

Pendelen in Vlaanderen

Een analyse van het woon-werkverkeer op basis van SEE2001

Pickery, J. (2005). Koning Auto regeert? Pendelgedrag en attitudes tegenover aspecten van het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. In APS, *Vlaanderen gepeild!* (pp. 131-161). Brussel: Administratie Planning en Statistiek, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Deze bijdrage beschrijft het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen, meer bepaald het woon-werkverkeer, zoals dat gerapporteerd werd in de laatste volkstelling. De analyse toont eens te meer dat de auto zeer dominant is. Bijna 70% van de werkende Vlamingen gebruikt de auto als bestuurder om naar het werk te gaan. Scholingsniveau, af te leggen afstand en locatie van de woning zijn belangrijke verklarende variabelen voor het autogebruik.

Inleiding en beschrijving van de data

In dit artikel bekijken we het pendelgedrag van de Vlamingen met een focus op de keuze van vervoermiddelen. De Vlaamse overheid wil de inspanningen voor het openbaar vervoer immers prioritair concentreren op het woon-werkverkeer (en het woon-schoolvervoer). Het stimuleren van alternatieve modi bij de vervoerswijzekeuze is een expliciete beleidsdoelstelling.

Om dat pendelgedrag in kaart te brengen, gebruiken we een steekproef van de laatste volkstelling, ook wel bekend als de Socio-Economische Enquête 2001 (SEE2001). Die enquête werd gehouden bij alle inwoners van België, ingeschreven in de gemeentelijke bevolkingsregisters op 1 oktober 2001. Alle personen, Belgen én buitenlanders die op dat moment hun hoofdverblijfplaats hadden in België, werden ondervraagd. Elk huishouden ontving één woning-/huishoudformulier en één individueel formulier voor elke persoon in het huis-

houden. De individuele formulieren bevatten onder meer vragen over het gevolgde onderwijs en de tewerkstellingssituatie van de persoon en ook over de woon-werkverplaatsing of woon-schoolverplaatsing.

De deelname aan SEE2001 was verplicht en kan ook goed genoemd worden. Meer dan 96% van de aangeschreven respondenten in België nam deel aan de enquête (al

dan niet na een herinnering/verwittiging). Voor het Vlaams Gewest liggen de cijfers zelfs nog iets hoger: 98,1% van de Vlaamse huishoudens stuurde het formulier terug. In de grote steden was er iets minder medewerking, maar voor Antwerpen en Gent werd nog altijd een responsgraad van 94,8% respectievelijk 96,3% gehaald. In tegenstelling tot de zeer lage unit-nonrespons was de item-nonrespons voor een aantal vragen wel aanzienlijk.

Uit het bestand op huishoudniveau dat op basis van de ingevulde formulieren samengesteld werd, trok het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) voor de administratie Planning en Statistiek (APS) een 10%-steekproef van de inwoners van het Vlaamse Gewest. In die steekproef werden enkel de individuele huishoudens opgenomen. Collectieve huishoudens werden buiten beschouwing gelaten. In een tweede bestand werden de persoonsgegevens verzameld van alle gezinsleden van de huishoudens die geselecteerd werden.

De woon-werkpendel in Vlaanderen

De afstand tot het werk

In onze analyse concentreren we ons op de mensen die werken, aangezien zij toch een heel ander pendelprofiel hebben dan de studerende. Bovendien beperken we ons tot de groep die minstens drie dagen per week naar het werk pendelt. Slechts een kleine groep legt de afstand van thuis naar de werkplaats maar een of twee keer per week af (ongeveer 2,5%). Die groep heeft een iets ander pendelprofiel en heeft bovendien minder impact op files en andere mobiliteitsproblemen. In de steekproef van SEE2001 waarover wij beschikken, zitten nog meer dan 200 000 mensen die beantwoorden aan onze selectie: werken en minstens drie dagen pendelen. Die groep is dus zeker nog voldoende groot om er heel relevante en gedetailleerde informatie uit te halen.

Gemiddeld zijn die pendelaars zowel 's morgens als 's avonds iets minder dan een halfuur onderweg voor hun woon-werkverplaatsing. In die tijd leggen ze gemiddeld 19 kilometer enkel af. Maar dat gemiddelde verhult natuurlijk grote verschillen. Ongeveer 28,5% woont op minder dan 5 kilometer van het werk en voor bijna 48% bedraagt de af te leggen afstand minder dan 10 kilometer. Bijna 12% moet echter meer dan 40 km afleggen.

De variabele die de grootste impact heeft op de af te leggen afstand is het opleidingsniveau van de werkende. Zoals tabel 1 toont, werken hogeropgeleiden vaker verder van huis. Van de twee groepen met het laagste onderwijsniveau werkt bijna 10% binnen 1 kilometer van zijn woonplaats. Bij de universitair geschoolden is dat minder dan 5%. Nog opvallender is het aandeel waarvoor de werkplaats zich bevindt op meer dan 40 kilometer van thuis. Dat stijgt mee met het opleidingsniveau, van minder dan 7% voor de mensen met ten hoogste een diploma lager onderwijs tot bijna 24% voor universitair geschoolden. Dat laatste percentage is overigens bijna dubbel zo hoog als het percentage bij de mensen met een diploma hoger onderwijs buiten de universiteit, die nochtans het tweede hoogste aandeel langeafstandspendelaars tellen.

Gebruikte vervoermiddelen

De respondenten werd gevraagd de vervoermiddelen aan te kruisen die zij meestal gebruiken om de weg naar het werk volledig af te leggen. In het daaropvolgende lijstje werden zeven vervoermiddelen opgesomd en eveneens de antwoordmogelijkheid "geen (uitsluitend te voet)" opgenomen. Deze vraagstelling heeft het nadeel dat "te voet" niet gecombineerd kan worden met andere vervoermiddelen. Er mag bovendien aangenomen worden dat niet alle respondenten de vraaginstructie op dezelfde manier hebben gevolgd. Uit de antwoordprofielen kan opgemaakt worden dat sommige respondenten meerdere vervoermiddelen aankruisen omdat zij die combineren terwijl andere respondenten meerdere vervoermiddelen opgeven omdat zij die afwisselen (bijvoorbeeld afhankelijk van de weersomstandigheden). De tijdsperiode waarin de formulieren ingevuld worden kan zo ook een impact hebben op de bekomen antwoorden. Als de respondenten de vragenlijst in de winter invullen, bestaat de kans dat zij hun gebruik van de fiets in de zomer "vergeten" te vermelden. Rekening houdend met de antwoordpatronen op de andere vragen (bijvoorbeeld afstand en duur), kan er echter van uitgegaan worden dat het bij de meeste respondenten wel over een combinatie gaat. Ondanks deze beperkingen kan er toch veel informatie uit de antwoorden op deze vragen gehaald worden.

In tabel 2 tonen we de combinaties van gebruikte vervoermiddelen. De tabel toont de dominantie van de auto: 65% van de regelmatig (minstens drie dagen per week) pendelende werkende mensen gebruikt uitsluitend de auto als bestuurder om op het werk te geraken. Alleen de fiets haalt nog een percentage in de buurt van 10%, alle andere vervoermiddelencombinaties komen veel minder frequent voor.

Deze dominantie van de auto wordt extra benadrukt omdat autogebruik relatief weinig gecombineerd wordt met andere vervoersmodi. Vergelijk bijvoorbeeld met de trein: 5,5% van de werkenden gebruikt de trein om op het werk te geraken. Maar 60% van de treinpendelaars gebruikt ook nog een of meerdere andere vervoermiddelen. Zo zijn er slechts 2,2% uitsluitend treingebruikers. De andere treinpendelaars zijn verdeeld over verschillende categorieën, bijvoorbeeld ook bij "overige combi-

Tabel 1.

Afstand tot het werk volgens onderwijsniveau

Onderwijsniveau	Afweging afstand										N
	0 tot 1 km	2 tot 3 km	4 tot 5 km	6 tot 10 km	11 tot 20 km	21 tot 40 km	41 km of meer				
Lager onderwijs	aantal % binnen onderwijsniveau	1 019 9,8%	1 414 13,6%	1 329 12,8%	2 346 22,6%	2 140 20,6%	1 423 13,7%	703 6,8%			10 374
Lager secundair	aantal % binnen onderwijsniveau	3 610 9,3%	4 628 11,9%	4 591 11,8%	8 406 21,6%	8 696 22,4%	5 739 14,8%	3 158 8,1%			38 828
Hoger secundair	aantal % binnen onderwijsniveau	6 109 8,1%	7 686 10,2%	8 020 10,7%	15 249 20,3%	17 512 23,3%	13 211 17,6%	7 319 9,7%			75 106
Hoger niet-universitair	aantal % binnen onderwijsniveau	3 348 7,4%	4 458 9,8%	4 169 9,2%	8 218 18,1%	10 407 22,9%	9 108 20,0%	5 802 12,7%			45 510
Universitair	aantal % binnen onderwijsniveau	1 440 5,7%	1 771 7,0%	1 773 7,0%	3 463 13,8%	4 891 19,4%	5 835 23,2%	5 986 23,8%			25 159
Totaal	aantal %	15 526 8,0%	19 957 10,2%	19 882 10,2%	37 682 19,3%	43 646 22,4%	35 316 18,1%	22 968 11,8%			194 977

Bron: NIS, SEE2001, 10%-steekproef

naties”, een restcategorie die weinig voorkomende vervoermiddelencombinaties groepeerd.

Toch blijft meer dan 65% een zeer opvallend cijfer, dat echter in de lijn ligt van de resultaten van bijvoorbeeld het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (62% autobestuurder, 7% autopassagier als *hoofdvervoermiddel*, zie Zwerts & Nuyts, 2004).

De keuze voor een vervoermiddel wordt natuurlijk sterk bepaald door de af te leggen afstand. De snelheid die behaald kan worden, is waarschijnlijk de rationele verklaring hiervoor. Maar als we de meest gebruikte vervoerswijzen voor de verschillende categorieën van afstanden bekijken, blijkt dat de auto ook al voor kleine afstanden snel dominant wordt. Van de mensen die tot 1 kilometer moeten pendelen, doet 70% dat te voet of per fiets. Maar meer dan 21% gebruikt voor die afstand uitsluitend de eigen auto. Vanaf 2 kilometer is de auto al het populairste vervoermiddel. Tussen 2 en 3 kilometer be-

draagt het aantal respondenten dat uitsluitend de eigen auto vermeldt wel nog minder dan 50%, maar vanaf 4 kilometer is het altijd meer dan 60%. Het aantal autogebruikers stijgt met de afstand tot 20 kilometer. Van dan af is er een lichte daling in het aandeel uitsluitend autogebruikers in het voordeel van de trein, die zich iets sterker doorzet voor de langste afstanden (meer dan 40 kilometer).

Wanneer we proberen te verklaren welke vervoerswijze iemand kiest als hij zich naar zijn werk verplaatst, zijn er natuurlijk nog andere elementen die een rol spelen naast de af te leggen afstand: kenmerken van de persoon en ook de plaats waar hij woont.

Om de effecten van de woonplaats te onderzoeken, hebben we alle woonplaatsen van de respondenten ingedeeld in acht categorieën volgens de ruimtelijke indeling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: centrumgemeente grootstedelijk gebied (alleen Antwerpen en Gent), centrumge-

Tabel 2.

Gebruikte (combinaties van) vervoermiddelen voor de woon-werkverplaatsing

	Frequentie	Percentage
Uitsluitend auto als bestuurder	137 194	65,1
Uitsluitend fiets	20 650	9,8
Uitsluitend te voet	7 667	3,6
Uitsluitend auto als passagier	7 324	3,5
Uitsluitend bus, tram of metro	6 210	2,9
Uitsluitend brommer	5 839	2,8
Uitsluitend vervoer georganiseerd door werkgever	5 266	2,5
Uitsluitend trein	4 603	2,2
Overige combinaties	4 164	2,0
Auto als bestuurder + auto als passagier	2 196	1,0
Auto als bestuurder + trein	2 091	1,0
Auto als bestuurder + fiets	1 954	0,9
Bus, tram of metro + trein	1 593	0,8
Fiets + trein	1 159	0,6
Auto als bestuurder + bus, tram of metro	1 008	0,5
Bus, tram of metro + auto als passagier	644	0,3
Fiets + bus, tram of metro	620	0,3
Fiets + auto als passagier	519	0,2
N	210 701	

Bron: NIS, SEE2001, 10%-steekproef

meente regionaalstedelijk gebied (Mechelen, Turnhout, Leuven, Brugge... in totaal elf steden), grootstedelijk gebied (de rand rond Antwerpen en Gent), regionaalstedelijk gebied (de rand rond die elf andere steden), structuurondersteunend kleinstedelijk gebied (Lier, Geel, Mol, Aarschot, Tienen, ... twintig steden), kleinstedelijk gebied op provinciaal niveau (Boom, Heist-op-den-Berg, Hoogstraten, Menen, Geraardsbergen, Ninove, ... vieren-twintig steden of stadjes), het Vlaamse stedelijk gebied rond Brussel (Dilbeek, Sint-Pietersleeuw, Vilvoorde... veertien gemeenten) en het buitengebied (al de rest).

Voor de inwoners van al die ruimtelijke categorieën blijft de auto het meest gebruikte vervoermiddel. Maar, er zijn toch opvallende verschillen in het aantal keren dat "auto als bestuurder" als enige vervoermiddel wordt vermeld. Bij inwoners van de grootsteden Antwerpen en Gent geldt dat voor minder dan 55% terwijl 70% van de inwoners van het buitengebied en van de inwoners van Vlaams stedelijk gebied rond Brussel uitsluitend de eigen auto gebruikt. Fietsen gebeurt het vaakst in de centrumgemeenten van het regionaalstedelijk gebied. De Vlaamse rand valt hier op door zijn lage cijfer. In de steden wordt het vaakst naar het werk gewandeld, in dalende volgorde volgens de grootte van de stad (meeste wandelaars in de grootsteden, vervolgens in de regionale steden en dan in het structuurondersteunend kleinstedelijk gebied). Dat geldt duidelijk niet voor de randgemeenten van deze steden. In de randgemeenten van Antwerpen en Gent is er bijvoorbeeld een zeer laag percentage wandelaars.

Deze resultaten zijn natuurlijk niet zo toevallig. In grootsteden is er meer werkgelegenheid zodat inwoners vaker dicht bij hun werk wonen. De ruimere tewerkstellingsmogelijkheden in de nabije omgeving gelden ook voor de regionale steden en waarschijnlijk zijn die steden verkeersveiliger en fietsvriendelijker dan de grootsteden. In die zin worden de verschillen die we vinden mee bepaald door de afstand die de respondenten moeten afleggen naar hun werk. Bovendien is het openbaar vervoer in de steden beter uitgebouwd zodat er meer alternatieven zijn voor de auto. Toch blijkt (opnieuw) dat de keuze voor duurzaam vervoer makkelijker of evidentier is voor mensen die in een stad wonen.

Als we kijken naar de verschillen in gebruikte vervoerswijzen volgens persoonskenmerken blijken de verschillen volgens leeftijd beperkter dan de verschillen volgens opleidingsniveau. De jongste groep werkenden (18 tot 24 jaar) rijdt het minst vaak met de eigen auto naar het werk (dit komt waarschijnlijk ook omdat een deel ervan nog niet over een rijbewijs of over een eigen auto beschikt), maar die groep gaat ook niet vaker te voet of met de fiets naar het werk. De meeste fietsers vinden we in de op een na oudste groep (45 tot 54 jaar) en de meeste wandelaars in de oudste groep (55 tot 64).

Opleidingsniveau is een veel belangrijkere discriminerende variabele. Mensen met een diploma hoger onderwijs gebruiken veel vaker uitsluitend de auto dan lageropgeleiden. Hiermee samenhangend treffen we bij de lageropgeleiden meer wandelaars en (veel) meer fietsers aan.

De verschillende achtergrondkenmerken hangen natuurlijk onderling samen (ouderen hebben over het algemeen een lager opleidingsniveau) en er zijn ook samenhangen tussen de achtergrondkenmerken en de afstandsvariabelen. Om voor deze samenhangen te controleren werd een multivariate analyse uitgevoerd. Die analyse bevestigt de effecten die we hierboven besproken hebben als netto-effecten. Dat wil dus zeggen dat ze gelden onafhankelijk van de andere variabelen. Hogeropgeleiden hebben dus meer kans om de auto te gebruiken onafhankelijk van de afstand die ze moeten afleggen. Inwoners van Antwerpen en Gent hebben minder kans om de auto te nemen, onafhankelijk van hun scholingsniveau. Een afstand tussen 10 en 20 km zet mensen er het meest toe aan om naar de auto te grijpen, onafhankelijk van de overige bepalende kenmerken.

Besluit

Verplaatsingsgedrag was slechts één module van SEE2001. De bevraging ervan was niet uitgebreid en de hier gepresenteerde analyse blijft dus ook beperkt. Ook zijn de cijfers niet heel recent (oktober 2001). Maar hier staat een zeer grote steekproef tegenover die toch veel informatie biedt. Zo toont het artikel dat de auto nog steeds het dominante vervoermiddel is voor de woon-werkverplaatsing

van de Vlaming. Er kunnen een aantal achtergrondkenmerken gevonden worden die samenhangen met de vervoermiddelenkeuze (leeftijd, opleidingsniveau, woonplaats) maar ook voor relatief kleine afstanden gebruikt de meerderheid toch uitsluitend de auto.

Jan Pickery
Administratie Planning en Statistiek
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Bibliografie

Zwerts, E. & Nuyts, A. (2004). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2000-2001*. Brussel-Diepenbeek: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap/Universiteit Hasselt.