

# Vervoersarmoede belemmert arbeidsre-integratie

In veel westerse landen is laaggeschoolde werkgelegenheid verplaatst naar bedrijventerreinen aan stadsranden en langs snelwegen. Werkzoekenden kunnen deze werkgelegenheid zonder auto vaak niet of nauwelijks bereiken. In Engeland en Vlaanderen heeft dit geleid tot vervoersarmoede. Ook in Nederland blijkt hier sprake van te zijn.

## JEROEN BASTIAANSEN

Junior onderzoeker aan de Radboud Universiteit Nijmegen

## KAREL MARTENS

Universitair docent aan de Radboud Universiteit Nijmegen

De afgelopen decennia heeft in Nederland, net als in veel andere westerse landen, een sterke suburbanisatie plaatsgevonden van vooral laaggeschoolde werkgelegenheid (Martens, 2000). Vooral bedrijfstakken met een relatief groot ruimtebeslag, zoals industrie, groothandel en logistiek, hebben zich gevestigd op bedrijventerreinen aan stadsranden en langs snelwegen (Hamers en Nabielek, 2006), met een ruimtelijk scheiding van laaggeschoolde arbeidskrachten en banen tot gevolg.

In de Verenigde Staten is al enkele decennia aandacht voor deze ruimtelijke mismatch (Gobillon *et al.*, 2007). De laaggeschoolde bevolking is er veelal achtergebleven in de (binnen)steden, terwijl een groot deel van de werkgelegenheid met de overige bevolking is meeverhuisd naar de suburbs. Het gaat om meer dan louter een ruimtelijke mismatch. Zo laten Ong en Miller (2005) zien dat slechte arbeidsmarktresultaten, vooral in achterstandsbuurten, ontstaan door een vervoersmismatch: gebrek aan een auto of adequaat openbaar vervoer tussen woon- en werklocaties.

Ook in Engeland en Vlaanderen is al geruime tijd aandacht voor vervoersproblemen bij het bereiken van banen onder de noemer 'vervoersarmoede'. Zo constateerde de Social Exclusion Unit (2003) in een uitgebreid onderzoek in Engeland dat door gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer twee op de vijf werkzoekenden moeilijk een baan konden vinden. Recent onderzoek in Vlaanderen (Mobiël 21, 2013) toont aan dat bijna zeven op de tien werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk krijgen vanwege vervoersbeperkingen. In Nederland is nog weinig aandacht voor vervoersarmoede. Het is ook niet zeker dat de problematiek vergelijkbaar is met die in de genoemde landen. Om een eerste indruk te verkrijgen van de omvang van vervoersarmoede in Nederland, is een verkennend onderzoek nuttig.

## ONDERZOEKSMETHODE

Het onderzoek is uitgevoerd in Rotterdam-Zuid. Dit gebied kampt in 2013 met bijna 18.000 vooral laaggeschoolde werklozen en relatief weinig arbeidsplaatsen. Samen met de gemeente Rotterdam zijn diepte-interviews gehouden met achttien laaggeschoolde werkzoekenden zonder auto (negen mannen en negen vrouwen) uit Rotterdam-Zuid. Zij namen deel aan verplichte werkgerelateerde trainingen en banenmarkten op de werkpleinen in Zuid, en zijn aselekt gekozen en individueel geïnterviewd tijdens of aansluitend op de bijeenkomsten. Om ook inzicht te verkrijgen in de rol van vervoer bij het behoud van werk, zijn tien laaggeschoolde werknemers zonder auto (zes mannen en vier vrouwen) uit Rotterdam-Zuid geïnterviewd die onlangs een baan vonden. Zij zijn via de werkpleinen geselecteerd en op hun werklocaties individueel benaderd. Alle respondenten zijn in de leeftijd van 20 tot 60 jaar en hebben een opleidingsniveau op maximaal mbo kwalificatieniveau 2.

## VERVOERSMISMATCH

De interviews met de werkzoekenden laten zien dat zij hoofdzakelijk zijn aangewezen op bus, tram en metro voor het bereiken van werk (Bastiaansen, 2012). De fiets is volgens hen nauwelijks een alternatief om naar sollicitatiegesprekken en potentiële banen te reizen. Bijna de helft zegt geen geld te hebben voor een goede fiets of beschikt niet over een veilige stallingplaats bij de woning. Ook liggen veel potentiële banen volgens hen ver buiten Rotterdam en daarmee niet op fietsafstand. De trein wordt weinig gebruikt. Deze wordt duur gevonden en ontsluit vaak niet de gebieden waar veel laaggeschoold werk te vinden is.

De sterke afhankelijkheid van het openbaar vervoer heeft direct gevolgen voor de locaties en het type werk dat bereikbaar is voor de werkzoekenden. De oorzaak hiervan is een mismatch tussen het openbaarvervoersnetwerk, met vooral radiale routes naar het centrum in Rotterdam-Noord, en de naar de periferie verschuivende locaties voor laaggeschoold werk. Deze werklocaties – vaak bedrijventerreinen langs snelwegen – worden slecht bediend door het openbaar vervoer. Ook sluit de dienstregeling in de ochtenden en op zondagen niet aan op de werktijden. Zo vertelt een man die werk zoekt in de bouw: "Ik kreeg laatst werk aangeboden in Dordrecht. Maar ik moest om 6.30 uur aanwezig zijn en de metro rijdt pas vanaf zes uur. Daardoor kon ik niet op tijd zijn, en moest ik de baan afwijzen. In Leiden had ik hetzelfde probleem." Vanwege de relatief lage lonen en het grote aandeel deeltijdwerk vormen ook de reiskosten

een belemmering om werk buiten Rotterdam aan te nemen.

Vrouwen met jonge kinderen zeggen ook door zorgtaken te worden beperkt in hun toegang tot werk. Kinderopvang is volgens hen te duur en hun kinderen brengen ze veelal met het openbaar vervoer naar school. Om een baan aan te kunnen nemen, moeten ze het naar school brengen van hun kinderen en de reis naar het werk kunnen combineren. Dit is met het openbaar vervoer vaak onmogelijk. Een alleenstaande moeder: *“De sociale dienst belde me voor werk in Rotterdam-Noord maar daarvoor moest ik al om zes uur 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 niet terecht.”* Voor de mannelijke respondenten speelt dit probleem niet, omdat zij de zorgtaken overlaten aan hun partner of aan familieleden.

Bijna alle werkzoekenden zeggen sollicitatiegesprekken en potentiële banen moeilijk te kunnen bereiken, vooral op locaties buiten Rotterdam. Ruim de helft heeft hierdoor potentiële banen moeten afwijzen. De mismatch tussen het openbaarvervoersnetwerk en de locatie van potentiële banen draagt dus bij aan de uitsluiting van kansen op werk.

## ZOEKGEBIED

De kwaliteit van het openbaar vervoer heeft direct consequenties voor het gebied waarbinnen werkzoekenden naar banen zoeken. Twee derde van de vrouwen zegt het zoekgebied te beperken tot Rotterdam, vanwege de vervoersproblemen in combinatie met zorgtaken. Zij zoeken vooral banen in de zorg en horeca. Alleen de vrouwen zonder thuiswonende kinderen zeggen ook banen buiten Rotterdam te zoeken die met het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Alle vrouwen hebben hun reistijd naar potentiële banen beperkt tot dertig tot zestig minuten enkele reis.

Alle mannen zeggen daarentegen ook banen buiten Rotterdam te zoeken, zolang die met het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Zij zijn bovendien bereid om ten minste een uur te reizen naar potentiële banen. Hierbij speelt mee dat de banen die zij zoeken – in de bouw, industrie en schoonmaak – in Rotterdam beperkt aanwezig zijn. Het zoekgebied van de mannen is daarmee omvangrijker dan dat van de vrouwen, en is bovendien (aanzienlijk) groter dan op basis van bestaande literatuur kon worden verwacht.

De meeste respondenten zeggen echter niet meer naar banen te zoeken die ze naar hun verwachting niet, of niet binnen de beschikbare tijd, kunnen bereiken. Wel willen ze hun zoekgebied vergroten als ze locaties buiten Rotterdam sneller en gemakkelijker kunnen bereiken. Zij verwachten dat vooral een auto deze mogelijkheid biedt, zodat ze ook toegang kunnen krijgen tot banen op perifere locaties die met het openbaar vervoer niet bereikbaar zijn. Een van de mannen legde uit: *“Als ik een auto had, zou ik werk gaan zoeken tot wel zestig kilometer van huis. Maar omdat ik afhankelijk ben van openbaar vervoer, reis ik niet verder dan dertig kilometer. Ik heb uitgerekend dat het dan nog lukt met de reiskosten.”* De omvang van het zoekgebied en daarmee de kansen op werk, hangen dus sterk samen met het gemak waarmee de werkzoekenden zich kunnen verplaatsen.

## BEDREIGING

De sterke afhankelijkheid van openbaar vervoer leidt ook tot vervoersproblemen bij de vrouwen die recentelijk een baan

vonden. Zij werken overwegend in de zorgsector op Zuid, maar op zondagen sluit de ov-dienstregeling volgens hen niet aan op hun werktijden. *“Het probleem is de zon- en feestdagen, want de metro rijdt dan pas na acht uur. Maar wij moeten al om kwart voor zeven op het werk zijn en je kunt niet altijd werkdiensten ruilen. Mijn werkgever heeft daar al enkele opmerkingen over gemaakt, dus dat gaat een probleem worden”*, aldus een van de vrouwen. Ook is het gebrek aan openbaar vervoer op de oost-westverbinding in Rotterdam-Zuid volgens de vrouwen een knelpunt. Het merendeel van hen zegt hierdoor moeite te hebben om het werk op tijd te bereiken. De vervoersproblemen bedreigen daarmee het behoud van hun banen en daarmee ook hun arbeidsre-integratie.

De mannen die recentelijk een baan vonden, ervaren geen vervoersproblemen. Zij rijden vaak met collega's mee of reizen met bedrijfsvervoer naar hun werklocaties. Veel van hen werken bovendien op grote afstand buiten Rotterdam. Dit wijkt sterk af van het landelijk beeld van de relatief korte woon-werkverplaatsingen onder laagopgeleiden.

Deze bevindingen laten zien dat ook voor behoud van werk de bereikbaarheid een rol speelt. Net als bij het zoeken naar werk, blijkt het openbaar vervoer van onvoldoende niveau om zonder problemen de werklocatie te bereiken. Verhuizen blijkt voor de respondenten geen reële optie te zijn. Het merendeel is afhankelijk van de sociale huursector, die weinig flexibiliteit biedt. Ook gaat het bij potentiële banen vaak om kortlopende contracten, waardoor verhuizen niet aantrekkelijk is.

## CONCLUSIES

De resultaten van de interviews met Rotterdamse werkzoekenden tonen aan dat vervoersproblemen kunnen bijdragen aan problemen in de arbeidsre-integratie onder werkzoekenden. Ze geven aan door een gebrek aan vervoer minder kans op een baan en een langere werkloosheidsperiode te hebben. Dit is een eerste aanwijzing dat in Nederland, net als in Engeland en Vlaanderen, sprake is van vervoersarmoede onder werkzoekenden. De toenemende suburbanisatie van werkgelegenheid zou in de toekomst kunnen leiden tot een verdere toename van vervoersarmoede. Er is, kortom, alle reden om het thema vervoersarmoede op de beleidsagenda te plaatsen.

## LITERATUUR

- Martens, K. (2000) *Debatteren over mobiliteit: over de rationaliteit van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid*. Amsterdam: Thela Thesis Publishers.
- Hamers, D. en K. Nabielek (2006) *Bloeiende bermen: verstedelijking langs de snelweg*. Rotterdam/ Den Haag: NAI/RPB.
- Gobillon, L., H. Selod en Y. Zenou (2007) The mechanisms of spatial mismatch. *Urban Studies*, 44(12), 2401–2427.
- Ong, P. en D. Miller (2005) Spatial and transportation mismatch in Los Angeles. *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 43–56.
- Social Exclusion Unit (2003) *Making the connections: final report on transport and social exclusion*. Londen: Social Exclusion Unit.
- Mobiel 21 (2013) *Bijna zeven op tien mensen in armoede vindt moeilijk werk door mobiliteitsbeperkingen*. Leuven: Mobiel 21.
- Bastiaanssen, J. (2012) *Vervoersarmoede op Zuid. Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen*. Masterthesis. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen.

De auteur heeft verklaard dit artikel alleen te publiceren in ESB en niet elders te publiceren in wat voor medium dan ook. Het is wel toegestaan om het artikel voor eigen gebruik en voor publicatie op een intranet van de werkgever van de auteur aan te wenden.