

# **SAMENVATTING "DUURZAME MOBILITEIT VOOR EEN DUURZAME ARBEIDSMARKT" - LANGZAAM VERKEER / HIVA**

## **1. Probleemstelling**

Er gaat haast geen dag voorbij zonder dat de toenemende verkeersdrukke op één of andere manier in verband wordt gebracht met eventuele economische gevolgen van deze evolutie. We merken ook dat daar in toenemende mate verwijzingen naar de arbeidsmarkt bijhoren. Nochtans is het verband tussen mobiliteit en arbeidsmarkt weinig beschreven en nog minder empirisch onderzocht. Diverse arbeidsmarkttheorieën hebben elk een eigen visie op de rol van mobiliteit ten opzichte van de arbeidsmarkt. De neo-klassieke benadering bijvoorbeeld ziet pendelen en verhuizen als evenwichtsbrengende processen, die bestaande loonverschillen -als reflectie van ruimtelijke verschillen in schaarsteverhoudingen van vraag en aanbod- op lange termijn elimineren. Bij de post-keynesianen en de institutionalisten wordt echter gewezen op de loonrigiditeit waardoor het fundamentele onevenwicht op de arbeidsmarkt aan de grondslag ligt van de pendel- en verhuisbewegingen. Nog andere theorieën stellen dat ten gevolge van interne en externe agglomeratievoordelen de economisch sterkere regio's de jonge, goed opgeleide migranten en pendelaars aantrekken, daar waar de stagnerende regio's geconfronteerd worden met de uitstroom van de meest productieve arbeidskrachten.

Dit verkennende onderzoek beoogde de arbeidsmarkt en de mobiliteitsmarkt met elkaar in verband te brengen. Zowel arbeid als mobiliteit kunnen opgevat worden als een marktgebeuren waar vraag en aanbod in voortdurende wisselwerking met elkaar staan. Beide markten werden benaderd vanuit zowel de vraag- als aanbodzijde. Vraagzijde op de arbeidsmarkt zijn de werkgevers die op zoek zijn naar geschikte arbeidskrachten. Aanbodzijde op de arbeidsmarkt zijn de werknemers die hun arbeid (fysieke kracht, vaardigheden, kwalificaties,...) aanbieden, tegen een loon of wedde. Ook op de mobiliteitsmarkt bewegen zich actoren die mobiliteit aanbieden of vragen. De vraag naar mobiliteit ontstaat daar waar mensen zich van de ene plaats naar de andere moeten begeven om aan een bepaalde maatschappelijke activiteit deel te nemen. Het aanbod wordt gecreëerd door diegenen die mobiliteit de facto mogelijk maken (aanleggen wegen, produceren en verkopen van vervoermiddelen en -diensten,...).

Essentieel voor dit onderzoek is het begrip *duurzaamheid*. We onderscheiden vijf aspecten in de combinatie duurzaamheid, arbeidsmarkt en mobiliteitsmarkt: bereikbaarheid, sociale rechtvaardigheid, veiligheid, milieu en leefbaarheid. Wij concentreerden ons hier voornamelijk op de aspecten bereikbaarheid en sociale rechtvaardigheid.

## **2. Onderzoeksvragen**

De manier waarop de economische activiteiten in het algemeen en arbeid in het bijzonder georganiseerd én gelocaliseerd zijn, heeft een impact op de mobiliteit. Het omgekeerde is

ook waar: mogelijkheden en beperkingen op het vlak van mobiliteit beïnvloeden de economische activiteiten en de arbeidsmarkt. Concreet zochten we een antwoord op de volgende *onderzoeksvragen*:

1. *Wat zijn de oorzaken en gevolgen van de toegenomen spanning tussen de behoeften van de arbeidsmarkt en de mobiliteitsproblematiek?*

Werkgevers vinden niet altijd de geschikte arbeidskrachten binnen de regio. Werknemers zijn steeds langer onderweg naar hun werk. Werklozen geraken niet altijd aan een job die bereikbaar is. Er zijn dus een aantal spanningen aanwezig op het domein van arbeidsmarkt en mobiliteit. Waar vroeger de arbeidsmarkt profiteerde van de mogelijkheden van werknemers om zich (dankzij de auto - steeds verder) te verplaatsen, ondervindt zij nu aanzienlijke hinder van de beperkingen op het vlak van mobiliteit.

1. *Wat zijn de factoren vanuit werkgeverszijde die deze relatie bepalen?*

Op welke manier ervaren werkgevers deze problematiek? Wat is hun bijdrage tot de problematiek en/of tot mogelijke oplossingen?

1. *Wat zijn de factoren vanuit werknemerszijde die deze relatie bepalen?*

Op welke manier ervaren werknemers de mobiliteitsproblematiek? Op welke manier dragen zij bij tot het probleem en/of tot mogelijke oplossingen?

In dit verband willen we ook de maatschappelijke context van de relatie tussen arbeid en mobiliteit niet uit het oog verliezen. Daarom wensen we aanwijzingen te verzamelen voor wat we de '*sociale afwentelingshypothese*' noemen. Deze stelt dat de kosten voor mobiliteitsproblemen (en hun link met de arbeidsmarkt) op dit moment vooral sociaal worden afgewenteld. Werknemers vertrekken vroeger naar hun werk of komen later terug om files te vermijden. Werkgevers beginnen meer flexibele uurroosters in te voeren om mobiliteitspieken te vermijden. (Vooral vrouwelijke) werknemers benutten niet hun volledig arbeidsmarktpotentieel omdat er mobiliteitsproblemen zijn. Men wijzigt met andere woorden zijn gedrag op de arbeidsmarkt omwille van een mobiliteitsprobleem, maar de kosten worden elders gealloceerd. De kosten voor deze wijzigingen vertalen zich in afwezigheid tijdens voor het gezin sociale momenten (voorbeeld: niet meer samen eten), in andere opvang voor de kinderen (voorbeeld: vroeger in vooropvang of later in nabewaking), in minder tijd voor niet aan arbeid gerelateerde activiteiten, in minder beschikbaar inkomen voor het gezin. We kunnen met andere woorden de hypothese naar voor schuiven dat de 'kosten' ten gevolge van mobiliteitsproblemen niet in eerste instantie (of niet alleen) op de arbeidsmarkt betaald worden. Daarvoor is wellicht de relatie mobiliteit-arbeidsmarkt nog niet problematisch genoeg?

1. *Hoe kunnen we de realiteit arbeid-mobiliteit empirisch in kaart brengen en welke bronnen kunnen we daarvoor op dit moment gebruiken?*

Op dit moment wordt het debat over mobiliteit en arbeidsmarkt vooral op basis van ervaring en intuïtie gevoerd. De cijfers die gehanteerd worden, zijn meestal partieel en zeggen niet veel over de wederzijdse impact van arbeid en mobiliteit. Hoe kunnen we het debat beter empirisch stofferen op zo'n manier dat een gefundeerd beleid mogelijk wordt?

1. *Welke aanzetten kunnen we geven om deze problematiek pragmatisch aan te pakken vanuit arbeid als maatschappelijke realiteit?*

Niet alleen cijfers zijn belangrijk, maar ook de gevoeligheden en belangen van de verschillende actoren spelen een rol. Samen bepalen ze de haalbaarheid en relevantie van mogelijke beleidsmaatregelen. Daarom werd niet alleen aandacht besteed aan cijfers, maar ook aan standpunten van relevante actoren.

### **3. Methodologie**

Om de relatie tussen arbeidsmarkt en mobiliteit te achterhalen, werd gebruik gemaakt van verschillende methoden: literatuurstudie, dataverzameling en -bewerking en bevestigingen bij bevoorrechte getuigen.

In eerste instantie werd gezocht naar relevante literatuur omtrent de raakvlakken tussen de arbeidsmarkt en de mobiliteitsmarkt. We stooten hierbij vooral op topics zoals woon-werkverkeer, de automobilititeit en het daarbij horende fileprobleem, instrumenten om de fileproblematiek te helpen oplossen etc. Ook locatietheorieën of arbeidsflexibiliteit (telewerken, vierdagenweek e.d.) kwamen aan bod.

Na een grondige studie van binnen- en buitenlandse literatuur, werden bestaande databanken onderzocht en beoordeeld op hun bruikbaarheid voor deze thematiek. Volgende databanken kwamen ter sprake: de Volkstelling, de Loon- en Arbeidstijdgegevens van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid (RSZ-LATG), het ArbeidsMarktInformatiesysteem van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen, het Onderzoek Verplaatsingsgedrag België en de Panel Study van Belgische huishoudens (PSBH).

Vervolgens werd een nieuwe databank 'MOBAR' samengesteld met mobiliteits- en arbeidsmarktindicatoren op het niveau van de gemeenten. Met deze gegevens werden een aantal beschrijvende en verklarende analyses uitgevoerd. Er werd een globale ontsluitingstypologie opgesteld voor Vlaanderen op gemeentelijk niveau aan de hand van vier ontsluitingsvariabelen: bereikbaarheid per trein, per bus/tram, via hoofd- en primaire wegen. Op die manier konden we zeven clusters onderscheiden met gelijkaardige kenmerken voor de ontsluitingsvariabelen. Daarnaast hebben we een ontsluitingstypologie voor het openbaar vervoer opgesteld voor de Vlaamse gemeenten. Ook hier werden zeven clusters onderscheiden. De arbeidsmarkt hebben we getypeerd aan de hand van de werkzaam- en de werkloosheidsgraad. Aan de hand van deze typologieën werd de relatie tussen arbeidsmarkt en mobiliteitsmarkt verder onderzocht.

Ten slotte werden uitgebreide bevestigingen gedaan bij relevante actoren in Vlaanderen en Nederland.

De vraag is nu uiteraard in welke mate deze onderzoekshandelingen informatie opgeleverd hebben om de onderzoeksvragen te beantwoorden, of met andere woorden: in welke mate zijn we er in geslaagd de onderzoekshypothesen te toetsen? Na een beschrijvend gedeelte in de volgende paragraaf omtrent de relatie tussen arbeids- en mobiliteitsmarkt, proberen we hierop een antwoord te geven.

### **4. Bevindingen van het onderzoek**

#### **4.1 Globale ontsluitingstypologie**

Een essentieel en vernieuwend onderdeel van het onderzoek betrof het opstellen van een

ontsluitingstypologie voor de Vlaamse gemeenten aan de hand van een clusteranalyse op basis van de vier ontsluitingsvariabelen (cf. supra methodologie).

Er werden in totaal zeven clusters gevormd, waarbij cluster 1 de best ontsloten gebieden van Vlaanderen bevat en cluster 7 de slechtst ontsloten gebieden, gezien vanuit het vervoeraanbod.

Kaart 1 is een visuele voorstelling van deze clusters.

Tabel 1 geeft de typering van elke cluster alsook een overzicht van de kenmerken per cluster. Er wordt weergegeven hoe goed ze scoren op elk van de ontsluitingsindicatoren ten opzichte van de globale gemiddelden. Eén plusteken betekent dat de score ongeveer het globale gemiddelde bedraagt (minstens het globale gemiddelde of iets erboven), één minteken betekent dat de score iets lager dan het globale gemiddelde ligt. ++ betekent zeer goed, +++ uitstekend en -- slecht.

**Tabel 1** Ontsluitingstypologie en typering clusters

<i>Cluster (n=aantal gemeenten)</i>	<i>Typering</i>	<i>Treinscore</i>	<i>Basis-mobiliteit</i>	<i>Op- en afritten</i>	<i>Primaire weg</i>
1 (n=2)	<i>Globaal zeer goede ontsluiting</i>	+++	+++	+++	-
2 (n=3)	<i>Globaal goede ontsluiting</i>	+++	++	++	+
3 (n=31)	<i>Globaal vrij goede ontsluiting</i>	++	+	++	+
4 (n=131)	<i>Goede ontsluiting via de bus en de hoofdwegen, maar onvoldoende ontsluiting via de trein en de primaire wegen</i>	-	++	+	-
5 (n=14)	<i>Heel goede ontsluiting via de primaire wegen en goede ontsluiting via de bus, maar slechte ontsluiting via de trein en de hoofdwegen</i>	-	+	-	+++
6 (n = 87)	<i>Goede ontsluiting via de trein, maar slechte ontsluiting via de bus, de hoofd- en de primaire wegen</i>	+	-	-	--
7 (n=41)	<i>Goede ontsluiting via de bus, maar slechte ontsluiting via de trein, de hoofd- en de primaire wegen</i>	-	+	-	-

Cluster 1 bestaat uit Antwerpen en het Brusselse hoofdstedelijk gewest. Zij scoren uitstekend op 3 van de 4 bereikbaarheidsindicatoren.

De steden Gent, Leuven en Mechelen vormen cluster 2. Zij scoren goed tot uitstekend op alle bereikbaarheidsindicatoren.

Cluster 3 bevat hoofdzakelijk regionaalstedelijke (Aalst, Brugge, Hasselt, Genk, Kortrijk, Oostende, Sint-Niklaas en Turnhout) en kleinstedelijke (Aarschot, Asse, Dendermonde,

Diest, Herentals, Lier, Waregem en Wetteren) gebieden alsook een deel van de Vlaamse rand rond Brussel. Zij scoren goed tot zeer goed op alle bereikbaarheidsindicatoren.

De gemeenten die tot cluster 4 behoren, vindt men vooral terug in de provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant maar ook in het noordoosten van de provincie Oost-Vlaanderen en de kuststreek in West-Vlaanderen. Zij zijn meestal gelegen in de buurt van regionaalstedelijke en kleinstedelijke gebieden. Ze zijn goed bereikbaar per bus en via de hoofdwegen, maar niet zo goed met de trein en via de primaire wegen.

In cluster 5 wordt een slechte ontsluiting via trein en hoofdwegen gekoppeld aan een uitstekende ontsluiting via primaire wegen en een goede ontsluiting via de bus. Het gaat hier om 14 gemeenten, waarvan er 8 in de provincie Antwerpen gelegen zijn.

Cluster 6 ligt zowat verspreid over Vlaanderen, maar het merendeel van de gemeenten situeert zich in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Daarnaast maakt ook het noordoosten van de provincie Antwerpen deel uit van deze cluster. Hij wordt over het algemeen gekenmerkt door een goede bereikbaarheid per trein, maar scoort slecht op de drie andere ontsluitingsvariabelen.

De provincie Limburg neemt de volledige cluster 7 voor haar rekening. Hier is het enkel goed gesteld met de bereikbaarheid per bus. Op de andere mobiliteitscriteria scoren de gemeenten die tot deze cluster behoren niet goed.

Samenvattend kan men het volgende zeggen. Slechts in 35 gemeenten of 11% van de 308 Vlaamse gemeenten is het globaal gezien positief gesteld met het vervoeraanbod. De grootste cluster is cluster 4. Hij bevat 42% van de Vlaamse gemeenten. Er is een goede ontsluiting via de bus en de hoofdwegen, maar deze gemeenten zijn minder goed bereikbaar met de trein en via de primaire wegen. In 128 gemeenten gaat het overwegend slecht met de verkeersontsluiting. Het gaat hier over bijna 42% van Vlaanderen.

#### 4.2 Analyse van de samenhang tussen arbeidsmarktvariabelen en ontsluitingsvariabelen aan de hand van bivariate analyse

Het samenbrengen van de ontsluitingstypologie en de arbeidsmarkttypologie (cf. supra methodologie) stelde ons in staat om de relatie na te gaan tussen mobiliteit en arbeidsmarkt op een empirische basis. Dit gebeurde o.a. aan de hand van kruistabellen die we hier kort willen toelichten.

**Tabel 2** Kruistabel mobiliteitscluster - werkzaamheidsgraad

Mobiliteitscluster	Werkzaamheidsgraad in %					Totaal
	Klasse 1 < 58,4	Klasse 2 58,4-62,9	Klasse 3 63,0-66,0	Klasse 4 66,1-68,9	Klasse 5 > 68,9	
1	<b>1</b> <i>0,3</i> 50,0 6,3	<b>1</b> <i>0,3</i> 50,0 1,9	<b>0</b> <i>0,0</i> 0,0 0,0	<b>0</b> <i>0,0</i> 0,0 0,0	<b>0</b> <i>0,0</i> 0,0 0,0	<b>2</b> <i>0,6</i>
2	<b>0</b> <i>0,0</i> 0,0 0,0	<b>0</b> <i>0,0</i> 0,0 0,0	<b>2</b> <i>0,6</i> 66,7 2,6	<b>1</b> <i>0,3</i> 33,3 1,0	<b>0</b> <i>0,0</i> 0,0 0,0	<b>3</b> <i>1,0</i>

3	<b>2</b> 0,6 6,5 12,5	<b>2</b> 0,6 6,5 3,8	<b>9</b> 2,9 29,0 11,8	<b>9</b> 2,9 29,0 9,3	<b>9</b> 2,9 29,0 13,4	<b>31</b> 10,0
4	<b>5</b> 1,6 3,8 31,2	<b>20</b> 6,5 15,3 37,7	<b>30</b> 9,7 22,9 39,5	<b>47</b> 15,2 35,9 48,4	<b>29</b> 9,4 22,1 43,3	<b>131</b> 42,4
5	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>1</b> 0,3 7,2 1,9	<b>3</b> 1,0 21,4 4,0	<b>5</b> 1,6 35,7 5,2	<b>5</b> 1,6 35,7 7,5	<b>14</b> 4,5
6	<b>1</b> 0,3 1,2 6,2	<b>8</b> 2,6 9,2 15,1	<b>21</b> 6,8 24,1 27,6	<b>33</b> 10,7 37,9 34,0	<b>24</b> 7,8 27,6 35,8	<b>87</b> 28,2
7	<b>7</b> 2,3 17,1 43,8	<b>21</b> 6,8 51,2 39,6	<b>11</b> 3,6 26,8 14,5	<b>2</b> 0,6 4,9 2,1	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>41</b> 13,3
Totaal	<b>16</b> 5,2	<b>53</b> 17,1	<b>76</b> 24,6	<b>97</b> 31,4	<b>67</b> 21,7	<b>309</b> 100,0

\* Opmerking: Elke cel van de tabel bevat 4 getallen: het bovenste geeft het **absolute aantal gemeenten** weer, het tweede is het *percentage ten opzichte van het totale aantal gemeenten*, het derde stelt een rijpercentage voor en het onderste een kolompercentage

Uit tabel 2 kunnen we het verband afleiden tussen de mobiliteitsclusters en de werkzaamheidsgraad.

In 19 (1+9+9) gemeenten wordt een goede score op het mobiliteitsaanbod (cluster 1 tot en met 3) gecombineerd met een hoge werkzaamheidsgraad (klasse 4 en 5). Er zijn 37 (1+8+7+21) gemeenten die zowel qua ontsluiting (cluster 6 en 7) als qua werkzaamheidsgraad (klasse 1 en 2) niet goed scoren. 33 (30+3) gemeenten behalen gemiddelde scores zowel op mobiliteit (cluster 4 en 5) als op werkzaamheid (klasse 3). In totaal zijn er dus 89 gemeenten die een positieve samenhang bevestigen tussen mobiliteits- en arbeidsmarkt. Dit betreft 29% van Vlaanderen.

6 gemeenten (1+1+2+2) worden gekenmerkt door een lage werkzaamheid (klasse 1 en 2) en een goede ontsluiting (cluster 1 en 3). Bij 59 (33+24+2) gemeenten wordt een slechte ontsluiting (cluster 6 en 7) gecombineerd met een hoge werkzaamheidsgraad (klasse 4 en 5). In totaal vertonen 65 gemeenten een negatieve samenhang tussen mobiliteits- en arbeidsmarkt. Dit gaat om 21% van de Vlaamse gemeenten.

Bij de overige 155 gemeenten is het verband tussen mobiliteits- en arbeidsmarkt onduidelijk. Dit houdt 50% in van de Vlaamse gemeenten.

**Tabel 3** Kruistabel mobiliteitscluster - werkloosheidsgraad

Mobiliteitscluster	Werkloosheidsgraad in %					Totaal
	Klasse 1 < 6,0	Klasse 2 6,0-9,9	Klasse 3 10,0-12,9	Klasse 4 13,0-15,9	Klasse 5 > 15,9	
1	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>1</b> 0,3 50,0 20,0	<b>1</b> 0,3 50,0 50,0	<b>2</b> 0,6
2	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>2</b> 0,6 66,7 1,3	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>1</b> 0,3 33,3 20,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>3</b> 1,0
3	<b>12</b> 3,9 38,7 9,5	<b>15</b> 4,8 48,4 9,7	<b>3</b> 1,0 9,7 14,3	<b>1</b> 0,3 3,2 20,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>31</b> 10,0
4	<b>60</b> 19,4 45,8 47,2	<b>67</b> 21,7 51,1 43,5	<b>3</b> 1,0 2,3 14,3	<b>1</b> 0,3 0,8 20,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>131</b> 42,4
5	<b>10</b> 3,2 71,4 7,9	<b>3</b> 1,0 21,4 2,0	<b>1</b> 0,3 7,2 4,8	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>14</b> 4,5
6	<b>45</b> 14,6 51,7 35,4	<b>37</b> 12,0 42,5 24,0	<b>4</b> 1,3 4,6 19,0	<b>1</b> 0,3 1,2 20,0	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>87</b> 28,2
7	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>30</b> 9,7 73,2 19,5	<b>10</b> 3,2 24,4 47,6	<b>0</b> 0,0 0,0 0,0	<b>1</b> 0,3 2,4 50,0	<b>41</b> 13,3
Totaal	<b>127</b> 41,1	<b>154</b> 49,9	<b>21</b> 6,8	<b>5</b> 1,6	<b>2</b> 0,6	<b>309</b> 100,0

\* Opmerking: Elke cel van de tabel bevat 4 getallen: het bovenste geeft het **absolute aantal gemeenten** weer, het tweede is het *percentage ten opzichte van het totale aantal gemeenten*, het derde stelt een rijpercentage voor en het onderste een kolompercentage

Tabel 3 bevat gegevens over de relatie tussen de mobiliteitsclusters en de werkloosheidsgraad.

In 12 gemeenten wordt een goede score op het mobiliteitsaanbod (cluster 3) gecombineerd met een lage werkloosheidsgraad (klasse 1). Er zijn 16 (4+1+10+1) gemeenten die zowel qua ontsluiting (cluster 6 en 7) als qua werkloosheidsgraad (klasse 3 tot en met 5) niet goed scoren. 70 (67+3) gemeenten behalen gemiddelde scores zowel op mobiliteit (cluster 4 en 5) als op werkloosheid (klasse 2). In totaal zijn er dus 98 gemeenten die een positieve samenhang bevestigen tussen mobiliteits- en arbeidsmarkt. Dit betreft 32% van Vlaanderen.

7 gemeenten (1+1+1+3+1) worden gekenmerkt door een hoge werkloosheid (klasse 3 tot en met 5) en een goede ontsluiting (clusters 1 tot en met 3). Bij 45 gemeenten wordt een slechte ontsluiting (cluster 6 en 7) gecombineerd met een lage werkloosheidsgraad (klasse 1). In totaal vertonen bijgevolg 52 gemeenten een negatieve samenhang tussen mobiliteits- en arbeidsmarkt. Dit gaat om 17% van de Vlaamse gemeenten.

Bij de overige 159 gemeenten is het verband tussen mobiliteitsaanbod en arbeidsmarkt onduidelijk. Dit houdt 51% in van de Vlaamse gemeenten.

### **4.3 Hypothesen die we konden toetsen met de nieuwe databank**

In de nieuwe databank die werd opgemaakt, zitten gegevens over arbeid en mobiliteit op het niveau van de gemeenten. Het spreekt dan ook voor zich dat deze databank enkel gebruikt kan worden voor het toetsen van hypothesen over de band tussen arbeid en mobiliteit op het gemeentelijk (of hoger) niveau.

#### **4.3.1 In gemeenten die goed ontsloten zijn, zijn meer arbeidsplaatsen beschikbaar.**

Deze hypothese onderzoekt het verband tussen de vraag naar arbeid en de ontsluiting van de gemeente waar de jobs beschikbaar zijn, of de bestemming.

Er werd een matig positief verband vastgesteld tussen de werkgelegenheidsgraad enerzijds en het treinaanbod en de aanwezigheid van op- en afritten van autosnelwegen anderzijds. De ontsluiting van gemeenten via trein en autosnelweg blijkt dus inderdaad samen te gaan met het aanbod van arbeid.

Uit de analyses bleek echter ook dat er verschillen bestaan naargelang het soort vervoersaanbod en de soort tewerkstelling. Het aantal jobs dat wordt aangeboden is groter in gemeenten met een uitgebreider treinaanbod. Het aantal jobs in de secundaire sector is veel groter in gemeenten waar ook op- en afritten zijn van de autosnelweg. Het aantal jobs in de tertiaire en de quartaire sector is ook groter in deze gemeenten, maar het verband is iets minder sterk uitgesproken. Het verband met het treinaanbod is dan weer sterker in de tertiaire en quartaire sector dan in de secundaire sector.

Vervolgens werden analyses uitgevoerd op basis van het relatieve aandeel van de sectoren in de totale werkgelegenheid per gemeente. Hieruit blijkt dat gemeenten met een relatief sterke aanwezigheid van secundaire sectoren minder goed ontsloten zijn via trein of bus. Gemeenten met een relatief sterke aanwezigheid van tertiaire of quartaire sectoren zijn daarentegen beter ontsloten via zowel trein, bus, autosnelweg als primaire weg.

De conclusie is met andere woorden dat er een positief verband is tussen enerzijds de vraag naar arbeid en de ontsluiting (van de bestemmingszijde) anderzijds. Echter, dit verband verschilt naargelang de soort ontsluiting en de soort werkgelegenheid. Een verklaring hiervoor moeten we voorlopig schuldig blijven.

#### **4.3.2 In een gemeente die goed ontsloten is, zijn meer mensen beroepsactief.**

Hier onderzoekt men met andere woorden het verband tussen het aanbod van arbeid (mensen die zich aanbieden op de arbeidsmarkt en er al dan niet actief zijn) en de ontsluiting van de woonplaats (van de personen die zich aanbieden).

De totale werkzaamheidsgraad vertoont een zwak positief verband met de ontsluiting via het primaire wegennet en een zwak negatief verband met de treinontsluiting en de ontsluiting via autosnelwegen.

De vrouwelijke werkzaamheidsgraad vertoont een zwak positief verband met de ontsluiting via het primaire wegennet. De mannelijke werkzaamheidsgraad vertoont een zwak negatief verband met de ontsluiting via trein en autosnelweg.



De activiteitsgraad (van vrouwen en in het totaal) vertoont een sterk positief verband met de treinscore en met de ontsluiting via primaire wegen.

Hieruit durven we concluderen dat het verband tussen enerzijds de vraag naar arbeid (aantal beroepsactieven of werkenden) en anderzijds de ontsluiting van de woonplaats niet éénduidig zijn. Er zijn zeer veel nuances aan te brengen volgens aard van de ontsluiting en volgens de manier waarop men de arbeidsvraag operationaliseert (werkzaamheidsgraad, activiteitsgraad).

#### 4.3.3 In een gemeente die goed ontsloten is, zijn er minder werklozen.

Deze hypothese heeft als doel het verband te onderzoeken tussen enerzijds het (niet-gebruikte) aanbod van arbeid en anderzijds de ontsluiting van de woonplaats van de groep die niet aan bod komt op de arbeidsmarkt.

Er blijkt een positief verband te bestaan tussen enerzijds de aanwezigheid van werklozen en anderzijds de ontsluiting via trein, autosnelweg en bus. Er wonen met andere woorden meer werklozen in gemeenten die op het vlak van ontsluiting via trein, auto en bus goed scoren.

De conclusie die we hieruit trekken, is dat werklozen vaak wel kunnen beschikken over een mobiliteitsaanbod bij hun woonplaats, maar hiermee niet geraken op de plaatsen waar jobs beschikbaar zijn die bij hun profiel passen. Concreet denken we aan de problematiek van laaggeschoolden die in de steden wonen, maar voor wie de bedrijfsterreinen buiten de stad niet of onvoldoende bereikbaar zijn. Bovendien heeft men aan een ontsluiting via de autosnelweg niet veel als men geen wagen ter beschikking heeft, wat voor werklozen mogelijkwijze eerder het geval is dan voor werkenden.

Wanneer we ook de werkloosheidsduur in de analyse betrekken, dan blijkt dat hoe langer men werkloos is, hoe kleiner de kans dat men in een goed ontsloten gebied woont. Hier wordt de relatie tussen werkloosheid en ontsluiting van de woonplaats dan toch weer belangrijk. Werklozen die in een minder goed ontsloten gebied wonen, hebben meer kans om langdurig werkloos te zijn.

#### 4.3.4 Goed ontsloten gemeenten hebben een populatie met een sterk arbeidsmarktprofiel.

Een hoge werkzaamheidsgraad wordt gecombineerd met een sterk ontsluitingsprofiel in 19 gemeenten, een lage werkzaamheidsgraad wordt gecombineerd met een slecht ontsluitingsprofiel in 37 gemeenten en 33 gemeenten scoren gematigd voor beide kenmerken. Dit betekent dat er in 89 gemeenten of 29% van de Vlaamse gemeenten een positief verband bestaat tussen werkzaamheidsgraad en ontsluiting.

Er zijn echter ook voorbeelden van het tegendeel. In 6 gemeenten is het ontsluitingsprofiel goed, maar is de werkzaamheidsgraad toch laag. Omgekeerd geldt dat in 59 gemeenten het ontsluitingsprofiel slecht is en de werkzaamheidsgraad toch hoog. Samen gaat het om 21% van de gemeenten.

Bij de overige gemeenten is er geen duidelijk verband. Samengevat betekent dit dat in slechts de helft van de gemeenten een verband wordt vastgesteld tussen mobiliteit en arbeid, zoals dat binnen deze context geoperationaliseerd werd. Dit doet vermoeden dat er behalve (het aanbod van) mobiliteit, ook nog heel wat andere factoren een invloed hebben op het arbeidsmarktprofiel van een gemeente. Waarschijnlijk spelen deze factoren een sterkere rol dan (het aanbod van) mobiliteit.

## 4.4 Hypothesen die we zouden kunnen toetsen met de bestaande databanken

In dit onderzoek werden een aantal bestaande databanken gescreend en beoordeeld op hun inhoud, doch het was binnen dit kader niet mogelijk om er effectief analyses op uit te

voeren. Nochtans bestaan hier heel wat mogelijkheden om een aantal bijkomende hypothesen te toetsen. Het gaat hier vooral om gegevens over individuen en huishoudens en het zijn dan ook vooral - doch niet uitsluitend - uitspraken of hypothesen op dit individuele niveau die zouden kunnen worden getoetst. Dit is mogelijk een opdracht voor een volgend onderzoek.

#### 5.4.1 Hypothesen op het niveau van de gemeenten

De RSZ-LATG databank bevat informatie die uitspraken over mobiliteit en werkgelegenheid op het niveau van de gemeenten kan helpen toetsen, zoals:

- economisch sterke gemeenten trekken arbeidskrachten aan.

Wat een 'economisch sterke gemeente' is, moet nader bepaald worden uit de arbeidsmarktvariabelen. De in- dan wel uitstroom moet bepaald worden door de RSZ-LATG databank. Die in- en uitstroom kan vervolgens getypeerd worden door werkgevers- en werknemerskenmerken (leeftijd, arbeidsduur, sector, gemiddeld dagloon, bedrijfsgrootte e.d.). Dit zal enkel mogelijk zijn voor bedrijven met hoogstens één vestigingsplaats.

#### 5.4.2 Hypothesen op het niveau van de individuen

Diverse hypothesen over het verplaatsingsgedrag van werkenden en werklozen kunnen worden getoetst aan de hand van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen en/of België. Enkele voorbeelden van relevante hypothesen die getoetst kunnen worden op basis van de persoonsvragenlijst kunnen zijn:

- werklozen hebben minder vaak een rijbewijs dan werkenden;
- werklozen wonen verder van een halte of station dan werkenden;
- hoe hoger het opleidingsniveau, hoe grotere pendelverplaatsingen;
- hoe hoger het inkomen, hoe dichter men bij een halte of station woont;
- arbeiders maken kortere pendelverplaatsingen dan bedienden;
- bedienden maken kortere pendelverplaatsingen dan kaderleden;
- arbeiders pendelen vaker met de auto dan bedienden;
- bedienden pendelen vaker met de auto dan kaderleden.

Voor andere hypothesen is informatie uit de verplaatsingsagenda noodzakelijk:

- wie deeltijds werkt, maakt minder pendelverplaatsingen;
- wie deeltijds werkt, maakt meer gecombineerde verplaatsingen (dit zijn verplaatsingen omwille van verschillende motieven);
- vrouwen maken meer gecombineerde verplaatsingen dan mannen.

Uiteraard zijn er nog meer hypothesen denkbaar.

#### 5.4.3 Sociale afwentelingshypothese

De PSBH databank bevat informatie over de woon-schoolverplaatsingen van kinderen jonger dan 16 jaar zowel in 1992 als 1998. We zouden dus kunnen nagaan of er een evolutie is in de afstand tussen huis en school, de wijze waarop men naar school gaat en de tijd die kinderen van huis zijn. Dit kan worden gelinkt aan de arbeidssituatie van de ouders, maar niet aan de woon-werkverplaatsingen van de ouders omdat die informatie ontbreekt in 1998. Het tweede deel van de volgende uitspraak kan dus niet getoetst worden:

- kinderen zijn steeds langer van huis (als gevolg van langere woon-werkverplaatsingen)

van de ouders).

De 'sociale afwentelingshypothese' moet uiteraard nog verder worden geoperationaliseerd, doch dit was niet het voorwerp van dit onderzoek.

## **6. Conclusie**

Dit onderzoek zette een belangrijke stap voorwaarts in het operationaliseren en toetsen van uitspraken over arbeid en mobiliteit. De nieuwe databank 'MOBAR' stelde ons in staat een aantal uitspraken op het niveau van de gemeente te toetsen aan concreet cijfermateriaal. Een overzicht van bestaande databanken deed besluiten dat er nog heel wat cijfers onontgonnen zijn op dit vlak, vooral op het niveau van individuen en huishoudens. Bepaalde arbeidsmarktproblematieken (werkloosheidsduur, werkloosheidsval etc.) hebben duidelijk te maken met mobiliteitsaspecten. Verder onderzoek hierover vanuit de invalshoek van de arbeidsmarkt is onontbeerlijk. Alleszins deed dit onderzoek heel wat nieuwe onderzoeksvragen ontstaan.