

# Forenzen over gladde banen

*‘Spoorwegen! Heerlijke spoorwegen! Komt! Daalt als een tralienet neder op onze provinciën!’ De woorden zijn van de dominee-dichter Nicolaas Beets (1814–1903). Hij schreef ze in november 1837 en publiceerde ze in het najaar van 1839 onder het pseudoniem Hildebrand in zijn Camera Obscura. Amsterdam kreeg in datzelfde jaar zijn spoorverbinding met Haarlem. Exploitant van de lijn was de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij (HIJSM).*

Als Beets niet wilde lopen, reisde hij met de diligence en de trekschuit. De stoomboot was voor hem niet echt een alternatief. De zachte kussens, de brede banken en de uitgebreide kaart maakten het reizen weliswaar aangenamer, maar alleen op korte trajecten. Op langere reizen wogen de voordelen van de stoomboot niet op tegen de stank van olie en steenkool, het horkerige gedrag van de hofmeester, de hoge prijzen van de bittertjes en likeurtjes en, vooral, de irritatie over medepassagiers. Want, ‘waar ter wereld ontmoet men meer mensen die voor hun plezier reizen dan op een stoomboot? En wat is vervelender dan hun gezelschap?’

## Verrukte tonen

Beets had zijn hoop gevestigd op reizen met de trein. Dan was hij eindelijk verlost van de trekschuit en de paardenkoets, die hem te weinig comfortabel en te traag waren. Zijn leven was er te kort voor en zijn bloed ‘te gauw’, noteerde hij, om te vervolgen met: ‘Ja, laten de zangen onzer dichters het weldra in verrukte tonen uitgalmen: “De spoorweg kwam, de spoorweg kwam!” Laten de zakdoeken onzer schonen u toegewuifd worden, de ere- en gedenkpenningen onzer Munt u tegenrollen! Dan eerst als de Nederlandse natie, langs uw gladde banen, dagelijks door elkander zal geschoten worden als een partij weverspoelen, zal er welvaart en bloei en leven en spoed in ons dierbaar vaderland heersen!’

## Trein, tram en bus

Het traject Amsterdam–Haarlem van de HIJSM werd spoedig uitgebreid tot Rotterdam, via Leiden en Den Haag. Het traject van de Rijnspoorweg van de Nederlandsche Rijnspoorweg Maatschappij ging van Amsterdam via Utrecht naar Arnhem, met vanaf 1855 een zijtak van Utrecht naar Rotterdam.

Voor leven en spoed zorgden de spoorwegen zeker. De mobiliteit nam geweldig toe, de reistijden verminderden. Omdat in de

loop van de negentiende eeuw de treintarieven minder hard stegen dan de lonen kwam het reizen ook binnen de mogelijkheden van de arbeider.

Rond 1850, in de beginjaren nog van de trein, legde de Nederlandse treinreiziger jaarlijks 40 tot 50 kilometer af. Dat is ongeveer de afstand Amsterdam–Utrecht. Het gemiddelde per inwoner lag een stuk lager. Ruim een halve eeuw later, in 1913, bij een fijnmazig spoorlijnnennet, was de gemiddelde jaarlijkse spoorafstand al 385 kilometer, in 1930 was het 470 kilometer.

Op dat moment had de trein al concurrentie van de tram en de autobus. De trammaatschappijen vervoerden een veelvoud van het aantal treinpassagiers, zij het over een kortere afstand. Inclusief het vervoer met tram en autobus was de gemiddelde reisafstand met het openbaar vervoer in 1930 al zo’n duizend kilometer per jaar.

Die groei van het aantal reizigerskilometers zette ook na de oorlog door, maar het private verkeer groeide explosiever. Na 1955 maakten trein, bus en tram nooit méér reizigerskilometers dan alle gemotoriseerde vervoer van auto, motor, scooter en bromfiets bij elkaar.

## Forenzenverkeer

De laatste jaren is de mobiliteit van de Nederlandse bevolking fors toegenomen, van 171 miljard reiskilometers in 1989 tot 187 miljard reiskilometers in 1999. Ruim 140 miljard reiskilometers worden met de auto gemaakt. Van de overige 45 miljard kilometers wordt de helft afgelegd met het openbaar vervoer (trein, tram, bus, metro), de resterende kilometers gaan per (brom)fiets en te voet.

Forenzen legden in 1999 dagelijks gemiddeld 29 kilometer af in het ritje van en naar het werk, iets meer dan in 1998. Ruim de helft van de werkenden gaat met de auto naar het werk. Is in het woon-werkverkeer de auto dus het meest gebruikte vervoermiddel, met de trein worden de grootste woon-werkafstanden over-

brugd: gemiddeld 72 kilometer per dag. Automobilisten reizen dagelijks gemiddeld 38 kilometer van woonadres naar werkadres. Is de woon-werkafstand minder dan 25 kilometer (heen en terug), dan wordt even vaak de fiets gekozen. Is de reisafstand groter, dan wordt vaker de trein genomen. Een kwart van de lange-afstandreizigers (reisafstand 100 kilometer of meer per dag) reist met de trein.

### Vrouwen werken dichterbij

Vrouwen reizen ongeveer 22,5 kilometer per dag, mannen bijna 36 kilometer. Vrouwen wonen dichterbij hun werk dan mannen, of ze nu alleenwonen of met een partner, al dan niet met kinderen. Alleenstaande mannen reizen het minst ver, ongeveer 30,5 kilometer. Mannen met partner maar zonder kinderen maken de meeste kilometers. Voor vrouwen geldt hetzelfde patroon: vrouwen met een partner maar zonder kinderen leggen de grootste afstand af, heen en terug gemiddeld 26 kilometer. Zijn er geen kinderen, dan reizen zij gemiddeld 20 kilometer per dag. Mensen met een hoog inkomen en een hoge opleiding (hbo, universiteit) wonen verder van hun werk dan mensen met een laag inkomen en een lage opleiding (basisonderwijs, vbo of mavo). Deze laagopgeleiden zoeken veelal werk in de buurt van hun woonplaats. Overigens hangen inkomen, opleiding, en ook het beroep, nauw samen. Mensen met een hoge opleiding hebben veelal een hoog beroepsniveau en verdienen meer. De conclusie dat mensen met een hoger beroep, een hogere opleiding en een hoger salaris verder reizen dan anderen met een lager beroep, een lagere opleiding en met minder salaris, is dan ook niet verrassend.

### Kopers en huurders

Mensen met een koopwoning wonen op grotere afstand van hun werk dan mensen met een huurwoning. Kopers reizen gemiddeld 32 kilometer per dag, huurders leggen per dag gemiddeld 27 kilometer af van en naar hun werk.

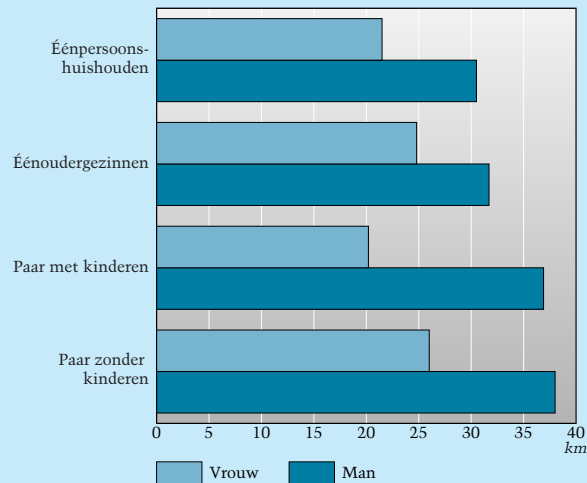
Huizenbezitters verhuizen minder snel dan huurders wanneer ze van werk wisselen. Voor mensen met een relatie geldt dat wanneer één van de partners dicht bij huis werkt, de tweede partner dat vaak ook doet. Werken beiden ver van hun woonplaats, dan kiezen zij er over het algemeen niet voor om in de buurt van het werk van een van de twee te gaan wonen.

### Flevolandse

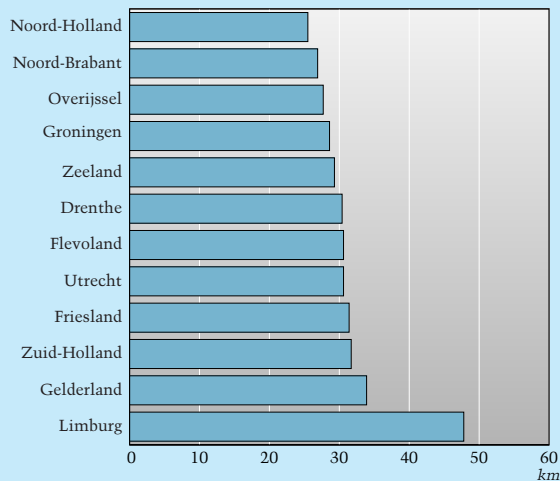
De forenzen in Flevoland overbruggen verreweg de meeste woon-werkkilometers. Gemiddeld leggen zij 48 kilometer per dag af. Veel van deze forenzen wonen in Almere en werken in Amsterdam. In Zuid-Holland wonen de werkende personen het dichtst bij het werk. Daar bedraagt de woon-werkafstand 25,5 kilometer. ◀

### Forenzenkilometers, 1999

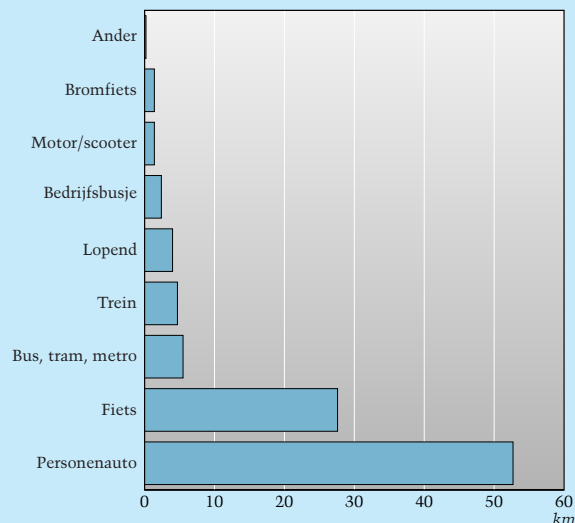
#### naar type huishouden en geslacht



#### naar provincie



#### naar vervoermiddel



Bron: CBS, VROM, WoningBehoeftte Onderzoek 1999.

Astrid Smits