

PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The version of the following full text has not yet been defined or was untraceable and may differ from the publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://hdl.handle.net/2066/126460>

Please be advised that this information was generated on 2019-04-24 and may be subject to change.

'Geen rijbewijs, geen fiets, geen ov-aansluiting, geen baan' : Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid

(Verkeerskunde 5/2013)

maandag 2 september 2013

*Jeroen Bastiaanssen, Karel Martens, Radboud Universiteit Nijmegen
Gert Jan Polhuijs, gemeente Rotterdam*

Een samenvatting van dit artikel verscheen in Verkeerskunde 5/2013 onder de titel: 'Geen rijbewijs, geen fiets, geen ov-aansluiting, geen baan'

Vervoersarmoede is in Engeland en Vlaanderen een actueel onderwerp in politiek en bestuur. Niet zo gek, want een aanzienlijk deel van de bevolking heeft er weinig vervoermogelijkheden en daardoor minder toegang tot voorzieningen en vooral ook tot banen. Twee eerdere onderzoeken suggereren dat de omvang van vervoersarmoede in Nederland relatief bescheiden is. Maar hoe zit dat in specifieke risicogebeiden? De loep op minima in Rotterdam-Zuid.

In Nederland is de ruimtelijke structuur, net als in veel Westerse landen, steeds meer gebaseerd op het gebruik van de auto. Veel nieuwe banen zijn de afgelopen jaren gecreëerd op bedrijventerreinen langs snelwegen. Voorzieningen worden in toenemende mate gevestigd in stadsranden. Deze locaties zijn moeilijk te bereiken zonder auto, omdat openbaarvervoernetwerken deze perifere locaties vaak niet adequaat bedienen. Dit roept de vraag op in hoeverre mensen die niet over een auto (kunnen) beschikken nog wel voldoende toegang hebben tot banen en voorzieningen.

Hoewel het duidelijk is dat vooral mensen die niet over een auto beschikken nadelen ondervinden van deze ruimtelijke verschuivingen, is het onduidelijk of deze mensen ook zodanig ernstige problemen ondervinden dat kan worden gesproken van vervoersarmoede. Daarvan is sprake wanneer (groepen) mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer volwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen en daarvan ernstige sociale gevolgen ondervinden. Werkloosheid als gevolg van een beperkte toegang tot banen is daarvan een voorbeeld. Dit heeft op zijn beurt weer sociale consequenties. Baanonzekerheid of werkloosheid vormt namelijk de belangrijkste risicofactor voor [sociale uitsluiting in Europa](#).

Sociale uitsluiting impliceert dat mensen de aansluiting met veel banen, diensten, voorzieningen en sociale netwerken zijn verloren. Daardoor wordt het voor hen steeds moeilijker om weer aansluiting te vinden met de samenleving. Als gevolg hiervan nemen de kansen tot sociale integratie en daarmee tot persoonlijke ontwikkeling af.

Vervoersarmoede staat in Engeland en Vlaanderen hoog op de (politieke) agenda. In Engeland heeft de [Social Exclusion Unit in 2003](#), namens de Britse regering, een omvangrijk onderzoek uitgevoerd naar vervoersarmoede onder de bevolking. Gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer vormt voor twee op de vijf werkzoekenden een belangrijke barrière voor het verkrijgen van een baan. Recent onderzoek in Vlaanderen [1], uitgevoerd in

opdracht van de Vlaamse regering, toont aan dat bijna zeven op de tien werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk krijgt vanwege vervoersbeperkingen, vooral door het gebrek aan een auto. Ook in andere landen speelt het probleem. Zo laat [Spaans onderzoek in de regio Barcelona](#) zien dat autolozen minder kansen op werk hebben. Vooral mensen die buiten het hart van de regio wonen, worden benadeeld vanwege beperkte openbaarvervoervoorzieningen.

Weinig onderzoek

In Nederland is nog weinig onderzoek verricht naar vervoersarmoede. Het is op voorhand niet zeker dat de problematiek vergelijkbaar is met die in de genoemde landen. Zo hebben Nederlandse steden een relatief compacte structuur, is het openbaarvervoernetwerk van redelijke kwaliteit, en speelt de fiets een grote rol voor het afleggen van korte afstanden. Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat de toenemende suburbanisatie van werkgelegenheid, maar ook de stijgende kosten van het autogebruik en de (komende) bezuinigingen op het openbaar vervoer hebben geleid tot een verminderde bereikbaarheid van werkgelegenheid voor mensen die niet de beschikking hebben over een auto. Dit zou vooral voor autoloze werkzoekenden barrières kunnen opwerpen voor hun toegang tot banen en daarmee voor hun arbeidsintegratie. Weliswaar is het niet beschikken over een auto zelden de enige barrière - of zelfs de belangrijkste - voor deelname aan betaald werk, maar mogelijk vormt dit voor werkzoekenden wel een significant probleem.

Twee eerdere studies uit 2010, gepubliceerd in [Verkeerskunde2/2011](#) spraken van een relatief bescheiden omvang van vervoersarmoede in Nederland. Wel werd een hoger risico vermoed onder laagopgeleiden en minima in grote steden. Om hiervan een indruk te krijgen is een nieuw onderzoek uitgevoerd onder autoloze werkzoekenden in Rotterdam-Zuid [2]. We hebben diepte-interviews gehouden met in totaal 18 laaggeschoolde werkzoekenden zonder auto (9 mannen/9 vrouwen). Om ook inzicht te verkrijgen in de rol van vervoer bij het behouden van werk, hebben we 10 laaggeschoolde werkzoekenden zonder auto (6 mannen/4 vrouwen) geïnterviewd die recentelijk een baan hadden gevonden.

Inwoners en werkgelegenheid Rotterdam-Zuid

Rotterdam-Zuid heeft bijna 196.000 inwoners, ongeveer eenderde deel van de Rotterdamse bevolking. Het gebied kampt met een omvangrijke concentratie van sociaal-economische problemen. Zo heeft de goedkope woningvoorraad veel laaggeschoolde arbeidskrachten voor het werk in de stadshavens aangetrokken. Maar na het instorten van de scheepsbouwsector eind jaren 60 van de vorige eeuw, gevolgd door de oliecrisis in de jaren 70 en 80 van de vorige eeuw, zijn belangrijke werkgevers op Zuid verdwenen, zoals de RDM, rederij Nievelt Goudriaan en Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven. Gelijktijdig verdwenen banen door automatisering en vanwege concurrentie uit lagelonenlanden. Grote werkloosheid was het gevolg. Met het verschuiven van de havenactiviteiten naar het westen, is de werkgelegenheid in de havens voor Rotterdam-Zuid verder afgenomen: slechts een vijfde deel van het totale aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam (circa 350.000) bevindt zich op Zuid. Eind 2012 had het gebied met 9,7 procent het hoogste werkloosheidspercentage van Nederland. Vanwege het beperkte aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam-Zuid, zullen vooral laaggeschoolde werkzoekenden ook buiten Zuid en zelfs buiten Rotterdam naar werk moeten zoeken.

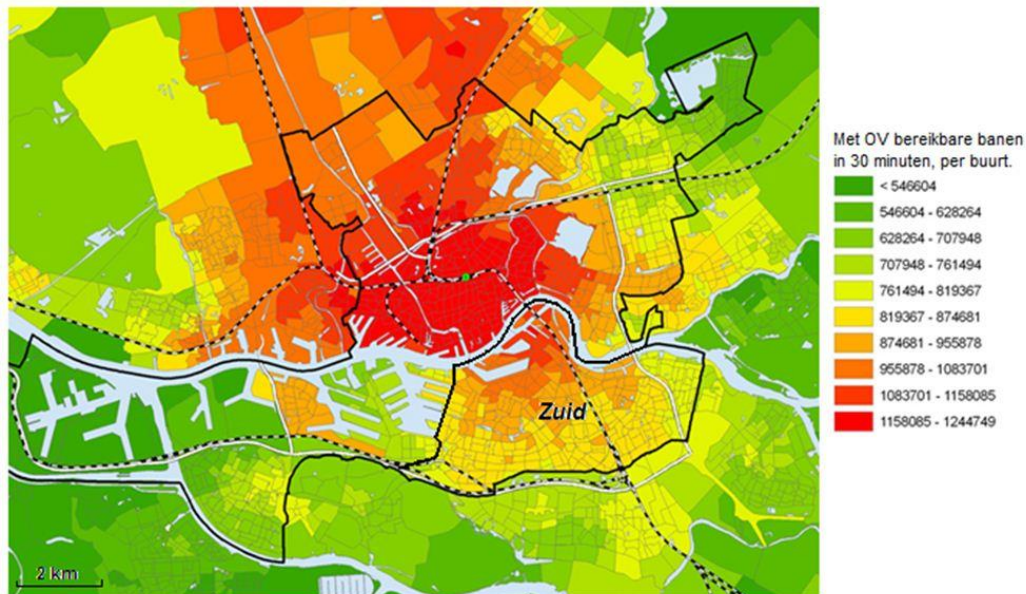
Openbaar vervoer en fiets

Aangezien slechts de helft van de mensen in Rotterdam-Zuid over een auto beschikt (in Rotterdam-Noord circa 64 procent), wordt hun zoektocht naar werk vooral bepaald door het

openbaar vervoer en de fiets. De objectieve omstandigheden hiervoor zijn niet gunstig. Dat geldt zowel voor het ov-netwerk, als voor de concentratie van banen aan de ‘binnenzijde’ van de Randstad. De mogelijkheden zijn beperkt om vanaf Rotterdam-Zuid met het openbaar vervoer naar bedrijventerreinen en economische kerngebieden rond Zuid te reizen.

Gegevens uit het rapport [‘Rotterdam Vooruit’](#) tonen vooral een relatieve onbereikbaarheid van Rotterdam-Zuid: per openbaar vervoer en per auto zijn vanuit Zuid aanzienlijk minder arbeidsplaatsen binnen 30 minuten bereikbaar dan vanuit Noord. Zie hieronder:

Bereikbare banen



Bron: Rotterdam Vooruit (2011). Resultatennota OV op Zuid; MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, deelverkenning Kwaliteitssprong OV op Zuid.; bewerking J.Bastiaanssen.

Deze relatieve onbereikbaarheid ligt besloten in de radiale opbouw van het openbaar vervoernetwerk: trein-, metro- en tramverbindingen zijn vooral op het centrum in Noord georiënteerd, via een beperkt aantal oeververbindingen. De meeste verplaatsingen naar de oost- of westkant van de regio moeten daardoor via het centrum worden afgehandeld. Dit leidt tot langere reistijden. Ook zijn er in Zuid veel relatief korte busverbindingen, waardoor reizigers vaak moeten overstappen om hun bestemming te bereiken. Deze ov-structuur en de spreiding van banen heeft een belangrijke consequentie: voor werkzoekenden wordt het lastig om potentiële banen binnen een redelijke reistijd te bereiken.

Mismatch

De resultaten van het onderzoek laten zien dat werkzoekenden hoofdzakelijk zijn aangewezen op het openbaar vervoer en dan vooral op bus, tram en metro. De fiets wordt veel minder gebruikt om sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken.

Bijna de helft heeft geen geld voor een goede fiets of beschikt niet over veilige stallingplaatsen bij de woning. Potentiële banen liggen meestal ook niet op fietsafstand. Ook bezit slechts eenderde van de werkzoekenden een rijbewijs, ten opzichte van 52 procent gemiddeld onder laaggeschoolden in Rotterdam.

Deze sterke afhankelijkheid van het openbaar vervoer beperkt de locaties en typen werk die voor de werkzoekenden beschikbaar zijn. De oorzaak hiervan is de mismatch tussen het openbaar vervoersnetwerk, dat vooral radiale routes naar het centrum in Rotterdam-Noord

bedient, en de creatie en verschuiving van laaggeschoold werk naar perifere locaties. Bedrijventerreinen en andere perifere werklocaties, zowel binnen als buiten Rotterdam, worden niet adequaat door het openbaarvervoersnetwerk bediend. Bovendien sluiten de dienstregelingen van openbaar vervoer in de ochtenden en op zondagen slecht aan op de werktijden.

Illustratief is het verhaal van een 45-jarige alleenstaande man die naar werk zoekt in de bouwsector: *'Ik heb laatst nog werk in Dordrecht aangeboden gekregen maar daarvoor moest ik al om 6:30 uur aanwezig zijn. De metro rijdt echter pas vanaf 6:00 uur. Daardoor redde ik het niet om op tijd aanwezig te zijn. Als de metro nou om 5:00 uur zou rijden, dan had ik genoeg tijd, maar nu heb ik het werk moeten afwijzen. In Leiden heb ik dat probleem ook gehad, daar moest ik al om 6:00 uur beginnen in de bouw.'*

Reiskosten

Ook de reiskosten vormen een barrière voor de toegang tot banen. Vanwege de relatief lage lonen en het grote aandeel deeltijdbanen voor laagopgeleiden, maken de reiskosten het aannemen van (lagelonen)werk vooral buiten Rotterdam een on-economische optie. Zo vertelde een vrouw dat ze in de thuiszorg heeft gewerkt in Capelle aan den IJssel, maar nu vooral naar werk zoekt in Rotterdam vanwege de hoge reiskosten: *'Dat abonnement voor het openbaar vervoer kostte me toen veel geld. Omdat ik in Capelle aan den IJssel werkte, moest ik drie zones kopen. Dat kostte me bijna 110 euro per maand! Daarom zoek ik nu vooral naar werk in Rotterdam.'*

Bijna alle respondenten gaven aan problemen te hebben om sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken, vooral als deze buiten Rotterdam waren gelegen. Ruim de helft van hen heeft hierdoor potentiële banen moeten afwijzen. De mismatch tussen het openbaar vervoersnetwerk en de locatie van potentiële banen draagt dus bij aan de uitsluiting van kansen op werk.

Vrouwen

Vrouwen met thuiswonende (jonge) kinderen worden naast bovengenoemde problemen ook door zorgtaken beperkt in hun toegang tot banen. Voor de mannelijke respondenten speelt dit niet, omdat zij deze zorg vaak over laten aan hun partner of aan familieleden. Omdat kinderopvang te duur is, wordt hun tijd begrensd waarbinnen zij locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen kunnen bereiken. Een alleenstaande moeder met twee kinderen van 9 en 5 jaar: *'Stel dat ik werk krijg aangeboden in Den Haag dan moet ik 1 tot 2 uur reizen om weer thuis te komen. Dan kom ik in de problemen met de opvang van mijn kinderen, want de jongste komt om 15:00 uur uit school en de ander is om 16:00 uur klaar. Kinderopvang heb ik nooit aangevraagd want dat is te duur voor me.'* Deze moeder is aangewezen op het openbaar vervoer om te reizen. Een fiets heeft ze niet en een autorijbewijs heeft ze nooit kunnen betalen.

Het vervoer van de kinderen naar school gebeurt veelal met het openbaar vervoer. Dit geldt voor de meeste vrouwen met thuiswonende kinderen. Het openbaarvervoernetwerk mist echter de flexibiliteit en frequenties om te voldoen aan de eisen van de tijdschema's van deze vrouwen. Bij het aannemen van werk zou het reizen met kinderen in het openbaar vervoer moeten worden gecombineerd met een reis per openbaar vervoer naar het werk. Dit kost vaak simpelweg teveel tijd. Deze vervoersproblemen doen zich voor bij het reizen naar locaties buiten Rotterdam, maar ook bij het reizen in de daluren van Rotterdam-Zuid naar -Noord: *'De sociale dienst heeft me laatst gebeld voor werk in Rotterdam-Noord maar daarvoor moest ik*

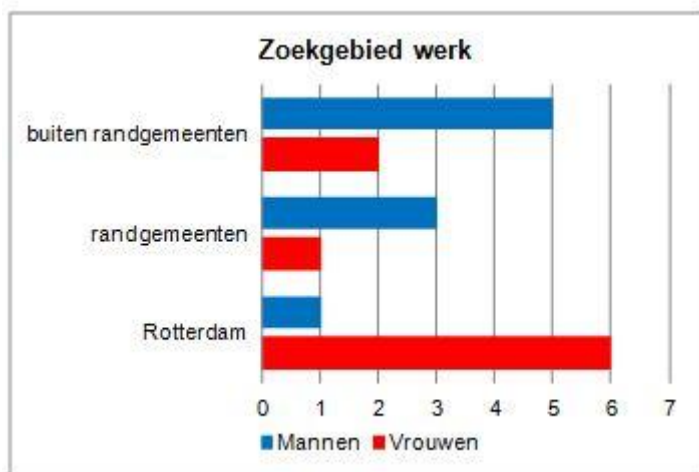
om 6:00 uur al beginnen. Dat red ik niet want dan rijdt er nog geen openbaar vervoer. Ook moet ik eerst mijn kinderen nog naar school brengen, maar die kunnen zo vroeg nog niet terecht', vertelt een van de vrouwen.

Zoekgebied

Vanwege de vervoersproblemen en de zorgtaken voor de kinderen zoekt tweederde van de vrouwen overwegend naar werk in Rotterdam, vooral in de zorg en de horeca. Alleen de vrouwen zonder thuiswonende kinderen hebben hun zoekgebied ook gericht op banen buiten Rotterdam, mits die met het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Ook hebben alle vrouwen hun reistijd naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen beperkt tot 30-60 minuten per enkele reis.

Mannen

De mannen richten hun zoekgebied ook op werklocaties buiten Rotterdam, zolang die met het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Zij zijn bereid langer onderweg te zijn voor het werk: ten minste 60 minuten reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen. Hierbij speelt mee dat de banen die de mannen zoeken, vooral in de bouw, industrie en schoonmaak, slechts beperkt in Rotterdam aanwezig zijn. Een van de mannen: *'Ik ben jarenlang chauffeur geweest op een bestelwagen, maar daar is echt geen werk meer in te krijgen. Ik zoek daarom nu naar werk in de schoonmaak in Rotterdam, maar ook in Dordrecht en Zwijndrecht.'* Niet alleen is het zoekgebied voor mannen groter dan dat van de vrouwen, maar zelfs (aanzienlijk) groter dan op basis van bestaande literatuur kon worden verwacht.



Zowel de mannen als de vrouwen die vervoersproblemen ervaren, zoeken niet meer naar banen die ze naar verwachting niet, of niet binnen de beschikbare tijd, kunnen bereiken. Wel zouden ze hun zoekgebied en daarmee hun kansen op werk willen vergroten, als ze locaties buiten Rotterdam sneller en gemakkelijker zouden kunnen bereiken. De meeste werkzoekenden verwachten dat vooral een auto deze mogelijkheid biedt. Ook verwachten ze daarmee toegang te krijgen tot banen op perifere locaties, zoals op bedrijventerreinen, die met het openbaar vervoer niet bereikbaar zijn. Een van de mannen rekende voor: *'Als ik een auto had dan zou ik werk gaan zoeken tot wel 60 kilometer van huis. Omdat ik nu afhankelijk ben van het openbaar vervoer reis ik echter niet verder dan 30 kilometer. Ik heb voor mezelf uitgerekend dat het dan nog moet lukken in verband met de reiskosten.'* De omvang van het zoekgebied en daarmee de kansen op werk, hangt dus sterk samen met het gemak waarmee de werkzoekenden zich kunnen verplaatsen.

Bedreiging

De sterke afhankelijkheid van het openbaar vervoer leidt ook tot vervoersproblemen bij de vrouwen die weer aan het werk zijn. Zij werken overwegend op Zuid in de zorg, maar op zondagen sluiten de dienstregelingen van het openbaar vervoer niet aan op hun werktijden. Ook vormt het gebrek aan hoogwaardig openbaar vervoer op de oost-west verbinding in Rotterdam-Zuid een knelpunt. *'Het probleem is voor mij de zon- en feestdagen'*, legt een van de vrouwen uit, *'want de metro rijdt dan pas vanaf 8:08 uur. Maar wij moeten eigenlijk om 6:45 uur op het werk zijn en je kunt niet altijd werkdiensten ruilen. Daar begint mijn werkgever nu over te zeuren en dat zou wel eens een probleem kunnen worden.'* Zij moet dagelijks met de metro vanaf Feijenoord naar haar werk in een zorginstelling in Hoogvliet.

Het merendeel van de geïnterviewde vrouwen met werk heeft problemen om de werklocatie, vooral op zondagen, binnen de beschikbare tijd te bereiken. De vervoersproblemen bedreigen daarmee het behoud van hun banen en daarmee hun arbeidsintegratie. De geïnterviewde mannen ervaren daarentegen geen vervoersproblemen. Zij rijden veelal met collega's mee per auto of met bedrijfsvervoer naar hun werklocaties. Een substantieel deel van hen werkt bovendien op grote afstand buiten Rotterdam. Dit wijkt af van de relatief korte gemiddelde afstandsverplaatsingen van en naar werk onder deze groep. Ook voor het behoud van werk speelt de kwaliteit van bereikbaarheid dus een grote rol. Net als bij het zoeken naar werk, blijkt het openbaar vervoer van onvoldoende niveau om zonder vervoersproblemen naar het werk te reizen.

Opgaven

Geconcludeerd kan worden dat vervoersproblemen wel degelijk leiden tot problemen in de arbeidsre-integratie onder werkzoekenden. Gebrek aan vervoer leidt ten minste tot minder kansen op een baan en een langere werkloosheidsperiode. Ook in Nederland is daarmee sprake van vervoersarmoede onder werkzoekenden.

Hoe kan vervoersarmoede worden aangepakt?

Een eerste mogelijkheid is het verbeteren van het openbaar vervoer. De openbaarvervoerbereikbaarheid van werkgelegenheid op bedrijventerreinen is traditioneel een ondergeschoven kindje. Een systematische analyse van de bereikbaarheid van dergelijke terreinen met veel werkgelegenheid, juist voor lager opgeleiden, zou inzicht geven in de meerwaarde die verbeterd openbaar vervoer zou kunnen opleveren. Dit zou bovendien een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de files, omdat deze terreinen veel autoverkeer aantrekken. Juist in deze tijden van crisis zouden ook medewerkers die nu nog met de auto naar het werk reizen, kunnen profiteren van verbeterd openbaar vervoer.

Verder ligt het voor de hand om te verkennen of dienstregelingen van het openbaar vervoer beter kunnen aansluiten op de werktijden van (voormalige) werkzoekenden. De kosten daarvoor zijn relatief beperkt. Ook natransport vanaf openbaar vervoerhaltes, bijvoorbeeld in de vorm van bedrijfsvervoer, kan een goede bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van (vaste) werklocaties. Net als in Vlaanderen zouden daarnaast de tarieven van openbaar vervoerdiensten kunnen aangepast aan de koopkracht van huishoudens ([studie: Immobiel op het platteland](#)). Werkzoekenden worden daarmee in de gelegenheid gesteld binnen een groter gebied naar werk te zoeken.

Naast het openbaar vervoer lijkt de fiets een geëigend vervoersmiddel om veel banen te bereiken. Een degelijke fiets is voor veel werkzoekenden echter te duur. Gemeenten zouden

daarom bijvoorbeeld opgeknapte zwerffietsen beschikbaar kunnen stellen aan werkzoekenden. Ook kunnen huishoudens en (lokale) ondernemers worden opgeroepen om fietsen te doneren, [zoals in Arnhem gebeurt](#). In verschillende Engelse regio's is het succesvolle project '[Wheels to Work](#)' opgezet. Mensen met lage inkomens kunnen hierdoor voor £30 per maand via de gemeente een (brom)fiets huren, om naar sollicitatiegesprekken of werk te reizen. Dit stelt werkzoekenden in staat een baan aan te nemen, waardoor zij geen (volledige) uitkering meer nodig hebben. Tot slot zouden werkzoekenden (financieel) in staat kunnen worden gesteld om een autorijbewijs te behalen. Voorbeelden in Frankrijk [3] tonen dat deze investeringskosten eveneens geld kunnen besparen.

Belangrijker nog dan deze maatregelen is de constatering dat beperkte vervoersmogelijkheden, ook in Nederland, een barrière vormen voor toegang tot de arbeidsmarkt. Gezien de enorme impact van werkloosheid op het leven van (laag opgeleide) mensen, verdient het probleem een prominentere rol op de beleidsagenda.

In 2011 publiceerde Verkeerskunde het artikel: '[Vervoersarmoede bestaat](#)'.

Bronnen

1. Mobikansen Mobiel 21 (2013). Bijna zeven op tien mensen in armoede vindt moeilijk werk door mobiliteitsbeperkingen. Leuven.
2. [Bastiaanssen, J. \(2012\). Vervoersarmoede op Zuid](#); Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen. Masterthesis Radboud Universiteit Nijmegen, Nijmegen.
3. Breton, E. le (2006). Mobiliteitssteun voor achtergestelden. Agora, Volume 22, 5, p.22-25.