

Mobiliteit op de arbeidsmarkt van werkenden en werklozen

Hoe klein en mooi is Nederland?

DRS. P.K. DOORN – DRS. A. KEMPERS-WARMERDAM*

Onlangs hield de president van De Nederlandsche Bank, dr. W.F. Duisenberg, een lezing voor de Amerikaanse Kamer van Koophandel, die nogal wat stof heeft doen opwaaien. Vooral Duisenbergs uitspraken over de geringe bereidheid van werklozen om te verhuizen voor hun baan, hebben veel reacties losgemaakt. Parallellen werden getrokken met eerdere uitlatingen van minister Ruding dat de Nederlandse werklozen liever thuis zouden zitten bij Tante Truus, dan dat zij op pad gaan om een baan te zoeken. Cijfers om hun uitspraken te staven werden echter noch door Ruding, noch door Duisenberg gegeven. Toch is er in Nederland de laatste jaren vrij veel onderzoek verricht naar de mobiliteit van de werkzame beroepsbevolking en werklozen. In dit artikel wordt de vermeende immobiliteit getoetst aan de resultaten van een aantal van deze onderzoeken.

Inleiding

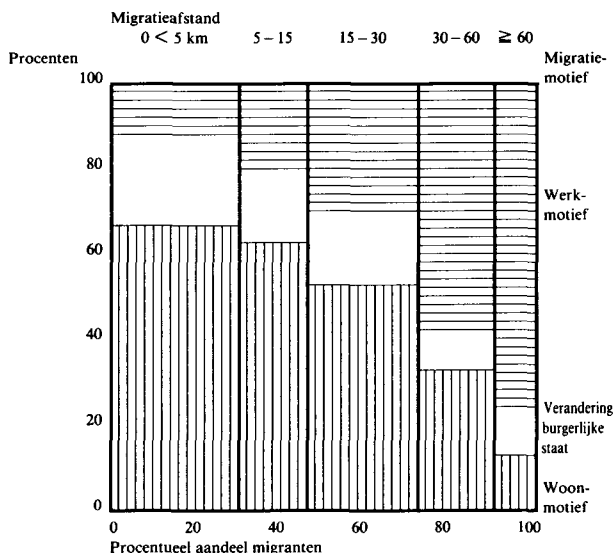
In zijn toespraak vergeleek Duisenberg het functioneren van de Nederlandse arbeidsmarkt met die van de Verenigde Staten, meer in het bijzonder New England. De gegevens die hij presenteerde over dit deel van de VS zijn reeds van diverse zijden aangevochten. De kritiek kwam er vooral op neer dat de arbeidsmarkt in New England minder flexibel is dan Duisenberg deed voorkomen. Het is boeiend om te bestuderen hoe de arbeidsmarkt in het buitenland functioneert, maar geconstateerd moet worden dat de directe relevantie daarvan voor de Nederlandse situatie beperkt is. Zoals het meestal zeer problematisch blijkt te zijn om lering te trekken uit het verleden, is het evenzeer hachelijk om ervaringen uit een ander werelddeel hier toe te passen 1).

Duisenberg schilderde de Nederlandse arbeidsmarkt af als sterk inflexibel en hekelde de geringe mobiliteit van de (werkloze) beroepsbevolking. Deze immobiliteit werd als een belangrijke factor voor het voortbestaan van de werkloosheid aangemerkt. „Aan de regionale mobiliteit zouden geen grenzen gesteld moeten worden”, aldus Duisenberg.

In tegenstelling tot wat in diverse dagbladen werd beweerd 2) is de laatste jaren een aanzienlijke hoeveelheid onderzoek verricht naar de mobiliteit van de Nederlandse werkzamen en werkzoekenden. Een aantal belangrijke conclusies daarvan vatten wij hieronder kort samen. Daarna gaan wij in op de wenselijkheid van een grotere mobiliteit en de veronderstelde heilzame werking daarvan op het herstel van de economie en het terugdringen van de werkloosheid.

Onder de mobiliteitsstudies van de laatste jaren treffen wij studies aan naar woonmobiliteit (verhuizing en migratie), arbeidsmobiliteit (verandering van werkkring en beroep) en forensisme (woon-werkverkeer). Van de onderzoeken naar woonmobiliteit zijn vooral de studies van belang waarin getracht wordt mobiliteit te verklaren uit economische en met arbeid gerelateerde factoren. Het gaat daarbij om arbeidsmigratie, die doorgaans over langere afstand plaatsvindt. Bij verhuizingen over kortere afstand overheersen woonfactoren en speelt het arbeidsaspect een ondergeschikte rol. De samenhang tussen migratie-afstand en migratiemotief wordt geïllustreerd in de figuur.

Figuur. Migranten per migratie-afstandsklasse, onderverdeeld naar migratiemotief in 1974, 1976 en 1978



Bron: vrij naar Verster en Mulder, op. cit.

* Medewerkers aan het Geografisch Instituut van de Rijks Universiteit Utrecht.

1) *Werkgelegenheid, lessen uit Amerika*, toespraak gehouden door dr. W.F. Duisenberg, president van De Nederlandsche Bank NV, voor de lunchbijeenkomst van de Amerikaanse Kamer van Koophandel in Nederland op 22 januari 1985, Amsterdam, Okura Hotel. De Nederlandsche Bank NV, *De herindustrialisatie van New England*, intern onderzoeksrapport CWI334, Amsterdam, 10 januari 1985.

2) J. van de Broek, *Verhuisbereidheid werklozen: het wachten is op gelijk onderzoek*, *NRC Handelsblad*, 29 januari 1985.

Naast de migratiestudies onderscheiden wij de onderzoekingen naar arbeidsmobiliteit (verandering van werkkring). Waar toetreding tot en uittreding uit de arbeidsmarkt centraal staan, spreekt men van participatiemobiliteit; in andere gevallen gaat het om spreidingsmobiliteit. Vooral deze laatste vorm heeft een duidelijk geografische component. Een bijzondere vorm is de mobiliteit van arbeidskrachten binnen ondernemingen. Ten einde hiervan gebruik te kunnen maken moet men wel eerst op de interne arbeidsmarkt worden toegelaten. Voorts is er onderzoek verricht naar de effecten van bedrijfsverplaatsingen op de verschillende vormen van mobiliteit van werknemers, terwijl sociologen een voorkeur hebben voor de bestudering van verticale mobiliteit op de beroepenladder (vaak ook intergeneratiemobiliteit).

In forensismestudies worden vooral de effecten van de toegenomen ruimtelijke discrepantie tussen woning- en arbeidsmarkt op het woon-werkverkeer en vervoermiddelgebruik onderzocht.

Uiteraard kunnen bovenvermelde vormen van mobiliteitsonderzoek zich toespitsen op bepaalde categorieën, waarbij voor werklozen een grote belangstelling bestaat. Naast nationale surveys, waarin de grote periodieke tellingen van het CBS, zoals de Arbeidskrachtentellingen en de Woningbehoeftenonderzoeken een voorname rol vervullen, zijn er tal van regionale steekproefonderzoeken uitgevoerd. Wij zullen ons hier beperken tot enkele belangrijke en vrij recente onderzoeken naar arbeidsmigratie en arbeidsmobiliteit. Eerst wordt de aandacht gericht op de totale beroepsbevolking, daarna op het werkloze deel ervan.

Arbeids- en woonmobiliteit van de totale beroepsbevolking

Ter oriëntering vatten wij enkele kerncijfers over de mobiliteit van de totale Nederlandse (beroeps)bevolking kort samen. In de tweede helft van de jaren zeventig, een periode met lagere, zij het wel groeiende werkloosheid, bedroeg de arbeidsmobiliteit van de beroepsbevolking circa 12,5% per jaar 3). Ongeveer de helft van dit percentage bestond uit participatiemobiliteit: „starters” en „stoppers” op de arbeidsmarkt (toetredingen door b.v. schoolverlaters en immigranten, en uittredingen door gepensioneerden en arbeidsongeschikten). De andere helft bestond uit spreidingsmobiliteit. De groep die van werkkring veranderde, kan nogmaals in twee vrijwel even grote parten worden verdeeld: zij die tussen en zij die binnen bedrijfstakken van werkkring veranderden.

Door het trage verschijnen van de Arbeidskrachtentelling zijn recentere gegevens over arbeidsmobiliteit helaas niet voorradig. Over verhuizingen en migratie zijn wel actuelere data bekend. In 1982 verhuisde ongeveer 10% van de Nederlandse bevolking. Tweederde van de verhuizingen vond binnen gemeenten plaats, eenderde tussen gemeenten. Van de intergemeentelijke verhuizingen bestond eveneens het merendeel uit migratie over relatief korte afstand: 60% vond plaats binnen provincies 4).

In het Westen des lands lag de totale arbeidsmobiliteit tussen 1975 en 1979 iets boven het landelijk gemiddelde (ca. 15%). In deze periode veranderde jaarlijks gemiddeld 4% van de werkzame personen van werkgemeente, terwijl het gemiddelde migratiepercentage daar iets onder lag 5). Het pendelpercentage steeg van ca. 32% naar 38%. Zowel bij woon- als bij arbeidsmobiliteit kan dus een sterke afstandsgevoeligheid worden geconstateerd. De meeste verplaatsingen gaan over een korte afstand en dat aantal wordt snel minder naarmate de afstand waarover men mobiel is, groter wordt. In een wat ouder onderzoek bleek het mobiliteitsniveau van de Nederlanders in vergelijking met enkele andere Westeuropese landen, vooral over langere afstanden, vrij laag te zijn. De Amerikaanse bevolking is doorgaans nog weer veel mobieler dan de Europese 6).

In traditionele eng-economische mobiliteitsstudies wordt migratie van arbeidskrachten vooral afhankelijk gesteld van interregionale loonverschillen. In de neoklassieke visie wordt verondersteld dat het aanbod van produktiefactoren, dus ook van de factor arbeid, reageert op veranderingen in de reële beloningsvoet. Naast verschillen in het loonpeil worden soms ook regionale verschillen in werkloosheid en in openstaande vraag in de beschouwing betrokken.

Duisenberg haakte in zijn lezing in op deze partiële visie op ar-

beidsmigratie. Een dergelijke benadering wordt echter vrij algemeen als zeer beperkt beschouwd. Het is vooral veel te simplistisch om arbeid als homogene factor te beschouwen. In een modernere en meer integrale visie wordt arbeid als een heterogeen gegeven gezien. Niet alleen de arbeidsmarkt, maar ook de woningmarkt is sterk gesegmenteerd in deelmarkten. Werken en de huishoudens zijn, op grond van hun sociaal-economische kenmerken, aangewezen op zeer specifieke deelmarkten, welke vaak ruimtelijk onderscheiden zijn. Er blijken bij voorbeeld grote mobiliteitsverschillen te bestaan tussen verschillende beroeps-groepen en opleidingsniveaus. Voorts mag niet worden veronachtzaamd dat de algehele arbeids- en woningmarktsituatie en de dynamiek daarvan een aanzienlijke invloed uitoefenen op de mobiliteit. Het wekt dan ook geen verwondering dat de economische theorie slecht in staat is gebleken verklaringen te leveren voor geconstateerde patronen in arbeidsmigratie in de jaren zeventig 7).

Ook andere vormen van mobiliteit dan arbeidsmigratie, zoals verandering van werkkring en forensisme, worden sterk bepaald door sociale, culturele, economische en demografische factoren. In verscheidene studies is aangetoond dat persoonskenmerken als leeftijd, anciënniteit, geslacht, opleiding, beroepsniveau, positie in het huishouden, gezinsfase en arbeidsduur van grote invloed zijn op het mobiliteitsgedrag van individuen 8). De gecompliceerde interrelaties tussen deze elementen en hun gezamenlijke invloed op mobiliteit kan vooral worden begrepen door de werknenden in te delen volgens de zojuist genoemde karakteristieken in sociaal-economische structuurtypen. Een dergelijke aanpak wordt voorgestaan in studies van de diverse universitaire Geografische Instituten. In studies van dit type is onder meer aangetoond dat categorieën als top-management, oudere staf, jonger middenkader en lager administratief personeel een volstrekt verschillend mobiliteitsprofiel vertonen. Dit geldt voor verhuisgedrag, verandering van werkkring en voor wijze en afstand van woon-werkverkeer 9).

Mobiliteitsbereidheid van werkzoekenden

Duisenberg beklemtoonde in zijn toespraak de geringe mobiliteitsbereidheid van werklozen. Met deze opvatting sloot hij nauw aan bij de algemene teneur van het oordeel van vertegenwoordigers van werkgeversorganisaties en sommige leden van het huidige kabinet. Deze houding wordt echter geenszins geschraagd door Nederlands onderzoek. Door verscheidene onderzoekers is aangetoond dat de bereidheid van werklozen om te verhuizen, zich om te scholen, of te pendelen, aanzienlijk is. Hierbij moet worden aangetekend dat een nadere differentiatie naar regio's en categorieën niet overbodig is. Werklozen kunnen evenmin als een homogene groep worden beschouwd als werklozen. Eerst zullen studies op het nationale vlak, daarna onderzoek-

3) CBS, *Arbeidskrachtentelling 1979*, Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage, 1982 en idem 1977, 's-Gravenhage, 1980.

4) Van Duyn over mobiliteit, *NRC Handelsblad*, 13 februari 1985. CBS, *Maandstatistiek van de Nederlandse bevolking*, 1984: 6, 7.

5) A.C.P. Verster en J.T. Mulder, *Woon-werkrelaties in West-Nederland 1975 - 1979*, NEI, Rotterdam, 1984.

6) L.H. Klaassen en P. Drewe, *Migration policy in Europe: a comparative study*, Westmead, 1973.

7) M. de Smidt, *Bedrijfsstructuur en arbeidsmarkt in een ruimtelijk kader*, dissertatie Rijksuniversiteit Utrecht, 1975; C.P.A. Bartels en M.W. Van Koldam, Migratie en arbeidsmarkt (I), *ESB*, 16 juli 1980, blz. 800-805; C.P.A. Bartels en P.M. de Jong, Migratie en arbeidsmarkt (II), *ESB*, 23 juli 1980, blz. 825-830; J. van Dijk en H. Folmer, Entry of the unemployed into employment: Theory, methodology and the Dutch experience, te verschijnen in *Regional Studies*, 1985.

8) A.W.F. Corpeleyn, Arbeidsmobiliteit en werkgelegenheidsstructuur; oorzaken en sectorale verschillen in personeelsverloop, *ESB*, 23 januari 1980, blz. 88-92; NEI, op. cit., 1984.

9) P.K. Doorn, Problems of categorization of actors and the interrelation of labour mobility and residential mobility: a case-study of mobility effects of office relocation, te verschijnen in *TESG*, 1985; M.S. van Geenhuizen, Vice versa; een onderzoek naar reistijden tussen woning en werk, *Geografische en Planologische notities 36*, Vrije Universiteit Amsterdam, 1984.

ken op het regionale niveau aan de orde komen. De belangrijkste nationale studies op dit gebied zijn wellicht de dissertatie van Van Wezel uit 1972 en de onderzoeken van Vos, die een tiental jaren later plaatsvonden 10).

Uiteraard bestonden er aanzienlijke verschillen in de algehele situatie op de arbeidsmarkt tussen de tijdstippen waarop Van Wezel en Vos hun onderzoeken verrichtten. In het begin van de jaren zeventig leken de bomen nog tot in de hemel te groeien en was de werkloosheid relatief laag, terwijl in de vroege jaren tachtig de economische teruggang en de werkloosheid zich ten volle deden voelen.

Volgens de bevindingen van Van Wezel was er nauwelijks sprake van een oorzakelijk verband tussen de mobiliteitsbereidheid (een onderdeel van „offerbereidheid”) van werklozen en de kansen op herintreding in het arbeidsproces. Als interveniërende factor bleek vooral de mate van geïnformeerdheid over arbeidsmogelijkheden van groot belang te zijn. Volgens het nationale enquête-onderzoek van Vos onder werklozen uit 1981, waarvan de resultaten onder meer in *ESB* werden gepubliceerd, is de meerderheid (53%) van de werkzoekenden bereid te verhuizen over een afstand van meer dan 100 km als een passende werkkring wordt gevonden en wil 43% zelfs meer dan 200 km verhuizen voor een nieuwe baan 11). Voor hen die daartoe niet bereid zijn, gelden meestal zeer reële redenen. Naast een zekere subjectieve gehechtheid aan het woongebied (die tussen haakjes veel belangrijker is dan de fraaiheid ervan, zoals Duisenberg veronderstelde: „Nederland is klein en overall mooi”) biedt vooral de woningmarktsituatie grote problemen. Behalve het vinden van geschikte nieuwe woonruimte is er vaak de moeilijkheid om de in bezit zijnde eigen woning te kunnen verkopen of verhuren. Ook werpen de kosten die verbonden zijn aan verhuizing en woninginrichting, een migratiebarrière op. Voorts is de aanvaarding van een nieuwe werkkring vaak omgeven met onzekerheid omtrent de stabiliteit ervan. Ten slotte zullen veel werkende vrouwen die met hun man over lange afstand meeverhuizen, vrijwel zeker hun baan moeten opgeven, terwijl alternatieve werkgelegenheid niet altijd onmiddellijk beschikbaar is. Deze problematiek blijkt overigens ook de spreiding van rijksdiensten aanzienlijk te compliceren.

Volgens hetzelfde onderzoek laat de bereidheid van werklozen tot pendelen evenmin te wensen over. Meer dan twee derde blijkt anderhalf uur reizen per dag tussen woning en bedrijf geen overwegend bezwaar te vinden. Boven die reisduur neemt de bereidheid tot forensisme weliswaar af, maar de praktijk leert dat men dan vaak verhuist naar een woning dichterbij de werkplek.

Het mobiliteitsprobleem bij werkzoekenden blijkt hiermee van een geheel andere orde te zijn dan door Duisenberg werd gesuggereerd. De cijfers tonen aan dat de bereidheid van werklozen tot verhuizen of pendelen niet bepaald laag is. Wel zijn er aanwijzingen dat de informatie over werkgelegenheid buiten het arbeidsmarktgebied waar men woont, te wensen overlaat. Aangevoerd is dat de informering over vacatures sterk afhankelijk is van het kwalificatieniveau van de gezochte persoon. Vooral de lager opgeleide werklozen zijn voor vacature-informatie aangevoerd op hun regionale krant. Maar liefst 97,5% van de personeelsadvertenties in deze regionale dagbladen heeft betrekking op banen binnen het verzorgingsrayon van de betreffende krant 12)! Registratie van werklozen bij *gewestelijke* arbeidsbureaus gekoppeld aan hun woonplaats, beperkt in sterke mate de informatiestroom voor met name lager opgeleiden. Inschrijving bij overige *gewestelijke* arbeidsbureaus is mogelijk, maar wordt voor dit deel van de beroepsbevolking eerder afgeraden dan gestimuleerd. Ook informele mondelinge vacature-informatie heeft merendeels betrekking op werkgelegenheidsmogelijkheden in de directe woonomgeving. Gecombineerd met het voorgaande impliceert dit dat niet zozeer het aanbod, maar de vraag naar lagere functies sterk regionaal gebonden is. Bij de vervulling van minder gekwalificeerde functies geven werkgevers een duidelijke voorkeur aan sollicitanten uit de directe omgeving van het bedrijf. Hierbij spelen onkostenvergoedingen voor verhuizen en woon-werkverkeer, maar ook mentaliteitskwesaties veelal een rol. Slechts voor specifieke functies opereert de werkgever op geografisch grotere deelmarkten via vacatures in landelijke dagbladen. Dit gebeurt echter niet om een beroep te doen op de algemene mobiliteitsbereidheid van werkzoekenden, maar

in eerste instantie om via de betreffende media de voor het bedrijf relevante functionele arbeidsdeelmarkten te bereiken.

Cijfermateriaal afkomstig van een ander onderzoek van Vos inzake het door werklozen benutten van informatie, ondersteunt het hier geschetste beeld 13). Gemiddeld slechts 10% van de werkzoekenden beperkt zich bij het solliciteren tot de eigen woongemeente. Ongeveer 70% richt zich op een groter gebied en solliciteert bij bedrijven op meer dan 20 kilometer afstand. Naast deze percentages blijkt tevens 40% van de werkzoekenden bij bedrijven op meer dan 60 kilometer afstand te solliciteren. Hierbij is de groep van hoger opgeleiden sterker vertegenwoordigd.

Ruimtelijke differentiatie in arbeidsmobiliteit van werklozen

Aan het Geografisch Instituut van de Universiteit Utrecht werden enkele regionale onderzoeken uitgevoerd die interessante aanvullende inzichten opleveren voor ruimtelijke verschillen in mobiliteitsbereidheid van werklozen tussen een stedelijk en een traditioneel ruraal gebied 14).

Het uitgangspunt voor het onderzoek naar de stedelijke arbeidsmarktsituatie vormde de ruimtelijke ongelijkheid ten gevolge van selectieve deconcentratieprocessen van bevolking en werkgelegenheid in de jaren zestig en zeventig. Het waren vooral de middelbare- en hogere-beroepsgroepen die in die periode de steden verlieten en zich, vanwege de attractievere woonomgeving, in de randgemeenten vestigden, terwijl de lagere-beroepsgroepen in de steden achterbleven. De werkgelegenheidsspreiding vertoonde een ruimtelijk gesegregeerd invers patroon: een deel van de laagwaardige werkgelegenheid verdween vanuit de steden naar de randgemeenten, terwijl de hoogwaardige werkgelegenheid in de steden toenam. Deze processen leidden ertoe dat het forensisme toenam en dat vraag en aanbod van arbeid in kwalitatief opzicht geografisch verder uit elkaar kwamen te liggen.

Doordat enerzijds mannen doorgaans mobieler zijn dan vrouwen en anderzijds bewoners uit randgemeenten gemiddeld mobieler zijn dan bewoners uit de binnenstadswijken, is het gebied waarin mannen uit binnensteden en vrouwen uit randgemeenten naar werk zoeken, relatief kleiner dan gemiddeld. Circa 45% van de mannen in de oude stadsdelen en 92% van de mannen in de randgemeenten kon de auto gebruiken voor het dagelijks woon-werkverkeer. Vrouwen daarentegen konden (met respectievelijk 6% en 52%) in veel mindere mate over een auto beschikken. Dit impliceert dat beide groepen ten opzichte van de werkgelegenheidsmogelijkheden in een relatief ongunstige positie verkeren. Het moeten accepteren van langere woon-werkafstanden vormt juist problemen voor minder mobiele groepen.

Bij het zoeken naar werk zijn ook subjectieve mobiliteitsfactoren van invloed, zo is uit het onderzoek gebleken. De omgeving wordt door personen veelal subjectief waargenomen, waarbij werd aangetoond dat een samenhang bestaat tussen het gebied waarin men bekend is en het rayon waarin men naar werk zoekt. De ruimtelijke kennis, die wordt beïnvloed door onder andere het autobezit en het opleidingsniveau, blijkt een niet onaanzienlijke rol te spelen. Vacatures in onbekende plaatsen worden minder snel signaleerd en afstanden tot onbekende locaties worden vaak sterk overschat.

10) J.A.M. van Wezel, *Herintreding in het arbeidsproces, een onderzoek onder werklozen*, dissertatie Katholieke Hogeschool Tilburg, 1972; J.H. Vos, Mobiliteitsbereidheid op de arbeidsmarkt; enkele geografische aspecten van het sollicitatie- en wervingsgedrag, *ESB*, 30 april 1980, blz. 519-522. J.H. Vos, De mobiliteitsbereidheid van werklozen, *ESB*, 11 maart 1981, blz. 232-236.

11) Vos, op.cit., 1981.

12) Vos, op.cit., 1981.

13) Vos, op.cit., 1980.

14) G. Freysen, N. Kuyper, E. van Straten en F. Taal, Ongelijkheid op de arbeidsmarkt, een sociaal geografische analyse. *Utrechts Geografische Studies 13*, Geografisch Instituut Utrecht, 1979; M. van Bommel en A. Warmerdam, *Gezocht bereikbare werkgelegenheid, een onderzoek naar de zoekruimte van werklozen in een perifeer gelegen landelijk gebied*, doctoraalscriptie, Geografisch Instituut Rijks Universiteit Utrecht, 1983.

In een onderzoek dat vier jaar later in de West- en Midden-Betuwe werd uitgevoerd, bleek de mate van ontsluiting van het gebied mede van invloed te zijn op het mobiliteitsniveau. Het beperkte aantal uitvalswegen over de rivieren de Lek, de Waal en de Maas, heeft consequenties voor de reisduur naar arbeidsplaatsen buiten het gebied. Hiermee wordt het gebied waarin werklozen naar werk zoeken, relatief beperkt. In dit rurale gebied, waarin de arbeidsmarktsituatie, zowel wat betreft de vraag- als de aanbodzijde, sterk historisch bepaald is en als relatief zwak kan worden getypeerd, zijn voor de grote groep werklozen weinig regionale werkgelegenheidsmogelijkheden aanwezig. Een aanzienlijk aantal werklozen dat voorheen in de bouw- en nijverheid werkzaam was, werkte van oudsher buiten de woonregio. Voor hen is het rayon waarin men zich op werk oriënteert derhalve ook nauwelijks regionaal beperkt.

Dat de werklozen ook in dit traditionele rurale gebied welwillend zijn bij het zoeken naar werk moge worden geconcludeerd uit het feit dat ongeveer 60% bereid is een langere reistijd voor lief te nemen naar een eventuele nieuwe werklocatie dan noodzakelijk was voor het bereiken van hun vorige arbeidsadres. Zelfs 33% van de werklozen is bereid meer dan 45 minuten als reistijd te accepteren. Door het meer algemene gebruik van de auto als vervoermiddel bij het forensen is het potentiële arbeidsmarktgebied betrekkelijk omvangrijk. De bereidheid van de werklozen wordt echter beperkt door de gebrekkige informatie over vacatures, zoals ook uit dit onderzoek is gebleken. Het is niet eenvoudig voor laaggeschoolden om informatie over andere geografische deelgebieden te verkrijgen. Het op eigen initiatief informeren bij werkgevers naar werkgelegenheidsmogelijkheden wordt door ruim 15% van de werklozen dan nog als een laatste zoekmethode gebruikt. Voor enkelen levert dit een gunstig resultaat op, voor de grote groep impliceert dit echter dat het aantal vacatures dat via officiële kanalen wordt aangeboden nog geringer is.

In beide regionale studies wordt geconcludeerd dat er zeker wat betreft de lokale of regionale arbeidsmarkt sprake is van een niet eenvoudig oplosbare situatie.

Conclusie

Ten gevolge van het achterblijven van de vraag naar arbeid en het groeiend aantal arbeidskrachten dat zich aanbiedt op de arbeidsmarkt is de behoefte aan werkgelegenheid de laatste jaren sterk toegenomen. Het is de vraag of een economische groei het zeer gedifferentieerde aanbod van arbeidskrachten in de nabije toekomst zal kunnen absorberen. Het kan worden verwacht dat de openstaande vraag naar arbeid, behalve op enkele sterk gespecialiseerde deelmarkten, de komende jaren klein zal blijven. Een toename van de geografische mobiliteit zal aan het opheffen van de frictie tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt slechts marginaal kunnen bijdragen (15). Arbeidsplaatsen worden helaas niet geschapen door migratie of verandering van werkplaats. De veronderstelling dat grotere prikkels, in de vorm van omvangrijkere interregionale loonverschillen of verlaging van de uitkeringen, nodig zouden zijn om de mobiliteit te bevorderen, berust op een beperkt begrip van de sterke geleiding van arbeids- en woningmarkt. Uit verscheidene onderzoeken is gebleken dat er geen statistisch significant verband bestaat tussen de hoogte van werkloosheidsuitkeringen en de duur van de werkloosheid (16).

Ten slotte kan de wenselijkheid van een grotere arbeidsmobiliteit ter discussie worden gesteld. In hoeverre is de Nederlandse economie gebaat bij massale regionale volksverhuizingen. Het zou ongetwijfeld boeiende taferelen opleveren indien de circa 800.000 werklozen met hun huishoudens aan het trekken zouden slaan op zoek naar werk, zoals lemmingen op zoek naar voedsel. Op korte termijn zou dan circa 20% van de Nederlandse bevolking moeten verhuizen. Gevreemd moet echter worden dat bij gebrek aan werkgelegenheid de werklozen en hun gezinnen slechts dezelfde uitkomst rest als de lemmingen.

Zijn er binnen ons kleine land regio's aanwijsbaar waar grote groepen werkloze arbeidskrachten inzetbaar zijn en wat zouden de sociale en economische consequenties daarvan zijn? Naast de prijs die voor een grotere mobiliteit moet worden betaald in de

vorm van verhuis- en reiskosten, bestaat er bij voorbeeld de reële mogelijkheid van verdringing van de beroepsbevolking op regionale arbeidsmarkten door migranten. In bepaalde economisch zwakkere regio's, kan de immigratie van arbeidskrachten op deze wijze de werkloosheid doen toenemen. Thans blijkt een dergelijke verdringing vrij beperkt van omvang te zijn omdat er een duidelijke complementariteit bestaat tussen migranten en lokaal aanwezige werkzoekenden (17). Indien echter de migratiegevoeligheid onder minder kansrijke werklozen, zoals ouderen, schoolverlaters en lager opgeleiden, sterk zou toenemen, zou dit leiden tot een aanzienlijke mate van verdringing, met alle negatieve gevolgen voor economisch zwakke regio's van dien. Het is niet terecht de werklozen expliciet aan te wijzen als schuldigen in een onofficieel gevoerd proces zoals Duisenberg en Ruding deden. De realiteit is heel wat complexer en vraagt om zeer genuanceerde interpretaties. Enkele wetenschappelijke onderzoeken hebben hiertoe reeds aanzetten gegeven.

Ondanks de negatieve beeldvorming rondom werklozen, die wordt veroorzaakt door woordvoerders van werkgeversbonden, diverse ministers uit het huidige kabinet en ook door de president van De Nederlandsche Bank, is het opmerkelijk dat ruim tweederde van de Nederlandse werkgevers van mening is dat de verhuisbereidheid van werkzoekenden nogal meevalt of zelfs tamelijk groot is. Het is te hopen dat deze meer positieve opvatting wordt gedeeld door Amerikaanse werkgevers in Nederland en dat daaraan door de woorden van Duisenberg geen afbreuk is gedaan.

P.K. Doorn
A. Kempers-Warmerdam

15) H. van der Burg, S.K. Kuipers, J. Muysken, C. de Neubourg en A.H. van Zon, *The volume and composition of structural unemployment in the Netherlands, 1950-1980*, Staatsuitgeverij, 1982.

16) Van Dijk en Folmer, op.cit. blz. 10.

17) Van Dijk en Folmer, *The consequences of interregional migration for the regional labour market: theory, methodology and Dutch experience*, Paper Ecozoekdag, Amsterdam, 17 april 1984.