



VIVES

Briefings

2011

JULI

Lokale Arbeidsmarkten in België

Damiaan Persyn

damiaan.persyn@econ.kuleuven.be

Wouter Torfs

wouter.torfs@econ.kuleuven.be

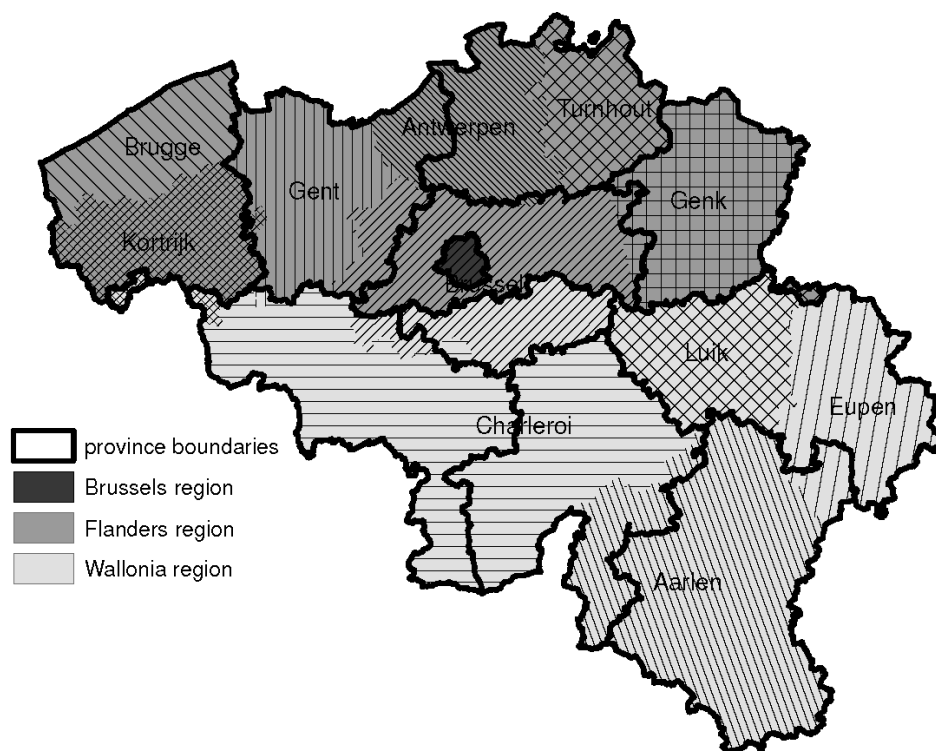
Het Vlaams Instituut voor Economie en Samenleving, Vives, is een economisch onderzoekscentrum dat via fundamenteel en toegepast onderzoek wil bijdragen tot het maatschappelijk debat inzake de economische en maatschappelijke ontwikkeling van regio's, in het bijzonder van Vlaanderen. VIVES is als onderzoekscentrum wetenschappelijk en juridisch geïntegreerd binnen de K.U.Leuven. Vives werkt ook samen met research fellows uit andere universiteiten.

LOKALE ARBEIDSMARKTEN IN BELGIË

INLEIDING

Deze briefing beschrijft de geografie van de lokale arbeidsmarkten in België. We bepalen in welke mate gewestgrenzen een rem vormen op de arbeidsmobiliteit. Na het controleren voor verschillende factoren zoals de kwaliteit van de verbinding met het openbaar vervoer vinden we dat vooral Waalse en Brusselse werknemers zeer slecht aansluiting vinden met de Vlaamse arbeidsmarkt, meer dan in de omgekeerde richting. Voor pendel van Vlaanderen naar Wallonië is het effect van de gewestgrens over de tijd duidelijk sterker geworden. Deze resultaten nuanceren de bevindingen die de FOD Economie naar buiten bracht in het persbericht van 15 juni 2011¹, waarin werd aangehaald dat het aantal Walen dat naar Vlaanderen pendelt de laatste twintig jaar meer dan verdubbeld is. Deze studie betwist deze cijfers niet, maar beargumenteert dat – gegeven de evolutie van de economische situatie – deze toename kleiner is dan verwacht.

Dat de ruimtelijke mobiliteit eerder beperkt is over de gewestgrenzen heen is een welbekend gegeven. Minder bekend is dat de ruimtelijke arbeidsmobiliteit ook beperkt is binnen de gewesten. Hierdoor ontstaan lokale arbeidsmarkten. Om deze lokale arbeidsmarkten af te lijnen, werd gebruik gemaakt van de methodologie van de pendelzones van Coombes et al. (1986)².



¹ BELGA, 15 juni 2011; "Pendelen loont voor Vlamingen en Walen"

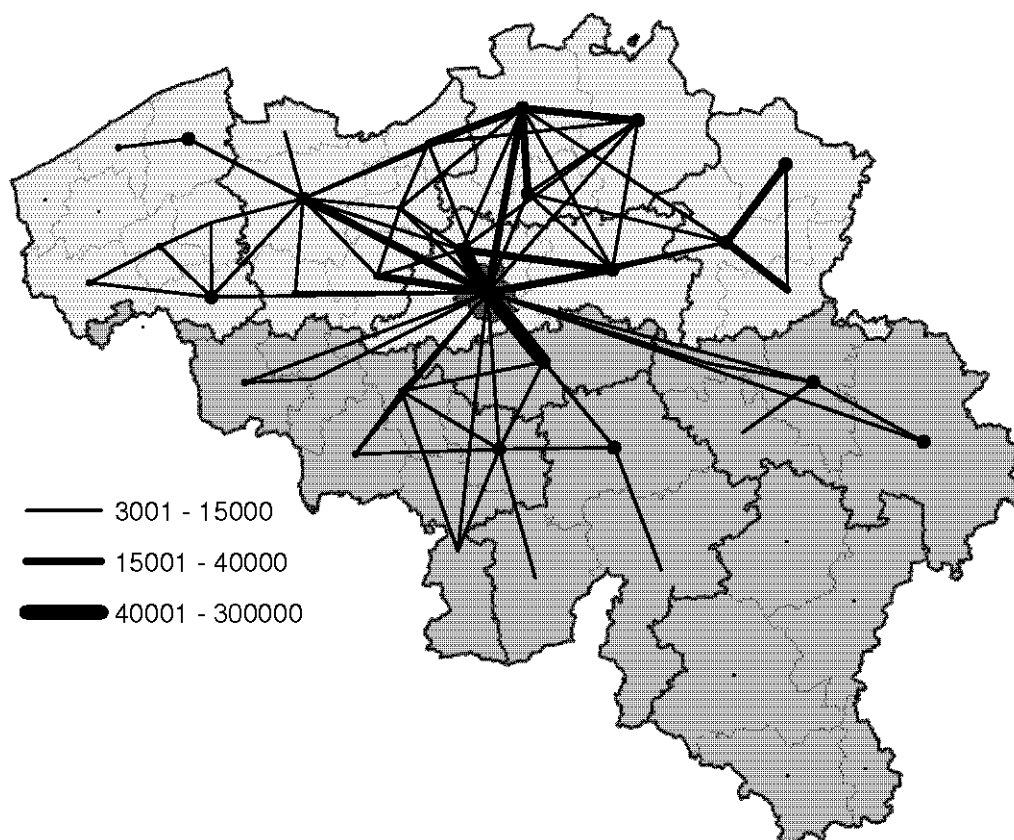
² In Persyn en Torfs (2011), worden de technische details voor het aflijnen van de pendelzones uitvoerig besproken.

Bovenstaande figuur geeft de resultaten van deze oefening weer. De verschillende gearceerde gebieden geven de verschillende pendelzones weer. Vooreerst valt op dat de grenzen van de pendelzones vaak samenvallen met de gewestgrens. Enkel rond Brussel is er sprake van een gewestgrensoverschrijdende lokale arbeidsmarkt. Ook is het zo dat de provinciegrenzen vaak samenvallen met de grenzen van de lokale arbeidsmarkten.

In de volgende secties gaan we formeel na in welke mate gewest- en provinciegrenzen een rem vormen voor pendelbewegingen, daarbij controlerende voor geografische factoren zoals afstand, en verschillen in lokale arbeidsmarktomstandigheden.

PENDELSTROMEN IN BELGIË

Deze sectie beschrijft de belangrijkste kenmerken van de pendelbewegingen in België. Figuur 1 toont de pendelstromen tussen de 43 Belgische arrondissementen voor het jaar 2007.³ Om het overzicht te bewaren worden enkel de pendelstromen van meer dan 3000 werknemers weergegeven. Hoe dikker de verbindingslijn tussen twee arrondissementen, hoe groter de pendelstroom. De kaart toont duidelijk wat de belangrijkste economische centra zijn in België: Gent en Antwerpen voor Vlaanderen, de regio rond Charleroi en Luik voor Wallonië en Brussel voor het hele land.



Een belangrijke vaststelling is dat de intergewestelijke pendelstromen bijna uitsluitend betrekking hebben op Brussel. Ter illustratie berekenden we dat tussen gemeenten op een afstand van 10 tot 30 km van elkaar *binnen* het Vlaams of Waals gewest de gemiddelde pendelstroom 45 personen

³ De gegevens over pendelbewegingen op gemeenteniveau waarop de figuur en de verdere analyse in deze briefing is op gebaseerd zijn afkomstig van censusdata van de FOD Economie. Voor meer details over deze data zie Persyn en Tofs (2011).

bedraagt. Voor pendelstromen over diezelfde afstand die de Vlaams-Waalse gewestgrens kruisen bedraagt dit gemiddelde slechts 6 personen, of 7.5 keer minder.⁴

Een voor de hand liggende en belangrijke oorzaak voor de beperkte pendelstromen over de Vlaams-Waalse gewestgrens is de aanwezigheid van de taalbarrière. Daarnaast kan de pendelstroom echter ook lager zijn omdat er geen grote steden in de onmiddellijke nabijheid van de Vlaams-Waalse gewestgrens liggen. Omgekeerd is het zo dat verschillende Waalse gemeenten te kampen hebben met slechte lokale arbeidsmarktcondities. Op basis hiervan zou men net een grotere pendelstroom naar het Vlaams Gewest verwachten. De volgende sectie bepaalt het effect van de gewestgrenzen op pendelstromen, waarbij er gecontroleerd wordt voor dergelijke factoren.

ANALYSE VAN DE PENDELSTROMEN

We analyseren het belang van de Vlaams-Waalse gewestgrens voor de pendelbewegingen aan de hand van volgende vergelijking:

$$\begin{aligned} \text{pendel}_{AB} = & \beta_1 \text{werkenden}_A + \beta_2 \text{banen}_B + \beta_3 \text{afstand}_{AB} \\ & + \beta_4 I(\text{andereprovincie})_{AB} + \beta_5 I(\text{taalgrens})_{AB} \end{aligned}$$

Hierbij leggen we een log-lineair verband op⁵ tussen de pendelstroom van gemeente A naar gemeente B enerzijds, en anderzijds het aantal werkenden in gemeente A, het aantal banen in gemeente B en de afstand tussen beide gemeenten. Daarnaast worden twee indicator-variabelen opgenomen. Het gaat om een variabele die aanduidt of de twee gemeenten in een verschillende provincie liggen binnen hetzelfde gewest, en een indicator voor het kruisen van de Vlaams-Waalse gewestgrens.

De data waarop onderstaande analyse gebaseerd is werd verkregen via de FOD Economie en bevat voor 1981, 1991 en 2001 de pendelstromen tussen alle 589 Belgische gemeenten. 196317 gemeente-jaar paren hebben een positief pendelsaldo en worden gebruikt in de analyse. Dit grote aantal waarnemingen laat toe zeer nauwkeurige schattingen te maken.

We verwachten dat de pendelstroom tussen twee gemeenten A en B toeneemt met de grootte van het aantal werkenden in A en het aantal banen⁶ in B. Afstand vergroot de kost van het pendelen zowel in monetaire termen, als in tijd die verloren gaat tijdens het pendelen. We verwachten dus een sterk negatief effect van de afstand op de grootte van de pendelstroom tussen twee gemeenten.

Ook wordt er verwacht dat het kruisen van een provinciegrens binnen eenzelfde gewest een negatief effect heeft op de grootte van de pendelstroom tussen twee gemeenten. Zo is de transportinfrastructuur sterker ontwikkeld rond regionale centra binnen provincies. Ook kunnen de (weliswaar relatief beperkte) regionale culturele verschillen (of het bestaan van lokale media, etc.)

⁴ De gemiddelde pendelstroom is relatief klein omdat de meeste combinaties van gemeenten een combinatie van 2 kleine gemeentes zijn, met weinig tot geen pendel.

⁵ De continue variabelen in de vergelijking zijn in logaritmen uitgedrukt. Alternatieve modellen waarbij de pendelstromen als uitkomst van een Poisson model worden gezien geven sterkere effecten van gewestgrenzen op de pendelstromen. De resultaten in deze studie moeten als een ondergrens gezien worden.

⁶ Wanneer we de pendelstroom van A naar B bekijken tellen we de pendelaars van A naar B niet mee bij het berekenen van het totaal aantal werkenden in A en het totaal aantal banen in B.

pendel tussen provincies afremmen, zelfs binnen de gewesten. De volgende tabel toont de resultaten van bovenstaande regressie.

werkendenA	0.334 (0.00332)
banenB	0.542 (0.00263)
afstand	-1.199 (0.00418)
andereprovincie	-0.315 (0.00736)
taalgrens	-0.558 (0.00905)
<i>N</i>	196317

Robuuste standaardfouten tussen haakjes

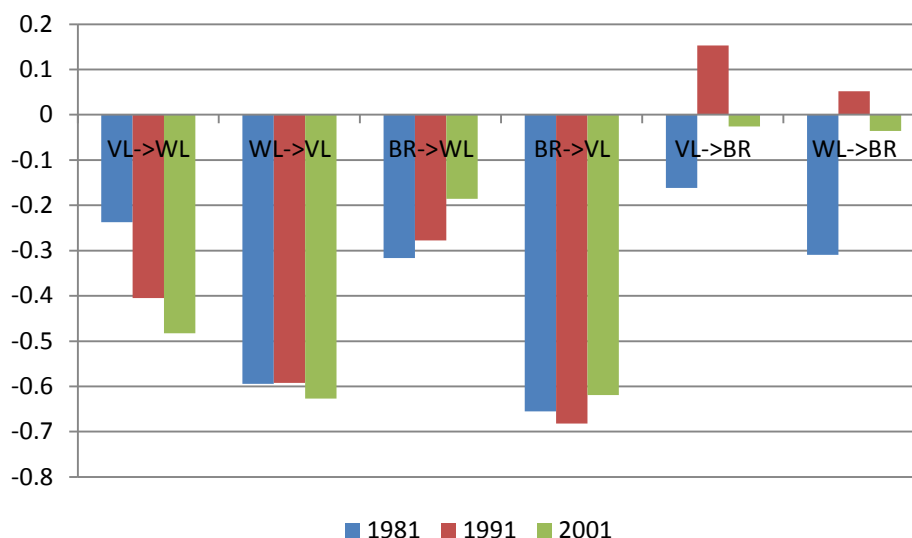
De cijfers in de tabel moeten worden geïnterpreteerd als procentuele effecten op de pendelstroom: het cijfer -1.19 op de variabele “afstand” betekent dat wanneer we twee pendelbestemmingen vergelijken waarvan de ene 1% verder ligt dat de andere, de pendelstroom naar de verder gelegen bestemming gemiddeld 1.19% lager ligt. ***Voor de indicatorvariabelen betekent het resultaat dat – gegeven het aantal werkenden en het aantal banen per gemeente en de afstanden ertussen – de pendelstroom met 32% afneemt bij het kruisen van een provinciegrens binnen het gewest⁷, en met 56% bij het kruisen van de Vlaams-Waalse gewestgrens. De Vlaams-Waalse gewestgrens vormt voor de pendelstromen dus een rem die ongeveer dubbel zo zwaar doorweegt als een interne provinciegrens binnen hetzelfde gewest.***

De bovenstaande analyse roept verdere vragen op: hoe evolueerde het beperkende effect van de taalgrens op de pendelbewegingen over de tijd? En verschilt dit effect naargelang de richting van de pendelstroom? Bestaat er een gelijkaardig effect voor Brussel? Om hier een antwoord op te bieden werd de bovenstaande analyse uitgebreid met indicatorvariabelen die tevens ook de richting aanduiden waarin de gewestgrens wordt overschreden. De analyse wordt afzonderlijk herhaald voor de jaren 1981, 1991 en 2001. Daarnaast werden enkele belangrijke regionale arbeidsmarktindicatoren opgenomen die de aantrekkelijkheid van een lokale arbeidsmarkt uitdrukken en pendelstromen kunnen beïnvloeden, namelijk de werkloosheidsgraad en de arbeidsproductiviteit (die we als benadering van het lokale loon gebruiken), alsook de reistijd met het openbaar vervoer (zoals berekend door de NMBS website) en met de wagen (zoals berekend door de Google Maps website). De belangrijkste resultaten zijn samengevat in de volgende figuur.⁸

⁷ De coëfficiënten in tabel 1 voor de indicatorvariabelen komen overeen met $\exp(\beta)-1$. Zie bijvoorbeeld Halvorsen en Palmquist, The Interpretation of Dummy Variables in Semilogarithmic Equations, American Economic Review, Vol. 70, No. 3 (1980), pp. 474-475. Het mogelijk effect van variantie op deze schatter is te verwaarlozen in onze toepassing.

⁸ De volledige achterliggende econometrische resultaten kunnen opgevraagd worden bij de auteurs.

Deze grafiek geeft weer in welke mate het pendelverkeer over een gewestgrens afwijkt van wat kon verwacht worden na controle voor alle voorvernoemde factoren.



Uit de figuur blijken volgende resultaten:

1. **De belangrijkste anomalie vormt de stroom van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar Vlaanderen. Deze pendelstroom is rond de 60 à 70 percent lager dan wat op basis van de andere controlevariabelen zou kunnen verwacht worden.**
2. De rem die de gewestgrens uitoefent op het pendelverkeer van Brussel naar Vlaanderen lijkt redelijk constant te zijn over de tijd. Dit is niet het geval voor de pendelstroom van Brussel naar Wallonië: **Brusselse werknemers vinden doorheen de beschouwde periode alsnair sneller de weg naar de Waalse arbeidsmarkt**, na het controleren voor belangrijke factoren zoals veranderingen in de Waalse werkgelegenheid en veranderingen in de groei van het totale arbeidsaanbod op de Brusselse arbeidsmarkt.
3. **De Vlaams-Waalse gewestgrens vormt duidelijk een sterkere rem op het pendelverkeer van Wallonië naar Vlaanderen dan omgekeerd. Het beperkende effect van de gewestgrens voor het pendelverkeer van Vlaanderen naar Wallonië nam echter sneller toe doorheen de beschouwde periode: waar Vlamingen in 1981 nog relatief bereid waren om deze gewestgrens te kruisen, is dit de laatste jaren duidelijk veel minder het geval.**
4. **De pendelstromen van Wallonië en Vlaanderen naar Brussel liggen relatief dicht in de buurt van de pendelstromen die men zou verwachten op basis van louter economische factoren**, met de mogelijke uitzondering van het jaar 1981 waar Brussel nog relatief onaantrekkelijk bleek voor pendelaars uit de beide andere gewesten. Dit moet echter in verhouding gezien worden tot de belemmering die een interne provinciegrens op de pendelbewegingen vormt binnen het Waals en Vlaams gewest (-32%).

Deze analyse laat toe uit te sluiten dat het aanzienlijk remmend effect van de gewestgrenzen op pendelstromen te wijten is aan de variabelen waarvoor we controleren, zoals de ruimtelijke verdeling van het aantal banen en werknemers, de transportinfrastructuur, de lokale werkloosheid en arbeidsproductiviteit. De oorzaken ervan moeten dus elders gezocht worden. Nemen we als voorbeeld pendel van Brussel naar Vlaanderen is het bijvoorbeeld mogelijk dat de Brusselse werknemers niet het over het juiste profiel beschikken voor jobs in Vlaanderen (qua talenkennis, afstudeerrichting, opleidingsniveau, etc), dat de werkgevers in Vlaanderen weinig geneigd zijn Brusselse werknemers aan te nemen of omgekeerd dat Brusselse werknemers weinig geneigd zijn werk te zoeken in Vlaanderen (discriminatie, xenofobie in de ruime zin,...), of dat de vraag naar en aanbod elkaar niet vinden door een gebrek aan informatie aan één of beide zijden van de arbeidsmarkt (bv door het bestaan van lokale media of een nog te beperkte samenwerking tussen de verschillende gewestelijke arbeidsbemiddelingsinstanties VDAB en ACTIRIS).

BESLUIT

Deze studie onderzocht in welke mate gewestgrenzen een rem vormen voor pendel. Ten einde het zuivere effect na te gaan van de gewestgrensbarrière werd er gecontroleerd voor geografische factoren, meer bepaald de afstand en reistijd tussen de woongemeente van de werknemers en de gemeente waar de werkgever gevestigd is, en economische factoren die bepalend zijn voor de omvang van een pendelstroom.

De belangrijkste bevindingen die uit de studie naar voren komen zijn de volgende: **afstand vormt een belangrijke rem op de omvang van pendelstromen**. Als de afstand tussen gemeentepaar A 1% groter is dan de afstand tussen gemeentepaar B, dan zal *-ceteris paribus-* de pendelstroom binnen gemeentepaar A 1,19% kleiner zijn dan de pendelstroom binnen gemeentepaar B.

Verder werd duidelijk dat provinciegrenzen binnen een bepaald gewest ook een beperkend effect hebben op de grootte van de pendelstroom tussen dit gemeentepaar: als een gemeentepaar, waarvan beide gemeentes gelegen zijn binnen eenzelfde gewest, gescheiden wordt door een provinciegrens zal de pendelstroom binnen deze twee gemeenten 32% kleiner zijn dan bij een identiek gemeentepaar waarvoor dit niet het geval is. **Pendelstromen tussen twee gemeenten die gescheiden worden door de gewestgrens zijn zelfs 56% kleiner dan de pendelstromen tussen twee gelijkaardige gemeenten die binnen eenzelfde gewest zijn gelegen**.

Wanneer we de richting van de pendelstromen in rekening brengen, wordt duidelijk dat **de pendelstroom van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest naar Vlaanderen 60 à 70 percent lager is dan wat men zou verwachten op basis van de andere controlevariabelen**. Het beperkende effect van de gewestgrens is groter voor de pendelstromen vanuit Wallonië richting Vlaanderen dan omgekeerd.

De analyse doorheen de tijd brengt twee opvallende bevindingen aan het licht: **enerzijds groeit het negatieve effect van de gewestgrens voor de pendel van Vlaanderen naar Wallonië aanzienlijk tussen 1981 en 2001**. Omgekeerd neemt het negatieve effect diezelfde periode af voor pendelstromen vanuit Wallonië naar Brussel. Mogelijk is dit te wijten aan de toenemende verfransing van Brussel, waardoor de taalbarrière minder belangrijk werd voor pendelstromen tussen deze twee gewesten.

BIBLIOGRAFIE

Persyn, D. en W. Torfs (2011), "[Functional labor markets in Belgium: evolution over time and intersectoral comparison](#)" Vives Discussion Paper 17.

Coombes, MG., AE. Green, and S. Openshaw (1986), "An efficient algorithm to generate official statistical reporting areas: the case of the 1984 travel-to-work areas revision in Britain." *Journal of the operational research society*, 37(10), pp. 943 - 953.