur per week of meer)	20,0	20,6	21,4	21,3	22,1

Bron: berekening MuConsult op basis van alle dagen¹⁹ in het OVG

¹⁹ Gekozen is voor alle dagen in plaats van de doordeweekse dagen omdat deeltijders ook vaak in het weekend werken, denk aan banen in de detailhandel, de horeca of de gezondheids- en welzijnszorg.

In tabel 4.2 is voor 1999 een nadere analyse gemaakt van het aantal kilometers, het motief en de vervoerwijze. Allereerst blijkt dat deeltijders dichterbij het werk wonen dan de voltijders. Voor het woon-werk motief is de gemiddelde afgelegde afstand respectievelijk 9 en 20 kilometer. Daartegenover staat dat deeltijders meer kilometers afleggen voor winkelen, onderwijs en bezoek aan familie of kennissen. Wel blijkt een duidelijke voorkeur voor de auto bij voltijders. Opmerkelijk is verder dat de trein als aandeel in het woon-werk verkeer niet sterk verschilt tussen deeltijders en voltijders. Dit is opmerkelijk gezien het verschil in de afgelegde afstand en het feit dat bijvoorbeeld een jaartrajectkaart pas interessant wordt indien men minimaal vier dagen per week reist.

Tabel 4.2: Afgelegde afstand naar arbeidsduur, motief en vervoerwijze, 1999

	In km	Auto	Auto (passagier)	Trein	Anders	Totaal
Deeltijd	34,38	47,7	29,2	7,6	15,5	100
Van en naar werk	8,97	57,0	9,7	10,3	23,0	100
Winkelen	4,14	47,2	30,8	3,8	18,2	100
Onderwijs	1,15	27,4	11,7	36,6	24,3	100
Visite	8,17	37,6	51,2	4,7	6,5	100
Voltijd	49,58	66,2	14,7	7,4	11,7	100
Van en naar werk	19,92	66,1	9,9	10,3	13,7	100
Winkelen	3,14	65,6	16,9	4,6	12,9	100
Onderwijs	0,72	57,9	13,5	18,1	10,5	100
Visite	7,83	66,5	23,3	4,2	6,0	100

Bron: OVG 1999 (op basis van alle dagen)

Over de woon-werkafstand zijn ook gegevens uit het EBB beschikbaar. Als extra dimensie is het voor de analyse van belang dat nu een onderscheid kan worden gemaakt tussen kleine en grote deeltijd. Zonder onderscheid te maken naar type deeltijdwerker of wijze van spreiding van de werkweek kan op basis van het EBB 1998 worden geconcludeerd dat:

- ▶ Deeltijders over het algemeen dichterbij huis werken (vaker 0-7 km).
- ▶ Hoe groter de baan is, hoe groter de woon- werkafstand is.
- ▶ Deeltijders relatief minder de auto gebruiken in het woon- werkverkeer.
- ▶ Hoe groter de (deeltijd)baan, hoe vaker men gebruik maakt van de auto (42%, 49% en 58%).

Het is duidelijk dat de vier hierboven genoemde punten niet onafhankelijk zijn.

Tabel 4.3: Woon- werk mobiliteit versus arbeidsduur in absolute aantallen en in procenten, 1998

	*1000				%		
	Totaal	12-19 uur	20-34 uur	> = 35 uur	12-19 uur	20-34 uur	> = 35 uur
Reisafstand							
0-7 km	2331	239	585	1507	62	50	42
8-17 km	1238	82	283	873	21	24	24
18-32 km	831	42	169	620	11	14	17
> 32 km	625	14	101	510	4	9	14
onbekend	145	6	29	111	2	2	3
Totaal	5170	383	1167	3621	100	100	100
Vervoermiddel							
Auto	2840	163	571	2106	42	49	58
Fiets	1384	152	378	854	40	32	24
Bus, tram, metro	253	24	75	154	6	6	4
Trein	247	13	62	172	3	5	5
Te voet	175	18	42	115	5	4	3
Overig	272	13	40	218	3	3	6
Totaal	5171	383	1168	3619	100	100	100

Bron: berekening MuConsult op EBB 1998

4.2 Verplaatsingen per groep deeltijders

Tot nu toe zijn de deeltijders in dit hoofdstuk slechts ingedeeld naar het aantal uren dat zij per week werken, en verder op één hoop geveegd. We willen in deze paragraaf proberen aan te sluiten bij het geïntroduceerde profiel van de deeltijd motiefgroepen. Deze uitdieping geeft de belangrijke handvatten voor een verklaring van verschillen tussen deeltijders en voltijders. Bij een analyse van woon-werkafstanden van voltijders en deeltijders (zoals in tabel 4.2) komt bij de lezer waarschijnlijk direct de vraag op in hoeverre de gevonden effecten zijn toe te schrijven aan man/vrouw verschillen. Vrouwen werken toch veelal in deeltijd en wonen daarnaast meestal dichterbij het werk. Mogelijk is het gevonden verschil volledig terug te voeren op man/vrouw verschillen. Wellicht speelt daarnaast de samenstelling van het huishouden een rol: zijn er wel of geen jonge kinderen? Het is dus van belang een aantal subgroepen te onderscheiden.

In de mobiliteitsanalyse in deze paragraaf kijken we naar drie indicatoren: de afgelegde afstand per persoon per dag, de afgelegde woon-werkafstand per persoon per dag en het aantal autokilometers per persoon per dag. In de diverse deeltijdgroepen wordt daarnaast gekeken naar sekse, de aanwezigheid en de leeftijd van kinderen en de leeftijd van de respondent. De groepen hebben we van een labeling voorzien die aansluit bij hoofdstuk 3. Nogmaals moet worden opgemerkt dat de theoretische definiëring van de groepen en de gebruikte databronnen helaas niet naadloos aansluiten. Zo noemen we (binnen het OVG) mensen die tussen 25 en 49 jaar zijn, in deeltijd (<30 uur) werken en een kind verzorgen dat jonger is dan 12 jaar "zorgcombineerders". De groep die 25 jaar of jonger is en geen kinderen heeft noemen we even voor het gemak 'starters' op de arbeidsmarkt. In het vorige hoofdstuk zijn de definities verder uitgewerkt.

Om inzicht te verkrijgen in de omvang van de groepen is in tabel 4.4 op basis van het OVG een populatieschatting gegeven. Een schatting voor een subgroep die na ophoging lager is dan 2.500 is gezien de omvang van de steekproef onbetrouwbaar. Dit geldt voor oude mannen en vrouwen met zorgtaken voor jonge kinderen.

Tabel 4.4: Omvang van de subgroepen OVG 1999

Benoeming van motiefgroep in deeltijd	Zelfde groep gezien achtergrond in voltijd	
	Deeltijd: 12-29 uur per week	Voltijd: 30 uur per week of meer
man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	"Zorgcombineerder" 38.000	1.093.500
vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	479.600	159.600
man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	2.000	30.200
vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	2.200	1.100
man, 20-24, geen kinderen	"Starter" 22.500	199.400
vrouw, 20-24, geen kinderen	47.100	166.900
man, 25-49, geen kinderen	"Jonge balanszoeker" 58.500	1.348.600
vrouw, 25-49, geen kinderen	256.300	816.800
man, 50-64, geen kinderen	"Oude balanszoeker" 56.800	644.700
vrouw, 50-64, geen kinderen	183.700	156.000
man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	"Herintreder" of "oudere zorgcombineerder" 8.900	262.500
vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	132.100	75.800
man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	4.200	82.600
vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	12.400	8.500
Totaal voltijd en deeltijd (incl. niet vermelde groepen)	21%	79%

Bron: berekening MuConsult op basis van OVG 1999

In tabel 4.5 staat per subgroep de afgelegde afstand per persoon per dag. Door een vergelijking van de deeltijd- en voltijd-kolom wordt het deeltijdeffect zichtbaar. De groepen zijn in termen van achtergrondkenmerken vergelijkbaar. Het enige achtergrondverschil (in deze tabel) is de arbeidsduur. Natuurlijk kunnen subgroepen nog op andere kenmerken verschillen zoals het inkomen van de partners, urbanisatiegraad etc. In de laatste kolom is de trend of het verschil weergegeven met een plusje, indien de voltijders meer kilometers afleggen dan de deeltijders. In bijna alle situaties geldt dat voltijders meer kilometers maken dan deeltijders. De afgelegde afstand is voor deeltijders gemiddeld bijna twintig procent minder. Bij jonge mannen zonder kinderen zien we grote verschillen. Voltijders in deze groep mannen leggen ruim 10 km per dag meer af. Bij vrouwen is dit verschil tussen vol- en deeltijd aanzienlijk minder (2 km). Opvallend in deze tabel is nog dat vrouwen vaak minder kilometers afleggen dan mannen. Zie bijvoorbeeld het man/vrouw verschil bij kleine deeltijdbanen (41,8 versus 32,7). Hierop is één uitzondering, jonge startende vrouwen in deeltijd. Zij leggen zelfs iets meer kilometers af dan jonge startenden mannen (in deeltijd).

Tabel 4.5: Afgelegde afstand per persoon per dag (in km): deeltijd versus voltijd, 1999

"Label in deeltijd"	Afgelegde afstand (in km) per persoon per dag	Deeltijd: 12-	Voltijd: 30 uur	Trend
		29 uur per week	per week of meer	
"Zorgcombineerder"	man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	41,8	53,0	+
	vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	32,7	35,8	+
	man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	.	57,2	.
	vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	.	.	.
"Starter"	man, 20-24, geen kinderen	35,2	45,1	+
	vrouw, 20-24, geen kinderen	36,3	38,4	+
"Jonge balanszoeker"	man, 25-49, geen kinderen	38,8	54,6	+
	vrouw, 25-49, geen kinderen	33,3	43,6	+
"Oude balanszoeker"	man, 50-64, geen kinderen	42,5	54,1	+
	vrouw, 50-64, geen kinderen	34,9	39,1	+
"Herintreder" of "oudere zorgcombineerder"	man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	47,6	52,7	+
	vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	32,6	32,4	0
	man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	54,3	58,1	+
	vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	25,2	53,1	+

Bron: berekening MuConsult op basis van alle dagen (OVG 1999)

In tabel 4.6 is de gemiddelde woon-werkafstand (in km per persoon per dag) voor subgroepen weergegeven. We zagen al in tabel 4.3 dat deeltijders dichterbij het werk wonen dan voltijders. Verder geldt dat deeltijders veelal minimaal 1 dag per week minder werken. Dit betekent dat de afgelegde woon-werk kilometers (per persoon per dag) minimaal 20 procent lager zouden moeten liggen. Uitgaande van een vijfdaagse werkweek bij voltijders en een vierdaagse (of minder) voor deeltijders. Het blijkt echter dat het verschil bijna 35 procent is. Deze 15 procentpunten zijn mogelijk toe te schrijven aan de korte woon-werk afstand van deeltijders en het feit dat men vaak minder dan 4 dagen werkt of naar het werk gaat.

Tabel 4.6: Afgelegde w-w-afstand per persoon per dag (in km): deeltijd versus voltijd, 1999

"Label in deeltijd"	Afgelegde woon-werk afstand (in km) per persoon per dag	Deeltijd: 12-29	Voltijd: 30 uur	Trend
		uur per week	per week of meer	
"Zorgcombineerder"	man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	15,3	22,8	+
	vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	7,8	11,0	+
	man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	.	18,0	.
	vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	.	.	.
"Starter"	man, 20-24, geen kinderen	8,4	21,7	+
	vrouw, 20-24, geen kinderen	9,9	15,4	+
"Jonge balanszoeker"	man, 25-49, geen kinderen	14,2	22,9	+
	vrouw, 25-49, geen kinderen	9,6	16,0	+
"Oude balanszoeker"	man, 50-64, geen kinderen	11,9	19,2	+
	vrouw, 50-64, geen kinderen	7,7	12,5	+
"Herintreder" of "oudere zorgcombineerder"	man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	10,7	22,3	+
	vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	8,0	12,1	+
	man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	19,9	22,7	+
	vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	7,6	11,0	+

Bron: berekening MuConsult op basis van alle dagen (OVG 1999)

Tot slot is nagegaan in hoeverre het aantal autokilometers (per persoon per dag) verschilt tussen voltijders en deeltijders. In overeenstemming met het voorgaande blijkt dat deeltijders gemiddeld minder kilometers afleggen. In dit geval gemiddeld bijna 25 procent.

Tabel 4.7: Aantal auto km per persoon per dag: deeltijd versus voltijd, 1999

Afgelegde auto km per persoon per dag		Deeltijd: 12-29 uur per week		Voltijd: 30 uur per week of meer		Trend
"Label in deeltijd"						
"Zorgcombineerder"	man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	31,1	45,2			+
	vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar	27,6	28,9			+
	man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar		45,5			.
	vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 0-11 jaar		.			.
"Starter"	man, 20-24, geen kinderen	18,8	34,3			+
	vrouw, 20-24, geen kinderen	21,3	29,1			+
"Jonge balanszoeker"	man, 25-49, geen kinderen	26,1	44,0			+
	vrouw, 25-49, geen kinderen	24,3	32,1			+
"Oude balanszoeker"	man, 50-64, geen kinderen	35,1	45,2			+
	vrouw, 50-64, geen kinderen	27,3	30,7			+
"Herintreder" of "oudere zorgcombineerder"	man, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	27,2	44,6			+
	vrouw, 25-49 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	26,3	24,3			-0
	man, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	49,2	48,1			-0
	vrouw, 50-64 jaar en jongste kind tussen 12-17 jaar	19,4	36,2			+

Bron: berekening MuConsult op basis van alle dagen (OVG 1999)

"Indien men meer in grote deeltijdbanen werkt, heeft men de financiële mogelijkheid om een tweede auto aan te schaffen. Deze auto wordt dan gebruikt voor woon-werkverkeer, vrije tijd en het halen en brengen van kinderen."

Bron: expert mening

4.3 Reistijdstip van deeltijders

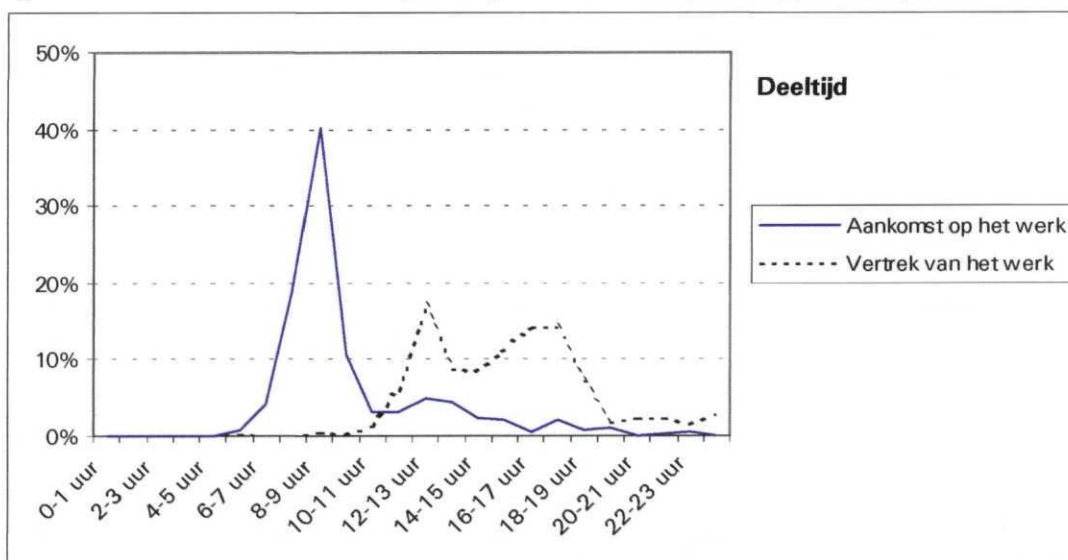
Uit MOBAR is bekend dat verreweg het grootste deel van de deeltijders 's ochtends voor negen uur begint. Het grootste deel van de parttimers vertrekt na 17:00 uur van het werk. Dit betekent dat het meeste van het deeltijdwerk in hele dagen geschiedt en in mindere mate in dagdelen. Wanneer echter slechts een dagdeel wordt gewerkt, gebeurt dit vaker in de ochtend dan in de middag.

De vraag is in hoeverre deze eerdere bevinding ook geldt voor de aangegeven subgroepen. Hiervoor zullen we de spreiding van het woon-werkverkeer over de dag laten zien.

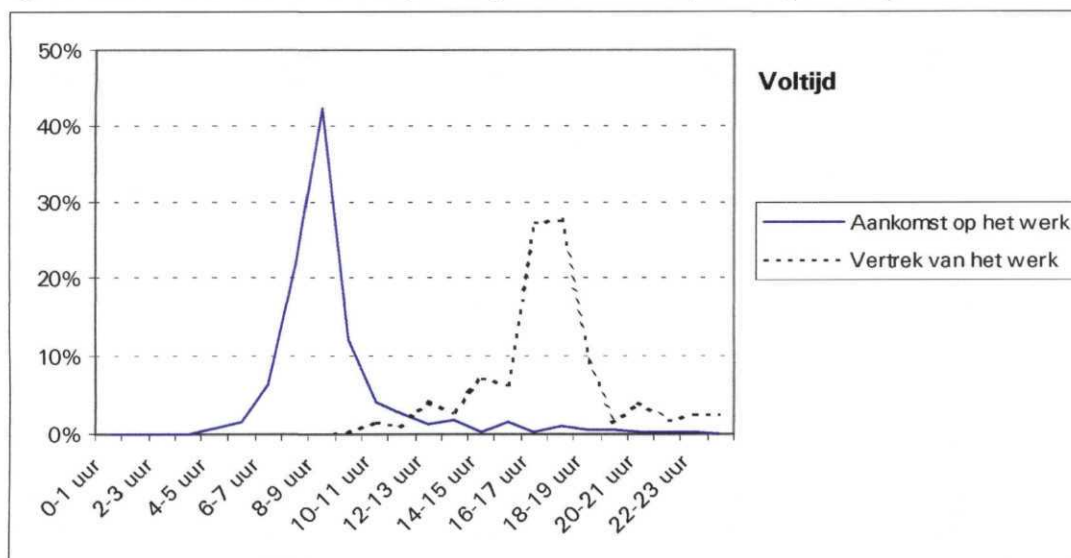
De berekeningen zijn op basis van alle dagen uit het OVG 1999 uitgevoerd voor de volgende subgroepen:

- ▶ "Herintreedsters" (vrouwen in leeftijd 25-49 met jongste kind minimaal 12 jaar).
- ▶ "Jonge vrouwelijke zorgcombineerders" (vrouwen in leeftijd tot 49 jaar met jonge kinderen).
- ▶ "Oudere balanszoeker" (mannen zonder kinderen (of minimaal 18 jaar) en ouder dan 50 jaar).
- ▶ "Jonge balanszoekers" (mannen zonder kinderen tot 49 jaar).

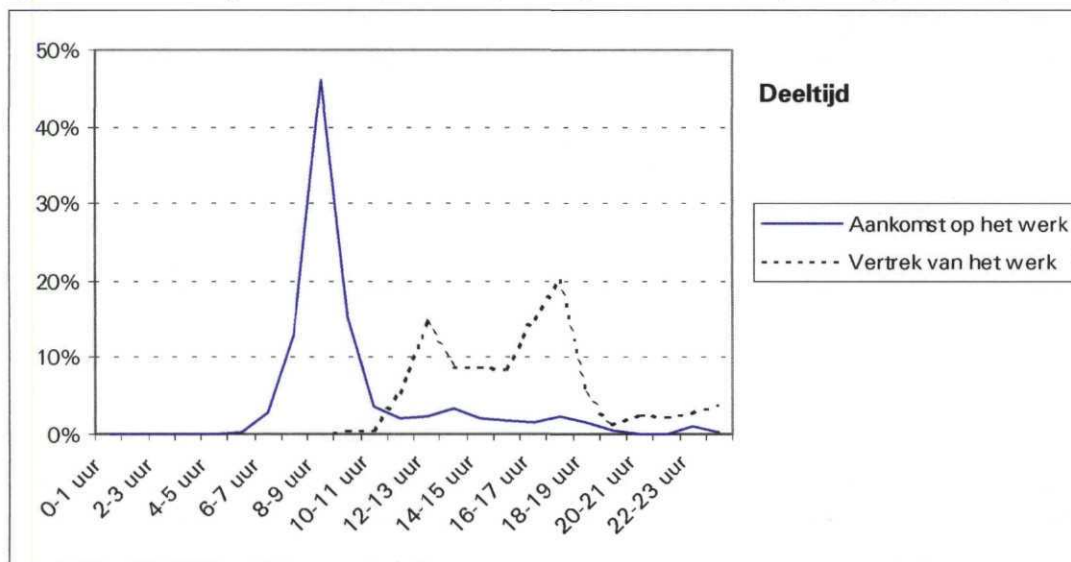
Figuur 4.1a: Herintreedsters: spreiding woon-werkverplaatsingen *deeltijd*



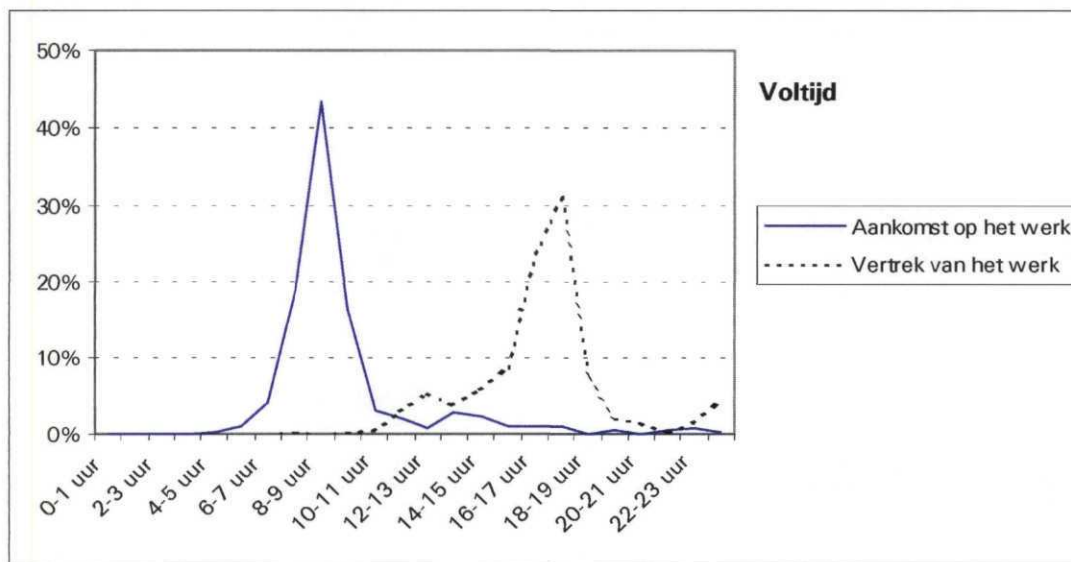
Figuur 4.1b: Herintreedsters: spreiding woon-werkverplaatsingen *voltijd*



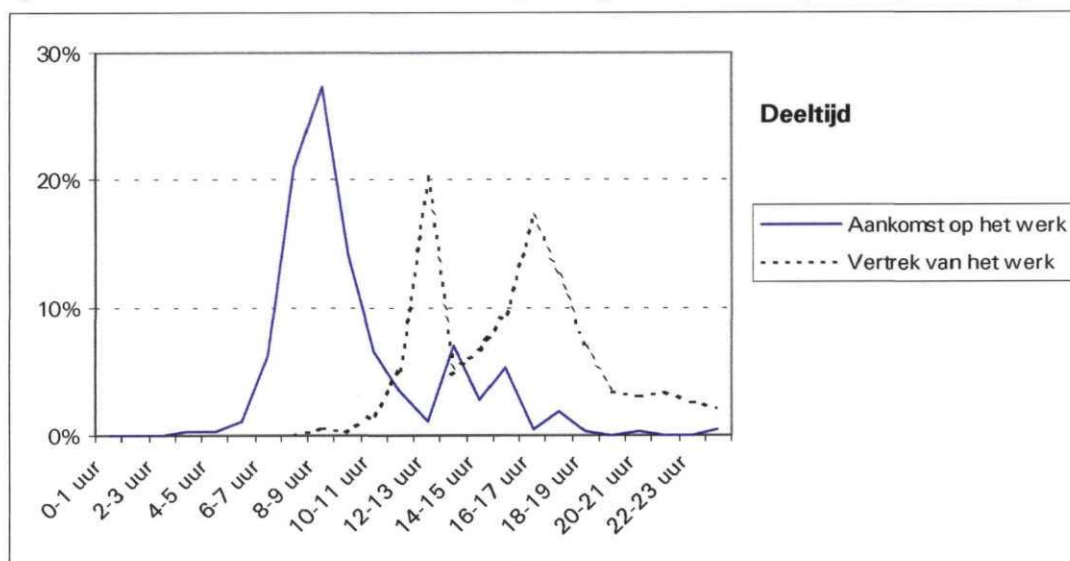
Figuur 4.2a: Zorgcombineerders (v): spreiding woon-werkverplaatsingen, **deeltijd**



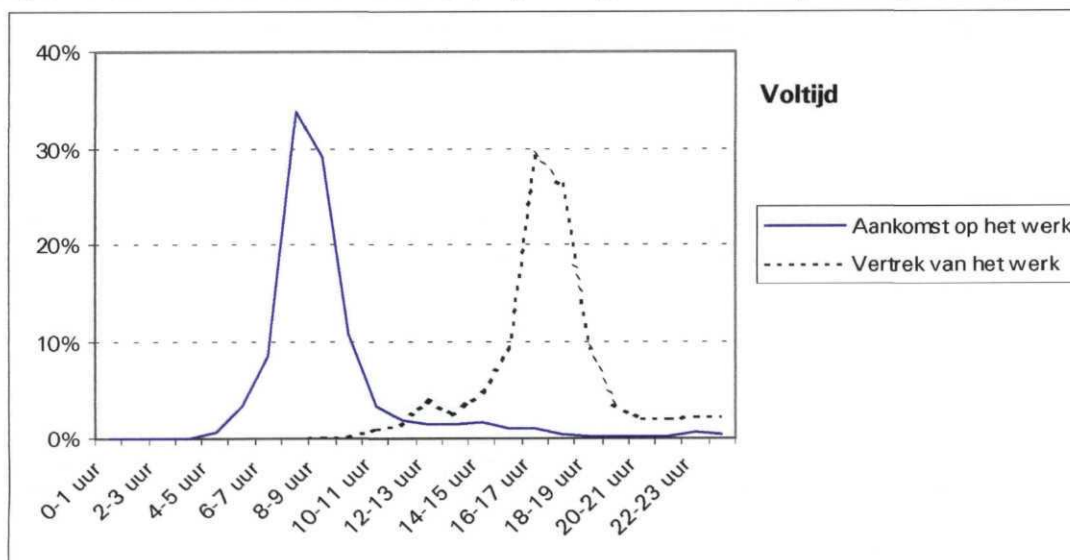
Figuur 4.2b: Zorgcombineerders (v): spreiding woon-werkverplaatsingen, **voltijd**



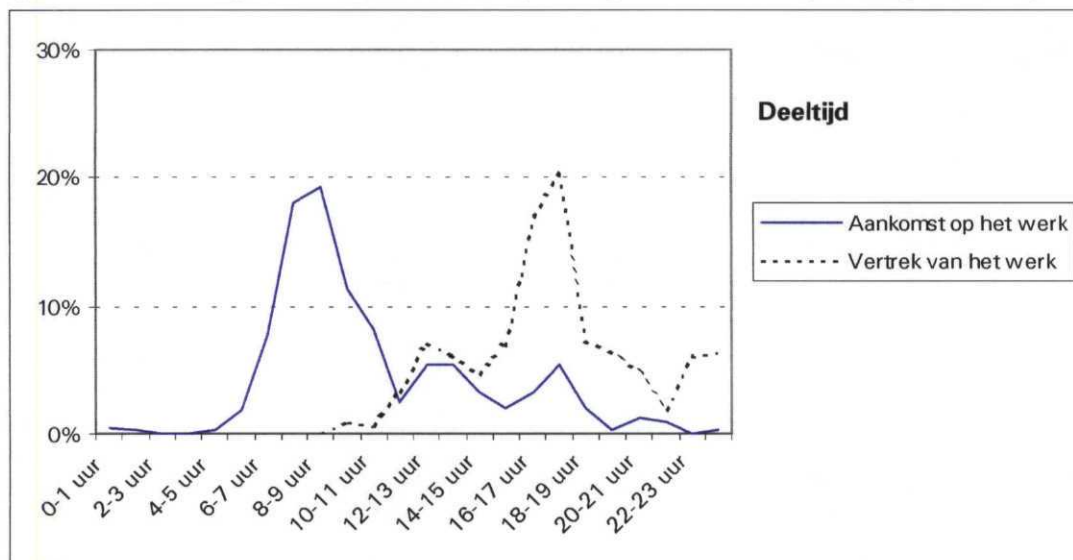
Figuur 4.3a: Oude balanszoekers (m): spreiding woon-werkverplaatsingen, **deeltijd**



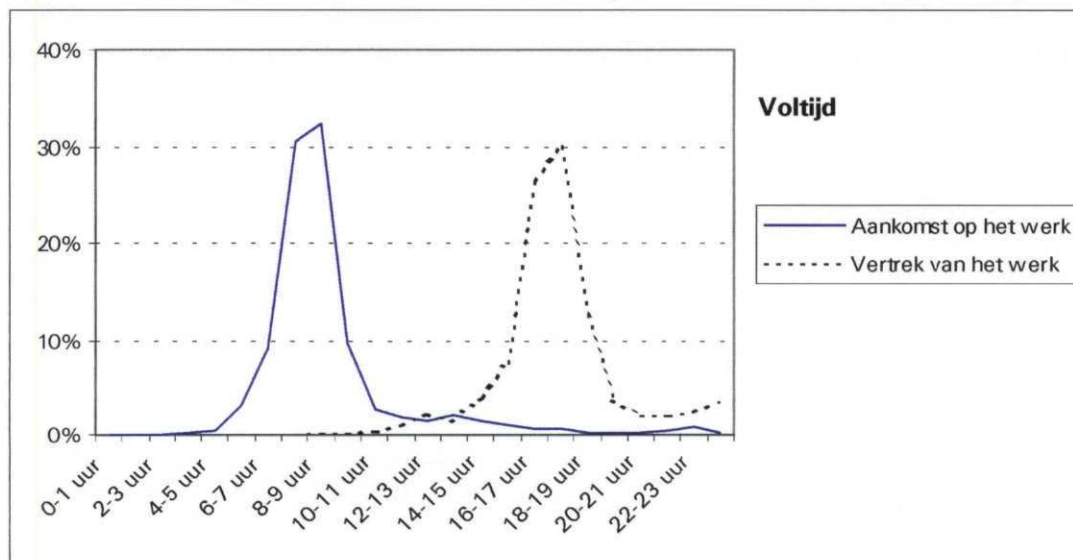
Figuur 4.3b: Oude balanszoekers (m): spreiding woon-werkverplaatsingen, **voltijd**



Figuur 4.4a: Jonge balanszoekers (m): spreiding woon-werkverplaatsingen, **deeltijd**



Figuur 4.4b: Jonge balanszoekers (m): spreiding woon-werkverplaatsingen, **voltijd**



Uit figuur 4.1 t/m 4.4 blijkt dat de spreiding in de avondspits groter is dan in de ochtendspits. Dit geldt voor deeltijders en voltijders. Opmerkelijke patronen vinden we verder bij de zorgcombineerders in deeltijd, zij gaan 's middags en rond 15:00 uur voor een groot deel weer van het werk weg. Ook een opmerkelijke piek vinden we bij de oude balanszoekers in deeltijd. Een groep gaat rond het middaguur weg.

Over het algemeen worden de eerdere conclusies van MOBAR bevestigd. Maar het is belangrijk dat de patronen (en waarschijnlijk) activiteiten per deeltijdgroep sterk kunnen verschillen. Dit zou voor V&W kunnen betekenen dat zij deze 'klantgroepen' op een andere wijze dienen te benaderen. In het laatste hoofdstuk zullen we hierop terug komen.

4.4 Resumerend

De belangrijkste punten nog even op een rij:

- ▶ We zien duidelijke verschillen in mobiliteit tussen deeltijders en voltijders (ook als we rekening houden met het wel of niet hebben van jonge kinderen, de sekse en de leeftijd): minder kilometers, minder auto. Dit geldt met name in het woon-werkverkeer. Deeltijders wonen dichterbij het werk, pakken voor het woon-werkverkeer minder snel de auto, en laten een veel bredere spreiding in de avondspits zien! Over het algemeen zijn de deeltijdgroepen minder tijd kwijt aan de pendel tussen wonen en werken. Dit duidt op een andere afweging tussen vrije tijd, werktijd en reistijd. In de volgende hoofdstukken zullen we hier een economische verklaring voor zoeken.
- ▶ Over het OV-gebruik van deeltijders in het woon-werkverkeer is weinig bekend. Binnen het kader van het huidige onderzoek is er niet voor gekozen het treingebruik van deeltijders met een ander motief dan werken te bekijken. Hiernaar zou in een vervolgonderzoek kunnen worden gekeken.
- ▶ Deeltijd lijkt toch vooral een vrouwenkwestie (zie nogmaals tabel 4.4): combineren van zorg en arbeid (een half miljoen vrouwen, in de leeftijd 25-49, met een kind jonger dan 12, en een werkweek van minder dan 30 uur).

5. Modelleren van de reistijdbeslissing

Werknemers maken voor zichzelf een afweging welke reistijd en –afstand van en naar hun werkplek zij acceptabel vinden. Over de verschillende factoren die deze afweging beïnvloeden is nog weinig bekend. Het resultaat van al deze individuele beslissingen heeft echter een flinke invloed op de mobiliteit in Nederland. Daarom is binnen dit onderzoek gezocht naar modellen die deze afwegingen van individuen en groepen afdoende beschrijven. Wij hebben getracht de beslissing van individuen met betrekking tot het arbeidsaanbod en de tijd die zij willen besteden aan woon-werkverkeer te plaatsen in de context van een economisch model. Uit een korte scan van de beschikbare literatuur is gebleken dat economen al verschillende pogingen hebben ondernomen om deze 'commuting' beslissing modelmatig te analyseren. Die pogingen zijn als uitgangspunt voor dit onderzoek zeer nuttig, maar de betrokken modellen zijn helaas niet geheel toepasbaar op de huidige onderzoeksvraag. De reden daarvoor is dat binnen ons onderzoek de relatie tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer (waaronder reistijd) centraal staat. In de literatuur komt juist de *combinatie* van de urenbeslissing en de reistijd niet voor. Er zijn diverse mogelijkheden om die combinatie wel tot uitdrukking te brengen in econometrische modelanalyses. Dit hoofdstuk beschrijft beknopt welke mogelijkheden zijn afgetast en welke uiteindelijk als bevredigend eindresultaat kunnen dienen.

In paragraaf 5.1 wordt een model beschreven dat voortkomt uit het traditionele arbeidsaanbodmodel van Heckman, waarin reistijd exogeen wordt opgenomen in de vergelijkingen van zowel het reserveringsloon als het marktloon. In paragraaf 5.2 is het uitgangspunt het Cooke & Ross model (1999) dat later ook door Van der Vlist (2001) is geschat op Nederlandse data. Omdat de urenbeslissing in dat model ontbreekt, wordt hiermee in dit onderzoek op twee manieren rekening gehouden. Enerzijds door het model apart te schatten voor de deeltijdmotief-groepen (jonge en oude balanszoekers, zorgcombineerders, voltijders met en zonder kinderen) en anderzijds door aparte schattingen te maken voor drie categorieën van arbeidsduur: voltijd, grote deeltijd- en kleine deeltijdbanen.

5.1 Heckman model met exogene reistijd

Het eerste economische gedragsmodel dat wij hebben geprobeerd, gaat uit van een rationeel handelend individu, die op de korte termijn onder gegeven omstandigheden de voor hem optimale situatie kiest. Verondersteld wordt dat zijn voorkeuren in relatie tot consumptie, werken en vrije tijd op de korte termijn niet veranderen. Tevens is voor hem gegeven: zijn uurloon (ofwel zijn arbeidsproductiviteit) en de gemiddelde reistijd van zijn huis naar de werkplek. De werknemer krijgt baanaanbiedingen met een zeker uurloon en een zekere reistijd, waaruit hij een keuze maakt. Het gegeven veronderstellen van voorkeuren en prijzen is gangbaar in neo-klassieke economische analyse. De veronderstelling van de gegeven reistijd behoeft nadere uitleg. In tegenstelling tot bijvoorbeeld het uurloon (dat wordt bepaald door vraag en aanbod) heeft een individu op het eerste gezicht zijn reistijd aan woon-werkverkeer in eigen hand. Dat is waar op het moment dat een individu een keuze maakt uit verschillende baanaanbiedingen. De reistijd is dan één van de aspecten die in de overweging worden meegenomen. Wij veronderstellen dat het veranderen van baan een beslissing is die speelt op de langere termijn. Op de korte termijn is de reistijd onlosmakelijk verbonden met de huidige baan, en kan men met de werkgever onderhandelen over de omvang van het dienstverband.

Kortom: reistijd is op de korte termijn exogeen voor het arbeidsaanbod.

Natuurlijk zijn er in het model ook variabelen die wel kunnen worden beïnvloed. Ten eerste stelt het individu zijn reserveringsloon vast. Dat is het uurloon dat iemand aangeboden moet krijgen om zich één extra uur aan te bieden op de arbeidsmarkt. Op basis daarvan neemt hij de beslissing al dan niet te participeren op de arbeidsmarkt. Als zijn reserveringsloon hoger is dan het aangeboden uurloon dan werkt hij niet. Als iemand werkt, dan is zijn uurloon gelijk of hoger dan zijn reserveringsloon. In het optimum - waarnaar een rationeel individu streeft - wordt verondersteld dat het uurloon gelijk is aan zijn reserveringsloon. Conditioneel op de participatiebeslissing (en gegeven allerlei institutionele belemmeringen) kiest hij vervolgens het aantal uren dat hij zich op de arbeidsmarkt wenst aan te bieden. Cruciaal daarbij is dat zijn reserveringsloon toeneemt naarmate het aantal uren per week toeneemt. De gedachte daarachter is dat met het toenemen van de omvang van de werkweek, vrije tijd relatief schaarser wordt: tegenover ieder extra uur arbeid (of verloren uur vrije tijd) moet een hogere vergoeding staan. De werknemer is in dit model dus een zogenaamde 'hoeveelheidsaanpasser'; hij past de hoeveelheid arbeidsuren aan zodat in het evenwicht de opportunitetskosten (de marginale prijs van vrije tijd ofwel het reserveringsloon) gelijk zijn aan de marginale opbrengsten (het uurloon).

Het beschreven model is in essentie het arbeidsaanbodmodel van Nobelprijswinnaar James Heckman, met één aanpassing: het reserveringsloon en het marktloon zijn beide afhankelijk van de reistijd. Met het toenemen van de reistijd wordt vrije tijd *schaarser* en stijgt het reserveringsloon. Met andere woorden: tussen het reserveringsloon en reistijd bestaat een positieve relatie. De relatie tussen reistijd en marktloon is naar verwachting ook positief omdat de werknemers gecompenseerd moeten worden voor langere reistijd (anders doen ze het niet)²⁰. De gevoeligheid van het reserveringsloon voor enerzijds veranderingen in het aantal gewerkte uren (zeg: α) en anderzijds veranderingen in de reistijd (zeg: β), en de gevoeligheid van het marktloon voor veranderingen in de reistijd (zeg: δ), is bepalend voor de relatie die bestaat tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer.

Het reserveringsloon w' wordt via de coëfficiënten α en β bepaald door respectievelijk het aantal gewerkte uren (H) en de reistijd in uren (C). Daarnaast zijn andere persoonlijke kenmerken, zoals het aantal kinderen en leeftijd, mede bepalend. Het uurloon w is exogeen, maar wordt in het model gecorrigeerd voor variatie die ontstaat als gevolg van verschillen in leeftijd, geslacht, en opleiding. Nemen we om schattingstechnische redenen de natuurlijke logaritme van het uurloon, dan ontstaat het volgende systeem van vergelijkingen:

$$\ln(W') = \varphi_o + \beta \ln(C) + \alpha H + \varphi_1 X_1 + \varphi_2 X_2 + \varepsilon_{w'} \quad (5.1)$$

$$\ln(W) = \gamma_o + \delta \ln(C) + \gamma_1 X_2 + \gamma_2 X_3 + \varepsilon_w \quad (5.2)$$

²⁰ Let wel: hier wordt geen causale relatie verondersteld. Meer reistijd heeft geen hoger loon tot gevolg.

Sommige verklarende variabelen X zijn alleen van belang in vergelijking (5.1), andere alleen in vergelijking (5.2) en enkele in beide vergelijkingen. Deze variabelen worden aangeduid met respectievelijk X_1 , X_3 en X_2 . Voorbeelden van variabelen in X_1 zijn: samenwonen en de aanwezigheid van kinderen. Voorbeeld van een variabele in X_3 is het opleidingsniveau van het individu. De gedachte hierbij is dat de waardering van vrije tijd mogelijk minder afhangt van opleiding. Voorbeelden van variabelen in X_2 zijn: geslacht en leeftijd. Reistijd is dus eigenlijk ook een variabele die in X_2 kan worden ondergebracht, maar krijgt hier als cruciale variabele een aparte status. Centraal in het model staat de evenwichtsvoorwaarde $W = W^*$. Daaruit volgt de arbeidsparticipatiebeslissing en het aantal uren dat een individu zich wenst aan te bieden:

$$H = \frac{-\varphi_o + \gamma_o}{\alpha} + \frac{\gamma_2 X_3}{\alpha} - \frac{\varphi_1 X_1}{\alpha} - \frac{(\varphi_2 - \gamma_1) X_2}{\alpha} - \frac{(\beta - \delta) \ln(C)}{\alpha} + \frac{\varepsilon_w - \varepsilon_{wr}}{\alpha} \quad (5.3)$$

Deze vergelijking kan verder worden vereenvoudigd tot:

$$H = \delta_o - \delta_1 X_1 - \delta_2 X_2 + \delta_3 X_3 - \delta_4 \ln(C) + \varepsilon_h \quad (5.4)$$

$$\ln(W) = \gamma_o + \delta \ln(C) + \gamma_1 X_2 + \gamma_2 X_3 + \varepsilon_w \quad (5.5)$$

Met het econometrisch schatten van bovenstaande model voor *verschillende groepen* van mensen (met verschillende motieven om in deeltijd te werken) verkrijgen we schattingen van de coëfficiënten α , β , en δ voor de verschillende groepen. Daaruit volgt welke groepen gevoelig zijn in hun afweging tussen werk, reistijd en vrije tijd en welke niet of minder. Deze aanpak van het schatten van verschillende groepen blijkt in de praktijk niet te werken. We schatten dan dus één model en krijgen één schatting van α , β , en δ . Die zijn keurig positief, dat betekent dat als werknemers meer uren werken, gaat het reserveringsloon omhoog. Analooeg willen de werknemers een uurloonstijging om extra tijd te besteden aan een enkele reis van huis naar werk. Ten slotte blijkt volgens de modeluitkomsten ook een positieve relatie te bestaan tussen H en C . Met andere woorden: de cruciale parameters α , β , en δ hebben het verwachte teken en plausibele omvang. De resultaten worden in tabelvorm weergegeven en beschreven in paragraaf 5.1.

Het model beschrijft de optimale situatie voor individuen in eenvoudige lineaire vergelijkingen. De aanname dat de vergelijkingen lineair zijn, maakt het model eenvoudiger maar tegelijkertijd wordt de werkelijkheid erdoor versimplificeerd. Men spreekt in dit verband vaak van de 'eerste orde benadering'. Met de gekwantificeerde vergelijkingen van het model is het nu mogelijk om aan te geven *in welke richting* het optimum van een individu zal bewegen indien, in gelijke omstandigheden, één exogene variabele marginaal verandert. Met nadruk zij daarbij gesteld dat het gaat om het effect van marginale veranderingen. Immers, naarmate de veranderingen groter worden, voldoet de eerste orde benadering steeds minder goed.

Het effect van een verandering van de reistijd, bijvoorbeeld door toenemende congestie, op het arbeidsaanbod op de korte termijn kan worden uitgedrukt in de geschatte parameters van het model. We veronderstellen daarbij dat de geschatte vergelijkingen en de evenwichtsvoorwaarde blijven gelden. Aldus kan worden afgeleid dat:

$$\Delta H = -\frac{(\beta - \delta)}{\alpha} \cdot \Delta \ln(C) \quad (5.6)$$

Met andere woorden: een marginale toename van de woon-werk reistijd heeft als $\delta > \beta$ een marginale toename van de omvang van de werkweek tot gevolg. Als $\delta < \beta$ dan bestaat een negatieve relatie tussen reistijd en de omvang van de werkweek. Andersom kan de bovenstaande vergelijking ook van een interpretatie worden voorzien. Met andere woorden: wat is het effect van een verandering in H op de *bereidheid* te reizen voor het werk:

$$\Delta \ln(C) = -\frac{\alpha}{(\beta - \delta)} \cdot \Delta H \quad (5.7)$$

Als $\delta > \beta$ dan is men bereid voor een marginaal langere (kortere) werkweek marginaal meer (minder) tijd te besteden aan woon-werkverkeer. Tot slot kijken we naar hoe het model te interpreteren in het geval reistijd (bijvoorbeeld door toenemende congestie) toeneemt onafhankelijk van het marktloon. Er ontstaat dan een niet optimale situatie voor het individu. Zijn loon blijft dan achter bij zijn reserveringsloon. De neiging ontstaat nu om terug te keren tot een optimale situatie. Dat kan op twee manieren: of hij vraagt zijn baas om een hoger loon (zodat weer geldt: $W = W^*$) of hij zoekt een nieuwe baan (nieuwe H , nieuwe C en nieuwe w) zodat het oude evenwicht weer wordt hersteld. Het hier beschreven model is niet eerder in de literatuur gerapporteerd. Afzonderlijk zijn wel de relaties tussen het urenaanbod, reserveringsloon en reistijd gemodelleerd, maar nog niet eerder is geprobeerd een compleet model te schatten waarin de onderlinge relaties tussen deze drie variabelen simultaan worden verklaard. Het model heeft één storend nadeel: er valt weinig mee te simuleren, omdat slechts één schatting wordt gemaakt van de cruciale parameters α , β , en δ , en daarnaast de reistijd exogeen is. Voor de beleidsmaker bieden de uitkomsten geen speelruimte om toekomstscenario's van woon-werkmobiliteit af te tasten.

5.2 Model met endogene reistijd

In een tweede benadering van de onderzoeksvraag wordt de reistijd als endogene variabele gemodelleerd. Dat wil zeggen: analoog aan het traditionele Heckman-model wordt nu reistijd in plaats van het urenaanbod met het model verklaard. Het individu past zijn reistijd zodanig aan dat zijn reserveringsloon gelijk is aan het aangeboden loon: $W = W^*$. Het model heeft vergelijkbare uitgangspunten als het model beschreven in

paragraaf 5.1. Het loon is gegeven, evenals het arbeidsaanbod. Het individu zoekt een baan (of verhuist) zodanig dat zijn reistijd de sluitpost is voor het optimum. Dit model is geschat door Cooke en Ross (1999) en Van der Vlist (2001). Het arbeidsaanbod H blijft in dit model dus buiten beschouwing. Dat wil zeggen H wordt niet als (exogene) variabele in het model opgenomen²¹. De twee basisvergelijkingen zijn:

$$\ln(W^r) = \varphi_o + \alpha \ln(C) + \varphi_1 X_1 + \varphi_2 X_2 + \varepsilon_{wr} \quad (5.8)$$

$$\ln(W) = \gamma_o + \gamma_1 X_2 + \gamma_2 X_3 + \varepsilon_w \quad (5.9)$$

Mensen kunnen C aanpassen zodat $W = W^r$

$$\ln(C) = \frac{-\varphi_o + \gamma_o}{\alpha} + \frac{\gamma_2 X_3}{\alpha} - \frac{\varphi_1 X_1}{\alpha} - \frac{(\varphi_2 - \gamma_1) X_2}{\alpha} + \frac{\varepsilon_w - \varepsilon_{wr}}{\alpha} \quad (5.10)$$

$$\ln(W) = \gamma_o + \gamma_1 X_2 + \gamma_2 X_3 + \varepsilon_w \quad (5.11)$$

Om de arbeidsaanbodbeslissing tot uitdrukking te laten komen volgen we twee sporen. Het bovenstaande model wordt geschat voor voltijders en deeltijders apart. In spoor 1 wordt binnen de groep van deeltijders onderscheid gemaakt naar het motief om in deeltijd te werken. Voor elke motiefgroep wordt het model apart geschat. In spoor 2 worden deeltijdbanen gesplitst in kleine en grote deeltijdbanen. Aldus wordt het gedrag gemodelleerd conditioneel op de beslissing om zich (met een zeker motief) een zeker aantal uren aan te bieden op de arbeidsmarkt. De verklaring van deze beslissing is geen onderdeel van het model; het wordt gegeven verondersteld. Volgen we spoor 1 dan bestaat die verklaring a priori uit het motief, volgen we spoor 2 dan dragen de variabelen aan de hand waarvan het motief is geoperationaliseerd (kinderen en leeftijd) bij aan de verklaring van de reistijd. De uitkomsten van sporen 1 en 2 worden beschreven in respectievelijk paragraaf 5.2 en 5.3.

5.3 Econometrische procedure

De gevolgde econometrische procedure om de beschreven modellen te kwantificeren wordt beknopt in deze paragraaf uiteengezet. Twee problemen doen zich voor bij schatting van de modellen. Ten eerste is er sprake van endogene selectie: de mensen

²¹ Het opnemen van H in de vergelijking(en) resulteert in onwerkelijke uitkomsten voor sommige parameters. Dat is waarschijnlijk de reden dat H in alle voorbeelden van dit model in de literatuur buiten beschouwing blijft.

die worden waargenomen als participerend op de arbeidsmarkt zijn (of hebben zichzelf) geselecteerd op grond van het feit dat hun waargenomen loon hoger is dan het loon dat zij minimaal willen ontvangen om überhaupt te participeren. De standaard procedure die wordt gevolgd om dit probleem te lijf te gaan is de zogenaamde tweestapsprocedure (zie: Maddala, 1983). Eerst wordt de participatie discreet met behulp van een probitmodel geschat. Vervolgens wordt op basis daarvan een mills-ratio berekend en als regressor opgenomen in de gereduceerde vormvergelijking van het marktloon.

Een tweede probleem is de truncatie van reistijd bij nul. Negatieve reistijd bestaat niet en omdat korte reistijden vaak voorkomen in het gegevensbestand resulteert OLS-regressie in onzuivere schattingen. Een gangbare manier om hiervoor te corrigeren is gebruik te maken van het zogenaamde Tobit model.

Het zou te ver voeren om de gevolgde procedure volledig te beschrijven (door het opnemen van de likelihood functie en dergelijke). Hiervoor willen we verwijzen naar de literatuur.

De modellen zijn geschat op paneldata. Het voordeel van panelgegevens is dat individuen meer dan één keer worden waargenomen. Dat betekent dat we impliciet over informatie beschikken over niet-waargenomen individuele karakteristieken. Om gebruik te maken van deze informatie worden individuele 'random effects' in het model toegestaan. Het onverklaarde deel – het zogenaamde residu – valt dan uiteen in twee te sommeren delen: één 'gewoon' residu dat varieert per individu per waarneming in de tijd en een niet in de tijd variërend residu per individu. Beide worden verondersteld niet te correleren met de verklarende variabelen van het model. Voor een beschrijving van het Random Effects model, zie Hsiao (1986).

5.4 Resumerend

De belangrijkste punten in dit hoofdstuk waren:

- ▶ In de economische literatuur worden een aantal modellen besproken waarin reistijd, marktloon, reserveringsloon en werktijden centraal staan.
- ▶ In dit hoofdstuk zijn we dieper ingegaan op twee modellen. Het eerste model staat bekend als het Heckman model waarbij de reistijd exogeen is. Het hier beschreven model is niet eerder in de literatuur gerapporteerd. Afzonderlijk zijn wel de relaties tussen het urenaanbod, reserveringsloon en reistijd gemodelleerd, maar nog niet eerder is geprobeerd een compleet model te schatten waarin de onderlinge relaties tussen deze drie variabelen simultaan worden verklaard. Het tweede model sluit aan bij Cooke en Ross en/of Van der Vlist, hierin is de reistijd endogeen.
- ▶ Op grond van de huidige kennis kunnen en willen we geen keuze maken tussen deze modellen. Beide modellen zijn dan ook met behulp van het OSA-panel geschat (zie hoofdstuk 6). Met een 'V&W-bril' op hebben we een lichte voorkeur voor de modellen waarin reistijd endogeen is gesteld. Dit sluit beter aan bij de gedachte dat reistijden gekoppeld zijn aan activiteiten. Een belangrijk nadeel van dit model is dat de urenbeslissing (deeltijd of voltijd) niet direct in het model is opgenomen.

6. Uitkomsten modelanalyses reistijdbeslissing

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van de eerder beschreven modelanalyses gepresenteerd. In de beschrijvingen ligt het accent op reistijd en de waardering van vrije tijd van de verschillende deeltijdgroepen. Uitkomsten met betrekking tot de marktloonvergelijking zijn in de bijlage opgenomen. Dat geldt ook voor de uitkomsten van het binaire probitmodel dat de participatiekeuze beschrijft. Dit model wordt eigenlijk alleen gebruikt om een variabele te bepalen – de zogenaamde mills-ratio – die in latere regressies gebruikt wordt om voor het effect van endogene selectie te corrigeren. In paragraaf 6.1 presenteren we de uitkomsten van het Heckman model zoals beschreven in paragraaf 5.1. Het twee-sporen model met endogene reistijd komt aan de orde in paragrafen 6.2 en 6.3.

6.1 Heckman model met exogene reistijd

De resultaten van het Heckman model met exogene reistijd bestaan uit drie regressietabellen. De wel/niet participatiebeslissing wordt geschat ter correctie van selectie-effecten in de marktloonvergelijking (5.5). De uitkomsten van zowel de participatiebeslissing als van vergelijking (5.5) worden in bijlage A gepresenteerd. In deze paragraaf ligt het accent op de uitkomsten van de urenaanbodvergelijking (5.4) en de relatie van reistijd en uren met het reserveringsloon. In tabel 6.1 worden regressie-uitkomsten voor de urenaanbodvergelijking weergegeven. Uit de tabel blijkt het volgende. Het urenaanbod van de gemiddelde Nederlandse werknemer nam significant af in het tweede deel van de jaren negentig. Ten opzichte van 1986 werkte men in 1998 gemiddeld ongeveer één uur per week minder. Samenwonen, (jonge) kinderen hebben, vrouw zijn, op leeftijd zijn en in stedelijke gebieden wonen zijn kenmerken die het arbeidsaanbod negatief beïnvloeden. Hoger opgeleiden werken onder gelijke omstandigheden gemiddeld iets meer uren per week dan lager opgeleiden. De voor dit onderzoek belangrijkste coëfficiënt in tabel 6.1 is die behorend bij de variabele $\ln(\text{reistijd})$. De positieve coëfficiënt van 0,37 impliceert dat langere reistijd samengaat met een grotere omvang van de werkweek. De coëfficiënt dient geïnterpreteerd te worden als een quasi-elasticiteit. Dat wil zeggen: bij een procentuele toename van de reistijd van een enkele reis tussen huis- en werkadres van tien procent, hoort gemiddeld een werkweekomvang van 2 minuten ($= 0,37 \cdot 0,1 \cdot 60$ minuten) langer. In de marktloonvergelijking (zie bijlage A) heeft deze variabele eveneens een positieve coëfficiënt: 0,24²². Dat betekent dat mensen die verder van hun woonplaats werken netto per uur meer verdienen. En dat is logisch: het reizen van huis naar werk wordt door weinig mensen gezien als een prettige bezigheid. **Tegenover een langere reistijd moet dus een zekere compensatie staan. Een rationeel handelend individu overweegt alleen een verre baan als die baan per uur meer oplevert dan een baan dicht bij huis.** In vergelijkingen (5.6) en (5.7) is $\delta > \beta$ en dus is de relatie tussen reistijd en de omvang van de werkweek positief.

²² De schatting betreft een elasticiteit.

Tabel 6.1 De uren verklaard; hele steekproef

Uren		
Tobit model, met Individuele Random Effecten		
	Coeff.	t
T.o.v. 1986		
Dummy voor Jaar 1988	0,425	1,97
Dummy voor Jaar 1990	0,193	0,88
Dummy voor Jaar 1992	0,127	0,57
Dummy voor Jaar 1994	-0,465	-2,05
Dummy voor Jaar 1996	-0,618	-2,69
Dummy voor Jaar 1998	-0,993	-4,15
Ln(Reistijd)	0,366	5,44
Woont met partner	-0,467	-2,63
Heeft kinderen < 12	-2,175	-14,2
Heeft kinderen < 15	-0,490	-3,26
Heeft kinderen < 18	-0,267	-1,74
Vrouw	-9,101	-55,00
Leeftijd	-0,123	-15,88
Opleiding	0,186	2,96
Urbanisatiegraad	-0,200	-2,72
Constante	44,340	131,08
Std.Dev. Indiv. Rand. Effect	5,837	
Std.Dev. Storing Term	4,377	
% var. door Indiv. Rand. Effect	0,640	
Log-Likelihood	-46988	
Wald Chi(2)	3470.54	
Prob > Chi(2)	0	
Observaties	14503	
Individuen	6924	

Bron: OSA, bewerking SEO

Tabel 6.2 De relatie tussen reistijd, werkweekomvang en (de natuurlijke logaritme van) het reserveringsloon; (quasi-)elasticiteiten

ln(reistijd)	uren per week
$\beta = 0,14$	$\alpha = 0,27$

Bron: OSA, bewerking SEO

In tabel 6.2 wordt voor de gemiddelde Nederlandse werknemer de relatie weergegeven tussen enerzijds zijn reserveringsloon en anderzijds woon-werkreistijd en de werkweekomvang. Dit zijn dus de schattingen van respectievelijk de coëfficiënten β en α van vergelijking (5.1), met dien verstande dat voor de variabele C de natuurlijke logaritme is gebruikt en β derhalve als elasticiteit kan worden geïnterpreteerd. Uit de tabel blijkt dat een procent toename van een enkele woon-werkreis het reserveringsloon met 0,14 procent doet toenemen. Om β en α te identificeren gebruiken we X_3 die in dit geval opleiding is.

De verhouding tussen alfa en beta is 0,52. Met andere woorden, **een uur reizen kan gemiddeld worden gewaardeerd als 52 procent van het uurloon**. Dit komt overeen met bevindingen in de literatuur. Bijvoorbeeld, in van Ommeren *et al.* (2000) is voor Nederland een uur reizen equivalent aan 1/3 van het marktloon. Verhoef *et al.* (1997) rapporteren een verhouding van 0,40. Wardman (1998) concludeert uit literatuuronderzoek dat de schaduwprijs van reistijd 33-75 procent van het marktloon bedraagt.

6.2 Model met endogene reistijd: spoor 1

Spoor 1 van het model met endogene reistijd staat variatie in het arbeidsureaanbod toe door de parameters te schatten voor enerzijds voltijders en anderzijds verschillende motiefgroepen onder de deeltijders. De arbeidsparticipatie- en de marktloonvergelijkingen zijn in bijlage B gegeven. In tabel 6.3 worden de schattingsresultaten van vergelijking (5.10) weergegeven voor de gehele steekproef. Daarin wordt dus geen onderscheid gemaakt tussen voltijders en deeltijders. De resultaten dienen vooral als referentiepunt voor de uitkomsten waarin dat onderscheid wel wordt gemaakt. De afhankelijke variabele is de natuurlijke logaritme van de reistijd. Uit de tabel blijkt het volgende. De woon-werkreistijd is vooral in de jaren 1994 t/m 1998 toegenomen. Significante²³ effecten nemen we waar voor de volgende sociaal-demografische variabelen: geslacht en opleidingsniveau. Vrouwen reizen minder voor hun werk, hoger opgeleiden meer. Deze uitkomsten zijn vergelijkbaar met wat bekend is in de literatuur (Van der Vlist *et al.*, 2001, van den Berg en Gorter, 1997, en Van Ommeren, 2000). Aangezien een soortgelijk verband geldt tussen het arbeidsaanbod en deze twee variabelen, mag worden verwacht dat tussen reistijd en het arbeidsaanbod eveneens een positief verband bestaat. Ook de aanwezigheid van kinderen lijkt van invloed op de reistijd. De effecten zijn evenwel niet significant op het gebruikelijke niveau van 95 procent.

²³ Als vuistregel kan men aanhouden dat een significant effect gepaard gaat met een t-waarde groter dan 2 (of kleiner dan -2).

Tabel 6.3 *De reistijd verklaard; hele steekproef*

Ln(Reistijd); GLS, met Individuele Random Effects

	Coeff.	t-waarde
T.o.v. 1986		
1988	-0,038	-1,43
1990	-0,014	-0,52
1992	-0,005	-0,18
1994	0,054	1,94
1996	0,066	2,37
1998	0,120	4,10
Woont met partner	-0,021	-1,00
Heeft kinderen < 12	-0,033	-1,71
Heeft kinderen < 15	-0,023	-1,20
Heeft kinderen < 18	-0,035	-1,83
Vrouw	-0,149	-7,48
Leeftijd	0,000	0,29
Opleiding	0,072	9,20
Urbanisatiegraad	0,001	0,45
Constante	-1,279	-26,94
Std. dev. random effects	0,676	
Std. dev. storing	0,541	
% var. random effect	61%	
LogLikelihood	-16296,6	
Wald Chi(2)	226,44	
Prob > Chi(2)	0	
Aantal observaties	14503	
Aantal individuen	6924	

Bron: OSA, bewerking SEO

In Tabel 6.4 is de reistijdvergelijking (5.10) geschat voor zes verschillende groepen:

1. Jonge balanszoekers.
2. Oude balanszoekers.
3. Alle balanszoekers.
4. Zorgcombineerders.
5. Voltijders met kinderen.
6. Voltijders zonder kinderen.

"Jonge balanszoekers hebben voldoende inkomen om zelf te bepalen dat ze minder willen werken. Hierbij gefaciliteerd door een krapte op de arbeidsmarkt en de acceptatie van het werken in deeltijd."

Bron: expert mening

Omdat voor de oude balanszoekers door het lage aantal observaties vrijwel geen enkele coëfficiënt significant van nul verschillend is, is ook een schatting voor de hele groep van balanszoekers uitgevoerd.

Uit tabel 6.4 blijkt dat de toename in de woon-werkreistijd in het tweede deel van de jaren negentig zich alleen voor heeft gedaan onder voltijders. Voor alle deeltijd-motiefgroepen zijn de jaareffecten niet significant van nul verschillend. **De conclusie dat vrouwen minder tijd aan reistijd voor het werk besteden en hoger opgeleiden meer, blijft meestal gelden: zowel voor de deeltijders als voor de voltijders.** Opmerkelijk is wel dat het verschil tussen mannen en vrouwen bij de zorgcombineerders het grootst is. **Onder voltijders zonder kinderen wordt geen reistijdverschil tussen mannen en vrouwen waargenomen.** Deze twee uitkomsten ondersteunen de gedachte dat de zorg voor de kinderen in Nederland nog steeds vooral rust op de schouders van vrouwen (82% van de zorgcombineerders zijn vrouwen, zie tabel D.5). De leeftijd speelt een rol bij de (jonge) balanszoekers: met de leeftijd neemt de reistijd licht af.

Tabel 6.4 *De reistijd verklaard; deeltijd-motiefgroepen*

	jonge balans- zoekers		oude balans- zoekers		alle balans- zoekers		zorgcombi- neerders		voltijders met kinderen		voltijders zonder kinderen	
	Coeff	t	Coeff	t	Coeff	t	Coeff	t	Coeff	t	Coeff	t
T.o.v. 1986												
1988	0,03	0,38	-0,24	-1,18	0,00	0,03	-0,14	-1,65	-0,09	-1,76	0,01	0,30
1990	0,02	0,22	-0,32	-1,58	-0,03	-0,46	-0,09	-1,07	-0,07	-1,30	0,05	1,33
1992	-0,05	-0,68	-0,34	-1,64	-0,09	-1,42	-0,12	-1,43	-0,00	-0,03	0,06	1,48
1994	0,07	0,93	-0,30	-1,49	0,01	0,16	-0,11	-1,22	0,10	1,78	0,10	2,39
1996	0,01	0,08	-0,33	-1,61	-0,02	-0,35	-0,04	-0,45	0,10	1,73	0,12	2,77
1998	0,13	1,65	-0,29	-1,43	0,06	0,92	0,01	0,09	0,13	2,06	0,18	4,04
Vrouw	-0,11	-2,12	-0,04	-0,52	-0,12	-2,51	-0,30	-4,53	-0,03	-0,50	-0,02	-0,60
Leeftijd	-0,01	-2,65	-0,01	-1,68	-0,00	-2,62	0,00	0,33	0,00	0,31	0,00	1,51
Opleiding	0,09	4,54	0,01	0,46	0,07	4,23	0,06	2,88	0,07	4,70	0,07	6,09
Urbanisatiegraad	0,00	0,40	-0,04	-3,53	0,00	0,54	-0,01	-1,70	0,01	1,90	0,00	0,58
Constante	-1,20	-10,5	0,07	0,14	-1,20	-11,9	-1,09	-6,45	-1,41	-12,5	-1,44	-21,7
Std. dev. rand eff.	0,688		0,778		0,705		0,693		0,678		0,688	
Std. dev. Storing	0,477		0,357		0,449		0,513		0,562		0,533	
% var. random effect	0,675		0,826		0,711		0,646		0,593		0,625	
LogLikelihood	-2029		-578		-2582		-1928		-4247		-7660	
Wald Chi(2)	48,88		19,44		46,71		50,45		74,60		78,86	
Prob > Chi(2)	0		0,035		0		0		0		0	
Aantal observaties	1793		557		2350		1728		3729		6683	
Aantal individuen	1224		359		1500		893		1634		3706	

Bron: OSA, bewerking SEO

Tabel 6.5 *De relatie tussen reistijd en reserveringsloon; elasticiteiten*

alle groepe n	jonge balans- zoekers	oude balans- zoekers	alle balans- zoekers	zorgcombi- neerders	voltijders met kinderen	voltijders zonder kinderen
1,4	1,3	7,1	1,8	1,4	0,9	1,0

Bron: OSA, bewerking SEO

Uit de modelanalyses volgen impliciet schattingen van de marginale waardering van vrije tijd (het reserveringsloon) van de verschillende groepen in relatie tot reistijd. Tabel 6.5 geeft daarvan een overzicht. De identificatie komt tot stand met behulp van de opleidingsvariabele. De gepresenteerde cijfers dienen te worden geïnterpreteerd als elasticiteiten. Dat wil zeggen: ze geven weer met hoeveel procent het netto uurloon ter compensatie moet stijgen indien de reistijd van een enkele reis van huis naar werk met één procent toeneemt. Naarmate de elasticiteit hoger is zijn mensen minder bereid meer te reizen voor hun werk; hun vrije tijd wordt dan hoog gewaardeerd. De coëfficiënten zijn uiteraard voor alle groepen positief. In de economische literatuur wordt deze positieve relatie ook gerapporteerd (zie van Ommeren *et al.*, 2000 en Van der Vlist *et al.*, 2001). Van der Vlist vindt voor mannen (hij doet verschillende regressies voor mannen en opleidingsniveau, maar niet voor deeltijders en voltijders apart) een elasticiteit van circa 1,6. Van der Vlist meet, evenals in dit onderzoek het geval is, de reistijd in tijdseenheden van een enkele reis van huis naar werk. **Uit tabel 6.5 blijkt dat deeltijders hun vrije tijd hoger waarderen dan voltijders. Zorgcombineerders zijn eerder bereid extra tijd aan woon-werkverkeer te besteden dan balanszoekers. Met name de oude balanszoekers zijn uitgesproken in hun keuze voor vrije tijd in plaats van werken en de daarbij behorende reistijd!**

Merk overigens op dat voltijders ondanks de lagere elasticiteit in absolute zin een hoge waarde zullen toekennen aan het laatst 'ingeleverde' uur vrije tijd. De procentuele toename van het netto uurloon wordt voor hen immers met 38 vermenigvuldigd, terwijl voor deeltijders de uurloontoename wordt vermenigvuldigd met een lager aantal uren.

6.3 Model met endogene reistijd: spoor 2

Spoor 2 van het model met endogene reistijd staat variatie in het arbeidsurenaanbod toe door de parameters te schatten voor enerzijds voltijders en anderzijds grote en kleine deeltijders. De grens tussen grote en kleine deeltijdbanen ligt bij 20 uur per week. De marktloonvergelijking is in bijlage C gegeven. In tabel 6.6 worden de schattingsresultaten van de vergelijking (5.10) weergegeven. Uit de tabel blijkt dat voor kleine deeltijders de sociaal-demografische variabelen bijna alle statistisch significant zijn. Samenwonende vrouwen met kinderen besteden de minste tijd aan woon-werkverkeer. Bij grote deeltijders speelt geslacht en de aanwezigheid van kinderen volgens de modeluitkomsten geen rol van betekenis. Een hoger opleidingsniveau gaat doorgaans gepaard met meer woon-werkreistijd. **Evenals in tabel 6.4 geven de resultaten aan dat de toename in woon-werkreistijd in de afgelopen jaren vooral voor rekening is voor de voltijders. Deeltijders, zowel groot als klein en ongeacht het motief om in deeltijd te werken, bleven in de afgelopen jaren ongeveer evenveel tijd aan reizen van huis naar werk. Dit duidt erop dat de bijdrage van deeltijders aan de congestieproblematiek gering is!**

Tabel 6.6 *De reistijd verklaard; voltijders en grote en kleine deeltijders*

	kleine deeltijders		grote deeltijders		voltijders	
	Coeff	t	Coeff	t	Coeff	t
T.o.v. 1986						
1988	0,019	0,32	-0,325	-2,74	-0,029	-0,94
1990	-0,017	-0,29	-0,244	-2,06	0,007	0,22
1992	-0,067	-1,12	-0,223	-1,88	0,034	1,05
1994	0,000	0,00	-0,192	-1,60	0,097	2,98
1996	-0,002	-0,03	-0,166	-1,40	0,112	3,40
1998	0,041	0,66	-0,034	-0,28	0,166	4,77
Woont met partner	-0,082	-1,79	-0,171	-2,34	0,021	0,85
Heeft kinderen < 12	-0,071	-1,98	0,095	1,25	0,008	0,35
Heeft kinderen < 15	-0,084	-2,43	-0,040	-0,38	-0,001	-0,04
Heeft kinderen < 18	-0,070	-2,05	0,017	0,18	-0,015	-0,65
Vrouw	-0,143	-2,95	-0,060	-0,93	-0,027	-1,01
Leeftijd	0,001	0,37	-0,001	-0,36	0,002	1,60
Opleiding	0,072	4,69	0,099	3,39	0,069	7,47
Urbanisatiegraad	-0,009	-1,61	0,007	0,67	0,007	1,86
Constante	-1,177	-10,95	-1,043	-6,55	-1,460	-26,01
Std. dev. random effects	0,697		0,682		0,681	
Std. dev. storing	0,481		0,477		0,545	
% var. random effect	68%		67%		61%	
LogLikelihood	-3371,75		-1066,87		-11928,6	
Wald Chi(2)	74,37		36,42		157,50	
Prob > Chi(2)	0		0		0	
Aantal observaties	3057		930		10516	
Aantal individuen	1771		685		5147	

Bron: OSA, bewerking SEO

In tabel 6.7 wordt analoog aan tabel 6.5 de waardering voor vrije tijd in relatie tot reistijd weergegeven. De gepresenteerde cijfers zijn elasticiteiten. De tabel laat zien dat reistijd voor kleine deeltijders relatief het onaantrekkelijkst is. Tegenover een procent toename in de reistijd van een enkele reis moet voor hen een inkomenstoename van 1,8 procent netto per uur staan. **Voltijders zijn het minst gevoelig voor veranderingen in de reistijd.** De uitkomsten suggereren dat de gevoeligheid voor woon-werkreistijd toeneemt met het kleiner worden van de werkweekomvang.

Tabel 6.7 *De relatie tussen reistijd en reserveringsloon; elasticiteiten*

kleine deeltijders	grote deeltijders	voltijders
1,8	1,3	1,2

Bron: OSA, bewerking SEO

6.4 Resumerend

De belangrijkste conclusies:

- De tijd die werknemers gemiddeld aan het woon-werkverkeer besteden is de afgelopen jaren gestegen. Uit de analyses blijkt dat dit vooral geldt voor voltijders, en in mindere mate voor deeltijders.
- Dit onderzoek biedt ten opzichte van voorgaand onderzoek verder het inzicht dat deeltijders gevoeliger zijn voor verandering in reistijden dan voltijders. Deeltijders hechten een hoge waarde aan hun vrije tijd en zijn derhalve minder bereid om (meer) te werken (wat ook blijkt uit hun arbeidsdeelname) en tijd te besteden aan reizen tussen huis en werkadres. Voor balanszoekers is die waarde relatief gezien het hoogst; zij maken een bewuste keuze tussen vrije tijd en werken. Voor zorgcombineerders geldt dat zij meer in hun keuze gedwongen worden door hun zorgtaken. Ook zij zullen hun reistijd niet snel willen of kunnen aanpassen. Kleine deeltijders zijn het minst bereid hun reistijd te veranderen; grote deeltijders en voltijders lijken in dat opzicht op elkaar.
- Opleiding is de enige variabele die in de analyses steeds hetzelfde beeld te zien geeft. Hoe hoger de opleiding hoe meer men bereid is te reizen voor het werk. Daar is op zich weinig aan te doen. Met het verder toenemen van het gemiddelde opleidingsniveau van de Nederlandse beroepsbevolking - ook in de toekomst - moet dus rekening worden gehouden met een verdere toename van woon-werkreistijd.
- Algemeen wordt aangenomen dat vrouwen minder reizen voor het werk dan mannen en dit zagen we ook in hoofdstuk 4. Dit verschil valt echter weg wanneer we alleen voltijders bekijken. Datzelfde geldt voor de aanwezigheid van kinderen. Beide variabelen hebben bij voltijders geen significant effect op de reistijd. Kortom: als de beslissing om voltijd te werken eenmaal is genomen, dan vallen de verschillen tussen enerzijds mannen en vrouwen en anderzijds mensen met of zonder kinderen weg. Men kan ook zeggen: voltijd werkende mannen en vrouwen 'gedragen' zich hetzelfde.
- Uit de regressie-uitkomsten blijkt dat kleine deeltijders, vooral oude balanszoekers en zorgcombineerders, in gebieden met een lage urbanisatiegraad meer reizen voor hun werk dan wanneer zij in de stad wonen. Voltijders (met kinderen) in een stad reizen meer dan wanneer zij in een landelijk gebied wonen.

7. Toekomst van deeltijdwerk

Het werken in deeltijd heeft een sterke groei doorgemaakt, de verwachting is (nog steeds) dat deze ontwikkeling doorzet. In dit hoofdstuk zullen we ingaan op kansen en belemmeringen vanuit de drie belangrijkste actoren: de overheid, de werkgevers en de werknemers. Om meer inzicht te krijgen in de toekomstige ontwikkelingen zullen we voor de werknemers de feitelijke en wenselijke situatie tegen elkaar afzetten.

7.1 De overheid stimuleert

In 1996 is de nieuwe Arbeidstijdenwet (ATW) in werking getreden. De wet kent een tweeledige doelstelling: (1) het bevorderen van de veiligheid, gezondheid en het welzijn van werknemers in relatie tot hun arbeids- en rusttijden en (2) het bijdragen aan de combineerbaarheid van arbeid en zorgtaken, alsmede andere verantwoordelijkheden buiten de arbeid. Hiermee wil de overheid verandering in arbeidspatronen en taken stimuleren. Bij het totstandkomen van de wet was de behoefte tot flexibilisering, bij zowel werkgevers als werknemers, een belangrijk aandachtspunt.

We zien in het rijtje wensen in het vorig jaar verschenen evaluatieonderzoek van de Arbeidstijdenwet (*Arbeidstijden in overleg?*) dat de aanpassing van de arbeidsduur nog steeds een 'hot item' is. Dit is reeds eerder gesignaleerd door de overheid en heeft vorm gekregen in de Wet Aanpassing Arbeidsduur (WAA), die op 1 juli 2000 in werking is getreden. Deze wet wil ook een belangrijke bijdrage leveren aan het flexibiliseren van arbeidspatronen van mannen en vrouwen. De wet geeft werknemers het recht om onder voorwaarden hun arbeidsduur te verminderen of te vermeerderen. Eén van de voorwaarden is dat het bedrijf daarvan geen zwaarwegende bedrijfsorganisatorische problemen mag ondervinden. De overheid spreekt de verwachting uit dat vooral mannen van deze wet zullen profiteren omdat het zou kunnen leiden tot een culturele omslag in bedrijven. Een verzoek tot deeltijd stuit nu vaak nog op onbegrip van de arbeidsorganisatie. Voor vrouwen is vooral uitbreiding van de uren van belang, zodat het mogelijk wordt economische zelfstandigheid te bereiken.

Vanuit SZW en de Meerjarennota Emancipatiebeleid wordt daarnaast ingezet op drie beleidsopties:

- ▶ Verbeteren combineerbaarheid van arbeid en zorg (over de hele levensloop van vrouwen en mannen).
- ▶ Bevorderen arbeidsparticipatie en economische zelfstandigheid.
- ▶ Bevorderen zorgverantwoordelijkheid.

"Doel van de overheid is niet gericht op deeltijdarbeid, maar om arbeidsparticipatie te bevorderen."

Bron: expert mening

Arbeid en zorg

Doordat de organisatie van arbeid en zorg zich in een overgangsfase bevindt, betekent 'combineren' nu vaak 'cumuleren'. Dit zien we ook in het onlangs verschenen onderzoek van het SCP "Trends in de Tijd". Bekend is de tijdsdruk in gezinnen met jonge kinderen, maar ook werknemers zonder kinderen maar met intensieve mantelzorgtaken kunnen de combinatie van arbeid en zorg soms nauwelijks aan. Het Kabinet wil de tijdsdruk voor 2010 omlaag brengen door een betere balans tussen werk en privé. Eén van de mogelijkheden is om minder te werken als er jonge kinderen zijn, en juist meer in de latere levensfasen. Daarnaast biedt de nieuwe Wet Arbeid en Zorg veel meer mogelijkheden voor werknemers met kinderen. Werknemers hebben onder andere recht (gekregen) op:

- ▶ Zorgverlof (werknemers die kortdurend zorgverlof opnemen krijgen 70 procent van het loon doorbetaald).
- ▶ Adoptieverlof (adoptie-ouders krijgen het recht op vier weken betaald adoptieverlof).
- ▶ Calamiteitenverlof (de werknemer heeft het recht in onvoorziene situaties korte tijd betaald verlof op te nemen om de eerste noodzakelijke voorzieningen te treffen).
- ▶ Ouderschapsverlof (het is nu mogelijk om het ouderschapsverlof in maximaal drie delen van tenminste een maand op te nemen, tot het kind acht jaar is).

Arbeidsparticipatie en economische zelfstandigheid

Het aandeel vrouwen met een betaalde baan is gestegen naar meer dan 50 procent. Nog niet zo lang geleden (in 1988) lag de arbeidsparticipatie van vrouwen een stuk lager, op 36 procent. De prognoses van het CPB laten zien dat een verdere stijging van het percentage te verwachten is. De arbeidsparticipatie zegt nog niets over het inkomen en de arbeidsduur. Vanuit de optiek van economische zelfstandigheid moet het inkomen minimaal 70 procent van het minimumloon zijn. Veelal betekent dit dat de werknemer een grote deeltijdbaan zou moeten hebben.

Zorgverantwoordelijkheid

De afgelopen jaren zijn vooral vrouwen meer betaald werk gaan verrichten. De vraag is of dit ook geleid heeft tot een herschikking van de rolverdeling binnen het huishouden. Het SCP is hierover sceptisch. Het lijkt erop dat vrouwen hun huishoudelijke rol hebben weten terug te draaien. De rol van mannen in het huishouden is daarentegen iets gegroeid. Maar deze verschillen zijn niet significant. Pas op het niveau van concrete huishoudelijke taken (zoals maaltijden bereiden, afwassen, boodschappen, kinderverzorging e.d.) is een rolvervaging aantoonbaar. In 1975 besteden de mannen met thuiswonende kinderen 2,5 uur per week aan kinderverzorging, terwijl dit in 2000 vier uur per week is. Bij vrouwen is in dezelfde periode een stijging van 6,7 uur naar 8 uur zichtbaar.²⁴ In 2000 namen bij koken, boodschappen en kinderverzorging de mannen een derde deel van de daarmee gemoeide tijdsbeslag voor hun rekening, van de tijd voor poetsen een kwart.

²⁴ Zie tabel 2.6 p.14 in: Trends in de Tijd: een schets van recente ontwikkeling in tijdsbesteding en tijdsordening.

In de nota *Kansen op combineren*, van het ministerie van SZW, wordt nog een aantal voorstellen gedaan om het voor vrouwen en mannen gemakkelijker te maken te kiezen voor deelname aan het arbeidsproces en het verrichten van onbetaalde zorgtaken. Een drietal sporen wordt benoemd: (1) het bevorderen van gedifferentieerde arbeidsduurpatronen en van deeltijd, (2) de uitbouw van verlofregelingen en verloffaciliteiten en (3) het bestaan van goede en betaalbare kinderopvang. Het is duidelijk dat behalve de wetgever vooral sociale partners deze sporen samen moeten trekken.

7.2 Werkgevers en werknemers wensen

Begin jaren negentig is het percentage bedrijven met een CAO waarin het recht op deeltijd is vastgelegd gestegen van 23 naar 70 procent.²⁵ Nu is door de WAA een dergelijke regeling niet meer noodzakelijk. Belangrijk startpunt in deze *'emancipatie van deeltijd'*, was de gelijke behandeling van deeltijdwerkers. In 1996 is wettelijk geregeld dat er op grond van arbeidsduur geen onderscheid mag worden gemaakt in primaire of secundaire arbeidsvoorwaarden. Voor die tijd werd deeltijdwerk nog wel eens in CAO's uitgesloten. Deeltijdwerkers hadden bijvoorbeeld geen pensioenregeling of telden niet mee voor de ondernemingsraad.

De onderhandelingen over arbeidsduur zijn daarmee afgedaald naar het individuele niveau. De werkgever en de werknemer moeten er samen uit zien te komen. Voor het inschatten van de toekomstige kansen is het van belang nog even in te gaan op de motieven die werknemers en werkgevers in deze decentrale onderhandelingen aanvoeren. In onderstaande tabel staan deze samengevat:

Tabel 7.1: Voordelen en nadelen voor werkgevers en werknemers van deeltijd.²⁶

	Werkgever	Werknemer
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Gemotiveerd personeel ‣ Minder oververmoeid / minder ziekte ‣ Lagere wervingskosten ‣ Geen/minder uitzendkrachten ‣ Extra inzet piektijden mogelijk ‣ Minder overwerk ‣ Extra capaciteit 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Meer kans op goede balans werk-privé ‣ Meer zeggenschap over tijd ‣ Minder stress / ziekte ‣ Werknemer met handicap / ziekte kan blijven werken
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Meer personeelsleden ‣ Meer druk op salarisadministratie ‣ Meer nadruk op interne communicatie ‣ Mogelijk hogere scholingskosten ‣ Mogelijk meerkosten (vaste deel) ‣ Human capital opbouw gaat langzamer 	<ul style="list-style-type: none"> ‣ Mogelijk dwang van werkgever om extra uren te werken bij ziekte of pieken ‣ Overleguren wegen relatief zwaar

²⁵ Zie Vries en Van Hoorn (1997).

²⁶ De Commissie Dagindeling, Tijd voor arbeid en zorg heeft een leidraad uitgegeven om arbeidsorganisaties te stimuleren de afstemming tussen arbeid en zorg voor werknemers mogelijk te maken (zie verder de Bruijn, 1998). In deze leidraad staan de kansen en bedreigingen op een rij.

Veel werkgevers voeren deeltijdwerk door om aan de wens tot deeltijd van het personeel tegemoet te komen, dit zagen we ook al eerder. In 1992 was dit voor 50 procent van de organisaties in de marktsector en voor 63 procent van de organisaties in de quataire sector de belangrijkste reden. Daarnaast is het kunnen voldoen aan de capaciteitsbehoefte een andere belangrijke reden voor werkgevers. In 1995 was dit voor 43 procent van de bedrijven de belangrijkste reden (zie ook Tijdens, 1998). Gezien de toegenomen krapte op de arbeidsmarkt, zal dit argument alleen maar in belangrijkheid toenemen. Een geheel ander argument dat werkgevers soms hanteren is dat deeltijdwerk één van de mogelijkheden is om werktijden te spreiden om zodoende de congestie tijdens spitsuren te voorkomen (Stichting van de Arbeid, 1997). Zoals we reeds zagen, blijft de ochtendspits echter een probleem. Ondanks de mogelijkheden om in deeltijd te werken, beginnen werknemers toch vaak tussen acht en negen uur in de ochtend. Wat dit betreft verschillen deeltijders nauwelijks van voltijders.

Onderzoek van Verboon *et al.* laat zien dat voor mannen meer vrije tijd verreweg het meest wordt genoemd (70%) als reden om in deeltijd te willen werken. Ongeveer eenderde van de mannen wil (nog) korter werken om tijd te besteden aan de opvoeding van de kinderen. Ook voor vrouwen is de belangrijkste reden om (nog) korter te werken meer vrije tijd (46%). Dit is echter een aanzienlijk kleiner deel dan van de mannen. Vervolgens zijn voor vrouwen de zorgtaken kinderen (40%) en huishouden (27%) belangrijk. Mannen noemen meer verschillende motieven dan vrouwen.

Motieven voor werknemers van 44 jaar en ouder liggen natuurlijk minder bij de opvoeding van kinderen en het huishouden, maar meer bij het gevoel 'al lang genoeg gewerkt te hebben' (25%), te hoge werkdruk (16%) en gezondheidsredenen. Dit sluit aan bij onze definitie van balanszoekers.

Gewenste arbeidsparticipatie en huishoudtypen

Het werken in deeltijd heeft een sterke groei doorgemaakt, de verwachting is (nog steeds) dat deze ontwikkeling doorzet. Een belangrijke indicatie van deze toename komt uit het feit dat de huidige omvang van de werkweek en de gewenste omvang van de werkweek voor veel mensen (nog) niet in overeenstemming is. Bij het formuleren van wensen blijkt dat zowel mannen als vrouwen een onvervulde behoefte hebben de werkweek aan te passen. Gegevens uit het OSA Arbeidsaanbodpanel bevestigen dit (Fouarge *et al.*, 1998). In de tabellen 7.2 en 7.3 zijn de verschillen weergegeven voor mannen en vrouwen. Aan respondenten was de vraag naar voorkeursomvang voorgelegd waarbij tevens de omvang van de werkweek van de (eventueel aanwezige) partner kon worden meegewogen.

Van de mannen is 68 procent tevreden met de – doorgaans voltijdse - omvang van de werkweek. Daar staat tegenover dat bijna eenderde (29%) van de werkende mannen een kleinere baan ambieert dan de huidige baan.

De meeste (61%) werkende vrouwen hebben een kleine deeltijdbaai (minder dan 24 uur), 20 procent een grote deeltijdbaai (25-34 uur) en 19 procent een voltijdbaai (meer dan 35 uur). In totaal geeft 19 procent van de vrouwen aan een grotere arbeidsomvang te prefereren boven het huidige contract en 15 procent wenst juist een kleinere omvang.

Tabel 7.2: *Overeengekomen versus gewenste omvang van de werkweek in samenspraak met de partner van mannen, 1998 (in procenten van totaal)*

Overeengekomen uren	Gewenste uren			
	1-12	13-24	25-34	35 +
1-12	-	-	0,3	-
13-24	-	2,1	0,5	0,6
25-34	-	1,3	5,0	1,2
35 +	0,7	7,6	19,2	60,8

Tabel 7.3: *Overeengekomen versus gewenste omvang van de werkweek in samenspraak met de partner van vrouwen, 1998 (in procenten van totaal)*

Overeengekomen uren	Gewenste uren			
	1-12	13-24	25-34	35 +
1-12	10,2	6,0	0,8	1,9
13-24	1,3	32,4	4,5	3,7
25-34	-	3,4	14,2	2,1
35 +	-	3,6	6,4	9,3

Bron: Fouarge *et al* (1998, tabel 1.9), op basis van het OSA-panel 1998

Ook de resultaten van andere onderzoeken laten zien dat er grote verschillen bestaan tussen de gewenste en de feitelijke arbeidsparticipatie. Zo stelde Keuzekamp de volgende vraag: "Stel dat u geheel vrij zou zijn zelf te kiezen hoeveel uren u wilt werken, wat is in dat geval de ideale arbeidstijd per week? Gaat u daarbij wel van uit dat het uurloon hetzelfde blijft en uw eventuele gezinsleden niet meer of minder gaan verdienen."

Een opmerkelijk resultaat is dat de meeste mannen (55%) een werkweek van 33 uur of meer prefereren. De meeste vrouwen daarentegen wensen overwegend een grote deeltijdbaai (55%), gevolgd door geen baai (30%).

Binnen huishoudens gaat de voorkeur uit naar een combinatie van deeltijdbanen (half om half) en een voltijd gecombineerd met een deeltijdbaai (de anderhalfverdieners). Het kan evenwel nog verschillende kanten opgaan, zeker ook gezien de eerder geschetste trends. Ook Keuzenkamp wijst hierop door te stellen dat niet één specifiek verdienertype naar voren komt als meest gewenste arbeidsdeling. Het ligt aldus niet in de lijn der verwachtingen dat de andere types eenzelfde dominante status zullen verwerven als het kostwinnersmodel in de afgelopen decennia. Dit past natuurlijk ook in het dynamische levensloopperspectief (zie eerder hoofdstuk 2, waarbij de balans (van werk en andere activiteiten) binnen een huishouden door de tijd kan veranderen.

Tabel 7.4: Meningen van partners van (hetero)paren over het feitelijk gerealiseerde verdienertype, 1998 (in procenten)

	Mening van partners over gerealiseerd verdienertype				totaal
	voorkeur van beiden	Voorkeur vrouw	voorkeur man	beiden een andere voorkeur	
Alleenverdieners	38%	17%	8%	37%	100%
Kleine-anderhalfverdieners	14%	22%	18%	46%	100%
Grote anderhalfverdieners	33%	12%	16%	39%	100%
Dubbelverdieners	14%	7%	7%	72%	100%

Bron: Keuzenkamp *et al* (2000, tabel 2.10), op basis van het TOP 1998

Ook andere geluiden?

Sinds 1999 klinken soms andere geluiden. In tegenstelling tot de wens van veel werknemers om (nog) minder te willen werken, hebben steeds meer werkgevers de wens om de arbeidsduurverkorting weer terug te draaien. Zo was het bijvoorbeeld voor sommige scholen in 1999 niet meer mogelijk om een vijfdaagse lesweek te garanderen. Ook zien we meer mogelijkheden om te werken in de huidige Politie CAO, maar ook in de zorg. Dit heeft te maken met een gespannen arbeidsmarkt en/of arbeidskrapte.

"Onderzoeksgegevens laten zien dat er bij zowel mannen als vrouwen een (nog) on vervulde behoefte is om de omvang van de werkweek aan te passen, waarbij de voorkeur van beiden uitgaat naar grote deeltijdbanen."

Bron: expert mening

Combinatiescenario de toekomst?

Een vraag voor de toekomst is hoe vast de wensen en motieven zijn om in deeltijd te gaan werken. Een econometrische doorrekening van het combinatiescenario door Esther & Vinken leert dat een beperkt pakket van maatregelen (zoals het recht op deeltijd, verlofuitbreidingen, fiscale en financiële prikkels, kinderopvang en buitenschoolse opvang e.d.) een duidelijk effect hebben in de richting van het door het Kabinet gewenste combinatiescenario. Het combinatiescenario gaat uit van een evenwichtige balans tussen betaald en onbetaald werk. Onbetaalde zorg wordt evenrediger verdeeld en betaalde zorg wordt uitgebreid.²⁷

In het onderzoek van Esther & Vinken *Van Later Zorg* wordt nagegaan hoe groot het vertrouwen is in toekomstige combinatiemogelijkheden. Een kleine meerderheid van de ondervraagden denkt dat het combineren van arbeid en zorg over 25 jaar gemakkelijker zal zijn. Grote meerderheden voorspellen verder een toename in betaald zorgverlof voor mannen en vrouwen en meer kinderopvangregelingen. Zij houden bovendien rekening met een stijgend aantal mannen dat evenveel tijd aan huishoudelijk werk en de zorg voor kinderen gaat besteden als vrouwen. Op een expliciet maatschappelijke weerstand stuit het scenario waarin beide ouders de zorg voor kinderen combineren met betaalde arbeid in een fulltime variant.

²⁷ Gebaseerd op Esther & Vinken (2000).

De toekomst gaat er volgens dit onderzoek anders uitzien: **in de toekomst maakt elke tweede Nederlander de keuze voor deeltijdwerken naast ouderschap, een keuze die nu slechts door 20 procent van de Nederlanders (vooral vrouwen) is gemaakt.**

7.3 Resumerend

Vanuit de wensen en toekomstige verwachtingen kan het volgende beeld worden geschetst. Enerzijds verwachten we veranderingen en anderzijds hebben deze veranderingen vooral op bepaalde (deeltijd)groepen effect.

Verandering in arbeidsuren	Profiel van de groep
□ Toename van het aantal niet-werkenden dat de arbeidsmarkt (op)nieuw betreedt, in deeltijd.	⇒ Vooral (herintredende) vrouwen met een specifieke voorkeur voor deeltijdbanen in combinatie met zorgtaken.
□ Toename van het aantal voltijders dat in deeltijd gaat werken.	⇒ Mannen en in mindere mate vrouwen, veelal gekoppeld aan de zorg voor kinderen of balanszoekers.
□ Toename aantal kleine deeltijdwerkers naar grote deeltijdbaan.	⇒ Vooral vrouwen (met oudere kinderen). Dit lijkt moeilijk te realiseren gezien werkgeverswensen en persoonlijke beperkingen.

"Wanneer er voldoende voorzieningen voor kinderopvang aanwezig komen, is het te verwachten dat meer mannen en vrouwen in grote deeltijdbanen gaan werken."

Bron: expert mening

8. Conclusies, implicaties voor beleid en aanbevelingen

We zullen in dit laatste hoofdstuk trachten de belangrijkste bevindingen op een rij te zetten, om deze vervolgens in een breder beleidskader te plaatsen. Hiervoor hebben we aansluiting gezocht met een aantal thema's uit het Nationaal Verkeers- en Vervoerplan (NVVP). De door ons gekozen invalshoek is eerder *schetsend* en *kwalitatief* dan dat we met concrete beleidsopties komen.

8.1 Conclusies

Het uiteindelijke doel van het project *Deeltijdwerk Uitgediept* is om inzicht te krijgen in de effecten van deeltijdwerk op mobiliteit. Vormt deeltijdwerk een mogelijk probleem voor de mobiliteit? Hiervoor zijn verschillende lijnen van onderzoek uitgezet, die zich hoofdzakelijk hebben geconcentreerd op het woon-werkverkeer. Het voorliggende onderzoek laat zien dat ontwikkelingen op het terrein van deeltijdwerk, op de korte termijn, *niet* zullen leiden tot een grote toename van de mobiliteitsproblemen in het woon-werkverkeer.

In het onderzoek stonden de volgende vier vragen centraal:

1. Bestaat er een samenhang tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer en hoe hebben deeltijd en woon-werkverkeer zich in de laatste jaren ontwikkeld?
2. Wie werken in deeltijd en waarom? Zijn motiefgroepen te onderscheiden?
3. Wat is de relatie tussen reistijd, deeltijdwerk en woon-werkmobiliteit? En hoe waarderen verschillende groepen hun vrije tijd ten opzichte van reistijd en werktijd?
4. Welke sociaal culturele en economische ontwikkelingen hebben invloed op de motieven van werknemers en -gevers om in deeltijd te willen werken? Wat zeggen de uitkomsten van het onderzoek (vraag 1-3) over toekomstige ontwikkelingen in relatie tot beleidsthema's van V&W?

De relatie deeltijdwerk en woon-werkverkeer

Er bestaat duidelijk een samenhang tussen deeltijdwerk en woon-werkverkeer. Ook als rekening wordt gehouden met achtergrondkenmerken zoals het wel of niet hebben van jonge kinderen, sekse en leeftijd. Deeltijders wonen dichterbij het werk, pakken voor het woon-werkverkeer minder snel de auto, en laten een bredere spreiding in de avondspits zien. Over het algemeen zijn deeltijders minder tijd kwijt aan de pendel tussen wonen en werken. De reistijd voor deeltijders is de afgelopen jaren (relatief) constant gebleven terwijl bij voltijders een stijging is te zien.

Dit reistijd verschil voor het woon-werkverkeer wordt (in de economische wetenschap) verklaard door te wijzen op een andere 'waardering van de vrije tijd' door deeltijders en voltijders. Bij een toename van de reistijd met één procent zou het netto uurloon van een deeltijder (ter compensatie van het inleveren van de vrije tijd) meer moeten stijgen dan het netto uurloon van een voltijder. Deze relatie tussen vrije tijd en reistijd is uit te drukken in een elasticiteit. In het onderzoek zijn voor verschillende groepen deze elasticiteiten uitgerekend.

Het blijkt dat deeltijders een hoge waarde aan hun vrije tijd hechten en zij zijn derhalve minder bereid om meer te werken of meer tijd te besteden aan woon-werkplaatsingen. Binnen de groep van deeltijders zijn duidelijke verschillen waarneembaar. Zorg combineerders zullen hun reistijd niet snel kunnen of willen aanpassen. Voor balanszoekers is de waarde van vrije tijd mogelijk nog hoger. Met name de oude balanszoekers zijn uitgesproken in hun keuze voor meer vrije tijd en minder reistijd. Als deze uitkomst wordt gekoppeld aan de toenemende vergrijzing dan betekent dit dat deze groep steeds moeilijker te bewegen is om meer uren te gaan werken of om werk verder weg te zoeken. Het blijkt verder dat kleine deeltijders het minst bereid zijn hun reistijd te veranderen; hun elasticiteit is het hoogst. Grote deeltijders en voltijders lijken in dit opzicht sterk op elkaar.

Wie werken in deeltijd: motiefgroepen

Het onderzoek toont aan dat deeltijdwerkers vrij goed te categoriseren zijn. Kleine deeltijdwerkers zijn voornamelijk vrouwen (83%). Ze zijn jong (21%), hebben jonge kinderen t/m 12 jaar (41%), zijn middelbaar (44%) of lager geschoold (37%) en zijn werkzaam in elementaire of lagere beroepen (53%). Grote deeltijdwerkers hebben grotendeels hetzelfde profiel, maar zijn doorgaans hoger opgeleid dan kleine deeltijdwerkers en zijn daarom ook op hoger beroepsniveau werkzaam. Voor de volledigheid: voltijders zijn veelal mannen (78%), hun leeftijd ligt tussen 25 en 44 jaar, hun kinderen zijn al wat ouder of ze hebben helemaal geen kinderen. De grote meerderheid heeft een beroep van middelbaar of hoger niveau.

Op grond van het profiel en motieven zijn zogenaamde deeltijdmotief groepen geformuleerd. Deze deeltijdgroepen hebben een verschillende mobiliteitsbehoefte en zijn vanuit dit oogpunt voor V&W van belang. In onderstaand schema staan de belangrijkste beschrijvingen samengevat.

Deeltijdgroep	Motief en beschrijving
Zorgcombineerders	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Belangrijkste motief: het combineren van arbeid en zorg. Werktijden worden veelal afgestemd op school- en crèche-tijden en/of werktijden van de partner. ▶ Veel vrouwen (ruim 90%). ▶ Veelal met kinderen jonger dan 12 jaar.
Balanszoekers (oud)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie van arbeid, vrije tijd en gezondheid. Het betreft vooral oudere werknemers (50-plus) die naast hun betaalde arbeid graag meer vrije tijd willen, ook voor hun gezondheid. ▶ Veel vrouwen (± 70%). ▶ Geen thuiswonende kinderen.
Balanszoekers (jong)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie van arbeid en vrije tijd. Het betreft vooral werknemers (25-49 jaar) die naast hun betaalde arbeid graag meer vrije tijd wensen. ▶ Veel vrouwen (± 75-80%). ▶ Geen thuiswonende kinderen.
Starters	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie arbeid en vrije tijd. Jongere werknemers die bewust kiezen voor andere activiteiten dan arbeid. ▶ Relatief meer vrouwen (60-65%). ▶ Tweeverdieners zonder kinderen.
Herintreders	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Motief: combinatie van arbeid en zorg. Na een periode van zorg weer beginnen met werken. ▶ Veelal vrouwen. ▶ Veelal met kinderen ouder dan 12 jaar.

Toekomstige ontwikkelingen

Een vraag voor de toekomst is hoe vast de wensen en motieven zijn om in deeltijd te gaan werken. Ongeacht definitie of databestand, is zichtbaar dat het aandeel voltijders aan het teruglopen is. In de afgelopen jaren zijn meer mensen van voltijd naar deeltijd gegaan en zijn mensen zonder baan eerder in deeltijd dan in voltijd gaan werken. Momenteel werkt meer dan 40 procent van de werknemers minder dan 35 uur per week.

Er wordt met name een toename van zorgcombineerders verwacht, de emancipatie is hier een belangrijke aanjager. Meer zorgcombineerders zullen (grote of kleine) deeltijdbanen combineren met zorg. Verwacht wordt (in ieder geval door de experts) dat ook mannen meer gaan zorgen en gebruik zullen maken van de wettelijke mogelijkheden. Op grond van de cijfers (wensen, willen en realiseren) zijn wij enigszins sceptischer.

8.2 Scenario's en beleidsimplicaties

In deze paragraaf wordt op een verkennende wijze een koppeling gelegd tussen deeltijd en de resultaten van het onderzoek in relatie tot beleidsthema's van V&W.

Terugkoppeling deeltijdwerk naar NVVP

Geen kwantitatieve doorberekeningen

In de eerste opzet van het onderzoek wilden we een aantal kwantitatieve scenario's schetsen voor de ontwikkelingen van deeltijd en de mogelijke gevolgen voor de mobiliteit. In het voorliggende rapport hebben we een dergelijke exercitie achterwege gelaten. Het belangrijkste argument is dat de uiteindelijke modellen zoals deze zijn geschat zich niet direct hiervoor lenen. In de volgende paragraaf komen we hier nog op terug, maar een belangrijk punt is dat de onderliggende causale relaties niet altijd scherp zijn. Simpel gezegd: kiest men eerst de uren en dan de reistijd of ligt het andersom, en welke andere factoren zoals keuze van de woonplaats, huishoudtype, kinderen etc spelen een rol? De antwoorden op deze vragen ontbreken nog. Verder hebben we gekozen voor gebruik van de OSA data, waarin belangrijke parameters zoals vervoerswijze, tijdstip, of afstand ontbreken. Hetzelfde geldt voor verplaatsingen met andere motieven dan het werk. Verder zouden we een groot aantal aannames moeten maken over de ontwikkeling van deeltijd voor diverse motiefgroepen. Bijvoorbeeld, dat in 2015 40 procent van de deeltijders balanszoeker is en 25 procent zorgcombineerder. De omvang van deze groepen is en blijft koffiedik kijken. Natuurlijk kunnen we dergelijke aannames maken, maar deze zijn niet gebaseerd op de resultaten van het onderzoek.

Wel kunnen op grond van de resultaten van het onderzoek mogelijk een aantal aanpassingen worden gemaakt in het LMS (Landelijke Model Systeem Verkeer en Vervoer). Dit is een lijn van onderzoek die door V&W verder zou kunnen worden verkend.

Op grond van bovenstaand overwegingen hebben we besloten geen kwantitatieve voorspellingen te doen. Wel willen we, zoals gezegd, op een meer kwalitatieve wijze een koppeling leggen tussen beleid en de resultaten van *Deeltijdwerk Uitgediept*.

Meer mobiliteit en congestie

Bij een verklaring van de ontwikkeling van de mobiliteit wordt veelal gewezen op een toename van ruimtelijke spreiding van activiteiten, gekoppeld aan een bepaalde tijdsbesteding en tijdsordening. Tijd en ruimte staan dus centraal. Deze ruimtelijke spreiding van activiteiten heeft onder andere geleid tot een toename van de woon-werkafstanden. Mensen kiezen er steeds vaker voor om verder van hun werk te gaan wonen. De vraag is in hoeverre deeltijd hier een rol in speelt. Als we kijken naar de resultaten dan zien we vooral een toename van de reistijd bij voltijders (met en zonder kinderen).²⁸ Het probleem van de toename van de reistijden zou dus eerder een voltijd- dan een deeltijdprobleem zijn. Voor een deel wordt deze bevinding ook door andere resultaten bevestigd.²⁹ Deeltijders, en zeker de kleine deeltijders, wonen dichterbij het werk, nemen relatief minder snel de auto, en zijn ook duidelijk minder tijd kwijt aan het woon-werkverkeer. Ook de belasting van het hoofdwegennet is lager. Verder zien we duidelijk een grotere spreiding in de avondspits. Deeltijders vertrekken over het algemeen eerder van het werk.

²⁸ Zie tabel 5.4 en 5.6 en de hierin gepresenteerde jaareffecten die voor deeltijd niet significant zijn.

²⁹ Zie bivariate analyse in hoofdstuk 2.

Er moet één belangrijke kanttekening worden gemaakt. Het mogelijke effect van deeltijd op de ochtendspits is minder duidelijk. Het onderzoek laat zien dat de deeltijders wel vaak in de ochtendspits zitten. Deeltijders, zowel zorgcombineerders als balanszoekers, komen ondanks verdergaande flexibilisering van arbeidstijden, openingstijden enzovoort toch meestal rond negenen op het werk. Maar hun bijdrage aan de congestie problematiek is niet groter dan die van voltijders! Zodoende zou deeltijd geen *speciale* rol hoeven te spelen in beleid van V&W. Generieke beleidsmaatregelen om de druk op de ochtendspits te verminderen zijn zowel voor deeltijders als voltijders van belang. We verwachten wel dat deeltijders eerder op bijvoorbeeld prijsprikkels zullen reageren (zie verderop: de gebruiker betaalt). Hier liggen wellicht kansen voor het beleid.

De toename van de arbeidsparticipatie in de jaren negentig wordt grotendeels toegeschreven aan de stijgende deelname van vrouwen aan het arbeidsproces, en deze vrouwen, zo is gebleken, gaan meestal in deeltijd werken. Dit heeft geleid tot een toename van de groep zorgcombineerders.

Wel willen we erop wijzen dat indien vrouwen voltijd gaan werken, zij net zoveel als mannen bereid zijn te reizen voor hun werk. Datzelfde geldt ook als er kinderen zijn. Dit lijkt in tegenspraak met de bivariate analyses in hoofdstuk 4, waarbij mobiliteit wordt afgezet tegen deeltijd. Maar indien we corrigeren voor achtergrondkenmerken, zoals we in de modellen van hoofdstuk 6 hebben gedaan, dan vallen de verschillen tussen voltijd werkende mannen en voltijd werkende vrouwen veelal weg. Dit duidt er mogelijk op dat met de beslissing om voltijd te (blijven) werken, ook tegelijk een voorkeur uitgaat naar het uitbesteden van de zorg. Deze ruil kan ook binnen het huishouden plaatsvinden, het dominante toekomstbeeld van huishoudvormen is er één van anderhalf-, of half-om-half verdieners. Het kostwinnersmodel is op z'n retour en het model waarin beide partners voltijds werken geniet nauwelijks draagvlak (zie hoofdstuk 7).

Wensen en behoeften van burgers centraal

In het beleid van V&W staat de burger centraal. De overheid gaat haar burgers meer als 'klanten' beschouwen. Maar hoe ziet de klant eruit? Er bestaan verschillende soorten burgers, en zodoende ook verschillende klantgroepen. Indien we deeltijd als een potentieel marktsegment benoemen, valt allereerst op dat daarin diverse subgroepen moeten worden onderscheiden. De deeltijders als één groep benaderen is gezien onze bevindingen af te raden.

Uit het voorliggende onderzoek komen met name twee dimensies van deeltijd naar voren: 'groot versus klein' en 'balans versus zorg'. Zorgcombineerders hebben andere wensen ten aanzien van de reistijden voor het woon-werkverkeer dan balanszoekers. Zo zien we bijvoorbeeld dat de balanszoekers een toename van de reistijd hoger gecompenseerd willen zien. Hier is wel een nuancering op z'n plaats. De balanszoekers *willen* niet langer reizen of werken terwijl de zorgcombineerders niet *kunnen*. Vooral de zorgcombineerders voelen de grenzen die kinderen, partner, openingstijden van bedrijven en winkels etc. opleggen.

Een belangrijke derde dimensie is de koppeling van levenslopen aan mobiliteitswensen van deeltijders (en uiteindelijk ook voltijders). Gedurende diverse levensloophasen, die duidelijk minder vastliggen dan vroeger, zullen deeltijders (en voltijders) andere wensen ten aanzien van de mobiliteit hebben. Hierdoor wordt het moeilijker voor V&W de toekomstige vraag van deze klantgroepen te voorspellen. Mogelijk kan V&W door onderzoek onder gidsgroepen hierin meer inzicht verkrijgen.

Bereikbaarheid stimuleert deeltijd en economische groei

V&W streeft naar behoud en verbetering van de bereikbaarheid. Dit betekent onder andere minder oponthoud en een betrouwbare reistijd. Eén van de ambities is een trajectsnelheid op autosnelwegen in de spits van tenminste 60 km per uur. Over het algemeen zal dit kunnen leiden tot een grotere ruimtelijke spreiding van wonen en werken. Deze spreiding zal met de nodige schokken gepaard gaan. Het ligt namelijk niet voor de hand dat werknemers direct reageren op veranderende reistijden door bijvoorbeeld van werk- dan wel woonplaats te veranderen. Wel kan de arbeidsparticipatie toenemen. Het ruimtelijk perspectief waarin niet-werkenden naar werk zoeken wordt namelijk groter. Ook banen die eerst niet in overweging werden genomen omdat ze te ver weg lagen, komen mogelijk binnen handbereik.

De resultaten van het onderzoek laten zien dat de beoogde verbetering van de reistijden toekomstige kansen biedt voor deeltijders. Zij waarderen de extra vrije tijd relatief sterker. Al met al zal dit ook een positief effect op de arbeidsparticipatie hebben. Het wordt voor mensen zonder baan aantrekkelijker om in deeltijd aan de slag te gaan. Dit sluit aan bij de doelstellingen van het Kabinet. De hogere arbeidsparticipatie zal een positief effect hebben op de economische groei van Nederland. En hierdoor zal ook de vraag naar (deeltijd)arbeid verder kunnen stijgen. Ook hier is een kanttekening op z'n plaats. Bij een gelijkblijvend aantal fte's (en een constante arbeidsproductiviteit) zullen dan meer werknemers nodig zijn. Dit betekent dat meer mensen zich in het woon-werkverkeer zullen begeven. Dit lijkt vanuit maatschappelijk perspectief niet optimaal omdat meer gereisd zal worden voor een gelijk aantal arbeidsuren. Op grond van het uitgevoerde onderzoek kunnen hier geen exacte voorspellingen worden gemaakt. Hiervoor is extra onderzoek noodzakelijk.

Gebruiker betaalt

Een belangrijk onderdeel van het NVVP is de variabilisatie van (auto)kosten, zoals bijvoorbeeld de kilometerheffing. Een dergelijke algemene doorberekening van de kosten kan diverse effecten hebben. We willen een mogelijk scenario verkennend schetsen. Door een daling van de totale kosten kan een toename van het (tweede) autobezit plaatsvinden. Een groep mensen die eerst geen (tweede) auto heeft, besluit nu wel een auto te kopen. Deze (tweede) auto geeft de mensen zonder betaalde baan de mogelijkheid om 'verder' van huis een baan te zoeken.

Het onderzoek laat zien dat deeltijders hier sneller op zullen reageren dan voltijders. Dit betekent dat zij eerder geneigd zijn hun ruimtelijk zoekpatroon naar banen aan te passen. Vooral (oude) balanszoekers zullen op variabilisering reageren. Enerzijds waarderen zij vrije tijd relatief hoog, en zullen zij eerder trachten de spijtijden te vermijden. Anderzijds is het de groep met hogere inkomens en zullen zij mogelijk eerder bereid zijn te betalen voor een spitsstrook of vrije doorgang. Alleen bij een gelijkblijvende inkomensruimte zullen zij hun gedrag willen aanpassen.