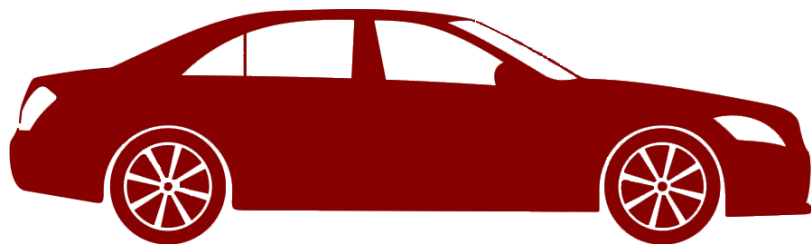
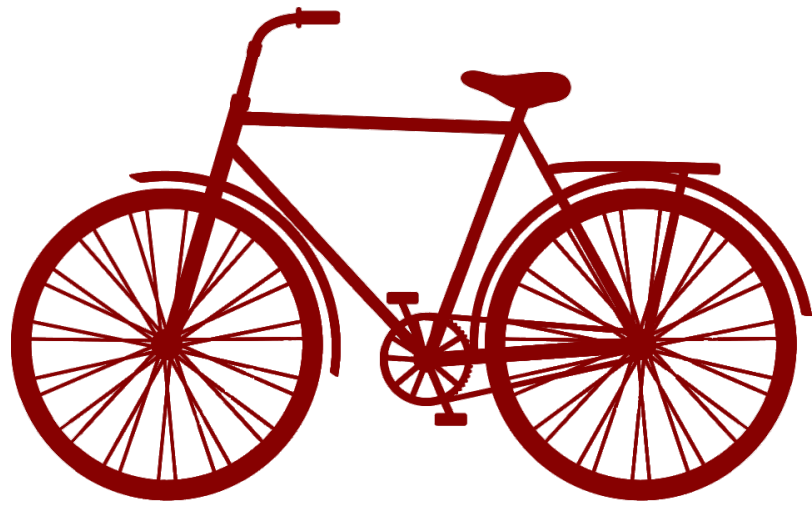




rijksuniversiteit
 groningen

faculteit ruimtelijke
 wetenschappen

Het effect van tijdelijke contracten op mobiliteitskeuze



Luuk Meijer - S2965569
Begeleider - S. van Lanen
Datum - 11-06-2018

Inhoudsopgave

Abstract	2
1. Introductie	2
1.1 Probleemstelling	2
1.2 Structuur	2
2. Theoretisch kader	3
2.1 Precair werk: wat is de invloed?	3
2.2 De tijdelijke werknemer	3
2.3 Mobiliteitskeuze	5
2.4 Conceptueel model en discussie theorie	6
3. Hypotheses	7
4. Methodologie	7
4.1 Methode	7
4.2 Ethische zaken	11
5. Resultaten	11
5.1 Mobiliteitskeuze tijdelijke werknemers	11
5.2 Belemmering ideale mobiliteitskeuze	11
6. Conclusie en discussie	17
6.1 Conclusie	17
6.2 Discussie	18
7. Referenties	19
8. Bijlages	21
Bijlage 1 Enquête	21
Bijlage 2 tabellen en figuren	28

Abstract

In dit onderzoek wordt gekeken naar de relatie tussen tijdelijke contracten en mobiliteitskeuze. Aspecten van tijdelijke contracten zouden een belemmerende invloed kunnen uitoefenen op de mobiliteitskeuze. De volgende aspecten zijn onderzocht: baanonzekerheid, het verschil in inkomen tussen tijdelijke en vaste werknemers, het psychologische contract, leeftijd en reisafstand. Om dit te onderzoeken, is een enquête opgesteld. Over het algemeen vormt het tijdelijk contract en de consequenties hiervan geen belemmering op het bereiken van de ideale mobiliteitskeuze. Echter, voor tijdelijke werknemers die als ideale mobiliteitskeuze de auto hebben, is dit wel het geval. De baanonzekerheid, maar vooral het inkomen spelen een belemmerende rol op het bereiken van de ideale mobiliteitskeuze. De meest geprefereerde manier om naar het werk te komen, de fiets, ondervindt deze belemmeringen niet. De fiets wordt vaker gekozen als ideale mobiliteitskeuze al de reisafstand korter is. Leeftijd heeft geen invloed.

1. Introductie

Tijdelijke contracten worden door veel politieke partijen en andere organisaties bestreden. Tijdelijke werknemers zouden voortdurend kampen met onzekerheid van werk en inkomen (PvdA, 2017). De baanonzekerheid wordt bevestigd door Van der Klein et al. (2016) en Parker et al. (2002). Ook heeft wetenschappelijk onderzoek bevestigd dat tijdelijke contracten minder zouden verdienen dan vaste werknemers voor gelijk werk (Sels et al., 2002). Het is dus duidelijk dat tijdelijk werk impact heeft op tijdelijke werknemers op het gebied van inkomen en baanonzekerheid. Echter is het niet duidelijk hoe deze vorm van precair werk doorspeelt op andere aspecten van deze tijdelijke werknemer, zoals mobiliteitskeuze. Het feit dat mensen die precair werken van dag tot dag leven (De Beer, 2016), zou impact kunnen hebben op de mobiliteitskeuze die zij hebben. Er is geen onderzoek gedaan dat gefocust is op dit onderwerp. In dit onderzoek wordt deze relatie bekeken binnen Nederland. Deze plek is bijzonder, omdat Nederland de hoogste fietsdichtheid heeft van Europa (Fietsen123, 2011). Dit kan van invloed zijn op de resultaten.

1.1 Probleemstelling

Het doel van het onderzoek is om inzicht te bieden in de relatie tussen tijdelijke contracten en de mobiliteitskeuze. Dit helpt bij het creëren van een realistischer beeld van tijdelijke contracten. De onderzoeksvraag die centraal staat om dit doel te bereiken, luidt als volgt: *“In hoeverre beïnvloedt een tijdelijk contract de mobiliteitskeuze van woon-werkverkeer onder tijdelijke werknemers in Nederland?”* De deelvragen geven handvaten om deze hoofdvraag goed te beantwoorden. Onderstaande deelvragen functioneren als deze handvaten:

- ❖ *“Wat is de mobiliteitskeuze van werknemers met een tijdelijk contract?”*
- ❖ *“Wordt de ideale mobiliteitskeuze van werknemers met een tijdelijk contract belemmerd?”*
- ❖ *“Hoe wordt de ideale mobiliteitskeuze van werknemers met een tijdelijk contract belemmerd?”*

Er wordt eerst bekeken wat de mobiliteitskeuze van tijdelijke werknemers over het algemeen is. Hierna wordt gekeken of dit ook de ideale mobiliteitskeuze is en zo niet, hoe zij belemmerd worden door het tijdelijk contract.

1.2 Structuur

Na de inleiding en probleemstelling wordt ingegaan op de theorieën die in dit onderzoek centraal staan. Hier wordt besproken wat bekend is over de impact van precair werk en wat mobiliteitskeuzes precies zijn. Uit de bespreking van deze theorieën wordt een conceptueel model gebouwd. In hoofdstuk 4 wordt besproken waarom enquêtes de best passende manier zijn voor dit onderzoek en welke statistische toetsen relevant zijn voor dit onderzoek. Hierna zullen de toetsen worden

uitgevoerd op de dataset. In hoofdstuk 6 zal hier een conclusie over gemaakt worden en het onderzoeksproces worden bediscussieerd.

2. Theoretisch kader

Het theoretisch kader bespreekt wat reeds bekend is in de literatuur over dit onderwerp. Zo wordt precair werk besproken en de invloed hiervan. Vervolgens zal specifiek een tijdelijk contract en de consequenties hiervan verder worden uitgelicht. Tot slot zal het begrip 'mobiliteitskeuze' worden uitgelegd en geoperationaliseerd.

2.1 Precair werk: wat is de invloed?

Ten eerste moet genoemd worden dat precair werk niet per se een onzekerheid hoeft te geven aan werknemers. Dit wordt onderschreven door Waite (2009). Men kan een tijdelijk contract hebben, maar in een arbeidsmarkt opereren waar veel vraag naar werk is. Hierdoor is de onzekerheid over werk laag. Echter, een groot gedeelte van tijdelijke werknemers kiezen deze preciaire vorm van werk, omdat zij geen andere keuze hebben (De Witte et al., 2001). Dus veel van de tijdelijke werknemers ervaren deze vorm van werk wel als onzeker. Wat heeft deze precariteit voor invloed op het gedrag van werknemers? Volgens Virtanen et al. (2005), heeft tijdelijk werk een negatieve invloed op de psychische welgesteldheid van werknemers. Er zijn zelfs onderzoeken die uitwijzen dat tijdelijk werk en sterftcijfers met elkaar correleren. (Kivimäki et al., 2003). Tijdelijke werknemers zijn over het algemeen dus minder welgesteld op psychisch vlak.

Volgens de Beer (2016) leidt precarisering ertoe dat werknemers van dag tot dag zullen leven. De toegenomen onzekerheid van werk en inkomen leidt tot een hogere onzekerheid in het dagelijks leven. Voor laaggekwalificeerd werk geldt ook dat het sociale stelsel in gevaar komt voor preciaire werknemers. Doordat zij meerdere onderbroken arbeidscontracten zullen hebben, zal een WW-uitkering lager zijn. Standing (2001) geeft eveneens de onzekere leefstijl aan van preciaire werknemers. Preciaire werknemers zouden last hebben van de vier A's: Anger, Anxiety, Anomie en Alienation. Door het leven van dag tot dag en het sneller wisselen van baan, wordt minder gewerkt aan het versterken van het netwerk. Dit leidt tot frustratie en angst, omdat het hierdoor minder goed mogelijk is om op de maatschappelijke ladder te klimmen. Door het sneller wisselen en het hierdoor niet opbouwen van diepere werkrelaties, raakt men vervreemd van de rest van de werkenden. Ook zullen normen anders kunnen zijn dan bij de werknemers, omdat de preciaire werknemer door de wisseling meer op zichzelf is. (Standing, 2011). Kortom, precair werk levert op dat werknemers onzekerder en gefrustreerder worden over het algemeen. Precair werk heeft een negatieve invloed op het leven van de preciaire werknemer; De psychische welgesteldheid ligt lager en het sterftcijfer onder preciaire werknemers ligt hoger. Dit wordt onderschreven door Silva (2013). Zij voegt toe aan de hand van haar boek dat preciaire werknemers minder dingen ondernemen door het preciaire werk. Zo zouden zij minder trouwen en bang zijn om relaties aan te gaan. Zij lijden aan 'injuries of risk'. Hiermee wordt bedoeld dat preciaire werknemers meer risico hebben om hun werk te verliezen en daarom beperkt worden in andere aspecten van het leven, zoals trouwen.

2.2 De tijdelijke werknemer

Een tijdelijk contract is een breed begrip. Er zijn veel verschillende vormen van een tijdelijk contract. Eén van de mogelijke vormen van tijdelijke contracten zijn contracten van bepaalde duur. Dit tijdelijke contract wordt vaak gehanteerd voor uitzendkrachten en werknemers die een bepaalde periode bij een bedrijf werken. Werknemers kiezen vaak voor deze werkvorm, omdat men geen andere keuze heeft. Ook doet men het soms om zichzelf beter te ontwikkelen (De Witte et al. 2001). Echter, precieze kaders over wat dit tijdelijke contract precies inhoudt, ontbreekt. Om deze kaders te concretiseren,

wordt het artikel van Dekker en Dorenbos (1997) gebruikt. In dit artikel wordt aangegeven dat het CBS van een vast dienstverband spreekt als een werknemer een contract van langer dan een jaar heeft of is toegezegd dat het een vaste dienst zal worden. Deze grens is dus handig aan te nemen, gezien de data van het CBS gebruikt wordt om bepaalde zaken te ondersteunen.

De vraag blijft echter waarom werknemers met een tijdelijk contract voor andere vervoersmiddelen zouden kiezen om naar hun werk te reizen. Dit zou te maken kunnen hebben met zaken die uit het hebben van een tijdelijk contract vloeien. In dit theoretisch kader zullen zes factoren onderzocht worden.

Mensen met een tijdelijk contract hebben maar zekerheid van werk voor maximaal één jaar binnen dit onderzoek. Deze baanonzekerheid wordt bevestigd door Van Der Klein et al. (2016) en Parker et al. (2002). Van der Klein et al. (2016) geeft aan dat werkgevers vaak een tijdelijk contract aanbieden, omdat er onzekerheid bestaat over de hoeveelheid werk in de toekomst. Deze onzekerheid is één van de 'injuries of risk', die benoemd is door Silva (2013). Deze onzekerheid zorgt ervoor dat tijdelijke werknemers minder durven te ondernemen. Mogelijk zou een investering van een vervoersmiddel hiertoe behoren.

Deze toekomstonzekerheid heeft ook te maken met het psychologische contract dat een werknemer heeft. Een werknemers heeft een bepaalde relatie (het psychologische contract) met zijn of haar werkgever. Zo hebben tijdelijke werknemers vaak een transactioneel contract en vaste werknemers een relationeel contract. (De Cuyper & De Witte, 2006). Dit betekent dat tijdelijk werknemers voornamelijk kijken naar economische overwegingen en vaste werknemers voornamelijk de baanzekerheid het belangrijkste vinden. Dit zou dus betekenen dat tijdelijke werknemers een mindere binding hebben met hun werkgever. Dit wordt onderschreven door het onderzoek van Davis-Blake et al. (2003). Silva (2013) onderstreept deze bewering op een andere manier. Het vertrouwen in instituties, zoals de werkgever, zou grote kosten met zich meebrengen. Hierdoor worden tijdelijke werknemers geforceerd flexibel om te gaan met andere partijen. Binding met een bepaalde partij past niet in dit beeld. Dit kan invloed hebben op de mobiliteitskeuze, omdat zij sneller wisselen van baan. Een grotere investering zou betekenen dat de werknemer sneller gebonden is aan de baan die hij of zij heeft.

Tijdelijke werknemers verdienen over het algemeen voor gelijk werk 79,6% van het loon van een vaste werknemer (Sels et al., 2002). De kloof wordt wel lager naarmate het niveau van arbeid stijgt. Inkomen zou dus ook een rol kunnen spelen in de mobiliteitskeuze van tijdelijke werknemers. Volgens Driessen en Goossens (1993) speelt inkomen mee in de keuze voor de auto of het openbaar vervoer. Een hoger inkomen heeft een positieve invloed op de keuze van de auto.

Tijdelijke werknemers zijn over het algemeen jonger dan vaste werknemers (Parenti en Tealdi, 2015; Sels et al., 2002). Dit zou eventueel invloed kunnen uitoefenen op de mobiliteitskeuze. Limtanakool et al. (2006) geeft aan dat dit inderdaad invloed heeft. Jongeren van 18 tot 29 jaar reizen vaker met de auto ten opzichte van ouderen. Het arbeidsniveau waarin tijdelijke werknemers vaak opereren is aan het verschuiven. In 2002 waren veel tijdelijke werknemers op laaggekwalificeerd niveau aan het opereren. Tijdelijke werknemers zouden nu meer en meer over de verschillende niveaus van arbeid werken (Sels et al., 2002). Deze tijdelijke werknemers zouden niet verder of dichterbij hun werkgever wonen dan vaste werknemers (Parenti en Tealdi, 2015). Dit onderzoek is echter getest in Italië. In Nederland zou dit een andere uitkomst kunnen hebben. Nederland heeft namelijk de hoogste fietsdichtheid van Europa (Fietsen123, 2011). Als de reisafstand verschilt, zou dit invloed uit kunnen oefenen op de vervoerswijze. In een rapport van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) komt

naar voren dat op afstanden tot 7,5 kilometer vaak de fiets wordt geprefereerd. Echter zorgt tijdgebrek vaak voor de keuze van de auto.

2.3 Mobiliteitskeuze

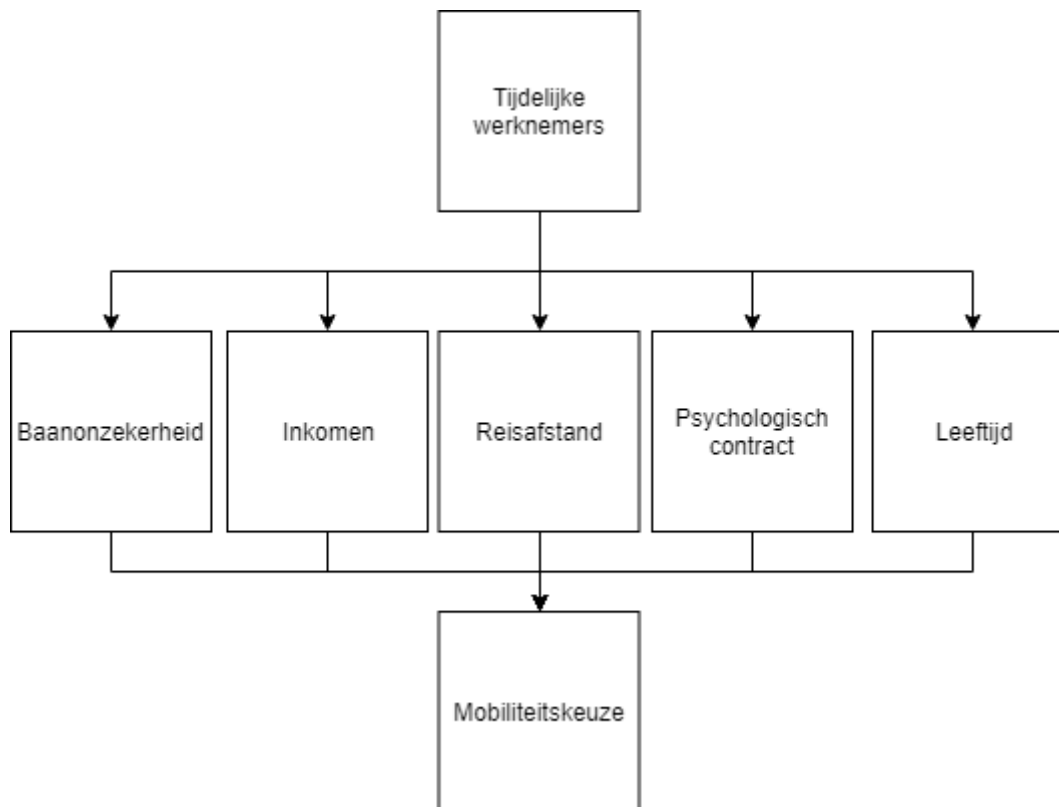
Mobiliteitskeuze is eveneens een vrij breed begrip. Hier zal deze kort worden geoperationaliseerd en bediscussieerd. Dit eerste wordt gedaan aan de hand van het artikel van Thomas et al. (2014) en data van het CBS.

Thomas et al. (2014) heeft een onderzoek uitgevoerd over vervoerswijzen- en duur. Hier worden een zestal categorieën voor de vervoerswijzen gebruikt. Dit zijn de fiets, de auto, de trein, de bus/tram/metro, lopend en overige. Deze zes mogelijke vervoerswijzen dekt de meeste vervoerswijzen die relevant zijn in Groningen. Omdat er geen tram of metro bestaat in Groningen, zal deze categorie worden veranderd naar "Bus". Wat toegevoegd wordt in dit onderzoek is de categorie 'Bromfiets/scooter'. Deze categorie mist nog in het artikel van Thomas et al. (2014) en is wel relevant in Groningen. In de gemeente Groningen zijn namelijk volgens het CBS (2017) 12682 voertuigen met bromfietskenteken. Dit leidt tot de volgende mogelijke mobiliteitskeuzes binnen dit onderzoek:

- ❖ Lopend
- ❖ Auto
- ❖ Fiets
- ❖ Trein
- ❖ Bus
- ❖ Bromfiets/scooter
- ❖ Overig

Het comfort van de auto en de flexibiliteit betreft reizen, zorgt ervoor dat deze manier van reizen als meest ideaal gezien wordt (Rooijers en Steg, 2018). Ook wordt veel gefocust op de auto, gezien het artikel van Spikker (2011). Hij definieert mobiliteitskeuze als de keuze om al dan niet een auto aan te schaffen. Dit laat zien dat de focus erg op de auto ligt. Zoals in 4.2 is besproken, worden precaire werknemers echter belemmerd door de injuried of risk die wordt veroorzaakt door een aantal factoren. Deze injury of risk zou kunnen veroorzaken dat grote investeringen minder snel worden gedaan door tijdelijke werknemers. De Anxiety (Standing, 2011) zou een belemmering kunnen vormen voor de ideale mobiliteitskeuze. Het niet bereiken van deze ideale mobiliteitskeuze, kan leiden tot vervoersarmoede. Dit betekent dat een persoon een bepaald vervoersmiddel niet heeft, waardoor deze persoon niet in redelijke tijd of zelfs helemaal niet op bepaalde plekken kan komen. Dit leidt tot onvolledige deelname aan de maatschappij (Meert, 2003).

2.4 Conceptueel model en discussie theorie



Figuur 1 Conceptueel model

Het conceptueel model uit figuur 1 is een schematische weergave van dit onderzoek. Hier zal worden besproken wat de mogelijke relatie tot de begrippen is en op basis waarvan wordt aangenomen dat deze relatie bestaat. Ook geeft dit inzicht in de manier waarop dit onderzoek is opgebouwd.

Tijdelijke werknemers hebben last van 'injuries of risk' (Silva, 2013). Voor een aantal factoren is onderzocht of tijdelijke werknemers door deze factoren injuries of risk hebben. De hogere baanonzekerheid kan worden uitgelegd als een veroorzaker van een injury of risk. Zij hebben geen garantie op een baan voor een langere periode, waardoor zij minder kunnen ondernemen. Tijdelijke werknemers zijn ook noodgedwongen zich flexibel op te stellen tegen derde partijen, zoals hun werkgever (Silva, 2013). Dit leidt tot een relationeel psychologisch contract (De Cuyper & De Witte, 2006). Deze flexibiliteit leidt ertoe dat een grotere investering en dus grotere binding aan hun werkgever niet mogelijk is; een andere 'injury of risk'.

Tijdelijke werknemers zijn vaak jonger (Parenti en Tealdi, 2015; Sels et al., 2002). Jongeren tussen de 18 en de 29 reizen vaker met de auto dan andere groepen (Limtanakool et al., 2006). De jongere leeftijd van tijdelijke werknemers zouden dus invloed uit kunnen oefenen op de mobiliteitskeuze. In Italië reizen tijdelijke werknemers niet verder dan vaste werknemers (Parenti en Tealdi, 2015), maar dit zou in Nederland anders kunnen zijn. Reisafstand heeft invloed op de mobiliteitskeuze. Kortere ritten worden, als tijdgebrek geen rol speelt, vaker met de fiets afgelegd (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). Deze factoren zijn dus allen een kenmerk van tijdelijke werknemers en zouden invloed hebben op (ideale) mobiliteitskeuze.

3. Hypotheses

Dit onderzoek beantwoordt deze onderzoeksvraag: *“In hoeverre beïnvloedt een tijdelijk contract de mobiliteitskeuze van woon-werkverkeer onder tijdelijke werknemers en hoe gebeurt dit?”* Hier worden de hypothesen van de deelvragen binnen dit onderzoek geformuleerd. Tot slot zal een hypothese worden geformuleerd.

De deelvragen luiden als volgt:

- ❖ *“Wat is de mobiliteitskeuze van werknemers met een tijdelijk contract?”*
- ❖ *“Wordt de ideale mobiliteitskeuze van werknemers met een tijdelijk contract belemmerd?”*
- ❖ *“Hoe wordt de ideale mobiliteitskeuze van werknemers met een tijdelijk contract belemmerd?”*

Auto's hebben over het algemeen de voorkeur, omdat deze meer comfort bieden en flexibeler zijn op gebied van reizen (Rooijers & Steg, 2018). De hypothese is voor de eerste deelvraag is dan ook dat auto's de meest genoemde ideale mobiliteitskeuze is. Leeftijd en reisafstand zouden invloed uitoefenen op de meest gebruikte mobiliteitskeuze.

Daarnaast is te zien dat een tijdelijke contract veel negatieve consequenties heeft op verschillende aspecten in het leven, zoals inkomen (Sels et al., 2002), baanonzekerheid (Van der Klein et al., 2016; Parker et al., 2002) en het psychologisch contract waar een mindere loyaliteit voor de werkgever bij hoort (De Cuyper & De Witte, 2006; Davis-Blake et al., 2003). Deze negatieve aspecten zouden kunnen doorwerken in de mobiliteitskeuze. De hypothese hier luidt dus als volgt: *“Tijdelijke werknemers worden belemmerd om hun ideale mobiliteitskeuze te bereiken.”*

De hypothese op de laatste deelvraag is dat deze ideale mobiliteitskeuze wordt belemmerd door het verschil in inkomen tussen vaste en tijdelijke werknemers (Sels et al., 2002) en de hogere baanonzekerheid (Van der Klein, 2016; Parker et al., 2002). Daarnaast is het psychologisch contract dat een tijdelijke werknemer heeft (De Cuyper & De Witte, 2006) naar verwachting ook van negatieve impact op de ideale mobiliteitskeuze. Men zou namelijk minder loyaal zijn aan de werkgever door dit psychologisch contract (Davis-Blake et al., 2003).

Deze drie hypothesen vormen allen een deel van hypothese op de hoofdvraag. Samen vormen zij de hypothese die centraal staan bij dit onderzoek. Deze kan als volgt geformuleerd worden: *“De werknemer met een tijdelijk contract zou het liefst met de auto gaan, maar wordt door het relatief lagere inkomen, de baanonzekerheid, de leeftijd en het psychologisch contract belemmerd en zal voor één van de andere opties gaan. Voor kortere ritten wordt de fiets geprefereerd.”*

4. Methodologie

Dit hoofdstuk wordt opgedeeld in drie stukken: De methode van dataverzameling, de methode van data-analyse en ethische zaken. De methode wordt uitgelegd, omdat op deze manier transparantie ontstaat over het onderzoeksproces. Zo kan men goed inschatten of de resultaten nuttig kunnen zijn voor het eigen onderzoek. Daarnaast kunnen de resultaten beter geïnterpreteerd worden als het hele proces duidelijk is.

4.1 Methode

Dit onderzoek heeft gebruik gemaakt van een kwantitatieve methode. Het doel van het onderzoek is om gedragingen te onderzoeken en hier regelmatigheid te ontdekken. Volgens Clifford et al. (2010) moet om dit doel te bereiken een kwantitatieve methode worden gehanteerd.

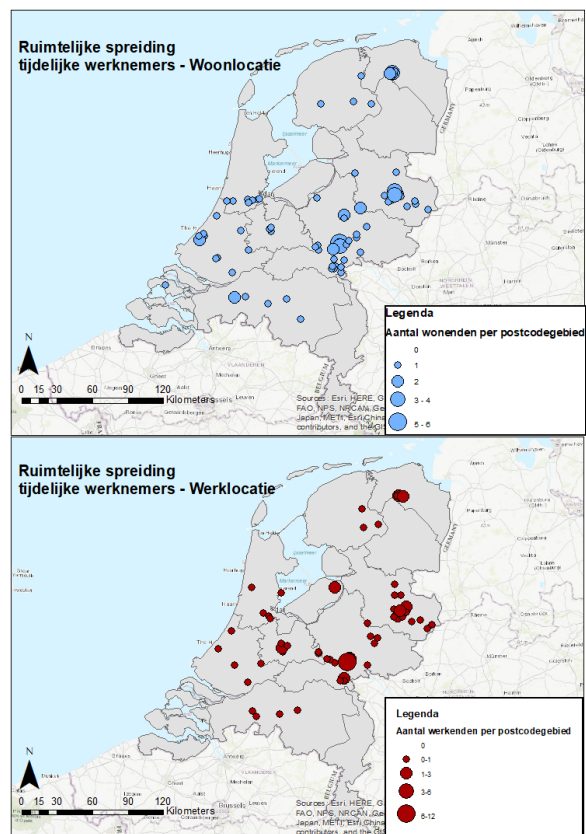
4.1.1 Methode van dataverzameling

Deze kwantitatieve methode van onderzoek doen, houdt in dat er een enquête is gebruikt voor dit onderzoek. Een voordeel van een enquête is dat er in korte tijd veel data verzameld kan worden. Zo kan er makkelijker een representatieve uitspraak gedaan worden over de populatie.

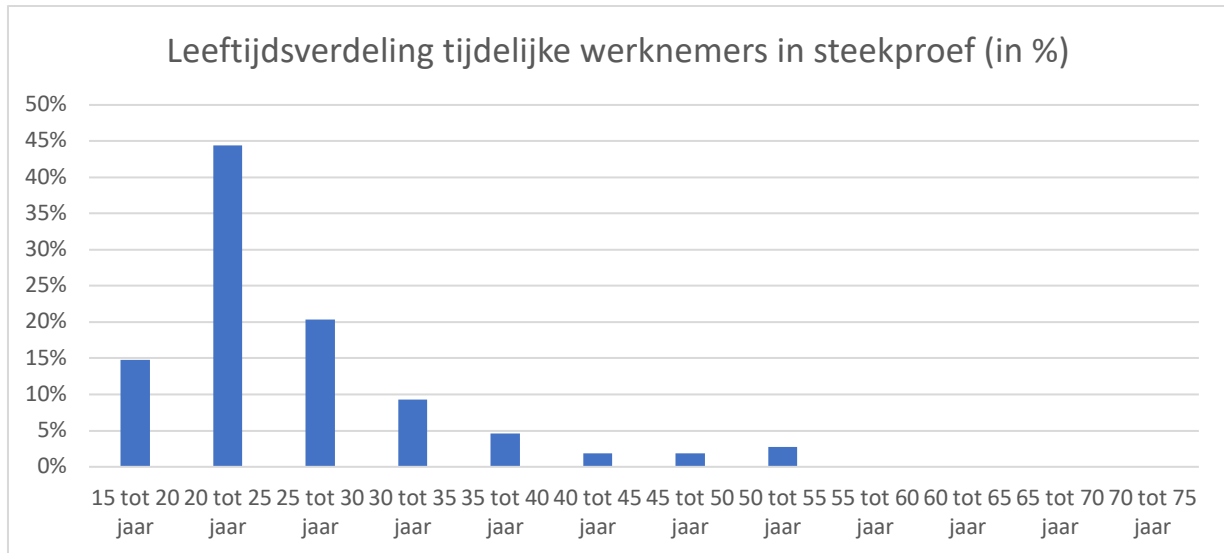
De enquête (bijlage 1) is gemaakt in samenwerking met de heer Schoonderbeek. Hij onderzoekt dezelfde doelgroep op een vergelijkbaar onderwerp, namelijk de relatie tussen tijdelijke contracten en woongedrag. Hierom is het handig om deze enquête samen te voegen. De enquête is opgedeeld in drie delen. Het eerste deel legt de focus op algemene informatie, waar ook gevraagd is naar de contractvorm van de respondent. Hierna is gevraagd naar de mobiliteitskeuzes en de mate waarin de ideale mobiliteitskeuze belemmerd wordt door de factoren die benoemd zijn in het conceptueel model en het theoretisch kader. Het laatste gedeelte is bedoeld voor het onderzoek van de heer Schoonderbeek. Deze data is voor dit onderzoek irrelevant. De reisafstand is gemeten door naar de viercijferige postcode van woon- en werklocatie te vragen. Dit kan naast elkaar worden gelegd. Ook is gevraagd markers te plaatsen op de woon- en werklocatie, maar deze is niet tot nauwelijks ingevuld.

De populatie die bereikt moet worden, zijn werknemers met een tijdelijk arbeidscontract. Deze is getracht te bereiken met behulp van verschillende organisaties, zoals Young and United en het FNV regiokantoor Groningen. Deze organisaties hebben om verschillende redenen niet mee kunnen werken. Wel heeft meneer Martirosian, directeur van het FNV regiokantoor Groningen, zijn eigen netwerk ingezet om respondenten te werven. Verder zijn de persoonlijke netwerken van Schoonderbeek en mij gebruikt. De enquête is verspreid via het platform Maptionnaire. Dit is een digitaal platform waarop enquêtes kunnen worden afgenomen en een ruimtelijk aspect kan worden gemeten. Deze digitale versie heeft ervoor gezorgd dat respondenten niet per se fysiek met de onderzoeker moet hebben gesproken. De respondenten van deze digitale enquête komen vanuit verschillende plekken binnen Nederland. In figuur 2 is te zien dat er een aantal clusters van woon- en werklocaties zijn. De clusters zijn te vinden in en rondom Groningen, rond regio Twente en een meer uitgespreide groep in provincie Gelderland. Hier liggen de clusters echter nog dichters bij elkaar, waar de provincie Gelderland qua werklocatie meer gefocust is op de stad Arnhem en het omliggende gebied. Dat deze clusters zijn ontstaan, heeft te maken met de manier van dataverzameling. De persoonlijke netwerken van Schoonderbeek en mij zijn in de drie clusters. Er is dus een kleine vertekening.

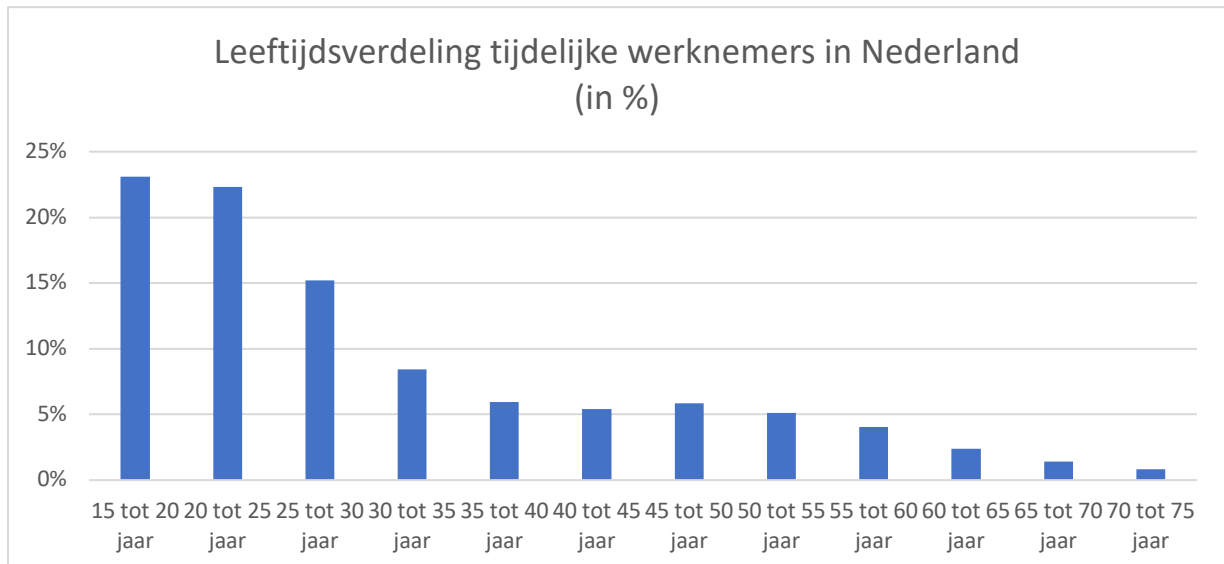
De gemiddelde tijdelijke werknemer in de steekproef is relatief jong: 25,56 jaar. De verdeling van leeftijd binnen de steekproef is vergelijkbaar met de verdeling binnen de populatie, zoals te zien is in de figuren 3 en 4 hieronder.



Figuur 2 Kaarten: Ruimtelijke spreiding woon- en werklocatie respondenten

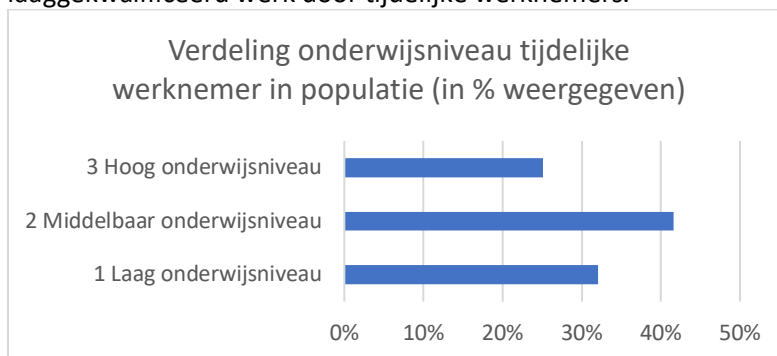


Figuur 3 Leeftijdverdeling van tijdelijke werknemers binnen de steekproef. Weergegeven in percentages.

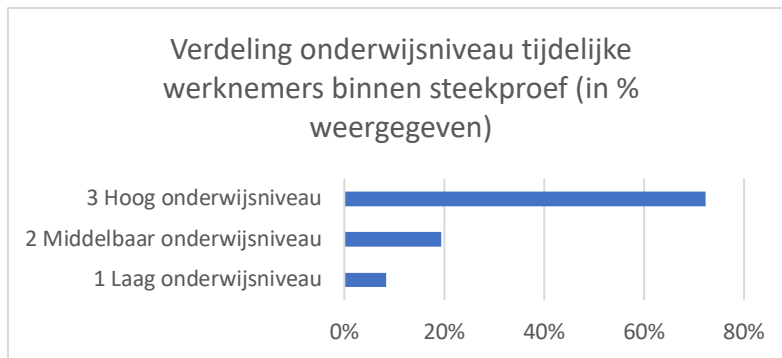


Figuur 4 Leeftijdverdeling van tijdelijke werknemers. Gebaseerd op data CBS (2017). Weergegeven in percentages.

Het opleidingsniveau laat een ander beeld zien in vergelijking met data van het CBS. Binnen de steekproef zit een vertekening. Het aandeel van hoger opgeleiden is hoger dan die van de populatie. Wel kan gezegd worden dat de transitie die Sels et al. (2002) eerder aangaf, verder is ingezet (figuur 5). De verdeling onder arbeidsniveaus is redelijk gelijk. Vroeger werd vooral geopereerd in laaggekwalificeerd werk door tijdelijke werknemers.



Figuur 5 Verdeling onderwijsniveau onder tijdelijke werknemers in populatie. Gebaseerd op data CBS (2017). Weergegeven in percentages.



Figuur 6 Verdeling onderwijsniveau onder tijdelijke werknemers binnen steekproef. Weergegeven in percentages.

Op basis van deze gegevens, kan gesteld worden dat de steekproef redelijk representatief is voor de populatie. Er kan een lichte vertekening zijn door de afwijkende verdeling onder opleidingsniveaus in de steekproef. Door de opleidingsniveaus te onderscheiden, wordt deze vertekening geminimaliseerd. De respondenten in dit onderzoek zijn voornamelijk tijdelijke werknemers.

4.1.2 Methode van data-analyse

De data is in twee delen geanalyseerd. Eerst is gekeken welke mobiliteitskeuze veel gebruikt wordt en of dit de ideale mobiliteitskeuze is. Ook wordt de relatie tussen afstand van woon- en werklocatie van de tijdelijke werknemer en de mobiliteitskeuze onderzocht. Zo kan onderzocht worden of mensen die verder van hun werk wonen voor andere mobiliteitskeuzes gaan dan werknemers die dichtbij hun werk wonen. De afstand is echter door de dataset moeilijk te bepalen voor iedere afzonderlijke werknemer. Er zal dus gekeken moeten worden of werknemers in hetzelfde postcodegebied wonen en werken.

Ook wordt aan de hand van statistische toetsing gekeken welke aspecten de ideale mobiliteitskeuze belemmeren. De aspecten die getoetst worden, zijn het inkomen, baanonzekerheid en het psychologisch contract. Wat deze inhouden, is te vinden in het theoretisch kader in hoofdstuk 2.

De toetsen die gehanteerd worden zijn de T-toets voor ongepaarde waarnemingen en de non-parametrische variant hiervan: de Mann-Whitney toets. De T-toets voor ongepaarde waarnemingen analyseert of er een verschil in mate van belemmering zit in de groep 'geen match' en 'wel een match'. De mate van belemmering is gevraagd in een Likert-schaal. Dit is een schaal van 1 tot 5, waarin duidelijk benoemd is waar de uitersten voor staan. Dit is een interval variabele, en geen ordinale variabele, omdat een Likert schaal de balans zoekt tussen het aantal categorieën en de mogelijkheid van de respondent om onderscheid te maken tussen de categorieën. Volgens Clifford et al. (2010) is een schaal van 1 tot 5 de beste om dit te optimaliseren. Omdat de variabelen interval-variabelen zijn, is de T-toets voor ongepaarde waarnemingen geschikt. Er zijn ook argumenten te noemen waarom een Likert schaal wel ordinale variabelen genereert. Om te laten zien dat het niets uit maakt voor de significantie van het onderzoek, is de Mann Whitney toets ook gebruikt.

Een andere mogelijke toets binnen dit onderzoek, had de regressie-analyse kunnen zijn. De dataset voldoet aan de voorwaarden van de toets. Echter, De extra mogelijkheden die deze toets biedt, zijn niet van toegevoegde waarde van dit onderzoek. Een regressie-analyse maakt het mogelijk om meerdere X-variabelen naast de dummy tegelijk te analyseren. Dit onderzoek hoeft echter maar één X-variabele te gebruiken.

Voor een andere analyse is een Chi Kwadraat toets gebruikt. Deze toets is gebruikt om te kijken of afstand een belemmerende rol speelt in het bereiken van de ideale mobiliteitskeuze. Dit is getoetst door twee ongepaarde groepen op een nominale variabele te bekijken. Voor het testen van twee groepen op een nominale variabele, is de Chi Kwadraat toets de geschikte toets.

4.2 Ethische zaken

Ook een aantal ethische zaken dienen in acht te worden genomen tijdens dit onderzoek. Als geograaf is dit belangrijk, omdat zo individuen of groepen worden beschermd. Dit is op zijn beurt belangrijk, omdat het doel als geograaf is om “...de wereld een stukje beter te maken. (Clifford et al., 2010)” Zo zal niet gevraagd worden naar de identiteit van de respondent. Wel zal gevraagd worden naar de werk- en woonlocatie aan de hand van een viercijferige postcode bevroegd worden. De letters, die op een specifiek adres wijzen, zullen niet gevraagd worden. Zo worden de identiteit van beide de respondent en de werkgever gewaarborgd. Ook zal aan het begin van iedere enquête een toelichting te vinden zijn over het doel van dit onderwerp en een toezegging dat de resultaten voor dit onderzoek enkel voor dit onderzoek gebruikt zullen worden en anoniem zullen blijven. Deze teksten zijn terug te vinden in bijlage 1.

5. Resultaten

In dit hoofdstuk wordt besproken in welke mate tijdelijke werknemers hun ideale mobiliteitskeuze niet bereiken en waar dit door komt. Er ook gekeken voor welke huidige mobiliteitskeuze geldt dat tijdelijke werknemers dit niet als ideale mobiliteitskeuze zien. Ook zal de invloed van afstand tussen werk- en woonlocatie van een tijdelijke werknemer worden onderzocht.

5.1 Mobiliteitskeuze tijdelijke werknemers

Werknemers met een tijdelijk contract kiezen vanzelfsprekend niet allen voor dezelfde mobiliteitskeuze. In figuur 20 (bijlage 2) is te zien dat tijdelijke werknemers doorgaans vaak de fiets nemen. Als tweede staat de auto. Dit weerlegt de hypothese die gebaseerd is op Rooijers en Steg (2018). Zij geven aan dat voornamelijk de auto als mobiliteitskeuze wordt gehanteerd, omdat dit comfort biedt en flexibel is. De uitkomst binnen dit onderzoek ligt iets anders. De fiets wordt vaker gebruikt dan de auto. Deze wordt ook geprefereerd als ideale mobiliteitskeuze. Dit is te zien aan figuur 21 (bijlage 2).

Deze mobiliteitskeuze is niet voor iedereen ideaal binnen de steekproef. 51% geeft aan dat de ideale mobiliteitskeuze is bereikt (figuur 25, bijlage 2). Bijna de helft bereikt de ideale mobiliteitskeuze dus niet. Dit ondersteunt de tweede hypothese. Deze hypothese voorspelde dat tijdelijke werknemers hun ideale mobiliteitskeuze niet bereiken. Vooral respondenten die het openbaar vervoer als mobiliteitskeuze hebben, zien dit niet als ideale mobiliteitskeuze. Zo bereikt 100% van de busreizigers hun ideale mobiliteitskeuze niet. Vooral fietsers en lopende werknemers bereiken hun ideale mobiliteitskeuze. Er is geen correlatie te vinden tussen het bereiken van de ideale mobiliteitskeuze en leeftijd. Figuren 26 tot en met 32 laten per mobiliteitskeuze zien hoeveel procent van de mensen dit zien als hun ideale mobiliteitskeuze.

Opleidingsniveau heeft een impact. Waar 66,67% van de hoger opgeleiden hun ideale mobiliteitskeuze bereikt, bereikt slechts 39,29% deze bij lager opgeleiden. De dataset heeft een kleine vertekening op het gebied van opleidingsniveau. Door de relatie tussen opleidingsniveau en het bereiken van de ideale mobiliteitskeuze te bekijken, kan een nuance gemaakt worden in de conclusies. Figuren 33 tot en met 35 laten per opleidingsniveau zien hoeveel procent de mobiliteitskeuze bereikt.

5.2 Belemmering ideale mobiliteitskeuze

Bijna de helft van de tijdelijke werknemers bereikt de ideale mobiliteitskeuze niet. Worden deze mensen erger belemmerd door aspecten van tijdelijke contracten dan mensen die hun ideale mobiliteitskeuze wel bereiken? Dit wordt hier getoetst.

Zoals uitgelegd bij de methode wordt er een tweetal toetsen uitgevoerd: de T-toets voor ongepaarde waarneming en de Mann-Whitney toets. De variabelen die worden gebruikt zijn de variabele ‘match/geen match’. Deze variabele geeft aan of de ideale mobiliteitskeuze al dan niet bereikt is. Is

deze mobiliteitskeuze niet bereikt, dan is er sprake van 'geen match'. In het geval van het wel bereiken van de mobiliteitskeuze is er wel een match. Deze variabele is vergeleken met de factoren die volgens de literatuur invloed zouden hebben op de mobiliteitskeuze. De factor 'psychologisch contract', dat gebaseerd is op het artikel van De Cuyper & De Witte (2006), is niet expliciet genoemd in de enquête. Mensen met een transactioneel contract zullen minder loyaal zijn naar hun werkgever en sneller geneigd zijn vaker van baan te wisselen (Davis-Blake et al., 2003). Tijdelijke werknemers hebben vaker een dergelijk psychologisch contract, volgens De Cuyper & De Witte (2006).

Test Statistics^a			
	Mate van belemmering door onzekerheid baan	Mate van belemmering door inkomen	Mate van onzekerheid door wisseling baan
Mann-Whitney U	761,500	634,500	607,500
Wilcoxon W	1889,500	1669,500	1387,500
Asymp. Sig. (2-tailed)	,005	,001	,103

a. Grouping Variable: Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze

Figuur 7 Resultaten Mann-Whitney toets

De Mann-Whitney toets (figuur 7) laat zien dat van de drie aspecten enkel twee significant verschillen. De baanonzekerheid baan en het inkomen vormen een grotere belemmering voor mensen die hun ideale mobiliteitskeuze niet behalen dan voor mensen die deze wel halen. Zoals benoemd in de methode is deze toets enkel om aan te tonen dat het significantieniveau geen verschil maakt.

Independent Samples Test			
		t-test for Equality of Means	
		Sig. (2-tailed)	Mean Difference
	Belemmering door onzekerheid baan	,012	-,709
	Belemmering door inkomen	,001	-1,014
	Belemmering door wisseling baan	,097	-,538

Figuur 8 Resultaten T-toets voor ongepaarde waarnemingen significantieniveau algemeen.

In figuur 8 zijn de resultaten te zien van de T-toets voor ongepaarde waarnemingen. Hierin is te zien dat er voor de belemmering door baanonzekerheid en de belemmering door inkomen een significant verschil tussen de groepen te vinden is. Figuur 9 laat zien wat het verschil precies is. Hier ziet u logischerwijs dat tijdelijke werknemers die niet hun ideale mobiliteitskeuze bereiken, meer belemmerd worden dan werknemers die dit wel doen. Echter, de maximale belemmering die gevonden wordt voor deze aspecten is de belemmering door het inkomen. Deze belemmering wordt ingeschat op 2,61 op een schaal van 1 tot 5. Dit is dus een zeer minimale belemmering. De onzekerheid van de baan is beoordeeld met een 2,30 (figuur 9). Dit is eigenlijk geen belemmering. Voor de wisseling van baan is geen significant verschil gevonden. Dit houdt in dat mensen die hun ideale mobiliteitskeuze niet bereiken niet significant meer belemmerd worden door deze wisseling dan mensen die de ideale mobiliteitskeuze wel bereiken. Dit zou kunnen komen doordat tijdelijke werknemers weinig wisselen

van baan. 92,9% wisselt slechts één keer per jaar. Tijdelijke werknemers binnen dit onderzoek hebben een contract van maximaal één jaar. Een wisseling van één keer per jaar is dus weinig.

Group Statistics			
	Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze	N	Mean
Belemmering door onzekerheid baan	Wel een match	47	1,60
	Geen match	46	2,30
Belemmering door inkomen	Wel een match	45	1,60
	Geen match	44	2,61
Belemmering door wisseling baan	Wel een match	39	1,95
	Geen match	39	2,49

Figuur 9 Gemiddelde beoordelingen belemmeringen algemeen.

Deze resultaten zijn echter voor alle mogelijke mobiliteitskeuzes in het algemeen. Het kan anders zijn voor de verschillende ideale mobiliteitskeuzes onderling. Zo is het aannemelijk dat voor mobiliteitskeuzes met een lage investering vooraf, zoals een fiets, het inkomen minder belemmerend werkt dan voor een auto. Om dit te toetsen is dezelfde toets uitgevoerd voor tijdelijke werknemers die de fiets als ideale mobiliteitskeuze hebben. De andere groep zijn de respondenten die de auto als ideale mobiliteitskeuze hebben. De figuren 10 t/m 12 geven de resultaten van deze toetsen weer.

Independent Samples Test voor werknemers met ideale mobiliteitskeuze fiets

	t-test for Equality of Means			
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference
Belemmering door onzekerheid baan	-.364	45	,718	-.127
Belemmering door inkomen	-.365	44,72	,717	-.127
Belemmering door inkomen	-.248	43	,806	-.083
Belemmering door wisseling baan	-1,264	37	,214	-.548
Belemmering door wisseling baan	-1,219	28,95	,232	-.548

Figuur 10 Resultaten T-toets voor ongepaarde waarnemingen significantieniveau met ideale mobiliteitskeuze fiets.

Independent Samples Test voor werknemers met ideale mobiliteitskeuze auto

	t-test for Equality of Means				
	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference
Belemmering door onzekerheid baan	-2,747	32	,010	-1,386	,505
Belemmering door inkomen	-4,001	30	,000	-1,865	,466
Belemmering door wisseling baan	-2,031	27	,052	-1,106	,545

Figuur 12 Resultaten T-toets voor ongepaarde waarnemingen significantieniveau met ideale mobiliteitskeuze auto.

Group Statistics voor werknemers met ideale mobiliteitskeuze fiets

	Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze?	N	Mean
Belemmering door onzekerheid baan	Wel een match	25	1,60
	Geen match	22	1,73
Belemmering door inkomen	Wel een match	24	1,58
	Geen match	21	1,67
Belemmering door wisseling baan	Wel een match	22	1,86
	Geen match	17	2,41

Figuur 11 Gemiddelde waarden belemmeringen voor fiets als ideale mobiliteitskeuze.

Group Statistics voor werknemers met ideale mobiliteitskeuze auto

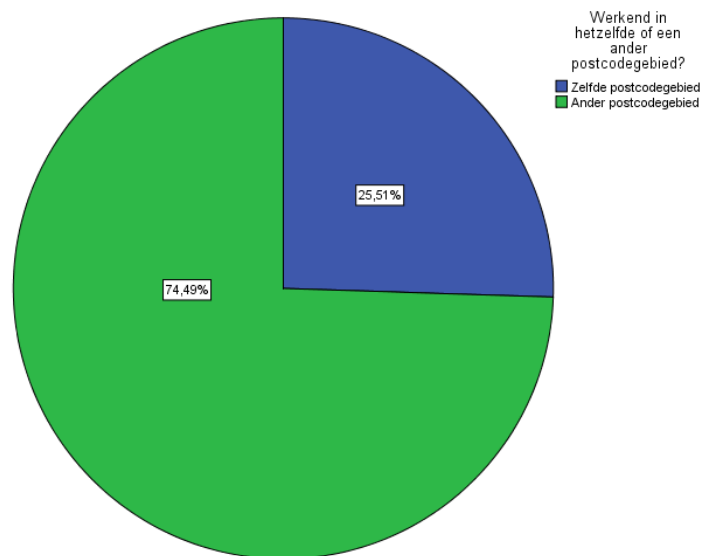
	Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze?	N	Mean
Belemmering door onzekerheid baan	Wel een match	15	1,67
	Geen match	19	3,05
Belemmering door inkomen	Wel een match	14	1,86
	Geen match	18	3,72
Belemmering door wisseling baan	Wel een match	11	1,73
	Geen match	18	2,83

Figuur 13 Gemiddelde waarden belemmeringen voor de auto als ideale mobiliteitskeuze.

deze tabellen laten een andere uitkomst zien dan het algemene beeld schetst. Voor de fiets heeft geen enkel aspect een belemmerend effect op de ideale mobiliteitskeuze (figuur 10). De auto daarentegen laat een tegenovergesteld beeld zien (figuur 12). Het inkomen en de baanonzekerheid hebben een significant meer belemmerend effect op tijdelijke werknemers die hun ideale mobiliteitskeuze niet bereiken als deze de auto is. De beoordelingen die respondenten hieraan geven is ook sterker belemmerend dan het algemene beeld weergaf. Inkomen vormt de sterkste belemmering. Men beoordeelt de belemmering door inkomen met 3,72 op een schaal van 1 tot 5. Dit is weergegeven in figuur 13.

Kortom, het algemene beeld laat zien dat de mobiliteitskeuze niet door de getoetste aspecten belemmerd wordt. Voor werknemers die de auto prefereren, belemmert inkomen en baanonzekerheid. Mensen die het liefst fietsen naar hun werk worden niet significant meer belemmerd als zij deze ideale mobiliteitskeuze niet bereiken.

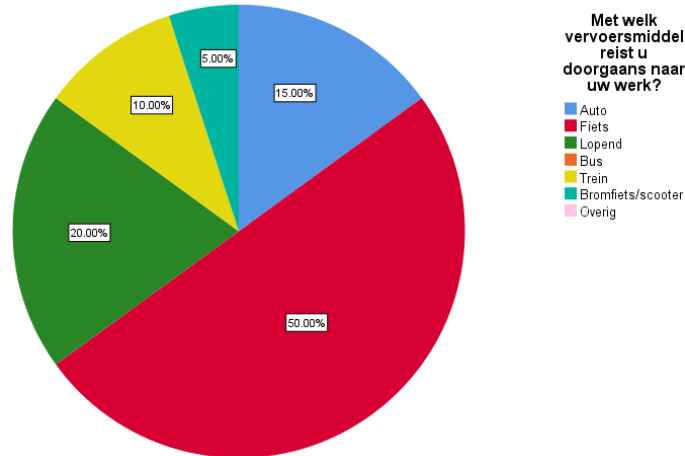
In de methodologie is een kaart te zien van de ruimtelijke spreiding van de tijdelijke werknemers. Volgens de literatuur (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006) zou de afstand tussen werk- en woonlocatie invloed hebben op de mobiliteitskeuze. Zo wordt de fiets geprefereerd voor kortere ritten, als tijdgebrek geen rol speelt. Echter moet door gebrek aan data over de precieze woon- en werklocaties van werknemers, gewerkt worden met viercijferige postcodes. Ook is het niet gelukt om urbanisatiegraad aan een viercijferig postcodegebied te koppelen. 73 respondenten hebben de postcodes ingevuld. Er wordt getest of de postcode van de woonlocatie hetzelfde is als de postcode van de werklocatie. Figuur 14 laat zien dat meer dan driekwart van de respondenten in een ander postcodegebied woont dan zij werken.



Figuur 14 Woon- en werklocatie zelfde postcodegebied? Weergegeven in percentages.

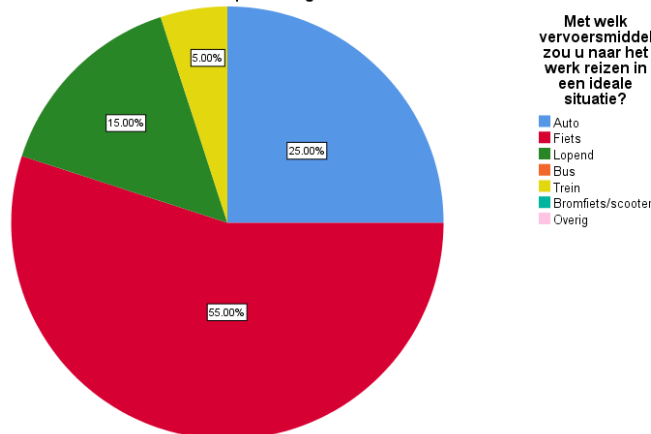
Gezien het feit dat kortere ritten liever met de fiets worden gedaan (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2016), zouden de respondenten in hetzelfde postcodegebied dus vaker met de fiets gaan of willen gaan. Figuren 15 en 16 hieronder laten dit beeld inderdaad zien.

Met welk vervoersmiddel reist u doorgaans naar uw werk? Voor werknemers die binnen hetzelfde postcodegebied wonen en werken



Figuur 15 Doorgaande mobiliteitskeuze werknemers woon- en werklocatie zelfde postcodegebied

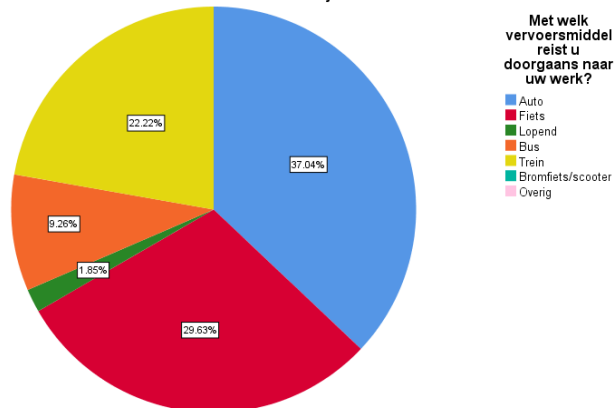
Met welk vervoersmiddel zou u naar het werk reizen in een ideale situatie? Voor werknemers die binnen hetzelfde postcodegebied wonen en werken



Figuur 16 Ideale mobiliteitskeuze werknemer woon- en werklocatie zelfde postcodegebied

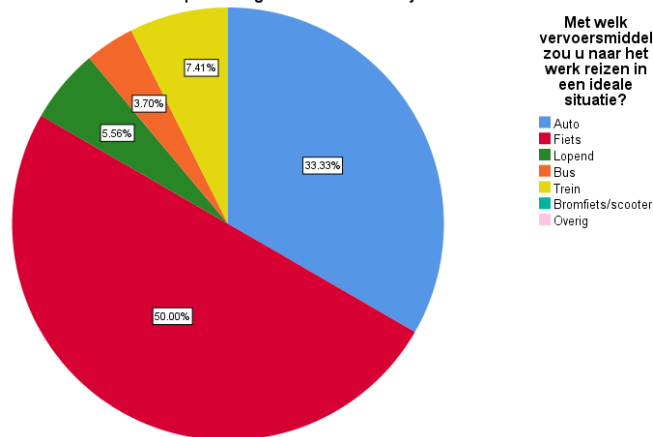
De vraag blijft nu echter of dit anders is voor tijdelijke werknemers die in een ander postcodegebied werken dan zij wonen. Figuren 17 en 18 laten dit zien.

Met welk vervoersmiddel reist u doorgaans naar uw werk? Voor werknemers die in een ander postcodegebied werken dan zij wonen



Figuur 17 Doorgaande mobiliteitskeuze werknemers woon- en werklocatie ander postcodegebied

Met welk vervoersmiddel zou u naar het werk reizen in een ideale situatie? Voor werknemers die in een ander postcodegebied werken dan zij wonen



Figuur 18 Ideale mobiliteitskeuze werknemer woon- en werklocatie ander postcodegebied

Zoals hier te zien is, gaan deze werknemers vaker met de auto naar het werk en zouden ook vaker met de auto naar het werk willen. Reisaafstand heeft dus waarschijnlijk invloed op de mobiliteitskeuze. Echter, zouden werknemers die in een ander postcodegebied werken dan zij wonen door de grotere reisaafstand ook vaker belemmerd worden in de ideale mobiliteitskeuze? Figuur 19 laat de Chi Kwadraat toets zien. Werknemers die in een ander postcodegebied werken dan zij wonen, worden niet significant meer belemmerd. Een kanttekening die geplaatst moet worden is dat slechts 25 respondenten in hetzelfde postcodegebied wonen en werken. Een volledige representatie kan dus niet gegeven worden.

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
Zelfde_PC4 * Match	73	44,2%	92	55,8%	165	100,0%

Zelfde_PC4 * Match Crosstabulation

Count		Match		Total
		Match	Geen match	
Zelfde_PC4	Zelfde Postcodegebied	14	6	20
	Ander postcodegebied	25	28	53
Total		39	34	73

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	3,042 ^a	1	,081
N of Valid Cases	73		

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 9,32.

Figuur 19 Resultaten Chi Kwadraat toets.

De reisafstand heeft dus geen belemmerende rol op de ideale mobiliteitskeuze, maar wel op de keuze wat deze ideale mobiliteitskeuze is. Het reizen tussen postcodegebieden zorgt ervoor dat de auto meer wordt geprefereerd dan wanneer er gereisd wordt binnen hetzelfde postcodegebied. Dit vult de bewering van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) aan. De kortere afstanden zorgen inderdaad voor een hogere preferering van de fiets. De langere afstanden zorgen voor een hogere waardering voor de auto.

6. Conclusie en discussie

De conclusie zal eerst in een alinea bespreken wat de resultaten in dit onderzoek betekenen voor de onderzoeksvraag. Hierna wordt gekeken wat dit antwoord betekent voor het bredere perspectief. Tot slot vindt een discussie plaats over de dataset, het proces en het onderzoek in het algemeen.

6.1 Conclusie

Het onderzoek wijst uit dat de meerderheid de fiets als ideale mobiliteitskeuze heeft. Dit weerlegt de hypothese dat de auto de voorkeur zou hebben door het comfort en de flexibiliteit van reizen. Daarentegen verkiezen tijdelijke werknemers vaker de fiets. Mogelijk heeft dit te maken met de geografische context waarin wordt geopereerd. Nederland heeft namelijk de hoogste fietsdichtheid van Europa (Fietsen123, 2011). Echter, de auto is de één na grootste groep die gekozen wordt als ideale mobiliteitskeuze. De hypothese is dus in de regel weerlegd, maar met een kleine nuance. Ongeveer de helft van de populatie bereikt hun ideale mobiliteitskeuze niet. Zij zouden liever met een ander vervoersmiddel naar hun werk reizen dan zij nu doen. Dit geldt voornamelijk voor tijdelijke werknemers die met het OV reizen. Fietsers en lopende werknemers hebben grotendeels hun ideale mobiliteitskeuze bereikt. Ook heeft opleidingsniveau invloed. Hoger opgeleiden bereiken over het algemeen vaker hun ideale mobiliteitskeuze dan lager of middelbaar opgeleiden.

Daarnaast is gebleken dat over het algemeen tijdelijke werknemers amper worden belemmerd door het verschil in inkomen (Sels et al., 2002), de baanonzekerheid die zij hebben (Van der Klein et al., 2016; Parker et al., 2002) of het type psychologisch contract van tijdelijke werknemers (De Cuyper &

De Witte, 2006). Echter, bij het uitsplitsen van data, komt men tot een genuanceerdere conclusie. De groep werknemers die het liefst met de fiets naar hun werk reizen, geven aan een nog mindere belemmering te voelen. Bij de auto als ideale mobiliteitskeuze ligt dit anders. De baanonzekerheid en met name het inkomen spelen een belemmerende rol voor het bereiken van deze ideale mobiliteitskeuze. Afstand zou impact hebben op de manier waarop de werknemer het liefst reist naar zijn op haar werk (ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006). Kortere afstanden worden inderdaad vaker gedaan op de fiets, blijkt uit dit onderzoek. Het geeft echter geen belemmerende werking. Het bepaalt voornamelijk de ideale mobiliteitskeuze. Het heeft dus wel invloed op de mobiliteitskeuze, maar speelt een andere rol. Het is een bepalende factor voor de ideale mobiliteitskeuze, waar de meeste andere factoren belemmerende factoren zijn.

Precair werk, in dit geval tijdelijke contracten, hebben dus consequenties voor de manier waarop mensen zich bewegen. Dit is dus nog een manier waarop tijdelijke contracten een (negatieve) invloed hebben op de werknemer. Daarnaast stimuleert precair werk vervoersarmoede. Men spreekt over vervoersarmoede als een persoon niet volledig kan deelnemen aan de maatschappij door beperkte verplaatsingsmogelijkheden (Meert, 2003). Als tijdelijk werk mensen hindert om met hun ideale mobiliteitskeuze te reizen, zou dat een mate van vervoersarmoede creëren. Dit leidt tot onvolledige deelname tot de maatschappij van deze persoon.

Dit onderzoek geeft organisaties die strijden tegen tijdelijke contracten handvaten. Door tijdelijke contracten kan niet iedereen volledig deelnemen aan de maatschappij. Hierdoor zou een tijdelijk contract een negatief imago krijgen. Opleidingsniveau speelt mee in de mate waarin vervoersarmoede optreedt. Echter, gezien het feit dat in Nederland ongeveer een gelijke verdeling is van tijdelijke werknemers over de opleidingsniveaus, zal het probleem voor ongeveer twee derde van de tijdelijke werknemers relatief groot zijn.

6.2 Discussie

De gebruikte dataset van dit onderzoek is zo representatief mogelijk gemaakt. Er is mogelijk een vertekening binnen dit onderzoek op het gebied van opleidingsniveau. De populatie binnen de steekproef heeft een relatief hoger opleidingsniveau dan de populatie in Nederland. Hier is rekening mee gehouden in het onderzoek door ook per opleidingsniveau te onderzoeken wat de mobiliteitskeuze is. Zo wordt niet enkel voor de complete dataset, die licht vertekend is, onderzoek gedaan. Deze vertekening kan ontstaan zijn door de dataverzameling. Schoonderbeek en ik hebben ons eigen netwerk ingezet samen met het netwerk van meneer Martirosian van FNV Regiokantoor Groningen. Het netwerk van Schoonderbeek en mij zijn echter beide relatief veel toegespitst op hoger opgeleiden. Dit is getracht te voorkomen door de enquête te verspreiden onder andere organisaties, zoals Young and United en het FNV Regiokantoor Groningen. Deze organisaties hebben helaas niet kunnen helpen met het oog op privacy wetgeving. De heer Martirosian kon enkel helpen door zijn persoonlijke netwerk te gebruiken. Een volgende keer zal geprobeerd worden niet van één enkele organisatie afhankelijk te zijn.

Dan zal dit anders worden aangepakt. Dan wordt niet meer geprobeerd de dataverzameling via externe partijen te laten verlopen. Dit maakt dat je afhankelijk bent van deze organisaties. In een volgend geval zou een plek waar veel tijdelijke werknemers komen, zoals een flexkantoor. Een dergelijk kantoor is bedoeld voor flexwerkers en ZZP'ers. Deze plek is geschikt om tijdelijke werknemers te bereiken. Ook kunnen verschillende bedrijven gecontacteerd worden om een enquête te verspreiden onder de werknemers van dat bedrijf. Deze laatste oplossing maakt je nog wel afhankelijk van een externe partij, maar het verschil zit hem in het aantal partijen. Door een groot aantal bedrijven te contacteren, is de kans groter dat iemand helpt. Echter is de optie om bij flexkantoren te staan een betere optie. Daar ben je namelijk volledig onafhankelijk van externe partijen.

Voor volgend onderzoek zijn een aantal mogelijkheden. Er zouden meerdere aspecten van tijdelijke contracten, die in andere geografische contexten weerlegd zijn, kunnen worden getoetst in Nederland. Zo zou de reisafstand een belemmering kunnen vormen in Nederland. Dit zou in Italië niet het geval zijn (Parenti en Tealdi, 2015). Dit aspect is wel meegenomen, maar door gebrek aan respons van de steekproef niet goed onderzocht. Een andere mogelijkheid is om dit onderzoek uit te voeren onder vaste werknemers. Dit zou van toegevoegde waarde kunnen zijn, omdat dit meer nuance in de mate van belemmering van inkomen, baanonzekerheid en psychologisch contract kan brengen. Ook kan dit onderzoek uitgevoerd worden op een andere plek dan in Nederland. De mobiliteitskeuze zal anders kunnen zijn in een ander land, waardoor ook de belemmeringen anders zouden kunnen zijn. Zo zou exact hetzelfde onderzoek op een andere plaats een volledig andere uitkomst kunnen bieden.

7. Referenties

- Aerts, J., & Botzen, M. P. D. W. (2017). Beleidsanalyse Trambaanfietsroute Maastricht-Aken. P. 23.
- CBS (2017). Bromfietsen; aantal (per 1000 inwoners), soort voertuig, regio's, 1 januari. Geraadpleegd op 15-03-2018 via <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=81568NED&D1=0&D2=a&D3=160&D4=a&VW=T>
- CBS (2017). Arbeidsdeelname; kerncijfers. Geraadpleegd op 08-05-2018 via <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=82309ned&D1=5&D2=0&D3=0&D4=1-4&D5=I&HDR=G4&STB=G1,G2,G3,T&VW=T>
- Clifford, N., French, S. & Valentine, G. (2010). *Key Methods in Geography*. Second edition. London: SAGE Publications Ltd. P. 77.
- Davis-Blake, A., Broschak, J. P., & George, E. (2003). Happy together? How using nonstandard workers affects exit, voice, and loyalty among standard employees. *Academy of Management Journal*, 46(4), 475-485.
- De Cuyper, N., & De Witte, H. (2006). Het psychologisch contract van tijdelijke en vaste werknemers: de rol van contractvoorkeur en tewerkstellingsvooruitzichten. *Tijdschrift voor Economie en Management*, 51(4), p. 471.
- Dekker, R., & Dorenbos, R. (1997). Flexibel werk aan de onderkant van de arbeidsmarkt. *Tijdschrift voor Arbeidsvraagstukken*, 13(2), p. 105.
- de Witte, H., Vander Steene, T., Dejonckheere, J., Arbeidsmarktonderzoek, S. S., & Arbeidsmarkt rapportering, V. I. O. (2002). *Contractueel flexibele werknemers: Wie zijn ze en waarom doen ze het?*. Steunpunt WAV. pp. 6-9.
- Driessen, F. M. H. M., & Goossens, R. H. (1993). *Leefstijlen en openbaar vervoer*. Bureau Driessen.
- Fietsen123 (2011). *Hoeveel fietsen zijn er in Nederland?* Geraadpleegd op 04-06-2018 via <https://www.fietsen123.nl/fietsnieuws/hoeveel-fietsen-zijn-er-in-nederland>
- Limtanakool, N., Dijst, M., & Schwanen, T. (2006). The influence of socioeconomic characteristics, land use and travel time considerations on mode choice for medium-and longer-distance trips. *Journal of transport geography*, 14(5), 327-341.

Meert, H. (2003). Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen? Vooruitgangcongres armoedebestrijding. Hasselt 2 juni 2003.

van der Klein, M., Jansma, A., & Aussems, C. (2016). Literatuurstudie werkgevers over vast en flexibel personeel. pp. 13-20.

PvdA (2017). *Flexwerk*. Geraadpleegd op 03-06-2018 via <https://www.pvda.nl/standpunten/werk-sociale-zekerheid/flexwerk/>

Parenti, A., & Tealdi, C. (2015). Regional Commuting in Italy: Do Temporary Contracts Affect the Decision?.pp. 11-12.

Parker, S. K., Griffin, M. A., Sprigg, C. A., & Wall, T. D. (2002). Effect of temporary contracts on perceived work characteristics and job strain: A longitudinal study. *Personnel psychology*, 55(3), 689-719.

Rooijers, T. & Steg, L. *De heilige koe; Economisch wonder en maatschappelijk monster*. Geraadpleegd 04-03-2018 via https://www.researchgate.net/profile/Linda_Steg/publication/238774441_Economisch_wonder_en_maatschappelijk_monster/links/00b7d52eb98cfd50e4000000/Economisch-wonder-en-maatschappelijk-monster.pdf.

Spikker, L. J. (2011). *Vormgeven voor acceptatie in de mobiliteit* (Bachelor's thesis, University of Twente). pp. 11-12.

Sels, L., Forrier, A., De Witte, H., Vander Steene, T., & Van Hootegem, G. (2002). Gelijk loon voor gelijk werk? Arbeidsvoorwaarden van vaste en tijdelijke werknemers. *Tijdschrift voor arbeidsvraagstukken*, 18(3), pp. 197-208.

Silva, J.(2013-08-07). Conclusion The Hidden Injuries of Risk. In *Coming Up Short: Working-Class Adulthood in an Age of Uncertainty*. : Oxford University Press. Retrieved 4 Jul. 2018, from <http://www.oxfordscholarship.com/view/10.1093/acprof:oso/9780199931460.001.0001/acprof-9780199931460-chapter-6>.

Thomas, T., Bijlsma, M., Geurs, K. (2013). *Hoe mobiel zijn we nu eigenlijk? Eerste inzichten van het Mobile mobiliteitspanel*. Rotterdam: Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk. pp. 8-9.

Waite, L. (2009). A place and space for a critical geography of precarity?. *Geography Compass*, 3(1), pp. 412-433.

8. Bijlages

Bijlage 1 Enquête

Onderstaande afbeeldingen laten zien hoe de respondent de vragen te zien heeft gekregen.

Onderzoek Tijdelijke contracten

Beste meneer/mevrouw,

Bij voorbaat dank voor het nemen van de tijd om deze enquête in te vullen. Deze enquête zal gebruikt worden voor een bachelorscriptie opdracht van Luuk Meijer en Tijmen Schoonderbeek aan de Rijksuniversiteit Groningen. Het onderzoek van Luuk Meijer zal gaan over de relatie tussen het hebben van een tijdelijk contract en het vervoersmiddel dat men kiest om naar het werk te reizen. Daarnaast bevat deze enquête, vragen over het effect van tijdelijke arbeidscontracten op de woningmarkt die gebruikt zal worden in het onderzoek van Tijmen Schoonderbeek. De ingevulde data zal anoniem blijven en enkel voor dit onderzoek gebruikt worden.





Algemeen

Wat is uw geslacht

- Man
- Vrouw
- Anders

Wat is uw leeftijd?

Wat is hoogst genoten opleiding?

- Geen opleiding
- Middelbare school of lager
- Middelbaar beroepsonderwijs (MBO)
- Hoger beroepsonderwijs (HBO)
- Universiteit
- Weet ik niet

Anders, namelijk:



Vast contract of tijdelijk

Belangrijk:

een tijdelijk contract is binnen dit onderzoek een contract met een termijn van minder dan één jaar zonder toezegging op een verlenging hiervan.

Hoe ziet uw huidige arbeidscontract eruit?

- Vast contract met vast aantal uren per week
- Vast contract, zonder vast aantal uren per week (0-uren contract)
- Contract voor bepaalde tijd, met vast aantal uren (tijdelijk contract)
- Contract voor bepaalde tijd, zonder vast aantal uren (0-uren contract)
- Tijdelijk uitzendwerk contract
- Contract op oproepbasis
- ZZP

Hoelang is de termijn op uw contract? (in maanden)





Woonlocatie

Wat is uw woonplaats?

Plaats de marker op uw woonplaats. Wil u dit niet antwoorden, geef dan a.u.b. antwoord op de volgende vraag.



Wat is uw woonplaats (in viercijferige postcode. Dus 1234AA wordt: 1234)?



Werklocatie

Wat is uw werklocatie?

Plaats de marker op uw woonplaats. Wil u dit niet antwoorden, geef dan a.u.b. antwoord op de volgende vraag.



Waar werkt u (in viercijferige postcode. Dus 1234AA wordt: 1234)?





Mobiliteitskeuze

Met welk vervoersmiddel reist u doorgaans naar uw werk?

- Auto
- Fiets
- Lopend
- Bus
- Trein
- Bromfiets/scooter

Anders, namelijk:

Met welk vervoersmiddel zou u naar het werk reizen in een ideale situatie?

- Auto
- Fiets
- Lopend
- Bus
- Trein
- Bromfiets/scooter

Anders, namelijk:



Belemmering mobiliteitskeuze

Op een schaal van 1 tot 5 (1=helemaal niet, 5=volledig): Wordt deze ideale mobiliteitskeuze belemmert door de onzekerheid van uw baan?

Helemaal niet  Volledig

Op een schaal van 1 tot 5 (1=helemaal niet, 5=volledig): Wordt deze ideale mobiliteitskeuze belemmert door uw inkomen?

Helemaal niet  Volledig





Wisseling baan

Hoe vaak wisselt u van baan?

- 1 keer per jaar
- 2 tot 3 keer per jaar
- 4 tot 5 keer per jaar
- Meer dan 5 keer per jaar

Indien relevant: Zijn deze wissels vrijwillig of onvrijwillig?

- Vrijwillig
- Onvrijwillig
- N.v.t.



Mate wisseling baan

Op een schaal van 1 tot 5 (1=helemaal niet, 5=volledig): Wordt deze ideale mobiliteitskeuze belemmert door het feit dat u van baan wisselt?

Helemaal niet  Volledig





Woningtype

In wat voor type huis woont u?

- Appartement/flat
- Rijtjeshuis
- Vrijstaand huis
- Twee-onder-een kap
- Studio
- Studentenkamer

Anders, namelijk:

Wat voor eigendomspositie heeft deze woning?

- Sociale huurwoning (maandhuur onder de €710,68)
- Huurwoning in de vrije sector (maandhuur boven de €710,68)
- Koopwoning
- Weet ik niet

Anders, namelijk:



Arbeidscontract belemmering woningkeuze

Vormt uw type arbeidscontract een belemmering voor u om in een ander huis te gaan wonen?

Helemaal niet  Volledig





Arbeidscontract partner

Heeft u een partner waar u mee samen woont?

- Ja
- Nee

Indien relevant: Wat is het type arbeidscontract van uw partner?

- n.v.t.
- Vast, met vast aantal uren per week
- Vast, zonder vast aantal uren per week (0-uren contract)
- Contract voor bepaalde tijd, met vast aantal uren (tijdelijk contract)
- Contract voor bepaalde tijd, zonder vast aantal uren (0-uren contract)
- Tijdelijk uitzendwerk contract
- Contract op oproepbasis
- ZZP
- Weet ik niet

Anders, namelijk:



Hartelijk dank!

Bedankt voor het invullen van de enquête! Tijmen Schoonderbeek en Luuk Meijer zullen deze gegevens gebruiken voor het scriptieonderzoek. Verder zullen de gegevens niet gebruikt worden. Ook zullen de gegevens anoniem blijven.

Vragen?

Mail gerust naar één van onderstaande mailadressen:

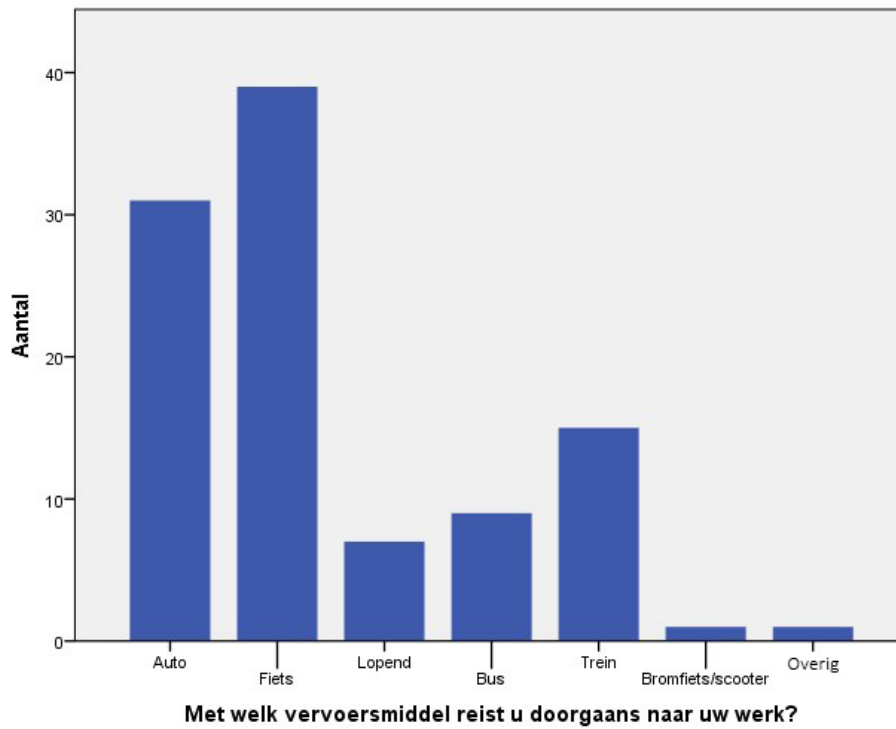
l.meijer.10@student.rug.nl

t.schoonderbeek@student.rug.nl

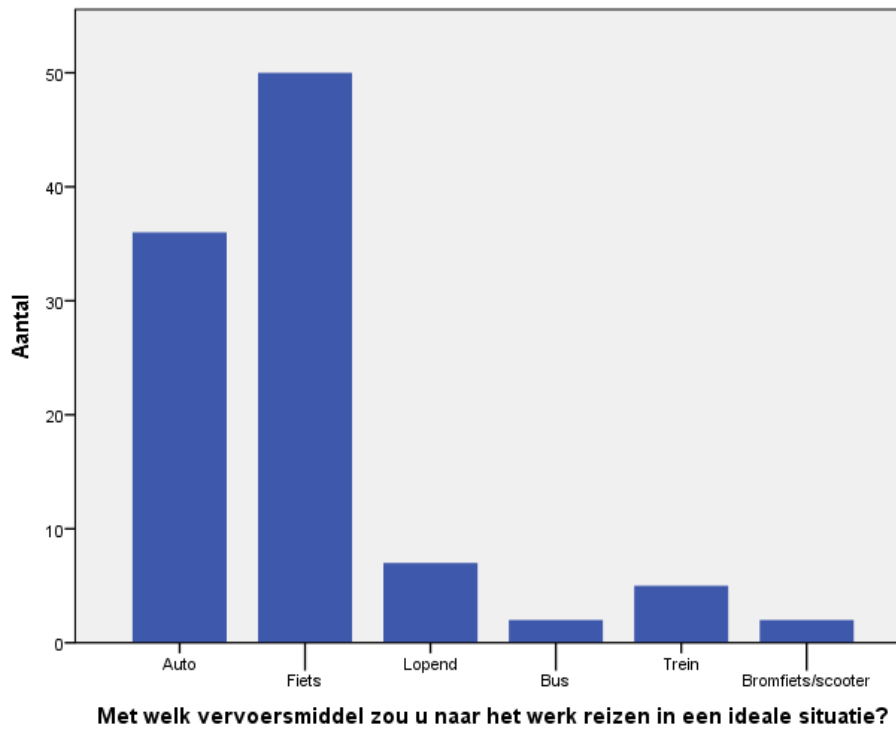


Done

Bijlage 2 tabellen en figuren

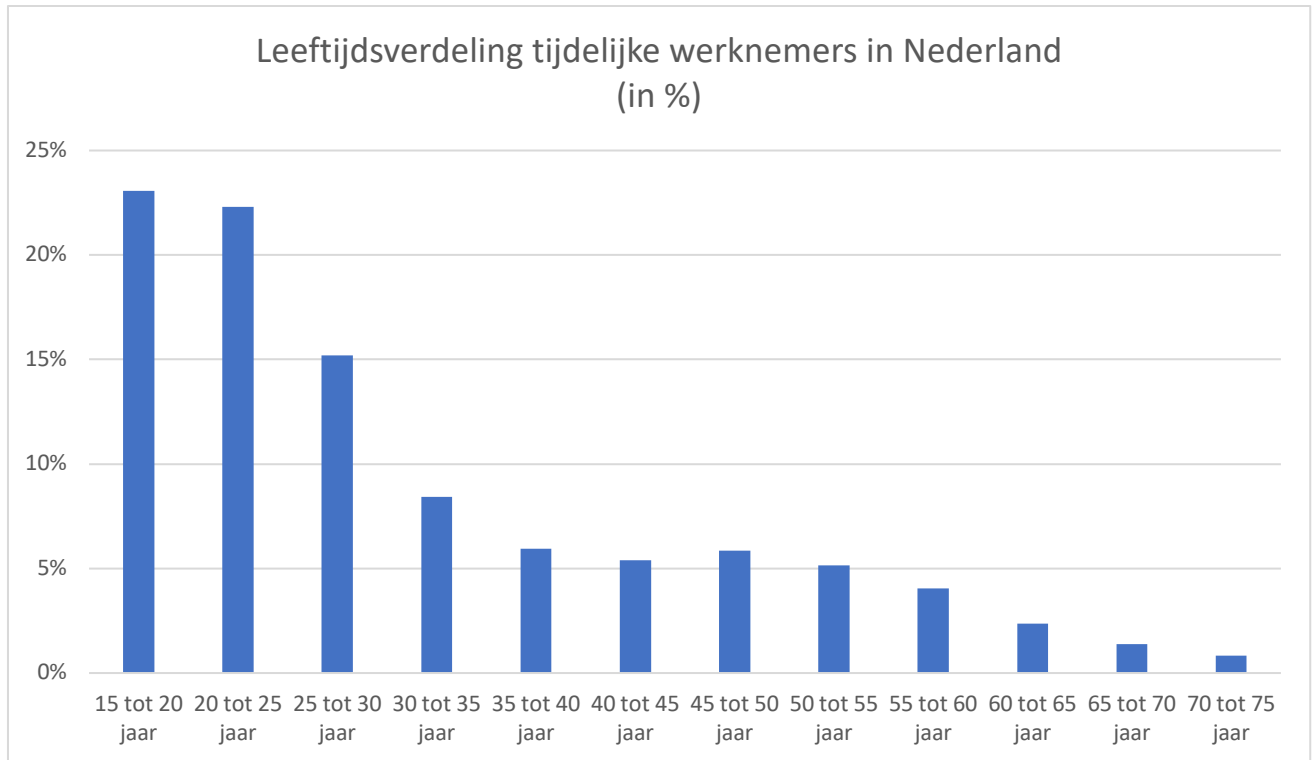


Figuur 20 Verdeling mobiliteitskeuze binnen steekproef.¹

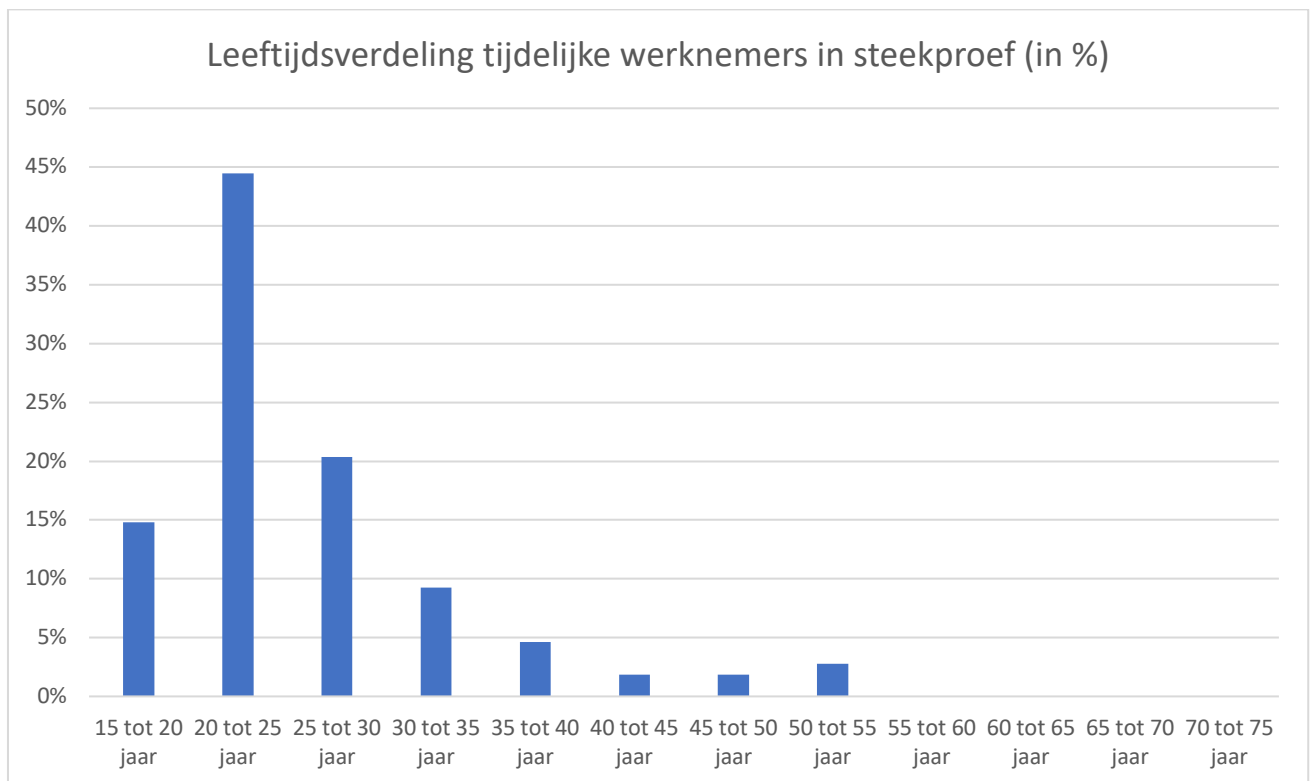


Figuur 21 Verdeling ideale mobiliteitskeuze binnen steekproef.

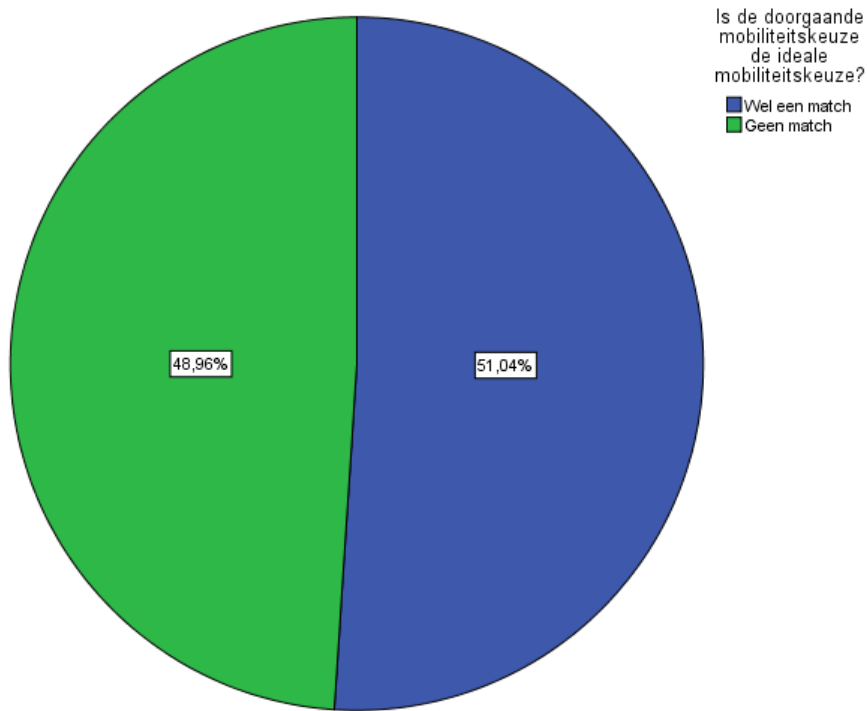
¹ Overig is één keer genoemd. De mobiliteitskeuze die hieraan gegeven werd, was het OV.



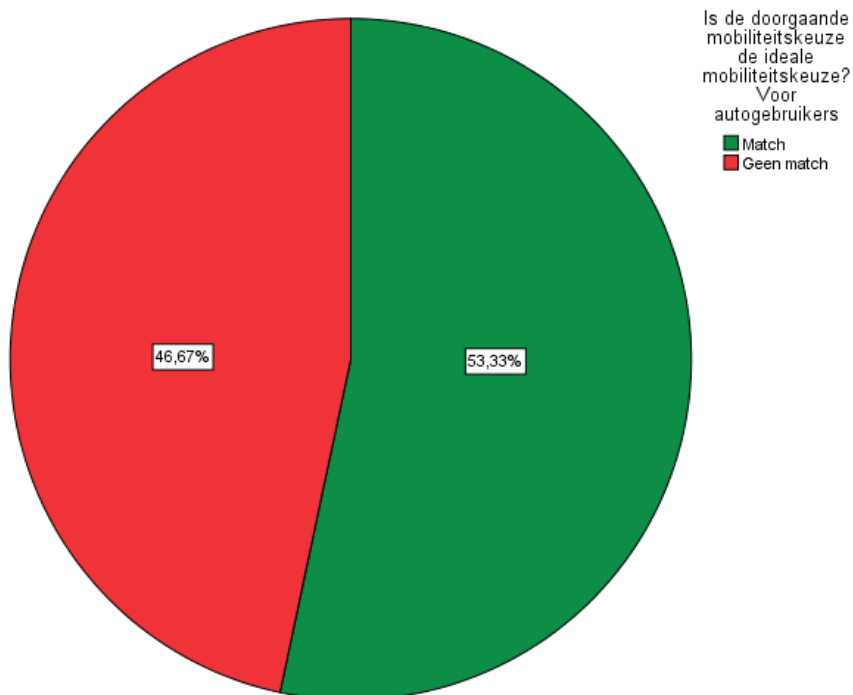
Figuur 23 Leeftijdverdeling van tijdelijke werknemers. Gebaseerd op data CBS (2017). Weergegeven in percentages.



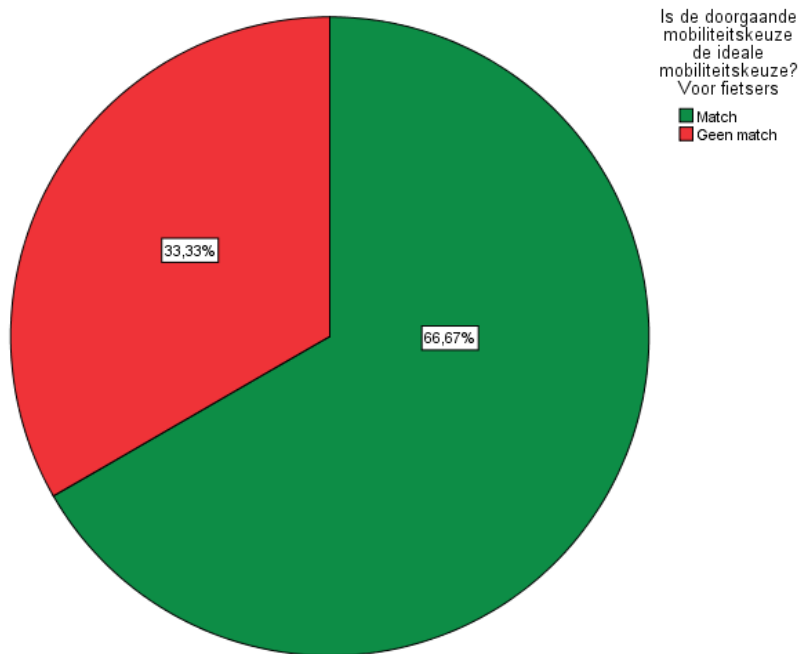
Figuur 24 Leeftijdverdeling van tijdelijke werknemers binnen de steekproef. Weergegeven in percentages.



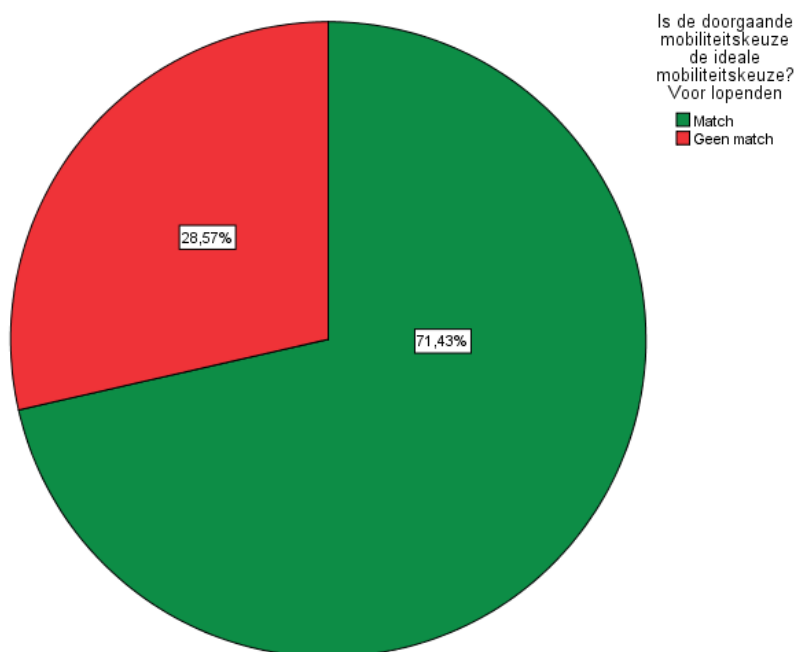
Figuur 25 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt?



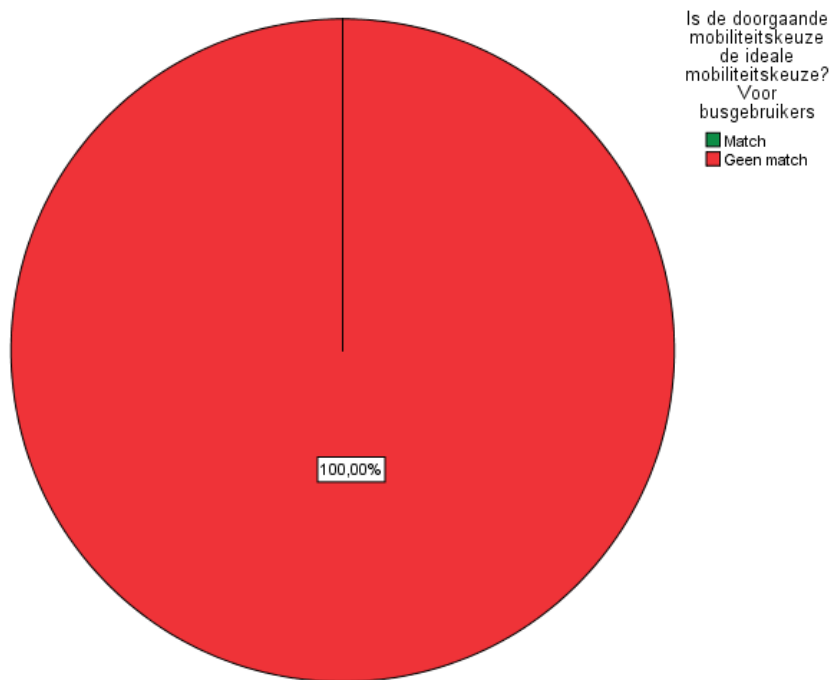
Figuur 26 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor autogebruikers



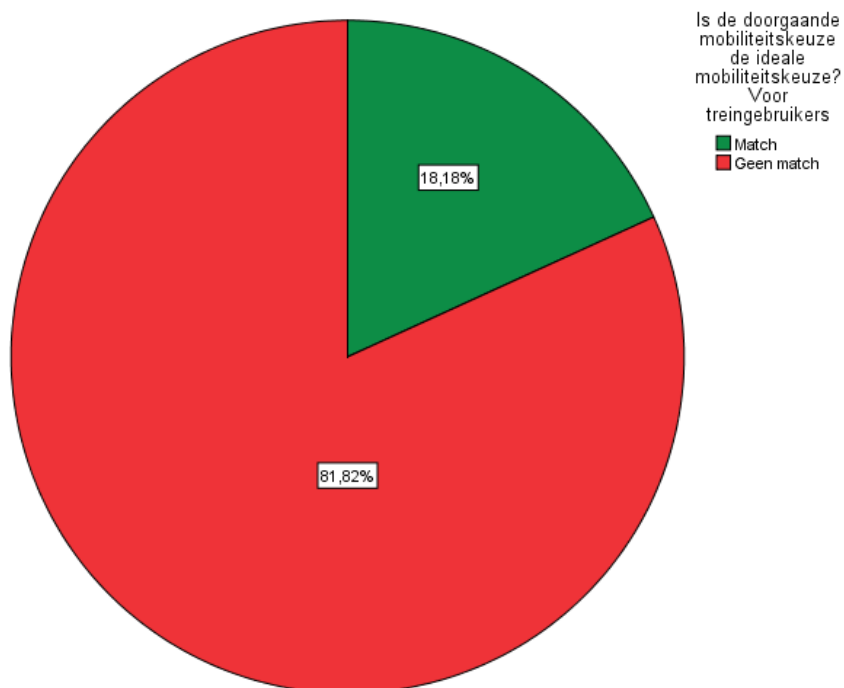
Figuur 27 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor fietsers



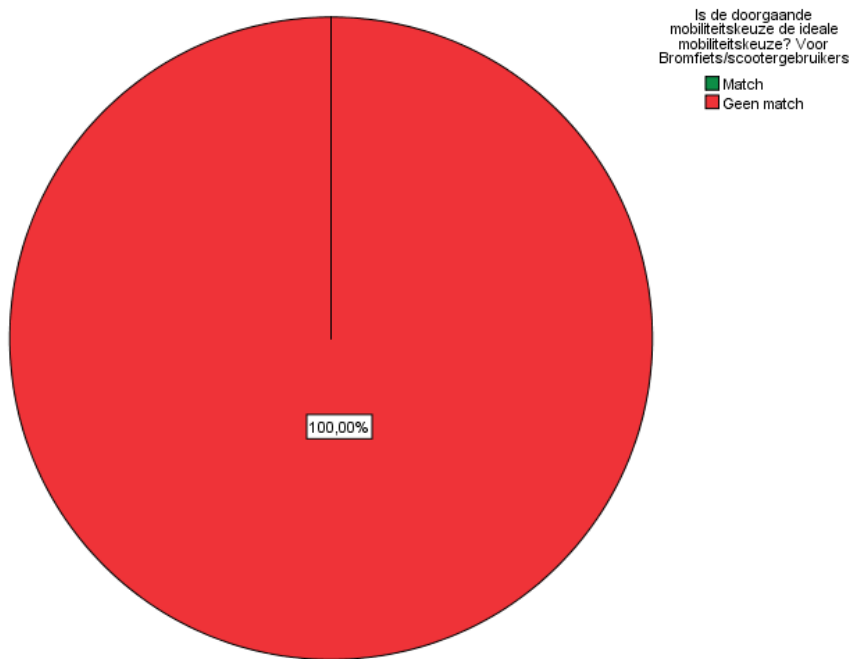
Figuur 8 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor lopenden



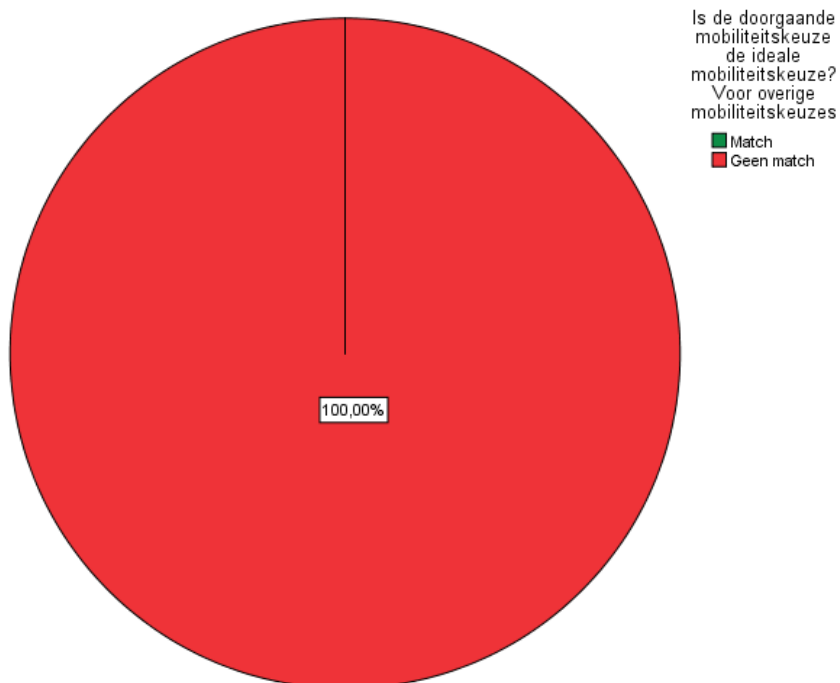
Figuur 29 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor busgebruikers



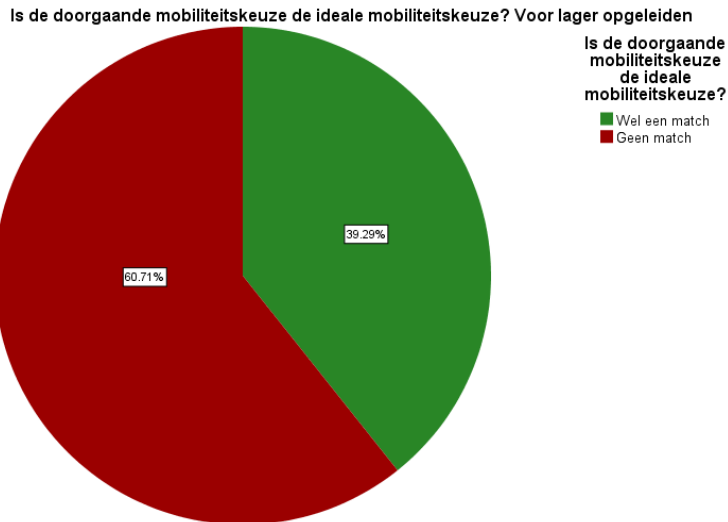
Figuur 30 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor treingebruikers



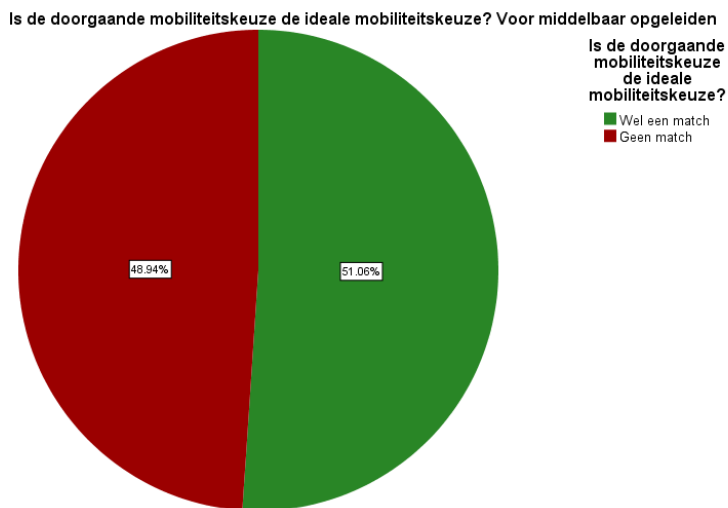
Figuur 31 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor Bromfiets/scootergebruikers



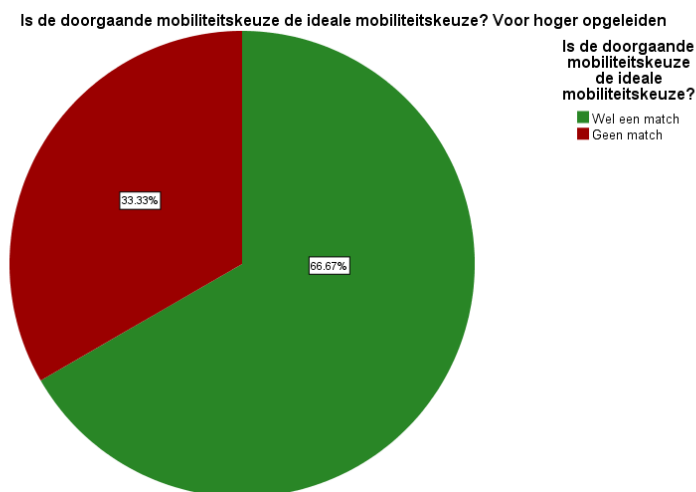
Figuur 32 Verdeling onder tijdelijke werknemers: Is de ideale mobiliteitskeuze bereikt? Voor overige mobiliteitskeuzes



Figuur 33 Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze? voor lager opgeleiden. Weergegeven in percentages.



Figuur 34 Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze? voor middelbaar opgeleiden. Weergegeven in percentages.



Figuur 35 Is de doorgaande mobiliteitskeuze de ideale mobiliteitskeuze? voor hoger opgeleiden. Weergegeven in percentages.