

Autogebruik reduceren: aanpassen of verhuizen?!

AUTEUR Jonas De Vos

Een reductie van het autogebruik kan gerealiseerd worden door een verhuis van voorstedelijke inwoners naar de stad. Verkeerscongestie, parkeerproblemen en de beschikbare alternatieven zorgen voor een ontmoedigend autogebruik. Daarnaast kan een positiever imago van autoalternatieven eveneens het gebruik van deze verplaatsingsmiddelen verhogen.

In de meeste recente studies over verplaatsingsgedrag worden attitudes ten aanzien van mobiliteit beschouwd als een belangrijke determinant. Zij hebben niet alleen een directe impact op de keuze van het verplaatsingsmiddel, maar beïnvloeden ook de woonplaatskeuze. Individuen met een voorkeur voor een bepaald verplaatsingsgedrag zullen een woonplaats verkiezen die hen in staat stelt zoveel mogelijk gebruik te maken van hun favoriete verplaatsingsmiddel. Zo zal een persoon die graag gebruik maakt van het openbaar vervoer meestal een voorkeur hebben voor een stedelijke woonomgeving, aangezien het aanbod van openbaar vervoer daar het grootst is. Er is echter niet steeds sprake van een dergelijke residentiële zelfselectie. Bepaalde factoren zoals de grootte van de woning en de afstand tot het werk, kunnen ertoe leiden dat de woonomgeving niet overeenkomt met de geprefereerde woonomgeving. Deze "residentiële mismatch" heeft een aanzienlijke invloed op het verplaatsingsgedrag, aangezien het favoriete verplaatsingsmiddel van deze inwoners niet optimaal aangewend kan worden in hun woonomgeving. Dit kan resulteren in een verplaatsingsgedrag dat niet overeenkomt met het geprefereerde verplaatsingsgedrag. Uit onderzoek blijkt dat een reductie van de residentiële mismatch voor een vermindering van het autogebruik, en bijgevolg ook van luchtvervuiling en verkeerscongestie kan zorgen.

Residentiële mismatch in Vlaanderen

Om inzicht te krijgen in de omvang van de residentiële mismatch in

Vlaanderen werd in 2007 met behulp van een internetenquête gepeild naar de opinies en gewoonten van Vlamingen betreffende mobiliteit. Door middel van een factoranalyse van tweede orde was het mogelijk de respondenten te groeperen naargelang hun voorkeur voor een bepaald verplaatsingsmiddel en bijhorende woonomgeving. In Tabel 1 worden de respondenten ingedeeld volgens hun effectieve woonomgeving (stedeling vs. voorstedeling) en volgens hun geprefereerde woonomgeving (stedelijke voorkeur vs. voorstedelijke voorkeur). Dit resulteert in vier groepen. Bij twee van deze groepen komt de effectieve woonomgeving niet overeen met de geprefereerde woonomgeving en is er dus sprake van een residentiële mismatch (aangegeven in het grijs). Dit is het geval voor ruim 50% van de respondenten en komt vaker voor bij voorstedelijke inwoners dan bij stedelijke. Dit kan verklaard worden doordat een groot deel van de respondenten een voorkeur heeft voor voorstedelijke woonomgevingen, terwijl slechts 25.7% van hen ook effectief in een voorstedelijke woonomgeving woont.

Een reductie van de residentiële mismatch kan voor een vermindering van het autogebruik, en bijgevolg ook van luchtvervuiling en verkeerscongestie zorgen

De reden waarom een voorstedelijke woonomgeving bij de meerderheid van de respondenten - en vermoedelijk bij de Vlamingen in het algemeen - de voorkeur geniet, heeft veel te maken met de verstedelijingsgraad in Vlaanderen. Een groot deel van de ruimte is hier reeds ingenomen door bebouwing, infrastructuur en allerlei andere activiteiten. Het aanbod aan open ruimtes is dan ook kleiner dan de vraag van

	Stedelingen	Voorstedelingen	Totaal
Stedelijke voorkeur	546 (33.0%)	167 (10.1%)	713 (43.0%)
Voorstedelijke voorkeur	685 (41.3%)	259 (15.6%)	944 (57.0%)
Totaal	1231 (74.3%)	426 (25.7%)	1657 (100%)

Tabel 1: Grootte van de residentiële mismatch

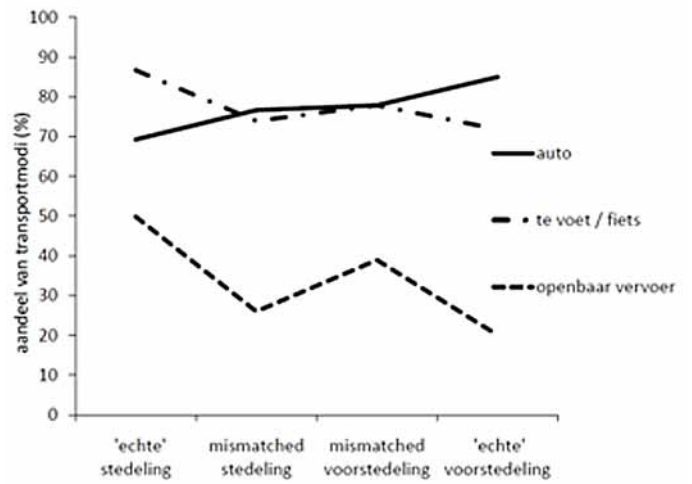
de Vlamingen. Open ruimtes kunnen hierdoor beschouwd worden als een gegeerd goed. Enkel in de Vlaamse voorstedelijke gebieden (buitengebieden) worden nog een beperkt aantal open ruimtes aangetroffen. Voorstedelijke gebieden hebben bijgevolg voor veel mensen een grotere aantrekkingskracht dan stedelijke gebieden. Deze aspecten kunnen verklaren waarom een groot deel van de respondenten (57.0%) een voorstedelijke woonomgeving verkiest en waarom de residentiële mismatch groter is bij stedelijke respondenten dan bij voorstedelijke respondenten.

Verplaatsingsgedrag en woonplaats

Figuur 1 geeft weer welk aandeel van elke groep gebruik maakt van een bepaald verplaatsingsmiddel. Hiervoor werd aan de respondenten gevraagd met welk(e) verplaatsingsmiddel(len) ze locaties bereiken waar vrijetijdsactiviteiten plaatsvinden. Voorstedelijke inwoners met stedelijke voorkeuren (mismatched voorstedelingen) wandelen en fietsen regelmatig en maken vaak gebruik van openbaar vervoer. Zij slagen er met andere woorden vrij goed in om hun geprefereerde verplaatsingsgedrag te realiseren.

De reden waarom voorstedelijke inwoners kunnen genieten van een voldoende ruim aanbod aan openbaar vervoer heeft veel te maken met het mobiliteitsondersteunend beleid dat sinds de tweede helft van de negentiende eeuw in België wordt gevoerd. Talloze transportinfrastructuren werden aangelegd en goedkope abonnementen werden aangeboden. Ook vandaag tracht het beleid de mobiliteit te ondersteunen. Het decreet basismobiliteit, dat in 2001 door het Vlaamse parlement werd goedgekeurd, bepaalt dat elke Vlaming recht heeft op een minimaal aanbod aan openbaar vervoer. Zo tracht het decreet voor 90% van de Vlamingen een trein-, tram-, of bushalte te voorzien binnen een straal van 750 meter van hun woning. Het sterk verstedelijkte gebied zorgt ervoor dat het draagvlak groot genoeg is om bijna overal in Vlaanderen openbaar vervoer aan te bieden. Dit heeft als resultaat dat Vlaanderen vandaag een goedkoop en sterk uitgebreid openbaar vervoersnet bezit, wat kan verklaren waarom voorstedelijke inwoners met stedelijke voorkeuren toch in staat zijn om hun geprefereerd verplaatsingsgedrag te realiseren.

Stedelijke inwoners met voorstedelijke preferenties (mismatched stedelingen) daarentegen zullen trachten zoveel mogelijk verplaatsingen te maken met de auto. Toenemende congestie en parkeerproblemen ontmoedigen echter het gebruik van de wagen. Deze personen zullen hierdoor, vaker dan hen lief is, gebruik maken van de alternatieven die veelvuldig voorhanden zijn in stedelijke regio's. Stedelijke inwoners met voorstedelijke voorkeuren zullen in Vlaanderen dus meer moeite hebben om zich te verplaatsen met de auto dan voorstedelijke inwoners met stedelijke voorkeuren hebben om zich te verplaatsen met alterna-



Figuur 1: Invloed van residentiële mismatch op de keuze van verplaatsingsmiddel.

tieve verplaatsingsmiddelen.

De relatie tussen woonplaats en attitude ten aanzien van mobiliteit speelt een belangrijke rol bij het zoeken naar een oplossing voor het toenemend autogebruik in Vlaanderen. Eerder onderzoek stelt namelijk dat het verminderen van de residentiële mismatch een positieve invloed kan hebben op het verplaatsingsgedrag. Vooral het verminderen van de mismatch bij voorstedelijke inwoners zou het autogebruik ontmoedigen. Het aanpassen van de attitudes van mismatched stedelingen zou slechts een gering effect hebben.

Verhuizen?

Er bestaan twee mogelijke oplossingen om de residentiële mismatch te reduceren. Een eerste mogelijkheid is een verhuis van mismatched voorstedelingen naar de stad. Vlaanderen tracht door het aanbieden van woningen in stedelijke omgevingen de verdere verstedelijking van het buitengebied tegen te gaan. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen streeft ernaar om minstens 60% van de bijkomende woningen in stedelijke omgevingen te voorzien.

Toch mag de impact op het verplaatsingsgedrag van een mogelijke verhuis van mismatched voorstedelingen naar de stad niet overschat worden. Er moet immers niet enkel rekening gehouden worden met de mate van overeenstemming tussen de gewenste en effectieve woonomgeving, maar ook met de verbondenheid van de respondenten met hun buurt (Figuur 2). Zo zullen het voornamelijk de mismatched voorstedelingen zijn met een sterk tot zeer sterk verschil tussen de gewenste en effectieve woonomgeving en een zwakke tot onbestaande verbondenheid met hun buurt die zullen overwegen om te verhuizen. De mismatched voorstedelingen met een zwak of matig verschil tussen de gewenste en effectieve woonomgeving, zullen het wellicht niet nodig achten om te verhuizen. Mismatched voorstedelingen met een sterke of zeer sterke band met hun woonbuurt, zullen eveneens minder geneigd zijn om te verhuizen. De groep die een verhuis wel in overweging kan nemen bedraagt slechts 4.3% van de respondenten waarbij een residentiële mismatch optreedt. Hierdoor lijkt het beter om bestaande buurten aan te passen, dan om een nieuwe buurt te realiseren. Aangezien de groep voorstedelingen die verhuizen overweegt zeer beperkt is, zou dit slechts een beperkt aantal voorstedelijke inwoners aantrekken.

Het verhogen van de densiteit en diversiteit in reeds bestaande buurten lijkt dus een betere optie. Dit dient echter best samen te gebeuren met het aanpassen van de attitudes, anders bestaat de kans dat de residentiële mismatch bij de oorspronkelijke inwoners van de buurt enkel maar zal toenemen.

Daarnaast moet zich ook de vraag gesteld worden of deze groep van respondenten, na hun verhuis naar een stedelijke woonomgeving, ook effectief meer gebruik zal maken van autoalternatieven. Zoals eerder vermeld, kunnen in Vlaanderen voorstedelijke inwoners met stedelijke preferenties hun geprefereerde verplaatsingsgedrag vrij goed realiseren. Een verhuis van mismatched voorstedelingen naar een stedelijke omgeving zal bijgevolg weinig effect hebben op hun verplaatsingsgedrag.

	verbondenheid		verbondenheid		verbondenheid		verbondenheid	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Mismatched stedeling (zwak verschil)	26	3,2	64	6,7	59	7,3	35	4,3
Mismatched stedeling (matig verschil)	39	4,8	57	7,0	65	8,0	31	3,8
Mismatched stedeling (sterk verschil)	20	2,5	49	6,1	63	7,8	27	3,3
Mismatched voorstede- deling (zeer sterk verschil)	29	3,6	39	4,8	38	4,7	20	2,5
Mismatched voorstede- deling (sterk verschil)	8	1,0	4	0,5	8	1,0	6	0,7
Mismatched voorstede- deling (matig verschil)	9	1,1	11	1,4	12	1,5	6	0,7
Mismatched voorstede- deling (zwak verschil)	10	1,2	23	2,8	11	1,4	5	0,6

veranderen van attitude (makkelijk)
 veranderen van attitude (moeilijk)
 verhuizen (makkelijk)
 verhuizen (moeilijk)

Figuur 2: Mismatched respondenten en hun mogelijkheid om deze mismatch te verkleinen.

Of aanpassen?

De tweede optie om de residentiële mismatch te verkleinen is het aanpassen van de attitudes ten aanzien van de woonomgeving en de bijhorende verplaatsingsmiddelen. Het aanpassen van deze attitudes bij mismatched stedelingen kan ervoor zorgen dat hun voorstedelijke voorkeuren omgevormd worden tot stedelijke voorkeuren en er dus van residentiële mismatch geen sprake meer is. Bij mismatched voorstedelingen kan een positievere attitude ten aanzien van autoalternatieven en een stedelijke omgeving voor een sterkere mismatch zorgen, waardoor de kans op een verhuis naar een stedelijke omgeving toeneemt. Deze aanpassing van attitudes zou gerealiseerd kunnen worden door het imago van het openbaar vervoer, wandelen en fietsen te verbeteren, door de positieve aspecten ervan voor het milieu en de persoonlijke gezondheid te benadrukken. Daarnaast kan er echter ook geopteerd worden om het imago van de stad te verbeteren. De stad is voor vele mensen, door het gebrek aan groene ruimtes, de lawaaihinder en de verkeersoverlast, geen optimale plaats om te wonen. Sinds 2000 voert Vlaanderen daarom een stedenbeleid met als doel de aantrekkelijkheid van de stad te vergroten. Door de positieve aspecten van de stad (zoals het grote aanbod aan werk, cultuur en recreatie) te benadrukken, wordt getracht de stadsvlucht tegen te gaan, vooral van jonge gezinnen met kinderen. De bebouwde omgeving kan echter ook een invloed hebben op de attitudes. Het verhogen van de densiteit en de diversiteit kan voor positievere attitudes ten opzichte van autoalternatieven zorgen. Deze aanpassing van de attitudes kan het best gerealiseerd worden bij mismatched stedelingen met een zwak tot matig verschil in de gewenste en effectieve woonomgeving en een sterke tot zeer sterke verbondenheid met de huidige buurt (Figuur 2). Bij mismatched stedelingen met een sterk tot zeer sterk verschil tussen de gewenste en

effectieve woonomgeving zal het moeilijk zijn om hun sterke voorkeur voor voorstedelijke omgevingen om te vormen tot stedelijke voorkeuren. Mismatched stedelingen met een zwakke tot onbestaande band met hun buurt zullen hun residentiële mismatch wellicht eerder trachten op te lossen door te verhuizen, dan door hun attitudes aan te passen. De groep waar residentiële mismatch relatief eenvoudig kan weggevoerd worden door het aanpassen van de attitudes bedraagt 21.7% van de respondenten waarbij een residentiële mismatch optreedt.

Ook hier kan de vraag gesteld worden of het verminderen van de residentiële mismatch bij stedelijke inwoners wel een positief effect zal hebben op het verplaatsingsgedrag. Zoals eerder is gebleken, zullen stedelijke inwoners met voorstedelijke voorkeuren het in Vlaanderen moeilijk hebben om hun geprefereerde verplaatsingsgedrag te realiseren. Zij zullen meer gebruik maken van autoalternatieven dan hen lief is, aangezien het autogebruik gelimiteerd is in stedelijke omgevingen. Indien hun attitude ten opzichte van stedelijke omgevingen en autoalternatieven verbeterd, zullen zij de auto wellicht nog vaker links laten liggen en nog meer gebruikmaken van de alternatieven. Aangezien mismatched stedelingen in Vlaanderen echter reeds vrij veel gebruikmaken van de beschikbare autoalternatieven, zal de aanpassing van de attitudes vermoedelijk slechts een beperkte invloed hebben op het verplaatsingsgedrag.

Het aanpassen van attitudes naar voorkeuren voor stedelijke omgevingen en autoalternatieven lijkt in Vlaanderen dus een betere optie om de residentiële mismatch te verkleinen dan het aanbieden van betaalbare woningen in steden. Het verhogen van densiteit en diversiteit in reeds bestaande buurten lijkt ook een positieve invloed te hebben op de residentiële mismatch, maar enkel wanneer ook de attitudes aangepast worden. Het realiseren van nieuwe stedelijke buurten zal wellicht weinig effect hebben. Er dient echter opgemerkt te worden dat zelfs het aanpassen van de attitudes slechts een beperkte invloed zal hebben op het verplaatsingsgedrag.

Jonas De Vos (jonas.devos@ugent.be) is master in de geografie (Universiteit Gent) en volgt nu de masteropleiding stedenbouw en ruimtelijke planning (Universiteit Gent). Dit artikel is gebaseerd op zijn masterproef.

Literatuurselectie

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (1997) Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen: integrale versie. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Schwanen, T. en P.L. Mokhtarian (2004) The extent and determinants of dissonance between actual and preferred residential neighborhood type. *Environment and Planning B* 31, nr.5, pp. 759-784.

Schwanen, T. en P.L. Mokhtarian (2005a) What affects commute mode choice: neighbourhood physical structure or preferences toward neighbourhoods? *Journal of Transport Geography* 13, nr.1, pp. 83-99.

Schwanen, T. en P.L. Mokhtarian (2005b) What if you live in the wrong neighborhood? The impact of residential neighborhood type dissonance on distance traveled. *Transportation Research Part D* 10, nr.2, pp. 127-151.

Van Brempt, K. (2004) Beleidsnota mobiliteit 2004-2009. Brussel: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.