

De invloed van het hebben en krijgen van kinderen op de mobiliteit van de ouders.

Enid Zwerts, Davy Janssens en Geert Wets

Instituut voor Mobiliteit (IMOB)
Universiteit Hasselt

Inleiding

De invloed van het krijgen en hebben van kinderen is binnen heel wat domeinen van de sociologie onderzocht. De stap van een gezin met twee volwassenen naar een gezin met twee volwassenen en een kind, brengt dan ook een groot aantal consequenties met zich mee. Die gevolgen gaan van wijzigingen in tijdsbesteding, over wijzigingen in de samenstelling en grootte van de sociale netwerken tot eventueel een wijziging in de werksituatie.

Op verkeerskundig vlak werden tot een tiental jaren geleden de activiteiten die mensen uitvoerden compleet los gezien van de verplaatsingen die mensen maken. Vandaag is er een duidelijke beweging die de link met de activiteiten centraal stelt in het denken over mobiliteit. Het maken van verplaatsingen is dan een afgeleid resultaat van de activiteiten die mensen buitenshuis uitvoeren.

Het hebben en het krijgen van kinderen zal – gelet op alle wijzigingen die reeds beschreven zijn – naar alle waarschijnlijkheid eveneens een effect hebben op de mobiliteit van de ouders. Over de omvang en de richtingen van deze verschillen is er nog weinig geweten. Kennis hierover is niet alleen van belang om de impact zelf te begrijpen, ook het beleid kan er op inspelen door heel specifiek rond deze stap te werken. Uit onderzoek blijkt immers dat sleutelmomenten (zoals het krijgen van een kind) dé momenten zijn waarop mensen nadenken over hun huidige situatie, waarna ze eventueel de keuze maken voor een verandering. Informatie hierrond is zowel interessant voor het welzijnsbeleid (bv. keuze opvang, deeltijds werken) als voor het mobiliteitsbeleid (bv. aankoop nieuwe auto, wijziging van activiteiten en verplaatsingen). Vanuit verkeerskundig standpunt is eveneens de input naar vervoersmodellen interessant. Deze modellen proberen de evoluties op het gebied van verkeer en vervoer zo goed mogelijk te voorspellen. Hoe gedetailleerder de input, hoe gedetailleerder en beter de voorspellingen die deze modellen maken.

In deze bijdrage gaan we na wat de verschillen zijn tussen het verplaatsingspatroon van gezinnen met en zonder kinderen, en hoe de ouderdom van de kinderen in het gezin een rol speelt op het verplaatsingspatroon van ouders. De analyses gebeuren op de bestanden van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaams-Brabant. Bedoeling is dat deze kwantitatieve data verder aangevuld worden met de kwalitatieve gegevens van 16 koppels die deelnamen aan een interview voor en na de geboorte van hun eerste kindje en die eveneens een week lang een dagboek bijhielden van hun activiteiten en verplaatsingen.

Een sleutelmoment

De invloed van het krijgen en hebben van kinderen is binnen heel wat domeinen van de sociologie onderzocht. De stap van een gezin met twee volwassenen naar een gezin met twee volwassenen en een kind, brengt dan ook een groot aantal consequenties met zich mee en wordt niet voor niets een sleutelmoment in het leven genoemd. Een kind dat in een gezin erbij komt, zorgt er immers voor dat de routines van jaren worden omgegooid. Bovendien zorgt de extra persoon erbij voor bijkomend "werk", aangezien de nieuwe persoon in kwestie volledig afhankelijk is van zijn ouders. Het huishoudelijke werk breidt uit, maar er komen eveneens nieuwe taken bij, zoals het opvoeden en het verzorgen van de kinderen (Van Baelen in Minnen & Glorieux, 2004). Logischerwijze leidt de komst van een bijkomende persoon dan ook tot een wijziging in het tijdsbestedingspatroon van de ouders. De verdeling van deze taken laat eveneens duidelijke verschillen zien tussen mannen en vrouwen, en leidt bovendien tot een meer traditionele verdeling van de taken binnen het huishouden (Minnen & Glorieux, 2004).

Maar de effecten van de komst van een kind situeren zich niet alleen op het tijdsbestedingspatroon van de ouders. Verschillende andere onderzoeken (oa. Heine, Mautz & Rosenbaum, 2001; Minnen & Glorieux, 2004; Ettema & Schwanen, 2004) tonen aan dat vaak de werksituatie van de ouders wijzigt. Vooral vrouwen gaan minder werken na de komst van een kind, terwijl er voor de mannen veel minder verandert.

De komst van een kind in een gezin heeft eveneens invloed op de omvang van de sociale netwerken. Bott (1971), Bidart en Lavenu (2005) beschrijven hoe de omvang van het sociale netwerk van mannen en vrouwen vermindert. Andere onderzoeken beschrijven hoe er voor beide geslachten een daling is waar te nemen, maar tonen eveneens aan dat de daling bij de mannen minder ingrijpend is dan bij vrouwen (Munch, McPherson & Smith-Lovin, 1997).

Uit alle informatie kunnen we concluderen dat het effect van de komst van een kind in een gezin enorm is, op verschillende vlakken. Het activiteitenpatroon van de ouders wijzigt op verschillende vlakken, en aangezien activiteiten en mobiliteit sterk gelinkt zijn, zal er naar alle waarschijnlijkheid eveneens een effect zijn op de mobiliteit van de ouders. Over de omvang en de richtingen van deze effecten is er nog weinig geweten.

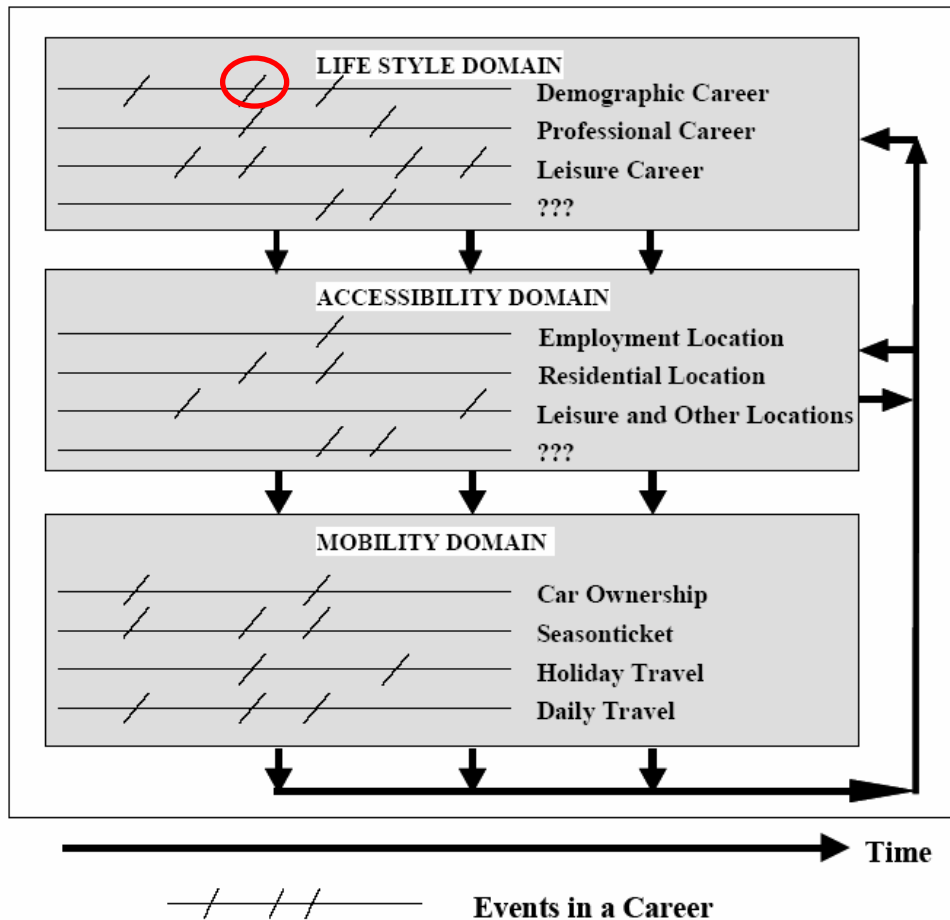
Sociologie en verkeerskunde

Op verkeerskundig vlak werden tot een tiental jaren geleden de activiteiten die mensen uitvoerden compleet los gezien van de verplaatsingen die mensen maken. De link tussen twee verplaatsingen werd amper gemaakt (wie naar zijn werk rijdt, rijdt meestal ook terug naar huis) en ook de relaties tussen de familieleden onderling werden niet in overweging genomen.

Vandaag is er evenwel een duidelijke beweging merkbaar die de link met de activiteiten centraal stelt in het denken over mobiliteit. Het maken van verplaatsingen is dan een afgeleid resultaat van de activiteiten die mensen buitenshuis uitvoeren.

Binnen de verkeerskunde houdt een grote groep van mensen zich bezig met het bouwen van verkeers- en vervoersmodellen. In deze modellen probeert men de toekomstige ontwikkelingen van de verkeersstroom zo goed mogelijk te voorspellen. Ook deze modellen volgen de trend naar een activiteitengebaseerde benadering, waarbij het voorspellen van de activiteiten gevolgd wordt door het voorspellen van de verplaatsingen.

Een volgende stap is de toevoeging van sociale netwerken aan het mobiliteitsdenken. In verkeerskunde zien we pas heel recent interesse in de sociale kant van het verplaatsen, in het sociale leven dat leidt tot verplaatsingen en waarbinnen de verplaatsingen zich afspelen. Langs de andere kant, in de sociologie, is de interesse voor verplaatsingen en personenvervoer ook lange tijd afwezig gebleven (Urry, 2003; Axhausen, 2004). Salomon legde al in het begin van de jaren '80 de link tussen de sociale, culturele en politieke omgeving enerzijds en mobiliteitskeuzes en activiteiten- en verplaatsingskeuzes anderzijds (Salomon, 1983). De verdere uitwerking van zijn schema liet op zich wachten tot het begin van de 21^{ste} eeuw.



Bron: Lanzendorf, 2003.

Lanzendorf paste het schema van Salomon aan en construeerde het begrip "mobiliteitsbiografie". Hij refereert hierbij aan het totaal van de longitudinale trajecten in het mobiliteitsdomein en neemt daarbij aan dat op een bepaald moment in het leven van een individu het dagelijks verplaatsingspatroon, het autobezit of andere mobiliteitskenmerken ingrijpend veranderen. Hij verwacht daarbij dat levensstijl en het domein van de toegankelijkheid sterk de mobiliteitsbiografie beïnvloeden, maar gaat er eveneens van uit dat deze effecten ook andersom kunnen zijn (Lanzendorf, 2003).

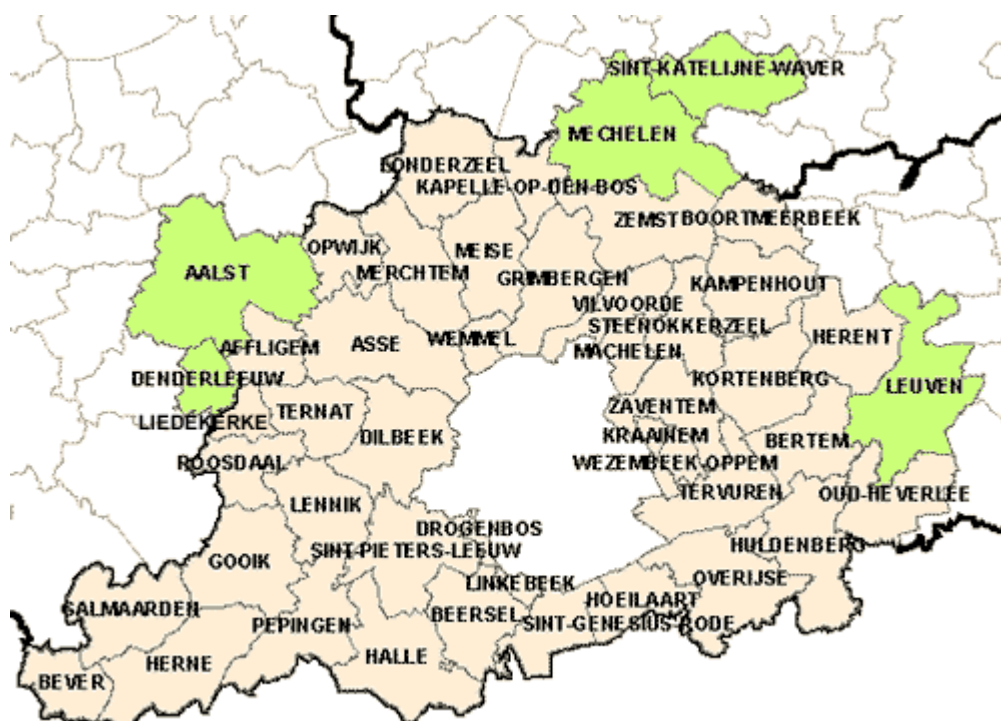
Het is op één van deze sleutelmomenten in het demografische traject dat we ons focussen. We gaan na wat het effect is van kinderen op de verplaatsingen van ouders. Bovendien verwachten we een effect van de leeftijd van het jongste kind (het kind dat het meeste zorg nodig heeft). Deze gegevens vullen we verder aan met informatie uit interviews met 16 koppels voor de geboorte en 14 koppels na de geboorte, én met gegevens uit het 'dagboekje' dat beide ouders gedurende een week bijhielden.

Ouders mét kinderen en mobiliteit

Voor het eerste deel van dit onderzoek baseren we ons op de gegevens van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaams-Brabant dat in 2001 werd uitgevoerd. In een OVG willen we in de eerste plaats een zicht krijgen op de verplaatsingen die mensen maken: wie verplaatst zich, waar, wanneer, hoe ver, hoe lang, met welk vervoermiddel, waar naartoe. Het instrument om dit te bevragen is een verplaatsingsdagboekje. Daarnaast worden er uiteraard nog een heleboel andere vragen gesteld. Een deel van deze vragen heeft betrekking op het huishouden (de huishoudenvragenlijst), een aantal andere op de persoon (personenvragenlijst).

De bruto-steekproef van huishoudens werd aselekt getrokken uit het Rijksregister, en nadien werden ze telefonisch of postaal gecontacteerd. Voor het onderzoek van de regio Vlaams-Brabant werkten 10.000 huishoudens mee aan het onderzoek. De regio Vlaams-Brabant bestond uit de stadsgewesten Leuven, Mechelen en Aalst, het arrondissement Halle-Vilvoorde, en werd aangevuld met de gemeenten Bertem, Boortmeerbeek, Herent, Huldenberg, Kortenberg, Oud-Heverlee en Tervuren.

Figuur 1: Overzicht van het studiegebied.



Aan alle leden van het huishouden vanaf zes jaar werd gevraagd om mee te werken aan het onderzoek.

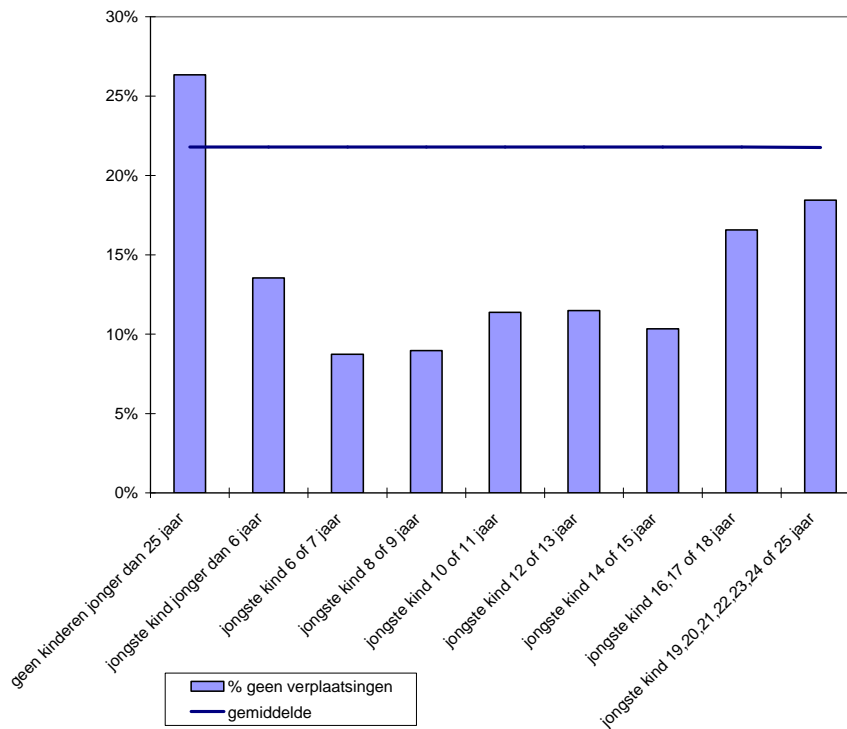
In de analyses die hierna beschreven worden, beperken we ons tot de huishoudens met twee ouders/volwassenen. De éénoudergezinnen vallen dus buiten het opzet van deze studie. De reden hiervoor is vooral van praktische aard: door de lage aantallen zijn zinvolle uitspraken voor deze groep niet mogelijk.

De analyses die we hier presenteren zijn beperkt tot de gezinshoofden en de partners van de gezinshoofden in tweeoudergezinnen. In totaal gaat het om 13.573 personen, waarvan 52,7% geen kinderen, jonger dan 25 jaar, heeft. Het onderscheid tussen koppels die nog geen kinderen hebben en koppels waar de kinderen de deur uit zijn, konden we op basis van onze gegevens niets maken. Beide groepen worden samengenomen in de categorie 'geen kinderen jonger dan 25 jaar'. Verder delen we de leeftijd van het jongste kind (vanaf 6 jaar) op in verschillende leeftijdsklassen. Eerst per twee jaren, nadien in grotere blokken. De reden hiervoor ligt in de eerste plaats bij het kind zelf. Uit ander onderzoek weten we dat op de leeftijd van 10 tot 13 jaar er een grote evolutie plaats heeft in het onafhankelijk maken van verplaatsingen (Petermans & Zwerts, 2006). Kinderen voeren vaker activiteiten uit alleen of met vrienden, zonder de begeleiding van een volwassene. Ook de verplaatsingen naar die activiteiten vallen vaker onder de autonome verplaatsingen. We hopen bij de ouders eveneens een evolutie te zien waar dit uit blijkt.

Al dan niet verplaatsen ...

Er zijn verschillende mobiliteitsindicatoren die gebruikt worden bij het beschrijven van het verplaatsingsgedrag. Eén ervan is het al dan niet maken van een verplaatsing op een dag. Personen die geen verplaatsing maken op hun (opgelegde) registratiedag worden nulverplaatsers genoemd.

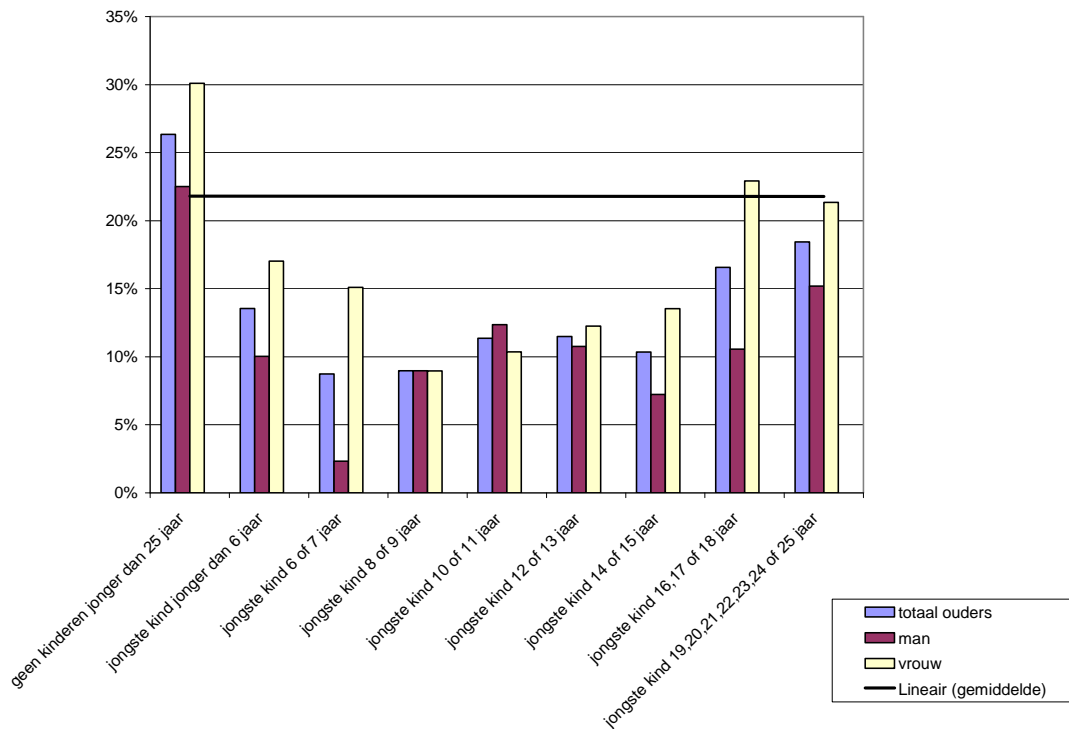
Figuur 2: Percentage nulverplaatsers (in selectie) ten opzichte van het gemiddelde



Het percentage personen in het studiegebied dat zich niet verplaatst bedraagt 21,8% (lijn van het gemiddelde). Wanneer we de gegevens van de selectie van ouders bekijken zien we duidelijk hoe het percentage nulverplaatsers daalt bij koppels waar er kinderen zijn. Dit percentage is het laagst bij de ouders van een 6- of 7-jarige. Hoe ouder het jongste kind wordt, hoe hoger het aantal nulverplaatsers, of hoe vaker dat ouders zich niet verplaatsen.

We hernemen nu figuur 2, maar voegen er de gegevens voor mannen en vrouwen aan toe.

Figuur 3: Percentage nulverplaatsers (in selectie), aangevuld met het geslacht en het gemiddelde



Zowel voor moeders als voor vaders vinden we dezelfde trend, alleen verschilt de hoogte van het effect en de timing. In de totale groep van respondenten vinden we meer nulverplaatsers bij de vrouwen dan bij de mannen. Dat gegeven vinden we eveneens terug bij de selectie van ouders. Voor de vaders vinden we het laagste percentage nulverplaatsers als het jongste kind 6 of 7 jaar is. Bij de moeders ligt het laagste percentage in de volgende leeftijdsklasse. In die klasse waarbij het jongste kind 8 of 9 jaar is, zijn de percentages voor vaders en moeders gelijk.

De verschillen tussen moeders en vaders zijn, met uitzondering van de klassen met een jongste kind tussen 8 en 13 jaar, significant. Voor de klasse 'jongste kind 14 of 15 jaar' is dat met een p-waarde kleiner dan 0,05, voor alle andere vermelde klassen is $p < 0,01$.

Verplaatsingen

Een andere indicator voor mobiliteit is het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag. In dit gemiddelde houden we ook rekening met de personen die nulverplaatsers zijn. Het gemiddelde voor alle respondenten van Vlaams-Brabant bedraagt 2,59 verplaatsingen, voor alle vrouwelijk respondenten 2,50, voor

alle mannelijke respondenten 2,69. Voor elke categorie in onze selectie van ouders, berekenden we dit gemiddelde.

Tabel 1: Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag (algemeen, totaal selectie en selectie naar geslacht).

		Naar geslacht	
		MAN	VROUW
Gemiddelde voor alle respondenten	2,59	2,69	2,50
geen kinderen jonger dan 25 jaar	2,38	2,59	2,17
jongste kind jonger dan 6 jaar	3,40	3,45	3,36
jongste kind 6 of 7 jaar	3,66	3,66	3,66
jongste kind 8 of 9 jaar	3,36	3,18	3,54
jongste kind 10 of 11 jaar	3,66	3,58	3,74
jongste kind 12 of 13 jaar	3,26	3,17	3,36
jongste kind 14 of 15 jaar	3,10	3,16	2,43
jongste kind 16,17 of 18 jaar	3,05	3,40	2,69
jongste kind 19,20,21,22,23 of 24 jaar	2,90	3,04	2,78

De aanwezigheid van kinderen zorgt voor een hoger gemiddeld aantal verplaatsingen per dag (wat ook deels te verklaren is door het lagere aantal nulverplaatsers in de deze klassen). Wat de figuur heel bijzonder maakt is het verschil tussen mannen en vrouwen. In drie leeftijdsklassen (van 8 tot en met 13 jaar) ligt het gemiddeld aantal verplaatsingen van de moeders boven dat van de vaders! Het lijkt er op dat moeders extra verplaatsingen maken om de kinderen ergens naar toe te brengen, aangezien het maken van autonome verplaatsingen voor deze leeftijdsklassen van kinderen (nog) niet evident is.

Net zoals het gemiddeld aantal verplaatsingen berekend wordt, berekenen we het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per persoon per dag. Een inwoner van Vlaams-Brabant legt gemiddeld 31,8 km per dag af. Vrouwelijke inwoners leggen per dag een beetje minder verplaatsingen af dan mannen maar het verschil in kilometers is heel wat groter: 26,47 km tegenover 36,41 km voor de mannelijke Vlaams-Brabanders.

Tabel 2: Gemiddeld aantal kilometers per persoon per dag (algemeen, totaal selectie en selectie naar geslacht)

		Naar geslacht	
		MAN	VROUW
Gemiddelde voor alle respondenten	31,8 km	36,41 km	26,47 km
geen kinderen jonger dan 25 jaar	30,5 km	35,5 km	25,8 km
jongste kind jonger dan 6 jaar	42,3 km	51,5 km	33,2 km
jongste kind 6 of 7 jaar	42,6 km	45,8 km	39,4 km
jongste kind 8 of 9 jaar	41,9 km	47,6 km	36,5 km
jongste kind 10 of 11 jaar	49,2 km	51,5 km	46,9 km
jongste kind 12 of 13 jaar	55,4 km	67,4 km	43,3 km
jongste kind 14 of 15 jaar	46,8 km	57,3 km	28,8 km
jongste kind 16,17 of 18 jaar	37,1 km	46,1 km	26,7 km
jongste kind 19,20,21,22,23 of 24 jaar	38,6 km	48,7 km	28,7 km

Ook voor het aantal afgelegde kilometers zien we een duidelijke invloed van de leeftijd van het jongste kind. Opvallend is dat, zowel voor mannen en vrouwen, vanaf dat het jongste kind 14 jaar is, het aantal afgelegde kilometers enorm slinkt. Het lijkt er op dat ouders vanaf deze leeftijd heel wat minder ingeschakeld worden voor het "taxiën" van de kinderen.

Om deze hypothese verder te onderbouwen gaan we na wat het doel van de verplaatsingen is, en welk aandeel dat "brengen en halen" daarin inneemt (zowel in de verplaatsingen als in de afgelegde kilometers).

Tabel 3: Aandeel van het motief halen/brengen in het GAVPPD (ouders algemeen en naar geslacht).

rijpercentages		Naar geslacht		
		MAN	VROUW	
geen kinderen jonger dan 25 jaar	8,02%	9,20%	6,69%	**
jongste kind jonger dan 6 jaar) ^{oo}	23,86%	15,95%	31,88%	**
jongste kind 6 of 7 jaar	25,10%	19,42%	30,45%	*
jongste kind 8 of 9 jaar	27,58%	19,87%	34,06%	**
jongste kind 10 of 11 jaar	24,57%	19,84%	29,37%	*
jongste kind 12 of 13 jaar) ^{oo}	16,65%	12,64%	20,51%	**
jongste kind 14 of 15 jaar	12,57%	8,35%	16,93%	**
jongste kind 16,17 of 18 jaar	15,00%	13,68%	16,86%	
jongste kind 19,20,21,22,23 of 24 jaar) ^{oo}	10,80%	11,34%	10,25%	

Significantietest verschil met vorige klasse:)^{oo} p<0,01;)^o P<0,05

Significantietest verschillen man-vrouw: ** P<0,01; * P<0,05

Het aandeel van het motief "brengen en halen" is enorm voor de ouders met kinderen. Zowel voor mannen en vrouwen is het aandeel het grootst wanneer het jongste kind 8 of 9 jaar is. Vanaf 10 jaar worden de kinderen op veel vlakken onafhankelijker van hun ouders, en dus ook op het vlak van mobiliteit.

Moeders van een jongste kind tussen 8 en 9 jaar maken 34,06% (meer dan een derde) van alle verplaatsingen om iemand te brengen of te halen. En dit terwijl dit aandeel voor de mannen hoogstens 19,87% bedraagt. Vrouwen nemen dus blijkbaar meer dan mannen "zorgtaken" op wanneer het gaat om de mobiliteit en de activiteiten van hun kinderen. Opvallend is de stijging in het percentage bij de leeftijd van 16,17 en 18 jaar en het feit dat deze stijging volledig op rekening is te schrijven van de vaders: vermoedelijk zien we hier dat vaders 's nachts zoon- of dochterlief gaan halen op de fuiven en feestjes allerhande.

Tabel 4: Aandeel van het motief halen/brengen in het GAKPPPD (ouders algemeen en naar geslacht).

rijpercentages		Naar geslacht		
		MAN	VROU W	
geen kinderen jonger dan 25 jaar	6,43%	6,97%	5,75%	*
jongste kind jonger dan 6 jaar) ^{oo}	11,14%	7,02%	17,44%	**
jongste kind 6 of 7 jaar	12,96%	10,97%	15,23%	
jongste kind 8 of 9 jaar	15,26%	10,25%	21,35%	**
jongste kind 10 of 11 jaar	14,15%	12,40%	16,13%	
jongste kind 12 of 13 jaar) ^{oo}	6,72%	5,61%	8,49%	
jongste kind 14 of 15 jaar	3,96%	3,18%	5,16%	
jongste kind 16,17 of 18 jaar) ^{oo}	10,42%	10,25%	11,36%	
jongste kind 19,20,21,22,23 of 24 jaar	8,52%	8,76%	8,11%	

Significantietest verschil met vorige klasse:)^{oo} p<0,01;)^o P<0,05

Significantietest verschillen man-vrouw: ** P<0,01; * P<0,05

Ook het aandeel van 'brengen en halen' in het aantal afgelegde kilometers laat dezelfde verschillen zien tussen vaders en moeders. Moeders leggen verhoudingsgewijs meer kilometers af dan de vaders, en eveneens in absolute cijfers voor de leeftijdsklassen van 6 tot en met 11 jaar (cijfers niet opgenomen in de tabel). Net als bij het aandeel in de verplaatsingen, situeert het algemene maximum en het maximum voor de moeders zich in de leeftijdsgroep van 8 tot 9 jaar. Het maximum voor de vaders is te vinden in de klasse 'jongste kind 10 of 11 jaar'.

Op basis van de resultaten van deze analyses kunnen we de effecten die eerder reeds gevonden werden in tijdsbudgetonderzoek

voor een groot deel bevestigen (Minnen & Glorieux, 2004) en verder trekken op mobiliteitsvlak. Moeders nemen niet alleen een groot deel van de zorgtaken op hen, ook de mobiliteit en de activiteiten van kinderen nemen ze voor een groot deel voor hun rekening. Het feit dat 'brengen en halen' voor moeders tot meer dan een derde van hun verplaatsingen uitmaken, laat vermoeden dat het ritme van de kinderen in hoofdzaak het ritme van de moeder bepaalt.

Van geen naar één kind

Om de impact van het krijgen van een kind beter te kunnen vatten, bezochten we vorig jaar 16 zwangere koppels. Tijdens dit interview werden een aantal vragen gesteld over de zwangerschap, mobiliteit, werksituatie en toekomstplannen als de baby er zou zijn (minder werken, ouderschapsverlof, enz.). We zochten ook naar een indicatie van de omvang van het sociale netwerk en de frequentie van contact met de personen in dit netwerk. We vroegen aan hen eveneens om gedurende een volledige week een dagboekje bij te houden van activiteiten en verplaatsingen. De gegevensverwerking hiervan leverde resultaten op die grote overeenkomst vertoonden met andere onderzoeken (OVG, TUS). Alle gezinnen zijn ondertussen uitgebreid met een nieuw persoonsje, en de nieuwe reeks interviews is bijna afgelopen. Ook de eerste vragenlijsten zijn al aangekomen en ingegeven.

Bedoeling is dan ook om de situatie voor en na te vergelijken. Uiteraard gaan we in de na-situatie meer activiteiten vinden met "zorg voor anderen" als omschrijving, maar nog meer zijn we geïnteresseerd in hoe de overgang van twee naar drie verlopen is op mobiliteitsvlak.

Op basis van de interviews en de resultaten van de dagboekjes, werd er een vragenlijst opgesteld. Bedoeling is deze vragenlijst te verspreiden onder de gezinnen met een eerste kindje tussen 4 en 8 maanden. Op die manier hopen we ook een representatief beeld te krijgen over hoe ouders de impact van een eerste kind op hun activiteiten en hun mobiliteit zien.

Besluit

In deze bijdrage probeerden we een link te leggen tussen sociologie en verkeerskunde. Waar in de verkeerskunde de sociale aspecten lange tijd werde vergeten, zagen we ook in de sociologie niet meteen aandacht voor het fenomeen van het "onderweg zijn". Tijd voor verandering, in eerste instantie met hoe kinderen de mobiliteit van hun ouders beïnvloeden.

Op basis van de gegevens van het OVG konden we vaststellen dat naast de zorgactiviteiten binnenshuis, de mobiliteit van de kinderen eveneens een vrouwenzaak is. Op sommige kinderleeftijden leggen moeders een derde van hun verplaatsingen af voor het brengen en halen van personen, in kilometers gaat het tot een vijfde van het aantal afgelegde kilometers. Het lijkt er dus op dat de komst van een kind in een gezin vooral een groot effect heeft op de mobiliteit van de moeder, en in mindere mate van de vader.

Daarnaast gaven we ook het opzet mee van onderzoek dat nog lopende is. Over hoe de komst van een baby het activiteiten- en het verplaatsingspatroon van de ouders al dan niet overhoop haalt.

Referenties

Axhausen, K.W. (2004), *Social Networks and travel: some hypotheses*. ETH Arbeitsbericht Verkehrs- und Raumplanung 197, Zürich.

Bidart, C. & D. Lavenu (2005), Evolutions of personal networks and life events. *Social networks*, 27, 359-376.

Bott, E. (1971), *Family and social networks. Roles, Norms and External relationship in ordinary Urban Families*. Free Press, New York.

Ettema, D., T. Schwanen & H. Timmermans (2004), *Task allocation patterns: an assessment of household-level strategies*. Paper gepresenteerd op de EIRASS Workshop on Progress in activity-Based Analysis, Maastricht, 28-31 mei 2004.

Heine, H., R. Mautz & W. Rosenbaum (2001), *Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen*. Campus Verlag, Frankfurt/M, New York.

Kalmijn, M. (2003), Shared friendship networks and the life course: an analysis of survey data on married and cohabiting couples. *Social Networks*, 25, 231-249.

Lanzendorf, M. (2003), *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*. Paper gepresenteerd op de 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Luzern, 10-15 augustus 2003.

Minnen, J. & I. Glorieux (2004), *Kinderen maken het verschil. Over de invloed van kinderen op het tijdsbestedingspatroon van ouders*. VUB, onderzoeksgroep TOR, Brussel.

Munch, A., Miller McPherson, J. & L. Smith-Lovin (1997), Gender, children, and social contact: the effects of childrearing for men and women. In: *American Sociological Review*, 62, 509-520.

Petermans, A. & E. Zwerts (2006), *Vervoersafhankelijkheid en – autonomie van kinderen tussen 10 en 13 jaar. Rapport kwantitatief onderzoek*. Instituut voor Mobiliteit, Diepenbeek.

Salomon, I. , Life styles – a broader perspective on travel behaviour. In: Carpenter, S. & P. Jones (Eds) *Recent Advances in Travel Demand Analysis*. Gower, Aldershot, Hants.

Urry, J. (2003), Social networks, travel and talk. In: *British Journal of Sociology*, 54, 155-175.

Zwerts, E. & E. Nuyts (2003), *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaams-Brabant (december 2000 - december 2001). Deel 3A: analyse personenvragenlijst*. Provinciale Hogeschool Limburg, Onderzoekscel AMO, Diepenbeek.