



Rabobank

Hier wonen, daar werken

Files op de snelwegen zijn een dagelijks terugkerend verschijnsel doordat de Nederlander vaak in een andere plaats werkt dan hij woont. In dit Themabericht wordt ingegaan op het ruimtelijk patroon van dit forensisme en op de achtergronden bij dit patroon.

Forensisme: hier wonen, daar werken

Woon-werkverkeer en de daarbij behorende files zijn moderne verschijnselen. Tot enkele decennia geleden waren voor het overgrote deel van de bevolking de plaats waar zij woonde en de plaats waar zij werkte onlosmakelijk met elkaar verbonden. Voor zover nodig gebeurde verplaatsing tussen de woonsfeer en de werksfeer te voet. Pas met de ontwikkeling van de moderne transportmiddelen werd het mogelijk binnen een dagvenster een aanzienlijke afstand te overbruggen. Er kon daardoor op een andere plaats worden gewoond dan gewerkt: het forensisme was geboren.

Van elitair naar gedemocratiseerd

De eerste forensen waren bemiddelde stedelingen, die dankzij de ontwikkeling van het spoorwegennet vanaf 1870 de stad konden verruilen voor lommerrijke dorpen, zoals Vught, Bussum en Bloemendaal. Met de opkomst van de auto rond 1920 werden deze welgestelden 'footloose' en vestigden zij zich ook in plaatsen die niet door trein of tram werden ontsloten, zoals Blaricum en Zeist.

De meerderheid van de bevolking kon zich een dagelijkse treinreis van huis naar werk en weer terug echter niet veroorloven en was genoodzaakt om zo dicht mogelijk bij het werk te (blijven) wonen. Pas de penetratie van de gezinsauto in de jaren '60 van de 20^e eeuw maakte het voor de middenklasse mogelijk zich op afstand van de werkplaats te vestigen.

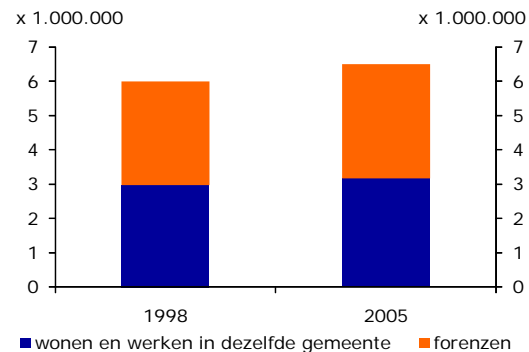
Ons land maakte een ware suburbanisatiegolf door. Enerzijds kwam deze tot uiting in een

sterke daling van de bevolkingsomvang van de grote steden. Anderzijds trad een explosieve groei op van al dan niet geplande 'groeikernen' zoals Amstelveen en Nieuwegein.

Schaalvergroting van de arbeidsmarkt

De spreiding van de werkgelegenheid vanuit de steden hield bij lange na geen gelijke tred met deze suburbanisatie van de bevolking. Het aantal forensen en hun aandeel in de beroepsbevolking nam daardoor sterk toe. Terwijl in 1950 nog slechts 5% van de beroepsbevolking in een andere dan de woongemeente werkte, was dit in de tweede helft van de jaren '90 voor meer dan de helft van de beroepsbevolking het geval¹. In 2005 telde ons land ruim 3,3 miljoen forensen en werkten 3,2 miljoen mensen in hun woongemeente (figuur 1).

Figuur 1: Samenstelling werkzame beroepsbevolking naar woon- en werkplaats



Bron: ABF Research

In minder dan een halve eeuw verruilde de arbeidsmarkt dus zijn lokale karakter voor een regionale oriëntatie en deze schaalvergroting zette zich in de afgelopen jaren onverminderd voort. Van 1998 tot 2005 nam het aantal forensen toe met 10%, maar het aantal mensen dat werkt in de woongemeente met slechts 7%. Woon- en werkplaats komen bovendien

¹ De groei van het forensisme wordt door deze cijfers nog tekort gedaan. Tussen 1950 en 2000 halveerde het aantal gemeenten ruimschoots, van meer dan 1.000 tot minder dan 500.

steeds verder van elkaar af te liggen. In 1998 woonde een pendelaar gemiddeld nog 19,4 km van zijn werk, in 2005 was dat al 20,8 km².

Pendelsaldo als uiting van gemeentelijke rol
Het verschil tussen de ruimtelijke concentratie van de werkgelegenheid en de ruimtelijke concentratie van de (werkzame beroeps)-bevolking komt naar voren in het pendelsaldo van gemeenten. Dit pendelsaldo is de verhouding tussen het uitgaande (elders werken) en het inkomende (elders wonen) woon-werkverkeer.

Bijna 80% van de gemeenten vertoont een negatief pendelsaldo. Deze veelal suburbane of landelijke gemeenten vervullen vooral de rol van woonplaats. In slechts 100 gemeenten is sprake van een positief pendelsaldo (kaart 1). Dat zijn doorgaans stedelijke gemeenten, die het centrum van werkgelegenheid zijn voor hun (wijde) omgeving. De hoge pendelsaldi voor de vijf grote steden en voor de Haarlemmermeer duiden erop dat deze gemeenten als werkgelegenheidscentrum 'een klasse apart' vormen, waarbij de rol van de steden buiten de Randstad en van de kleinere steden in de Randstad verbleekt. Amsterdam voert met een pendelsaldo van ruim 148.000 personen de ranglijst aan, op grote afstand gevolgd door Rotterdam (102.000), Utrecht (77.000), Haarlemmermeer (61.000), Den Haag (49.000) en Eindhoven (46.000). Ook Groningen en Zwolle hebben een hoog pendelsaldo³. Anderzijds vertonen Haarlem (-3.000), Zaanstad (-9.000) en vooral Almere (-29.000), die doorgaans als grote stad worden aangemerkt, een negatief pendelsaldo. Ze hebben daarmee meer een woonfunctie dan een functie als centrum van werkgelegenheid.

² Het betreft hier de berekende, hemelsbrede afstand, niet de gemeten afstand. De berekende gemiddelde binnengemeentelijke woonwerkafstand bedraagt 5,4 km.

³ In een volgend Themabericht zal worden ingegaan op de herkomst en bestemming van pendelstromen. Hieruit kunnen de gebieden worden afgeleid waarop het arbeidsmarkt zich kan richten.

Tegelijkertijd laten sommige 'landelijke' gemeenten, zoals Westland en Moerdijk, door de grote omvang van de werkgelegenheid ten opzichte van de omvang van de beroepsbevolking, een positief pendelsaldo zien.

Ontwikkeling 1998-2005

Het gemeentelijk pendelsaldo is onder invloed van de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de beroepsbevolking aan verandering onderhevig. In de periode 1998-2005 werd het pendelsaldo in de steden sterker positief en in het landelijk gebied sterker negatief. Het verschil tussen de ruimtelijke concentratie van de werkgelegenheid en de ruimtelijke concentratie van de (werkzame beroeps)bevolking nam dus toe. De steden, Amsterdam voorop, versterkten hun functie als centrum van werkgelegenheid. In het landelijk gebied werd de woonfunctie sterker.

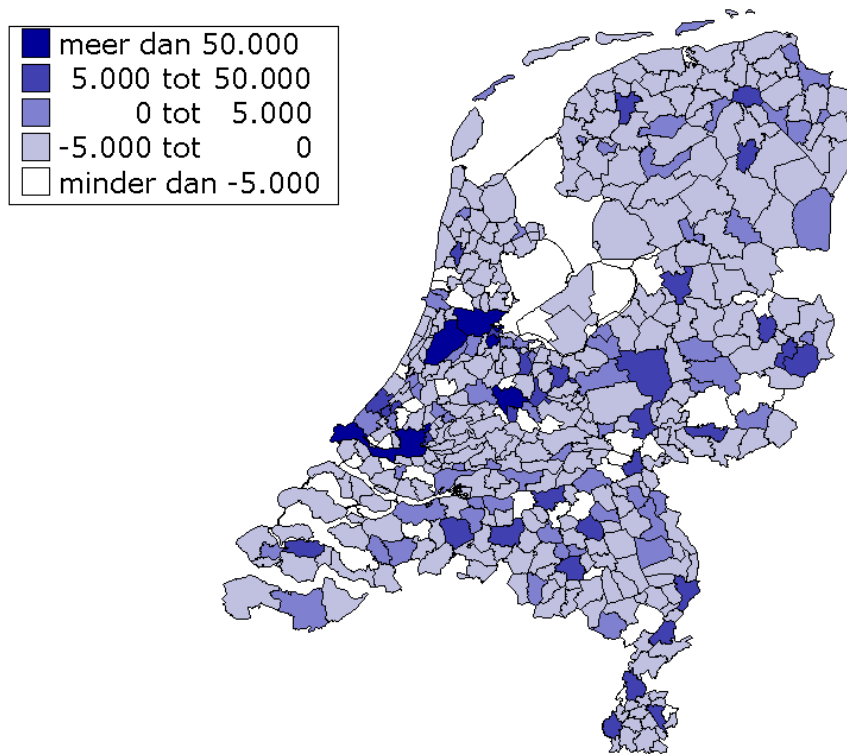
Uitzondering op dit patroon waren steden waar onder invloed van grootschalige woningbouw de beroepsbevolking sterk toenam, zoals Utrecht, Eindhoven en Barendrecht, en steden die hun werkgelegenheid zagen afnemen. Voor een aantal van deze steden, zoals Den Helder, Kerkrade en Leidschendam-Voorburg, leidde deze krimp van de werkgelegenheid zelfs tot een omslag in het pendelsaldo van positief naar negatief. Zij veranderden van een centrum van werkgelegenheid in een woongebied. Andere gemeenten, zoals Bunnik, Capelle aan den IJssel, Gouda en Moerdijk, wisten dankzij een forse groei van de werkgelegenheid juist de rol van werkgelegenheidscentrum te verwerven.

'Twee hemellichamen...'

Het inkomende en het uitgaande woon-werkverkeer kunnen worden beschouwd als uiting van de aantrekkingskracht die een gemeente uitoefent op en ondervindt vanuit alle andere gemeenten. Analoog aan Newton's Wet van de Zwaartekracht⁴ wordt de omvang van deze

⁴ De aantrekkingskracht die twee hemellichamen op elkaar uitoefenen is gelijk aan het product van de massa's van deze hemellichamen, gedeeld door hun

Kaart 1: Pendelsaldo 2005



Bron: Rabobank

individuele pendelstromen (vooral) bepaald door de omvang van de betreffende gemeenten en hun onderlinge afstand. Daarnaast spelen echter ook andere factoren een rol⁵.

De invloed van afstand en grootte gemeente

De onderlinge afstand tussen gemeenten is een belangrijke beperkende factor voor de intensiteit van het woon-werkverkeer tussen die gemeenten. Naarmate deze afstand groter is, neemt het woon-werkverkeer af. Gemiddeld neemt de pendelstroom met 0,42% af als de afstand tussen twee gemeenten met 1% toeneemt (figuur 3).

Na afstand vormt de omvang van de gemeente⁶ de belangrijkste (stimulerende) factor voor

het woon-werkverkeer. Als het aantal banen in een gemeente met 1% toeneemt, zwelt de inkomende pendelstroom naar die gemeente met 0,49% aan, en als de werkzame beroepsbevolking met 1% toeneemt, wordt de uitgaande pendelstroom 0,11% groter. Voor de omvang van de pendelstromen vanuit en naar een gemeente is de positie van die gemeente als centrum van werkgelegenheid dus belangrijker dan haar bevolkingsomvang. Grote steden trekken vooral pendelaars van elders aan en zijn in mindere mate zelf een bron van uitgaand woon-werkverkeer.

Invloed samenstelling beroepsbevolking

Afstand en omvang zijn weliswaar veruit de belangrijkste factoren voor de omvang van het woon-werkverkeer, maar geenszins de enige. De kenmerken van de beroepsbevolking zijn ook van invloed op de omvang van de pendelstromen. Vooral het onderscheid man-vrouw speelt een grote rol. Als het aandeel van vrouwen in de beroepsbevolking met 1% toeneemt, neemt het aantal pendelaars vanuit

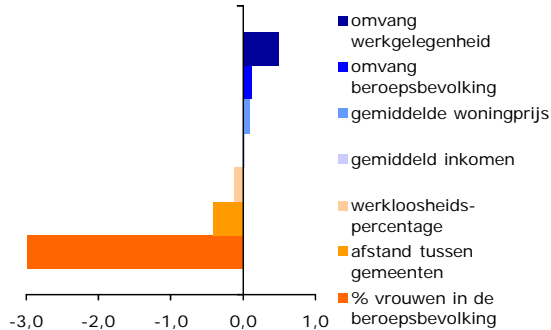
onderlinge afstand in het kwadraat.

⁵ Dit Themabericht stoelt mede op de masterthesis 'The spatial interaction of commuting trips. A case study in the Netherlands' (Rotterdam, 2008) van Elaine Rouwet, die haar afstudeerstage bij KEO heeft vervuld.

⁶ De omvang van een gemeente is hier bepaald aan de hand van het aantal banen en aan de hand van de omvang van de beroepsbevolking.

die gemeente met 3% af! Vrouwen werken (nog steeds) vaker in (kleine) deeltijdbanen dan mannen en combineren hun werk buitenshuis vaker met huishoudelijke en zorgtaken. Een grote afstand tussen huis en werk is daarom onaantrekkelijk. Vrouwen kiezen doorgaans voor een baan dicht bij huis.

Figuur 3: Kenmerken gemeenten en hun samenhang met omvang woon-werkverkeer



Bron: Rouwet

Woon-werkverkeer gaat evenmin samen met werkloosheid. Gemeenten met een hoog werkloosheidspercentage vertonen doorgaans een kleine inkomende en uitgaande pendel. Werkloosheid duidt er dan op dat er in een gemeente (te) weinig werkgelegenheid is om deze aantrekkelijk te maken voor de elders woonachtige beroepsbevolking. Anderzijds zou werkloosheid voor een (klein) deel het gevolg kunnen zijn van een (te) beperkte actieradius van de beroepsbevolking.

Tot slot leidt een hoger inkomen tot meer inkomende en uitgaande pendel. Een rijkere beroepsbevolking, die beschikt over duurdere huisvesting, verdient zijn inkomen vaker buiten de woongemeente dan een minder welvarende beroepsbevolking. Omgekeerd zouden een hoog gemiddeld inkomen en hoge woningprijzen kunnen duiden op een aantrekkelijke werkgelegenheid in een gemeente en daardoor pendelaars kunnen aantrekken.

De kenmerken van de beroepsbevolking zijn ook van invloed op de pendelafstand. Niet alleen pendelen mannen over een grotere afstand dan vrouwen, ook is de pendelafstand

langer naarmate het opleidingsniveau en het inkomen hoger zijn en het aantal uren per week dat wordt gewerkt langer. Hogere functies en een langere werktijd maken de kosten en de moeite van het reizen eerder goed dan lagere deeltijdbanen. Verder pendelen inwoners van grote gemeenten verder dan inwoners van kleine steden.

Inwoners van voorsteden kunnen voor een baan doorgaans in een nabijgelegen stad tercht. De stedeling moet, als de gewenste baan niet op de grote arbeidsmarkt van de eigen stad voorhanden is, doorgaans echter naar een andere stad reizen.

Conclusies

Woon-werkverkeer, forensisme, is gemeengoed geworden voor een gemiddelde Nederlandse werknemer. De ruimtelijke schaal van de arbeidsmarkt is allang niet meer lokaal, maar regionaal. Volgend op deze ontwikkeling moet arbeidsmarktbeleid daarom ook regionaal georiënteerd zijn en niet lokaal. De aanleg van bedrijventerreinen bevordert niet alleen de werkgelegenheid in de betreffende gemeente, maar in de gehele regio. Bevordering van de arbeidsparticipatie moet zich niet alleen richten op werkgelegenheid in de directe omgeving maar ook op werkgelegenheid in nabije gemeenten.

Belangrijk gegeven is het feit dat het woon-werkverkeer tussen twee gemeenten sterk bepaald door de omvang van die gemeenten en door hun onderlinge afstand. Het pendelgedrag hangt verder sterk samen met de kenmerken van de beroepsbevolking. Er wordt meer en verder gependeld bij een hoge opleiding en een hoog inkomen en mannen pendelen vaker en verder dan vrouwen.

augustus 2009

Frits Oevering (030 - 2164439)

F.J.Oevering@rn.rabobank.nl

www.rabobank.com/kennisbank