

# Nieuwe forensen in

AUTEUR JORAM GRÜNFELD

De ontwikkeling van polycentrische regio's heeft economische voordelen. In de Amsterdamse regio lijken vooral groepen met een sterke maatschappelijke positie de nieuwe kansen te benutten.

**H**et ruimtelijke patroon van de Amsterdamse regio is de afgelopen decennia sterk veranderd. Er zijn sinds de jaren zeventig grote nieuwbouwgebieden ontwikkeld, zoals Purmerend, Almere en Hoofddorp. In het begin werden er bijna uitsluitend nieuwe woonlocaties ontwikkeld, maar later zijn er tevens nieuwe werkgelegenheidslocaties ontstaan. Haarlemmermeer is bijvoorbeeld uitgegroeid tot de enige gemeente in Nederland met meer arbeidsplaatsen dan inwoners. Ook op het gebied van vrijetijdslocaties lijkt een divers patroon te ontstaan. Deze veranderende structuur van de regio Amsterdam kan worden beschreven als een ontwikkeling van 'autonome stad' via 'centrumstad' naar 'polycentrische stad'.

## Polycentrisch stadsgewest

Het effect van deze ruimtelijke ontwikkeling is dat er veel minder dan voorheen sprake is van ruimtelijke hiërarchie. Er kunnen op veel meer plekken in de regio gespecialiseerde voorzieningen en functies worden aangetroffen. Ook de verhoudingen tussen de gemeenten zijn veranderd. In het verleden bestonden er zo goed als uitsluitend woon-werkverkeerstromen vanuit de suburbs naar de centrale stad. Het idee is dat er tegenwoordig sprake is van een kriskraspatroon van woon-werkrelaties. Er bestaat echter weinig inzicht in wat bepaalt of men wel of niet gebruikmaakt van de mogelijkheden die een polycentrische stad biedt.

In hun dagelijkse activiteitenpatroon bezoeken mensen verschillende locaties om hun activiteiten uit te voeren. Bij het kiezen van deze locaties maken zij een afweging tussen de verplaatsingskosten en de activiteiten die zij op die plek kunnen uitvoeren. Het aantal activiteitenplaatsen dat mensen kunnen bereiken, is in de regio Amsterdam sterk toegenomen, maar welke achtergrondkenmerken hun keuze beïnvloeden om daadwerkelijk gebruik te maken van diverse activiteitenplaatsen en op die manier de kansen van een polycentrischer wordende regio te benutten, is nog onduidelijk.

Naast de sociaal-ruimtelijke structuur worden de plekken die

mensen gebruiken vanzelfsprekend ook bepaald door sociaal-economische en sociaal-demografische kenmerken van het individu. Autobezit vergroot bijvoorbeeld de actieradius van mensen. In de afgelopen decennia is niet alleen de ruimtelijke structuur veranderd, maar zijn er tegelijkertijd veel maatschappelijke en demografische veranderingen opgetreden die grote impact hebben op dagelijkse activiteitenpatronen. Het betreft onder andere de toegenomen verplaatsingsmogelijkheden (in het bijzonder het toegenomen autobezit), individualisering, vergrijzing, immigratie, opkomst van het tweeverdienschap et cetera.

Mensen verplaatsen zich om op verschillende plekken activiteiten te kunnen ondernemen. Mobiliteit biedt het individu de vrijheid om zijn leven naar eigen wens in te richten. Een uitzondering ontstaat echter als verschillende activiteitenplaatsen dusdanig ver uit elkaar liggen dat zij niet meer te bereiken zijn. In dat geval kan worden gesproken over een 'spatial mismatch'. In de Verenigde Staten heeft de suburbanisatie van het werk ertoe geleid dat de werkplekken voor een deel van de arme (zwarte) binnenstadbewoners te ver weg zijn komen te liggen. Het idee is dat mensen als gevolg van een 'spatial mismatch' werkloos blijven.

Op individueel niveau heeft mobiliteit in Nederland voornamelijk voordelen. 'Spatial mismatch' zoals in de Verenigde Staten speelt hier geen rol. Daarentegen heeft mobiliteit op collectief niveau wel een aantal nadelen. De belangrijkste nadelen zijn het ruimtebeslag, de milieueffecten en de kosten van de infrastructuur. Infrastructuur is duur om aan te leggen en vergt veel ruimte, waardoor de aanleg van nieuwe infrastructuur vaak omstreden is. Denk aan de recente discussies rond de A6-A9, een nieuwe snelweg tussen Schiphol en Almere. Het overheidsbeleid lijkt zich vaak te richten op het beperken van mobiliteit. Het gaat dus niet uit van de individuele voordelen van mobiliteit, maar van de collectieve nadelen. Los van het oordeel over deze keuze zijn er twee belangrijke kanttekeningen te plaatsen bij het gevoerde beleid.

In de eerste plaats voert de overheid ook beleid dat juist tot extra mobiliteit leidt. Het gaat hierbij om het stimuleren van de arbeidsparticipatie van vrouwen. In de tweede plaats is het naïef om te denken dat de concentratie van verschillende functies op één plek automatisch aansluit bij het dagelijkse activiteitenpatroon van mensen. Pas op het moment dat de mensen die op die plekken wonen er ook werken, en vice versa, is er sprake van een reductie van de mobiliteit. Mensen werken echter vaak ergens anders. Het toegenomen tweeverdienschap maakt het overigens moeilijker om de woon- en werkplek in een huishouden op elkaar af te stemmen. In een tweeverdienerhuishouden werken immers beide partners, er zijn er dus ook twee werkplekken.

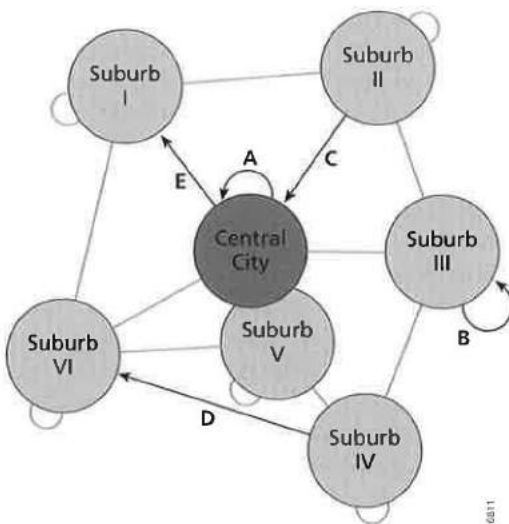
De veronderstelde opkomst van het polycentrische stadsgewest leidt tot de vraag of het aandeel van woon-werkforensen met een polycentrische woon-werkrelatie in de Amsterdamse regio de afgelopen jaren is toegenomen. Daarnaast komt de vraag aan de orde of bewoners met een polycentrische woon-werkrelatie een afwijkend

# polycentrische regio's

sociaal-demografisch profiel hebben ten opzichte van andere regio-bewoners. Om deze vragen te beantwoorden, is gebruik gemaakt van het Onderzoek verplaatsingsgedrag van het Centraal Bureau voor de Statistiek. In dit onderzoek zijn de jaren 1987 en 2002 vergeleken. De afbakening van de regio Amsterdam volgt de bestuurlijke grenzen van de regionale samenwerking. De respondenten zijn geselecteerd op voorwaarde dat zowel hun woon- als werklocatie in de regio Amsterdam is.

## Polycentrisch gedrag getypeerd

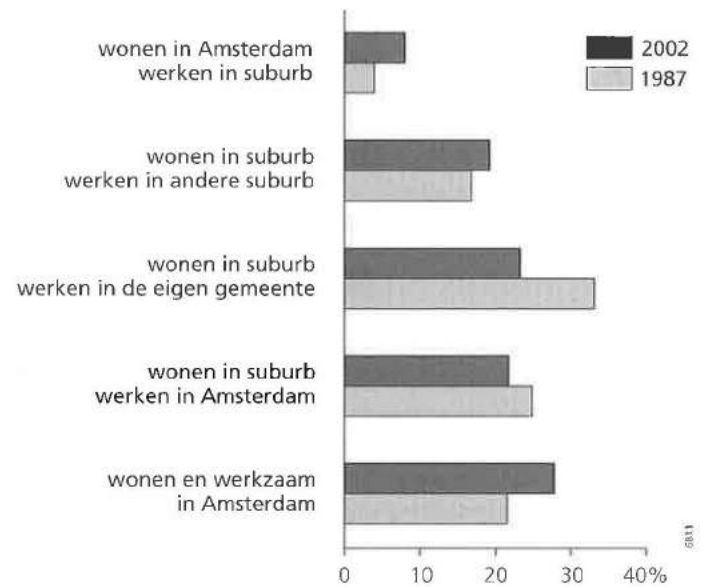
Er is een typologie van woon-werkrelaties ontwikkeld op basis van de vraag of de respondent in de eigen gemeente werkt of niet. Op het moment dat men niet in de eigen gemeente werkt, is onderscheid gemaakt tussen werken in Amsterdam en in een andere gemeente. Als deze indeling wordt gekoppeld aan de tweedeling in gemeenten, leidt dit tot vijf forenstypen. Op het moment dat de werkplek Amsterdam is, kan de woon-werkrelatie als monocentrisch worden beschouwd (typen A en C). Het werken van een Amsterdamer in een suburb is typisch polycentrisch (type E). Daarnaast wordt het wonen en werken in twee verschillende suburbs (type D) als meer polycentrisch beschouwd dan het wonen en werken in dezelfde suburbane gemeente (type B).



**Figuur 1.** Schematisch overzicht van vijf woon-werkrelaties in een polycentrisch stadsgewest.

Gezien de in het eerste deel van dit artikel beschreven ruimtelijke ontwikkelingen is het niet verbazingwekkend dat de meer polycentrische woon-werkrelaties de afgelopen vijftien jaar aan belang hebben gewonnen. Procentueel is de groei zelfs het grootst geweest onder de groep die in Amsterdam woont en in een andere gemeente werkt. Ook de groep forensen waarvan de woon- en werkplek in verschillende suburbane gemeentes liggen, is in omvang toegenomen.

Hoewel de twee polycentrische forenstypen belangrijker zijn geworden, zijn het nog steeds de kleinste groepen. De meest voorkomende werkgemeente is nog steeds de woongemeente. Opvallend is trouwens ook de afname van monocentrische forensen die in Amsterdam werken en de toename van het aandeel Amsterdammers dat in de eigen gemeente werkt.



**Figuur 2.** Vijf woon-werktypes in de regio Amsterdam.

Naast de verschuiving in forenstypen is er een aantal veranderingen opgetreden in de socio-demografische samenstelling van de werkenden in de regio Amsterdam. Er is sprake van een verschuiving qua leeftijd naar een hoger aandeel in de leeftijdsgroep veertig tot zestig jaar. Deze toename is ten koste gegaan van het aandeel jongeren. De groep jonger dan vijftig jaar is gedaald als gevolg van ontgroening, maar ook als gevolg van het verlengen van schoolcarrières. Het aandeel alleenstaanden is gestegen ten koste van tweepersoons- en gezinshuishoudens. Een andere belangrijke verschuiving is de toegenomen arbeidsparticipatie van vrouwen. De socio-demografische profielen van de verschillende forensentypen zijn daarentegen relatief stabiel gebleven. Indien de woon- en werkgemeente dezelfde zijn, dan zijn vrouwen oververtegenwoordigd, en wordt er vaker parttime gewerkt. De aanwezigheid van een auto wordt echter meer bepaald door de woonlocatie dan door de woon-werkrelatie. Amsterdammers, ook als ze buiten de stad werken, beschikken minder vaak over een auto. Daarnaast behoren Amsterdammers vaker tot de leeftijdsgroep vijftig tot veertig, en vormen ze vaker een eenpersoonshuishouden. De polycentrische forenstypen worden gekenmerkt door een relatief hoog aandeel mannen. Deze groep is daarnaast bovengemiddeld opgeleid en relatief welgesteld. Geconstateerd kan worden dat er

een duidelijke groei is geweest in het aandeel polycentrische woon-werkrelaties. De groei van het polycentrische type wordt gedempt door een aantal andere maatschappelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld de stijgende arbeidsparticipatie van vrouwen. Op basis van de gehele beroepsbevolking is het aandeel polycentrische forensen toegenomen met ruim zes procent. Indien echter uitsluitend naar mannen wordt gekeken, dan is in dezelfde periode het percentage polycentrische forensen gestegen van tweeëntwintig naar dertig procent.

### Implicaties

Het ruimtelijk gedrag van regiobewoners dient niet te starten bij de woonplek, maar bij de meest structurende ruimtelijke activiteit. Voor werkenden is dat de woon-werkrelatie. De woonplek en werkplek vormen samen een belangrijke schakel in het organiseren van de rest van het ruimtelijke activiteitenpatroon. Bewoners in de regio Amsterdam hebben in toenemende mate een polycentrisch ruimtelijk gedrag. Tegelijkertijd blijft de ruimtelijke scheiding tussen woon- en werkplek voor een groot deel van de werkenden klein.

De analyses van dit onderzoek kennen een paar beperkingen. In de eerste plaats is uitsluitend naar de woon-werkrelatie gekeken. Ook mensen die in de eigen gemeente wonen en werken kunnen een polycentrisch ruimtelijk gedrag hebben, bijvoorbeeld bij het bezoeken van vrijetijdslocaties. Daarnaast zijn de analyses hierdoor beperkt tot groepen mensen met een baan. Hierdoor is geen inzicht verkregen in het mogelijk polycentrischer wordende ruimtelijk gedrag van andere groepen, zoals gepensioneerden, huisvrouwen en studenten. Zeker ook het ruimtelijke gedrag van hbo- en w.o.-studenten is interessant. In de eerste plaats omdat zij veelal voorlopers zijn bij het overnemen van nieuwe gedragspatronen. Daarnaast zijn zij interessant omdat een grote groep jongeren in de suburbs opgroeit, en daar nieuwe instellingen voor hoger onderwijs zijn gekomen. Hierbij is te denken aan de ontwikkeling van de campus van de Universiteit van Amsterdam in Almere en de Hogeschool INHOLLAND die onder meer in Diemen is gevestigd.

Ruimtelijk is de analyse beperkt doordat zowel woon- als werkplek op gemeentelijk niveau is gemeten. De verschuiving van werkplekken vanuit het centrum naar de rand van de stad, rond de ringweg A10, blijft hierdoor buiten beeld.

Opvallend is dat de achtergrondkenmerken van de vijf forenstypen van elkaar verschillen. Vrouwen blijken ongeacht hun woonlocatie vaker in de eigen gemeente te werken. Dit betekent dat de verschuiving naar polycentrische forenstypen vermoedelijk groter was geweest als de arbeidsparticipatie van vrouwen niet was gestegen. Dit leidt ook tot de verwachting dat het aandeel polycentrische forenstypen verder zal toenemen. Het is te verwachten dat het ruimtelijk gedrag van mannen en vrouwen meer op elkaar zal gaan lijken.

Een belangrijke beleidsimplicatie is mijns inziens dat de emancipatie van achtergestelde groepen in de samenleving samen zou moeten gaan met een mobiliteitsbevorderend beleid. Zeker ook om te voorkomen dat in de toekomst een probleem van 'spatial mismatch' zal optreden. Op dit moment kan polycentrisch ruimtelijk gedrag echter nog als voorlopergedrag worden beschouwd.

**Joram Grünfeld (J.Grunfeld@uva.nl) is als promovendus verbonden aan het onderzoeksinstituut AMIDSt van de Universiteit van Amsterdam. Hij werkt aan een proefschrift over de opkomst van het polycentrische stadsgewest en de invloed op veranderend ruimtelijk gedrag van bewoners in de regio Amsterdam tussen 1975 en 2005.**

### Literatuurselectie

- Cervero, R. (1998) *The transit metropolis, a global enquiry*. Washington: Island Press.
- Dingemans, P. (1993) *Woon-werk discrepantie in de Randstad*. Amsterdam: Instituut voor sociale geografie, Universiteit van Amsterdam.
- Hägerstrand, T. (1970) What about people in regional science? *Papers of the Regional Science Association* 24, pp. 7-21.
- Kloosterman, R. C. & S. Musterd (2001) The polycentric urban region: towards a research agenda. *Urban Studies* 38, 4, pp. 623-633.
- Lada, A., M. van de Oord, et al. (red) (2006) *Regio in beeld 2006*. Amsterdam: Gemeente Amsterdam.
- Mokhtarian, P. L. (2005) Travel as a desired end, not just a means. *Transportation Research Part A* 39, pp. 93-96.
- Schwanen, T., F. M. Dieleman, et al. (2004) The impact of metropolitan structure on commute behavior in the Netherlands: a multilevel approach. *Growth and Change* 35, 3, pp. 304-333.