

Werk en verhuisbereidheid in Nederland

Ester, P., Evers, G., Fouarge, D., Kerkhofs, M., Román, A. & Wilthagen, T. 2008. *Regionale arbeidsmarktmobiliteit in Nederland en Europa*. Tilburg: OSA-Publicatie A232.

In een moderne, competitieve diensteneconomie worden werknemers niet alleen geacht in psychologische maar ook in fysieke zin dynamisch te zijn. Van werknemers wordt verwacht dat ze ook in letterlijk opzicht mobiel zijn, dit wil zeggen bereid zijn zich ook elders te vestigen en werk te zoeken, zo nodig ook buiten de eigen regio. Dat is zeker het geval in de situatie waarin de vraag naar en het aanbod van arbeid regionaal ongelijk verdeeld zijn. Deze mobiliteitseis geldt niet alleen voor werkenden maar ook voor werkzoekenden. De bereidheid om mobiel te zijn, is als het ware de ruimtelijke of geografische vertaling van 'employability', ofwel de optimale inzetbaarheid van (potentiële) werknemers op plaatsen waar hun arbeid vereist is. Het is ook de ruimtelijke of geografische toepasbaarheid van het moderne adagium van flexibiliteit: de werknemer en werkzoekende mag worden aangesproken om ook in andere regio's werkzaam te willen zijn.

Een regionale mismatch tussen arbeidsvraag en arbeidsaanbod, waarbij de vraag het aanbod overtreft, scherpt de behoefte aan de instroom van arbeidskrachten uit andere regio's. Recente gegevens wijzen uit dat de aansluiting van het arbeidsaanbod op de arbeidsvraag in Nederland verslechterd is, onder andere wat betreft de verhouding tussen openstaande vacatures en werkzoekenden. De ongelijke geografische spreiding van werkgelegenheid ten tijde van arbeidsmarktkrapte maakt dat de fysieke (inter-regionale) mobiliteitsbereidheid van de werknemer

wederom een actueel thema is. Een ook in ruimtelijke zin goede allocatie van arbeid is essentieel voor het goed functioneren van de arbeidsmarkt en de economie in bredere zin. In deze ruimtelijke matching van arbeidsvraag en arbeidsaanbod speelt de regionale mobiliteit van het arbeidsaanbod een bepalende rol. Immers, indien aanbieders bereid zijn om ook in geografisch opzicht van baan te veranderen, vergroot dit de kans dat vacatures sneller vervuld worden. In principe gaat het daarbij om twee vormen van geografische mobiliteit: verhuizen of pendelen (woon-werkverkeer). Tussen arbeid, pendelen en mobiliteit bestaan belangrijke interdependencies (Evers & van der Veen, 1986).

Terugkerend thema in de discussie rond arbeidsmarkt, mobiliteit en verhuisbereidheid, zowel in Nederland, België als in de rest van Europa, is de idee dat de werknemer te honkvast is. De geneigdheid van de werknemer te verhuizen voor een baan zou te wensen overlaten, zeker als dit verhuizingen over de regiogrenzen – laat staan landsgrenzen – betreft. Voor de Europese Commissie was dit mede aanleiding om in 2006 een Europees Jaar van de Mobiliteit van Werknemers te organiseren om de mobiliteit van de Europese beroepsbevolking een extra impuls te geven (European Commission, 2006).

Modern arbeidsmarktbeleid vraagt niet alleen van werknemers dat zij hun eigen transities (van werk naar werk, van werkloosheid naar werk, van scholing naar werk, enzovoort) managen in termen van vaardigheden, employability en motivatie, maar ook bereid zijn tot transities in letterlijke zin: het zoeken en aanvaarden van werk buiten de eigen regio. In veel gevallen zal dit een verhuizing impliceren. De kennis van de rol die deze mentale predisposities in arbeidsmarkttransities spelen, is echter relatief schaars (zie *Over.Werk*, 3/2006). De regionale dimensie van vernieuwende perspectieven op de dynamiek van de arbeidsmarkt, zoals bijvoorbeeld het model van de transitionele arbeidsmarkt en de flexicurity-optiek, is tamelijk slecht ontwikkeld (Wilthagen & Tros, 2004). Dit is bepaald een omis-sie. Kortom, er is alle reden om de mobiliteitsbe-reidheid nader in kaart te brengen, ook wat de de-terminanten ervan betreft.

In deze studie zijn we nagegaan onder welke voor-waarden de Nederlander bereid is te verhuizen (of langer te pendelen) en hoe belangrijk arbeids-marktoverwegingen hierbij zijn. Wat zijn de (facili-terende en belemmerende) push- en pull-factoren? Hoe maken mensen afwegingen tussen 'gaan' en 'blijven'? Hoe ligt de trade-off tussen verhuizen en pendelen? Daarbij komt tevens kort aan de orde of de Nederlandse werknemer (en werkzoekende) qua geografische mobiliteitsbereidheid redelijk in de pas loopt met zijn of haar Europese collega. Met

andere woorden: wat is het Europese niveau van verhuisgeneigdheid en in welke mate wijkt de Ne-derlandse beroepsbevolking hier al dan niet van af?

Om de verhuisbereidheid van de Nederlander te peilen is in januari 2008 een onderzoek gehouden onder 1 534 deelnemers aan het Nederlandse CentERdatapanel. Dit panel bestaat reeds sinds 1991 en is een afspiegeling van de Nederlandse bevol-king. In de enquête hebben we gevraagd naar erva-ringen en overwegingen rond verhuizingen en de relatie tot betaald werk. Daarnaast hebben we aan de respondenten een aantal 'stated preferences'-vragen voorgelegd om de verhuisbereidheid te in-ventariseren.

Op hoofdlijnen bezien, tekent zich het volgende beeld af. De meeste verhuisbewegingen in Neder-land worden binnen de eigen regio gemaakt. In het algemeen geldt: hoe verder de verhuisafstand, hoe minder frequent deze voorkomt. Intraregionale ver-huizingen worden vooral bepaald door de wens tot betere huisvesting (wooncomfort, woonomgeving); interregionale verhuizingen zijn vooral werkgerela-teerd. Indien mensen binnen de regio verhuizen om werkgerelateerde redenen is dit allereerst vanwege de behoefte dicht bij het werk te wonen. Buiten de regio gaat het vooral om een combinatie van het vinden van werk of het veranderen van werkkring. Dit patroon is in de afgelopen vijftientig jaar niet wezenlijk veranderd.

Tabel 1.

Belemmeringen bij verhuizen (in percentages, alle respondenten)

| (%) | Totaal | Geen belemmering (of n.v.t.) | Enigszins een belemmering | Een belangrijke belemmering (een reden om niet te verhuizen) |
|-----------------------------------|--------|---------------------------------|------------------------------|---|
| Gezinssituatie | 100 | 55 | 12 | 33 |
| Tevredenheid met huidige woning | 100 | 37 | 22 | 41 |
| Vinden nieuwe woning | 100 | 46 | 34 | 20 |
| Werk | 100 | 54 | 25 | 21 |
| Werk partner | 100 | 53 | 17 | 29 |
| Afstand tot vrienden en kennissen | 100 | 35 | 36 | 29 |
| Afstand tot familie | 100 | 38 | 31 | 30 |
| Binding aan woonomgeving | 100 | 34 | 31 | 34 |

Bron: OSA Enquête Verhuisbereidheid, CentERpanel 2008

De belangrijkste factoren die de Nederlander aan- geeft om niet te verhuizen hebben te maken met woontevredenheid, gezinssituatie en sociale net- werken (zie tabel 1). Tegelijkertijd zijn er evenwel substantiële proporties die deze factoren als niet-be- lemmerend ervaren. Kortom, het palet van afwegin- gen ligt nogal genuanceerd. Niet iedereen ervaart dezelfde factoren in dezelfde mate als belemme- rend. Indien we alle overwegingen tezamen nemen, zien we drie onderliggende factoren: binding aan de woonomgeving en het sociaal netwerk, binding aan het gezin en onzekerheidsvermijding (vinden van nieuw werk en nieuwe woning). Het sociaal ka- pitaal dat men heeft opgebouwd via de woonomge- ving en het sociale netwerk van vrienden en familie vormt voor veel Nederlanders een belangrijke 'as- set' dat men niet graag verliest of vrijspeelt door een verhuizing.

Gemiddeld gezien, valt de reistijd voor het over- bruggen van de woon-werkafstand, in weerwil van de nijpende fileproblematiek, redelijk mee: zo'n 25 minuten voor de enkele reistijd. De spreiding rond- om het gemiddelde is echter statistisch significant.

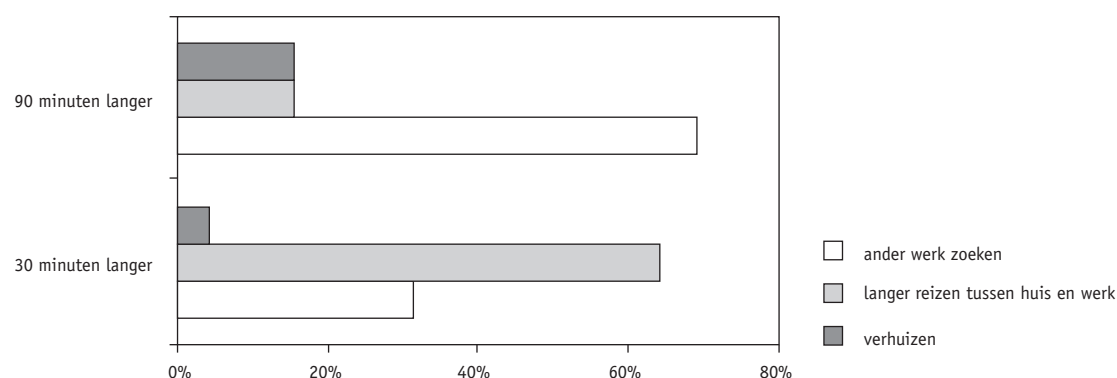
De beslissing om te verhuizen kan worden voorge- steld als een mogelijk antwoord op een bestaande frictie, zoals een onprettige woonsituatie of een te grote afstand van werk of familie. Daarbij is verhui- zen een van de mogelijkheden om de frictie te redu-

ceren en zal de geneigdheid om te verhuizen afhan- kelijk zijn van de ernst van de frictie en van per- soonlijke kenmerken. Wij hebben verhuisbereid- heid daarom geoperationaliseerd als een situatione- le variabele, die uitdrukt hoe sterk iemand onder bepaalde omstandigheden geneigd is om te verhui- zen. Met behulp van een drietal 'stated preferences' vragen is gepoogd de verhuisbereidheid te meten.

In de eerste twee van deze 'stated preferences'-vra- gen hebben we de werkende Nederlanders ge- vraagd wat zij zouden doen als hun reistijd tussen woning en werk met dertig respectievelijk met ne- gentig minuten zou toenemen. Als antwoord kon- den ze kiezen uit drie mogelijkheden: ander werk gaan zoeken, verhuizen of de langere reistijd voor lief nemen. De beide vragen leiden tot grote ver- schillen in keuzegedrag (zie figuur 1). Bij de eerste vraag geeft twee derde aan gewoon te blijven foren- zen; bij de tweede vraag ligt dat beduidend anders: dan stelt twee derde een andere baan te zullen zoeken. Verhuizen is ook in het laatste geval de minst populaire optie, zij het in dit geval *ex aequo* met blij- ven pendelen. Nederlanders zijn kennelijk gehecht aan hun woonomgeving en verhuizen is de laatste keuze die in stelling wordt gebracht. Kortom, met iets langere reistijden blijken mensen tamelijk flexi- bel om te gaan, maar een forse verhoging van reistij- den leidt tot aangepaste reacties, vooral in de vorm van het zoeken van ander werk. Verhuizen is het

Figuur 1.

Keuze wanneer de reisduur voor een enkele reis woon-werkverkeer met 30 minuten of 90 minuten zou toenemen (percentages)



Bron: OSA Enquête Verhuisbereidheid, CentERpanel 2008

minst geprefereerde scenario, hier zijn de psychologische en financiële kosten vaak een paar maatjes te groot.

In tabel 2 geeft het minteken bij 'vrouw' aan dat – na correctie voor verschillen in andere kenmerken – vrouwen in het geval van langere reistijden minder vaak voor verhuizen kiezen dan mannen, en dus vaker voor een van de twee alternatieven, forenzen of ander werk zoeken. De langere reistijd verhoogt dus wel de kans dat iemand gaat verhuizen, maar bij vrouwen in mindere mate dan bij mannen. In antwoord op een verlenging van de reistijd blijken vrouwen vaker op zoek te gaan naar een andere baan.

Net als bij vrouwen leidt een langere reistijd van huis naar werk ook bij ouderen (zestigplussers) tot een minder sterke toename van de verhuisbereidheid dan bij de gemiddelde persoon. Datzelfde geldt voor middelbaar opgeleiden, werknemers met een geringe arbeidssatisfactie, werknemers die voorzien gemakkelijk een andere baan te kunnen vinden, eigenaars van koopwoningen en werknemers die nu al veel tijd kwijt zijn aan het forenzen. De gezinssituatie of sociaal-economische status doen er in het algemeen minder toe.

De derde 'stated preferences'-vraag betreft de bereidheid om te verhuizen in verband met het zoeken naar betaald werk. Aan niet-werkenden is

Tabel 2.

Overzicht van enkele kenmerken die een significant effect hebben op de verhuisbereidheid

| | Effect op verhuisbereidheid | | | |
|---|-----------------------------|------------|----------------------|----------------|
| | langere reistijd | | voor vinden van werk | |
| | 30 minuten | 90 minuten | werkenden | niet-werkenden |
| <i>Geslacht (ref.: man)</i> | | | | |
| vrouw | - | -- | -- | |
| <i>Leeftijd (ref.: t/m 37 jaar)</i> | | | | |
| 38 t/m 49 jaar | | | | -- |
| 50 t/m 59 jaar | | | -- | -- |
| 60 en ouder | -- | -- | | -- |
| <i>Opleiding (ref.: lo, vmbo)</i> | | | | |
| mbo,havo,vwo | | -- | ++ | |
| hbo,wo | | | ++ | |
| <i>Gezin (ref.: alleenstaand, geen kinderen)</i> | | | | |
| alleenstaand met kinderen | | | | -- |
| paar zonder kinderen | | | -- | |
| paar met kinderen | | | -- | |
| <i>Koopwoning (ref.: huurwoning)</i> | -- | | | ++ |
| <i>Vinden ander werk (ref.: makkelijk)</i> | | | | |
| noch makkelijk, noch moeilijk | | ++ | | |
| moeilijk | ++ | ++ | | |
| <i>Tevredenheid werk (ref. tevreden)</i> | | | | |
| noch tevreden, noch ontevreden | - | - | | |
| ontevreden | - | -- | | |
| <i>Huidige reistijd woon-werkverkeer (in minuten)</i> | -- | -- | | |

-- en ++ = significant op 5% niveau, - en + = significant op 10%

Bron: OSA Enquête Verhuisbereidheid, CentERpanel 2008

gevraagd “Zou u bereid zijn om naar een andere regio of een ander land te verhuizen om een nieuwe baan te vinden?” en aan werkenden: “Stel dat u werkloos zou zijn en moeite zou hebben met het vinden van een nieuwe baan. Zou u dan bereid zijn om naar een andere regio of een ander land te verhuizen om een nieuwe baan te vinden?” Beide vragen hebben betrekking op de bereidheid om te verhuizen als dat nodig is om een nieuwe baan te vinden. Het niet kunnen vinden van een betaalde werkkring is in dit geval de frictie waarop verhuizing een antwoord kan bieden. Kolommen 3 en 4 van tabel 2 geven aan welke personen meer en welke minder geneigd zijn om hiervoor te verhuizen. Daarbij is opnieuw gecorrigeerd voor verschillen in andere kenmerken.

Zo'n zeventig procent van de niet-werkende bevolking is niet bereid naar een andere regio te verhuizen om daar emplot te vinden; bij de werkenden is dat ruwweg een derde. Dat zijn markante verschillen. Opvallend daarbij is dat werkgerelateerde factoren (reistijd, tevredenheid met werk, gemak om vergelijkbaar werk in de regio te vinden) geen effect sorteren. Vrouwen en ouderen kiezen ook hier minder vaak voor verhuizen en ook het hebben van kinderen heeft een dempend effect; een hoger opleidingsniveau heeft een versterkend effect. Verschillen naar sociaal-economische status of regio zijn er nauwelijks. Interessant is dat, anders dan in eerste instantie verwacht, werkenden en vooral niet-werkenden met een eigen woning meer geneigd zijn te verhuizen. De verklaring zou kunnen zijn dat de inkomensachteruitgang bij werkloosheid of gevreesde werkloosheid een probleem kan genereren voor het opbrengen van de hypotheeklasten.

Iets vergelijkbaars geldt voor bindingsfactoren als de verantwoordelijkheid tegenover gezin en het mijden van onzekerheden, waarvoor in dit onderzoek met behulp van factoranalyse schalen zijn afgeleid. Bij een dertig minuten langere reistijd tussen woning en werk dragen deze bindingsfactoren ertoe bij dat verhuizen niet of nauwelijks als optie meetelt. Maar bij een meer ingrijpende aanleiding blijken dezelfde factoren die het verhuizen afremmen tegelijkertijd meer gewicht te geven aan de frictie die een verhuizing zou kunnen wegnemen. De bereidheid om voor het vinden van een baan te verhuizen is bij de mensen die vanwege een koop-

huis of verantwoordelijkheid tegenover gezin normaliter het sterkst aan een locatie gebonden zijn om die reden juist hoger. Overigens zullen deze personen zich door carrièreplanning en onderhoud van human capital maximaal inspannen om niet in een situatie te belanden waarin verhuizen de enige uitweg is.

Nederlanders, zo luidt de conclusie zijn geen verhuizers. Maar ook Europeanen in het algemeen voelen zich verbonden met hun woonomgeving en zijn tamelijk honkvast. Als er al verhuisd wordt, dan is dat primair lokaal en regionaal (Fouarge & Ester, 2006, 2007; Over.Werk, 2006). Verhuizen over langere afstanden, buiten de eigen regio, is weinig gebruikelijk. Lang niet alle vormen van geografische mobiliteit hebben te maken met arbeidsmarktoverwegingen. Ook in Europa geldt dat lokale mobiliteit vooral te maken heeft met de wens tot betere huisvesting; bij interregionale mobiliteit is het arbeidsmarktargument veel dominantier. Nederlanders en de overige Europeanen zien de persoonlijke en economische voordelen van mobiliteit. Maar ze hebben ook oog voor de nadelen ervan, met name voor gezinnen. Dat geldt overigens vooral voor de overige Europeanen. Men lijkt een notie van 'bounded mobility' te hanteren (Fouarge & Ester, 2006; Vandenbrande et al., 2006). Mobiliteit is positief maar niet ten koste van alles. Mensen maken deel uit van lokale sociale netwerken, hebben lokale sociale banden en bindingen, voelen zich verbonden met hun lokale gemeenschap. Deze sociale en culturele gegevenheden kunnen cruciale remmingen vormen om een eventuele pro-mobiliteitsattitude ook in daadwerkelijk gedrag om te zetten. De intentie de eigen woonomgeving te verlaten en te verhuizen voor een andere, al dan niet ingegeven door arbeidsmarktoverwegingen, is geen kwestie van een simpele economische kosten-batenafweging. Basale sociale en culturele afwegingen spelen een minstens zo belangrijke rol. Zozeer zelfs dat mensen langere reistijden voor lief nemen. Bovendien zijn op huishoudensniveau vaak twee partners in het geding als het gaat om mobiliteitsafwegingen. Werknemers die niet bereid zijn te verhuizen, zijn niet per definitie personen die niet begaan zijn met hun loopbaan, employability of werkkansen. De idee van mobiliteit als 'bounded mobility' zou een meer prominente rol moeten spelen in het mobiliteitsbeleid. Regionaal arbeidsmarktbeleid, regionaal mo-

biliteitsbeleid en regionaal sociaal beleid moeten met elkaar verbonden zijn en vanuit een integraal metaperspectief beoordeeld worden.

Peter Ester
Marcel Kerkhofs
Amelia Román
OSA – Institute for Labour Studies
Universiteit van Tilburg/Universiteit Utrecht

Bibliografie

- Ester, P. & Fouarge, D. 2007. Europeanen en hun migratieintenties. Een vergelijking tussen Oude en Nieuwe Lidstaten. *Tijdschrift voor Sociologie*. 28: 245-271.
- European Commission. 2006. <http://europe.eu.int/workersmobility2006>
- Evers, G.H.M. & van der Veen, A. 1986. *Pendel, migratie en deelname aan het beroepsleven. Macro- en micro-economische benaderingen*. Meppel: Febo.
- Fouarge, D. & Ester, P. 2006. Long distance mobility and migration intentions in Europe. *Over.werk. Tijdschrift van het Steunpunt WSE*, 16 (3): 9-15.
- Fouarge, D. & Ester, P. 2007. *Factors determining international and regional migration in Europe*. Dublin: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
- Over.Werk (3/2006). Dossier Het Europees Jaar van de Arbeidsmobiliteit.
- Vandenbrande, T., Coppin, L., van der Hallen, P., Ester, P., Fouarge, D., Fasang, A., Geerdes, S. & Schömann, K. 2006. *Mobility in Europe*. Dublin: European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions.
- Wilthagen, T. & Tros, F. 2004. The concept of 'flexicurity': A new approach to regulating employment and labour markets. *Transfer, European Review of Labour and Research*, 10(2) 166-186.