

Vervoersarmoede op Zuid

Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen



Jeroen Bastiaanssen

Rotterdam, december 2012

Masterthesis opleiding Planologie
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen

Vervoersarmoede op Zuid

Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen

Colofon

Masterthesis opleiding Planologie
Eindversie: december 2012

Auteur: Jeroen Bastiaanssen
Studentnummer: 4075684
j_bastiaanssen@hotmail.com

Radboud Universiteit Nijmegen
Faculteit der Managementwetenschappen
Begeleider/ 1^e lezer: Karel Martens
2^e lezer: Henk Meurs

Gemeente Rotterdam
Dienst Stadsontwikkeling, afdeling Verkeer en Vervoer
Begeleiders: Martin Guit & Gert Jan Polhuijs

Afbeelding titelblad: Metro op Zuid (Bron: J.Bastiaanssen)

Radboud Universiteit Nijmegen



Gemeente Rotterdam

Voorwoord

Voor u ligt mijn afstudeerscriptie '*Vervoersarmoede op Zuid*' ter afsluiting van de masteropleiding Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Het uitgangspunt van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in, en verklaren van, de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen. De keuze voor dit onderwerp heb ik gemaakt omdat ik meer te weten wilde komen over de beperkingen en mogelijkheden van vooral de meer kansarme individuen en groepen in onze samenleving.

De totstandkoming van dit onderzoek heeft niet zonder slag of stoot plaatsgevonden, maar het proces dat ik heb doorlopen voor de uitwerking van het onderzoek heeft wel geleid tot kennis en nieuwe inzichten met betrekking tot vervoersarmoede onder werklozen. Deze afstudeerscriptie is voor mij dan ook een waardevolle afsluiting van de masteropleiding en vormt bovendien een solide basis voor mijn toekomstige werkzame leven.

Graag wil ik dit voorwoord aangrijpen om een aantal personen te bedanken voor hun bijdrage aan dit onderzoek. Allereerst gaat mijn dank uit naar mijn begeleider Karel Martens (Radboud Universiteit Nijmegen) die me heeft weten te interesseren voor het onderwerp en een constructieve bijdrage heeft geleverd aan dit onderzoek. Ook wil ik mijn begeleiders Martin Guit en Gert Jan Polhuijs (Gemeente Rotterdam) danken voor hun bijdrage aan dit onderzoek en tevens voor de mogelijkheid die ze me hebben geboden om het onderzoek uit te voeren bij de afdeling Verkeer en Vervoer. Daarnaast gaat mijn dank uit naar de collega's van de afdeling Verkeer en Vervoer, waar ik gedurende zeven maanden een hele prettige tijd heb gehad, en naar de collega's van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, Stedenbouw en Economie. Tot slot gaat mijn dank uit naar mijn ouders voor hun kritische blik op het onderzoek en wil ik in het bijzonder de respondenten bedanken voor hun bijdrage aan dit onderzoek en het inzicht dat ze me hebben geboden, in hun vaak lastige persoonlijke situatie.

Jeroen Bastiaanssen

Rotterdam, december 2012

Samenvatting

Werklozen bevinden zich in een kwetsbare positie met betrekking tot deelname aan de samenleving omdat ze infrequent deelnemen aan de arbeidsmarkt. De verplaatsingsmogelijkheden van werklozen zijn bovendien beperkt, terwijl dit in belangrijke mate hun toegang tot de arbeidsmarkt faciliteert. Onderzoek in verschillende landen laat zien dat deze beperkte verplaatsingsmogelijkheden reële consequenties hebben op de arbeidsmarkt: werklozen kunnen soms niet aanwezig zijn bij sollicitatiegesprekken, zij worden geconfronteerd met een beperkt banenaanbod waarvoor gesolliciteerd kan worden en ze worden gedwongen om werkaanbiedingen af te slaan, waardoor hun uitkeringstijd wordt verlengd.

In Nederland is echter nog weinig bekend over de mate waarin de verplaatsingsmogelijkheden van werklozen beperkt zijn en in hoeverre dit van invloed is op hun toegang tot de arbeidsmarkt en daarmee op hun arbeidsre-integratie. Ook is niet duidelijk welke oorzaken ten grondslag liggen aan de veronderstelde verplaatsingsproblemen van werklozen. Tegen deze achtergrond luidt de doelstelling van dit onderzoek als volgt:

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in, en verklaren van, de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen, door het uitvoeren van een kwalitatieve case study onder werklozen.

Op basis van deze doelstelling is de centrale onderzoeksvraag opgesteld, die luidt als volgt:

In welke mate verklaren verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen?

In dit onderzoek is een theoretisch kader ontwikkeld aan de hand van theoretische concepten over sociale uitsluiting en vervoersarmoede en aan de hand van tijdgeografie en het concept motility. Sociale uitsluiting wordt gezien als een multi-dimensionaal proces dat individuen of groepen verhindert om te participeren in activiteiten die nodig zijn voor een volwaardige deelname aan de samenleving. Een van de dimensies van sociale uitsluiting is uitsluiting als gevolg van onvoldoende fysieke mobiliteit en verwijst naar de behoefte tot verplaatsing om toegang te krijgen tot veel van de activiteiten. Uit het inzicht dat onvoldoende toegang tot fysieke mobiliteit ook een oorzaak kan zijn voor sociale uitsluiting, is het begrip vervoersarmoede voortgekomen. Vervoersarmoede kan ontstaan wanneer mensen bepaalde beperkingen ondervinden bij het maken van verplaatsingen en deelname aan activiteiten zoals werk. Mensen passen zich op een slechte vervoerssituatie aan door bijvoorbeeld een bepaalde baan niet te ambiëren, waardoor zij als het ware op een lager of minder kansrijk niveau functioneren. Verschillende groepen hebben een grotere kans om vervoersarmoede te ervaren.

Tijdgeografie en het concept motility bieden inzicht in welke beperkingen en mogelijkheden mensen kennen bij het maken van verplaatsingen en deelname aan activiteiten zoals werk. In de tijdgeografie bepalen deze beperkingen en mogelijkheden tezamen de potentiële actieruimte van een individu, ofwel het gebied waarbinnen een individu zijn pad kan volgen om aan verplaatsingen en activiteiten deel te nemen. Waar tijdgeografie ingaat op de potentiële actieruimte van een individu, heeft het concept motility van Kaufmann (2002) betrekking op de potentiële mobiliteit van een individu. Dit betreft het potentieel en het vermogen van een individu om zich te verplaatsen in tijd en ruimte. Van invloed op de motility van een individu zijn de toegang tot verschillende vormen en gradaties van mobiliteit, de competenties van een individu om hiervan gebruik te maken en de toe-eigening van een bepaalde keuze. Vanuit dit perspectief kan vervoersarmoede worden gezien als het relatieve gebrek aan motility dat nodig is om te verplaatsen en toegang te krijgen tot activiteiten zoals werk.

Uit het theoretisch kader is een conceptueel model afgeleid, waarin de theoretische concepten met elkaar in verband zijn gebracht. Uit het conceptueel model en de operationalisatie hiervan zijn vervolgens deelvragen afgeleid, waarvan de beantwoording leidt tot een antwoord op de centrale onderzoeksvraag. Vanwege de verkennende aard van dit onderzoek is een meervoudige holistische case study in Rotterdam-Zuid uitgevoerd. De werklozen zijn hierbij beschouwd als cases binnen hun eigen context, om diepgaand inzicht te kunnen verwerven in de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden hun arbeidsre-integratie beïnvloedt. Via de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de gemeente Rotterdam zijn voor dit onderzoek in totaal achttien werklozen geselecteerd. Omdat dit onderzoek zich eveneens richt op de verklaringen voor de veronderstelde verplaatsingsproblemen onder werklozen, is om primaire gegevens te verzamelen gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews. Naast de werklozen is een controlegroep onderzocht, bestaande uit tien voormalige werklozen die een baan hebben gevonden. Hierdoor kon inzicht worden verworven in de rol die verplaatsingsmogelijkheden spelen bij het deelnemen aan en behoud van werk en werd duidelijk of en

hoe (veronderstelde) verplaatsingsproblemen door voormalige werklozen zijn overwonnen. De tien voormalige werklozen zijn eveneens via de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid geselecteerd. Het case study onderzoek heeft plaatsgevonden in Rotterdam-Zuid, waaronder in dit onderzoek de deelgemeenten Charlois, Feijenoord en IJsselmonde worden verstaan. De reden voor de specifieke keuze Rotterdam-Zuid is dat dit gebied te kampen heeft met een voor Nederlandse begrippen hoge werkloosheid, relatief weinig arbeidsplaatsen en beperkte mogelijkheden om met het openbaar vervoer naar economische kerngebieden rond Rotterdam-Zuid te reizen. Deze factoren beperken zowel de verplaatsingsmogelijkheden als de kansen op werk, waardoor de arbeidsre-integratie van de werklozen in Rotterdam-Zuid kan worden bemoeilijkt.

Uit dit onderzoek is gebleken dat de rol van verplaatsingsmogelijkheden bij de arbeidsre-integratie van werklozen verschillend is voor mannen en voor vrouwen. Ook blijken verplaatsingsmogelijkheden een verschillende rol in te nemen voor vrouwen met thuiswonende kinderen en voor vrouwen zonder thuiswonende kinderen. Van de vrouwen met thuiswonende kinderen wordt de potentiële actieruimte hoofdzakelijk beperkt door de zorgtaken voor de (jonge) kinderen. Omdat kinderopvang voor deze vrouwen te duur is, wordt de tijd begrensd waarbinnen zij locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen kunnen bereiken. Ook blijkt het vervoer van kinderen naar opvang of school, naast het woon-werkverkeer, veelal met het openbaar vervoer in een reisketen te gebeuren waardoor het een obstakel vormt voor het bereiken en vasthouden van potentieel werk. De potentiële actieruimte van zowel de vrouwen als de mannen wordt daarnaast beperkt door de beschikbare vervoersmiddelen en de reiskosten. Alle vrouwen en het merendeel van de mannen zijn hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer of, in sommige gevallen, op de fiets om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. Het openbaar vervoer beperkt echter de locaties en typen werk die voor de respondenten beschikbaar zijn. Bovendien draagt de mismatch tussen het bestaande openbaar vervoersnetwerk, dat vooral radiale routes naar het stadscentrum van Rotterdam bedient, en de creatie en verschuiving van banen naar perifere locaties, bij aan de uitsluiting van kansen op werk. Alle vrouwen en het merendeel van de mannen in dit onderzoek konden vanwege vervoersproblemen, sollicitatiegesprekken en potentiële banen vooral gelegen buiten Rotterdam, niet of niet binnen de beschikbare tijd bereiken. Als gevolg hiervan heeft ruim de helft van de respondenten potentiële banen moeten afwijzen of zijn ze afgewezen door werkgevers, vanwege een gebrek aan eigen vervoer. De vervoersproblemen van de respondenten beperken daarmee hun arbeidsre-integratie, waardoor zij langer werkloos blijven en hun uitkeringstijd wordt verlengd. Er kan hierdoor worden gesproken van vervoersarmoede onder de werklozen in Rotterdam-Zuid.

De vrouwen zoeken vanwege de vervoersproblemen en de zorgtaken voor de kinderen overwegend binnen een klein geografisch gebied naar banen, waardoor het voor hen lastig is werk te vinden. Met name de mannen in dit onderzoek blijken ook naar werk te zoeken in voor hen onbekende gebieden buiten Rotterdam. Hun ruimtelijke zoekhorizon blijkt daarmee (aanzienlijk) groter te zijn dan op basis van de literatuur mag worden verwacht. Zowel de mannen als de vrouwen die vervoersproblemen ervaren, hebben echter aangegeven niet meer aan sollicitatiegesprekken deel te nemen en naar banen te zoeken waarvan ze verwachten dat ze deze niet of niet binnen de beschikbare tijd kunnen bereiken of waarvoor ze een rijbewijs/ eigen vervoer nodig hebben. Er lijkt daarmee dus niet zozeer sprake te zijn van een beperkte toegang tot banen als gevolg van een ruimtelijke mismatch (de geografische scheiding van werklozen en banen) maar eerder als gevolg van een vervoersmismatch (het ontbreken van toegang tot een eigen auto of het ontbreken van adequate verbindingen tussen woon- en werklocaties).

Van de voormalige werklozen wordt de potentiële actieruimte ook vooral beïnvloed door de beschikbare vervoersmiddelen. De vrouwen zijn daarbij met name afhankelijk van het openbaar vervoer om hun werklocaties te bereiken. Openbaar vervoersdiensten blijken echter veelal niet ingesteld te zijn op laaggeschoold werk die vaak ook late werkdiensten en weekenddiensten vereisen. Het merendeel van de vrouwen kan hierdoor de werklocatie niet binnen de beschikbare tijd bereiken, waardoor het behoud van hun banen en daarmee hun arbeidsre-integratie wordt bedreigd. De mannen maken daarentegen (onder meer) gebruik van een auto of bedrijfsvervoer om hun werklocaties te bereiken. Een substantieel deel van de mannen werkt namelijk op grote afstand buiten Rotterdam. Deze vervoersmiddelen blijken, in vergelijking met openbaar vervoer, geschikter en flexibeler te zijn bij het vasthouden van banen.

Beperkte verplaatsingsmogelijkheden van (voormalige) werklozen vormen dus een barrière voor hun toegang tot en het behoud van banen en beperkt daarmee hun arbeidsre-integratie. Dit geeft alle reden om de verplaatsingsmogelijkheden van (voormalige) werklozen te verbeteren, om zo hun toegang tot de arbeidsmarkt te vergroten en hen daarmee in staat te stellen op een volwaardige wijze deel te nemen aan de samenleving.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie	2
1.3	Doel- en vraagstelling	2
1.4	Afbakening onderzoek en definities	2
1.5	Leeswijzer	3
2.	Theoretisch kader	5
2.1	Sociale uitsluiting en vervoersarmoede	5
2.2	Tijdgeografie en motility	8
2.3	Verplaatsingsmogelijkheden en kansen op werk	10
2.4	Conceptueel model	13
3.	Onderzoeksmethodologie	15
3.1	Onderzoeksstrategie en onderzoeksmethoden	15
3.2	Operationalisatie begrippen conceptueel model	16
3.3	Afbakening onderzoekspopulatie	19
3.4	Selectie respondenten	20
3.5	Afname interviews	22
3.6	Analyse en verwerking resultaten interviews	23
3.7	Onderzoeksfilosofie	24
4.	Casusbeschrijving Rotterdam-Zuid	25
4.1	Sociaal-economische kenmerken	25
4.2	Openbaar vervoersysteem	28
5.	Onderzoeksresultaten werkzoekenden	31
5.1	Persoonlijke kenmerken	32
5.2	Werkervaring en vervoer	34
5.3	Vervoersmogelijkheden	38
5.4	Werk zoeken en vervoer	41
5.5	Vervoersverbeteringen	49
5.6	Conclusies	50
6.	Onderzoeksresultaten werkenden	53
6.1	Persoonlijke kenmerken	54
6.2	Periode werkzoekend en vervoer	56
6.3	Vervoersmogelijkheden	61
6.4	Werk en vervoer	64
6.5	Vervoersverbeteringen	69
6.6	Conclusies	70
7.	Conclusies en aanbevelingen	73
7.1	Conclusies	73
7.2	Aanbevelingen gemeente Rotterdam	75
7.3	Aanbevelingen vervolgonderzoek	76
7.4	Reflectie	77

Bronnen

Bijlagen

1. Brief werkzoekenden
2. Brief werkenden
3. Interview-guide werkzoekenden
4. Interview-guide werkenden

1. Inleiding

In dit hoofdstuk staat het doel en de werkwijze van dit onderzoek centraal. In paragraaf 1.1 is de aanleiding voor dit onderzoek beschreven dat resulteert in de probleemomschrijving en de maatschappelijke- en wetenschappelijke relevantie in paragraaf 1.2. De doel- en vraagstelling van dit onderzoek zijn vervolgens in paragraaf 1.3 uiteengezet en in paragraaf 1.4 wordt een afbakening van het onderzoek gegeven en worden de definities uit de doel- en vraagstelling geëxpliceerd. Tot slot volgt in paragraaf 1.5 de leeswijzer van dit onderzoek.

1.1 Aanleiding

In een groot aantal Westerse landen, waaronder Nederland, heeft de veronderstelling van het autobezit tot een cultuur en een ruimtelijke inrichting van het landschap geleid, waarin het bezit van een auto wordt verwacht om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving. Zo zijn de afgelopen jaren veel nieuwe banen gecreëerd op suburbane locaties en langs snelwegen die moeilijk te bereiken zijn zonder auto. Openbaar vervoersnetwerken bedienen deze locaties namelijk vaak niet adequaat (Hine & Mitchell, 2003; Hine, 2009; Kenyon et al., 2002; Martens et al., 2011; Meert et al., 2003). Ook komen tijdschema's van openbaar vervoersdiensten veelal niet overeen met werkschema's en daarnaast vereisen veel banen avond- en weekendwerk, wanneer openbaar vervoersdiensten juist beperkt zijn. Diegenen zonder auto hebben hierdoor meestal meer tijd nodig, moeten grotere inspanning plegen en hogere marginale kosten betalen om dezelfde werklocaties te bereiken als mensen met een auto. Vergeleken met openbaar vervoer, blijken auto's bovendien geschikter en flexibeler bij het zoeken naar werk, terwijl openbaar vervoer de locaties en typen werk beperkt die voor mensen beschikbaar zijn. De keuze voor een baan of zelfs de mogelijkheid om überhaupt een baan aan te nemen, in termen van locatie en werktijden, kan hierdoor worden beperkt (Cervero et al., 2002; DETR, 2000; Paez et al., 2009; Sanchez et al., 2004).

De toegang tot een auto is in grote mate gerelateerd aan het inkomensniveau. Met name vanwege het lage inkomen blijkt het autobezit volgens Sanchez (2008) en Wixey et al. (2005) onder werklozen beperkt, terwijl het bezit van een auto juist de toegang tot werk faciliteert (METRO, 2000). Ontoereikend vervoer is weliswaar zelden de enige barrière, of zelfs de belangrijkste, voor deelname aan betaald werk, maar het kan voor werklozen een significant probleem vormen om toegang te krijgen tot veel van de beschikbare banen. Het voorkomt namelijk dat werklozen aanwezig kunnen zijn bij sollicitatiegesprekken, het beperkt het geografisch gebied waarbinnen naar werk kan worden gezocht en daarmee het aanbod van banen waarvoor gesolliciteerd kan worden en dwingt werklozen om werkaanbiedingen af te slaan, waardoor hun uitkeringstijd wordt verlengd (Delbosc & Currie, 2011; Hine & Mitchell, 2003; Kenyon et al., 2002; Meert et al., 2003; SEU, 2003; Wixey et al., 2005).

Zo komt uit onderzoek van de Social Exclusion Unit (SEU, 2003) naar voren dat twee op de vijf werkzoekenden in Engeland gebrek aan privévervoer of slecht openbaar vervoer als een belangrijke barrière zien voor het verkrijgen van een baan. Daarnaast zijn de vervoerskosten van invloed op het reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en banen. Voor een op de vier werkzoekenden werd het zoeken naar werk geremd door de reiskosten naar sollicitatiegesprekken. Onderzoek van Cebollada (2009) in de regio Barcelona toont daarnaast aan dat mensen zonder toegang tot een auto minder kansen op werk hebben dan degenen die wel toegang tot een auto hebben. Vergelijkbaar met eerdere bevindingen van Lucas et al. (2001) in Engeland hadden mensen als gevolg van het niet beschikken over een rijbewijs op een bepaald moment tijdens sollicitatieprocedures of gedurende hun werkzame leven kansen op werk verloren. Een tweede bevinding was dat individuen die niet over gemotoriseerd vervoer beschikten, werden geconfronteerd met een geografisch beperkte arbeidsmarkt. Het effect hiervan was dat het zoeken naar werk werd beperkt tot de directe omgeving of tot gebieden die toegankelijk waren via alternatieve vervoersmiddelen.

In vervoerstermen kan de redenering worden gemaakt dat een gebrek aan toegang tot fysiek vervoer invloed kan hebben op de mate waarin werklozen toegang hebben tot lokale arbeidsmarkten (Hine & Mitchell, 2003; Sanchez et al., 2004; Stanley & Lucas, 2008). Vooral voor diegenen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer draagt een mismatch tussen bestaande openbaar vervoersnetwerken, die veelal radiale routes naar stadscentra bedienen, en de creatie van nieuwe banen buiten deze centra bij aan de uitsluiting van kansen op werk (Gaffron et al., 2001). Ook blijkt dit uit onderzoek van Hine en Mitchell (2003) en van de SEU (2003) in belangrijke mate bij te dragen aan de concentratie van werkloosheid in achtergestelde woongebieden in Engeland. Dit heeft belangrijke sociale consequenties. Op het moment dat mensen niet in staat zijn om deel te nemen aan de arbeidsmarkt, en daardoor niet meer op een volwaardige manier aan de samenleving kunnen

deelnemen, wordt een eerste stap gezet in het proces van sociale diskwalificatie dat kan leiden tot sociale uitsluiting (Paugam, 1996). Wanneer mensen als gevolg van beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet in staat zijn om deel te nemen aan de arbeidsmarkt, en hierdoor ernstige sociale gevolgen optreden, kan worden gesproken van vervoersarmoede.

1.2 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

De verwachting zou kunnen zijn dat vervoersproblemen zoals in andere landen zijn aangetoond in Nederland niet voorkomen vanwege de relatief compacte verstedelijking, het uitgebreide openbaar vervoersnetwerk en de rol van de fiets voor het afleggen van korte afstanden. Verdergaande suburbanisatie van werkgelegenheid, stijgende kosten van het autogebruik en herinrichting van openbaar vervoersnetwerken kunnen de omvang van vervoersarmoede onder werklozen in Nederland echter sterk beïnvloeden. Onderzoek naar de verplaatsingsmogelijkheden van werklozen en de mate waarin dit van invloed is op hun toegang tot de arbeidsmarkt en daarmee op hun arbeidsre-integratie is dan ook maatschappelijk relevant omdat het inzicht kan bieden in de omvang van vervoersarmoede onder werklozen in Nederland en mogelijk nieuwe richtingen wijst waarin een oplossing kan worden gezocht.

Wetenschappelijk is dit onderzoek relevant omdat weliswaar een aanzienlijke hoeveelheid internationaal onderzoek is uitgevoerd naar vervoersarmoede in het Verenigd Koninkrijk (Hine & Mitchell, 2003; Kenyon et al., 2002; Lucas et al., 2001; SEU, 2003), Spanje (Cebollada, 2009) en Vlaanderen (Meert et al., 2003) evenals in Australië (Delbosc & Currie, 2011), de Verenigde Staten (Sanchez et al., 2004) en Canada (Paez et al., 2009) maar in Nederland nog weinig bekend is over de omvang en aard van dit verschijnsel. Het is nog niet duidelijk in hoeverre verplaatsingsmogelijkheden van werklozen in Nederland beperkt zijn en in welke mate dit van invloed is op hun toegang tot de arbeidsmarkt en daarmee op hun arbeidsre-integratie. Ook is nog niet duidelijk wat de verklaringen voor de veronderstelde verplaatsingsproblemen onder werklozen zijn. De resultaten van dit onderzoek kunnen daarmee een specifieke bijdrage leveren aan de kennis over vervoersarmoede onder werklozen in Nederland. Daarnaast is het nieuw dat in onderzoek naar verplaatsingsmogelijkheden onder werklozen theoretische concepten over vervoersarmoede en motility gebruikt worden. Dit kan mogelijk tot nieuwe inzichten leiden om de arbeidsre-integratie van werklozen te verbeteren en hen daarmee op een volwaardige manier te laten deelnemen aan de samenleving.

1.3 Doel- en vraagstelling

Aangezien er in Nederland nog weinig bekend is over de omvang en aard van vervoersarmoede onder werklozen, wordt in dit onderzoek verkend in hoeverre de verplaatsingsmogelijkheden van werklozen beperkt zijn en in welke mate dit van invloed is op hun toegang tot de arbeidsmarkt en daarmee op hun arbeidsre-integratie. Ook wordt verkend wat de verklaringen voor de veronderstelde verplaatsingsproblemen onder werklozen zijn. Tegen deze achtergrond luidt de doelstelling van dit onderzoek als volgt:

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in, en verklaren van, de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen, door het uitvoeren van een kwalitatieve case study onder werklozen.

De onderzoeksdoelstelling kan worden bereikt door het beantwoorden van de centrale onderzoeksvraag. Deze luidt als volgt:

In welke mate verklaren verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen?

Om de centrale vraag te beantwoorden, is op basis van het theoretisch kader in hoofdstuk twee het conceptueel model opgesteld (figuur 2.4.1). Uit het conceptueel model en de operationalisatie hiervan zijn deelvragen afgeleid, waarvan de beantwoording zal leiden tot een antwoord op de centrale onderzoeksvraag.

1.4 Afbakening onderzoek en definities

Vanwege de verkennende aard van dit onderzoek wordt een meervoudige holistische case study in Rotterdam-Zuid uitgevoerd. De werklozen worden hierbij beschouwd als cases. Hierdoor kan diepgaand inzicht worden verworven in de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-

integratie van werklozen beïnvloedt. Omdat dit onderzoek zich eveneens richt op de verklaringen voor de veronderstelde verplaatsingsproblemen onder werklozen, wordt om primaire gegevens te verzamelen gebruik gemaakt van semigestructureerde interviews. Hierdoor is het mogelijk met de werklozen te interacteren om zo achter verklaringen voor verplaatsingsproblemen te kunnen komen. Naast de werklozen wordt een controlegroep onderzocht, bestaande uit voormalige werklozen die een baan hebben gevonden. Hierdoor kan inzicht worden verworven in de rol die verplaatsingsmogelijkheden spelen bij het deelnemen aan en behoud van werk en wordt duidelijk of en hoe (veronderstelde) verplaatsingsproblemen door voormalige werklozen zijn overwonnen.

Het case study onderzoek vindt plaats in Rotterdam-Zuid omdat de gemeente Rotterdam bereid is gevonden om medewerking te verlenen aan het onderzoek. Onder Rotterdam-Zuid worden in dit onderzoek de deelgemeenten Charlois (met uitzondering van de wijk Heijplaat), Feijenoord en IJsselmonde verstaan. De reden voor de specifieke keuze Rotterdam-Zuid is dat dit gebied te kampen heeft met een voor Nederlandse begrippen hoge werkloosheid, relatief weinig arbeidsplaatsen, een relatief laag opleidingsniveau van de mensen die er (komen) wonen en vanwege de beperkte mogelijkheden om met het openbaar vervoer naar de economische kerngebieden rond Rotterdam-Zuid te reizen. Deze factoren beperken zowel de verplaatsingsmogelijkheden als de kansen op werk, waardoor de arbeidsre-integratie van de werklozen in Rotterdam-Zuid kan worden bemoeilijkt. Omdat de arbeidssituatie in dit onderzoek van primair belang is, worden uitsluitend werkloze personen die deel uitmaken van de beroepsbevolking meegenomen. Onder de werkloze beroepsbevolking worden, in overeenstemming met de definitie van het CBS (2012a), personen verstaan in de leeftijd van 15 tot 65 jaar zonder werk, die actief op zoek zijn naar betaald werk en die daarvoor direct beschikbaar zijn. Daarnaast worden in dit onderzoek voormalige werklozen meegenomen die deel uitmaken van de werkzame beroepsbevolking. Onder de werkzame beroepsbevolking, worden personen verstaan in de leeftijd van 15 tot 65 jaar die betaald werk hebben. De onderzoeksstrategie en -methoden worden in hoofdstuk drie uitgebreid verantwoord.

Als definitie voor arbeidsre-integratie wordt de daadwerkelijke deelname aan en behoud van werk gehanteerd. Daarnaast worden onder de verklaringen de onderliggende oorzaken verstaan, als gevolg waarvan werklozen problemen kunnen hebben met het maken van verplaatsingen: zoals gebrek aan tijd, gebrek aan geld, beperkte beschikbaarheid van vervoersmiddelen en beperkte vaardigheden om van vervoersmiddelen gebruik te maken.

1.5 Leeswijzer

Dit onderzoeksverslag is opgebouwd uit zeven hoofdstukken, waarvan deze inleiding het eerste hoofdstuk vormt. In hoofdstuk 2 is het theoretisch kader van dit onderzoek uiteengezet dat dient als basis voor het empirisch onderzoek. In dit hoofdstuk worden theoretisch concepten over sociale uitsluiting en vervoersarmoede besproken en wordt ingegaan op tijdgeografie en het concept motility om inzicht te krijgen in de mate waarin verplaatsingsproblemen van werklozen hun toegang tot de arbeidsmarkt beïnvloedt. Ook wordt in dit hoofdstuk het conceptueel model behandeld waarmee richting aan het onderzoek wordt gegeven. In hoofdstuk 3 is de onderzoeksmethodologie van dit onderzoek uiteengezet. In dit hoofdstuk wordt onder andere toegelicht en verantwoord welke onderzoeksstrategie en onderzoeksmethoden zijn gebruikt. In hoofdstuk 4 wordt een casusbeschrijving van Rotterdam-Zuid gegeven om daarmee de onderzoeksresultaten in een verklarende context te kunnen plaatsen. Met hoofdstuk 5 begint het empirische gedeelte van dit onderzoek. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews met de werklozen geanalyseerd en beschreven aan de hand van het conceptueel model. In hoofdstuk 6 worden vervolgens de resultaten van de interviews met de controlegroep, bestaande uit voormalige werklozen die een baan hebben gevonden, geanalyseerd en beschreven. Tot slot worden in hoofdstuk 7 conclusies getrokken en worden aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Ook wordt in dit hoofdstuk een kritische reflectie op het onderzoek gegeven.

2. Theoretisch kader

Dit hoofdstuk biedt het theoretisch kader voor dit onderzoek. Om de waarnemingen in een verklarend perspectief te kunnen plaatsen en sturing aan het empirisch onderzoek te geven, zijn theoretisch concepten toegepast die tezamen het theoretisch kader vormen. In paragraaf 2.1 wordt ingegaan op theoretisch concepten over sociale uitsluiting en vervoersarmoede waarna in paragraaf 2.2 aan de hand van tijdgeografie en het concept motility wordt beschreven welke belemmeringen en mogelijkheden individuen kennen bij verplaatsingen en deelname aan werk. In paragraaf 2.3 wordt specifiek ingegaan op de verplaatsingsmogelijkheden en kansen op werk van werklozen. Uit het theoretisch kader is vervolgens het conceptueel model in paragraaf 2.4 afgeleid, waarmee richting wordt gegeven aan het onderzoek.

2.1 Sociale uitsluiting en vervoersarmoede

In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van theoretische concepten over sociale uitsluiting en vervoersarmoede. Werklozen bevinden zich namelijk in een kwetsbare positie met betrekking tot deelname aan de samenleving omdat ze infrequent deelnemen aan de arbeidsmarkt. Werkloosheid vormt bovendien de eerste stap in het proces van sociale diskwalificatie, dat op zijn beurt kan leiden tot sociale uitsluiting (Paugam, 1996). Verplaatsingsproblemen kunnen bijdragen aan werkloosheid omdat het invloed heeft op de mate waarin mensen toegang hebben tot lokale arbeidsmarkten (Sanchez et al., 2004). Er kan hierdoor sprake zijn van een zekere mate van vervoersarmoede onder werklozen.

De term sociale uitsluiting is in de jaren 1970 ontstaan als een belangrijk concept in het Franse sociale beleid. Hiermee werd verwezen naar mensen die als gevolg van factoren zoals een handicap, psychische aandoening of armoede in administratief opzicht werden uitgesloten van sociale zekerheidstelsels. Gedurende de jaren 1980 en 1990 veranderde de betekenis van het concept en werd het vooral gerelateerd aan beperkte toegang tot mogelijkheden op de arbeidsmarkt en armoede (Béland, 2007; Burchardt et al., 1999). In de literatuur wordt gesuggereerd dat het essentieel is om te erkennen dat armoede en sociale uitsluiting niet synoniem aan elkaar zijn. Armoede impliceert namelijk een gebrek aan absolute of relatieve toegang tot materiële welvaart en moet worden gezien als slechts een dimensie van uitsluiting. Sociale uitsluiting is een breder concept en impliceert dat sommige mensen of huishoudens de mogelijkheid tot zowel letterlijke als figuurlijke aansluiting tot veel van de banen, diensten en voorzieningen zijn verloren om volwaardig deel te kunnen nemen aan de samenleving. In deze optiek wordt sociale uitsluiting gezien als een cumulatief proces waarin geleidelijke onthechting van banen, diensten, voorzieningen en tot op zekere hoogte hun sociale netwerken het steeds moeilijker maakt voor mensen om weer aansluiting te vinden met de samenleving (Church et al., 2000; Gaffron et al., 2001; Hine, 2009; Kenyon et al., 2002).

Hoewel er geen overeenstemming is over de precieze betekenis van sociale uitsluiting, is het volgens Rajé (2003), die een overzicht geeft van definities en concepten met betrekking tot sociale uitsluiting, een proces dat wordt gezien als multi-dimensionaal en verhindert dat individuen of groepen deelnemen aan 'normale activiteiten' van hun samenleving. Het hangt volgens haar samen met ontoegankelijkheid van goederen en diensten dat bijdraagt aan een gevoel van 'er niet bij horen' en kan zich voordoen op alle niveaus van de samenleving. Eén van de dimensies van sociale uitsluiting is uitsluiting als gevolg van onvoldoende fysieke mobiliteit en vormt het thema van veel recente academische literatuur (Cass et al., 2005; Delbosc & Currie, 2011; Donaghy et al., 2005; Hine & Mitchell, 2003; Preston & Rajé, 2007). De mobiliteitsdimensie van sociale uitsluiting verwijst naar de behoefte tot verplaatsing om toegang te krijgen tot veel van de domeinen van de samenleving die nodig zijn voor volwaardige participatie (Wixey et al., 2005). Volgens Kenyon et al. (2002) is het onvermogen om bepaalde diensten, kansen, goederen of netwerken te bereiken wegens ontoereikend vervoer of beperkte persoonlijke mobiliteit een belangrijke oorzaak voor sociale uitsluiting. Zij definiëren mobiliteitgerelateerde uitsluiting als volgt:

"The process by which people are prevented from participating in the economic, political and social life of the community because of reduced accessibility to opportunities, services and social networks, due in whole or in part to insufficient mobility in a society and environment built around the assumption of high mobility." (Kenyon et al., 2002, p.210-211)

Zoals deze definitie aangeeft, wordt erkend dat er een wederkerige relatie is tussen vervoer en sociale uitsluiting, aangezien ontoereikend vervoer zowel een oorzaak als gevolg van uitsluiting is (Gaffron et al., 2001). Veranderingen in vervoerswijzen en locaties van voorzieningen hebben ertoe geleid dat

gemotoriseerd vervoer in toenemende mate noodzakelijk is om volwaardig deel te nemen aan de samenleving. Als gevolg hiervan, kunnen mensen met ontoereikend vervoer beperkt worden in hun vermogen tot deelname aan de samenleving, dat leidt tot ongelijke kansen (Kenyon et al., 2002; Lucas, 2012).

Mobiliteitsgerelateerde uitsluiting treedt zowel op wijkniveau als op individueel niveau op. Wijken kunnen worden gekenmerkt door slechte vervoersmogelijkheden en -infrastructuur. Echter, zelfs in buurten met goede vervoersvoorzieningen kunnen mensen worden uitgesloten als gevolg van belemmeringen die specifiek voor hen gelden (Grieco et al., 2000).

In de hierboven besproken definitie van sociale uitsluiting van Rajé (2003) wordt gesproken van 'normale activiteiten'. Volgens Buchardt et al. (1999) zijn er vijf onderling samenhangende categorieën van normale activiteiten waarin het zeer belangrijk is dat individuen kunnen participeren, te weten consumption activity, savings activity, production activity, political activity en social activity. Consumption activity houdt in dat een persoon in staat is om tenminste het minimale niveau aan producten en diensten te gebruiken wat als normaal wordt beschouwd in de samenleving. Savings activity betreft de mogelijkheden die een persoon heeft om te sparen, een pensioen op te bouwen of het bezitten van onroerend goed. Deze activiteit is bovendien van belang om zekerheid te bieden indien een persoon een periode werkloos is. Production activity verwijst naar mogelijkheden die een persoon heeft om bijvoorbeeld deel te nemen aan betaald werk, training en scholing. Vanuit het oogpunt van het individu ligt het belang van deze activiteit in het zelfrespect dat het betrokken zijn bij een activiteit met zich meebrengt en de waardering hiervoor door anderen. Political activity betreft de mogelijkheid om deel te nemen aan collectieve inspanningen om de sociale of fysieke omgeving te verbeteren of te beschermen. Social activity verwijst ten slotte naar de mogelijkheid om deel te nemen aan sociale interacties met familie of vrienden en de mogelijkheid om onderdeel uit te maken van een gemeenschap. Deelname van een persoon aan één van deze typen activiteiten zal waarschijnlijk van invloed zijn op deelname aan andere activiteiten. Werkloosheid bijvoorbeeld (ofwel een gebrek aan deelname aan production activity) zal waarschijnlijk leiden tot een beperkte deelname aan consumption activity. De mogelijkheid van een persoon om deel te nemen aan activiteiten hangt volgens Buchardt et al. (1999) onder meer af van persoonlijke kenmerken zoals de gezondheidssituatie en het opleidingsniveau en van gebeurtenissen in het leven zoals een echtscheiding of werkloosheid. Ook hangt de mogelijkheid om deel te nemen aan activiteiten af van instituties in de samenleving zoals rechtsbijstand en de kenmerken van het gebied zoals de concentratie van werkloosheid en vervoersmogelijkheden. Deze factoren zorgen ervoor dat bepaalde personen eerder sociale uitsluiting ervaren dan anderen.

Uit het inzicht dat onvoldoende toegang tot fysieke mobiliteit ook een oorzaak kan zijn voor sociale uitsluiting, is het begrip vervoersarmoede voortgekomen (Martens et al., 2011). Meert et al. (2003) definiëren vervoersarmoede als volgt:

“Wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen wij hen vervoersarm.” (Meert et al., 2003, p.8)

Vervoersarmen hebben geen of beperkte vervoermogelijkheden en kunnen een aantal bestemmingen zoals banen en voorzieningen die ze wensen te bereiken, niet of nauwelijks bereiken. Vervoersarmoede kan daarmee worden opgevat als een situatie waarin de persoonlijke vervoersbehoeften niet vervuld kunnen worden en de kansen tot sociale integratie en dus tot persoonlijke ontwikkeling afnemen (Universiteit Antwerpen, 2001). Mensen passen zich op een slechte vervoerssituatie aan door bijvoorbeeld een bepaalde baan niet te ambiëren, waardoor zij als het ware op een lager of minder kansrijk niveau functioneren. Hierdoor daalt de levenskwaliteit, dat tot frustratie onder mensen kan leiden. Volgens Meert et al. (2003) wordt vervoersarmoede grotendeels bepaald door de sociaal-economische positie van een individu in de maatschappij. Het gebrek aan koopkracht, door werkloosheid of een ontoereikend vervangingsinkomen, en bijgevolg de beperkte financiële toegankelijkheid van (beschikbare) vervoersmiddelen maar ook een ontoereikend aanbod aan aangepaste vervoersmiddelen op een bepaald tijdstip en ontoereikende vervoersmogelijkheden die op het sociale netwerk berusten, liggen aan de basis van vervoersarmoede.

Ook kan vervoersarmoede een gevolg zijn van vervoersongelijkheid. Vervoersongelijkheid is een situatie waarin sprake is van een ongelijke verdeling van mobiliteit over de samenleving. Dit wil zeggen dat verschillende sociale groepen in de samenleving een ongelijke toegang hebben tot fysieke mobiliteit (Universiteit Antwerpen, 2001). Vervoersongelijkheid wordt volgens Baeten et al. (2000) in de hand gewerkt omdat er vaak beleidsmaatregelen worden genomen of voorgesteld die de mobiliteit zodanig reorganiseren dat dominante sociale groepen hun mobiliteitsproblemen kunnen verhelpen, en

zo hun greep op de mobiliteit kunnen vergroten, terwijl andere sociale groepen zich daardoor zien uitgesloten van specifieke onderdelen van de mobiliteit of de nadelen dragen van het mobiliteitsaanbod. Zo worden vervoersprojecten vaak geïmplementeerd met behulp van methoden als kosten-batenanalyses, die uitgebreid gebruik maken van financiële kosten en baten van een investering, zonder rekening te houden met de sociale gevolgen van het project op lagere schaalniveaus. Er wordt voorbij gegaan aan individuele verschillen, de werkelijke behoeften en wensen van de leden van de samenleving, en de verdelingseffecten van vervoer en heeft daarmee de neiging diegenen te bevoordelen die reeds mobiel zijn zoals autobezitters (Beyazit, 2011; Martens, 2006). Vervoersarmoede doet zich dan ook voornamelijk voor bij niet-rijbewijsbezitters, lage inkomensgroepen en gehandicapten alsook bij vrouwen, kinderen, ouderen, alleenstaanden met kinderen, plattelandsbewoners en etnische minderheden. (Baeten et al., 2000; Engels & Liu, 2011; Hine en Mitchell, 2003; Hine, 2009; Mobiel 21, 2007; Universiteit Antwerpen, 2001).

In vervoerstermen kan dus de redenering worden gemaakt dat een gebrek aan toegang tot fysiek vervoer, invloed kan hebben op de mate waarin individuen toegang hebben tot lokale arbeidsmarkten, voorzieningen en sociale netwerken (Hine & Mitchell, 2003; Stanley & Lucas, 2008). Dit onderzoek richt zich uitsluitend op de relatie tussen (beperkte) verplaatsingsmogelijkheden en de toegang tot de arbeidsmarkt. Onvoldoende toegang tot fysiek vervoer is immers een belangrijke barrière voor kansen op werk. Het beperkt de mogelijkheden om te reizen naar een sollicitatiegesprek of om meer te weten te komen over de werkgelegenheid op een bepaalde locatie, met name wanneer werk buiten gebieden met een hoge werkloosheid is gesitueerd (Hine & Mitchell, 2003; Hine, 2009; Kenyon et al., 2002). Zo komt uit onderzoek van de SEU (2003) naar voren dat 38 procent van de werkzoekenden in Engeland vervoer als een belangrijke barrière ziet voor het verkrijgen van een baan. Veelal vonden de werkzoekenden de kosten voor privé- of openbaar vervoer zeer hoog of onbetaalbaar. Ook speelde onwelwillendheid van de werkzoekenden tegenover het afleggen van grote afstanden, het maken van lange reistijden en het overstappen tussen vervoersdiensten een belangrijke rol met inbegrip van een gebrek aan kennis en vertrouwen in beschikbare reismogelijkheden. Sommige werkzoekenden solliciteerden hierdoor alleen naar banen binnen een klein geografisch gebied, doorgaans waren zij bereid 30 tot 45 minuten te reizen naar potentieel werk, waardoor ze het moeilijker vonden om werk te krijgen en voor een langere periode een uitkering ontvingen. De kosten voor het zoeken naar een baan, die toenemen met de afstand, evenals de onwelwillendheid om te reizen en de onbekendheid met en wantrouwen ten aanzien van vervoersdiensten, kunnen dus de ruimtelijke zoekhorizon van werkzoekenden beperken (Gobillon et al., 2007a; 2007b).

Volgens Meert et al. (2003) kan vervoersarmoede soms aan de basis liggen van uitsluiting van de arbeidsmarkt maar betekent deze uitsluiting omgekeerd ook een lagere koopkracht waardoor bepaalde bestaansmiddelen, waaronder vervoersmiddelen, niet bereikbaar zijn. Onderzoek van Cervero et al. (2002) en van Cebollada (2009) toont echter dat het type vervoermiddel een belangrijke rol speelt bij de mate van toegang tot de arbeidsmarkt. Waar autobezit de toegang tot de arbeidsmarkt, het vinden en vasthouden van banen, aanzienlijk vergroot, kan hetzelfde niet over openbaar vervoer gezegd worden. In vergelijking met openbaar vervoer blijken auto's namelijk geschikter en flexibeler bij het zoeken naar werk terwijl openbaar vervoer de locaties en typen werk beperkt die voor mensen beschikbaar zijn (Sanchez et al., 2004). Diegenen zonder auto hebben bovendien meestal meer tijd nodig, moeten grotere inspanning plegen en hogere marginale kosten betalen om dezelfde werklocaties te bereiken als mensen met een auto (DETR, 2000). Hierbij speelt de ontwikkeling mee dat, onder andere in Nederland, de afgelopen jaren veel nieuwe banen zijn gecreëerd op buitenstedelijke of suburbane locaties en langs snelwegen die moeilijk te bereiken zijn zonder auto (Martens et al., 2011; SEU, 2003). Openbaar vervoersnetwerken bedienen deze perifere locaties namelijk vaak niet adequaat (Hine, 2009). Daarnaast wordt het openbaar vervoer volgens Hine (2009) vaak als onbetrouwbaar gezien door tijdschema's die vaak niet overeenkomen met werkschema's. Zo vereisen veel banen avond- en weekendwerk, terwijl openbaar vervoersdiensten hier vaak niet op ingesteld zijn. De keuze voor een baan of zelfs de mogelijkheid om überhaupt een baan aan te nemen, in termen van locatie en werktijden, kan hierdoor vooral in het geval van werk in daluren (parttime werk en ploegenwerk, dat vaak laag geschoold en slecht betaald is) worden beperkt door vervoersproblemen (Kenyon et al., 2002). Een mismatch tussen bestaande openbaar vervoersnetwerken, die veelal radiale routes naar stadscentra bedienen, en de creatie van nieuwe banen buiten deze centra draagt dus bij aan de uitsluiting van kansen op werk, met name voor diegenen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer (Gaffron et al., 2001). Ook blijkt dit uit onderzoek van Hine en Mitchell (2003) en van de SEU (2003) in belangrijke mate bij te dragen aan de concentratie van werkloosheid in achtergestelde woongebieden in Engeland. Dit heeft belangrijke sociale consequenties. Zo stelt Paugam (1996) dat baanonzekerheid of werkloosheid de eerste stap is

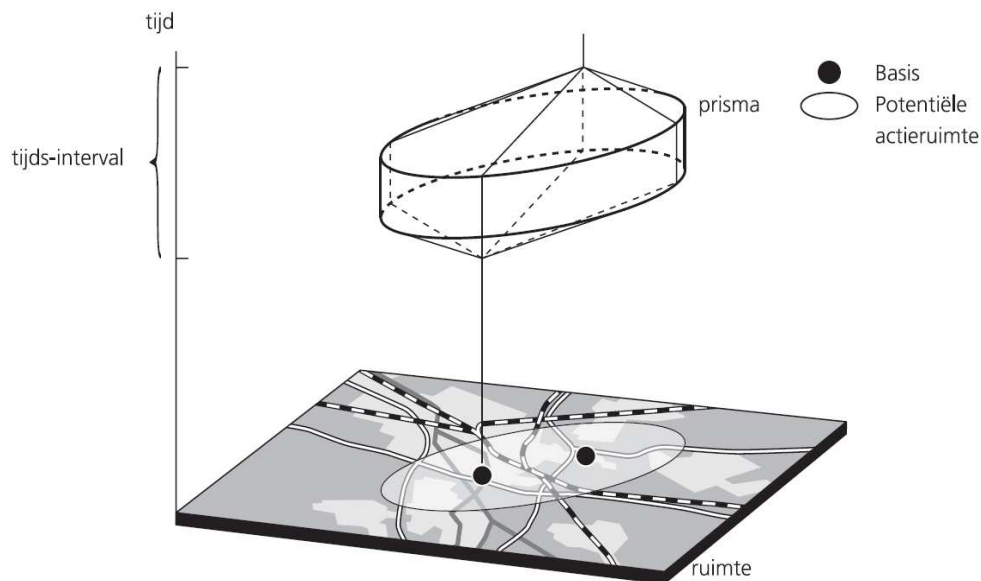
in het proces van sociale diskwalificatie dat, op zijn beurt, kan leiden tot sociale uitsluiting. Langdurige werkloosheid is volgens de Europese Commissie bovendien de belangrijkste risicofactor die van invloed is op sociale uitsluiting in Europa (Donaghy et al., 2005). Lange perioden van werkloosheid houden namelijk vaak verband met langere termijn omstandigheden, zoals chronische gezondheidsproblemen of andere arbeidsgerelateerde problemen. Vanwege deze redenen, kan een langere periode in de bijstand in verband worden gebracht met afnemende kansen op werk (Ong & Houston, 2002).

Volgens Hine en Mitchell (2003) zou het voor clusters van sociaal uitgeslotenen relatief eenvoudig kunnen zijn om (gesubsidieerde) vervoersdiensten aan te bieden op bepaalde tijden van de dag om mensen te helpen toegang te krijgen tot vacatures in andere gebieden. Doelgerichte vervoersoplossingen zoals vraagafhankelijk vervoer, lokale en interlokale busdiensten, gesubsidieerde taxi's of shuttlebussen zullen niet alleen de mobiliteit verhogen maar kunnen ook de kwaliteit van leven van de gebruikers van deze diensten verhogen (Delbosc & Currie, 2011). (Openbaar) vervoerexploitanten zullen vervolgens echter een daling van het aantal passagiers ervaren wanneer deze zich meer inburgeren in de beroepsbevolking en op een gegeven moment in staat zijn om vervoer met collega's te delen of zelfs, na verloop van tijd, een auto te kopen. Het probleem van het in vervoerstermen 'tijdelijke cluster' moet worden (h)erkend en er is meer aandacht nodig om met dit probleem om te kunnen gaan, aangezien het op de lange termijn van invloed kan zijn op de levensvatbaarheid van een hele vervoersroute (Hine & Mitchell, 2003).

Vervoersarmoede kan dus ontstaan wanneer mensen bepaalde beperkingen ondervinden bij het maken van verplaatsingen en deelname aan activiteiten zoals werk. Er is echter nog een gebrek aan theoretisch inzicht in welke beperkingen mensen kennen bij het maken van verplaatsingen en deelname aan activiteiten. Aan de hand van tijdgeografie en het concept motility kan beschreven worden welke belemmeringen en mogelijkheden individuen kennen bij het maken van verplaatsingen en deelname aan activiteiten.

2.2 Tijdgeografie en motility

De tijdgeografie is gebaseerd op de gedachte dat het leven van mensen, maar ook van andere organismen en objecten, een ononderbroken pad door tijd en ruimte beschrijft. De samenleving kan worden gezien als een geheel van paden die elkaar doorkruisen in plaatsen waar activiteiten worden ondernomen (Dijst, 2006). Deelname aan activiteiten en verplaatsingen in tijd en ruimte worden volgens Hägerstrand (1970) beïnvloed door drie groepen beperkingen, namelijk capability constraints, coupling constraints en authority constraints. Capability constraints hebben te maken met biologische, geestelijke en instrumentele beperkingen. Voorbeelden hiervan zijn het beslag op tijd door fysiologische behoeften zoals eten en slapen en beperkingen in af te leggen afstanden van individuen die worden veroorzaakt door de beschikbare vervoersmiddelen. Coupling constraints zijn beperkingen die een persoon ondervindt, omdat voor deelname aan activiteiten de aanwezigheid van andere personen of objecten vereist is. Afstemming van activiteiten met anderen maakt afspraken over tijdstip, tijdsduur en locatie noodzakelijk (Wee & Dijst, 2002). Authority constraints betreffen beperkingen op basis van fysieke, sociale, economische en institutionele regels die toegang tot activiteitenplaatsen beïnvloeden. Voorbeelden hiervan zijn openingstijden van voorzieningen, rijbewijzen en prijskaarten. Deze drie groepen van beperkingen bepalen in belangrijke mate de ruimtelijke en temporele afstanden die mensen kunnen afleggen (Harms, 2008). Hägerstrand (1970) visualiseerde deze beperkingen in tijd en ruimte aan de hand van een tijd-ruimte prisma, die laat zien welke maximale afstand een persoon kan afleggen binnen een bepaalde tijd. Onder invloed van bepaalde constraints kunnen deze prisma's van vorm en grootte veranderen. Meer in het bijzonder wordt het prisma beïnvloed door de locatie van de vertrek- en aankomstbasis, het beschikbare tijdsbudget, snelheden van beschikbare vervoerswijzen en de gewenste verhouding tussen activiteitenduur en verplaatsingstijd. Met de projectie van het prisma op een fysiek vlak of landschap kan de potentiële actieruimte worden weergegeven, ofwel het gebied waarbinnen een individu zijn pad kan volgen om aan activiteiten en verplaatsingen deel te nemen. De potentiële actieruimte wordt gereduceerd door iedere afgelegde afstand in tijd en ruimte (figuur 2.2.1). Tevens verandert een eenmaal gemaakte keuze om deel te nemen aan een activiteit, de potentiële actieruimte in een pad. Dit is de feitelijke actieruimte van een individu (Dijst, 2006). Op een dag heeft een individu normaliter meerdere actieruimten.



Figuur 2.2.1 Tijd-ruimte prisma (Bron: Dijkstra, 2006)

Church et al. (2000) spreken daarnaast van drie onderling samenhangende categorieën van processen die de potentiële actieruimte van een individu bepalen. De eerste categorie processen betreft de tijd-ruimtelijke organisatie van huishoudens. Hierbij gaat het om de interactie tussen de leden van het huishouden en andere personen, zoals vrienden en familie, en de wijze waarop dit invloed heeft op de mogelijkheid om te reizen en de reiskeuzen. Dit komt overeen met de hiervoor beschreven coupling constraints. De tweede categorie processen die de potentiële actieruimte van een individu bepaalt, zijn de kenmerken van het vervoersysteem. Dit betreft de vervoerskosten, de netwerkdekking, de frequentie en de veiligheid. De derde categorie processen hebben betrekking op de tijd-ruimtelijke organisatie van de activiteiten die leden van een huishouden proberen te bereiken, zoals de locatie van werk. In essentie kunnen deze drie categorieën van processen worden gezien als een reeks toelatende of beperkende structuren bij iedere verplaatsing die onderling verbonden zijn door het vervoersysteem.

De mogelijkheden van een individu om te verplaatsen en deel te nemen aan activiteiten worden dus onder meer bepaald door de organisatie van het huishouden, de interactie tussen leden van het huishouden en andere personen, de kenmerken van het vervoersysteem en de organisatie van de activiteiten. De mate waarin deze processen de verplaatsingsmogelijkheden en activiteitenparticipatie van een individu beïnvloeden, is volgens Church et al. (2000) ook afhankelijk van persoonlijke en culturele kenmerken zoals geslacht, leeftijd, etnische achtergrond en fysieke en intellectuele vaardigheden.

Waar tijdgeografie ingaat op de potentiële actieruimte van een individu, heeft motility betrekking op de potentiële mobiliteit van een persoon. Motility wordt door Kaufmann (2002) gedefinieerd als de wijze waarop een individu zich toe-eigent wat mogelijk is op het gebied van mobiliteit en dit potentieel gebruikt voor zijn of haar activiteiten. De gedachte is dat ieder individu zijn of haar potentiële mobiliteit heeft, dat op basis van ambities en omstandigheden kan worden omgezet in verplaatsing. Motility heeft dus, evenals de potentiële actieruimte in de tijdgeografie, betrekking op het potentieel en het vermogen van een individu om zich te verplaatsen in tijd en ruimte. Het concept onderscheidt zich daarmee van mobiliteit, dat naar daadwerkelijke verplaatsingen verwijst.

Motility betreft volgens Kaufmann et al. (2004a) structurele en culturele dimensies van verplaatsingen en handelingen, waardoor het feitelijke of potentiële vermogen tot ruimtelijk- sociale mobiliteit per individu verschillend gerealiseerd kan worden of verschillende gevolgen kan hebben in de verschillende sociaal-culturele contexten. Kaufmann (2002) onderscheidt drie categorieën van onderling afhankelijke elementen die van invloed zijn op de motility van een individu, te weten de toegang tot verschillende vormen en gradaties van mobiliteit, de competenties van een individu om de toegang te herkennen en hiervan gebruik te maken en de toe-eigening van een bepaalde keuze, inclusief de mogelijkheid van non-actie. Toegang verwijst naar de vervoersmogelijkheden op basis van plaats, tijd en andere contextuele beperkingen, zoals de sociaal-economische positie van een persoon (koopkracht, positie in het sociale netwerk). Hierbij speelt ook de ruimtelijke verdeling van de bevolking en infrastructuur mee. Een dorp heeft bijvoorbeeld andere vervoersvoorzieningen dan een

stad. Daarnaast vormt het ruimtelijk beleid met betrekking tot bereikbaarheid en vervoersmogelijkheden een contextuele variabele. De competenties omvatten de vaardigheden en capaciteiten van een persoon die direct of indirect betrekking hebben op toegang en toe-eigening. Drie aspecten staan centraal bij competenties, namelijk het fysieke vermogen, bijvoorbeeld het vermogen om van de ene naar de andere locatie te verplaatsen binnen de gegeven beperkingen, verworven vaardigheden met betrekking tot regels en voorschriften om te verplaatsen, bijvoorbeeld een rijbewijs, vergunningen en specifieke kennis over het terrein of de regels, en organisatorische vaardigheden, zoals planning en afstemming van activiteiten met inbegrip van het verwerven van informatie, mogelijkheden en vaardigheden. Toe-eigening verwijst naar hoe mensen toegang en competenties interpreteren en hoe zij hier naar handelen. Toe-eigening wordt gevormd door de ambities en plannen van individuen en komt daarmee voort uit hun strategieën, waarden, opvattingen en gewoonten. Als zodanig hangt het samen met het geslacht en het punt dat een persoon bereikt heeft in zijn of haar leven. Op basis van deze aspecten zullen mensen beoordelen of toegang geschikt is en dus in overweging wordt genomen. Toe-eigening is tevens het middel waarmee competenties worden geëvalueerd en beslissingen worden genomen over het al dan niet de moeite waard zijn van het verwerven ervan.

Alle drie de elementen van motility worden volgens Kaufmann et al. (2004b) beïnvloed door sociale, culturele, economische en politieke processen en structuren in een samenleving. Binnen deze processen en structuren vindt mobiliteit plaats. Omdat de motility van een individu de maximale capaciteit aan mobiliteit betreft, zullen de daadwerkelijke verplaatsingen hier dus altijd minder of gelijk aan zijn. In hoeverre de motility van een individu wordt omgezet in daadwerkelijke mobiliteit hangt volgens Kaufmann (2002) af van compromissen tussen ambities, activiteiten en de levensstijl waardoor het per individu zal verschillen. Zo kunnen twee individuen dezelfde motility hebben maar als gevolg van verschillende ambities, activiteiten en levensstijlen een verschillende gerealiseerde mobiliteit hebben. Met name de huishoudensamenstelling speelt hierbij een centrale rol omdat dit leidt tot complexe compromissen tussen de betrokken individuen.

Vanuit dit perspectief kan vervoersarmoede dus worden gezien als het relatieve gebrek aan motility dat nodig is om te verplaatsen en toegang te krijgen tot activiteiten zoals werk.

2.3 Verplaatsingsmogelijkheden en kansen op werk

Dit onderzoek richt zich expliciet op de (beperkte) verplaatsingsmogelijkheden van werklozen in relatie tot het bereiken van de arbeidsmarkt en de mate waarin dit van invloed is op hun arbeidsre-integratie. Ontoereikend vervoer voorkomt immers dat werklozen aanwezig kunnen zijn bij sollicitatiegesprekken, beperkt het aanbod van banen waarvoor gesolliciteerd kan worden en dwingt hen om werkaanbiedingen af te slaan, waardoor hun uitkeringstijd wordt verlengd (SEU, 2003). Zo hebben werklozen vanwege hun vaak lage inkomensniveau, zeker in het geval langdurige werkloosheid, een verminderd financieel vermogen om grotere afstanden te reizen. Omdat het reizen naar de werklocatie bovendien een groot deel vormt van het totale reizen van werkzame personen, hebben (langdurig) werklozen over het algemeen ook veel minder reiservaring. Na verloop van tijd versterkt dit het patroon van beperkt reizen en kan de bereidheid van werklozen om lange tijden te reizen of grote afstanden af te leggen afnemen. Ook kan hierdoor de onbekendheid met en wantrouwen ten aanzien van vervoersdiensten toenemen (Wixey et al., 2005). Met betrekking tot het inkomensniveau, tonen diverse onderzoeken dat er grote verschillen zijn in de reispatronen en toegang tot vervoer van lage inkomensgroepen in vergelijking met hogere inkomensgroepen. Zo bleek uit onderzoek van Hine en Mitchell (2003) in Edinburgh, Glasgow en North Lanarkshire dat mensen uit huishoudens met een laag inkomen over het algemeen minder verplaatsingen maken en minder ver reizen dan huishoudens in de twee hoogste inkomensdecielen. Dit is mede te verklaren door het lagere autobezit onder deze groep. Van de laagste inkomensgroep bleken twee op de drie huishoudens geen auto te bezitten. Lopen en openbaar vervoer vormden de dominante vormen van vervoer voor mensen uit huishoudens met een laag inkomen, maar vooral voor huishoudens in de laagste inkomenscategorie die niet in het bezit waren van een auto. Met name vanwege het lage inkomen is het autobezit volgens Sanchez (2008) en Wixey et al. (2005) het laagste onder werklozen, terwijl het bezit van een auto voor een belangrijke mate de toegang tot werk faciliteert (METRO, 2000). Onderzoek van Ong (1996) onder uitkeringsgerechtigden toont aan dat degenen die een auto bezitten meer kans hebben op een baan en bovendien hogere lonen ontvangen in vergelijking met degenen die niet in het bezit zijn van een auto. Ook recenter onderzoek van Raphael en Rice (2002) wijst uit dat het bezit van een auto het werkgelegenheidspotentieel verhoogt vanwege de toegenomen fysieke mobiliteit en dat dit een positieve invloed heeft op het zoeken naar werk. Het is echter belangrijk om op te merken dat autobezit in een huishouden niet betekent dat er toegang tot een auto is voor alle individuele leden

van het huishouden. In huishoudens met één auto is de toegang tot de auto waarschijnlijk ongelijk verdeeld over de leden van het huishouden (Kenyon et al., 2002). De kosten van het openbaar vervoer kunnen daarnaast ook het vermogen van een werkloze beperken om een baan te vinden en te accepteren. Bovendien kunnen de gebruiksvoorwaarden van vervoersbewijzen die gerelateerd zijn aan een concessiegebied zeer beperkend zijn, zowel in termen van tijd van de dag waarop het vervoersbewijs geldig is als het administratieve gebied waarop het van toepassing is (Wixey et al., 2005). Voorts is er bewijs om te suggereren dat werklozen, die niet over een auto beschikken, aanzienlijke problemen ondervinden bij het verkrijgen van toegang tot banen omdat openbaar vervoerexploitanten in toenemende mate vervoersdiensten aan de koopkrachtige bevolking op rendabele routes met voldoende (potentiële) gebruikers aanbieden (Baeten et al., 2000). Vooral in gemeenschappen die zijn gevestigd aan stadsranden kunnen slechte vervoersdiensten hierdoor de toegang tot de arbeidsmarkt beperken (Hine & Mitchell, 2003). Belangrijk is hierbij dat betaalbaarheid van woningen huishoudens met lage inkomens kan aantrekken naar stadsranden, waar een gebrek aan alternatief vervoer hen dwingt een groot deel van hun beperkte inkomens aan autobezit te spenderen (Delbosc & Currie, 2011). Zo blijkt uit onderzoek onder Engelse huishoudens van de SEU (2003) dat de kosten gerelateerd aan het gebruik van een auto goed zijn voor 24 procent van de wekelijkse uitgaven van huishoudens in de laagste inkomenscategorie. Vooral, wanneer geconfronteerd met lage lonen en een groeiend aandeel van deeltijdwerk, kunnen de reistijdskosten naar het werk hierdoor het aannemen van lagelonenwerk een oneconomische optie maken (Hine, 2009). In onderzoek van Meert et al. (2003) wordt daarbij verwezen naar de 'werkloosheidsval'. Dit begrip verwijst naar het gegeven dat het voor werklozen in sommige gevallen (financieel) gunstiger is om werkloos te blijven dan een baan te aanvaarden, omdat een aantal voordelen zouden wegvallen (bijvoorbeeld een hogere kindertoeslag) en/ of een aantal nadelen zouden optreden (bijvoorbeeld kosten voor kinderopvang). Hierbij speelt het verwachte salaris een belangrijke rol. Werkzoekenden kunnen volgens Gobillon et al. (2009) namelijk een werkaanbod aanvaarden of verwerpen, afhankelijk van de vraag of het geboden loon hoger of lager is dan wat zij tenminste nodig hebben in verband met woon- werkverkeer. Bij een hoger (verwacht) salaris zal de zoekhorizon dus groter worden, omdat het salaris reiskosten en reistijd compenseert. Hierbij moet overigens de kanttekening worden geplaatst dat onwilligheid om te reizen buiten de directe woonomgeving ook een belemmering kan vormen voor het vinden van werk (Hine & Mitchell, 2003). Werklozen hebben namelijk de neiging om werk te zoeken in voor hen bekende gebieden, vanwege een gebrek aan vertrouwen in het maken van niet vertrouwde reizen naar nieuwe bestemmingen. Tevens is er vaak wantrouwen ten aanzien van het vermogen van het openbaar vervoer om hen op tijd op de gewenste locaties af te zetten en hebben ze een beperkte bereidheid om aanzienlijke afstanden af te leggen om te gaan werken. Onregelmatige bustijden en de noodzaak om over te stappen gedurende het reizen met het openbaar vervoer kunnen acceptabele reisafstanden naar werk verder verminderen (SEU, 2003; Wixey et al., 2005).

De ruimtelijke zoekhorizon met betrekking tot werk hangt dus in zekere mate samen met het vervoerssysteem. De omvang van de zoekhorizon en daarmee het bereik van banen worden daarbij bepaald door het gemak waarmee een individu zich kan verplaatsen. Een werkzoekende met auto kan hierdoor meer banen bereiken dan een autoloze werkzoekende die is aangewezen op het openbaar vervoer. Als gevolg van hun vaak lage inkomensniveaus hebben werklozen bovendien verminderde financiële mogelijkheden om lange afstanden te reizen en dit voortdurende patroon van beperkt reizen vermindert na verloop van tijd hun zoekhorizon en daarmee de kansen op werk.

Uit de literatuur is naar voren gekomen dat binnen de groep werklozen verschillen in verplaatsingsmogelijkheden en kansen op werk kunnen voorkomen, welke vooral samenhangen met hun persoonlijke kenmerken en huishoudensituatie.

Met betrekking tot de persoonlijke kenmerken is er ten eerste het verschil in sekse. De kans op vervoersproblemen is namelijk het grootst onder vrouwen. Dit hangt samen met hun verplaatsingspatronen, werkpatronen, inkomen, zorgtaken en toegang tot vervoersmiddelen. In tegenstelling tot mannen zijn minder vrouwen in het bezit van een rijbewijs. Ook in Nederland ligt het rijbewijsbezit van vrouwen lager dan van mannen en maken zij minder gebruik van een auto. Daarnaast hebben vrouwen over het algemeen meer taken en primaire verantwoordelijkheden voor kinderopvang en huishoudelijk werk, zij hebben meer beperkte mogelijkheden voor betaald werk en een veel grotere kans om deel te nemen aan parttime werk. Vooral vrouwen met jonge kinderen lopen risico op vervoersproblemen (Cebollada, 2009; Harms, 2008; Hine & Mitchell, 2003). Daarnaast kunnen vrouwen, met name met een laag inkomen, minder werkervaring hebben en minder opleidingen hebben gevolgd in vergelijking met mannen van dezelfde leeftijd, omdat zij hier vanaf hebben moeten zien vanwege de zorg voor de kinderen. Mannelijke werklozen hebben daarmee niet alleen minder kans op verplaatsingsbeperkingen maar ook grotere kansen op werk omdat ze over het

algemeen niet de primaire verantwoordelijkheid hebben voor kinderopvang en andere familiale zorg (Sanchez et al., 2004).

Ten tweede is er het verschil in leeftijd. Jongeren ervaren vaker vervoersproblemen dan ouderen omdat zij vanwege het lagere rijbewijs- en autobezit afhankelijk zijn van andere vervoersvormen. Zo beschikte in 2005 negen op de tien volwassenen in Nederland in de leeftijd van 30 tot 60 jaar over een rijbewijs. Rond het achttiende levensjaar lag het rijbewijsbezit op bijna 40% tegenover ongeveer 90% rond het dertigste levensjaar. Mensen rond de leeftijd van 30 jaar hadden daarnaast de hoogste niveaus van autobezit en daarmee de meeste toegang tot werk (Cebollada, 2009; Harms, 2008; Hine & Grieco, 2003; KiM, 2011; Lucas et al., 2001). Voorts hebben jonge werklozen minder werkervaring en vaardigheden dan oudere werklozen waardoor het voor hen mogelijk moeilijker is om te concurreren. Anderzijds is het waarschijnlijk dat oudere werklozen in het nadeel zijn als gevolg van concurrentie met jongere personen die mogelijk eerder bereid zijn om lagere lonen te accepteren (Ong & Blumenberg, 1998).

Ten derde is er het verschil in opleidingsniveau. Werklozen zijn relatief vaak laag opgeleid waardoor hun kansen op het vinden van passend werk relatief klein zijn (Cremers et al., 2007; Lindsay et al., 2003; SCP, 2011). Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door getalsmatige verhoudingen tussen werklozen en vacatures. Zo blijkt in Nederland op het laagste opleidingsniveau het aantal werklozen per vacature namelijk veel hoger te zijn dan op hogere opleidingsniveaus (CWI, 2005; SEO economisch onderzoek, 2006). Ook verplaatsen laagopgeleiden zich ten opzichte van hoger opgeleiden zowel minder vaak als minder ver. Zij verplaatsen zich relatief vaker per fiets of lopend en minder vaak per auto of openbaar vervoer. Dit is te verklaren door het lagere autobezit onder laagopgeleiden (SCP, 2011). In vergelijking met hoogopgeleiden hebben laagopgeleiden hierdoor beperktere arbeidsperspectieven. Vooral de avonddienstfrequentie van het openbaar vervoer is belangrijk voor laagopgeleiden omdat veel laaggeschoold werk vaak late werkdiensten of weekenddiensten betreft (Sanchez et al., 2004).

Ten vierde is er het verschil in etniciteit. Zo blijkt uit onderzoek van Cebollada (2009) dat allochtonen die in Spanje zijn komen wonen, hun opname in het overheersende mobiliteitsmodel als een essentiële stap zien naar volledige sociale integratie. Dit verklaart dat het verkrijgen van een (in Spanje) geldig rijbewijs een van hun voornaamste wensen is en maakt tevens duidelijk waarom veel verenigingen voor allochtonen zich daarvoor inzetten. In Nederland blijken allochtonen, en dan met name Turken en Marokkanen, zich ten opzichte van autochtonen minder vaak te verplaatsen (Harms, 2008). De grootste verschillen in mobiliteitsgedrag betreffen echter niet de aantallen verplaatsingen of de reisduur, maar de afgelegde afstanden. Autochtonen leggen de grootste afstanden af, daarna Surinamers en Antillianen en daarna pas Turken en Marokkanen. Daarnaast wordt door allochtonen minder gebruik gemaakt van de auto (met uitzondering van Turken) en de fiets en wordt vaker met het openbaar vervoer gereisd. Voor het lopen kan juist het tegenovergestelde worden geconcludeerd. Allochtonen lopen verhoudingsgewijs twee keer zo vaak als autochtonen. Mogelijk lopen zij vaker omdat zij veelal niet de beschikking hebben over een eigen auto of rijbewijs. Het is overigens niet duidelijk of allochtonen in Nederland een vergelijkbare behoefte wat betreft het behalen van een rijbewijs en het bezitten van een auto hebben als in Spanje. Voorts blijkt uit onderzoek van het CWI (2005) dat de werkloosheid in Nederland onder de laag opgeleide allochtone beroepsbevolking nog altijd hoger ligt dan onder de laag opgeleide autochtone beroepsbevolking.

Naast deze persoonskenmerken is de samenstelling van het huishouden van invloed op de verplaatsingsmogelijkheden en de kansen op werk. Met name in eenouderhuishoudens kunnen kinderen het zoeken naar werk bemoeilijken, als gevolg van de zorg hiervoor en de daaraan gerelateerde vervoersbehoeften. Vervoer van kinderen naar opvang of school naast het woon-werkverkeer, dat voor personen met lage inkomens veelal met het openbaar vervoer gebeurt, vormen vaak grote obstakels voor het bereiken en vasthouden van werk. De frequentie en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is vooral belangrijk voor ouders van jonge kinderen aangezien het aannemelijk is dat zij reizen naar werk, school, kinderopvang en winkels combineren in een reisketen. De reisketens die worden ondernomen door de ouders zijn echter niet consistent maar verschillen per dag. Tot slot kunnen ook de kosten en beschikbaarheid van kinderopvang belemmeringen zijn voor werk (Hine & Mitchell, 2003; Sanchez et al., 2004; Wixey et al., 2005).

Behalve de persoonlijke kenmerken en de huishoudensamenstelling heeft ook de sociale omgeving, vooral in het geval van wijken met geconcentreerde werkloosheid, een belangrijke invloed op de werkgelegenheidsresultaten van individuen binnen de wijk. De sociale omgeving kan namelijk de kracht van de sociale netwerken van werklozen beïnvloeden, met betrekking tot het delen van informatie over werkgelegenheid en werkgerelateerde diensten, waardoor hun toegang tot werk wordt beperkt (Buchardt et al., 1999; Sanchez et al., 2004). Daarnaast kunnen inadequaat beheerde openbaarvervoersdiensten, met name in wijken met geconcentreerde werkloosheid, debet zijn aan het

beïnvloeden van de perceptie van veiligheid en angst. Dit kan belangrijke gevolgen hebben voor de mate van persoonlijke fysieke mobiliteit en de toegang tot werk. Uit onderzoek van de SEU (2003) bleek dat 53 procent van de vrouwen en 23 procent van de mannen in Engeland zich onveilig voelen tijdens het wachten op een halteplaats in het donker. Angsten die worden ervaren bij het gebruik van openbaar vervoer blijken overigens onder jongeren vergelijkbaar te zijn met die van volwassenen. Het gevolg is dat bepaalde reizen niet worden gemaakt, met name wanneer het (op de halteplaats) donker is en tijdens daluren, of dat er alternatieve vervoersvoorzieningen worden getroffen waarmee het mogelijk is deze situaties te vermijden (Hine, 2009).

2.4 Conceptueel model

Uit het theoretisch kader is het conceptueel model afgeleid. Hierin zijn de voor dit onderzoek relevante theoretische concepten en begrippen met elkaar in verband gebracht en schematisch weergegeven (figuur 2.4.1). Het conceptueel model vormt de leidraad voor het methodologische en empirische gedeelte van dit onderzoek en aan de hand van dit model wordt de probleemstelling geanalyseerd.

Centraal in het conceptueel model staat de arbeidsre-integratie van werklozen, omdat wordt onderzocht in welke mate dit wordt beïnvloedt door verplaatsingsmogelijkheden en wat hiervoor de verklaringen zijn. De verplaatsingsmogelijkheden van een individu hangen samen met zijn of haar motility. Motility gaat over de potentiële mobiliteit van een persoon en heeft daarmee betrekking op het potentieel en het vermogen van een individu om zich te verplaatsen in tijd en ruimte. Van invloed op de motility van een individu is ten eerste zijn of haar toegang tot verschillende vormen en gradaties van mobiliteit. Dit komt overeen met de 'capability constraints', waarmee onder andere wordt verwezen naar beperkingen in af te leggen afstanden die worden veroorzaakt door de beschikbare vervoersmiddelen. Ten tweede zijn de competenties van een individu van invloed op zijn of haar motility. Dit betreft het fysieke vermogen om te verplaatsen, de verworven vaardigheden met betrekking tot regels en voorschriften om te verplaatsen zoals het hebben van een rijbewijs en organisatorische vaardigheden om onder meer activiteiten op vervoersvoorzieningen af te stemmen. De verworven vaardigheden komen overeen met de 'authority constraints', die verwijzen naar regels die toegang tot activiteitenplaatsen beïnvloeden. Ook zijn persoonlijke kenmerken als sekse, leeftijd, opleidingsniveau en etniciteit van een individu van invloed op zijn of haar competenties omdat dit onder meer samenhangt met het rijbewijsbezit, verplaatsingspatronen en de omvang van verplaatsingen. De competenties van een individu en zijn of haar toegang tot verschillende vormen en gradaties van mobiliteit zijn ook op elkaar van invloed. Verworven vaardigheden, zoals een rijbewijs, vergroten de toegang tot beschikbare vervoersmiddelen evenals dat de vervoersmogelijkheden op basis van plaats, tijd en andere contextuele beperkingen van invloed zijn op de verworven vaardigheden. Of de toegang en competenties van een individu worden omgezet in motility hangt af van de mate van toe-eigening. Toe-eigening verwijst naar hoe mensen toegang en competenties interpreteren en hoe zij hier naar handelen. Een individu kan bijvoorbeeld het idee hebben dat een vervoersmiddel niet aansluit op zijn of haar vervoersbehoeften en maakt er daarom geen gebruik van. De motility van een individu betreft daarmee het totaal van alle gebruikte en dus volledig toegeëigende vervoersmiddelen.

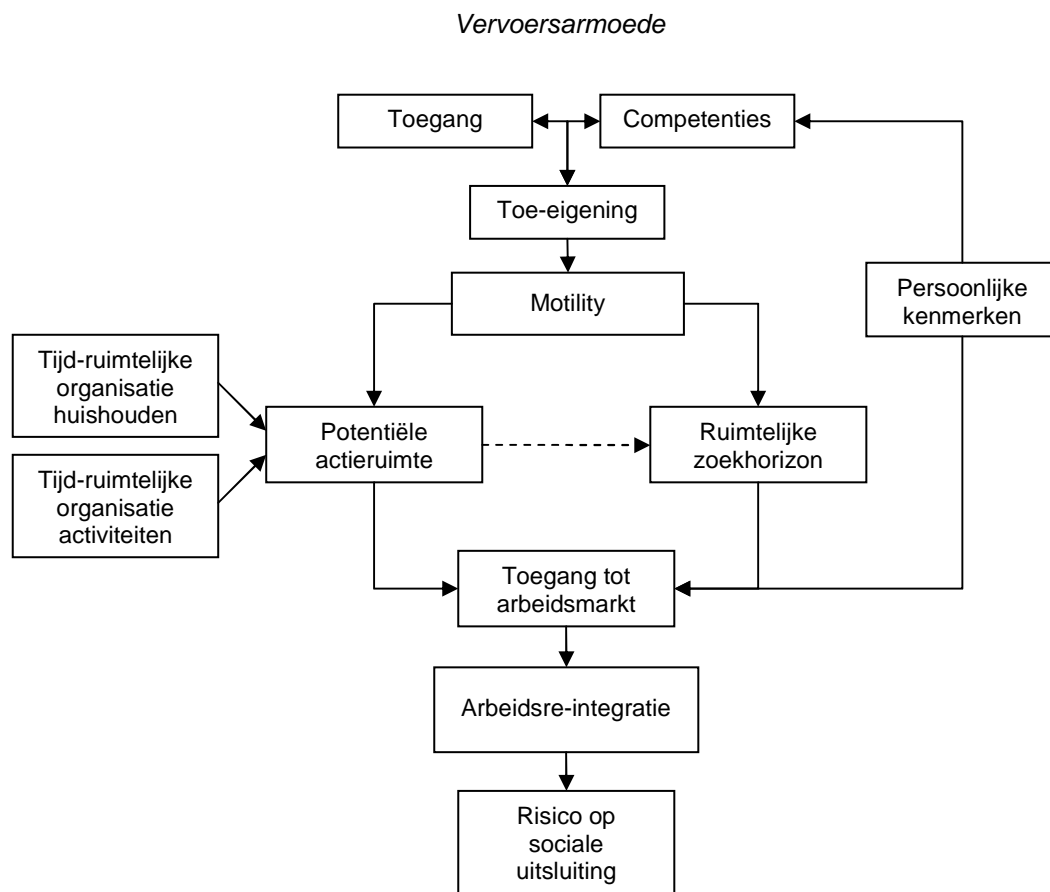
De motility van een individu beïnvloedt zijn of haar potentiële actieruimte. De potentiële actieruimte is het ruimtelijk gebied waarbinnen een individu zijn pad kan volgen om aan verplaatsingen en activiteiten deel te nemen. De potentiële actieruimte wordt gereduceerd door iedere afgelegde afstand in tijd en ruimte en een eenmaal gemaakte keuze om deel te nemen aan een activiteit verandert de potentiële actieruimte in een pad. Dit is de feitelijke actieruimte van een individu. Wanneer de motility toeneemt, nemen de mogelijkheden om te verplaatsen en aan activiteiten deel te nemen toe, waardoor de potentiële actieruimte wordt vergroot. Behalve door de motility van een individu, wordt de potentiële actieruimte bepaald door de tijd-ruimtelijke organisatie van het huishouden. Voor sommige activiteiten is afstemming nodig tussen de leden van het huishouden en andere personen, dat invloed heeft op de mogelijkheid om te reizen en de reiskeuzen. Dit komt overeen met de 'coupling constraints', die het noodzakelijk maken om voor afstemming van activiteiten afspraken te maken over tijdstip, tijdsduur en locatie. Ook is de tijd-ruimtelijke organisatie van activiteiten van invloed op de potentiële actieruimte. Dit betreft de werklocaties en -tijden van banen die leden van een huishouden proberen te bereiken. Door het vergroten van de potentiële actieruimte van een individu neemt vervolgens zijn of haar toegang tot de arbeidsmarkt toe. Immers, wanneer het ruimtelijk gebied wordt vergroot waarbinnen een persoon zijn pad kan volgen om aan verplaatsingen en activiteiten deel te nemen, kunnen in potentie meer banen worden bereikt.

De motility van een individu beïnvloedt ook zijn of haar daadwerkelijke verplaatsingen, welke vervolgens van invloed zijn op de ruimtelijke zoekhorizon. In hoeverre de motility wordt omgezet in

daadwerkelijke verplaatsingen in tijd en ruimte hangt af van compromissen tussen ambities, activiteiten en levensstijl waardoor het per individu zal verschillen. De ruimtelijke zoekhorizon heeft betrekking op het ruimtelijk gebied waarbinnen een individu naar werk kan zoeken en hangt in zekere mate samen met de beschikbaarheid van vervoersmiddelen. De omvang van de zoekhorizon en daarmee het bereik van banen worden namelijk bepaald door het gemak waarmee een individu zich kan verplaatsen. Naast de motility is ook de potentiële actieruimte van invloed op de ruimtelijke zoekhorizon van een individu. Wanneer het ruimtelijk gebied namelijk wordt vergroot waarbinnen een persoon zijn pad kan volgen om aan verplaatsingen en activiteiten deel te nemen, wordt eveneens het ruimtelijk gebied groter waarbinnen naar banen kan worden gezocht.

De toegang van een individu tot de arbeidsmarkt neemt dus toe wanneer zijn of haar potentiële actieruimte en ruimtelijke zoekhorizon groter worden. Ook zijn persoonlijke kenmerken als sekse, leeftijd, opleidingsniveau en etniciteit van een individu van invloed op zijn of haar toegang tot de arbeidsmarkt omdat dit onder meer samenhangt met de werkervaring en het aantal beschikbare vacatures. De toegang tot de arbeidsmarkt is op zijn beurt van invloed op de arbeidsre-integratie. Wanneer de toegang tot de arbeidsmarkt toeneemt, is de kans namelijk groter dat een individu een (geschikte) baan vindt. De arbeidsre-integratie is ten slotte van invloed op de mate van sociale uitsluiting. Op het moment dat mensen niet in staat zijn om deel te nemen aan de arbeidsmarkt, en dus niet meer op een volwaardige manier aan de samenleving kunnen deelnemen, wordt een eerste stap gezet in het proces van sociale diskwalificatie dat op zijn beurt kan leiden tot sociale uitsluiting.

Wanneer mensen als gevolg van beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet in staat zijn om deel te nemen aan de arbeidsmarkt, en hierdoor ernstige sociale gevolgen optreden, kan worden gesproken van vervoersarmoede.



Figuur 2.4.1 Conceptueel model

3. Onderzoeksmethodologie

In dit hoofdstuk wordt de methodologie van dit onderzoek uiteengezet. In paragraaf 3.1 wordt allereerst toegelicht welke onderzoeksstrategie en onderzoeksmethoden zijn gebruikt. Vervolgens worden in paragraaf 3.2 de begrippen uit het conceptueel model geoperationaliseerd en afgebakend. In paragraaf 3.3 wordt besproken hoe de onderzoekspopulatie is afgebakend waarna in paragraaf 3.4 wordt verantwoord op welke wijze de respondenten zijn geselecteerd. Hierop volgend wordt in paragraaf 3.5 besproken hoe de interviews zijn afgenomen en wordt in paragraaf 3.6 toegelicht op welke wijze de onderzoeksgegevens zijn geanalyseerd en verwerkt. Tot slot wordt in paragraaf 3.7 ingegaan op de onderzoeksfilosofie.

3.1 Onderzoeksstrategie en onderzoeksmethoden

Uit de inleiding is naar voren gekomen dat er in Nederland nauwelijks wetenschappelijk onderzoek is uitgevoerd naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen beïnvloedt. Het is nog niet duidelijk welk effect verplaatsingsmogelijkheden hebben op arbeidsre-integratie, welke factoren hierop van invloed zijn en welke achterliggende motivaties werklozen hebben om al dan niet naar potentiële werklocaties te reizen. Om hierin inzicht te verkrijgen, is verkennend onderzoek geschikt.

Verkennend onderzoek is volgens Saunders et al. (2011) doorgaans kwalitatief van aard. Een voor de hand liggende strategie waarmee verkennend onderzoek van kwalitatieve aard kan worden uitgevoerd, is case study. Een case study is een empirisch diepteonderzoek waarmee een tijdruimtelijk fenomeen binnen haar reële context wordt onderzocht. Deze strategie maakt het mogelijk om de holistische karakteristieken van actuele gebeurtenissen in het onderzoek te behouden, zoals de individuele ontwikkeling van werklozen, en is vooral geschikt wanneer de grenzen tussen een fenomeen en haar context niet duidelijk zichtbaar zijn (Flyvbjerg, 2006; Yin, 2003). Dit is tegengesteld aan een onderzoeksstrategie als survey, waarin het vermogen om deze context te verkennen en te begrijpen, wordt beperkt door het aantal variabelen waarvoor gegevens worden verzameld. Voorts wordt bij case study een relatief klein aantal onderzoekseenheden geanalyseerd in een open waarneming op locatie, waarna de hieruit voortkomende waarnemingsresultaten met elkaar worden vergeleken en verklaard (Verschuren & Doorewaard, 2007). Voor dit onderzoek is een case study strategie geschikt omdat de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen beïnvloedt, wordt bepaald door de specifieke contextuele omstandigheden in tijd en ruimte. Ook gaat het met betrekking tot de onderzoekseenheden, namelijk werklozen, om een relatief kleine groep van de bevolking. Survey ligt dan niet voor de hand omdat dit wordt gebruikt wanneer er sprake is van een groot aantal onderzoekseenheden en kwantitatieve gegevens en dito analyse.

Case study onderzoek berust volgens Yin (2003) op meerdere bronnen van bewijs en triangulatie. Het gebruik van meerdere bronnen van bewijs in een case study, stelt een onderzoeker namelijk in staat zich te richten tot een breed scala aan historische -, attitudinale - en gedragskwesties. Om diepgaand inzicht te kunnen verwerven in de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen beïnvloedt, wordt in dit onderzoek een meervoudige holistische case study in Rotterdam-Zuid uitgevoerd. De werklozen worden hierbij beschouwd als cases binnen hun eigen context. Met een meervoudige case study kan worden bepaald of de resultaten van de eerste case ook voorkomen in andere cases en daardoor kunnen worden gegeneraliseerd. Het doel hierbij is te komen tot analytische generalisatie van de onderzoeksresultaten en niet tot statistische generalisatie. Volgens Yin (2003) wordt het bewijs van meervoudige cases hierdoor vaak als meer overtuigend gezien en de gehele studie daarmee als meer robuust in vergelijking tot een enkelvoudige case study. Het case study onderzoek zal plaatsvinden in Rotterdam-Zuid omdat de gemeente Rotterdam bereid is gevonden om medewerking te verlenen aan het onderzoek. De reden voor de specifieke keuze Rotterdam-Zuid is dat hier een derde deel van de Rotterdamse bevolking woont, ongeveer 196.000 mensen, maar dat het gebied in 2012 met bijna 9,7 procent, ten opzichte van Rotterdam (8,5%) en Nederland (6,8%), het hoogste percentage werkzoekenden zonder baan onder de (potentiële) beroepsbevolking van Nederland heeft (CBS, 2012a; Gemeente Rotterdam et al., 2012). Ook is het opleidingsniveau van de bewoners in Rotterdam-Zuid relatief laag. Ongeveer 50 procent van de totale beroepsbevolking in het gebied heeft een middelbaar of hoog opleidingsniveau, ten opzichte van gemiddeld 62 procent in heel Rotterdam. Deze factoren beperken zowel de verplaatsingsmogelijkheden als de kansen op werk, waardoor de arbeidsre-integratie van de werklozen op Zuid kan worden bemoeilijkt. Voorts is het aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam-Zuid relatief laag. Het gebied heeft een totale werkgelegenheid van circa 70.000 arbeidsplaatsen waarmee zich hier slechts een vijfde deel van het totale aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam bevindt (Kamer

van Koophandel Rotterdam, 2012). Naar verwachting zullen werklozen hierdoor voornamelijk buiten Rotterdam-Zuid naar werk moeten zoeken. De mogelijkheden om vanaf Rotterdam-Zuid per openbaar vervoer naar de economische kerngebieden rond Zuid te reizen, met name op de oost-west verbinding, worden door Deetman en Mans (2011) echter aangemerkt als een knelpunt in het gebied. Omdat openbaar vervoer de dominante vorm van vervoer is voor mensen uit huishoudens met een laag inkomen, zoals werklozen, beperkt dit waarschijnlijk de ruimtelijke zoekhorizon en daarmee de toegang tot banen van de werklozen die in Rotterdam-Zuid wonen.

Bij case study wordt om primaire kwalitatieve gegevens te verzamelen veelal gebruik gemaakt van interviews als onderzoeksmethode (Yin, 2003). Omdat dit onderzoek zich eveneens richt op de verklaringen voor de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen beïnvloedt, liggen semigestructureerde interviews voor de hand. Bij dit type interviews heeft de onderzoeker een lijst met thema's en vragen die moeten worden behandeld, maar die per interview enigszins kunnen variëren (Saunders et al., 2011). Hierdoor zijn de respondenten vrij in de wijze waarop zij antwoord geven en is het mogelijk met de respondenten te interacteren om zo achter verklaringen te kunnen komen. Afhankelijk van de antwoorden van de respondenten kunnen vervolgens aanvullende vragen worden geformuleerd. De interviews hebben hierdoor een open einde karakter. Aangezien het van belang is dat er een juiste interpretatie van de antwoorden plaats vindt, mede op basis van de gezichtsuitdrukkingen en andere lichaamstaal, worden de interviews face-to-face en individueel afgenomen (Verschuren & Doorewaard, 2007). De aard van de vragen en de daaropvolgende discussie maken het nodig dat de interviews worden opgenomen in audio-bestandsformaat en worden getranscribeerd voor de daaropvolgende analyse, op basis van de methodiek zoals beschreven in Saunders et al. (2011).

In plaats van semigestructureerde interviews had als onderzoeksmethode ook voor enquête gekozen kunnen worden. Deze methode wordt echter ingezet wanneer er besloten is gestructureerd te interviewen opdat kwantificeerbare gegevens kunnen worden verzameld. Hierdoor kunnen tijdens de interviews geen aanvullende vragen worden geformuleerd om achter verklaringen van respondenten te komen. Bovendien is de respons bij schriftelijke enquêtes vaak zeer laag en was het gezien de tijdspanne van dit onderzoek niet mogelijk om op grote schaal mondelinge enquêtes af te nemen. Dit heeft ertoe geleid dat enquêtes als onderzoeksmethode niet geschikt werden geacht voor dit onderzoek.

Als onderdeel van de case study, is als secundaire gegevensbron informatie uit documenten gebruikt. Vanwege hun algemene waarde, spelen documenten volgens Yin (2003) een expliciete rol in iedere datacollectie bij case studies. Het meest belangrijke gebruik van documenten voor case studies is het staven en controleren van bewijs van andere bronnen. De documenten zijn in eerste instantie dan ook gebruikt om de inzichten die zijn voortgekomen uit de interviews te staven en om zo zorgvuldig mogelijk te zoeken naar tegenstrijdig bewijs. Belangrijke documenten voor dit onderzoek zijn allereerst documenten met betrekking tot de lokale arbeidsmarkt. Hiermee kan inzicht worden verworven in de werkgelegenheidsontwikkeling en in de potentiële werklocaties voor werklozen. Voorts zijn documenten met betrekking tot de kenmerken van het lokale vervoersysteem van belang, opdat inzichtelijk wordt op welke wijzen werklozen potentieel werk kunnen bereiken. Het vervoersysteem beïnvloedt immers in sterke mate de verplaatsingsmogelijkheden van een persoon en daarmee zijn of haar arbeidsre-integratie. Met inhoudsanalyse zijn gegevens gegenereerd uit de documenten. Op basis van aandachtspunten die zijn afgeleid uit de vraagstelling van dit onderzoek is op concrete zaken bij het bestuderen van de bronnen gelet. Het ging hierbij om de reductie van de voor dit onderzoek relevante informatie uit een grote hoeveelheid tekstueel materiaal. Om de documenten te ontsluiten is gebruik gemaakt van een tweetal zoeksystemen. Op de eerste plaats is het internet (Google) gebruikt en op de tweede plaats de zoekregisters van de Gemeente Rotterdam. Voorts zijn op basis van het sneeuwbalprincipe de literatuurverwijzingen van de auteurs van een betreffend document doorgenomen, ten einde verwijzingen naar voor dit onderzoek nuttige literatuur te onderscheiden.

3.2 Operationalisatie begrippen conceptueel model

Dit onderzoek is gebaseerd op de deductieve methode, waarbij voorafgaand aan het verzamelen van de gegevens een theoretisch kader is opgesteld. Hiermee kunnen de waarnemingen in het onderzoek in een verklarend perspectief worden geplaatst en wordt sturing aan het empirisch onderzoek gegeven. Uit het theoretisch kader is het conceptueel model afgeleid. Aan de hand van dit model en de operationalisatie hiervan worden de vragen voor de interviews opgesteld.

In deze paragraaf vindt een operationalisatie en afbakening van de theoretisch concepten en begrippen plaats die in het conceptueel model zijn weergegeven (figuur 2.4.1). Hierbij wordt allereerst

ingegaan op het concept motility, vervolgens op potentiële actieruimte en zoekhorizon gevolgd door persoonlijke kenmerken en tot slot wordt ingegaan op toegang tot de arbeidsmarkt en arbeidsre-integratie.

Uit het conceptueel model is naar voren gekomen dat de motility van een individu wordt beïnvloed door de toegang tot verschillende vormen en gradaties van mobiliteit, de competenties van een individu om de toegang te herkennen en hiervan gebruik te maken en de toe-eigening van een bepaalde keuze. De motility van een individu wordt in dit onderzoek op basis van deze variabelen gemeten. De indicatoren voor het meten van deze variabelen zijn weergegeven in tabel 3.2.1. Als indicator voor toegang is uitgegaan van alle vervoersmogelijkheden die een individu bezit of waarvan gebruik kan worden gemaakt. Dit hangt namelijk samen met de omvang van de potentiële actieruimte en de ruimtelijke zoekhorizon van een individu en is daarmee van invloed op zijn of haar toegang tot de arbeidsmarkt. Als voorwaarde hierbij geldt dat de vervoersmiddelen bruikbaar moeten zijn. Omdat een individu geen openbaar vervoer kan bezitten, is hiervoor een andere indicator gebruikt, namelijk de mate waarin de vervoersmiddelen binnen het fysieke bereik van het individu liggen en de mate waarin de vervoersmiddelen beschikbaar zijn op de momenten dat hij of zij hiervan gebruik wil of moet maken. Tot slot is het beschikken over (voldoende) financiële middelen om gebruik te kunnen maken van vervoersmiddelen als indicator voor toegang gebruikt. De sociaal-economische positie van een individu kan namelijk een barrière vormen om gebruik te maken van bepaalde vervoersmiddelen. Als indicator voor competenties is allereerst het fysieke vermogen van een individu om te lopen of om vervoersmiddelen te gebruiken verstaan. Dit betreft of een persoon het vermogen heeft om van de ene naar de andere locatie te verplaatsen binnen de gegeven beperkingen, zoals een lichamelijke handicap of het slecht ter been zijn. Als indicator voor het kunnen gebruiken van een fiets is uitgegaan van de vaardigheid om te kunnen fietsen in het verkeer. Voorts is als indicator voor het kunnen gebruiken van een auto, motor, brom- of snorfiets het beschikken over een rijbewijs gehanteerd. Dit komt overeen met de authority constraints, die verwijzen naar regels die toegang tot activiteitenplaatsen beïnvloeden. Omdat een persoon over een vervoersmiddel kan beschikken maar deze kapot kan zijn, en daardoor niet gebruikt kan worden, is het weten hoe of waar hij of zij het vervoersmiddel kan repareren ook als indicator meegenomen. Voorts is als indicator meegenomen of een persoon weet hoe het openbaar vervoersysteem functioneert: hoe een vervoersbewijs moet worden aangeschaft en gebruikt, hoe tijdschema's van het openbaar vervoer moeten worden afgelezen, hoe moet worden overgestapt tussen verschillende vervoersdiensten en op welke wijze reisplanners van de verschillende vervoersdiensten moeten worden gebruikt. Voorts speelt bij competenties mee of het individu weet hoe activiteiten met de verschillende vervoersmiddelen bereikt kunnen worden en of hij of zij zich veilig voelt tijdens het lopen of gebruik van vervoersmiddelen. Tot slot is toe-eigening in dit onderzoek opgevat als het daadwerkelijk gaan lopen of gebruik maken van vervoersmiddelen om bepaalde activiteiten te bereiken.

Tabel 3.2.1 Indicatoren motility

Variabelen motility	Indicatoren
Toegang	<ul style="list-style-type: none"> • bezit/ beschikt over fiets • bezit/ beschikt over auto, motor, bromfiets, snorfiets • vervoersmiddel is bruikbaar/ niet kapot • openbaar vervoer beschikbaar (vervoerstypen, locatie halteplaatsen, vertrek- / aankomsttijden, frequentie) • beschikt over financiële middelen om gebruik te kunnen maken van vervoersmiddelen
Competenties	<ul style="list-style-type: none"> • kan lopen (grotere afstanden) • kan fietsen in verkeer (kent verkeersregels) • beschikt over rijbewijs B (auto), A (motor), AM (snorfiets, bromfiets, brommobiel) • weet waar of hoe vervoersmiddel te repareren • weet hoe openbaar vervoersysteem functioneert (vervoersbewijs aanschaffen/ gebruiken, tijdschema's, overstappen, gebruik reisplanners vervoersdiensten) • weet hoe met vervoersmiddelen activiteiten bereikt kunnen worden • voelt zich veilig tijdens lopen/ gebruik vervoersmiddelen

Toe-eigening	<ul style="list-style-type: none"> • loopt naar activiteiten (werklocaties) • gebruikt fiets om activiteiten (werklocaties) te bereiken • gebruikt auto, motor, bromfiets, snorfiets om activiteiten (werklocaties) te bereiken • gebruikt openbaar vervoer om activiteiten (werklocaties) te bereiken • gebruikt taxi om activiteiten (werklocaties) te bereiken
---------------------	--

Als indicatoren voor de persoonlijke kenmerken van een individu is in dit onderzoek uitgegaan van sekse, leeftijd, opleidingsniveau en etniciteit. Deze indicatoren kunnen de verplaatsingsmogelijkheden en kansen op werk van een individu mede verklaren. Hieraan toegevoegd is de gezondheid van een individu omdat lange perioden van werkloosheid vaak verband houden met langere termijn omstandigheden, zoals chronische gezondheidsproblemen of andere arbeidsgerelateerde problemen. De gezondheid van een individu kan daarmee eveneens van invloed zijn op de mogelijkheid om verplaatsingen te maken en op zijn of haar kansen op werk (tabel 3.2.2).

Tabel 3.2.2 Indicatoren persoonlijke kenmerken

Persoonlijke kenmerken	Indicatoren
	<ul style="list-style-type: none"> • sekse • leeftijd • opleidingsniveau • etniciteit • gezondheid

De potentiële actieruimte wordt bepaald door de motility van een individu, de tijd- ruimtelijke organisatie van het huishouden en de tijd- ruimtelijk organisatie van activiteiten. De potentiële actieruimte van een individu wordt in dit onderzoek op basis van deze variabelen gemeten. Omdat de indicatoren voor de motility van een individu reeds zijn beschreven, wordt alleen op de indicatoren van de variabelen tijd- ruimtelijke organisatie van het huishouden en de tijd- ruimtelijk organisatie van activiteiten ingegaan. De indicatoren voor het meten van deze variabelen zijn weergegeven in tabel 3.2.3. Onder de tijd- ruimtelijke organisatie van het huishouden wordt de afstemming van activiteiten tussen de leden van het huishouden en andere personen, zoals vrienden en familie, verstaan en de wijze waarop dit invloed heeft op de mogelijkheid om te reizen en de reiskeuzen. Dit komt overeen met coupling constraints; beperkingen die een persoon ondervindt omdat voor deelname aan activiteiten de aanwezigheid van andere personen of objecten vereist is. Als indicator voor de tijd-ruimtelijke organisatie van het huishouden is allereerst uitgegaan van het huishoudentype. Ook vormen het aantal kinderen en de leeftijd van de kinderen en zorgtaken voor de kinderen en/ of andere familieleden belangrijke indicatoren. Kinderen kunnen het zoeken naar werk en vasthouden hiervan namelijk bemoeilijken als gevolg van de zorg hiervoor en de daaraan gerelateerde vervoersbehoeften. Deze interacties in combinatie met werk en andere activiteiten zorgen ervoor dat de potentiële actieruimte van een individu kleiner wordt vanwege een gebrek aan tijd. Als indicatoren voor de tijd -ruimtelijke organisatie van activiteiten is in dit onderzoek uitgegaan van de (potentiële) werklocatie en –tijden ten opzichte van de woonlocatie. Andere indicatoren zijn de activiteiten op de werkpleinen zoals afspraken met werkcoaches en banenmarkten, activiteiten van kinderen waarvoor de ouders nodig zijn zoals (het vervoer naar) de kinderopvang en/ of school en de locaties van de andere activiteiten zoals winkels voor de dagelijkse boodschappen.

Zoals uit het conceptueel model naar voren komt, wordt de ruimtelijke zoekhorizon van een individu beïnvloed door zijn of haar motility en potentiële actieruimte. Als indicatoren voor de ruimtelijke zoekhorizon is in dit onderzoek uitgegaan van de locaties waar een individu naar (potentieel) werk zoekt en de reistijd naar potentiële werklocaties die hij op zijn acceptabel vindt (tabel 3.2.3).

Tabel 3.2.3 Indicatoren potentiële actieruimte en ruimtelijke zoekhorizon

Variabelen potentiële actieruimte	Indicatoren
Tijd – ruimtelijke organisatie huishouden	<ul style="list-style-type: none"> • huishoudentype • aantal kinderen • leeftijd kinderen • zorgtaken kinderen/ familieleden
Tijd – ruimtelijke organisatie activiteiten	<ul style="list-style-type: none"> • woonlocatie • (potentiële) werklocatie • (potentiële) werktijd • activiteiten werkplein • activiteiten kinderen waarvoor ouders nodig zijn (kinderopvang, school e.d.) • locaties overige activiteiten (winkels e.d)
Ruimtelijke zoekhorizon	Indicatoren
	<ul style="list-style-type: none"> • locaties waar (potentieel) werk wordt gezocht • acceptabele reistijd naar (potentieel) werk

Tot slot een toelichting op de indicatoren voor toegang tot de arbeidsmarkt en de arbeidsre-integratie van een individu (tabel 3.2.4). Beperkte verplaatsingsmogelijkheden kunnen een barrière vormen voor toegang tot de arbeidsmarkt van een individu. Het daadwerkelijk kunnen bereiken van sollicitatiegesprekken en (potentieel) werk, wordt in dit onderzoek opgevat als indicator voor toegang tot de arbeidsmarkt. Voorts wordt in dit onderzoek als indicator voor de arbeidsre-integratie van een individu uitgegaan van deelname aan betaald werk en het behoud hiervan.

Tabel 3.2.4 Indicatoren toegang tot arbeidsmarkt en arbeidsre-integratie

Toegang tot arbeidsmarkt	Indicator
	<ul style="list-style-type: none"> • kunnen bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en (potentieel) werk
Arbeidsre-integratie	Indicator
	<ul style="list-style-type: none"> • deelname aan en behoud van betaald werk

3.3 Afbakening onderzoekspopulatie

Zoals in paragraaf 3.1 is besproken, richt dit onderzoek zich op werklozen die woonachtig zijn in Rotterdam-Zuid. Onder Rotterdam-Zuid worden in dit onderzoek de deelgemeenten Charlois (met uitzondering van de wijk Heijplaat), Feijenoord en IJsselmonde verstaan. Omdat de arbeidssituatie in dit onderzoek van primair belang is, zijn uitsluitend werkloze personen die deel uitmaken van de beroepsbevolking meegenomen. Onder de werkloze beroepsbevolking worden, in overeenstemming met de definitie van het CBS (2012b), personen verstaan in de leeftijd van 15 tot 65 jaar zonder werk, die actief op zoek zijn naar betaald werk en die daarvoor direct beschikbaar zijn. Voorts richt dit onderzoek zich enkel op werklozen (hierna te noemen: werkzoekenden) uit huishoudens die niet in het bezit zijn van een auto. Deze personen hebben namelijk het grootste risico op vervoersproblemen in relatie tot het bereiken van arbeidslocaties en een daaraan gerelateerde beperkte arbeidsre-integratie. Omdat daarnaast het opleidingsniveau van invloed is op de verplaatsingsmogelijkheden en op de kansen voor het vinden van passend werk, zijn in dit onderzoek uitsluitend laagopgeleide werkzoekenden meegenomen. Onder laagopgeleiden worden, in overeenstemming met de definitie van het CBS (2012c), mensen verstaan die de volgende opleidingen al dan niet hebben afgerond: het gehele basisonderwijs, de eerste fase van het voortgezet onderwijs (LBO/ VBO/ VMBO, MULO/ MAVO), de eerste 3 leerjaren van havo/ vwo en het laagste niveau van het beroepsonderwijs (MBO kwalificatieniveau 1). In dit onderzoek zijn eveneens werkzoekenden met een MBO kwalificatieniveau 2 meegenomen. De werkzoekenden zijn namelijk aselekt geselecteerd tijdens arbeidsgerelateerde

bijeenkomsten op de werkpleinen in Rotterdam, waar werkzoekenden tot en met MBO niveau 2 aan deelnemen. In paragraaf 3.4 wordt verder ingegaan op de selectieprocedure. Tot slot zijn de werkzoekenden geselecteerd op basis van hun sekse. De sekse van een werkzoekende verklaart namelijk mede zijn of haar kansen op werk omdat het samenhangt met het opleidingsniveau, werkervaring, zorgtaken en toegang tot vervoersmiddelen. Omdat het om een verkennend onderzoek gaat, is de keuze gemaakt om de onderzoekspopulatie verder zo breed mogelijk te laten. Er heeft dus geen selectie plaatsgevonden op basis van de huishoudensamenstelling, leeftijd of etniciteit.

Naast de werkzoekenden is besloten een controlegroep te onderzoeken, bestaande uit voormalige werkzoekenden die onlangs een baan hebben gevonden. Hierdoor kan inzicht worden verworven in de rol die verplaatsingsmogelijkheden spelen bij het deelnemen aan en behoud van werk en wordt duidelijk of en hoe (veronderstelde) verplaatsingsproblemen door voormalige werkzoekenden zijn overwonnen. Vanwege de tijdsperiode van dit onderzoek is het namelijk niet mogelijk om het proces van arbeidsre-integratie van de werkzoekenden in zijn geheel te volgen. Om duidelijke verbanden te kunnen leggen tussen de situatie van de werkzoekenden en die van de voormalige werkzoekenden (hierna te noemen: werkenden), zijn voor de selectie van de werkenden vergelijkbare criteria gehanteerd. Het onderzoek richt zich dan ook op werkenden die woonachtig waren in Rotterdam-Zuid in de periode dat zij werk zochten en die hier mogelijk nog steeds wonen. Werkenden kunnen eventuele vervoersproblemen immers hebben overwonnen door te verhuizen naar een locatie in de buurt van hun werk. Daarnaast zijn in dit onderzoek uitsluitend werkenden meegenomen die deel uitmaken van de werkzame beroepsbevolking. Onder de werkzame beroepsbevolking, worden personen verstaan in de leeftijd van 15 tot 65 jaar die betaald werk hebben. Voorts zijn enkel werkenden geselecteerd uit huishoudens die niet in het bezit waren van een auto in de periode dat zij werk zochten. Werkenden kunnen eventuele vervoersproblemen immers hebben overwonnen door een auto aan te schaffen. Evenals bij de werkzoekenden zijn uitsluitend werkenden geselecteerd die, overeenkomstig met de definitie van het CBS (2012c), laag opgeleid waren (inclusief MBO kwalificatieniveau 2) in de periode dat zij werk zochten. Als voorwaarde voor het verkrijgen van een baan of nadat een baan is verkregen, zouden werkenden namelijk een (werkgerelateerde) cursus of opleiding kunnen hebben gevolgd. Tot slot zijn ook de werkenden geselecteerd op basis van hun sekse omdat dit mede hun kansen op werk verklaart en samenhangt met het opleidingsniveau, werkervaring, zorgtaken en toegang tot vervoersmiddelen. Er heeft verder eveneens geen selectie plaatsgevonden op basis van de huishoudensamenstelling, leeftijd of etniciteit.

3.4 Selectie respondenten

Zowel de werkzoekenden als de werkenden zijn geselecteerd via de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de gemeente Rotterdam. Hiervoor is allereerst contact opgenomen met staf- en beleidsmedewerkers van deze afdeling. Zij gaven te kennen dat het omwille van privacygevoeligheid niet mogelijk was om de respondenten op basis van de criteria zoals besproken in paragraaf 3.3 te selecteren via de database van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. In overleg met de staf- en beleidsmedewerkers is daarom besloten om de werkzoekenden te selecteren tijdens bijeenkomsten op de Rotterdamse werkpleinen aan het Heiman Dullaertplein in Delfshaven en aan de Herenwaard in IJsselmonde. Werkzoekenden dienen zich in eerste instantie namelijk te melden bij één van de Rotterdamse werkpleinen. Vanaf een werkplein worden werkzoekenden aangemeld bij de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid en vervolgens doorgestuurd naar het werkplein aan het Heiman Dullaertplein om deel te nemen aan het 'WerkLoont traject'. In dit traject worden werkzoekenden in groepen begeleid bij zoeken naar werk en nemen zij deel aan werkgerelateerde trainingen. Hieronder is een korte beschrijving van het WerkLoont traject gegeven (Box 1).

Box 1 WerkLoont traject

Op het werkplein aan het Heiman Dullaertplein volgen werkzoekenden in groepen van 20 personen, maximaal drie dagdelen per week, een werktraining gedurende 15 weken. De groepen doorlopen hierbij een programma van werkgerelateerde trainingen zoals sollicitatievaardigheden en het opstellen van een CV. Iedere groep wordt begeleid door twee klantmanagers. Het doel van het WerkLoont traject is om werkzoekenden voor te bereiden op werk en binnen de periode van 15 weken te plaatsen op regulier (betaald) werk. Op basis van het WerkLoont traject wordt voor de werkzoekenden gedurende 15 weken een OV-vergoeding beschikbaar gesteld in de vorm van losse OV-dagkaarten van de RET. Hiermee kunnen de werkzoekenden gedurende hun deelname aan het traject binnen Rotterdam reizen naar het werkplein in Delfshaven en naar sollicitatiegesprekken binnen het concessiegebied van de RET. Als het na 15 weken niet is gelukt om werkzoekenden op regulier werk te plaatsen dan worden ze teruggestuurd naar de werkpleinen waar zij zich hebben aangemeld. Onder begeleiding van een klantmanager zoeken de werkzoekenden vervolgens verder naar werk en nemen zij deel aan banenmarkten die worden georganiseerd op de werkpleinen. Werkzoekenden met een uitkering zijn bovendien op basis van de Wet werk en bijstand (Wwb) verplicht om gemiddeld vijf keer per week naar werk te solliciteren en gehoor te geven aan onder andere uitnodigingen voor de banenmarkten op de werkpleinen.

In totaal nemen 700 tot 900 werkzoekenden per week deel aan de werkgroepen in het kader van het WerkLoont traject. Inzet van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is om 50 procent van de werkzoekenden uit de uitkering te krijgen, begin 2012 lag dit op circa 40 procent (Gemeente Rotterdam, 2011c).

Om de werkzoekenden aselekt op basis van de criteria zoals beschreven in paragraaf 3.3 te kunnen selecteren, is allereerst een brief (bijlage 1) opgesteld die via de klantmanagers is verspreid onder de deelnemers van het WerkLoont traject op het werkplein aan het Heiman Dullaertplein. In de brief is een korte omschrijving van het onderzoek gegeven en zijn de criteria vermeld voor deelname hieraan. Onderaan de brief konden de belangstellenden een strookje met hun postcode, e-mailadres en/ of telefoonnummer invullen en deze vervolgens inleveren bij hun klantmanager. Op basis van de postcode kon worden nagegaan of de potentiële deelnemer daadwerkelijk in Rotterdam-Zuid woonachtig was, waarna per e-mail of telefoon contact kon worden opgenomen om een afspraak te maken voor een interview. Aangezien vooraf niet kon worden geschat hoeveel reacties dit zou opleveren, is eveneens contact opgenomen met de teamchefs van het werkplein aan de Herenwaard en met de dienst DAAD. DAAD is een onderdeel van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en fungeert als servicepunt voor werkgevers. Vanuit deze rol organiseren klantmanagers van DAAD in samenwerking met klantmanagers van het werkplein aan de Herenwaard banenmarkten op deze locatie en verzorgen zij werkgerelateerde trainingen op het voormalige werkplein aan de Dynamostraat in Feijenoord. Met de betreffende klantmanagers van het werkplein aan de Herenwaard en van DAAD is afgesproken dat tijdens de wekelijkse banenmarkt op het werkplein aan de Herenwaard deelnemers voor het onderzoek konden worden geselecteerd. Het voordeel hiervan was dat de deelnemers van de banenmarkten voor een groot deel uit Rotterdam-Zuid kwamen, veelal laagopgeleid (tot en met MBO kwalificatieniveau 2) en actief op zoek naar werk waren. Op een banenmarkt, waar per keer gemiddeld 20 tot 40 werkzoekenden aan deelnemen, worden wekelijks voor een bepaalde sector de vacatures besproken waar de deelnemers vervolgens op kunnen reageren. De banenmarkten duurden gemiddeld anderhalf uur en werden ingeleid met een korte uitleg. Met de klantmanagers is afgesproken dat aan het einde van de uitleg het onderzoek kort kon worden toegelicht waarna de deelnemers die voldeden aan de selectiecriteria gevraagd werd hun hand op te steken. Uit de groep werd vervolgens willekeurig een deelnemer gekozen waarmee in een aparte ruimte een interview is afgenomen. Omdat de banenmarkten in totaal anderhalf uur duurden konden per keer slechts enkele interviews worden afgenomen. Op basis van deze ervaring is met de klantmanagers afgesproken om niet alleen bij de wekelijkse banenmarkten aan te schuiven om interviews af te nemen maar ook bij de werkgerelateerde trainingen op het werkplein aan de Dynamostraat. Deze aanpak heeft tot een gevarieerde groep respondenten geleid, wat betreft de werkervaring en het type werk waar naar wordt gezocht. Tijdens de verschillende bijeenkomsten is getracht een gelijk aantal vrouwen als mannen te selecteren, om daarmee de onderzoeksresultaten op basis van sekse te kunnen vergelijken. Uiteindelijk zijn op deze wijze tijdens de banenmarkten en werkgerelateerde trainingen zeven vrouwen en zes mannen geïnterviewd. Tegen het einde van deze reeks interviews bleek dat nog eens veertien deelnemers van het WerkLoont traject zich middels het strookje onderaan de brief hadden opgegeven voor deelname aan het onderzoek. Uit deze groep zijn, op basis van hun postcode, vervolgens drie mannen en twee vrouwen geselecteerd die op een locatie

in Rotterdam-Zuid woonachtig waren waar geen van de eerdere respondenten vandaan kwam. Op deze wijze is zowel een evenredige verdeling tussen het aantal mannelijk en vrouwelijke respondenten tot stand gekomen als een ruimtelijke spreiding van de verschillende woonlocaties over Rotterdam-Zuid. In totaal zijn achttien werkzoekenden geselecteerd, waarvan negen mannen en negen vrouwen.

Vergeleken met de selectie van de werkzoekenden, bleek het selecteren van de werkenden ingewikkelder te liggen. Deze groep heeft immers al een baan gevonden en neemt daardoor niet langer deel aan bijeenkomsten op de werkpleinen. Ook bleken de klantmanagers van de werkpleinen weinig tot geen contact met deze groep te onderhouden. Evenals bij de selectie van de werkzoekenden is voor de selectie van de werkenden een brief (bijlage 2) opgesteld die via de klantmanagers is verspreid onder de werkenden waar nog contact mee was. Hier zijn echter geen reacties op gekomen. Via de klantmanagers van het werkplein aan de Herenwaard is een kleine groep werkenden geselecteerd die voldeden aan de selectiecriteria zoals beschreven in paragraaf 3.3. Uiteindelijk zijn hiervan twee mannen en één vrouw bereid gevonden om mee te werken aan het onderzoek. Via de klantmanagers van DAAD bleek het daarentegen eenvoudiger om enkele werkenden voor het onderzoek te selecteren aangezien zij directe contacten onderhouden met bedrijven waar in het verleden werkzoekenden zijn geplaatst. In de meeste gevallen hebben werkzoekenden een cursus of opleiding met baangarantie via DAAD gevolgd, waarna zij bij één van de werkgevers zijn geplaatst. Via DAAD is met werkgevers en opleidingsinstituten uit verschillende branches contact opgenomen waar onlangs werkzoekenden waren geplaatst die voldeden aan de selectiecriteria. Aan deze organisaties is de vraag voorgelegd of zij en de betreffende werkenden medewerking wilden verlenen aan het onderzoek. Uiteindelijk zijn op deze wijze vier mannen en drie vrouwen voor het onderzoek geselecteerd. In totaal zijn daarmee tien werkenden geselecteerd, waarvan zes mannen en vier vrouwen.

3.5 Afname interviews

De semigestructureerde interviews zijn, zoals in paragraaf 3.1 is aangegeven, gehouden aan de hand van een lijst met vooraf vastgelegde thema's en vragen. Deze lijst dient als interview-guide en bestaat uit een aantal blokken met verschillende onderwerpen. De verdeling in onderwerpen is gemaakt op basis van de variabelen die zijn benoemd in het conceptueel model (figuur 2.4.1) en die geoperationaliseerd zijn in paragraaf 3.2. Deze indeling is weliswaar gemaakt om structuur in de interviews te houden maar de verschillende onderdelen kunnen vanwege hun onderlinge samenhang en beïnvloeding niet los van elkaar gezien worden. Voor zowel de interviews met de werkzoekenden als met de werkenden is een interview-guide opgesteld (bijlage 3 en 4) welke in grote mate inhoudelijk overeenkomt:

- Blok A: een korte introductie van het onderzoek en er wordt toestemming gevraagd voor het gebruik van de audio-recorder.
- Blok B: een aantal vragen over de persoonlijke kenmerken van de respondenten; leeftijd, huishoudensamenstelling, opleiding, postcode enzovoorts.
- Blok C: omdat de arbeidssituatie, zeker in het geval van langdurige werkloosheid, voor de respondenten een gevoelig onderwerp vormt, wordt het interview geopend door vragen te stellen over hun vervoersmogelijkheden. Hierbij wordt ingegaan op de motility van een individu zoals besproken in paragraaf 3.2; de toegang tot vervoersmiddelen, de vaardigheden om hiervan gebruik te maken en het daadwerkelijke gebruik van vervoersmiddelen. Hiermee wordt tevens duidelijk of de respondenten weten welke vervoersmiddelen in Rotterdam-Zuid beschikbaar zijn, hoe ze hier gebruik van kunnen maken en wat hun overwegingen zijn om bepaalde vervoersmiddelen al dan niet aan te schaffen en/ of te gebruiken.
- Blok D: bij de werkzoekenden worden enkele vragen gesteld over hun werkervaring, het vervoer naar de voormalige werklocaties en of hierbij bepaalde vervoersproblemen werden ondervonden. Hierdoor ontstaat een beeld van de wijze waarop werklocaties werden bereikt en of er in het verleden überhaupt sprake was van vervoersproblemen. Bij de werkenden worden daarentegen enkele vragen gesteld over de periode dat zij werkloos waren; hoe en waar naar werk werd gezocht, welke vervoer werd gebruikt om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële werklocaties te bereiken en of hierbij bepaalde vervoersproblemen werden ondervonden. Hiermee wordt tevens duidelijk of hun situatie vergelijkbaar is met die van de werkzoekenden en kan worden nagegaan hoe zij zijn omgegaan met mogelijke vervoersproblemen.
- Blok E: bij de werkzoekenden worden enkele vragen gesteld over de wijze waarop zij naar bepaald werk zoeken, welke vervoer zij hiervoor gebruiken en of hierbij vervoersproblemen optreden. Op basis hiervan kan inzicht worden verworven in de wijze waarop het zoekgebied

wordt gedefinieerd, welke rol vervoer hierbij speelt en wat de consequenties hiervan zijn voor hun toegang tot de arbeidsmarkt. Bij de werkenden worden in dit blok enkele vragen gesteld over hun huidige werk, het vervoer naar de werklocatie en hieraan gerelateerde vervoersproblemen. Hierdoor kan worden bepaald of eventuele vervoersproblemen die zij hadden toen zij op zoek waren naar werk zijn overwonnen nu zij werk hebben gevonden.

- Blok F: een aantal vragen over de wijze waarop de vervoerssituatie van de respondenten verbeterd zou kunnen worden en in hoeverre de geplande uitbreiding van het openbaar vervoerssysteem op Zuid, zoals geschetst in paragraaf 4.2, voor de respondenten van belang is.
- Blok G: de afsluiting van het interview.

Het merendeel van de interviews met de werkzoekenden heeft plaatsgevonden tijdens of aansluitend op de banenmarkten en de werkgerelateerde bijeenkomsten op de werkpleinen aan de Herenwaard en de Dynamostraat. Op de werkpleinen werd een werkruimte beschikbaar gesteld voor het afnemen van de interviews en bovendien vormde dit voor de respondenten een vertrouwde omgeving. Van de vijf respondenten uit het WerkLoont traject zijn er drie eveneens op het werkplein aan de Herenwaard geïnterviewd. De overige twee interviews vonden plaats bij de respondenten thuis, aangezien één man op zijn kinderen moest passen en één vrouw net verkouden was geweest en om die reden nog niet het huis wilde verlaten. De interviews met de werkenden hebben in de meeste gevallen plaatsgevonden op hun werklocaties gedurende hun werktijden. Hiervoor werd veelal een werkruimte beschikbaar gesteld waar het interview kon worden afgenomen of werd plaatsgenomen in een kantine van het betreffende bedrijf. Eén interview heeft bij een man thuis plaatsgevonden omdat zijn werklocatie in de Botlek niet met het openbaar vervoer bereikbaar was.

Alle 28 interviews zijn face-to-face en individueel afgenomen en duurden gemiddeld 30 minuten. De interviews met de werkzoekenden vonden plaats in de periode van 29 mei tot en met 27 juni 2012 en de interviews met de werkenden in de periode van 7 juni tot en met 10 juli 2012.

3.6 Analyse en verwerking resultaten interviews

Zoals in paragraaf 3.5 is beschreven, zijn van alle interviews audio-opnames gemaakt met behulp van een digitale voice recorder. Hiervoor is aan alle respondenten expliciet toestemming gevraagd in Blok A van het interview. Zonder enige uitzondering hebben de respondenten toestemming voor de audio-opnames gegeven. De opnames zijn als mp3-bestanden op een cd-rom gezet en bijgevoegd aan dit onderzoeksverslag. Om de anonimiteit van de respondenten te waarborgen, zijn de titels van de opnames voorzien van een nummer, gevolgd door de datum van het interview, een M (man) of V (vrouw) om de sekse van de respondent mee aan te duiden en de afkorting van de locatie waar het interview heeft plaatsgevonden. Met behulp van de audio-opnames, zijn alle interviews vervolgens getranscribeerd. De woordelijk uitgeschreven interviews zijn eveneens op de cd-rom gezet en bijgevoegd aan dit onderzoeksverslag. De titels van de uitgeschreven interviews corresponderen hierbij met de titels van de audio-opnames.

Voor de analyse van de interviews zijn alle bruikbare passages geordend en ingedeeld naar de categorieën die in de tabellen 3.2.1 tot en met 3.2.4 zijn weergegeven. De kenmerken van de respondenten zijn hiernaast gelegd om te kunnen bepalen of er duidelijke verbanden tussen specifieke kenmerken en antwoorden op vragen van respondenten te leggen waren. De analyse heeft vervolgens plaatsgevonden aan de hand van het conceptueel model (figuur 2.4.1) en de operationalisering hiervan in paragraaf 3.2. Om de lezer een goed beeld te geven van de respondenten is voorafgaand aan de presentaties van de analyses van werkzoekenden en werkenden een beeld geschetst van een respondent die in zekere mate representatief is voor zijn of haar groep (zie hoofdstuk 5 en 6). De gehele onderzoekspopulatie is vervolgens afzonderlijk voor de werkzoekenden en de werkenden geanalyseerd door de motility, de potentiële actieruimte en de ruimtelijke zoekhorizon en de toegang tot de arbeidsmarkt en de arbeidsre-integratie in beeld te brengen. De motility van de respondenten is geanalyseerd aan de hand van de indicatoren zoals beschreven in tabel 3.2.1 en tabel 3.2.2. Hierbij is de drietrappige toepassing van toegang tot vervoersmiddelen, competenties om hiervan gebruik te maken en het daadwerkelijke gebruik van vervoersmiddelen. De potentiële actieruimte en de ruimtelijke zoekhorizon zijn vervolgens geanalyseerd aan de hand van de indicatoren zoals beschreven in figuur 3.2.3. Hierbij is onder meer ingegaan op het huishoudentype, zorgtaken en op de locaties van en het reizen naar (potentiële) activiteiten. Tot slot is de toegang tot de arbeidsmarkt en de arbeidsre-integratie geanalyseerd aan de hand van indicatoren zoals beschreven in figuur 3.2.4. Hierbij is enerzijds bepaald of locaties voor sollicitatiegesprekken en (potentieel) werk bereikt konden worden en anderzijds of daadwerkelijk aan werk wordt of werd deelgenomen en of dit werk ook wordt of werd behouden. De resultaten zijn

vervolgens met behulp van het programma Excel verwerkt in tabellen. Aan de hand van de analyse en tabellen zijn de onderzoekresultaten van de werkenden vergeleken met die van de werkzoekenden.

3.7 Onderzoeksfilosofie

De onderzoeksfilosofie bevat belangrijke aannames over de manier waarop in dit onderzoek naar een fenomeen wordt gekeken en deze aannames vormen de basis van de onderzoeksstrategie en -methoden (Saunders et al., 2011). In dit onderzoek zijn verschillende filosofieën en methoden gecombineerd. Het epistemologische standpunt van dit onderzoek is namelijk enerzijds positivistisch van aard omdat vanuit verschillende theoretische concepten aannames zijn gedaan, op basis waarvan de waarnemingen in het onderzoek in een verklarend perspectief kunnen worden geplaatst. Zo zijn op basis van de aannames de thema's en vragen voor de interview-guides opgesteld. Bovendien is er in dit onderzoek naar gestreefd tot analytische generalisatie van de onderzoeksresultaten te komen. Anderzijds is in dit onderzoek getracht om niet voorbij te gaan aan de verschillen tussen de respondenten in hun rol als sociale actoren, door de thema's en vragen in de interview-guides een open einde karakter te geven. Daarnaast zijn kwalitatieve gegevens verzameld die zijn onderbouwd met kwantitatieve gegevens. In dit onderzoek is daarmee eveneens een interpretivistische positie ingenomen. Voorts is geprobeerd om in dit onderzoek enerzijds een objectieve houding aan te nemen, anderzijds volgt uit de interpretivistische positie van dit onderzoek dat het noodzakelijk is om de subjectieve opvattingen te onderzoeken die de handelingen van de respondenten beïnvloeden, om deze handelingen ook te kunnen begrijpen.

4. Casusbeschrijving Rotterdam-Zuid

In dit hoofdstuk wordt een beeld van Rotterdam-Zuid geschetst, om daarmee de bevindingen in het onderzoek in een verklarende context te kunnen plaatsen. In paragraaf 4.1 worden de belangrijkste sociaal-economische kenmerken van Rotterdam-Zuid beschreven, waarbij met betrekking tot de werkgelegenheidsontwikkeling ook naar de Rotterdamse en regionale ontwikkelingen wordt gekeken. Vervolgens wordt in paragraaf 4.2 het openbaar vervoersysteem in Rotterdam(-Zuid) beschreven.

4.1 Sociaal-economische kenmerken

Rotterdam-Zuid is het geografische gebied ten zuiden van de rivier de Maas en omvat de drie deelgemeenten Charlois, Feijenoord en IJsselmonde (zie figuur 4.1.1). Met bijna 196.000 inwoners in 2012 heeft Rotterdam-Zuid, voor Nederlandse begrippen, het schaalniveau van een grote stad. Ongeveer een derde deel van de Rotterdamse bevolking woont 'op Zuid' (Gemeente Rotterdam, 2012a).



Figuur 4.1.1 Rotterdam-Zuid (Bron: Google Earth, 2012; bewerking J.Bastiaanssen)

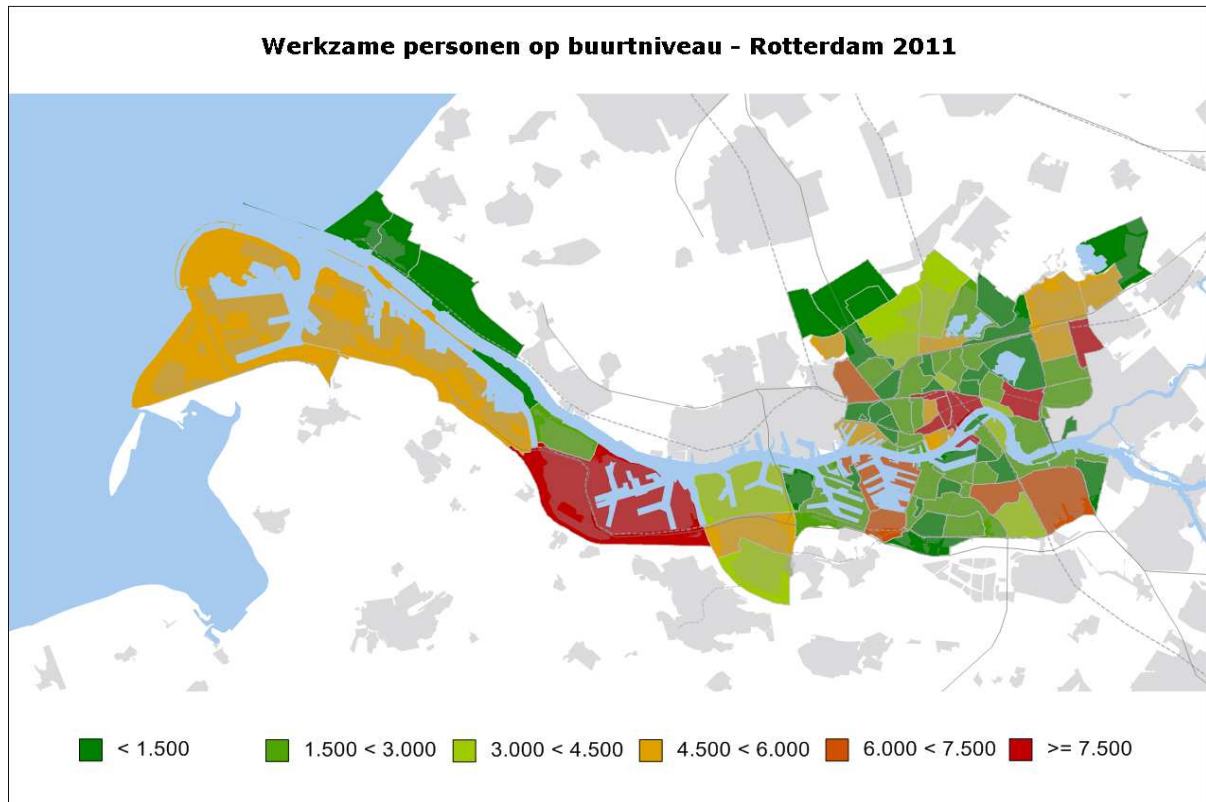
Rotterdam-Zuid kent een veelzijdige concentratie van sociaal-economische problemen. Volgens Deetman en Mans (2011) heeft het gebied een omvangrijke, kwetsbare, gestapelde woningvoorraad, waarbij in verschillende wijken gezinnen in (te) kleine en verouderde woningen wonen. Vanwege de groei van de bedrijvigheid en werkgelegenheid in de Rotterdamse haven zijn vanaf de jaren 1950 namelijk rondom de havengebieden woonwijken met goedkope woningen (veelal portieketagewoningen) gebouwd, om daarmee aan het dringende woningtekort tegemoet te komen. Hoewel de wijken in hun oorspronkelijke opzet waren ontworpen voor diverse bevolkingsgroepen werden duurdere woningen omwille van financiële redenen door het stadsbestuur geschrapt, waardoor een eenzijdige bevolkingssamenstelling ontstond (Bent, 2010; Bouwmeester, 2000). Begin jaren 1970 gingen vervolgens in het kader van de stadsvernieuwing grote delen van Zuid op de schop, waarbij het verwaarloosde particuliere bezit werd vervangen door sociale woningbouw tegen zo laag mogelijke huren. Deze ontwikkelingen hebben ertoe geleid dat in Rotterdam-Zuid een uittocht van de middenklasse inzette. Dit proces van selectieve migratie werd nog eens versterkt door de bouw van nieuwe woningen in verschillende groeikernen rondom Rotterdam. Deze woningen vormde voor velen een goed alternatief voor de portieketagewoningen in Zuid. Het karakter van de woningvoorraad in Rotterdam-Zuid heeft hierdoor een aanzuigende werking op mensen met een laag inkomen en op goedkope arbeidskrachten (Bouwmeester, 2000; Gemeente Rotterdam, 2012). Zo had in 2011 van alle vestigers in Zuid 68 procent een laag inkomen, terwijl van alle vertrekkende personen uit Zuid 58 procent een laag inkomen had. Deze ontwikkeling is vergelijkbaar met voorgaande jaren, waarbij het

percentage vestigers met een laag inkomen is toegenomen (Gemeente Rotterdam, 2012). Er is hierdoor volgens Deetman en Mans (2011) een trend zichtbaar dat bewoners van Zuid die het beter krijgen, vertrekken naar aantrekkelijker woonmilieus rond Rotterdam. Ook is het opleidingsniveau van de bewoners van Rotterdam-Zuid relatief laag. In 2011 is slechts 50 procent van de beroepsbevolking middelbaar- of hoger opgeleid, tegenover 62 procent gemiddeld in Rotterdam. Van de jongeren op Zuid in de leeftijd van 17 tot 22 jaar verlaat bovendien 22 procent school zonder eindkwalificatie, ten opzichte van 18 procent gemiddeld in Rotterdam. Van alle vestigers op Zuid heeft in 2011 27 procent een laag opleidingsniveau, waar 24 procent van de vertrekkers van Zuid een laag opleidingsniveau heeft. Daarnaast worden de verschillende wijken in Rotterdam-Zuid volgens Deetman en Mans (2011) gescheiden door fysieke barrières met relatief weinig mobiliteit tussen de wijken. Diverse initiatieven en ook de ontwikkelingen op de Kop van Zuid hebben daarmee slechts een beperkte positieve invloed op de aangrenzende wijken.

Een andere belangrijke ontwikkeling is dat eind jaren 1960, begin jaren 1970 de scheepbouwsector instortte, waardoor belangrijke werkgevers in Rotterdam-Zuid verdwenen. Vervolgens diende de oliecrisis zich aan waarmee de grote werkloosheid in de jaren 1970 en 1980 zijn intrede deed. De vele arbeidskrachten uit het buitenland, die in de tijden van hoogconjunctuur in allerijl naar Rotterdam waren gehaald, werden hierdoor even snel weer op straat gezet. Weliswaar vond in deze periode ook vernieuwing plaats op Zuid met de aanleg van de metrolijn, de bouw van winkelcentrum Zuidplein en de bouw van sportpaleis Ahoy, maar het tij bleek niet meer te keren. Met het verschuiven van de havenactiviteiten naar het westen, nam de werkgelegenheid in de havens voor Zuid verder af (Deetman & Mans, 2011; Gemeente Rotterdam et al., 2011a). Ook kreeg Rotterdam in deze periode het nodige te stellen met concurrentie uit lagelonenlanden en verdwenen banen als gevolg van een steeds hoogwaardiger en kennisintensiever wordende havengerelateerde werkgelegenheid. Waar in de jaren 1970 nog volop fysiek zwaar en laaggeschoold werk in de havens was, verloren havenarbeiders met de komst van de pallets en vooral met de opmars van de containers in jaren 1980 massaal hun baan (Bouwmeester, 2000). In de industrie en de haven volgde koude saneringen en het bedrijfsleven investeerde vaak hooguit nog in arbeidsbesparende technologie. Vanwege de stadsvernieuwing ontstonden daarnaast ook voor het midden- en kleinbedrijf problemen. Zo was in de oude wijken van Rotterdam het midden- en kleinbedrijf goed voor 40.000 tot 50.000 arbeidsplaatsen, maar de stadsvernieuwers bestempelden bedrijven als storend voor de woonfunctie. Bedrijven werden veelal gesaneerd en ondergebracht in bedrijfsverzamelgebouwen. Omdat velen niet konden voldoen aan de huurprijzen en strengere vergunningseisen, was sluiting vaak de enige optie. Met name Rotterdam-Zuid kreeg als gevolg van deze ontwikkelingen te kampen met hoge percentages laaggeschoolden en werkloosheid (Bent, 2010). De economische recessie heeft daarbij sinds 2008 tot een duidelijke stijging van de werkloosheid geleid. In 2012 heeft Rotterdam-Zuid met bijna 9,7 procent, ten opzichte van Rotterdam (8,5%) en Nederland (6,8%), het hoogste percentage werkzoekenden zonder baan onder de (potentiële) beroepsbevolking van Nederland (CBS, 2012a; Gemeente Rotterdam et al., 2012). Dit komt neer op bijna 13.000 werkzoekenden zonder baan op een potentiële beroepsbevolking (aantal personen in de leeftijd van 15 tot en met 64 jaar) van bijna 134.000 personen (Gemeente Rotterdam, 2012a). Vooral het aantal werkzoekende jongeren zonder baan is in Rotterdam en met name in Rotterdam-Zuid hoger dan in andere Nederlandse steden en neemt sinds 2009 toe (Gemeente Rotterdam et al., 2012).

Als gevolg van de hiervoor beschreven ontwikkelingen is het aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam-Zuid relatief laag. Weliswaar woont een derde deel van de Rotterdamse bevolking op Zuid, slechts een vijfde deel van het totale aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam bevindt zich in het gebied. Dit komt neer op een totale werkgelegenheid van circa 70.000 arbeidsplaatsen in 2012 (Kamer van Koophandel Rotterdam, 2012). Van de totale werkgelegenheid op Zuid bevindt zich 30 procent op de zeven grotere bedrijventerreinen. In de Waalhaven (Oost, West en Zuid) zijn veruit de meeste vestigingen en arbeidsplaatsen te vinden, en is vooral havengerelateerde bedrijvigheid aanwezig. Hierna volgen de locaties Stadionweg en omgeving, Maashaven, Laagjes, Hordijk, Cornisland/Reijerwaard en Charlois. Een groot gedeelte van de werkgelegenheid op de bedrijventerreinen op Zuid is te vinden bij de bedrijven uit de sectoren vervoer, diensten en handel en reparatie. Ondanks opkomende economische sectoren zoals zorg en life sciences verwacht de Kamer van Koophandel Rotterdam (2012) dat deze sectoren, inclusief de bouwsector, ook in de toekomst verantwoordelijk zullen zijn voor een groot deel van de werkgelegenheid op Zuid. Van alle werknemers bij bedrijven gevestigd op de bedrijventerreinen in Zuid, is 35 procent lager opgeleid. Dit percentage verhoudt zich met de gemiddelden op de bedrijventerreinen in Rotterdam. Naast de bedrijventerreinen concentreert de werkgelegenheid op Zuid zich voornamelijk op Zuidplein, in de medische centra en op de Kop van Zuid. Zuidplein vervult als winkelcentrum een regionale functie, evenals de verschillende medische centra op Zuid. De Kop van Zuid betreft daarentegen vooral kantoren en trekt relatief weinig

werknemers uit Zuid (Gemeente Rotterdam et al., 2012). De kantoren op deze locatie vormen, samen met de Ahoy en de Kuip, bovendien de enige bovenregionale functies in Zuid (Goudappel Coffeng, 2009). In de wijken op Zuid is volgens Deetman en Mans (2011) verder weinig zichtbare economie aanwezig en zijn voornamelijk midden- en kleinbedrijven te vinden. Vooral in en rondom het centrum van Rotterdam (Noord) is een concentratie van werkgelegenheid zichtbaar, waar zich tevens de meeste banen voor hoger opgeleiden bevinden (figuur 4.1.2). De banen voor laagopgeleiden zijn daarentegen meer over de hele regio verspreid. Belangrijke werklocaties bevinden zich in onder andere Spijkenisse, Capelle aan den IJssel en Ridderkerk.



Figuur 4.1.2 Werkzame personen op buurtniveau (Bron: Bedrijvenregister Zuid-Holland, 2011; bewerking J.Bastiaanssen)

Uit onderzoek van SEOR en Bureau Louter (2005) en ook uit later onderzoek van Bureau Louter (2008) blijkt dat het aandeel banen voor laagopgeleiden (tot MBO niveau) in Rotterdam(-Zuid) het hoogst is in de detailhandel, transport, belevingsdiensten (waaronder horeca), industrie, bouwnijverheid, groothandel en ambulante activiteiten (schoonmaakbedrijven en uitzendbureaus). Deze sectoren bevatten in 2005 circa 75 procent van het totaal aantal banen voor laagopgeleiden in Rotterdam. In vrijwel elk van deze sectoren lag het aandeel banen voor laagopgeleiden op circa 40 procent of hoger. Het aandeel banen voor laagopgeleiden in Rotterdam is daarentegen relatief laag in de zorg, kennisdiensten, openbaar bestuur en onderwijs. In deze sectoren lag het aandeel banen voor laagopgeleiden in 2005 tussen de 10 en 20 procent. Overigens werken in Rotterdam, vergeleken met overig Nederland, veel laagopgeleiden in de sectoren zorg, transport en ambulante activiteiten en werken relatief weinig laagopgeleiden in de industrie. Zo leverde de industrie in 2008 al minder dan tien procent van het aantal banen voor laagopgeleiden in Rotterdam. Een groei van banen voor laagopgeleiden doet zich in Rotterdam, evenals in Rotterdam-Zuid, met name voor in de zorgsector, in de ambulante activiteiten (vooral bij schoonmaakbedrijven) en in de belevingsdiensten (waaronder in de horeca). Deze sectoren zijn minder gevoelig voor vervanging van arbeidskrachten door automatisering en mechanisering. Het aantal banen voor laagopgeleiden neemt in Rotterdam daarentegen vooral (verder) af in de industrie en in de bouwnijverheid evenals in de kennisdiensten, transport, het openbaar bestuur en het onderwijs. Dit geldt zowel voor Rotterdam als voor de regio, maar in Rotterdam is de afname van het aantal banen in het algemeen sterker (Bureau Louter, 2008; SEOR & Bureau Louter, 2005; Gemeente Rotterdam et al., 2011c). Daarnaast neemt het totaal aantal banen voor laagopgeleiden tot MBO niveau bij Rotterdamse bedrijven en instellingen af, terwijl dit in regio nog licht groeit. Vooral voor MBO'ers met een technische opleidingsrichting wordt in Rotterdam een afname van het aantal banen verwacht, evenals voor wat betreft het aantal banen op het niveau

MAVO, VBO technisch en VBO economisch. Het aantal banen op het niveau VBO verzorgend laat daarentegen een aanzienlijke toename zien. De redenen voor de afname van het aantal banen voor laagopgeleiden in Rotterdam verschillen per sector: in de industrie zorgde de toepassing van nieuwe technologie voor verhoging van de productiviteit en een betere concurrentiepositie, maar laaggeschoolden profiteerden daar niet van en laaggeschoolde arbeid werd verplaatst naar lagelonenlanden. In de groothandel en transport heeft toepassing van ICT tot productiviteitsstijgingen geleid maar heeft eveneens voor een uitstoot van arbeidskrachten gezorgd (Bent, 2010; SEOR & Bureau Louter, 2005). De kansen voor laagopgeleiden komen daarmee echter in toenemende mate buiten Rotterdam te liggen (Bureau Louter, 2008; Gemeente Rotterdam et al., 2011c).

4.2 Openbaar vervoersysteem

In Rotterdam-Zuid kan gebruik worden gemaakt van verschillende openbaar vervoersdiensten (zie figuur 4.2.1). Een tweetal railassen ontsluiten Rotterdam-Zuid, namelijk de spoorlijn Rotterdam – Dordrecht met de sprinterstations Zuid en Lombardijen en de metrolijnen E en D tussen Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Spijkenisse met de stations Wilhelminaplein, Rijnhaven, Maashaven, Zuidplein en Slinge. Deze trein- en metroverbindingen leggen vooral een verbinding met het centrum van Rotterdam, Spijkenisse en de Drechtsteden. Er ontbreken echter goede verbindingen met Rotterdam -West en Schiedam, Rotterdam -Oost en Capelle aan den IJssel en met de Randstad (Naslagwerk Trefzeker op Zuid, 2011). Via de Kop van Zuid/ Erasmusbrug lopen daarnaast drie tramlijnen van Zuid naar Noord die tevens een verbinding vormen met Schiedam en Vlaardingen. Rotterdam –Oost/ Capelle, Rotterdam –West en Schiedam zijn met een overstap op metrostation Beurs te bereiken. Daarnaast rijdt op Zuid een tangentiële tramlijn van IJsselmonde via Vreewijk naar Charlois. Deze tramlijn verknoopt, samen met de andere drie tramlijnen, metrostation Maashaven en station Lombardijen. Ook rijden er vanuit Ridderkerk, de Drechtsteden (A16), Barendrecht/ Carnisselande en de A29 streekbussen naar busstation Zuidplein. Vanuit heel Zuid, behalve het noordelijk deel van IJsselmonde en Beverwaard, rijden er verder stadsbussen naar Zuidplein. Vanaf Zuidplein rijden stadsbussen vervolgens via de Maastunnel naar Noord. Zuidplein vormt daarmee het belangrijkste OV-knooppunt in Zuid met haltes van alle stad- en streekbussen en van de metro maar beschikt niet over een tramhalte of een treinstation.

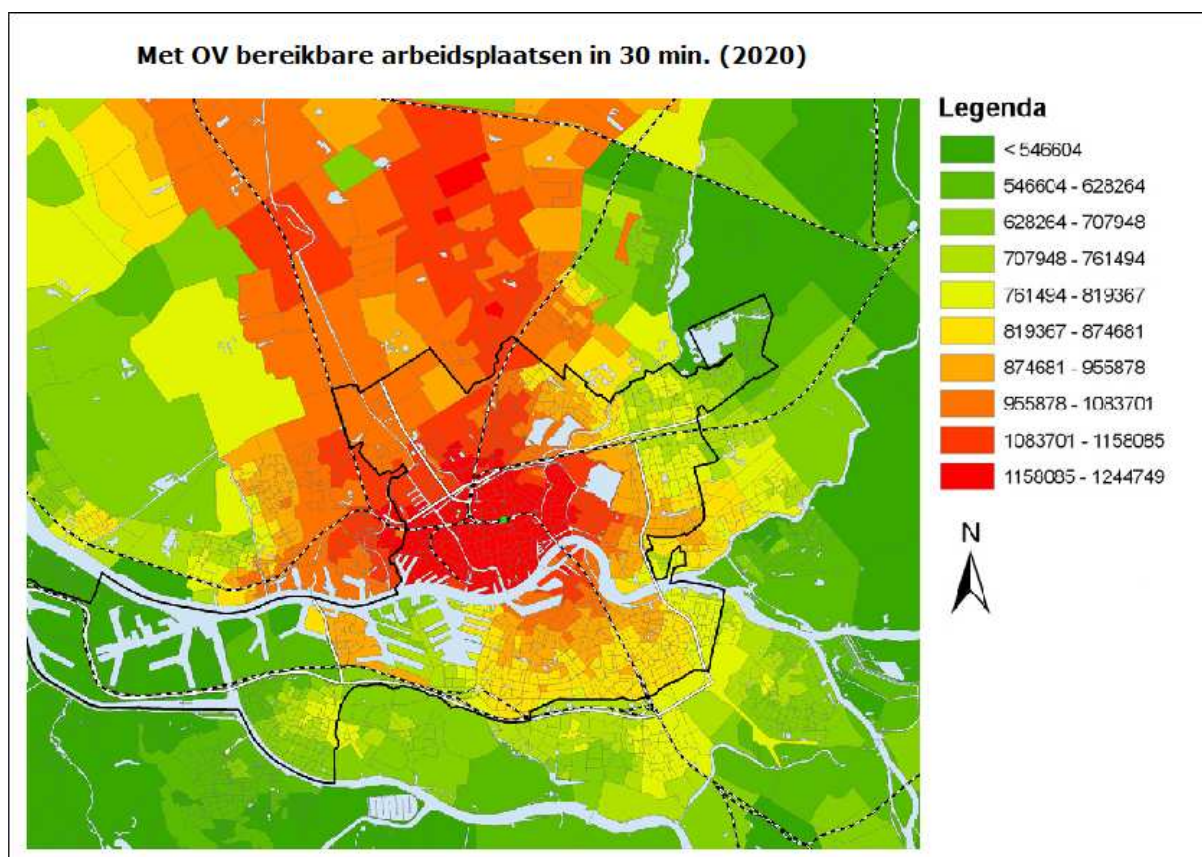


Figuur 4.2.1 Openbaar vervoer in Rotterdam-Zuid (Bron: Gemeente Rotterdam, 2011b; bewerking J.Bastiaanssen)

De mogelijkheden om vanaf Rotterdam-Zuid per openbaar vervoer naar de verschillende bedrijventerreinen en de economische kerngebieden rond Zuid te reizen, zijn volgens Deetman en

Mans (2011) onvoldoende ontwikkeld. Opvallend is hierbij vooral de relatieve onbereikbaarheid van Zuid ten opzichte van Noord. Zo zijn er naar verwachting in 2020 per openbaar vervoer, evenals per auto, vanuit de verschillende buurten in Zuid aanzienlijk minder arbeidsplaatsen en potentiële werknemers bereikbaar binnen 30 minuten dan vanuit de verschillende buurten in Noord (figuur 4.2.2). Dit beperkt de mogelijkheden op de arbeidsmarkt voor de huidige bewoners van Zuid en leidt ertoe dat het gebied een minder gunstige vestigingslocatie voor nieuwe bewoners en bedrijven is. Kantoorontwikkelingen doen zich dan ook met name voor op locaties in Noord. Daarbij ligt Zuid aan de buitenring van de Randstad. Het ligt hierdoor aan de verkeerde kant van de 'Rotterdamse Ruit', omdat de Ruit zelf veel last heeft van congestie. (Goudappel Coffeng, 2009; Rotterdam Vooruit, 2011). De kansen die de economische ontwikkeling in de regio rond Zuid biedt, dreigen hierdoor volgens Deetman en Mans (2011) voor een groot deel voorbij te gaan aan Zuid.

De oorzaak van de relatieve onbereikbaarheid van Zuid ligt hoofdzakelijk besloten in de radiale opbouw van het openbaar vervoersnetwerk. Het railvervoer op Zuid, zowel trein, metro als tram, is namelijk vooral op Noord georiënteerd. De intercitystations, de knooppunten van het Randstedelijk spoornetwerk, liggen bovendien in Noord en een groot gedeelte van Zuid ligt te ver van de radiale metroverbinding af. De meeste verplaatsingen moeten hierdoor via het centrum (Noord) worden afgewerkt, hetgeen leidt tot langere reistijden en capaciteitsknelpunten op de centrale delen (het centrum en op de rivierkruisingen) van het netwerk. Daarnaast ontbreekt hoogwaardig openbaar vervoer op de oost-west verbindingen tussen de wijken en vormt daarmee een belangrijk knelpunt in Rotterdam-Zuid. Zo zijn drie van de vier tramlijnen gericht op Noord en loopt de enige tangentiële tramverbinding tussen IJsselmonde en Charlois niet langs Zuidplein terwijl dit het belangrijkste openbaar vervoersknooppunt van Zuid vormt. Ook zijn er in Rotterdam-Zuid veel (relatief korte) busverbindingen waardoor reizigers vaak moeten overstappen om hun bestemming te bereiken. Waar de normen voor de openbaar vervoerestijden in Noord in het algemeen goed worden gehaald, is dit vooral van en naar Zuid niet het geval. Bovendien kan het toenemend aantal openbaar vervoersreizigers, hoofdzakelijk veroorzaakt door de ruimtelijke en sociaal-economische ontwikkelingen op met name de Kop van Zuid, hierdoor niet afdoende door het huidige openbaar vervoersnetwerk worden opgevangen (Gemeente Rotterdam, 2011a; Gemeente Rotterdam et al., 2011b; Rotterdam Vooruit, 2011).



Figuur 4.2.2 Met OV bereikbare arbeidsplaatsen in 30 minuten (Bron: Rotterdam Vooruit, 2011; bewerking J.Bastiaanssen)

Om de geschetste vervoersproblematiek in de toekomst het hoofd te kunnen bieden, is in het kader van het Nationaal programma Kwaliteitsprong Rotterdam Zuid (Gemeente Rotterdam, 2011a) een combinatie van een nieuw intercitystation op Zuid, op de locatie van station Stadion, en een nieuwe metrotangent Kralingse Zoom - station Stadion - Zuidplein - Schiedam Centraal voorgesteld. De Rijksoverheid heeft als voornaamste financierder van de metrotangent echter haar twijfels geuit over de kostprijs van het project. De gemeente Rotterdam, stadsregio Rotterdam en het Rijk hebben hierop eind 2010 gezamenlijk een studie uitgevoerd waarbij 1000 enquêtes en 20 interviews zijn afgenomen onder bewoners op Zuid. Hieruit kwam echter een andere vervoerswens naar voren dan de gemeente Rotterdam voor ogen had. Waar de gemeente stuurde op een tangentiële metroverbinding gaven de bewoners van Zuid de voorkeur aan een busverbinding. Voor hen speelde met name het veiligheidsaspect een belangrijke rol: een bus rijdt bovengronds en er is (zichtbaar) een bestuurder van het voertuig aanwezig. Vanuit de gemeente Rotterdam wordt, mede vanuit het oogpunt de Rotterdamse Ruit te ontlasten, vooralsnog ingezet op een metrotangent met de mogelijkheid om op korte termijn een busverbinding als oost-west tangent op de route van de metro te realiseren.

5. Onderzoeksresultaten werkzoekenden

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews met de werkzoekenden behandeld en geanalyseerd. De analyse geschiedt aan de hand van het conceptueel model uit paragraaf 2.4. Allereerst worden in paragraaf 5.1 de kenmerken van de werkzoekenden behandeld om daarmee een beeld te geven van hun persoonlijke situatie. De persoonlijke kenmerken van de respondenten zijn immers van invloed op hun vervoersmogelijkheden. In paragraaf 5.2 volgt een analyse van de werkervaring van de respondenten en hun vervoer naar de voormalige werklocaties, om te bepalen of er destijds sprake was van vervoersproblemen. Hierop volgend worden in paragraaf 5.3 de vervoersmogelijkheden van de respondenten geanalyseerd, om te bepalen van welk vervoer zij gebruik kunnen maken. Vervolgens wordt in paragraaf 5.4 de wijze waarop door de respondenten naar werk wordt gezocht geanalyseerd, in relatie tot hun vervoersmogelijkheden, en wordt bepaald in hoeverre sprake is van vervoersproblemen bij het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële werklocaties. Tot slot wordt in paragraaf 5.5 ingegaan op het belang van de openbaar vervoersverbeteringen, zoals uiteengezet in paragraaf 4.2, voor de respondenten.

Voorafgaand aan de algemene analyse wordt een kwalitatieve beschrijving van één van de respondenten gegeven (Box 2) om daarmee een beeld te schetsen van de werkzoekenden.

Box 2 Kwalitatieve beschrijving respondent

Respondent 18 is een 42-jarige alleenstaande moeder van vier kinderen. Twee van haar kinderen zijn nog thuiswonend en zijn 9 en 5 jaar oud. Haar hoogst genoten opleiding is het VBO waarna ze naar de huishoudschool is gegaan maar dit heeft ze niet afgemaakt. De vrouw is afkomstig uit Curaçao en heeft 15 jaar in de Rotterdamse deelgemeente IJsselmonde gewoond. Vervolgens is ze voor een periode van 7 jaar bij haar vriend op Curaçao gaan wonen. Sinds december 2011 woont ze weer in IJsselmonde met haar twee kinderen. In de periode van 15 jaar dat de vrouw in Rotterdam woonde, is ze 5 jaar voltijds werkzaam geweest in de kinderopvang, vervolgens heeft ze als keukenhulp gewerkt bij een restaurant en tot slot is ze werkzaam geweest in de huishouding. In alle gevallen was het werk op locaties in Rotterdam, en dan met name op Zuid, die ze met de tram of bus goed kon bereiken. De periode van 7 jaar dat ze in Curaçao woonde, heeft ze niet gewerkt. Begin 2012 heeft de vrouw deelgenomen aan het WerkLoont traject op het werkplein in Delfshaven maar dit heeft niet tot een reguliere baan geleid. Momenteel is ze actief op zoek naar een voltijd baan in de catering of in de huishouding waarbij ze wordt ondersteund door een klantmanager van de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Om sollicitatiegesprekken en potentiële banen te kunnen bereiken, maakt de vrouw gebruik van het openbaar vervoer maar als het dichtbij is, gaat ze er lopend naartoe. Hoewel de vrouw in staat is om te fietsen in het verkeer beschikt ze niet over een fiets en ook heeft ze geen rijbewijs. Als gevolg van haar beperkte vervoersmogelijkheden heeft de vrouw haar zoekgebied voor werk beperkt tot Rotterdam en dan vooral tot Zuid. In Rotterdam-Noord zou ze ook nog werk aan willen nemen maar alleen als het niet te vroeg begint. Ze is namelijk een keer gebeld voor een baan in Noord maar daarvoor moest ze al voor 6:00 uur beginnen met werken. Vanuit IJsselmonde was het voor haar niet mogelijk om met het openbaar vervoer de werklocatie op tijd te bereiken, waardoor ze de baan heeft moeten afwijzen. Hierbij speelde ook mee dat ze haar kinderen iedere ochtend met de bus naar school moet brengen, waardoor ze uiterlijk om 5:00 uur van huis zou moeten vertrekken terwijl de bus die zij hiervoor gebruikt dan nog niet rijdt. De vrouw zoekt daarnaast geen werk buiten Rotterdam omdat ze daarvoor veel moet overstappen en lang moet reizen terwijl ze haar kinderen tussen 15:00 uur en 16:00 uur weer van school moet ophalen. Kinderopvang heeft ze nooit aangevraagd omdat de kosten daarvan voor haar te hoog zijn en omdat dit bovendien vaak niet vergoed wordt door de (potentiële) werkgever. Dit laatste geldt overigens ook voor haar reiskosten.

Ondanks haar beperkte zoekgebied voor werk vindt de vrouw het acceptabel om maximaal een uur onderweg te zijn naar sollicitatiegesprekken en (potentieel) werk. Ze zou bovendien haar zoekgebied willen vergroten, en daarmee een werklocatie verder weg overwegen, indien ze sneller op locaties buiten Rotterdam zou kunnen komen dan op het moment met het openbaar vervoer het geval is. Als ze over een auto zou beschikken dan zou ze zelfs tot Dordrecht en Den Haag werk willen gaan zoeken. Met een auto verwacht ze namelijk, in tegenstelling tot het openbaar vervoer, gemakkelijk te kunnen reizen naar werklocaties en weer terug naar huis. De vrouw is dan ook voornemens om allereerst een autorijbewijs te gaan behalen op het moment dat ze werk heeft gevonden. Een auto zou ze pas aan willen schaffen indien het werk buiten Rotterdam betreft omdat volgens haar de onkosten voor de auto anders niet op zouden wegen tegen de reiskosten van het openbaar vervoer.

5.1 Persoonlijke kenmerken

Zoals in hoofdstuk 3 naar voren is gekomen, zijn met achttien werkzoekenden interviews afgenomen. De respondenten zijn geselecteerd op sekse waardoor er een evenredige verhouding is van negen mannen en negen vrouwen (tabel 5.1.1). De leeftijden van de mannen en vrouwen zijn vrijwel gelijk verdeeld. De leeftijdsklasse 40 tot en met 49 jaar vormt met in totaal acht respondenten, waarvan vier mannen en vier vrouwen, de grootste groep. Hierna volgt de leeftijdsklasse 30 tot en met 39 jaar met in totaal zes respondenten, waarbij wederom een gelijke verdeling van het aantal mannen en vrouwen. Van de overige twee mannen valt één man in de leeftijdsklasse 50 tot en met 59 jaar en één man valt in de leeftijdsklasse 20 tot en met 29 jaar. In de laatst genoemde leeftijdsklasse vallen ook de overige twee vrouwen.

Van de achttien respondenten zijn zes alleenstaand zonder thuiswonend(e) kind(eren), waarvan drie mannen en drie vrouwen, waarmee ze de grootste huishoudengroep vormen. Twee mannen en twee vrouwen zijn daarnaast samenwonend zonder thuiswonend(e) kind(eren). Van de huishoudens met thuiswonend(e) kind(eren) zijn er vier alleenstaand, waarvan één man en drie vrouwen. Voor alle huishoudens in deze groep geldt dat zij in ieder geval een kind in de leeftijdsklasse 0 tot en met 11 jaar hebben. Een belangrijk gegeven aangezien de zorgtaken voor kinderen in deze leeftijdsklasse relatief omvangrijk zijn. Bij de samenwonenden met thuiswonend(e) kind(eren) zijn de verhoudingen met drie mannen en één vrouw precies omgekeerd. Van deze groep hebben drie huishoudens minstens een kind in de leeftijdsklasse 0 tot en met 11 jaar en een huishouden alleen een kind in de leeftijdsklasse 12 jaar of ouder. Met betrekking tot de huishoudensamenstelling zijn overigens uitsluitend thuiswonende kinderen meegerekend, aangezien de zorgtaken hiervoor van invloed kunnen zijn op de verplaatsingspatronen van de respondenten. Enkele respondenten hebben aangegeven (ook) uitwonende kinderen te hebben maar gaven tevens aan hier geen zorg meer voor te dragen.

Alle respondenten zijn geselecteerd op een laag opleidingsniveau waarbij, zoals in hoofdstuk 3 is omschreven, ook respondenten met een afgeronde MBO niveau 2 opleiding zijn meegenomen. De groep respondenten met een afgeronde MBO niveau 1 of 2 opleiding is verhoudingsgewijs het grootst, gevolgd door de respondenten met de MAVO als hoogst genoten opleiding. Opvallend is dat de vrouwen duidelijk lager geschoold zijn dan de mannen, waarvan twee vrouwen slechts de basisschool hebben afgerond. In de interviews kwam naar voren dat bij de vrouwen met name een gebrek aan motivatie of zwangerschap een reden vormde om niet aan het voorgezet onderwijs of beroepsonderwijs deel te nemen of om dit voortijdig te beëindigen.

Wat betreft de hoofdbezigheid overdag zijn er opvallende verschillen tussen de bezigheden van de vrouwelijke en de mannelijke respondenten. Zo werd door de vrouwelijke respondenten relatief vaak aangegeven dat zij zich, naast het zoeken naar werk en het halen van de boodschappen, bezig hielden met huishoudelijke taken en zorgtaken voor de kinderen. Voorts vertelden twee vrouwen met een opleiding bezig te zijn en werd door twee andere alleenstaande vrouwen met thuiswonende kinderen aangegeven dat ze een paar uur per week werkten om financieel rond te kunnen komen. De mannelijke respondenten gaven daarentegen relatief vaak aan zich, behalve met het zoeken van werk en het halen van de boodschappen, bezig te houden met sporten, lezen en rondfietsen in de buurt. Als reden hiervoor werd met name het verzetten van de gedachten genoemd en, in het geval van thuiswonende jonge kinderen, het even weg zijn uit de rumoerige thuisomgeving.

Voorts hebben in totaal vijf respondenten aangegeven chronische gezondheidsklachten te hebben van fysieke aard. Geen van de respondenten heeft aangegeven hierdoor niet te kunnen werken, wel kunnen twee mannen en twee vrouwen als gevolg van hun gezondheidsklachten niet zwaar tillen. Opvallend is dat in de gesprekken met de werkcoaches en beleidsmedewerkers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid juist het beeld werd geschetst dat werkzoekenden hun fysieke en mentale problemen al gauw overdrijven en op basis daarvan ook werk zouden afwijzen.

Slechts de helft van alle respondenten beschikt zelf over een telefoon en internet waarmee naar werk gezocht kan worden en waarmee werkgerelateerde afspraken en -reizen gepland kunnen worden. Van de respondenten die zelf niet over beide media beschikken, hebben er acht alleen een telefoon. Deze, voornamelijk mannelijke respondenten, gaven in de interviews aan als alternatief het internet op één van de werkpleinen, in de bibliotheek (locatie Blaak), bij familie in de buurt of in een internetcafé te (kunnen) gebruiken. Slechts één vrouwelijke respondent beschikt daarnaast niet zelf over een telefoon. In het interview gaf zij aan vanwege haar beperkte financiële middelen alleen de mobiele telefoon van haar familie te kunnen gebruiken.

Wat betreft de etniciteit vormen de respondenten een zeer gevarieerde groep. Slechts twee mannen en één vrouw zijn autochtone Nederlanders. Onder de overige vijftien respondenten is een westerse allochtoon en zijn maar liefst veertien niet-westerse allochtonen (hierbij wordt de definitie

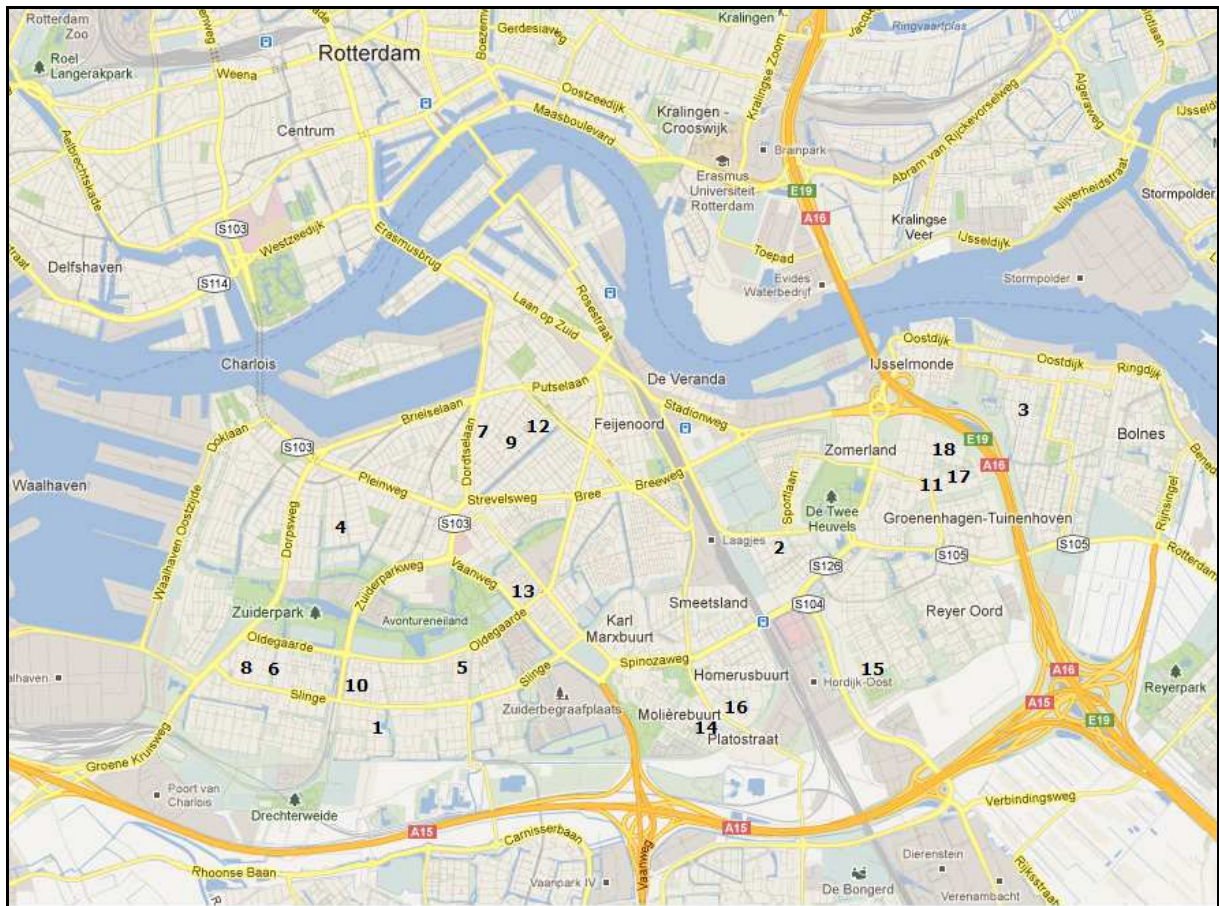
gehanteerd van het CBS, 2012d). Van de laatst genoemde, is Curaçao als land van herkomst het sterkst vertegenwoordigd, gevolgd door Suriname. Overigens zijn in totaal zestien respondenten 5 jaar of langer woonachtig in Rotterdam, waarbij de verhouding tussen de mannen en vrouwen evenredig verdeeld is, en slechts twee respondenten wonen minder dan 5 jaar in de Rotterdam.

Tot slot hebben van de achttien respondenten er veertien een volledige of aanvullende uitkering. In de meeste gevallen ligt, zowel bij de mannen als de vrouwen, de uitkeringsduur tussen de 0 en 1 jaar. Onder de respondenten zonder uitkering zijn de vrouwen met drie respondenten, tegenover één mannelijke respondent, het sterkst vertegenwoordigd.

Tabel 5.1.1 Persoonlijke kenmerken werkzoekenden

Persoonlijke kenmerken - werkzoekenden		Totaal		Man	Vrouw
		aantal absoluut	aantal procentueel	aantal absoluut	aantal absoluut
Respondenten		18	100,0	9	9
Leeftijden	50 t/m 59 jaar	1	5,6	1	0
	40 t/m 49 jaar	8	44,4	4	4
	30 t/m 39 jaar	6	33,3	3	3
	20 t/m 29 jaar	3	16,7	1	2
Huishoudentype	Alleenstaand zonder thuiswonend(e) kind(eren)	6	33,3	3	3
	Alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren)	4	22,2	1	3
	Samenwonend zonder thuiswonend(e) kind(eren)	4	22,2	2	2
	Samenwonend met thuiswonend(e) kind(eren)	4	22,2	3	1
	Alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren)				
	12 jaar en ouder	0	0,0	0	0
	0 t/m 11 jaar	3	75,0	1	2
	beiden	1	25,0	0	1
Samenwonend met thuiswonend(e) kind(eren)	12 jaar en ouder	1	25,0	1	0
	0 t/m 11 jaar	1	25,0	1	0
	beiden	2	50,0	1	1
Hoogst genoten opleiding	basisonderwijs	2	11,1	0	2
	VBO	2	11,1	1	1
	LBO	2	11,1	1	1
	MAVO	4	22,2	1	3
	ULO	1	5,6	1	0
	LTS	2	11,1	2	0
	MBO niveau 1-2	5	27,8	3	2
Gezondheidsproblemen	fysiek - chronisch	5	27,8	2	3
Telefoon en/ of internet	internet	1	5,6	0	1
	telefoon	8	44,4	6	2
	telefoon en internet	9	50,0	3	6
Woonachtig in Rotterdam	5 jaar of langer	16	88,9	8	8
	tot en met 4 jaar	2	11,1	1	1
Etniciteit	Ethiopië	1	5,6	1	0
	Marokko	1	5,6	1	0
	Indonesië	1	5,6	1	0
	Colombia	1	5,6	0	1
	Bonaire	1	5,6	0	1
	Liberia	1	5,6	0	1
	Suriname	2	11,1	0	2
	Algerije	1	5,6	1	0
	Turkije	1	5,6	1	0
	Sierra Leone	1	5,6	1	0
	Angola	1	5,6	0	1
	Nederland	3	16,7	2	1
	Curacao	3	16,7	1	2
	Uitkering (aanvullend)	meer dan 1 jaar	5	27,8	3
tot en met 1 jaar		9	50,0	5	4
geen		4	22,2	1	3

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, zijn alle respondenten afkomstig uit de deelgemeenten Charlois, Feijenoord en IJsselmonde in Rotterdam-Zuid. In figuur 5.1.2 is een overzicht gegeven van de woonlocaties van de respondenten.



Figuur 5.1.2 Woonlocaties werkzoekenden (Bron: Google Maps, 2012; bewerking J.Bastiaanssen)

5.2 Werkervaring en vervoer

In deze paragraaf wordt een analyse gemaakt van de recente werkervaring van de respondenten en hun vervoersmogelijkheden naar de voormalige werklocaties. Vervolgens wordt geanalyseerd in hoeverre sprake was van vervoersproblemen in relatie tot het bereiken van de werklocaties, waardoor deze mogelijke problemen werden veroorzaakt en op welke wijze de betreffende respondenten hiermee om gingen.

Met betrekking tot de werkervaring van de respondenten is een grote variatie zichtbaar (tabel 5.2.1). Hierbij moet worden opgemerkt dat vanwege het relatief grote aantal kortdurende werkverbanden, met name onder de vrouwelijke respondenten, een opsomming is gegeven van het type werk tot ongeveer een jaar voor de betreffende respondent werkloos raakte. Onder de vrouwelijke respondenten is het werk in de zorg en de schoonmaak met respectievelijk vijf en vier vrouwen het sterkst vertegenwoordigd. Voor wat betreft de werkzaamheden in de zorg vervulden de vrouwen functies als helpende in de thuiszorg of bij een zorginstelling en/ of waren zij werkzaam in de huishouding. Het schoonmaakwerk betrof veelal het reinigen van kantoren en bedrijfsruimten. Een markant gegeven is dat veel vrouwelijke respondenten in de zorg hebben gewerkt en vervolgens werkloos zijn geraakt. Het aantal arbeidsplaatsen in de zorgsector in Rotterdam heeft in de periode 2000-2011 immers een sterke groei doorgemaakt en zal naar verwachting, overeenkomstig met de regionale ontwikkelingen, de komende jaren verder toenemen (Gemeente Rotterdam et al., 2012; SEOR & Bureau Louter, 2005). Naast het werk in de zorg en de schoonmaak is een groot deel van de vrouwen werkzaam geweest in de industrie en de horeca. Het werk in de industrie betrof in alle gevallen productiewerkzaamheden. De mannelijke respondenten zijn daarentegen vooral in de bouw en de industrie, met respectievelijk vier en drie respondenten, werkzaam geweest. Evenals bij de vrouwen betrof het werk in de industrie vooral productiewerkzaamheden. In de bouw zijn de mannen als betontimmerman, elektricien, monteur en als vervoerder van bouwafval werkzaam geweest. Naast het werk in de industrie en de bouw zijn een aantal mannen in het transport en de schoonmaak werkzaam geweest. De werkzaamheden in het transport betroffen vrachtvervoer van goederen en de werkzaamheden in de schoonmaak betroffen, evenals bij de vrouwelijke respondenten, vooral reiniging van kantoren en bedrijfsruimten.

Met betrekking tot het type werkgevers gaf de helft van de respondenten aan bij de laatste baan in vaste dienst te zijn geweest. Zeven respondenten waren daarnaast in dienst via uitzendbureaus, waarvan het merendeel vrouwen die werkzaam waren in de zorg of de schoonmaakbranche. Met betrekking tot de duur van het dienstverband gaven elf respondenten in de interviews aan doorgaans een of vaak meerdere jaren bij een bedrijf in dienst te zijn geweest, voor vijf respondenten was dit veelal enkele maanden en twee respondenten waren vaak slechts enkele weken in dienst bij een bedrijf. De twee laatstgenoemden werkten overigens via een uitzendbureau.

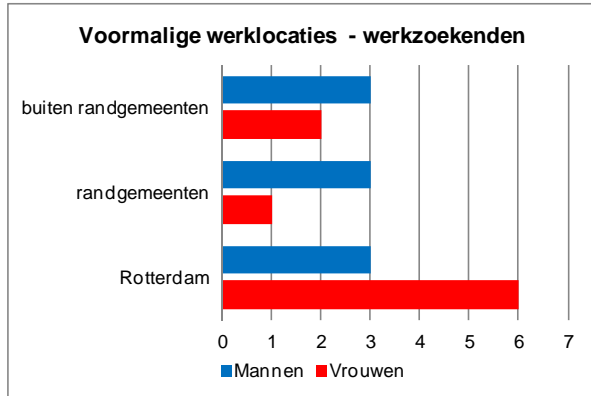
Tabel 5.2.1 Werkervaring en voormalige werklocaties

	Branches	voormalige werklocaties			seks
		Rotterdam	< randgem.	> randgem.	
R1	bouw				man
R2	industrie, callcenter				man
R3	transport, bouw				man
R4	industrie, horeca				vrouw
R5	zorg, schoonmaak, administratie				vrouw
R6	schoonmaak, kapster				vrouw
R7	tuinbouw, postsortering, zorg				vrouw
R8	industrie				man
R9	schoonmaak				man
R10	industrie				man
R11	schoonmaak				vrouw
R12	schoonmaak, industrie, zorg, callcenter, speeltuinbeheer				vrouw
R13	horeca				vrouw
R14	transport, schoonmaak				man
R15	bouw				man
R16	zorg				vrouw
R17	bouw				man
R18	kinderopvang, zorg, horeca				vrouw

Wat betreft de werklocaties gaven negen van de achttien respondenten aan op locaties in Rotterdam te hebben gewerkt. Van deze groep hebben zeven respondenten op een locatie in één van de drie deelgemeenten op Zuid gewerkt, twee respondenten werkten in de Waalhaven en Maashaven en één respondent werkte op bedrijventerrein Spaanse Polder. Vooral het werk in de zorg, gevolgd door het werk in de schoonmaak en industrie, is op een locatie in Rotterdam en dan vooral ook in Rotterdam-Zuid uitgevoerd. Opvallend is dat met name de vrouwen met zes respondenten in Rotterdam werkzaam zijn geweest. Een mogelijke verklaring is dat vier vrouwen in Rotterdam-Zuid in de zorg werkzaam zijn geweest. De zorgsector is namelijk, zowel in Rotterdam in het algemeen als specifiek op Zuid, verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van het aantal banen en is bovendien de afgelopen jaren sterk gegroeid (Gemeente Rotterdam et al., 2012; SEOR & Bureau Louter, 2005). Van de overige negen respondenten hebben er vier een werklocatie in de randgemeenten van Rotterdam gehad en vijf van de respondenten hebben op een locatie buiten de randgemeenten gewerkt. Het werk in de randgemeenten betrof werkzaamheden in de bouw, transport en schoonmaak en was op locaties in Capelle aan den IJssel, Schiedam en Vlaardingen. Daarnaast vond vooral het werk in de bouw ook buiten de randgemeenten plaats, waarbij werklocaties als Gouda, Dordrecht, Naaldwijk, Spijkenisse, Alblasserdam en Schevingen werden genoemd. In beide groepen zijn de mannelijke respondenten sterk vertegenwoordigd, dat zich laat verklaren door het gegeven dat veel mannen werkzaam waren in sectoren als de bouw en transport.

Wanneer de mannelijke en vrouwelijke respondenten met elkaar worden vergeleken, valt op dat de vrouwelijke respondenten met circa 67 procent overwegend een werklocatie in Rotterdam hebben gehad terwijl de mannelijke respondenten met circa 67 procent overwegend een werklocatie buiten Rotterdam hebben gehad (grafiek 5.2.2).

Grafiek 5.2.2 Voormalige werklocaties



Met betrekking tot de werkdagen en -tijden werkten dertien respondenten, waarvan zeven mannen en zes vrouwen, van maandag tot en met vrijdag. Van deze groep hadden tien respondenten werktijden waarbij tussen circa 6:00 uur en 8:00 uur werd gestart, waarna het werk tussen 15:00 uur en 17:00 uur weer werd beëindigd. Voorts hadden twee respondenten onregelmatige werktijden waarbij in ploegendiensten in de ochtenden of in de avonden werd gewerkt. Slechts een mannelijke respondent die werkzaam was in de bouw week hier wat betreft zijn werktijden van af:

“Op de vrachtwagen in de bouw, bouwafval vervoeren. Ik ging om 6:30 uur van start, dus was er altijd om 6:00 uur. Was altijd een half uurtje eerder, waarin ik mijn vrachtwagen ging controleren. Ik werkte meestal 13 tot 15 uur per dag. Dus vanaf 6:30 uur, soms tot 22:00 uur. Dat was mijn laatste baan, daar heb ik gewerkt tot 2010.”

De overige vijf respondenten, waarvan drie vrouwen en twee mannen, werkten (veelal om de andere week) in het weekend. Eén vrouw uit deze groep werkte in Rotterdam, de overige vier vrouwen werkten in de randgemeenten van Rotterdam of daarbuiten. Van deze groep werkte één respondent alleen in de ochtenden, drie respondenten hadden onregelmatige werktijden overdag en één respondent had uitsluitend nachtdiensten. Eén van de vrouwelijke respondenten die werkzaam was in de horeca week hier wat betreft haar werktijden van af:

“Het laatst heb ik in Scheveningen gewerkt, zes dagen in de week, tot veertien uur per dag. (...) Soms was het van 10:00 uur 's ochtends tot 00:30 uur 's nachts. Ik moest nog wel mijn laatste trein kunnen redden [naar de woonlocatie, JB].”

Opvallend is dat de werkdagen en -tijden van de respondenten, in tegenstelling tot eerder onderzoek van onder andere Sanchez et al. (2004), nagenoeg geen late werkdiensten en slechts in circa 28 procent van de gevallen weekenddiensten betrof.

Voor wat betreft het vervoer naar de werklocaties maakten tien respondenten, waarvan zes vrouwen en vier mannen, gebruik van (een combinatie van) openbaar vervoersdiensten, gevolgd door zes respondenten die de fiets gebruikten (tabel 5.2.3). Van de overige twee respondenten ging één respondent lopend naar het werk en één respondent had bedrijfsvervoer ter beschikking via zijn werkgever. Geen van de respondenten gaf overigens aan in de nabijheid van een openbaar vervoersknooppunt, zoals een stationsgebied, te hebben gewerkt. Het gebruik van de trein naar de werklocaties was hierdoor relatief beperkt. De respondenten is vervolgens de vraag voorgelegd of zij ook van alternatief vervoer gebruik konden maken om de werklocaties te bereiken. Zeven respondenten gaven aan dat ze als alternatief vervoer gebruik konden maken van (andere) openbaar vervoersdiensten, drie respondenten konden gebruik maken van de fiets en twee respondenten hadden een collega met wie ze per auto mee naar het werk konden rijden. Daarnaast was voor één respondent een bedrijfsbus beschikbaar en kon een andere respondent indien noodzakelijk gebruik maken van een taxi. Nochtans gaven vier respondenten in de interviews aan dat zij niet over alternatief vervoer beschikten om hun voormalige werklocaties te bereiken omdat de locaties te ver van Rotterdam vandaan, in de randgemeenten van Rotterdam of daarbuiten, lagen en daarmee onbereikbaar waren met (ander) openbaar vervoer. Wat betreft de vertrektijden naar de werklocaties gaf de helft van de respondenten in de interviews aan tussen 5:00 uur en 7:00 uur in de ochtend vanuit de woonlocatie te vertrekken. De overige respondenten vertrokken veelal voor 8:30 uur of, afhankelijk van de ploegdienst, op wisselende tijden.

Tabel 5.2.3 Vervoer naar voormalige werklocaties

	vervoer naar werk	alternatief vervoer	vervoersproblemen	voormalige werklocaties			seks
				Rotterdam	< randgem.	> randgem.	
R1	metro - fiets	geen	nee				man
R2	fiets	bedrijfsvervoer	nee				man
R3	fiets	tram	nee				man
R4	fiets	bus	nee				vrouw
R5	fiets	bus	ja				vrouw
R6	bus	fiets	nee				vrouw
R7	metro - bedrijfsbus	bus	ja				vrouw
R8	fiets/ metro	bus/ bedrijfsvervoer	ja				man
R9	bedrijfsvervoer	meerijden	nee				man
R10	bus	taxi	ja				man
R11	bus/ tram - metro	geen	ja				vrouw
R12	lopen	tram	nee				vrouw
R13	bus - metro - trein - tram	geen	ja				vrouw
R14	metro	fiets	nee				man
R15	fiets - trein	geen	nee				man
R16	bus	fiets	nee				vrouw
R17	fiets	meerijden	nee				man
R18	tram	bus	nee				vrouw

Van de achttien respondenten gaven zes respondenten, waarvan vier vrouwen en twee mannen, in de interviews aan vervoersproblemen te hebben gehad voor wat betreft het bereiken van de werklocaties (tabel 5.2.3). Van deze groep werkten twee respondenten in Rotterdam, één respondent werkte in een randgemeente van Rotterdam en drie respondenten werkten buiten de randgemeenten. Voor de twee respondenten die werkzaam waren in Rotterdam vormde de beschikbaarheid en de frequentie van de openbaar vervoersdiensten, op doordeweekse dagen, naar de werklocatie in respectievelijk Charlois en Spaanse Polder of terug naar de woonlocatie een probleem. Zo vertelde één van de respondenten in het interview dat zij haar avondwerk in de schoonmaak in Charlois eerder moest beëindigen, omdat ze anders niet op tijd was voor de laatste bus naar haar woonlocatie in Zuidwijk:

“Er was maar één bus die daar naartoe ging, dat ik weet, precies daar waar ik moest zijn. Maar die was om de zoveel tijd en was maar tot een bepaalde tijd dus ik moest ook eerder stoppen. Ik moest dan eerder stoppen, om 20.00 uur, om de bus te kunnen gebruiken.”

Voor de respondent die werkzaam was in een van de randgemeenten van Rotterdam, vormde de beschikbaarheid van de metro op zondagochtenden een probleem om haar werk in de schoonmaak in Capelle aan den IJssel tijdig te bereiken. De metro rijdt op zondag namelijk pas vanaf 8:10 uur, terwijl haar werk al rond 8:00 uur startte:

“Op zondag heb ik problemen want de metro is dan altijd te laat. (...) Ik moest om 8:00 uur beginnen maar ik kom altijd een half uurtje of 45 minuten te laat. (...) Soms kon mijn vriendin, als zij tijd heeft, mij meenemen. Maar als zij geen auto heeft dan kom ik altijd te laat. (...) Ik bel dan dat ik later kom maar zij zeggen dan tegen mij: ‘je moet op tijd zijn’. Maar hoe kan ik dat doen? Ik zeg: ‘ja, omdat wij geen metro hebben, begin ik om 8:30 uur in plaats van 8:00 uur, want ik kan niet op tijd zijn’.”

Voorts hadden de drie respondenten die werkzaam waren buiten de randgemeenten van Rotterdam vooral problemen met de beschikbaarheid van openbaar vervoersdiensten buiten de spitsuren. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die werkzaam was in de metaalbewerking in Alblasserdam:

“Soms als in de middag moest werken, reed er van 11:30 uur tot 14:30 uur, geen bus. Twee keer heb ik een taxi gepakt van daar, Alblasserdam, naar Rotterdam... dat koste mij meer dan 100 euro! Dus als je geen eigen vervoer hebt om daar te werken, is dat echt moeilijk. Soms als het een feestdag was dan was er geen openbaar vervoer, geen bus van Rotterdam naar Alblasserdam, dus dat was ook moeilijk voor mij. Als je daar wilt werken kun je namelijk alleen met de bus, de metro rijdt daar niet.”

Vier van de zes respondenten gaven aan dat zij in het geval van vervoersproblemen telefonisch contact opnamen met hun werkgever, om kenbaar te maken dat zij op een later tijdstip op het werk zouden arriveren. Voor één van deze vier respondenten werd in een dergelijk geval doorgaans bedrijfsvervoer geregeld. De twee overige respondenten stopten eerder met werken om op tijd te

zijn voor het openbaar vervoer naar de woonlocatie. Bij geen van de zes respondenten hebben de vervoersproblemen tot ontslag geleid. Wel vormden de vervoersproblemen voor een alleenstaande vrouw met avondwerk in de schoonmaak in Charlois, waardoor ze eerder moest stoppen met werken, in combinatie met de zorgtaken voor haar kinderen een reden om zelf haar baan op te zeggen. Ook vormde het gebrek aan openbaar vervoer in de nacht, in combinatie met de lange werkdagen, voor een van de vrouwelijke respondenten die in Scheveningen in de horeca werkte, een reden om haar baan op te zeggen:

“Bijvoorbeeld vertragingen met de trein werd ik een beetje zat en ook ‘s nachts pas thuis, en soms reed er geen openbaar vervoer, dan moest ik gaan lopen van centraal station naar Rotterdam-Zuid. De volgende ochtend moest je dan weer om 9:00 uur op je werk zijn in Scheveningen, dus ik was dan helemaal kapot.”

Van de twaalf respondenten die geen vervoersproblemen in relatie tot het bereiken van de werklocatie hebben gehad, werkten twee respondenten buiten de randgemeenten van Rotterdam, twee respondenten werkten in één van de randgemeenten en acht respondenten werkten in Rotterdam. De twee respondenten die werkzaam waren buiten de randgemeenten gaven aan vervoersproblemen te hebben voorkomen, door circa een half uur eerder naar het werk te reizen. Overigens heeft één van deze respondenten in Eindhoven gewerkt en daar ook tijdelijk gewoond, waardoor de reistijd tussen zijn woon- en werklocatie circa een kwartier fietsen bedroeg. Bovendien kon hij als alternatief met een collega per auto meerijden naar zijn werk. De twee respondenten die werkzaam waren in de randgemeenten van Rotterdam gaven aan nooit vertragingen met het openbaar vervoer te hebben gehad en dat zij bovendien voor hun werk in Schiedam/ Vlaardingen en in Capelle aan den IJssel als alternatief vervoersmiddel de fiets konden gebruiken. Tot slot gaven de acht respondenten die in Rotterdam werkzaam waren aan geen vervoersproblemen te hebben gehad omdat hun werklocaties in de buurt, veelal in Rotterdam-Zuid, waren. Eén van deze respondenten gaf aan dat hij als alternatief met een collega per auto mee kon rijden naar zijn werk.

5.3 Vervoersmogelijkheden

In deze paragraaf worden de huidige vervoersmogelijkheden van de werkzoekenden geanalyseerd om daarmee een beeld te krijgen van de wijze waarop de respondenten zich (kunnen) verplaatsen. Hierbij wordt ingegaan op de ‘motility’ van de respondenten. Motility heeft betrekking op het potentieel en het vermogen van een persoon om zich te verplaatsen in tijd en ruimte. De motility wordt beïnvloed door de toegang van een persoon tot een vervoersmiddel, zijn of haar competenties om gebruik te maken van een vervoersmiddel en de mate van toe-eigening van een vervoersmiddel. Wat betreft de toegang wordt uitgegaan van alle vervoersmogelijkheden die een persoon bezit of waarvan gebruik kan worden gemaakt. Hierbij speelt mee of de vervoersmiddelen uit financieel opzicht gebruikt kunnen worden, of deze binnen het bereik van de persoon liggen en de mate waarin vervoer beschikbaar is op momenten dat een persoon hiervan gebruik wil of moet maken. Onder competenties wordt ten eerste het fysieke vermogen verstaan. Heeft een persoon het vermogen om van de ene naar de andere locatie te verplaatsen binnen de gegeven beperkingen, zoals een lichamelijke handicap of het slecht ter been zijn? Ten tweede spelen de verworven vaardigheden een rol, zoals het bezit van een rijbewijs maar ook het kunnen gebruiken van de aanwezige vervoersmiddelen. Voelt de persoon zich voldoende vaardig om van een vervoersmiddel gebruik te maken en spelen er angstgevoelens mee bij de keuze voor bepaalde vervoersmiddelen? Ten derde wordt ingegaan op de organisatorische vaardigheden. Kan een persoon zijn of haar activiteiten afstemmen op de vervoersvoorzieningen, weet de persoon hoe het openbaar- of privévervoer functioneert en op welke wijze hij of zij met een vervoersmiddel een activiteit kan bereiken? Tot slot wordt onder volledige toe-eigening verstaan dat een individu gebruik maakt van vervoersmiddel om bepaalde activiteiten te bereiken.

Per vervoersmiddel wordt beschreven of de respondenten over de competenties beschikken om er gebruik van te maken, of ze toegang tot een vervoersmiddel hebben en of ze zich het vervoersmiddel volledig hebben toegeëigend. Allereerst wordt ingegaan op lopen en fietsen. Aangezien uitsluitend personen zijn geselecteerd die niet in het bezit waren een auto, wordt hierbij enkel ingegaan op de competenties van de personen om hiervan gebruik te maken en de reden waarom zij hiertoe geen toegang hadden. Vervolgens worden het openbaar vervoer en de taxi besproken.

Van de achttien werkzoekenden zijn alle respondenten fysiek in staat om te lopen (tabel 5.3.1). Eén man en één vrouw, beiden rond de 40 jaar, gaven in het interview aan weliswaar fysiek in staat te zijn om te lopen maar dit vanwege gezondheidsproblemen en vermoeidheid niet langer dan

circa 10 minuten vol te kunnen houden. Opvallend is vervolgens de mate waarin de respondenten zich, in de eigen woonbuurt, veilig voelen op straat. Waar slechts één vrouw aangaf zich overdag onveilig te voelen, gaven naast haar nog eens vijf vrouwen en één man aan zich 's avonds wanneer het donker werd niet meer veilig te voelen op straat. Als reden voor de angstgevoelens werden veelal overvallen en hangjongeren genoemd. Drie van deze respondenten zijn afkomstig uit de wijk Bloemhof in de deelgemeente Feijenoord. Zo vertelde de mannelijke respondent die in deze wijk woonachtig is:

“Ik voel me niet altijd veilig op straat. In ieder geval laat, vanaf 22.00 uur is het voor mij echt niet veilig. Ik zie allemaal die kinderen op straat, die staan met pistolen en messen. Als ik met vrienden ben dan wel, maar alleen ga ik niet. Dan blijf ik gewoon thuis. Bij mijn buurt is dat erg hoor.”

Overigens gaven alle respondenten aan te lopen naar diverse activiteiten, waardoor gesproken zou kunnen worden van een volledige toe-eigening. Met 89 procent werd lopen naar de winkels en het halen van de boodschappen, op de locaties Zuidplein en op de winkelstrip aan de Beijerlandse laan, het vaakst genoemd, gevolgd door lopen in verband met bezoek aan familie en naar afspraken toe door een derde van de respondenten.

Tabel 5.3.1 Lopen en fietsgebruik

	kan lopen	voelt zich veilig		loopt	kan fietsen	beschikt over fiets	fiets is bruikbaar	gebruikt fiets	sekse
		overdag	avond						
R1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R2	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R3	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R4	ja	ja	nee	ja	ja	nee, gestolen	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R5	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	vrouw
R6	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	vrouw
R7	ja	ja	nee	ja	nee	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R8	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R9	ja	ja	nee	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	man
R10	ja, niet ver	ja	ja	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	man
R11	ja	ja	nee	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R12	ja, niet ver	nee	nee	ja	ja	ja	ja	ja	vrouw
R13	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	vrouw
R14	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R15	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee, kapot	nee, kapot	man
R16	ja	ja	ja	ja	ja	nee, gestolen	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R17	ja	ja	ja	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	man
R18	ja	ja	ja	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw

Met betrekking tot het gebruik van de fiets, beschikken zeventien respondenten over de vaardigheden om te kunnen fietsen in het verkeer (tabel 5.3.1). Eén vrouw, afkomstig uit Suriname, gaf in het interview aan niet te kunnen fietsen omdat zij dit nooit geleerd had. Wat betreft de toegang tot een fiets, zijn zes mannen en vier vrouwen in het bezit van dit vervoersmiddel. Het fietsbezit ligt hiermee met 56 procent duidelijk lager dan het Rotterdamse gemiddelde van 75 procent en ook wat betreft het fietsbezit onder niet-westerse allochtonen ligt het percentage van 43 procent onder de respondenten lager dan het Rotterdamse gemiddelde van 53 procent (Gemeente Rotterdam, 2012c). Van de acht respondenten die geen fiets bezitten, gaven twee vrouwen in de interviews aan dat hun fiets onlangs gestolen was in Rotterdam-Zuid. Zo vertelde een van deze vrouwen:

“Ik had er eentje [een fiets, JB] maar die hebben ze gestolen. Vorige maand. Ik had ‘m buiten voor de winkel gezet maar een paar jongens hebben ‘m gewoon opgetild en meegenomen.”

De overige respondenten in deze groep gaven overwegend aan een fiets op het moment (nog) niet nodig te hebben en pas aan te willen schaffen wanneer ze betaald werk zouden hebben. Van de tien respondenten die wel een fiets bezitten, was er op het moment van het interview één respondent die zijn fiets niet kon gebruiken omdat de banden lek waren. Deze respondent kon de fiets niet zelf repareren en hierdoor ook niet gebruiken. Van de overige respondenten uit deze groep was de fiets wel bruikbaar. Waar vrijwel alle mannen in deze groep aangaven de eigen fiets te kunnen repareren, was er maar één vrouw die aangaf hiertoe in staat te zijn. De respondenten die de fiets niet zelf konden repareren, gaven aan hiervoor terecht te kunnen bij een fietsenmaker in de buurt van de woonlocatie. In totaal gebruiken negen van de achttien respondenten de fiets, waarmee sprake is van

een volledige toe-eigening van het vervoersmiddel. 44 procent van alle respondenten gebruikt een fiets voor het bereiken van de winkels en het halen van de (dagelijkse) boodschappen, op de locaties Zuidplein of op de winkelstrip aan de Beijerlandse laan, waarmee het percentage duidelijk hoger ligt dan het gemiddelde van 27 procent in Rotterdam-Zuid (Gemeente Rotterdam, 2012c). Verder gaf 39 procent van de respondenten aan vaker de fiets te gebruiken dan te gaan lopen om activiteiten te bereiken.

Een opvallend gegeven is dat de achttien respondenten weliswaar zijn geselecteerd op het niet bezitten van een auto of motor maar dat slechts zes respondenten, waarvan vier mannen en twee vrouwen, een rijbewijs bezitten (tabel 5.3.2). Met 33 procent ligt het rijbewijsbezit daarmee de helft lager dan het gemiddelde van 66 procent in Rotterdam-Zuid en tevens lager dan het gemiddelde rijbewijsbezit onder laagopgeleiden (tot MBO niveau 1) in Rotterdam van 52 procent (Gemeente Rotterdam, 2012c). Overigens zijn geen duidelijke verschillen in rijbewijsbezit op basis van leeftijden of etniciteit waar te nemen. Van de twaalf respondenten die niet over een rijbewijs beschikken, hebben er zes in de interviews aangegeven vanwege onvoldoende financiële middelen niet over een rijbewijs te beschikken. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten in het interview:

“Beschik niet over rijbewijs, maar waarom niet is goede vraag. Ik probeerde al een paar jaar terug om een rijbewijs te krijgen, examen te krijgen, maar soms is het financiën...te duur. Nu is het nog erger, nu kan het helemaal niet meer. Is te duur voor me geworden.”

Daarnaast hebben twee respondenten aangegeven de examens voor het autorijbewijs niet te hebben gehaald, drie andere respondenten zijn nog bezig met hun autorijlessen en van één respondent was het autorijbewijs al geruime tijd verlopen. Eén van de mannelijk respondenten was wel in het bezit van rijbewijs AM waarmee een snorfiets, bromfiets of brommobiel bestuurd mag worden maar was niet in het bezit van één van deze vervoersmiddelen. Behalve een auto of motor bezit daarmee eveneens geen van achttien respondenten een andere vorm van gemotoriseerd vervoer. Wel gaven twee mannelijke respondenten die in het bezit zijn van een autorijbewijs aan een auto te kunnen lenen van vrienden, indien ze bijvoorbeeld naar een sollicitatiegesprek zouden moeten reizen die niet met het openbaar vervoer bereikt kan worden.

Tabel 5.3.2 Rijbewijsbezit en gebruik openbaar vervoer en taxi

	rijbewijs	OV(halte) beschikbaar				kan OV gebruiken	gebruikt OV	gebruikt taxi	seks
		bus	tram	metro	trein				
R1	nee	ja	nee	ja	nee	ja	soms	nee	man
R2	nee	ja	ja	nee	ja	ja	nee	nee	man
R3	ja	ja	ja	nee	nee	ja	soms	nee	man
R4	ja	ja	nee	nee	nee	ja	ja	nee	vrouw
R5	nee	ja	ja	ja	nee	ja	ja	nee	vrouw
R6	nee	ja	nee	ja	nee	ja	ja	nee	vrouw
R7	nee	ja	ja	ja	nee	ja	soms	nee	vrouw
R8	nee	ja	nee	ja	nee	ja	ja	nee	man
R9	ja	ja	ja	ja	nee	ja	ja	nee	man
R10	nee	ja	nee	ja	nee	ja	soms	nee	man
R11	nee	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	vrouw
R12	ja	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	vrouw
R13	nee	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	vrouw
R14	ja	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	man
R15	ja	ja	ja	nee	nee	ja	soms	nee	man
R16	nee	ja	ja	nee	ja	ja	soms	nee	vrouw
R17	nee	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	man
R18	nee	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	vrouw

Met betrekking tot het openbaar vervoer in Rotterdam-Zuid is onderscheid gemaakt in de vervoersdiensten bus, tram, metro en trein (tabel 5.3.2). Alle achttien respondenten hebben aangegeven dat er een bushalte in de directe omgeving van de woonlocatie aanwezig is, waarmee zij toegang hebben tot het busvervoer. Daarnaast hebben dertien respondenten aangegeven dat er een tramhalte in de directe omgeving van de woonlocatie aanwezig is. De vijf respondenten die geen directe toegang hebben tot het tramvervoer, en dus andere vervoersmiddelen moeten gebruiken om een tramhalte te kunnen bereiken, zijn allen woonachtig in de wijken Zuidwijk, Pendrecht of Carnisse in de deelgemeente Charlois. De beperkte toegang tot tramhaltes komt overeen met de dekking van het tramnetwerk, zoals gevisualiseerd in figuur 4.2.1. Voor wat betreft de toegang tot het metrovervoer is bij zeven respondenten in de directe omgeving van de woonlocatie een metrostation aanwezig. Van

de vijf respondenten die geen directe toegang hadden tot het tramvervoer, hebben er vier wel toegang tot het metrovervoer. Verder hebben slechts twee respondenten directe toegang tot het treinvervoer. Dit zijn tevens de respondenten die nabij treinstation Lombardijen woonachtig zijn (figuur 4.2.1). Met betrekking tot de vaardigheden om van het openbaar vervoer gebruik te maken, zoals het gebruik van de OV-chipkaart, het (digitaal) plannen van de reis en het overstappen, hebben alle achttien respondenten aangegeven hiermee (goed) overweg te kunnen. Elf respondenten maken ook daadwerkelijk gebruik van het openbaar vervoer waarmee sprake is van volledige toe-eigening. Van de overige zeven respondenten maken er zes in sommige gevallen gebruik van het openbaar vervoer, zoals voor het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken, en één respondent in het geheel niet. Voor deze zeven respondenten vormt het financiële aspect de hoofdreden om slechts in sommige gevallen of in het geheel niet gebruik te maken van het openbaar vervoer. Van alle respondenten gaven er acht aan het openbaar vervoer te gebruiken voor reizen naar het centrum (Rotterdam-Noord). Met 50 procent is dit nog altijd minder dan het gemiddelde gebruik (63%) van het openbaar vervoer op Zuid ten behoeve van het bereiken van het centrum. Overigens wordt het openbaar vervoer in Zuid gemiddeld vaker gebruikt dan in Noord aangezien de fiets hier minder populair is en omdat de Maas een barrière vormt voor het fietsverkeer richting het centrum (Goudappel Coffeng, 2009; Gemeente Rotterdam, 2012c).

Geen van de respondenten maakt tot slot gebruik van een taxi (tabel 5.3.2). Dertien respondenten gaven aan het gebruik van een taxi te duur te vinden en drie respondenten gaven aan geen taxi nodig te hebben. Slechts twee (vrouwelijke) respondenten gaven aan alleen een taxi te gebruiken indien hiertoe noodzaak zou zijn. Hiermee kan niet gesproken worden van toe-eigening van de taxi door de respondenten.

5.4 Werk zoeken en vervoer

In deze paragraaf wordt een analyse gemaakt van de periode die de respondenten werkzoekend zijn, het type werk dat zij zoeken en de wijze waarop zij hun zoekgebied definiëren. Hierop volgend worden de vervoersmogelijkheden van de respondenten geanalyseerd, in relatie tot het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk, en de mogelijke vervoersproblemen die ze hierbij ondervinden.

Van de achttien respondenten zijn er dertien sinds 2011 werkloos geraakt en de overige vijf respondenten raakten werkloos in de periode 2007 tot en met 2010. Als reden hiervoor gaven de respondenten hoofdzakelijk aan te zijn ontslagen als gevolg van bezuinigingen binnen het betreffende bedrijf. Ook het lage opleidingsniveau en/ of gebrek aan benodigde diploma's, gebrekkige beheersing van de Nederlandse taal, een (te) hoge leeftijd, vervoersproblemen in combinatie met zorgtaken voor thuiswonende kinderen en een langdurig ziekbed vormde redenen voor ontslag. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten over zijn situatie:

"In 2008 werkte ik nog in Alblasterdam, toen werd ik ziek, ik ben toen naar CWI [Centrum voor Werk en Inkomen, JB] aan de Slinge gegaan maar toen moest ik me eerst melden bij de gemeente voor een controle. Toen zij zagen dat ik echt ziek was, kreeg ik uitkering op basis van de Ziektewet. Nu kan ik proberen werk te zoeken. Maar als je zegt dat je oud bent, en je bent ziek geweest, dan kun je bijna niks vinden. Iedere maand heb ik twee, drie keer een afspraak met een klantmanager hier [werkplein Herenwaard, JB] om vacatures te bekijken en met de mensen hier te praten over de functies."

Alle respondenten zijn nadat zij werkloos zijn geraakt in het 'WerkLoont traject' van de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de gemeente Rotterdam terecht gekomen. In dit traject zijn de respondenten in groepen begeleid bij het zoeken naar werk en hebben zij deelgenomen aan werkgerelateerde trainingen (zie paragraaf 3.4 voor een volledige beschrijving van het WerkLoont traject). Op het moment van de interviews hadden, op één mannelijke respondent na, alle respondenten het WerkLoont traject reeds doorlopen en waren, ondersteund door hun klantmanagers of werkcoaches, zelf actief op zoek naar werk en aan het solliciteren. Met betrekking tot het zoeken van werk wordt door alle respondenten gebruik gemaakt van het internet. Veelal wordt hiertoe de vacaturesite van het UWV (www.werk.nl) geraadpleegd. Dit vindt meestal plaats op één van de werkpleinen in Rotterdam, waar ook begeleiding door een klantmanager of werkcoach plaatsvindt, maar veelal ook vanuit de woonlocatie of vanuit bibliotheek Blaak. Overigens zijn de veertien respondenten met een uitkering op basis van de Wet werk en bijstand (Wwb) verplicht om gemiddeld vijf keer per week te solliciteren en gehoor te geven aan onder andere uitnodigingen voor banenmarkten op de werkpleinen (Gemeente Rotterdam, 2011c). Behalve via internet wordt door de respondenten ook veel bij uitzendbureaus langsgegaan en wordt naar werk gezocht via hun sociale

netwerk. De mannelijke respondenten geven hierbij overwegend de voorkeur aan het bezoeken van uitzendbureaus terwijl de vrouwelijke respondenten in grote mate op contacten via vrienden en familie vertrouwen.

Wat betreft het type werk waar naar wordt gezocht door de respondenten is er evenals met betrekking tot de werkervaring een grote variatie met duidelijke verschillen tussen de vrouwelijke en de mannelijke respondenten (tabel 5.4.1). Onder de vrouwelijke respondenten wordt vooral naar werk in de zorg en horeca gezocht door respectievelijk vier en drie vrouwen. Dit sluit aan bij de groei van het aantal banen voor laagopgeleiden in de zorgsector in onder andere Rotterdam (SEOR & Bureau Louter, 2005). Het werk in de zorg betreft functies als helpende in de thuiszorg of bij een zorginstelling en werk in de huishouding en het werk in de horeca betreft vooral werkzaamheden in de keuken en in de catering. Naast werk in de zorg en de horeca wordt door de vrouwelijke respondenten met name naar werk gezocht in de industrie (vooral productiewerk), schoonmaak, kinderopvang en naar werk als kapster. Het type werk waar de vrouwelijke respondenten naar op zoek zijn, komt daarmee nagenoeg overeen met hun werkervaring. Onder de mannelijke respondenten wordt met telkens drie mannen even zo vaak naar werk in de bouw en in de industrie (eveneens vooral productiewerk) als naar werk in de schoonmaak en in de beveiliging gezocht. Het type werk waar de mannelijke respondenten naar op zoek zijn, komt daarmee redelijk overeen met hun werkervaring. Opvallend is dat door drie mannen naar werk in de beveiliging wordt gezocht, dit betreft vooral de beveiliging van bedrijfspanden en bouwlocaties, terwijl geen van hen in deze branche werkzaam is geweest.

Tabel 5.4.1 Werk en zoekgebied werk

	Branches	zoekgebied werk			acceptabele reistijd	seks
		Rotterdam	< randgem.	> randgem.		
R1	bouw, logistiek				maakt niet uit	man
R2	beveiliging, beheer fietsenstalling				60 minuten	man
R3	transport, beveiliging				maakt niet uit	man
R4	industrie, horeca, tuinbouw				45 - 60 minuten	vrouw
R5	administratie				30 - 60 minuten	vrouw
R6	kapster, kinderopvang				60 minuten	vrouw
R7	kapster, schoonmaak, postsortering				60 minuten	vrouw
R8	industrie, beveiliging				60 minuten	man
R9	industrie, schoonmaak				60 - 120 minuten	man
R10	schoonmaak, industrie				60 minuten	man
R11	schoonmaak, zorg				30 minuten	vrouw
R12	industrie, kinderopvang				30 minuten	vrouw
R13	horeca, detailhandel, zorg				60 minuten	vrouw
R14	schoonmaak				60 minuten	man
R15	bouw				maakt niet uit	man
R16	zorg				45 minuten	vrouw
R17	bouw				60 minuten	man
R18	zorg, horeca				60 minuten	vrouw

Met betrekking tot het zoekgebied voor werk, gaven zeven van de achttien respondenten in de interviews aan werk in Rotterdam te zoeken (tabel 5.4.1). Opvallend is dat vooral de vrouwen met zes respondenten in deze groep sterk vertegenwoordigd zijn. Onder de vrouwelijke respondenten wordt vooral het werk in de zorg en in de kinderopvang, met respectievelijk drie en twee vrouwen, in Rotterdam gezocht. Eén van de redenen hiervoor is dat de werkgelegenheid in de zorgsector in Rotterdam, en ook specifiek in Zuid, de afgelopen jaren sterk is gegroeid en naar verwachting verder zal toenemen (zie paragraaf 4.1). Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten:

“Nu ben ik bezig met werk zoeken in Zuid want hier in Zuid hebben ze heel veel zorgwerk. Maar ze vragen net één niveau hoger dan wat ik heb, daarom krijg ik het niet. Maar ik kijk in heel Rotterdam waar ik als gastvrouw aan het werk kan.”

Andere redenen om in Rotterdam naar werk te zoeken, zijn het gebrek aan openbaar vervoer (vooral in de ochtend) naar werklocaties buiten Rotterdam, de kosten voor het gebruik van het openbaar vervoer en de reistijd. Ook voor de mannelijke respondent die naar werk zoekt in Rotterdam vormt het gebrek aan openbaar vervoer naar werklocaties buiten Rotterdam een reden om zijn zoekgebied tot Rotterdam te beperken. De reistijd vormde vooral voor de vrouwen met thuiswonende kinderen een belangrijke overweging om werk in Rotterdam te zoeken. Alle vier de vrouwen met thuiswonende kinderen gaven namelijk als reden voor hun beperkte zoekgebied aan op tijd thuis te moeten zijn om

hun kinderen van school te halen en om hen vervolgens op te vangen. Een illustratief voorbeeld hiervan is van een alleenstaande vrouw met twee jonge thuiswonende kinderen:

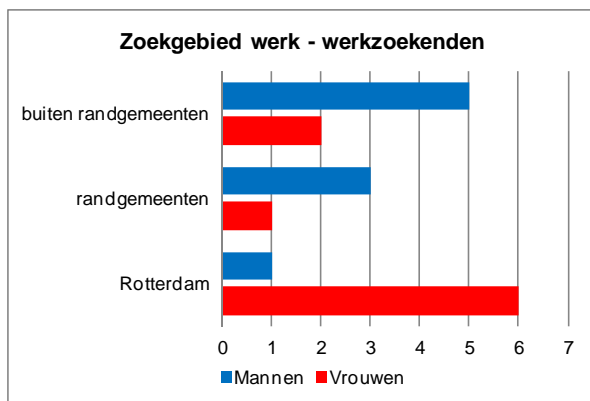
“Stel dat je iets krijgt in Den Haag dan moet je 1 tot 2 uur reizen, daarna heb je werk en om thuis te komen moet je ook weer 1 tot 2 uur reizen. Dan moet ik ook de kinderopvang nog regelen want eentje is om 16:00 uur klaar en eentje om 15:00 uur. Kinderopvang heb ik nooit aangevraagd want dat is duur weet je.”

Van de overige elf respondenten gaven er vier aan behalve in Rotterdam ook in de randgemeenten naar werk te zoeken. Hierbij werden locaties als Schiedam, Spijkenisse, Capelle aan den IJssel en Vlaardingen genoemd. Daarnaast zoeken zeven respondenten ook naar werk buiten de randgemeenten. Locaties die hierbij onder meer werden genoemd waren Zwijndrecht, Dordrecht, Gouda, Amsterdam en zelfs Antwerpen. Vooral de mannen zoeken met acht respondenten ook buiten de randgemeenten van Rotterdam naar werk. Met name werk in de beveiliging en de bouw, met respectievelijk drie en twee mannen, wordt buiten de randgemeenten gezocht. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat het aantal banen voor laagopgeleiden in deze sectoren afneemt in Rotterdam (SEOR & Bureau Louter, 2005). Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die op zoek is naar werk in de bouw:

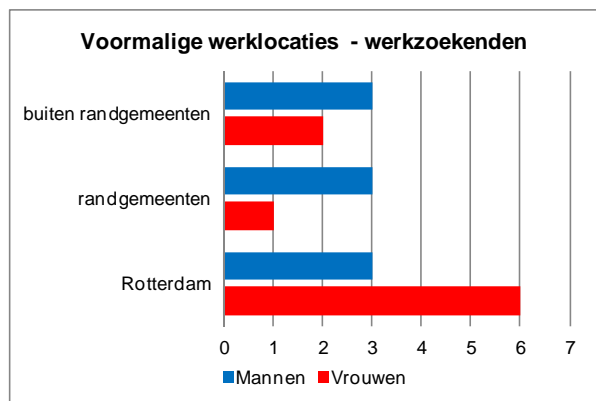
“Ik solliciteer ook ik België, bij VDAB [Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding, JB] soort werk.nl [vacaturesite van het UWV, JB], daar hebben ze meer werk dan in Nederland. Maar probleem is dat ik daar dan een kamer moet nemen, dat kost me weer een hoop geld.”

De drie vrouwen die eveneens buiten Rotterdam werk zoeken, zijn allen niet op zoek naar een specifiek type werk en hebben bovendien geen thuiswonende kinderen waardoor hun zoekgebied kan worden beperkt. Het zoekgebied van de vrouwelijke respondenten richt zich dus vooral op Rotterdam (grafiek 5.4.2) en komt hiermee overeen met hun voormalige werklocaties (grafiek 5.2.2). De mannelijke respondenten hebben hun zoekgebied daarentegen, vergeleken met hun voormalige werklocaties, vergroot door overwegend werk buiten Rotterdam en met name ook buiten de randgemeenten te zoeken. Zowel bij de mannelijke respondenten als bij de vrouwelijke respondenten is overigens geen duidelijk relatie waarneembaar tussen de werkloosheidsduur/ uitkeringsduur en het zoekgebied voor werk.

Grafiek 5.4.2 Zoekgebied werk



Grafiek 5.2.2 Voormalige werklocaties



Behalve het zoekgebied is ook een duidelijk verschil tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten zichtbaar wat betreft acceptabele reistijden, de tijdsduur van een enkele reis, naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk (tabel 5.4.1). Van de negen mannelijke respondenten gaven er vijf aan 60 minuten reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk acceptabel te vinden, één man vond 60 tot 120 minuten reizen acceptabel en drie mannen gaven aan dat de reistijd voor hen niet uitmaakte. Voor de mannelijke respondenten, ook voor de mannen met thuiswonende kinderen, lijkt het hebben van een baan daarmee zwaarder te wegen dan de reistijd naar de werklocatie. Zo vertelde een van de mannen die aangaf dat het hem niet uitmaakte hoe lang hij zou moeten reizen naar een potentiële baan:

“(...) ik heb gewoon werk nodig. Amsterdam zou ook geen probleem zijn. Misschien dat ik een auto kan lenen voor dat moment en anders het openbaar vervoer. Ik heb van het WerkLoont een dagkaart

voor de bijeenkomsten daar en die kan ik dan ook gebruiken als er op die dagen sollicitatiegesprekken zijn.”

Waar alle mannen aangaven 60 minuten reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk acceptabel te vinden, en het voor een groot deel van hen ook niet uitmaakte om langer te moeten reizen, gaven alle negen vrouwen aan maximaal 60 minuten te willen reizen. Voor de vrouwelijke respondenten met thuiswonende kinderen speelde wederom mee dat ze niet lang wilde reizen omdat ze niet te ver van de kinderen vandaan wilde zijn om de kinderen op tijd van school te kunnen halen. Zo vertelde een van deze vrouwen:

“Een half uur is nog goed. Want als ik bijvoorbeeld om 15:00 uur klaar ben met mijn werk dan heb ik een half uurtje om op tijd te zijn voor mijn kinderen.”

Ook geldt voor een aantal vrouwen dat zij het reizen met het openbaar vervoer als vermoeiend ervaren:

“Redelijk is een half uurtje. Lang reizen wordt je ook moe van hè, voordat je op het werk aankomt, of je moet eigen vervoer hebben.”

Overigens is geen duidelijke relatie waarneembaar tussen het zoekgebied van de respondenten en de voor hen acceptabele reistijd naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk. Zo zoekt één van de vrouwelijke respondenten in Rotterdam naar werk maar hanteert een acceptabele reistijd van 60 minuten. Ook zoekt één van de mannelijke respondenten werk in Rotterdam terwijl hij een acceptabele reistijd van 60 tot 120 minuten hanteert. De beschikbaarheid van het openbaar vervoer lijkt hiermee een grotere rol te spelen dan de reistijd naar een potentiële werklocatie.

Met betrekking tot de werkdagen en -tijden zijn van de achttien werkzoekenden vijf mannelijke en vijf vrouwelijke respondenten op zoek naar werk van maandag tot en met vrijdag en de overige acht respondenten zoeken werk (verspreid) van maandag tot en met zondag. Op één vrouwelijke respondent met een thuiswonend kind in de leeftijdsklasse 0 tot en met 11 jaar na, zijn alle respondenten op zoek naar een baan van 36 tot 40 uur per week. Overigens gaven de meeste respondenten in de interviews aan desnoods één dag of een aantal uur per week te willen gaan werken, opdat ze niet langer zonder werk zouden zitten. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die op zoek is naar werk in de transportsector of in de beveiliging:

“(…) nu ik vanwege mijn leeftijd vaak niet in aanmerking kom voor een volledige baan, zou ik al totaal tevreden zijn met desnoods twee uurtjes per dag of iedere week één dag. Maar die werkgevers die willen geen oude man. Maar ik geef de werkgever niet de schuld, want er zijn heel veel schoolverlaters met een hoger diploma en die willen ook aan de bak. (...) Nou heb ik geen keuze meer, bijvoorbeeld in de security zelfs met onregelmatige werktijden zou ik hartstikke fijn vinden. Misschien iemand met kinderen die niet wil werken in het weekend, zou ik graag willen doen.”

Bij de vrouwelijke respondenten met thuiswonende schoolgaande kinderen geldt dat zij tot uiterlijk 15:00 uur of 16:00 uur willen en kunnen werken, in verband met het ophalen en/ of opvangen van de kinderen buiten schooltijd. De vrouwen gaven aan dat buitenschoolse opvang voor de (jonge) thuiswonende kinderen vanwege de hoge kosten voor hen niet mogelijk was.

Voor wat betreft het vervoer naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk wordt door twaalf respondenten vooral gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en dan met name van de bus- en tramdiensten (tabel 5.4.3). De treindiensten sluiten volgens de respondenten vaak niet aan op potentiële werklocaties, die zich doorgaans niet in de nabijheid van grote OV-knopen bevinden, en worden daarom nagenoeg niet gebruikt. Met name onder de mannelijke respondenten wordt behalve van het openbaar vervoer ook gebruik gemaakt van de fiets terwijl twee vrouwelijke respondenten eerder de voorkeur geven aan lopen. Een verklaring hiervoor is dat deze vrouwen hoofdzakelijk in de eigen woonomgeving op Zuid naar werk zoeken waarmee de af te leggen afstanden veel kleiner zijn dan bij de mannen. Eén van de vrouwelijke respondenten kan soms de fiets van een vriendin van haar lenen omdat haar eigen fiets is gestolen. De respondenten is vervolgens de vraag voorgelegd of zij ook van alternatief vervoer gebruik konden maken om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk te kunnen bereiken. Als alternatief vervoer wordt door de meeste respondenten wederom vooral openbaar vervoer gebruikt. Ook kan door drie respondenten de fiets worden gebruikt en gaven vier andere respondenten aan vrienden te kunnen vragen of ze mee zouden mogen rijden naar de betreffende locatie. Twee mannelijke respondenten gaven daarnaast in de interviews aan als

uiterste mogelijkheid een auto te kunnen lenen van vrienden. Nochtans stelden vijf respondenten naast het openbaar vervoer niet over andere vervoersmogelijkheden te beschikken om locaties voor sollicitatiegesprekken of potentiële banen te bereiken.

Tabel 5.4.3 Vervoersproblemen bij bereiken locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen

	vervoer	alternatief vervoer	zoekgebied werk			vervoersproblemen	werk afgewezen	seks
			Rotterdam	< randgem.	> randgem.			
R1	fiets	OV, meerijden				ja	ja	man
R2	fiets	OV				ja	ja	man
R3	OV	meerijden				ja	ja	man
R4	OV	geen				ja	ja	vrouw
R5	OV	OV				ja	nee	vrouw
R6	lopen	fiets, OV				ja	ja	vrouw
R7	OV	meerijden				ja	nee	vrouw
R8	OV	fiets				nee	nee	man
R9	OV	geen				ja	nee	man
R10	OV	geen				ja	nee	man
R11	OV	geen				ja	nee	vrouw
R12	OV	meerijden				ja	nee	vrouw
R13	OV	lopen, fietsen				ja	ja	vrouw
R14	fiets	auto lenen				nee	nee	man
R15	OV	auto lenen				ja	ja	man
R16	fiets	OV				ja	ja	vrouw
R17	OV	geen				ja	ja	man
R18	lopen	OV				ja	ja	vrouw

Van de achttien respondenten gaven er zestien, waarvan negen vrouwen en zeven mannen, aan vervoersproblemen te ervaren in relatie tot het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en/ of potentiële banen, waardoor hun toegang tot de arbeidsmarkt wordt beperkt (tabel 5.4.3). De voornaamste oorzaak voor de vervoersproblemen wordt gevormd door de beperkte aanwezigheid van openbaar vervoersdiensten, vooral buiten Rotterdam. De respondenten zijn daardoor niet in staat om locaties voor sollicitatiegesprekken en/ of potentiële banen (binnen de beschikbare tijd) te bereiken. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die op zoek is naar werk als monteur in de bouw:

“Bij sommige bedrijven kan ik niet komen. Daar moet je een auto voor hebben want daar rijdt geen openbaar vervoer. Bij Europoort bijvoorbeeld en bij de raffinaderij [Shell Pernis, JB] heb je geen vervoer. Ook richting de Maasvlakte is het een probleem om er te komen.”

Voor een van de mannelijke respondenten die soms een auto van vrienden kan lenen, vormt de beperkte beschikbaarheid van openbaar vervoer buiten Rotterdam eveneens een probleem:

“Ik had wel een paar keer sollicitaties, dat het best wel ver was, en dat ik daar niet kon komen. Bijvoorbeeld dat ik naar Zaandam moest, dat ik daar niet kon komen. Zonder auto is het buiten de stad een probleem. Soms ook moest ik de trein dan betalen maar dat had ik even niet. (...) Sowieso zoek ik nu werk dat dicht bij huis is, in Rotterdam-Zuid en zo.”

Ook sluiten de tijdschema's van de openbaar vervoersdiensten in de ochtenden niet aan op potentiële werktijden. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die op zoek is naar werk in de zorg of in de horeca:

“Ik zoek alleen in Rotterdam, niet buiten Rotterdam. In Noord kan maar dat hangt af van de tijd, want ze hebben een keer mensen gebeld voor Noord maar dat was voor 6:00 uur 's ochtends. Dan kom ik daar echt niet omdat er geen openbaar vervoer is. Daarnaast moet ik ook mijn kinderen naar school brengen. Dan zou ik om 4:00 uur op moeten staan en om 5:00 uur moeten vertrekken maar dan rijden nog niet alle bussen.”

Evenzo blijkt bij de andere vrouwen met thuiswonende (jonge) kinderen het reizen in een reisketen, naar de school van de kinderen en vervolgens naar een potentiële werklocatie, een belemmering te vormen voor het bereiken van banen omdat dit veel tijd in beslag neemt. Ook voor een van de mannelijke respondenten die op zoek is naar werk in de bouw sluiten de tijdschema's van de openbaar vervoersdiensten niet aan op de potentiële werktijden:

“Bij Botlek waar ze soms werk hebben kan ik heel moeilijk komen. Duurt te lang met openbaar vervoer. Kan wel met de fiets, maar ik heb een oude fiets. Kan daarmee niet zo ver komen. Als die kapot gaat dan sta ik daar, dan moet ik terug lopen. Dus durf daarmee niet zover te gaan. (...) De metro begint altijd pas om 6:00 uur. Maar heb liever dat de metro om 5:00u begint. Dat is beter, dan ben ik altijd op tijd op mijn werk. Nu rijdt de metro pas om 6:00 uur terwijl ik soms al om 6:30 uur op mijn werk moest zijn. Soms is dat dan niet haalbaar.”

Naast de beschikbaarheid en de tijdschema's van de openbaar vervoersdiensten vormen eveneens de reiskosten met het openbaar vervoer, die ook in het geval van een vaste baan vaak niet door de (potentiële) werkgever vergoed worden, een barrière om ver buiten Rotterdam naar werk te zoeken. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die onder andere werk zoekt in de transportsector:

“Ik heb gesolliciteerd in Amsterdam. Daar wordt gevraagd om mensen die gaan vertrekken naar Schiphol om die op te halen in Rotterdam en Dordrecht en die dan met een busje naar Schiphol te brengen. Maar zij wilden mijn reisvergoeding niet betalen. Maar als ik daar dan met de trein naartoe ga en ik verdien bijvoorbeeld 45 euro en de trein kost al 30 euro, dan houd ik 15 euro over. Dan moet ik nog een broodje kopen en mijn kleren wassen, dan houd ik niets over. (...) Ben werk dichterbij gaan zoeken en dan hoop ik voor hetzelfde loon, misschien 400 of 300 euro per maand, dat ik misschien een snorfiets kan gaan halen.”

De vervoerskosten zijn overigens niet alleen van invloed op het zoekgebied van de respondenten die ook buiten de randgemeenten van Rotterdam werk zoeken. Zo vertelde een vrouwelijke respondent die voorheen werkzaam was in de zorg in Capelle aan den IJssel dat ze haar zoekgebied voor werk had beperkt vanwege de vervoerskosten die ze in het verleden maakte voor haar werk:

“Ik zoek alleen in de buurt, in Rotterdam-Zuid. Dat abonnement kost ook veel geld want als ik drie zones koop dan kost dat 110 euro per maand. Daarom zoek ik alleen werk in Rotterdam.”

Opvallend is dat zestien respondenten nu zij werkzoekend zijn vervoersproblemen ervaren bij het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk, terwijl slechts zes van hen aangaven ook vervoersproblemen te hebben gehad bij het bereiken van hun voormalige werklocaties. Een verklaring hiervoor is dat de meeste respondenten in Rotterdam werkzaam zijn geweest, waar sprake is van een relatief fijnmazig openbaar vervoersnetwerk, terwijl met name de mannelijke respondenten hun zoekgebied voor werk hebben vergroot tot buiten Rotterdam. Enkel twee mannelijke respondenten gaven in de interviews aan geen vervoersproblemen te ervaren voor wat betreft het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk. Markant is dat beide respondenten een zoekgebied tot buiten de randgemeenten van Rotterdam hebben. Eén van de mannen gaf echter aan geen vervoersproblemen te hebben ervaren omdat hij, indien de betreffende locatie niet op fietsafstand was, een auto van vrienden kon lenen. De andere man vertelde dat hij vervoersproblemen voorkwam door een aantal dagen voorafgaand aan bijvoorbeeld een sollicitatiegesprek, de reis naar de betreffende locatie te bepalen.

De consequentie van de vervoersproblemen is dat vijf mannelijke en vijf vrouwelijke respondenten potentieel werk hebben moeten afwijzen waardoor zij nog altijd zonder werk zitten (tabel 5.4.3). Voor tien van de achttien respondenten is daarmee sprake van een beperkte arbeidsre-integratie als gevolg van hun vervoersproblemen. Van deze groep zoeken zeven respondenten ook werk buiten Rotterdam. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die op zoek is naar werk in de bouw, dat hij potentieel werk in zowel Dordrecht, Leiden als in de Botlek heeft moeten afwijzen omdat hij er niet (binnen de beschikbare tijd) met het openbaar vervoer kon komen:

“Ik had bijvoorbeeld werk in Dordrecht. Kon de metro pas om 6:00 uur pakken, dan moest ik naar centraal gaan, dan moest ik naar Dordrecht gaan. Dan redde ik het niet om op tijd te zijn. Als de metro om 5:00 uur ging dan had ik genoeg tijd, dan was ik misschien om 6:00 uur in Dordrecht en dan had ik daar een bus gepakt om op tijd op het werk te zijn. (...) In Leiden heb ik dat ook gehad, daar moest ik om 6:00 uur beginnen in de bouw. In de regio is alleen de Botlek een probleem. Dan zeggen ze tegen mij: ‘sorry, maar je kunt niet met openbaar vervoer komen’. Ik ga dan niet meer op zo'n grote afstand zoeken, meer in de buurt, niet meer zover zodat openbaar vervoer mij niet belemmert. Regio Rijnmond kan nog, maar daarbuiten kan ik vaak niet goed komen.”

Een aantal respondenten werd daarnaast vanwege het niet beschikken over een autorijbewijs en/ of het gebrek aan eigen vervoer reeds afgewezen voor een baan, alvorens zij op sollicitatiegesprek

mochten komen. Een illustratief voorbeeld is van een mannelijke respondent die naar een baan solliciteerde in de beveiliging:

“Ik hoefde niet van alle bedrijven zelf een auto te hebben maar wel een rijbewijs. Ik was op zoek naar werk als beveiliging maar ze zeiden: ‘Geen rijbewijs, geen vervoer?...dan niet!’.”

Ook voor een van de vrouwelijke respondenten die werk zoekt in de industrie, horeca of tuinbouw vormde het gebrek aan eigen vervoer een reden dat ze werd afgewezen:

“Ik heb ook gesolliciteerd bij een industriepark maar daar moest je een auto voor hebben, maar ik heb geen auto. Mensen zeggen: je moet een auto hebben. Alles was negatief. Ik wil werken maar de deur is dicht.”

Het merendeel van de respondenten zoekt vanwege de vervoersproblemen en afgewezen sollicitaties werk in Rotterdam of op locaties buiten Rotterdam die met het openbaar vervoer (binnen de voor hen acceptabele reistijd) bereikbaar zijn. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die onder andere werk in de schoonmaak zoekt:

“(...) als het schoonmaakwerk is, liever dicht bij huis. Maar als het verder is, en ik kan het openbaar vervoer heel makkelijk krijgen, dan is dat ook geen probleem. Ik ben op internet even gaan kijken en ik zoek gewoon in Rotterdam-Noord, -Zuid en -West. Het kan ook daarbuiten zijn, maar dan moet er wel openbaar vervoer zijn.”

Het gebrek aan openbaar vervoersdiensten naar werklocaties vooral gelegen buiten Rotterdam en op bepaalde tijden enerzijds en het gebrek aan een rijbewijs en/ of eigen vervoer anderzijds vormen dus de belangrijkste vervoersproblemen voor de respondenten, waardoor zij veelal werk hebben moeten afwijzen en hun zoekgebied voor werk hebben beperkt. Illustratief voor de mate waarin vervoer het zoekgebied van de respondenten beïnvloed, is dat van de achttien respondenten er zeventien werk verder weg zouden willen zoeken, en daarmee hun zoekgebied vergroten, indien zij de beschikking zouden hebben over bijvoorbeeld een auto (tabel 5.4.4). Zo stelde een van de vrouwelijke respondenten die in Rotterdam naar werk zoekt:

“Als ik een eigen auto zou hebben dan zou ik desnoods buiten Rotterdam zoeken. Delft bijvoorbeeld maakt dan niet uit voor mij. Dan hoef ik me geen zorgen te maken of het vervoer wel rijdt.”

Ook een van de mannelijke respondenten die aangaf geen vervoersproblemen te ervaren bij het bereiken van potentiële werklocaties, en hiervoor soms een auto kon lenen van vrienden, gaf aan werk verder weg te gaan zoeken indien hij over een eigen auto zou beschikken:

“Als ik een auto zou hebben dan zou ik wel werk gaan zoeken tot 60 kilometer. Maar als ik met het openbaar vervoer moet gaan, zoals nu, dan halveert het tot 30 kilometer. Ik heb voor mezelf uitgerekend dat dan nog moet kunnen in verband met de reiskosten. Als je een autootje hebt dan kun je ook veel verder gaan.”

Slechts een vrouwelijke respondent die vooral in Rotterdam-Zuid naar werk in de kinderopvang of als kapster zoekt, zou wel in Rotterdam-Noord naar werk willen zoeken maar niet buiten Rotterdam. Als reden hiervoor gaf ze aan alleen Rotterdam goed te kennen.

Tabel 5.4.4 Vergroten zoekgebied en gebruik van ander vervoer

	zoekgebied werk			werk verder weg	ander vervoer	verhuizen	seks
	Rotterdam	< randgem.	> randgem.				
R1				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	man
R2				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	man
R3				ja	ja, snorfiets	nee	man
R4				ja	nee	ja	vrouw
R5				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	vrouw
R6				nee	ja, rijbewijs en auto	ja	vrouw
R7				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	vrouw
R8				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	man
R9				ja	ja, auto	ja	man
R10				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	man
R11				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	vrouw
R12				ja	ja, auto	nee	vrouw
R13				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	vrouw
R14				ja	ja, auto	ja	man
R15				ja	ja, auto	ja	man
R16				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	vrouw
R17				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	man
R18				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	vrouw

Behalve dat zeventien respondenten werk verder weg zou willen zoeken, indien zij de beschikking zouden hebben over bijvoorbeeld een auto, zouden eveneens zeventien respondenten ander vervoer willen gaan gebruiken zodra zij een baan hebben (tabel 5.4.4). Alle twaalf respondenten die niet in het bezit zijn van een rijbewijs zouden een autorijbewijs willen halen en vervolgens een auto willen aanschaffen. Een belangrijke reden is dat de respondenten verwachten met een auto, in tegenstelling tot het openbaar vervoer, gemakkelijker en met name ook onafhankelijker te kunnen reizen naar werklocaties en vanuit daar weer terug naar de woonlocaties. Ook gaven een aantal respondenten als reden dat zij hierdoor in de toekomst werk verder weg zouden kunnen zoeken, waardoor de kansen op werk toenemen, en dat veel werkgevers bovendien vragen om eigen vervoer of in ieder geval om een rijbewijs. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die in Rotterdam naar werk zoekt:

“Ik denk dat ik dan voor een rijbewijs ga en daarna een auto zou willen aanschaffen. Gewoon een klein autootje, hoeft niet zo'n grote te zijn. Alleen al met een rijbewijs kan ik ook heel veel werk krijgen. Het eerste wat ze vroegen, bijvoorbeeld bij de PTT, was: heb je een rijbewijs? Ik zei dat ik dat niet had dus ging het direct over.”

Zoals in paragraaf 5.3 is beschreven, hebben zes van de twaalf respondenten in het verleden toen zij nog wel werk hadden hun rijbewijs niet gehaald vanwege een gebrek aan voldoende financiële middelen. Het loon was namelijk vaak net genoeg om in het levensonderhoud te voorzien waardoor geen geld overbleef om een rijbewijs te behalen. Daarnaast gaven twee respondenten aan de examens voor het autorijbewijs niet te hebben gehaald, drie andere respondenten zijn nog bezig met hun autorijlessen en van een respondent was het autorijbewijs al geruime tijd verlopen. Ook voor deze respondenten geldt dat zij vanwege een gebrek aan financiële middelen (nog) niet in het bezit zijn van een rijbewijs. Naast de groep respondenten die niet in het bezit zijn van een rijbewijs zouden van de overige vijf respondenten met een rijbewijs vier eveneens een auto willen aanschaffen. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die in Rotterdam naar werk zoekt in de industrie (productiewerk) of kinderopvang:

“Dan zou ik een auto aanschaffen. Als het goed betaald is, dan waarom niet? Voor mij is dat beter, dan weet ik hoe laat ik van huis weg kan, er is geen vertraging en zo, er komt niets tussen. Ik kan dan lekker met mijn eigen vervoer naar het werk en ik weet: ‘ik kom wel veilig thuis’. Ik hoef niet te wachten of in de sneeuw te gaan staan.”

Eén mannelijke respondent zou, uit oogpunt van de gebruikskosten van een auto en de parkeerkosten in Rotterdam, een snorfiets aan willen schaffen. Slechts een vrouwelijke respondent zou, vanuit gezondheidsoverwegingen, geen auto maar een fiets willen aanschaffen. Overigens gaf zij in het interview aan dat indien de werklocatie niet goed per openbaar vervoer of per fiets bereikt zou kunnen worden dat ze dan zou willen verhuizen.

Hoewel nagenoeg alle respondenten werk verder weg zouden willen zoeken, zijn niet alle respondenten ook bereid om te verhuizen voor een baan (tabel 5.4.4). Twaalf respondenten, waarvan

vijf vrouwen en zeven mannen, zouden dit overwegen indien het werk voor een langere periode betreft en zij hiervoor voldoende salaris zouden ontvangen. De met name vrouwelijke respondenten die niet bereid zijn om te verhuizen voor een baan, gaven als belangrijkste reden dat ze hun thuiswonende kinderen niet uit hun vertrouwde omgeving wilden weghalen. Ook vormen de verhuiskosten en de vraag of een andere woning kan worden gevonden in de buurt van de werklocatie een reden om niet op voorhand bereid te zijn om te verhuizen voor werk. Zo gaf een van de mannelijke respondenten die ook buiten de randgemeenten naar werk zoekt in de industrie of de beveiliging aan:

“Moeilijk om te verhuizen, om een ander huis te vinden. Ook de verhuizing kost geld. (...) Als ik het dan kan betalen, dan zou ik het wel doen.”

5.5 Vervoersverbeteringen

In deze paragraaf wordt geanalyseerd welke vervoersverbeteringen volgens de respondenten tot een betere toegang van potentiële werklocaties kunnen leiden en in hoeverre de geplande uitbreiding van het openbaar vervoerssysteem in Rotterdam-Zuid, zoals geschetst in paragraaf 4.2, voor de werkzoekenden van belang zijn.

Van de achttien respondenten gaven er in de interviews zes aan zelf wat te kunnen doen om potentieel werk (beter) te kunnen bereiken (tabel 5.5.1). Met name het behalen van een rijbewijs en meerijden met vrienden naar een werklocatie werden hierbij genoemd. De respondenten die aangaven zelf niets aan de eigen vervoerssituatie te kunnen verbeteren, hadden veelal geen familie of vrienden in de buurt waar ze op terug konden vallen en beschikten eveneens vaak niet over de financiële middelen om bijvoorbeeld een rijbewijs te halen. Daarentegen meenden vijftien respondenten dat de gemeente Rotterdam en/ of de openbaar vervoersexploitanten het vervoer konden verbeteren opdat potentieel werk (beter) bereikt zou kunnen worden. Door vrijwel alle respondenten werd het verlagen van de kosten voor het reizen met het openbaar vervoer genoemd. Vooral voor de respondenten met thuiswonende kinderen blijken de vervoerskosten hen te belemmeren (ver) te reizen met het openbaar vervoer:

“Het openbaar vervoer is wel duur. Ik vind, dat mag wel wat goedkoper. (...) Nu is het zo dat als je een abonnement hebt, de OV-chipkaart, en als ze [de kinderen, JB] ‘m kwijtraken dan ben je dat gewoon kwijt, het bedrag wat erop staat. Vooral voor alleenstaande ouders is het lastig. Dan kun je niet meer kopen voor je kind zeg maar, op dat moment, want ik heb een uitkering, ik heb niet altijd geld.”

Eén van de aangedragen oplossingen voor de hoge vervoerskosten was om werkzoekenden een korting te geven voor het reizen met openbaar vervoer. Ook was een groot deel van de respondenten van mening dat de openbaar vervoersdiensten, en dan met name de metro, zowel doordeweeks als op zondag tenminste een uur eerder zouden moeten beginnen om op tijd de (potentiële) werklocaties te kunnen bereiken. Zo schetste een van de vrouwelijke respondenten die in Rotterdam naar werk in de zorg zoekt:

“Bijvoorbeeld betere verbindingen naar het werk, want als je telkens vijf minuutjes te laat komt omdat bijvoorbeeld de tram vertraging heeft, dan krijg ik weer problemen of wordt je zelfs ontslagen. Want in het weekend begint de metro pas om 8:00 uur. En misschien ben je gastvrouw en dan moet je er tussen 6:00 uur en 6:30 uur al zijn, want om 7:00 uur moeten die mensen al hun kopje koffie hebben. Dat is dus op zondag een probleem.”

Verder werd voorgesteld om een vervoersdienst, bijvoorbeeld in de vorm van een bedrijfsbus, tussen Zuid en de grote werklocaties zoals de havens te laten pendelen. De drie respondenten die niet van mening waren dat de gemeente Rotterdam en/ of de openbaar vervoersexploitanten nog wat konden verbeteren aan het vervoer gaven aan tevreden te zijn over het openbaar vervoerssysteem. Niet geheel toevallig, waren dit vrouwelijke respondenten die vooral in Rotterdam werk zochten.

Tabel 5.5.1 Vervoersverbeteringen

	persoonlijk	gemeente/ OV -exploitanten	metro	intercity	seks
R1	ja	ja	nee	nee	man
R2	ja	ja	nee	nee	man
R3	ja	ja	ja	nee	man
R4	nee	nee	ja	nee	vrouw
R5	nee	ja	ja	nee	vrouw
R6	nee	nee	ja	ja	vrouw
R7	nee	ja	ja	ja	vrouw
R8	ja	ja	ja	ja	man
R9	nee	ja	ja	ja	man
R10	nee	ja	ja	nee	man
R11	ja	ja	ja	ja	vrouw
R12	nee	ja	nee	ja	vrouw
R13	nee	ja	ja	ja	vrouw
R14	nee	ja	ja	nee	man
R15	ja	ja	ja	ja	man
R16	nee	ja	ja	ja	vrouw
R17	nee	ja	ja	nee	man
R18	nee	nee	ja	ja	vrouw

Zoals in paragraaf 4.2 is beschreven, is in het kader van het Nationaal programma Kwaliteitssprong Rotterdam Zuid (Gemeente Rotterdam, 2011a) een combinatie van een nieuw intercystation op Zuid (locatie station Stadion) en een nieuwe metrotangent (Kralingse Zoom – station Stadion – Zuidplein – Schiedam Centraal) voorgesteld. In de interviews is de respondenten tot slot de vraag voorgelegd in hoeverre ze van deze vervoersverbeteringen gebruik zouden willen maken. Vijftien respondenten gaven aan in principe gebruik te willen maken van de nieuwe metroverbinding voor vervoer in Rotterdam, indien zij in verband met (potentieel) werk op een locatie op die route zouden moeten zijn (tabel 5.5.1). Zo stelde een van de respondenten:

“(...) er staan nu ‘s ochtends lange files in de tunnel [Maastunnel, JB] en ook bij de Erasmusbrug. Met tram of metro heb je geen last van files.”

Met betrekking tot de ontwikkeling van station Stadion tot een intercystation gaven tien respondenten aan hiervan gebruik te willen maken, wederom alleen voor werkgerelateerde reizen. Geen van de respondenten had de verwachting hiermee (potentiële) werklocaties te kunnen bereiken. De overige acht respondenten gebruikten veelal nooit een trein om mee te reizen en bovendien werd de omgeving van het station als onveilig beschouwd vanwege het drukke verkeer.

5.6 Conclusies

In dit hoofdstuk is geanalyseerd in welke mate verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werkzoekenden en wat hiervoor de verklaringen zijn. Uit de analyse komt naar voren dat de rol van verplaatsingsmogelijkheden bij de arbeidsre-integratie verschillend is voor de mannelijke respondenten en voor de vrouwelijke respondenten. Daarnaast blijken verplaatsingsmogelijkheden binnen de groep vrouwelijke respondenten een verschillende rol in te nemen voor enerzijds de vrouwen met thuiswonende kinderen en anderzijds de vrouwen zonder thuiswonende kinderen.

Van de vier vrouwelijke respondenten met thuiswonende kinderen wordt de potentiële actieruimte hoofdzakelijk beperkt door de zorgtaken. Alle vier de vrouwen hebben thuiswonende jonge kinderen die ze in de ochtend naar school moeten brengen en in de middag weer van school moeten ophalen. Omdat kinderopvang voor de vrouwen te duur is, wordt de tijd begrensd waarbinnen zij de locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen kunnen bereiken. Bij de vier mannen met thuiswonende (jonge) kinderen hebben de zorgtaken geen invloed op hun potentiële actieruimte. Zij laten de zorgtaken voor de kinderen veelal over aan hun vrouw of vriendin en anders aan familieleden in Rotterdam. De potentiële actieruimte van de vier vrouwen wordt ook beperkt omdat ze voor het vervoer van hun kinderen naar opvang of school, naast het woon-werkverkeer, moeten reizen in een reisketen waarbij ze in grote mate afhankelijk zijn van het openbaar vervoer en dan vooral van bus- en tramdiensten. Omdat het openbaar vervoersnetwerk de flexibiliteit en regelmatigheid mist om te voldoen aan de eisen van de tijdschema's van deze vrouwen, vormt het reizen in een reisketen voor hen een obstakel voor wat betreft het bereiken en vasthouden van potentieel werk.

De potentiële actieruimte van de negen vrouwelijke respondenten en de negen mannelijke respondenten wordt daarnaast vooral beperkt door de beschikbare vervoersmiddelen en de reiskosten. Naast de vier vrouwen met thuiswonende kinderen zijn ook de vijf vrouwen zonder thuiswonende kinderen hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. Drie van deze vrouwen kunnen als alternatief vervoer gebruik maken van de fiets en één vrouw kan als alternatief vervoer soms met een familielid per auto meerijsen, waardoor de potentiële actieruimte van de vier vrouwen wordt vergroot. Van de negen mannen zijn er zes eveneens hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer en drie mannen maken gebruik van de fiets om sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. Als alternatief voor het openbaar vervoer en de fiets kunnen twee mannen soms met vrienden per auto meerijsen en kunnen twee mannen soms een auto lenen van vrienden, waardoor hun potentiële actieruimte toeneemt. Tijdschema's van openbaar vervoersdiensten blijken echter vooral in de ochtenden en op zondagen niet aan te sluiten op potentiële werkschema's. Ook is openbaar vervoer naar potentiële werklocaties buiten Rotterdam maar beperkt beschikbaar en worden bedrijventerreinen zowel in Rotterdam als daarbuiten, vooral in de ochtenden en avonden, niet adequaat door het openbaar vervoersnetwerk bediend. Daarnaast vormen de reistijdskosten een barrière om vooral buiten Rotterdam naar werk te zoeken. Het openbaar vervoer beperkt daarmee dus de locaties en typen werk die voor de respondenten beschikbaar zijn. Alle negen vrouwen en zeven mannen konden vanwege de vervoersproblemen, locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen vooral gelegen buiten Rotterdam, niet of niet binnen de beschikbare tijd bereiken. Als gevolg hiervan hebben vijf vrouwen en vijf mannen potentiële banen moeten afwijzen of zijn ze afgewezen door werkgevers, vanwege gebrek aan eigen vervoer. Bij zowel de mannen als de vrouwen beperken de vervoersproblemen daarmee dus hun arbeidsre-integratie, waardoor zij langer werkloos blijven en hun uitkeringstijd wordt verlengd.

Alle vrouwen met thuiswonende kinderen hebben als gevolg van de vervoersproblemen en de zorgtaken voor de kinderen hun ruimtelijke zoekhorizon beperkt tot Rotterdam en vooral tot Rotterdam-Zuid. Van de vrouwen zonder thuiswonende kinderen hebben twee vrouwen vanwege de vervoersproblemen eveneens hun ruimtelijke zoekhorizon beperkt tot Rotterdam. Bij het bepalen van de ruimtelijke zoekhorizon speelt ook mee dat de zes vrouwen verwachten dat het werk dat zij zoeken voldoende in Rotterdam en ook in Rotterdam-Zuid aanwezig is. Van de overige drie vrouwen heeft één vrouw haar ruimtelijke zoekhorizon ook gericht op banen in de randgemeenten van Rotterdam en hebben twee vrouwen hun ruimtelijke zoekhorizon ook gericht op banen buiten de randgemeenten, die met het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Alle vrouwen geven daarentegen aan dat zij niet langer dan 30 tot 60 minuten willen reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen, waardoor hun ruimtelijke zoekhorizon wordt beperkt tot locaties die binnen de beschikbare tijd bereikt kunnen worden. Hierbij spelen vooral de zorgtaken voor de kinderen mee en het gegeven dat de vrouwen het reizen als vermoeiend ervaren. Bij de mannen speelt bij het bepalen van hun ruimtelijke zoekhorizon, in tegenstelling tot de vrouwen, vooral mee dat de banen die zij zoeken slechts in beperkte mate in Rotterdam beschikbaar zijn. De mannen hebben als gevolg van de vervoersproblemen hun ruimtelijke zoekhorizon dan ook vooral beperkt tot locaties buiten Rotterdam die met het openbaar vervoer (binnen de beschikbare tijd) bereikt kunnen worden. Eén man heeft zijn ruimtelijke zoekhorizon beperkt tot Rotterdam, drie mannen hebben hun ruimtelijke zoekhorizon ook gericht op de randgemeenten van Rotterdam en vijf mannen hebben hun ruimtelijke zoekhorizon eveneens gericht op banen buiten de randgemeenten. Ook geven alle mannen aan bereid te zijn om ten minste 60 minuten te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen, waardoor hun ruimtelijke zoekhorizon groter is dan van de vrouwelijke respondenten. Alle negen vrouwen en de zeven mannen die vervoersproblemen ervaren, hebben echter aangegeven niet meer aan sollicitatiegesprekken deel te nemen en naar banen te zoeken, waarvan ze verwachten dat ze deze niet (binnen de beschikbare tijd) kunnen bereiken of waarvoor ze een rijbewijs/ eigen vervoer nodig hebben. Wel geven acht vrouwen en alle negen mannen aan hun ruimtelijke zoekhorizon te vergroten indien ze locaties buiten Rotterdam sneller en gemakkelijker zouden kunnen bereiken. Slechts één vrouw heeft niet de behoefte om haar ruimtelijke zoekhorizon te vergroten omdat ze verwacht in Rotterdam voldoende werk te kunnen vinden. De respondenten verwachten vooral met een auto sneller en onafhankelijker te kunnen reizen en tevens toegang te krijgen tot potentiële werklocaties die met het openbaar vervoer niet (binnen de beschikbare tijd) bereikbaar zijn. De vrouwen met thuiswonende kinderen verwachten bovendien dat een auto flexibeler is, voor wat betreft het reizen in een reisketen. De omvang van de ruimtelijke zoekhorizon en daarmee het bereik van banen hangt dus in sterke mate samen met het gemak waarmee de respondenten zich kunnen verplaatsen.

6. Onderzoeksresultaten werkenden

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de interviews met de werkenden geanalyseerd en vergeleken met de uitkomsten van hoofdstuk 5. De analyse vindt plaats aan de hand van het conceptueel model uit paragraaf 2.4. In paragraaf 6.1 worden allereerst de kenmerken van de respondenten behandeld om een beeld te krijgen van hun persoonlijke situatie. Vervolgend wordt in paragraaf 6.2 een analyse gemaakt van de wijze waarop de respondenten naar werk hebben gezocht, toen zij werkloos waren en in hoeverre hierbij sprake was van vervoersproblemen. Hierbij wordt een vergelijking gemaakt met de resultaten van de werkzoekenden. Hierop volgend worden in paragraaf 6.3 de vervoersmogelijkheden van de respondenten geanalyseerd en eveneens vergeleken met de vervoersmogelijkheden van de werkzoekenden. In paragraaf 6.4 wordt vervolgens het huidige werk van de respondenten behandeld en de wijze waarop zij hun veronderstelde vervoersproblemen hebben overwonnen. Tot slot wordt in paragraaf 6.5 ingegaan op het belang van de openbaar vervoersverbeteringen, zoals uiteengezet in paragraaf 4.2, voor de respondenten.

Voorafgaand aan de algemene analyse wordt een kwalitatieve beschrijving van een van de respondenten gegeven (Box 3) om daarmee een beeld te schetsen van de werkenden.

Box 3 Kwalitatieve beschrijving respondent

Respondent 8 is een 34-jarige alleenstaande man zonder kinderen. Hij woont al zijn hele leven in Rotterdam en woont thans in de Rotterdamse deelgemeente Charlois. De man is van januari tot oktober 2011 werkloos geweest en heeft in deze periode deelgenomen aan het WerkLoont traject op het werkplein in Delfshaven. Onder begeleiding van een klantmanager van de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid zocht hij naar een voltijd baan in de logistiek. In deze sector was hij voor zijn ontslag, dat het gevolg was van bezuinigingen, al enkele jaren werkzaam geweest. Omdat hij uitsluitend van openbaar vervoer gebruik kon maken om sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken, hij beschikte niet over een fiets, beperkte hij zijn zoekgebied voor werk hoofdzakelijk tot Rotterdam. De man had via een uitzendbureau op Zuidplein namelijk een keer werk gevonden bij een logistiek bedrijf in een van de randgemeenten van Rotterdam waar geen diploma voor vereist was en waar hij met zijn werkervaring bovendien direct kon starten. Echter, aangezien hij om 6:00 uur op de werklocatie aanwezig zou moeten zijn, terwijl hij daar met het openbaar vervoer zo vroeg niet kon komen, heeft hij de baan moeten afwijzen. Ondanks zijn beperkte zoekgebied voor werk vond de man het acceptabel om een uur onderweg te zijn naar potentieel werk hoewel hij, zeker in het geval van relatief vermoeiend werk in ploegendiensten, niet langer wilde reizen. Hij had namelijk voor dergelijk werk in de logistiek al tot twee keer toe een sollicitatiegesprek in Leiden gehad maar daarvoor moest hij circa twee uur reizen. Hij kon weliswaar met de trein naar Leiden maar daar aangekomen moest hij vervolgens nog twintig minuten lopen naar het bedrijf omdat er geen openbaar vervoer beschikbaar was. Het gevolg was dat hij ook dit werk heeft moeten afwijzen.

Gedurende het WerkLoont traject heeft de man naast het zoeken naar werk een opleiding in de logistiek aangevraagd om zijn kansen op het vinden van een baan te vergroten. Via het werkplein en de dienst DAAD is hij bij scholingsinstituut ZPITS in Rotterdam terecht gekomen. Bij ZPITS heeft hij deelgenomen aan de opleiding MBO Logistiek medewerker niveau 2 die hij in maart 2012 voltooide. Vervolgens kon hij direct als logistiek medewerker gaan werken in een magazijn van winkelketen Zeeman op een bedrijventerrein in Alphen aan den Rijn. Omdat hij al om 7:00 uur moest beginnen met werken, was het voor hem echter niet mogelijk om vanuit Rotterdam met het openbaar vervoer op tijd de werklocatie te bereiken. Dit heeft hij opgelost door een fiets aan te schaffen waarmee hij 's ochtends eerst naar metrostation Maashaven fietst, hierop met de metro tot aan Rotterdam Centraal Station reist, vanwaar hij vervolgens wordt opgehaald door een collega met wie hij per auto kan meerijden naar de werklocatie. De man is echter bezig met het behalen van zijn autorijbewijs om in de toekomst een auto aan te kunnen schaffen. Met een eigen auto verwacht hij namelijk gemakkelijk en onafhankelijk naar zijn werk te kunnen reizen: hij hoeft dan niet eerst met het openbaar vervoer naar het Centraal Station te reizen, waarvoor hij nu iedere ochtend een uur eerder op moet staan. Ook verwacht hij met een auto, in de toekomst, binnen een groter gebied naar werk te kunnen zoeken en hiermee bovendien zijn kansen op werk te vergroten omdat veel werkgevers volgens hem personeel zoeken die over eigen vervoer beschikken. Ondanks dat de man, indien hij een auto had gehad, verder weg werk had willen zoeken, zou hij niet willen verhuizen voor zijn werk. Het lost volgens hem weliswaar het vervoersprobleem op maar het krijgen van een vaste sociale huurwoning is volgens de man lastig vanwege de relatief lange wachttijden.

6.1 Persoonlijke kenmerken

Zoals in hoofdstuk 3 naar voren is gekomen, zijn met tien werkenden interviews afgenomen waarvan zes mannen en vier vrouwen (tabel 6.1.1). Wat betreft de leeftijden van de respondenten, vormt de leeftijdsklasse 30 tot en met 39 jaar met in totaal vijf respondenten, waarvan vier mannen en een vrouw, de grootste groep. Van de overige vijf respondenten vallen er twee in de leeftijdsklasse 40 tot en met 49 jaar en drie in de leeftijdsklasse 50 tot en met 59 jaar. De leeftijden van de mannelijke respondenten en de vrouwelijke respondenten lopen hierbij enigszins uiteen. Bij de mannen vormt de leeftijdsklasse 30 tot en met 39 jaar met in totaal vier respondenten de grootste groep. De overige twee mannelijke respondenten vallen in de twee hogere leeftijdsklassen. Bij de vrouwen daarentegen, vormt de leeftijdsklasse 50 tot en met 59 jaar met twee respondenten de grootste groep. De overige twee vrouwelijke respondenten vallen in de leeftijdsklassen 40 tot en met 49 jaar en 30 tot en met 39 jaar. In tegenstelling tot de werkzoekenden, valt geen van de werkenden in de leeftijdsklasse 20 tot en met 29 jaar en is de hoogste leeftijdsklasse onder de vrouwen wel vertegenwoordigd. De gemiddelde leeftijd van de werkenden ligt hierdoor hoger dan bij de werkzoekenden, ondanks dat de grootste groep in een lagere leeftijdsklasse valt dan bij de werkzoekenden het geval is.

Met zeven respondenten, waarvan vier mannen en drie vrouwen, vormt het huishoudentype alleenstaand zonder thuiswonend(e) kind(eren) de grootste groep. Dit is een duidelijk verschil met de werkzoekenden, waar juist sprake is van een relatief gelijkmatige verdeling van de respondenten over de vier onderscheiden huishoudentypen. Geen van de respondenten is samenwonend zonder thuiswonend(e) kind(eren). Eén mannelijke respondent en één vrouwelijke respondent zijn daarnaast alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren) en één mannelijke respondent is samenwonend met thuiswonend(e) kind(eren). De laatst genoemde twee mannelijke respondenten hebben beiden twee thuiswonende kinderen in de leeftijdsklassen 0 tot en met 11 jaar en 12 jaar en ouder en de vrouwelijke respondent heeft een thuiswonend kind in de leeftijdsklasse 12 jaar en ouder. Met name voor de mannelijke respondenten zullen de zorgtaken vanwege een kind in de leeftijdsklasse 0 tot en met 11 jaar relatief hoog zijn. Met betrekking tot de huishoudensamenstelling zijn wederom uitsluitend thuiswonende kinderen meegeteld, aangezien de zorgtaken hiervoor van invloed kunnen zijn op de verplaatsingsmogelijkheden van de respondenten. Enkele respondenten hebben aangegeven (ook) uitwonende kinderen te hebben maar gaven eveneens aan hier geen zorg meer voor te dragen.

Evenals bij de werkzoekenden zijn alle respondenten geselecteerd op een laag opleidingsniveau waarbij, zoals in hoofdstuk 3 is omschreven, respondenten tot en met een afgeronde MBO niveau 2 opleiding zijn meegenomen. Ten opzichte van de werkzoekenden heeft een relatief groot deel van de respondenten (50%) een MBO niveau 1 of 2 opleiding afgerond. Een verklaring hiervoor is dat twee mannelijke respondenten, ten behoeve van hun huidige baan, respectievelijk een opleiding tot logistiek medewerker en tot elektromonteur op MBO niveau 2 hebben gevolgd. Daarnaast heeft één vrouw een cursus tot taxichauffeur en één man een cursus tot verkeersregelaar ten behoeve van de huidige baan afgerond. Voorts is één mannelijke respondent nog bezig met een cursus tot taxichauffeur en is één vrouwelijke respondent bezig met een opleiding tot helpende in de zorg op MBO niveau 2. De overige respondenten hebben vergelijkbare opleidingsniveaus als de werkzoekenden.

Wat betreft de hoofdbezigheid overdag gaven alle respondenten aan te werken waarvan één man en één vrouw, zoals hierboven beschreven, aangaven tevens bezig te zijn met het afronden van hun cursus of opleiding. Voorts hebben in totaal twee mannen en twee vrouwen aangegeven gezondheidsklachten te hebben maar hier geen hinder van te ondervinden in hun huidige werk. Dit is vergelijkbaar met de gezondheidsproblemen van de werkzoekenden. Opvallend is daarnaast dat, in tegenstelling tot de werkzoekenden, negen respondenten over zowel telefoon als internet beschikken opdat werkgerelateerde afspraken en -reizen gepland kunnen worden. Een verklaring hiervoor is dat een groot deel van de werkzoekenden aangaven hier niet over te beschikken vanwege beperkte financiële middelen. Twee van de negen respondenten gaven aan internet bij familie in de buurt te kunnen gebruiken. Slechts één mannelijke respondent beschikt alleen over een telefoon maar gaf als reden dat hij niet graag een computer gebruikt.

Met betrekking tot de etniciteit vormen de respondenten, in tegenstelling tot de werkzoekenden, een relatief gelijkvormige groep. Zo zijn er onder de tien respondenten acht autochtone Nederlanders. Slechts twee respondenten zijn niet-westerse allochtonen, waarvan één respondent afkomstig is uit Curaçao en één respondent uit Suriname. Voorts zijn alle respondenten 5 jaar of langer woonachtig in Rotterdam.

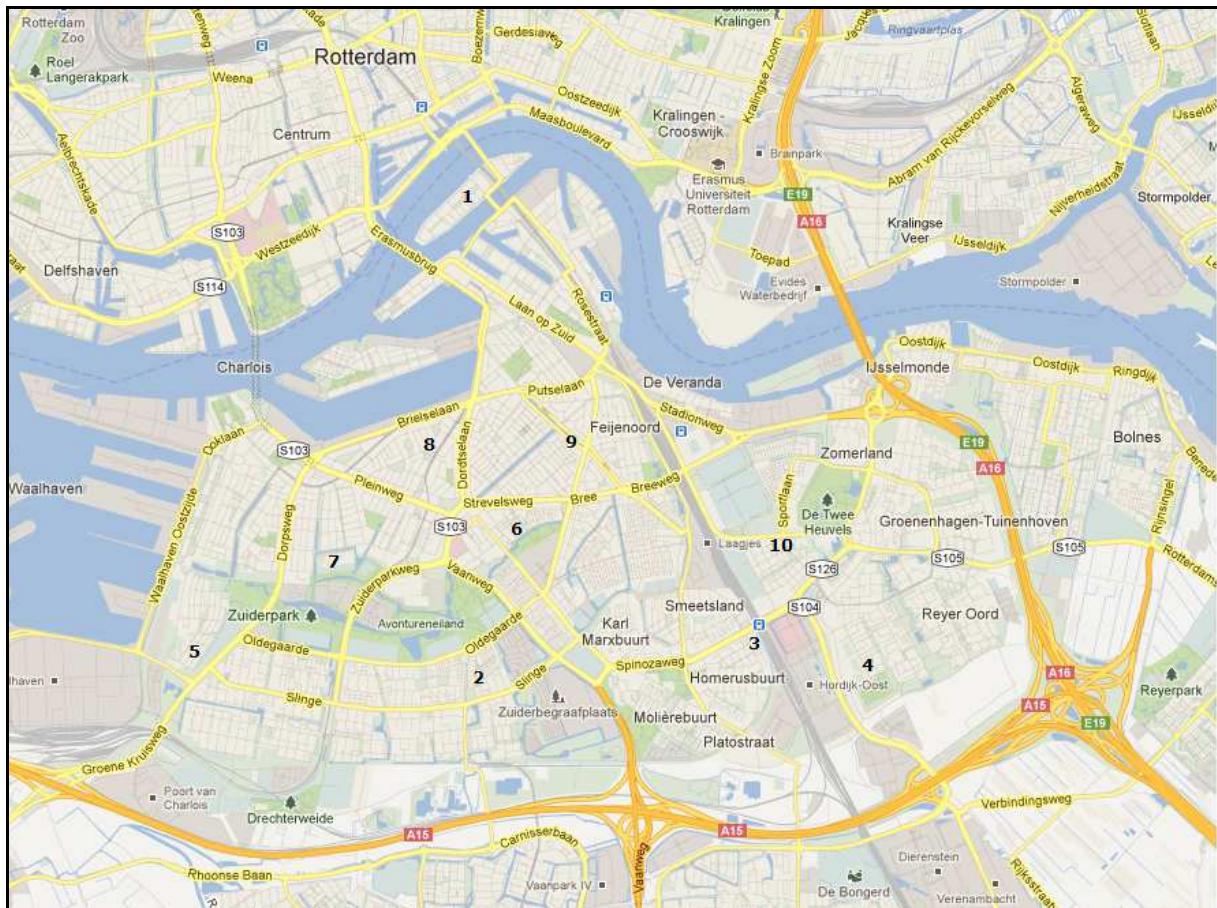
Tot slot valt op te merken dat vier respondenten een (aanvullende) uitkering hebben. Twee van deze respondenten, waarvan één man en één vrouw, hebben sinds enkele maanden een uitkering en twee respondenten, wederom één man en één vrouw, hebben reeds langer dan 1 jaar

een uitkering. De twee vrouwelijke respondenten en één van de mannelijke respondenten hebben een aanvullende uitkering waarbij het maandelijkse inkomen, naar gelang van het aantal gewerkte uren, wordt aangevuld. De andere mannelijke respondent volgt een cursus tot taxichauffeur met behoud van zijn volledige uitkering. Vergeleken met de werkzoekenden, is het aantal respondenten zonder uitkering weliswaar hoger maar een baan blijkt hierbij niet garant te staan voor een toereikend inkomen.

Tabel 6.1.1 Persoonlijke kenmerken werkenden

Persoonlijke kenmerken - werkenden		Totaal		Man	Vrouw
		aantal absoluut	aantal procentueel	aantal absoluut	aantal absoluut
Respondenten		10	100,0	6	4
Leeftijden	50 t/m 59 jaar	3	30,0	1	2
	40 t/m 49 jaar	2	20,0	1	1
	30 t/m 39 jaar	5	50,0	4	1
	20 t/m 29 jaar	0	0,0	0	0
Huishoudentype	Alleenstaand zonder thuiswonend(e) kind(eren)	7	70,0	4	3
	Alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren)	2	20,0	1	1
	Samenwonend zonder thuiswonend(e) kind(eren)	0	0,0	0	0
	Samenwonend met thuiswonend(e) kind(eren)	1	10,0	1	0
Alleenstaand met thuiswonend(e) kind(eren)	12 jaar en ouder	1	50,0	0	1
	0 t/m 11 jaar	0	0,0	0	0
	beiden	1	50,0	1	0
Samenwonend met thuiswonend(e) kind(eren)	12 jaar en ouder	0	0,0	0	0
	0 t/m 11 jaar	0	0,0	0	0
	beiden	1	100,0	1	0
Hoogst genoten opleiding	basisonderwijs	1	10,0	1	0
	VBO	0	0,0	0	0
	LBO	2	20,0	0	2
	MAVO	1	10,0	1	0
	ULO	0	0,0	0	0
	LTS	1	10,0	1	0
	MBO niveau 1-2	5	50,0	3	2
Gezondheidsproblemen	fysiek - chronisch	4	40,0	2	2
Telefoon en/ of internet	internet	0	0,0	0	0
	telefoon	1	10,0	1	0
	telefoon en internet	9	90,0	5	4
Woonachtig in Rotterdam	5 jaar of langer	10	100,0	6	4
	tot en met 4 jaar	0	0,0	0	0
Etniciteit	Suriname	1	10,0	1	0
	Nederland	8	80,0	4	4
	Curacao	1	10,0	1	0
Uitkering (aanvullend)	meer dan 1 jaar	2	20,0	1	1
	tot en met 1 jaar	2	20,0	1	1
	geen	6	60,0	4	2

Zoals in hoofdstuk 3 is aangegeven, zijn alle respondenten afkomstig uit de deelgemeenten Charlois, Feijenoord en IJsselmonde in Rotterdam-Zuid. In figuur 6.1.2 is een overzicht gegeven van de woonlocaties van de respondenten, die sinds zij werk hebben gevonden niet zijn veranderd. Vergeleken met de woonlocaties van de werkzoekenden, is geen van de respondenten afkomstig uit de wijk Pendrecht of uit een van de wijken aan de oostzijde van deelgemeente IJsselmonde.



Figuur 6.1.2 Woonlocaties werkenden (Bron: Google Maps, 2012; bewerking J.Bastiaanssen)

6.2 Periode werkzoekend en vervoer

In deze paragraaf wordt een analyse gemaakt van de periode dat de respondenten op zoek waren naar werk. Hierbij wordt ingegaan op het type werk dat zij zochten, de wijze waarop het zoekgebied werd gedefinieerd en de vervoersmogelijkheden naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk. Vervolgens wordt geanalyseerd in hoeverre sprake was van vervoersproblemen, waardoor dit werd veroorzaakt en hoe de betreffende respondenten hiermee om gingen. De resultaten worden vergeleken met de uitkomsten van de werkzoekenden zoals beschreven in paragraaf 5.4.

Met betrekking tot de werkloosheidsduur zijn acht van de tien respondenten enkele maanden tot een jaar werkloos geweest, en twee respondenten waren circa twee jaar werkloos. Voor zeven van de tien respondenten geldt dat zij tot 2011 of 2012 werkloos zijn geweest, twee respondenten waren werkloos tot 2010 en één respondent was werkloos tot 2008. De reden dat de respondenten zonder werk kwamen te zitten, was evenals bij de werkzoekenden hoofdzakelijk ontslag als gevolg van bezuinigingen binnen het bedrijf waar zij werkzaam waren. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die werkzaam was in de bouw:

“(...) vanwege de recessie gingen degenen met de kortste contracten er als eerst uit.”

Ook het lage opleidingsniveau en/ of gebrek aan bepaalde diploma's, een te hoge leeftijd, problemen met de werkgever en een langdurig ziekbed vormde redenen voor ontslag. Een voorbeeld hiervan is van een van de mannelijke respondenten die gezondheidsklachten kreeg toen hij sinds enkele maanden werkzaam was in de bouw:

“Ik moest een jaar revalideren van mijn nekhernia en mijn baas wou niet iemand in dienst hebben met een nekhernia. Hij heeft mij in mijn halfjaarperiode er gewoon uit gezet.”

Evenals bij de werkzoekenden zijn alle respondenten nadat zij werkloos zijn geraakt in het WerkLoont traject van de dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de gemeente Rotterdam terecht gekomen (zie paragraaf 3.4 voor een volledige beschrijving van het WerkLoont traject). Zowel tijdens

het traject als na afloop daarvan hebben de respondenten met name via internet actief naar werk gezocht en gesolliciteerd. Veelal werd hiertoe de vacaturesite van het UWV (www.werk.nl) gebruikt. Dit vond zowel bij de werkpleinen in Rotterdam plaats, waar de respondenten ook werkgerelateerde trainingen en begeleiding van een klantmanager of werkcoach kregen, maar veelal ook vanuit huis. Evenals de werkzoekenden waren de respondenten met een (aanvullende) uitkering op basis van de Wet werk en bijstand (WWB) verplicht om gemiddeld vijf keer per week te solliciteren en gehoor te geven aan onder andere uitnodigingen voor banenmarkten op de werkpleinen (Gemeente Rotterdam, 2011c). Naast het zoeken van werk via internet werd door de respondenten met name bij uitzendbureaus langsgegaan. Ook werd naar werk gezocht op de banenmarkten die werden georganiseerd op de werkpleinen in Rotterdam en door langs te gaan bij bedrijven en instellingen. Deze zoekmethoden zijn vergelijkbaar met die van de werkzoekenden. In mindere mate werd door de respondenten ook naar werk gezocht via hun sociale netwerk.

Wat betreft de branches waarin naar werk werd gezocht, zijn duidelijke verschillen waarneembaar tussen de vrouwelijke en mannelijke respondenten (tabel 6.2.1). Onder de vrouwelijke respondenten is vooral naar werk in de zorg gezocht. Dit betrof functies als helpende in de thuiszorg of bij een zorginstelling en werk in de huishouding. De mannelijke respondenten zochten daarentegen het meeste naar werk in de bouw. Hierbij ging het om functies als steigerbouwer, glaszetter, stratenmaker, rioleringsmonteur en elektromonteur. Het type werk waar door de werkenden het meeste naar werd gezocht, komt hiermee vrijwel overeen met het type werk waar door de werkzoekenden naar wordt gezocht. Opvallend is echter dat door geen van de respondenten naar werk in de industrie (productiewerk) of horeca is gezocht en door slechts één mannelijke respondent naar werk in de schoonmaak en door een andere mannelijke respondent naar werk in de beveiliging is gezocht. Naast het werk in de bouw en de zorg zijn dit namelijk de sectoren waarin de werkzoekenden juist naar werk zoeken (zie tabel 5.4.1).

Tabel 6.2.1 Werk en zoekgebied werk

	Branches	zoekgebied werk			acceptabele reistijd	seks
		Rotterdam	< randgem.	> randgem.		
R1	transport, bouw				45 - 60 minuten	man
R2	beveiliging				45 minuten	man
R3	tram-/ metrocontroleur				30 minuten	man
R4	administratie				60 minuten	vrouw
R5	bouw				60 - 120 minuten	man
R6	zorg				30 - 60 minuten	vrouw
R7	zorg, krantenbezorger				60 minuten	vrouw
R8	logistiek				60 minuten	man
R9	bouw, tuinbouw, schoonmaak				120 minuten	man
R10	zorg, detailhandel, transport				30 - 45 minuten	vrouw

Met betrekking tot het zoekgebied voor werk gaven vijf van de tien respondenten, waarvan drie mannen en twee vrouwen, aan in Rotterdam naar werk te hebben gezocht (tabel 6.2.1). Evenals bij de werkzoekenden werd onder de vrouwelijke respondenten het werk in de zorg als ook werk in de administratie in Rotterdam gezocht. Redenen om in Rotterdam en specifiek ook in Rotterdam-Zuid naar werk te zoeken, waren de reistijden met het openbaar vervoer naar potentiële werklocaties buiten Rotterdam en de hieraan gerelateerde reiskosten. Zo vertelde de vrouwelijke respondent die op zoek was naar werk in de zorg over haar zoekgebied:

“In Rotterdam-Zuid en -Noord maar niet buiten Rotterdam, zoals Alexanderpolder, want dat was te duur met mijn openbaar vervoerkaart. Schiedam wilde ik wel nog want daar kon ik wel komen met mijn kaart maar naar Rotterdam Alexander vond ik een beetje duur want dan moest ik een driezonekaart hebben.”

Voor de drie mannelijke respondenten vormde, evenals bij de werkzoekenden, met name de beperkte mogelijkheden om met openbaar vervoer naar potentiële werklocaties buiten Rotterdam te reizen een reden om hun zoekgebied hoofdzakelijk tot Rotterdam te beperken. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die naar werk zocht in de logistiek over zijn zoekgebied:

“In Rotterdam want daarbuiten was een beetje moeilijk voor mij. Dat komt vanwege het transport. (...) er zijn plaatsen die zonder eigen vervoer niet bereikbaar zijn want er is werk dat begint om 6:00 uur. Dat is onmogelijk. (...) Ik zocht altijd binnen Rotterdam en plaatsen waar ik met het openbaar vervoer kon komen.”

Van de overige vijf respondenten gaven er drie aan in de randgemeenten van Rotterdam naar werk te hebben gezocht en twee respondenten hebben ook buiten de randgemeenten naar werk gezocht. Vergelijkbaar met de werkzoekenden zijn de mannen met drie respondenten het sterkst vertegenwoordigd voor wat betreft het zoeken naar werk buiten Rotterdam. Zij zochten vooral werk in de bouw op locaties als Vlaardingen, Barendrecht, Dordrecht, Rijswijk, Delft en Den Haag. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die op zoek was naar werk in de bouw of de transportsector:

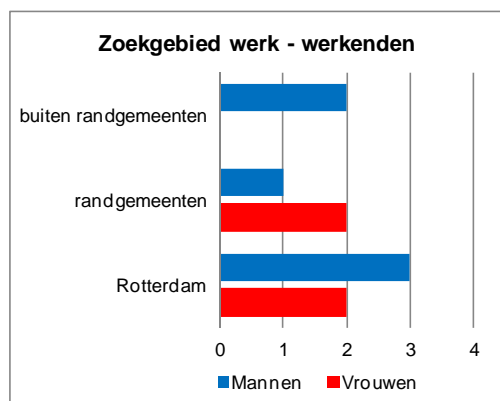
“Heel Rotterdam en heb ook wel eens gezocht en in Rijswijk, Delft en Den Haag. Want dat is met openbaar vervoer nog net te doen. Maar verder dan Den Haag, dan ga je weer te ver. Ik moest toch kijken of het bereikbaar is met het openbaar vervoer want ik heb natuurlijk geen auto.”

Tot slot beperkten de vrouwelijke respondenten in deze groep hun zoekgebied voor werk in onder andere de zorg tot de randgemeenten van Rotterdam, vanwege de beperkte mogelijkheden om met het openbaar vervoer naar potentiële werklocaties buiten Rotterdam te reizen en vanwege de hieraan gerelateerde reistijd. Zo vertelde een van de vrouwen dat ze moeite had met een lange reistijd naar een potentiële werklocatie in verband met de zorgtaken voor haar dochter:

“Ik zocht in Zuid, Rotterdam, maar ook wel in Dijkzicht [Rotterdam-Noord, JB]. Ik heb ook bij Argos in Schiedam gewerkt, dan moest ik 's morgens om 7:00 uur de metro hebben naar Marconiplein. De locatie maakte mij op zich niet uit, want de tram rijdt wel gewoon om 6:00 uur of 7:00 uur. (...) Je zou nog wel verder kunnen zoeken, er gaat bijvoorbeeld een metrolijn naar Den Haag, maar dat gaat me te ver vanwege de reistijden. Dan moet ik 's morgens om 5:00 uur van huis af en kom ik 's avonds om 20:00 uur, 21:00 uur pas thuis. Dan zie ik mijn kind ook niet.”

Vergelijkbaar met de werkzoekenden richtte het zoekgebied van de vrouwelijke respondenten zich vooral op Rotterdam en daarnaast op ook de randgemeenten, terwijl de mannelijke respondenten ook werk buiten de randgemeenten zochten (grafiek 6.2.2). Evenals bij de werkzoekenden is zowel bij de mannelijke respondenten als bij de vrouwelijke respondenten geen duidelijke relatie waarneembaar tussen de werkloosheidsduur/ uitkeringsduur en het zoekgebied voor werk.

Grafiek 6.2.2 Zoekgebied werk



Naast het zoekgebied is er ook een verschil zichtbaar tussen de mannelijke en de vrouwelijke respondenten wat betreft acceptabele reistijden, de tijdsduur van een enkele reis, naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk (tabel 6.2.1). Evenals bij de werkzoekenden gaven alle vrouwen aan 30 tot maximaal 60 minuten te hebben willen reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk. Voor de vrouwen waren met name de reisduur en de reiskosten een belangrijke reden om niet langer dan 60 minuten te willen reizen. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die werk zocht in de zorg:

“Als ik twee uur moest reizen om daarna twee uur te werken dan is dat teveel want dan ben ik net zoveel geld kwijt als dat ik gewerkt heb. Als je kaartjes moet kopen dan kost dat wel drie euro, en die zijn maar één uur geldig, dus als ik dan twee uur zou moeten reizen dan heb ik voor niks gewerkt. Maar een uurtje reizen vind ik nog wel te doen.”

Bij de mannelijke respondenten is een gevarieerder beeld zichtbaar. Vier mannen gaven eveneens aan 30 tot maximaal 60 minuten reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk acceptabel te hebben gevonden, terwijl twee mannen aangaven bereid te zijn geweest 60 tot 120 minuten te reizen. Opvallend is dat de mannen daarmee minder lang bereid waren te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk dan de mannelijke respondenten van de groep werkzoekenden (zie tabel 5.4.1). Overigens vormde de reistijd, in combinatie met lange arbeidsintensieve werkdagen, ook voor de vier mannelijke respondenten de reden om maximaal 60 minuten te hebben willen reizen. Zo vertelde de mannelijke respondent die in Rotterdam naar werk in de logistiek had gezocht:

“Maximaal één uur reizen naar werk vond ik nog te doen maar langer, vooral als je in ploegen werkt dat je 's ochtends al vroeg moet beginnen, is dan te lang.”

Voor de twee mannelijke respondenten die bereid waren geweest maximaal 120 minuten te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk lijkt, evenals bij de werkzoekenden, het hebben van een baan zwaarder te hebben gewogen dan de reistijd. Zo vertelde een van deze mannen die tot buiten de randgemeenten van Rotterdam onder andere naar werk in de bouw zocht:

“Ik solliciteerde daar met de bedoeling van misschien dat hier iemand ook uit de buurt komt. Maar als het niet anders zou kunnen, je moet dan even reizen, dan heb je in ieder geval wat. Dan kun je altijd verder kijken. Het is altijd teveel, maar als je met iemand meelijdt dan zit je ook wel eens langer als een uur in de auto.”

Overigens is evenals bij de werkzoekenden geen duidelijke relatie waarneembaar tussen het zoekgebied van de respondenten en de voor hun acceptabele reistijd naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk.

Van de tien respondenten waren twee mannelijke respondenten op zoek naar werk van maandag tot en met vrijdag en de overige respondenten zochten werk (verspreid) van maandag tot en met zondag. Op één vrouwelijke respondent na met zorgtaken voor haar ouders, waren alle respondenten op zoek naar een baan van 36 tot 40 uur per week. Een illustratief voorbeeld voor de mannelijke respondenten is van een man die naar werk zocht in de bouw:

“Tijden en dagen waarop ik moest werken, maakte mij niet uit. Ik heb geen van negen-tot-vijf-mentaliteit, al is het honderd uur...laat mij maar werken.”

Een vergelijkbaar voorbeeld is van een van de vrouwen die naar werk zocht in de zorg:

“Dagen en tijden, ook in het weekend, maakte mij niet uit, dat kan ook niet als je in de zorg werkt.”

Voor wat betreft het vervoer naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentieel werk werd door acht respondenten vooral gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en dan met name van de tram- en metrodiensten (tabel 6.2.3). Opvallend is dat van de bus, in tegenstelling tot bij de werkzoekenden, weinig gebruik werd gemaakt. Onder de mannelijke respondenten werd behalve van het openbaar vervoer ook door twee respondenten gebruik gemaakt van de fiets. De respondenten is vervolgens de vraag voorgelegd of zij ook van alternatief vervoer gebruik konden maken om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. De twee mannen die de fiets gebruikten, gaven aan dat ze als alternatief vervoer van openbaar vervoersdiensten gebruik konden maken. Ook gaven twee mannen en één vrouw aan dat ze als alternatief vervoer (soms) mee konden rijden met kennissen. Voorts konden twee respondenten hun fiets gebruiken en één vrouwelijke respondent met een rijbewijs kon in het uiterste geval een auto lenen van familie. Enigszins vergelijkbaar met de werkzoekenden beschikten twee respondenten behalve over openbaar vervoer niet over andere vervoersmiddelen om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken.

Tabel 6.2.3 Vervoersproblemen bij bereiken locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen

	vervoer	alternatief vervoer	zoekgebied werk			vervoersproblemen	werk afgewezen	seks
			Rotterdam	< randgem.	> randgem.			
R1	OV	lopen, fietsen				ja	ja	man
R2	fiets	OV				ja	ja	man
R3	OV	lopen				ja	nee	man
R4	OV	fiets				ja	ja	vrouw
R5	OV	meerijden				ja	ja	man
R6	OV	lopen				ja	ja	vrouw
R7	OV	lopen, meerijden				ja	ja	vrouw
R8	fiets	OV				ja	ja	man
R9	OV	meerijden				nee	nee	man
R10	OV	auto lenen				ja	ja	vrouw

Opmerkelijk is dat van de tien respondenten er negen vervoersproblemen met betrekking tot het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en/ of potentiële banen hebben gehad, waardoor hun toegang tot de arbeidsmarkt werd beperkt (tabel 6.2.3). De voornaamste oorzaak van de vervoersproblemen werd, evenals bij de werkzoekenden, gevormd door de beperkte aanwezigheid van openbaar vervoersdiensten, vooral buiten Rotterdam. Daardoor waren de respondenten niet in staat om locaties voor sollicitatiegesprekken en/ of potentiële banen (binnen de beschikbare tijd) te bereiken. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die onder meer werk zocht in de zorg in Rotterdam en de randgemeenten:

“Bij Europoort had ik een probleem. Ik kreeg via de sociale dienst werk op Europoort, Maasvlakte, maar er was geen vervoer, geen openbaar vervoer.”

Ook binnen Rotterdam vormde de beperkte aanwezigheid van openbaar vervoersdiensten een probleem om potentiële werklocaties te bereiken. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die naar werk zocht in de bouw of transportsector:

“Je hebt bepaalde plekken waar je niet kunt komen met het openbaar vervoer. Je hebt bijvoorbeeld bij het Kralingse Bos een industrieterrein [bedrijventerrein Boezembocht, JB], dat is een plek dat met het openbaar vervoer gewoon niet te doen is. Dan moest je met het openbaar vervoer komen en dan nog een stukje lopen, dat was best wel een eind lopen. Dan moest je een kwartiertje bijna twintig minuutjes lopen. Ik vind een kwartiertje naar je werk lopen of om te solliciteren gewoon heel veel. Ik loop heel graag maar als je naar je werk moet gaan, elke ochtend en elke middag, en je weet niet wat je bezigheden of werkzaamheden zijn en je moet aan het eind van de dag nog een uurtje met de bus terug terwijl je misschien wel kapot bent, dan vind ik dat niet prettig. Ja, ik heb daar werk voor afgewezen.”

Evenals bij de werkzoekenden sloten ook de tijdschema's van de openbaar vervoersdiensten in de ochtenden als ook in de avonden niet aan op potentiële werktijden. Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die naar werk zocht in de administratie:

“Je moest rekening houden met de tijden. Bij de RMC [Rotterdamse Mobiliteit Centrale in Spaanse Polder, JB] heb ik gesolliciteerd. Dat is een afstand zeker 's avonds, dat je geen vervoer meer hebt, dat er niets meer rijdt. Je moet daar eigenlijk gewoon eigen vervoer hebben, dat was al een probleem voor me. Bij de RMC ben ik toen vanwege een gebrek aan eigen vervoer afgewezen.”

Naast de beschikbaarheid van het openbaar vervoer vormde eveneens de reiskosten een barrière om (op grote afstand) buiten Rotterdam naar werk te zoeken. Slechts één mannelijke respondent, met een zoekgebied tot buiten de randgemeenten van Rotterdam, gaf aan geen vervoersproblemen te hebben gehad omdat hij altijd voor vervoer heeft kunnen zorgen.

Voorts hebben de vervoersproblemen voor vier mannen en vier vrouwen ertoe geleid dat zij potentieel werk hebben moeten afwijzen (tabel 6.2.3). Voor acht van de tien respondenten is daarmee sprake geweest van een beperkte arbeidsre-integratie als gevolg van vervoersproblemen. Dit aantal ligt fors hoger dan onder de werkzoekenden. Een illustratief voorbeeld van een respondent die potentieel werk af heeft moeten wijzen als gevolg van vervoersproblemen, is van een van de mannelijke respondenten die naar werk zocht in de logistiek:

“Bij Zuidplein is een uitzendbureau, daar hadden ze mensen nodig voor een logistiek bedrijf, maar ze vroegen eigen vervoer dus ik kon niet gaan. Ik had de ervaring, je had niet eens papieren nodig dus ik kon dat werk krijgen, maar zonder eigen vervoer ging dat niet. Als ik me vandaag in zou schrijven, zou ik vandaag al kunnen beginnen, maar ik had geen eigen vervoer. Ik ben daar naar binnen gegaan maar die mevrouw vroeg direct ‘heb je eigen vervoer?’ want we moesten dan om 6:00 uur beginnen. Met openbaar vervoer haalde je dat nooit.”

Het merendeel van de respondenten zocht vanwege de vervoersproblemen en afgewezen sollicitaties werk in Rotterdam, of op werklocaties binnen of buiten de randgemeenten van Rotterdam die met het openbaar vervoer (binnen de voor hen acceptabele reistijd) bereikbaar waren. Een voorbeeld hiervan is van een van de mannelijke respondenten die werk had gevonden in de bouw maar die zijn vervoer naar de werklocatie niet geregeld kreeg:

“Ik moest naar een bedrijf, die zat in Delft, en zocht heel graag mensen maar ik moest er om 9:00 uur wezen. Maar ja, ik had geen vervoer, totaal niet. Ik heb toentertijd de sociale dienst gebeld, dat was op een vrijdag omdat ik er maandag moest wezen. Toen ben ik vrijdagochtend naar de sociale dienst gegaan, uitgelegd dat ik een sollicitatiegesprek had maar dat ik er niet kon komen en toen werd er midden in mijn gezicht gezegd ‘wat wilt u er aan doen?’ Toen zei ik dat er normaal wel eens wat wordt geregeld voor mensen, maar toen werd er eigenlijk gewoon in je gezicht gezegd ‘je regelt het zelf maar’. Ik ben dan zo iemand die zegt dan ga ik het gewoon anders doen, dan neem ik gewoon alles in Rotterdam in plaats van buiten Rotterdam.”

Evenals bij de werkzoekenden vormden dus enerzijds het gebrek aan openbaar vervoersdiensten vooral naar werklocaties gelegen buiten Rotterdam en op bepaalde tijden en anderzijds het gebrek aan een rijbewijs en/ of eigen vervoer de belangrijkste vervoersproblemen voor de respondenten, waardoor zij veelal werk hebben moeten afwijzen en hun zoekgebied voor werk hebben beperkt.

6.3 Vervoersmogelijkheden

In deze paragraaf worden de huidige vervoersmogelijkheden van de werkenden geanalyseerd en vergeleken met de vervoersmogelijkheden van de werkzoekenden. Hierdoor kan worden nagegaan of de werkenden meer en/ of andere vervoersmiddelen gebruiken waarmee hun motility hoger is dan dat van de werkzoekenden. De motility heeft zoals eerder omschreven betrekking op het potentieel en het vermogen van een persoon om zich te verplaatsen in tijd en ruimte. De motility wordt beïnvloed door de toegang van een persoon tot een vervoersmiddel, zijn of haar competenties om gebruik te maken van een vervoersmiddel en de mate van toe-eigening van een vervoersmiddel. Wat betreft de toegang wordt wederom uitgegaan van alle vervoersmogelijkheden die een persoon bezit of waarvan gebruik kan worden gemaakt. Hierbij speelt mee of de vervoersmiddelen uit financieel opzicht gebruikt kunnen worden, of deze binnen het bereik van de persoon liggen en de mate waarin vervoer beschikbaar is op momenten dat een persoon hiervan gebruik wil of moet maken. Onder competenties wordt ten eerste het fysieke vermogen verstaan. Heeft een persoon het vermogen om van de ene naar de andere locatie te verplaatsen binnen de gegeven beperkingen, zoals een lichamelijke handicap of het slecht ter been zijn? Ten tweede spelen de verworven vaardigheden een rol, zoals het bezit van een rijbewijs maar ook het kunnen gebruiken van de aanwezige vervoersmiddelen. Voelt de persoon zich voldoende vaardig om van een vervoersmiddel gebruik te maken en spelen er angstgevoelens mee bij de keuze voor bepaalde vervoersmiddelen? Ten derde wordt ingegaan op de organisatorische vaardigheden. Kan een persoon zijn of haar activiteiten afstemmen op de vervoersvoorzieningen, weet de persoon hoe het openbaar- of privévervoer functioneert en op welke wijze hij of zij met een vervoersmiddel een activiteit kan bereiken? Tot slot wordt onder volledige toe-eigening verstaan dat een individu gebruik maakt van vervoersmiddel om bepaalde activiteiten te bereiken.

Per vervoersmiddel wordt beschreven of de respondenten over de competenties beschikken om er gebruik van te maken, of ze toegang tot een vervoersmiddel hebben en of ze zich het vervoersmiddel volledig hebben toegeëigend. Allereerst wordt ingegaan op lopen en fietsen. Aangezien personen zijn geselecteerd die ten tijde van het zoeken naar werk niet in het bezit waren van een auto, maar nu zij werk hebben wellicht wel de beschikking over dit vervoersmiddel hebben, wordt hierbij zowel ingegaan op de competenties van de personen om van een auto gebruik te maken als op de toegang tot een auto en de daadwerkelijke toe-eigening van het vervoersmiddel. Vervolgens wordt op vergelijkbare wijze het openbaar vervoer besproken en tot slot de toe-eigening van taxi's.

Van de tien werkenden zijn evenals bij de werkzoekenden alle respondenten fysiek in staat om te lopen, ook naar locaties buiten de directe woonomgeving (tabel 6.3.1). Opvallend is wederom

de mate waarin de respondenten zich, in de eigen woonbuurt, veilig voelen op straat. Waar alle respondenten aangaven zich overdag veilig te voelen op straat, gaven vier respondenten waarvan twee mannen en twee vrouwen aan zich 's avonds wanneer het donker werd niet meer veilig te voelen op straat. Als reden voor de angstgevoelens werden veelal (berichten over) overvallen en schietpartijen in Rotterdam-Zuid genoemd. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten:

“Ik voel me ook veilig op straat maar als ik moet werken tot 01:00 uur dan niet. Overdag gaat het wel maar 's avonds niet. Drie maanden geleden is er nog iemand doodgeschoten in Feijenoord en twee weken geleden is iemand voor de trein gegooid.”

Drie van deze respondenten wonen in of in de nabijheid van de wijk Bloemhof in de deelgemeente Feijenoord. Deze resultaten zijn daarmee vergelijkbaar met die van de werkzoekenden. Negen respondenten gaven aan te lopen naar activiteiten waarmee, vergelijkbaar met de werkzoekenden, gesproken zou kunnen worden van een volledige toe-eigening. Eén mannelijke respondent gaf aan, in plaats van te lopen naar activiteiten, hiervoor vooral de fiets te gebruiken. Met 50 procent werd lopen naar de winkels en het halen van de boodschappen, op de locaties Zuidplein en op de winkelstrip aan de Beijerlandse laan, wederom het vaakst genoemd maar dit percentage is beduidend lager dan bij de werkzoekenden (89%). Daarnaast ging één respondent lopend naar zijn werklocatie.

Tabel 6.3.1 Lopen en fietsgebruik

	kan lopen	voelt zich veilig		loopt	kan fietsen	beschikt over fiets	fiets is bruikbaar	gebruikt fiets	seks
		overdag	avond						
R1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R2	ja	ja	ja	soms	ja	ja	ja	ja	man
R3	ja	ja	ja	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	man
R4	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	vrouw
R5	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	man
R6	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nee	nee	vrouw
R7	ja	ja	ja	ja	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R8	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	man
R9	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	man
R10	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	vrouw

Met betrekking tot het gebruik van de fiets, beschikken alle respondenten over de vaardigheden om te kunnen fietsen in het verkeer (tabel 6.3.1). Wat betreft de toegang tot een fiets, bezitten vijf mannen en drie vrouwen dit vervoersmiddel. Met 80 procent ligt het fietsbezit hiermee beduidend hoger dan onder de groep werkzoekenden (56%) en tevens hoger dan het Rotterdamse gemiddelde van 75 procent. Eén van de mannelijke respondenten gaf overigens aan een fiets te hebben aangeschaft op het moment dat hij werk kreeg. Van de twee respondenten die aangaven niet in het bezit te zijn van een fiets, gaf de mannelijke respondent aan hier al enige tijd naar op zoek te zijn. De meeste fietsen vond hij echter te duur en met goedkopere fietsen had hij slechte ervaringen, namelijk dat deze onderweg naar een afspraak kapot gingen. De vrouwelijke respondent gaf aan een keer gevallen te zijn met de fiets waardoor ze niet meer durfde te fietsen. Hierna heeft ze de fiets aan haar dochter gegeven. Van de acht respondenten die wel een fiets bezitten, was er op het moment van het interview één respondent die haar fiets niet kon gebruiken omdat de banden lek waren. Zij kon de fiets niet zelf repareren en hierdoor ook niet gebruiken maar gaf aan het openbaar vervoer naar de werklocatie te gebruiken. Van de overige respondenten uit deze groep was de fiets wel bruikbaar. Van de mannen in deze groep gaf er een aan de eigen fiets niet te kunnen repareren en van de vrouwen waren er twee hiertoe zelf niet in staat. De respondenten die de fiets niet zelf konden repareren, gaven aan hiervoor terecht te kunnen bij een fietsmaker in de buurt van de woonlocatie.

In totaal gebruiken zeven van de tien respondenten de fiets, waarmee sprake is van een volledige toe-eigening van het vervoersmiddel. Met 70 procent ligt het fietsgebruik hiermee onder de werkenden fors hoger dan bij de werkzoekenden (50%). Van alle respondenten gebruiken drie mannen en één vrouw (40%) de fiets om de werklocatie te bereiken ten opzichte van slechts 18 procent gemiddeld in Rotterdam-Zuid (Gemeente Rotterdam, 2012c). Daarentegen wordt de fiets slechts in 20 procent van alle gevallen gebruikt voor het bereiken van de winkels en het halen van de (dagelijkse) boodschappen, op de locaties Zuidplein of op de winkelstrip aan de Beijerlandse laan, ten opzichte van 44 procent onder de werkzoekenden. Voor deze activiteit ligt het fietsgebruik onder werkenden dus fors lager dan onder de werkzoekenden. Verder gaf 60 procent van de respondenten aan vaker de fiets te gebruiken dan te gaan lopen om activiteiten te bereiken waarmee dit percentage fors hoger ligt dan onder de werkzoekenden (39%).

Een opvallend gegeven is dat de tien respondenten weliswaar zijn geselecteerd op het niet beschikken over een auto ten tijde van het zoeken naar werk maar dat slechts vier respondenten, waarvan drie mannen en één vrouw, een autorijbewijs bezitten (tabel 6.3.2). Met 40 procent ligt het rijbewijsbezit onder de werkenden daarmee hoger dan onder de werkzoekenden (33%) maar nog altijd fors lager dan het gemiddelde van 66 procent in Rotterdam-Zuid en tevens lager dan het gemiddelde rijbewijsbezit onder laagopgeleiden in Rotterdam van 52 procent (Gemeente Rotterdam, 2012c). Van de respondenten die niet over een rijbewijs beschikken, hebben er twee in de interviews aangegeven hier vanwege financiële redenen niet over te beschikken. Verder heeft één respondent de examens niet gehaald en was van één respondent de geldigheid van het rijbewijs verlopen. Evenwel waren twee respondenten nog bezig met hun rijlessen omdat zij een auto willen gaan gebruiken om hun werklocatie te bereiken. Geen van de respondenten beschikte overigens over een ander type rijbewijs.

Tabel 6.3.2 Rijbewijsbezit en autogebruik

	rijbewijs	beschikt over auto	auto is bruikbaar	gebruikt auto	sekse
R1	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	man
R2	nee	meerijden	ja	ja	man
R3	ja	meerijden	ja	ja	man
R4	nee	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R5	ja	ja	ja	ja	man
R6	nee	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R7	nee	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw
R8	nee	meerijden	ja	ja	man
R9	nee	meerijden	ja	ja	man
R10	ja	nee	n.v.t.	n.v.t.	vrouw

Opmerkelijk is daarnaast dat slechts één van de vier respondenten die een rijbewijs bezitten ook over een auto beschikt, tegenover 49 procent gemiddeld in Rotterdam-Zuid (Gemeente Rotterdam, 2012c). Dit betreft overigens een bedrijfsauto die door de respondent, die werkzaam is als verkeersregelaar, uitsluitend mag worden gebruikt om vanaf de woonlocatie de werklocatie te kunnen bereiken. De overige drie respondenten die in het bezit zijn van een rijbewijs hebben geen auto omwille van financiële redenen, waarvan één respondent met een collega per auto meerijdt naar de werklocatie. Van de respondenten die niet in het bezit zijn van een rijbewijs, rijden er drie met een collega per auto mee naar de werklocatie. Weliswaar maken van de tien respondenten er vijf gebruik van een auto, geen van hen bezit zelf een auto, waarmee van volledige toe-eigening van een auto door de respondenten geen sprake is. Verder beschikte van de tien respondenten, evenals bij de werkzoekenden, niemand over een andere vorm van gemotoriseerd vervoer.

Met betrekking tot het openbaar vervoer in Rotterdam-Zuid is wederom onderscheid gemaakt in de vervoersdiensten bus, tram, metro en trein (tabel 6.3.3). Evenals bij de werkzoekenden hebben alle respondenten aangegeven, dat er een bushalte in de directe omgeving van de woonlocatie aanwezig is, waarmee zij toegang hebben tot het busvervoer. Daarnaast hebben negen respondenten aangegeven, dat er een tramhalte in de directe omgeving van de woonlocatie aanwezig is. De respondent die geen directe toegang heeft tot het tramvervoer, en dus andere vervoersmiddelen moeten gebruiken om een tramhalte te kunnen bereiken, is woonachtig aan de zuidzijde van de wijk Wielewaal in de deelgemeente Charlois. Het gebrek aan een tramhalte komt hierbij overeen met de dekking van het tramnetwerk, zoals gevisualiseerd in figuur 4.2.1. Wat betreft de toegang tot het metrovervoer is bij slechts de helft van alle respondenten in de directe omgeving van de woonlocatie een metrostation aanwezig. Onder de vijf respondenten die geen directe toegang hebben tot het metrovervoer valt ook de respondent die geen toegang heeft tot het tramvervoer. Voorts hebben slechts twee respondenten directe toegang tot het treinvervoer. Beiden respondenten zijn woonachtig nabij treinstation Lombardijen (figuur 4.2.1). Met betrekking tot de vaardigheden om van het openbaar vervoer gebruik te maken, zoals het gebruik van de OV-chipkaart, het (digitaal) plannen van de reis en het overstappen, hebben evenals bij de werkzoekenden alle respondenten aangegeven hiermee (goed) overweg te kunnen. Alle vier de vrouwelijke respondenten en twee mannelijke respondenten maken ook daadwerkelijk gebruik van het openbaar vervoer waarmee sprake is van volledige toe-eigening. Eén van deze vrouwen maakt overigens alleen in de winter gebruik van het openbaar vervoer, vooral vanwege de gladheid op de fietspaden die zij normaliter gebruikt. Daarnaast maken drie respondenten in sommige gevallen gebruik van het openbaar vervoer, waarvan twee respondenten niet voor het werk aangezien de werklocatie op loopafstand van de woonlocatie is of omdat de werklocatie niet met het openbaar vervoer bereikt kan worden. Tot slot maakt de respondent

die de beschikking heeft over een bedrijfsauto, en verder alleen toegang heeft tot de bus, in het geheel geen gebruik van het openbaar vervoer. Van alle respondenten gaven er vijf aan het openbaar vervoer (ook) te gebruiken voor reizen naar de werklocatie. Met 50 procent komt dit percentage fors hoger uit dan het gemiddelde in Rotterdam-Zuid van circa 30 procent (Gemeente Rotterdam, 2012c).

Tabel 6.3.3 Gebruik openbaar vervoer en taxi

	OV(halte) beschikbaar				kan OV gebruiken	gebruikt OV	gebruikt taxi	sekse
	bus	tram	metro	trein				
R1	ja	ja	ja	nee	ja	soms	nee	man
R2	ja	ja	ja	nee	ja	soms	nee	man
R3	ja	ja	nee	ja	ja	soms	nee	man
R4	ja	ja	nee	nee	ja	ja	nee	vrouw
R5	ja	nee	nee	nee	ja	nee	nee	man
R6	ja	ja	ja	nee	ja	ja	nee	vrouw
R7	ja	ja	ja	nee	ja	ja	nee	vrouw
R8	ja	ja	ja	nee	ja	ja	nee	man
R9	ja	ja	nee	nee	ja	ja	soms	man
R10	ja	ja	nee	ja	ja	ja	nee	vrouw

Evenals bij de werkzoekenden maakt geen van de respondenten tot slot gebruik van een taxi, waarvan één respondent alleen indien hiertoe noodzaak zou zijn. De reden om geen gebruik te maken van een taxi was in de meeste gevallen van financiële aard en daarnaast gaven de respondenten veelal aan geen taxi nodig te hebben om activiteiten te bereiken.

6.4 Werk en vervoer

In navolging van paragraaf 6.3 wordt in deze paragraaf een analyse gemaakt van het type werk dat de respondenten hebben gevonden, de werklocaties en het vervoer naar deze locaties. Vervolgens wordt geanalyseerd of de betreffende respondenten hun vervoersproblemen hebben overwonnen en, indien dit het geval is, op welke wijze zij dit hebben gedaan. De resultaten worden vergeleken met de uitkomsten van paragraaf 6.2.

Zoals eerder in paragraaf 6.2 is beschreven, hebben zeven van de tien respondenten in de periode 2011 - 2012 een baan gevonden, twee respondenten vonden werk in 2010 en één respondent heeft werk gevonden in 2008. Hierbij is een grote variatie waarneembaar met betrekking tot het type werk dat door de respondenten is gevonden (tabel 6.4.1). Onder de vrouwelijke respondenten is het werk in de zorg het sterkst vertegenwoordigd. Dit komt overeen met de Rotterdamse werkgelegenheidsontwikkeling die vooral in de zorgsector een sterke groei van het aantal arbeidsplaatsen laat zien (zie paragraaf 4.1). Voor alle vier de vrouwelijke respondenten geldt daarnaast dat het gevonden werk overeen komt met het werk dat zij (onder andere) zochten toen zij werkloos waren. De mannelijke respondenten hebben daarentegen vooral werk in de bouw en de logistiek gevonden. Opvallend is dat slechts twee van de zes mannen werk hebben gevonden dat aansluit op het type werk waar zij naar op zoek waren toen zij werkloos waren. Als reden hiervoor gaven de mannen vaak aan dat er te weinig vacatures waren voor het werk waar zij naar op zoek waren of dat, wanneer ze het gewenste werk hadden gevonden, bleek dat ze te weinig uren per week konden werken om financieel rond te komen.

Tabel 6.4.1 Werk en werklocaties

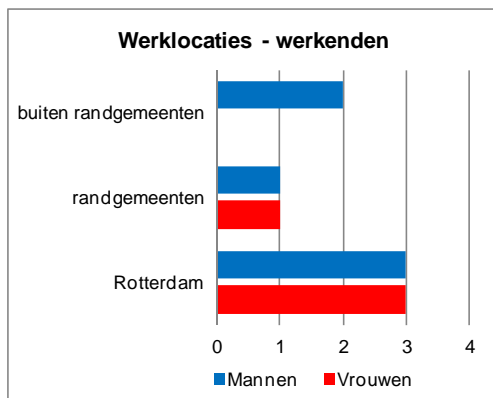
	werk	werklocaties			sekse
		Rotterdam	< randgem.	> randgem.	
R1	tuktukchauffeur				man
R2	schoonmaak				man
R3	glasvezelmonteur				man
R4	telefoniste				vrouw
R5	verkeersregelaar				man
R6	helpende zorg				vrouw
R7	huishoudelijke verzorging				vrouw
R8	magazijnwerk				man
R9	steigerbouw				man
R10	taxichauffeur				vrouw

Met betrekking tot de werklocaties hebben zes respondenten, waarvan drie mannen en drie vrouwen, werk gevonden in Rotterdam (tabel 6.4.1). Van deze groep hebben vier respondenten vaste

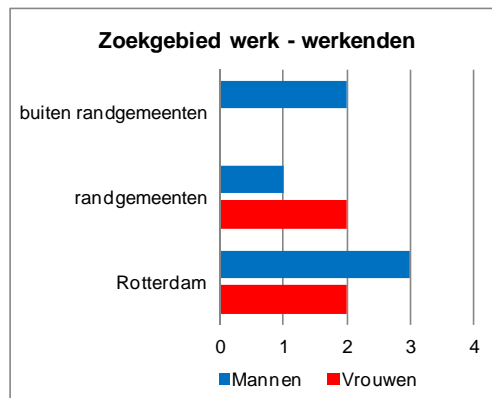
werklocaties in Rotterdam-Zuid en twee respondenten werken op wisselende locaties in Rotterdam. Deze laatstgenoemde respondenten worden vanwege hun werkzaamheden als respectievelijk verkeersregelaar en schoonmaker van gemeentelijke gemalen, namelijk op verschillende locaties verspreid over Rotterdam ingezet. Voorts hebben twee respondenten werk gevonden in de randgemeenten van Rotterdam, waarvan een man als steigerbouwer werkt op verschillende locaties in de haven- en industriegebieden Pernis, Botlek en Maasvlakte en waarvan een vrouw als helpende werkt in een zorginstelling in Hoogvliet. Beide locaties maken overigens deel uit van de gemeente Rotterdam maar liggen geografisch gezien dermate ver van zowel Rotterdam-Zuid als -Noord, dat ze in dit onderzoek zijn meegeteld bij de randgemeentelijke werklocaties. Opvallend is overigens dat alle vier de vrouwelijke respondenten een werklocatie hebben in Rotterdam-Zuid of aangrenzend gebied (Hoogvliet). De overige twee mannelijke respondenten hebben een werklocatie buiten de randgemeenten van Rotterdam, waarbij een van de mannen in vaste dienst is als magazijn-medewerker in Alphen aan den Rijn. De andere man werkte op het moment van het interview als glasvezelmonteur in een woonwijk aan de rand van het stedelijk gebied van Dordrecht, maar gaf aan telkens op verschillende locaties, zoals in een eerder geval ook in Amsterdam, te worden ingezet. Evenals bij de werkzoekenden gaf geen van de respondenten aan in de nabijheid van een openbaar vervoersknooppunt, zoals een stationsgebied, te werken, waarbij de mannen bovendien niet op locaties werken die binnen de beschikbare tijd met het openbaar vervoer bereikbaar zijn.

De werklocaties van de vrouwelijke respondenten komen dus nagenoeg overeen met hun zoekgebieden, met dien verstande dat één van de vrouwen ook werk zocht in de randgemeenten van Rotterdam terwijl zij in Rotterdam werk heeft gevonden (grafiek 6.4.2). Bij de mannelijke respondenten ontstaat echter een tegenovergesteld beeld. Van de zes mannen hadden er twee een zoekgebied tot buiten de randgemeenten maar daarvan heeft er één werk op een locatie in de randgemeenten en heeft er één werk in Rotterdam. Een andere man had een zoekgebied tot en met de randgemeenten maar heeft eveneens werk in Rotterdam gevonden. Voorts hadden drie mannen hun zoekgebied gericht op Rotterdam maar daarvan heeft slechts één man werk gevonden in Rotterdam en hebben twee mannen werk gevonden op locaties buiten de randgemeenten. Een verklaring voor het verschil tussen de zoekgebieden en de werklocaties is dat een groot deel van de respondenten een cursus of opleiding heeft gevolgd met baangarantie, waarmee zij zichzelf hebben gelieerd aan een baan op een door de werkgever bepaalde werklocatie.

Grafiek 6.4.2 Werklocaties



Grafiek 6.2.2 Zoekgebied werk



Wat betreft de werkdagen en -tijden hebben zeven van de tien respondenten werk gevonden van maandag tot en met vrijdag. Drie vrouwelijke respondenten werken afwisselend van maandag tot en met zondag. Een verklaring voor het weekendwerk onder de vrouwelijke respondenten is dat twee van hen werk in de zorg hebben gevonden en een als taxichauffeur, waarbij op basis van ploegdiensten ook in het weekend wordt gewerkt. Wat betreft de werktijden van de mannelijke respondenten hebben er vijf werk waarbij tussen 7:00 en 8:00 uur wordt gestart en waarna het werk tussen 15:30 uur en 16:00 uur weer wordt beëindigd. Een van hen werkt in ploegdiensten waardoor om de andere week van 15:30 uur tot 22:15 uur wordt gewerkt. De overige mannelijke respondent werkt van 11:00 uur tot 19:00 uur. Van de vrouwelijke respondenten werkt er slechts een op vaste werktijden van 7:00 uur tot 19:00 uur. De overige drie vrouwen hebben wisselende werktijden in de ochtenden of in de avonden. Opvallend is dat evenals bij de werkzoekenden de werkdagen en -tijden van de respondenten, in tegenstelling tot eerder onderzoek van onder andere Sanchez et al. (2004), nagenoeg geen late werkdiensten en uitsluitend bij drie van de vrouwen weekenddiensten betreft. Van de tien respondenten hebben er negen een baan van minimaal 36 of 40 uur per week, terwijl slechts één

vrouwelijke respondent 25 uur per week werkt, vanwege zorgtaken voor haar ouders. Hiermee hebben alle respondenten die op zoek waren naar een voltijd baan van 36 tot 40 uur per week, deze uiteindelijk ook gevonden. Tot slot is een markant gegeven dat alle respondenten in dienst zijn bij hun huidige werkgever, terwijl van de werkzoekenden de helft in dienst van uitzendbureaus is geweest en dus niet in vaste dienst bij hun werkgever.

Voor wat betreft het vervoer naar de werklocaties wordt door drie van de vier vrouwelijke respondenten, evenals toen zij op zoek waren naar werk, gebruik gemaakt van het openbaar vervoer en dan met name van de metro- en tramdiensten (tabel 6.4.3). Een illustratief voorbeeld is van een van de vrouwelijke respondenten die vanuit haar woonlocatie in Feijenoord, nabij Zuidplein, naar haar werk bij een zorginstelling in Hoogvliet reist:

“Ik gebruik de metro daar naartoe, je doet er maar een half uur over. Dat is goed te doen. Meestal als ik klaar ben met late dienst, dan ben ik om 22:45 uur klaar, dan mag ik vaak wel een paar minuten eerder weg en dan heb ik de metro om 22:50 uur. Dan kom ik om 23:20 uur aan op Zuidplein.”

Eén vrouw gaf aan van een fiets gebruik te maken om vanaf haar woonlocatie in IJsselmonde naar haar werklocatie in Charlois te reizen. Van de zes mannelijke respondenten rijden er daarentegen vier met hun collega's per auto mee naar de werklocatie en één man maakt gebruik van een bedrijfsauto. Een verklaring hiervoor is dat de mannelijke respondenten overwegend op (wisselende) locaties buiten maar ook binnen Rotterdam werkzaam zijn, die zij met het openbaar vervoer niet binnen de beschikbare tijd kunnen bereiken. Twee van de mannen maken weliswaar gebruik van een fiets, en een van hen maakt ook gebruik van de metro, maar dit is enkel om een locatie te kunnen bereiken van waaraf met een bedrijfsbus of met een collega per auto wordt doorgereisd naar de werklocatie. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die werkzaam is als magazijnmedewerker in Alphen aan den Rijn:

“Ik begin met mijn fiets, daarna de metro en bij centraal station ga ik met een collega mee. Ik kan alleen openbaar vervoer gebruiken. (...) Vanaf het centraal station kun je ook de trein gebruiken naar Alphen aan den Rijn, maar dan kom je altijd te laat. Maakt niet uit hoe vroeg je gaat. Als ik op tijd wil komen, moet ik de trein nemen van 3:50 uur maar dan ben ik daar voor 6:00 uur. Er waren collega's die dat deden, maar wat moet ik daar dan doen? Dan ben ik een paar uur te vroeg en kan ik ook niet slapen. Maar we moesten gaan werken daar [vanwege opleiding tot logistiek medewerker met baangarantie, JB]. Ook is station Zuid zo vroeg of 's nachts niet veilig. Een tijdje geleden hebben ze daar een meisje voor de trein gegooid, die was toen dood, daarom is het ook een gevaarlijke plaats.”

Eén van de mannen die als glasvezelmonteur op wisselende locaties buiten de randgemeenten van Rotterdam werkt, vertelde dat hij soms met collega's per auto kon meerijden maar dat hij voor zijn huidige (tijdelijke) werklocatie in Dordrecht een andere oplossing had gevonden om op tijd op zijn werk aanwezig te kunnen zijn:

“Ik word opgehaald door een collega. (...) Ik verblijf doordeweeks bij een vriendin in Dordrecht en daar komt hij me ophalen. Dat is hier tien kilometer verderop, in Dordrecht.”

Voorts gaf één van de mannelijke respondenten aan te lopen naar zijn werklocatie. Hij moet namelijk vanuit zijn woonlocatie in Feijenoord naar een loods verderop in de wijk, op tien minuten loopafstand, om zijn tuktuk voor zijn werk als chauffeur op te halen.

De respondenten is vervolgens de vraag voorgelegd of zij ook van alternatief vervoer gebruik kunnen maken om hun werklocaties te bereiken. Zeven respondenten, waarvan vier mannen en drie vrouwen, gaven aan niet over alternatief vervoer te beschikken om de werklocaties te bereiken. De reden hiervoor was dat de betreffende locaties niet of niet binnen de beschikbare tijd met (ander) openbaar vervoer bereikt konden worden. Van de drie respondenten die wel over alternatief vervoer beschikken, gaven er twee aan gebruik te kunnen maken van de bus en een respondent gaf aan een fiets te kunnen gebruiken. Alle drie de respondenten werken op een locatie in Rotterdam, waarvan twee in Rotterdam-Zuid werken, en één respondent moet voor zijn werk als schoonmaker van gemeentelijke gemalen naar een verzamellocatie in Rotterdam-Zuid vanwaar hij met een bedrijfsbus naar de betreffende locaties reist.

Tabel 6.4.3 Vervoer naar werklocaties

	vervoer naar werk	alternatief vervoer	werklocaties			vervoersproblemen	sekse
			Rotterdam	< randgem.	> randgem.		
R1	lopen	fiets				nee	man
R2	fiets - bedrijfsbus	bus				nee	man
R3	meerijden	geen				nee	man
R4	fiets	bus				ja	vrouw
R5	bedrijfsauto	geen				nee	man
R6	metro	geen				ja	vrouw
R7	metro/ bus/ tram	geen				nee	vrouw
R8	fiets - metro - meerijden	geen				nee	man
R9	meerijden	geen				nee	man
R10	tram	geen				ja	vrouw

Opvallend is dat van de tien respondenten alleen drie vrouwen vervoersproblemen ervaren voor wat betreft het bereiken van hun werklocatie, tegenover negen van de tien respondenten die vervoersproblemen ervaren toen zij op zoek waren naar werk (tabel 6.4.3). Voor twee van de drie vrouwen geldt dat zij in de deelgemeente IJsselmonde woonachtig zijn terwijl hun werklocatie zich in de deelgemeente Charlois bevindt. Een verklaring voor hun vervoersproblemen is dat, zoals in paragraaf 4.2 is geschetst, openbaar vervoer in Rotterdam-Zuid op de oost-west verbindingen tussen de wijken ontbreekt en daarmee een belangrijk knelpunt vormt. Overigens gaven beide vrouwen aan dat ze in het uiterste geval soms met een collega per auto mee konden rijden naar hun werk. Zo schetste een van de vrouwen die met de tram naar haar werklocatie in Charlois reist:

“Ik heb geen ander vervoer om hier te komen. (...) Dat vormt een probleem want zondagmorgen gaat de eerste pas om 7:40 uur te rijden maar ik begin om 7:00 uur. Dus ik weet niet hoe ik dat moet doen. (...) Dan komt mijn collega mij ophalen, maar dat is niet de bedoeling. Zaterdag is het hetzelfde probleem maar dan rijden ze iets vroeger, maar zondags is het echt een probleem. In de vakanties zijn het natuurlijk helemaal afwijkende tijden. Want het [openbaar vervoersdiensten, JB] wordt altijd aangepast aan de scholen maar er zijn toch ook mensen die werken? Dat begrijp ik niet.”

Voor de andere vrouwelijke respondent geldt dat zij eveneens vooral op zondagen vervoersproblemen ervaart, om met de metro vanuit haar woonlocatie in Feijenoord op haar werklocatie in Hoogvliet te geraken:

“(...) het is gewoon die zon- en feestdagen, want de metro rijdt om 8:08 uur op zon- en feestdagen maar wij moeten eigenlijk om 6:45 uur op het werk zijn en je kan niet altijd ruilen. Daar beginnen ze [haar werkgever, JB] nu over te zeuren en dat zou wel eens een probleem kunnen worden.”

Als oplossing voor de vervoersproblemen is één van de drie vrouwen bezig met het behalen van een rijbewijs en daarnaast is één van de vrouwen voornemens, om op korte termijn te gaan beginnen met autorijlessen. De andere vrouw met vervoersproblemen gaf aan wel in het bezit te zijn van een rijbewijs maar niet over voldoende geld te beschikken om een auto aan te schaffen. Zoals hiervoor beschreven laat zij zich op zondagen, wanneer het openbaar vervoer later begint dan doordeweeks, ophalen door een collega.

Vergelijkbaar met de werkzoekenden zouden acht van de tien respondenten een werklocatie verder weg hebben overwogen, en daarmee hun zoekgebied hebben vergroot, indien zij de beschikking hadden gehad over bijvoorbeeld een auto (tabel 6.4.4). Zo vertelde een van de vrouwelijke respondenten die haar zoekgebied hoofdzakelijk tot Zuid had beperkt vanwege de lange reistijden met het openbaar vervoer naar locaties buiten Rotterdam:

“Als ik een auto zou hebben gehad, dan zou ik wel verder weg werk zijn gaan zoeken. Tot Delft en Dordrecht ook nog wel.”

Een ander voorbeeld is van een van de mannelijke respondenten die werk heeft gevonden als verkeersregelaar in Rotterdam maar ook verder weg naar werk had willen zoeken, indien hij de beschikking over een auto had gehad:

“Als ik toen een auto had gehad dan had ik er geen problemen mee gehad. Dan had ik ook gezocht aan de kanten van Delft, Rijswijk, misschien Pijnacker, Bleiswijk, de kant van Woerden op, Hardinxveld-Giessendam. Dan kan ik het goed bereiken.”

Twee respondenten, waarvan één man en één vrouw, gaven aan dat zij niet verder weg naar werk zouden zijn gaan zoeken omdat zij in de buurt van hun vrienden en familie in Rotterdam wilde blijven.

Tabel 6.4.4 Vergroten (potentieel) zoekgebied en gebruik van ander vervoer

	werklocaties			werk verder weg	ander vervoer	verhuizen	seks
	Rotterdam	< randgem.	> randgem.				
R1				ja	ja, auto	ja	man
R2				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	man
R3				nee	ja, auto	ja	man
R4				ja	ja, rijbewijs en auto	ja	vrouw
R5				ja	ja, auto	nee	man
R6				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	vrouw
R7				nee	nee	nee	vrouw
R8				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	man
R9				ja	ja, rijbewijs en auto	nee	man
R10				ja	ja, auto	ja	vrouw

Negen van de tien respondenten gaven, eveneens vergelijkbaar met de werkzoekenden, aan dat ze ander vervoer zouden willen gaan gebruiken om hun werk te bereiken (tabel 6.4.4). Vijf van de zes respondenten die niet in het bezit zijn van een autorijbewijs zouden een rijbewijs willen halen en vervolgens een auto willen aanschaffen. Een belangrijke reden is dat de respondenten verwachten met een auto, in tegenstelling tot het openbaar vervoer, gemakkelijker en met name ook onafhankelijker te kunnen reizen naar hun werklocaties en vanuit daar weer gemakkelijker terug kunnen reizen naar hun woonlocaties. Zo vertelde een van de mannelijke respondenten die werkzaam is als magazijnmedewerker in Alphen aan den Rijn:

“Ik ben bezig met mijn autorijbewijs. Want om te werken heb ik die echt nodig voor het transport naar mijn werk. Ik moet nu fietsen naar het station, metrostation Zuidplein bijvoorbeeld, maar de trein begint te laat om op mijn werk te kunnen komen. Daarom moet ik naar centraal station komen en ik betaal een man, een collega, om samen met hem naar het werk te gaan. Hij heeft namelijk een auto waarmee we naar het werk kunnen. Maar ik betaal eigenlijk nu veel geld om op mijn werk te komen, meer dan reiskosten die ik krijg. Ik beschik zelf niet over een auto, maar die wil ik wel gaan aanschaffen. (...) Het is namelijk beter als je zelf eigen vervoer hebt want ten eerste kan je later opstaan. Als je met een ander persoon moet gaan dan moet je eerst openbaar vervoer gebruiken, daarvoor moet ik een uur eerder opstaan, dat betekent minder slapen en het is meer vermoeiend. En ten tweede vragen ze hier in Rotterdam en in alle andere plaatsen, ik weet niet waarom, vragen ze om eigen vervoer. Er zijn plaatsen die dichtbij zijn dan Alphen aan den Rijn, zoals Den Haag, maar altijd vragen ze om eigen vervoer.”

De overige vier respondenten met een rijbewijs zouden eveneens een auto willen aanschaffen omdat ze verwachten daarmee eveneens gemakkelijker en met name ook onafhankelijker te kunnen reizen naar hun werklocaties, en vanaf daar weer gemakkelijker terug kunnen reizen naar hun woonlocaties. Slechts één vrouwelijke respondent zou geen ander vervoer willen gebruiken om haar werk te bereiken omdat ze enerzijds met het openbaar vervoer goed op haar werk kan komen en anderzijds uitsluitend op locaties in Rotterdam en vooral ook in Rotterdam-Zuid hoeft te zijn.

Hoewel nagenoeg alle respondenten verder weg werk hadden willen zoeken, zijn niet alle respondenten ook bereid om te verhuizen voor hun huidige of toekomstige werk (tabel 6.4.4). De helft van de respondenten, waarvan drie mannen en twee vrouwen, zouden verhuizen overwegen indien het werk voor een langere periode betreft en zij hiervoor voldoende betaald krijgen. Van de respondenten die hiertoe niet bereid zijn, geldt vooral dat zij hun thuiswonende kinderen niet uit hun vertrouwde omgeving willen halen. Een illustratief voorbeeld is van een van de mannelijke respondenten met thuiswonende kinderen:

“Mijn kinderen zitten hier nog op school en mijn dochter met mijn kleinzoon wonen hier in de buurt. Werk is me een hoop waard maar mijn kinderen zijn me meer waard. Weet je wat het is, je kan gaan verhuizen maar dan krijg je drie keer een halfjaar contract en dan zeggen ze [werkgevers, JB] na anderhalf jaar: ‘sorry, we hebben je niet meer nodig’. Dan zit je daar moederziel alleen, je kent daar niemand. Hier heb je familie om je heen, je kent iedereen. Kijk als ze nou zeggen: ‘je moet twee uur met de auto rijden’, dan heb ik daar geen moeite mee. Ik zou liever langer gaan rijden dan verhuizen.”

6.5 Vervoersverbeteringen

In deze paragraaf wordt evenals in hoofdstuk 5 geanalyseerd welke vervoersverbeteringen volgens de respondenten tot een betere toegang van hun werklocaties kunnen leiden en in hoeverre de geplande uitbreiding van het openbaar vervoerssysteem in Rotterdam-Zuid, zoals geschetst in paragraaf 4.2, voor hen van belang zijn. Hierbij wordt eveneens een vergelijking gemaakt met de resultaten van de werkzoekenden.

Van de tien respondenten gaven er in de interviews zes aan zelf wat te kunnen doen om hun werklocaties beter te kunnen bereiken (tabel 6.5.1). Vijf van hen gaven aan een rijbewijs te kunnen behalen en één van de respondenten, die reeds in het bezit was van een rijbewijs, gaf aan een auto te kunnen kopen om het werk beter te kunnen bereiken. Vergeleken met de werkzoekenden, lijken verhoudingsgewijs dus meer respondenten, zeker in het geval hun persoonlijke financiële situatie zou verbeteren, een mogelijkheid te zien om zelf hun vervoerssituatie te verbeteren:

“Als het werk goed loopt of beter [betaald, JB] is of ik kom bij een andere baas terecht waar ik een vast contract krijg, dan zou ik mijn rijbewijs willen halen. Dan ben ik wel van plan om door te zetten want het is niet gelijk dat je een auto hoeft te kopen maar misschien kun je een auto van de zaak krijgen. Je bent gewoon minder afhankelijk.”

De vier respondenten die aangaven zelf niets aan de eigen vervoerssituatie te kunnen verbeteren, gaven aan tevreden te zijn over de eigen vervoerssituatie en hebben aangegeven geen vervoersproblemen te ondervinden bij het bereiken van hun werklocatie. Niettemin vonden negen van de tien respondenten dat de gemeente Rotterdam en/ of de openbaar vervoerexploitanten wat aan het vervoer zouden kunnen verbeteren opdat de werklocaties (beter) bereikt kunnen worden. Evenals bij de werkzoekenden werd door vrijwel alle respondenten het verlagen van de reiskosten met het openbaar vervoer genoemd. Ook was een groot deel van de respondenten van mening dat de openbaar vervoersdiensten, met name op zondag en doordeweeks, eerder moesten beginnen en 's avonds langer door moesten gaan. Tot slot werd voorgesteld om bedrijfsvervoer te laten rijden vanaf een centrale locatie in Rotterdam tot aan de werklocaties in en rondom Rotterdam.

Tabel 6.5.1 Vervoersverbeteringen

	persoonlijk	gemeente/ OV-exploitanten	metro	intercity	sekse
R1	nee	nee	ja	nee	man
R2	ja	ja	ja	nee	man
R3	nee	ja	nee	nee	man
R4	ja	ja	nee	nee	vrouw
R5	nee	ja	ja	nee	man
R6	ja	ja	nee	nee	vrouw
R7	nee	ja	ja	nee	vrouw
R8	ja	ja	ja	ja	man
R9	ja	ja	ja	nee	man
R10	ja	ja	nee	nee	vrouw

Zoals in paragraaf 4.2 is beschreven, is in het kader van het Nationaal programma Kwaliteitssprong Rotterdam Zuid (Gemeente Rotterdam, 2011a) een combinatie van een nieuw intercitystation op Zuid (locatie station Stadion) en een nieuwe metrotangent (Kralingse Zoom – station Stadion – Zuidplein – Schiedam Centraal) voorgesteld. In de interviews is, evenals bij de werkzoekenden, de respondenten de vraag voorgelegd of ze van deze vervoersverbeteringen gebruik zouden willen maken. Zes respondenten gaven aan dat ze in principe gebruik zouden willen maken van de nieuwe metroverbinding voor vervoer in Rotterdam, indien zij in verband met werk op een locatie op die route zouden moeten zijn (tabel 6.5.1). Een verklaring hiervoor werd gegeven door een van de mannelijke respondenten die een bedrijfsauto gebruikt om op zijn (wisselende) werklocaties te geraken:

“Daar zou ik op een gegeven moment wel gebruik van willen maken. Voor hetzelfde geld ben je klaar op deze werklocatie en moet je de kant van Capelle [Capelle aan den IJssel, JB] op. Ik woon vlakbij Zuidplein, het zou voor mij makkelijker zijn als ik dan in een keer door kan reizen. Want normaal moet je van Zuidplein eerst naar Beurs, op Beurs moet je dan weer overstappen op een andere metro en als je dan op Kralingse Zoom bent, moet je weer overstappen. Als je geen abonnement hebt, zijn de kosten gigantisch.”

De vier respondenten die geen gebruik zouden willen maken van de nieuwe verbinding, gaven hoofdzakelijk aan de metro niet te hoeven gebruiken om op de werklocatie te komen of dat de huidige metroverbinding reeds volstaat om op het werk te komen. In tegenstelling tot het gebruik van de metro gaf met betrekking tot de ontwikkeling van station Stadion tot een intercitystation slechts één respondent aan hiervan gebruik te willen maken. De meeste respondenten gaven, evenals de werkzoekenden, aan de trein nooit te gebruiken om te reizen en dat ze er bovendien de werklocatie niet mee konden bereiken. De enige respondent die wel gebruik van de trein zou willen maken, zou hiermee naar Den Haag willen reizen om familie te bezoeken. Hieruit blijkt wederom dat de werklocaties van de werkenden niet in de nabijheid van OV-knopen, zoals treinstations, zijn gelegen.

6.6 conclusies

In dit hoofdstuk is geanalyseerd in welke mate verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werkenden en wat hiervoor de verklaringen zijn. Uit de analyse komt naar voren dat de rol van verplaatsingsmogelijkheden, evenals bij de werkzoekenden, verschillend is voor de mannelijke respondenten en voor de vrouwelijke respondenten. Aangezien bij de werkenden geen vrouwen met jonge thuiswonende kinderen zijn meegenomen, kunnen geen uitspraken worden gedaan over de specifieke rol van verplaatsingsmogelijkheden voor deze groep.

In de periode dat de respondenten op zoek waren naar werk hebben de zorgtaken bij de twee mannelijke respondenten met thuiswonende jonge kinderen, geen invloed gehad op hun potentiële actieruimte. De mannen lieten de zorgtaken voor de kinderen veelal over aan familie of aan vrienden in Rotterdam. De potentiële actieruimte van de vier vrouwelijke respondenten en de zes mannelijke respondenten werd toen zij werk zochten vooral beperkt door de beschikbare vervoersmiddelen en de reiskosten. Evenals bij de werkzoekenden waren alle vrouwen en vier mannen hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. Als alternatief vervoer konden twee mannen en één vrouw met kennissen per auto meerijden, één man en één vrouw konden de fiets gebruiken en één vrouw kon soms een auto lenen. De overige twee mannen waren aangewezen op de fiets, of als alternatief op het openbaar vervoer, om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. Het openbaar vervoer naar potentiële werklocaties buiten Rotterdam was echter beperkt beschikbaar en ook werden bedrijventerreinen zowel in Rotterdam als daarbuiten, vooral in de ochtenden en de avonden, niet adequaat door het openbaar vervoersnetwerk bediend. Daarnaast vormden de reistijdskosten een barrière om vooral buiten Rotterdam naar werk te zoeken. Evenals bij de werkzoekenden beperkte het openbaar vervoer daarmee dus de locaties en typen werk die voor de respondenten beschikbaar waren. De vier vrouwen en vijf mannen konden vanwege de vervoersproblemen, locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen vooral gelegen buiten Rotterdam, niet of niet binnen de beschikbare tijd bereiken. Als gevolg hiervan hebben alle vrouwen en vier mannen potentiële banen moeten afwijzen of zijn ze afgewezen door werkgevers, vanwege een gebrek aan eigen vervoer. Vergelijkbaar met de werkzoekenden beperkten de vervoersproblemen van zowel de mannen als de vrouwen daarmee dus hun arbeidsre-integratie, waardoor zij langer werkloos bleven en hun uitkeringstijd werd verlengd.

Twee vrouwen en drie mannen hadden als gevolg van de vervoersproblemen hun ruimtelijke zoekhorizon beperkt tot Rotterdam. Voor de vrouwen speelde ook mee dat ze verwachtten dat het werk dat zij zochten voldoende in Rotterdam aanwezig was. De andere twee vrouwen hadden hun ruimtelijke zoekhorizon ook gericht op banen in de randgemeenten van Rotterdam, die met het openbaar vervoer bereikt konden worden. Alle vrouwen en de drie mannen gaven echter aan niet langer dan 30 tot 60 minuten te hebben willen reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken of potentiële banen, waardoor hun ruimtelijke zoekhorizon werd beperkt tot locaties die binnen de beschikbare tijd bereikt konden worden. Bij de vrouwen speelde mee dat ze lang reizen met het openbaar vervoer als vermoeiend ervaarden en dat de reiskosten te hoog werden wanneer ze langer zouden moeten reizen. Bij de mannen vormde de reistijd, in combinatie met lange arbeidsintensieve werkdagen, de voornaamste reden om niet langer dan 60 minuten te hebben willen reizen. De overige drie mannen hadden als gevolg van de vervoersproblemen hun ruimtelijke zoekhorizon vooral beperkt tot locaties buiten Rotterdam die met het openbaar vervoer binnen de beschikbare tijd bereikt konden worden. Eén van de mannen gaf aan 60 minuten bereid te zijn geweest om te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen en twee mannen waren bereid maximaal 120 minuten te reizen. De laatste twee mannen gaven als reden dat het hebben van een baan voor hen zwaarder woog dan de reistijd. De negen respondenten die vervoersproblemen ervaarden, gaven aan niet meer aan sollicitatiegesprekken te hebben deelgenomen en naar banen te hebben gezocht, waarvan ze verwachtten dat ze deze niet (binnen de beschikbare tijd) konden bereiken of waarvoor ze een

rijbewijs/ eigen vervoer nodig hadden. Evenals bij de werkzoekenden gaf het merendeel van de respondenten echter aan hun ruimtelijke zoekhorizon te hebben vergroot indien ze locaties buiten Rotterdam sneller en onafhankelijker, vooral met een auto, hadden kunnen bereiken. De omvang van de ruimtelijke zoekhorizon en daarmee het bereik van banen hing dus evenals bij de werkzoekenden in sterke mate samen met het gemak waarmee de respondenten zich konden verplaatsen.

Beide vrouwen met een ruimtelijke zoekhorizon gericht op Rotterdam hebben een baan gevonden in Rotterdam-Zuid. Van de twee vrouwen die hun ruimtelijke zoekhorizon ook hadden gericht op de randgemeenten van Rotterdam, heeft één vrouw eveneens een baan gevonden in Rotterdam-Zuid en één vrouw heeft een baan gevonden in de randgemeenten van Rotterdam. Van de drie mannen met een ruimtelijke zoekhorizon gericht op Rotterdam heeft één man een baan gevonden in Rotterdam en hebben twee mannen een baan gevonden buiten de randgemeenten van Rotterdam. Van de overige drie mannen die hun ruimtelijke zoekhorizon ook hadden gericht op locaties buiten Rotterdam hebben twee mannen een baan gevonden in Rotterdam en heeft één man een baan gevonden in de randgemeenten van Rotterdam. Met name de mannelijke respondenten in dit onderzoek blijken dus werk te hebben gevonden buiten de voor hen bekende gebieden in Rotterdam en zelfs buiten de randgemeenten van Rotterdam. De potentiële actieruimte van de respondenten wordt evenals toen zij werk zochten vooral beïnvloed door de beschikbare vervoersmiddelen. Drie van de vier vrouwen zijn wederom afhankelijk van het openbaar vervoer, en beschikken niet over alternatief vervoer, om hun werklocaties te bereiken. Eén vrouw gebruikt de fiets en kan als alternatief vervoer gebruik maken van het openbaar vervoer om haar werklocatie te bereiken. Van de vier mannen die afhankelijk waren van openbaar vervoer om werk te zoeken, rijden er twee met een collega per auto mee naar de werklocatie en beschikt één man over een bedrijfsauto om zijn werklocatie te bereiken. Eén man die een baan heeft gevonden in Rotterdam-Zuid loopt naar zijn werklocatie. De twee mannen die de fiets gebruikten om werk te zoeken, gebruiken (onder andere) de fiets om naar locaties te reizen van waar ze met een collega per auto meerijden of met bedrijfsvervoer naar de werklocaties reizen. Op zondagen sluiten de tijdschema's van openbaar vervoersdiensten echter niet aan op de werkschema's en ook is in Rotterdam-Zuid het openbaar vervoer op de oost-west verbinding beperkt. Zowel de twee vrouwen met een werklocatie in Rotterdam-Zuid als de vrouw met een werklocatie in één van de randgemeenten, kunnen hierdoor hun werklocaties niet binnen de beschikbare tijd bereiken. De eerste twee vrouwen hebben hun vervoersprobleem tijdelijk opgelost door met een collega per auto mee te rijden naar de werklocatie maar omdat dit niet altijd mogelijk is, wordt het behoud van hun baan en daarmee hun arbeidsre-integratie bedreigd. De andere vrouw die haar werklocatie niet binnen de beschikbare tijd kan bereiken, geeft aan dat haar werkgever dit als een probleem is gaan zien en dat hierdoor het behoud van haar baan en daarmee dus haar arbeidsre-integratie wordt bedreigd. In tegenstelling tot de vrouwelijke respondenten, geeft geen van de mannen aan vervoersproblemen te ervaren bij het bereiken van de werklocatie. Een verklaring hiervoor is dat het merendeel van de mannen met de auto naar hun werklocaties reizen en dat alle mannen doordeweeks werken en dus geen gebruik hoeven te maken van openbaar vervoersdiensten op zondagen. Naast het bereik van banen hangt dus eveneens het behoud van banen in sterke mate samen met het gemak waarmee de respondenten zich kunnen verplaatsen.

7. Conclusies en aanbevelingen

Werklozen bevinden zich in een kwetsbare positie met betrekking tot deelname aan de samenleving omdat ze infrequent deelnemen aan de arbeidsmarkt. De verplaatsingsmogelijkheden van werklozen zijn bovendien beperkt, terwijl dit in belangrijke mate hun toegang tot de arbeidsmarkt faciliteert. Onderzoek in verschillende landen laat zien dat deze beperkte verplaatsingsmogelijkheden reële consequenties hebben op de arbeidsmarkt: werklozen kunnen soms niet aanwezig zijn bij sollicitatiegesprekken, zij worden geconfronteerd met een beperkt banenaanbod waarvoor gesolliciteerd kan worden en ze worden gedwongen om werkaanbiedingen af te slaan waardoor hun uitkeringstijd wordt verlengd.

In Nederland, en daarmee ook in Rotterdam-Zuid, is nog weinig bekend over de mate waarin de verplaatsingsmogelijkheden van werklozen beperkt zijn en in hoeverre dit van invloed is op hun toegang tot de arbeidsmarkt en daarmee op hun arbeidsre-integratie. Ook is niet duidelijk welke oorzaken ten grondslag liggen aan de veronderstelde verplaatsingsproblemen van werklozen. Tegen deze achtergrond luidt de doelstelling van dit onderzoek als volgt:

Het doel van dit onderzoek is het verkrijgen van inzicht in, en verklaren van, de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen, door het uitvoeren van een kwalitatieve case study onder werklozen.

In paragraaf 7.1 worden op basis van de onderzoeksresultaten conclusies getrokken en wordt antwoord gegeven op de centrale vraag van dit onderzoek. Vervolgens worden in paragraaf 7.2 praktische aanbevelingen gedaan en worden in paragraaf 7.3 aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek. Tot slot volgt in paragraaf 7.4 een kritische reflectie op het onderzoek.

7.1 Conclusies

In deze paragraaf wordt antwoord gegeven op de centrale onderzoeksvraag, die luidt als volgt:

In welke mate verklaren verplaatsingsmogelijkheden de arbeidsre-integratie van werklozen?

In de voorgaande hoofdstukken (hoofdstuk 5 en 6) is duidelijk geworden dat de rol van verplaatsingsmogelijkheden bij de arbeidsre-integratie van werklozen verschillend is voor mannen en voor vrouwen. Ook blijken verplaatsingsmogelijkheden een verschillende rol in te nemen voor vrouwen met thuiswonende kinderen en voor vrouwen zonder thuiswonende kinderen.

Van de vrouwen met thuiswonende kinderen wordt de potentiële actieruimte hoofdzakelijk beperkt door de zorgtaken voor de (jonge) kinderen. Omdat kinderopvang voor de vrouwen te duur is, wordt de tijd begrensd waarbinnen zij de locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen kunnen bereiken. Voor de mannen met thuiswonende kinderen hebben de zorgtaken voor de (jonge) kinderen echter geen invloed op hun potentiële actieruimte. Zoals ook uit onderzoek van Sanchez et al. (2004) naar voren komt, blijken de mannen over het algemeen niet de primaire verantwoordelijkheid voor de zorgtaken van hun kinderen te hebben en laten dit dan ook veelal over aan hun vrouw of vriendin en anders aan familieleden. Dit bevestigt het beeld in eerder onderzoek van onder andere Cebollada (2009), Harms (2008) en van Hine en Mitchell (2003) dat vooral van vrouwen met jonge kinderen de potentiële actieruimte wordt beperkt vanwege de zorgtaken voor de kinderen. Ook blijkt het vervoer van kinderen naar opvang of school, naast het woon-werkverkeer, veelal met het openbaar vervoer in een reisketen te gebeuren. Het openbaar vervoersnetwerk mist echter de flexibiliteit en regelmatigheid om te voldoen aan de eisen van de tijdschema's van deze vrouwen, waardoor het reizen in een reisketen voor hen een obstakel vormt voor wat betreft het bereiken en vasthouden van potentieel werk (Sanchez et al., 2004; Wixey et al., 2005).

De potentiële actieruimte van zowel de vrouwen als de mannen wordt daarnaast beperkt door de beschikbare vervoersmiddelen en de reiskosten. Alle vrouwen en het merendeel van de mannen zijn hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer of, in sommige gevallen, op de fiets om locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen te bereiken. Hoewel Wixey et al. (2005) stellen dat (langdurige) werkloosheid ertoe kan leiden dat de bekendheid met openbaar vervoersdiensten afneemt, blijken alle respondenten in dit onderzoek bekend te zijn met het gebruik van het openbaar vervoerssysteem. Tijdschema's van openbaar vervoersdiensten blijken echter vooral in de ochtenden en op zondagen niet aan te sluiten op potentiële werkschema's. Ook is openbaar vervoer naar potentiële werklocaties buiten Rotterdam maar beperkt beschikbaar en worden perifere locaties zoals bedrijventerreinen veelal niet adequaat door het openbaar vervoersnetwerk bediend.

Daardoor kunnen veel banen door de respondenten niet (binnen de beschikbare tijd) bereikt worden. Daarnaast maken vooral de reistijdskosten naar banen buiten Rotterdam, vanwege de relatief lage lonen en het grote aandeel van deeltijdwerk, het aannemen van lagelonenwerk een oneconomische optie voor veel van de respondenten. Zoals ook blijkt uit onderzoek van Cervero et al. (2002), Hine (2009) en van Sanchez et al. (2004), beperkt het openbaar vervoer daarmee dus de locaties en typen werk die voor de respondenten beschikbaar zijn. Bovendien draagt de mismatch tussen het bestaande openbaar vervoersnetwerk, dat vooral radiale routes naar het stadscentrum van Rotterdam bedient, en de creatie en verschuiving van banen naar perifere locaties, bij aan de uitsluiting van kansen op werk (Gaffron et al., 2001). Alle vrouwen en het merendeel van de mannen in dit onderzoek konden vanwege vervoersproblemen, locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen vooral gelegen buiten Rotterdam, niet of niet binnen de beschikbare tijd bereiken. Als gevolg hiervan heeft ruim de helft van de respondenten potentiële banen moeten afwijzen of zijn ze afgewezen door werkgevers, vanwege een gebrek aan eigen vervoer. De vervoersproblemen van de respondenten beperken daarmee dus hun arbeidsre-integratie waardoor hun uitkeringstijd wordt verlengd. Dit heeft belangrijke sociale consequenties. Werkloosheid vormt immers de eerste stap in het proces van sociale diskwalificatie en kan leiden tot sociale uitsluiting. Hierdoor kan worden gesproken van vervoersarmoede onder de werklozen in Rotterdam-Zuid. Dit bevestigt het beeld in eerder onderzoek van onder andere Lucas et al. (2001) en de SEU (2003) dat ontoereikend vervoer en hoge vervoerskosten voorkomen dat werklozen aanwezig kunnen zijn bij sollicitatiegesprekken, het aanbod van banen wordt beperkt waarvoor gesolliciteerd kan worden en hen dwingt om werkaanbiedingen af te slaan.

In overeenstemming met het onderzoek van de SEU (2003) zoeken vooral de vrouwen vanwege de vervoersproblemen en de zorgtaken voor de kinderen binnen een klein geografisch gebied naar banen, waardoor het voor hen lastig is werk te vinden. De vrouwen in het onderzoek zijn doorgaans bereid 30 tot 60 minuten te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen en tweederde van de vrouwen heeft de ruimtelijke zoekhorizon beperkt tot Rotterdam. Hierbij speelt ook mee dat de vrouwen verwachten dat het werk dat zij zoeken in Rotterdam(-Zuid) aanwezig is. De overige vrouwen, allen zonder thuiswonende kinderen, hebben hun ruimtelijke zoekhorizon ook gericht op banen buiten Rotterdam, die met het openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Hoewel Hine en Mitchell (2003) en Wixey et al. (2005) stellen dat (langdurige) werkloosheid ertoe kan leiden dat de bereidheid afneemt om grote afstanden af te leggen of lange tijden te reizen, blijkt dit met name bij de mannen in dit onderzoek niet het geval te zijn. Mede omdat de banen die de mannen zoeken slechts in beperkte mate in Rotterdam aanwezig zijn, hebben zij hun ruimtelijke zoekhorizon vooral gericht op locaties buiten Rotterdam, die met het openbaar vervoer (binnen de beschikbare tijd) bereikt kunnen worden. Ook zijn alle mannen bereid om ten minste 60 minuten te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen, waardoor hun ruimtelijke zoekhorizon groter is dan van de vrouwen. Anders dan Gobillon et al. (2007a; 2007b) en Wixey et al. (2005) stellen, blijken met name de mannen in dit onderzoek ook naar werk te zoeken in voor hen onbekende gebieden buiten Rotterdam. Hun ruimtelijke zoekhorizon blijkt daarmee (aanzienlijk) groter te zijn dan op basis van de literatuur mag worden verwacht. Zowel de mannen als de vrouwen die vervoersproblemen ervaren, hebben echter aangegeven niet meer aan sollicitatiegesprekken deel te nemen en naar banen te zoeken waarvan ze verwachten dat ze deze niet of niet binnen de beschikbare tijd kunnen bereiken of waarvoor ze een rijbewijs/ eigen vervoer nodig hebben. Wel geven de respondenten aan hun ruimtelijke zoekhorizon te vergroten indien ze locaties buiten Rotterdam sneller en gemakkelijker zouden kunnen bereiken. Vooral met een auto verwachten de respondenten sneller en onafhankelijker te kunnen reizen en tevens toegang te krijgen tot potentiële werklocaties die met het openbaar vervoer niet (binnen de beschikbare tijd) bereikbaar zijn. De omvang van de ruimtelijke zoekhorizon en daarmee het bereik van banen hangt dus in sterke mate samen met het gemak waarmee een individu zich kan verplaatsen. Er lijkt daarmee dus niet zozeer sprake te zijn van een beperkte toegang tot banen als gevolg van een ruimtelijke mismatch (de geografische scheiding van werklozen en banen) maar eerder als gevolg van een vervoersmismatch (het ontbreken van toegang tot een eigen auto of het ontbreken van adequate verbindingen tussen woon- en werklocaties). Dit sluit aan bij onderzoek van Ong en Miller (2005), waaruit blijkt dat de vervoersmismatch de belangrijkste factor vormt bij het genereren van slechte arbeidsmarktresultaten, met name voor achtergestelde buurten.

Van de voormalige werklozen, die in dit onderzoek als controlegroep dienen, wordt de potentiële actieruimte ook vooral beïnvloed door de beschikbare vervoersmiddelen. De vrouwen zijn daarbij evenals toen zij werk zochten vooral afhankelijk van het openbaar vervoer om hun werklocaties, overwegend in Rotterdam-Zuid, te bereiken. Op zondagen sluiten de tijdschema's van openbaar vervoersdiensten echter niet aan op de werkschema's en ook is in Rotterdam-Zuid het openbaar vervoer op de oost-west verbinding beperkt. Het merendeel van de vrouwen kan hierdoor

de werklocatie, zowel binnen als buiten Rotterdam, niet binnen de beschikbare tijd bereiken. Voor de vrouwen wordt daardoor het behoud van hun banen en daarmee hun arbeidsre-integratie bedreigd. Dit bevestigt het beeld in onderzoek van onder andere Hine (2009) en Sanchez et al. (2004) dat openbaar vervoersdiensten veelal niet op laaggeschoold werk zijn ingesteld die vaak ook late werkdiensten en weekenddiensten vereisen. De mannen maken in tegenstelling tot de vrouwen (onder meer) gebruik van een auto of bedrijfsvervoer om hun werklocaties, zowel binnen als buiten Rotterdam, te bereiken en ervaren hierbij geen van allen vervoersproblemen. Naast het bereik van banen hangt dus eveneens het behoud van banen in sterke mate samen met het gemak waarmee een individu zich kan verplaatsen. Dit sluit aan bij onderzoek van Cebollada (2009), Cervero et al. (2002) en Sanchez et al. (2004) waaruit blijkt dat auto's, in vergelijking met openbaar vervoer, geschikter en flexibeler zijn bij het vasthouden van banen. Opvallend is dat een substantieel deel van de mannen op grote afstand werkt buiten Rotterdam. Dit wijkt namelijk af van de relatief korte afstandsverplaatsingen van gemiddeld 9,5 kilometer van en naar werk onder deze groep (CBS, 2012e). Er zijn verschillende mogelijke verklaringen, zoals het mogelijk beperkte aantal vacatures in Rotterdam, het tijdelijke verband van de werkcontracten, of de grootstedelijke context.

7.2 Aanbevelingen gemeente Rotterdam

Op basis van de resultaten van dit onderzoek worden de onderstaande aanbevelingen gedaan. Hierbij dient in aanmerking te worden genomen dat vanwege de beperkte omvang van het onderzoek de resultaten slechts als indicatief beschouwd kunnen worden. Omwille van deze reden is vervolgonderzoek noodzakelijk, alvorens daadwerkelijke maatregelen kunnen worden genomen:

- Het onderzoek bevestigt dat vrouwen met thuiswonende (jonge) kinderen vanwege de zorgtaken voor de kinderen worden beperkt in hun verplaatsingsmogelijkheden. Omdat kinderopvang voor de vrouwen te duur is, wordt hun tijd begrensd waarbinnen zij naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen kunnen reizen en hieraan kunnen deelnemen. Een aanbeveling is dan ook om voor deze vrouwen kinderopvang (financieel) mogelijk te maken.
- Eén van de voornaamste redenen waardoor de werklozen niet hebben kunnen deelnemen aan sollicitatiegesprekken en potentiële banen hebben moeten afwijzen, is dat de tijdschema's van openbaar vervoersdiensten vooral op doordeweekse dagen in de ochtenden en op zondagen niet aansluiten op potentiële werkschema's. Deze vervoersproblemen komen ook naar voren bij de voormalige werklozen die hierdoor vooral op zondagochtenden, evenals op feestdagen en in vakantieperiodes, niet binnen de beschikbare tijd hun werklocaties kunnen bereiken. Het verdient dan ook aanbeveling om de begintijden van vooral de metro- en tramdiensten, welke veelal door de respondenten worden gebruikt (in hun reisketen) om naar locaties voor sollicitatiegesprekken en (potentiële) banen te reizen, te vervroegen. Uit de interviews is naar voren gekomen dat het vervroegen van de begintijden van de metro- en tramdiensten met 60 minuten veelal voldoende is voor de respondenten om (potentiële) werklocaties, zowel binnen als buiten Rotterdam, binnen de beschikbare tijd te kunnen bereiken. Omdat het huidige openbaar vervoersnetwerk hiervoor niet hoeft te worden uitgebreid, is het vervroegen van de begintijden van de openbaar vervoersdiensten bovendien een relatief goedkope maatregel. Een aandachtspunt hierbij is dat de exploitatiekosten van de openbaar vervoersdiensten zullen toenemen.
- Uit de interviews is naar voren gekomen dat de reistijdskosten van het openbaar vervoer eveneens een barrière vormen voor de werklozen om naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen, vooral buiten Rotterdam, te reizen. Voor werklozen die deelnemen aan het WerkLoont traject wordt gedurende vijftien weken een OV-vergoeding beschikbaar gesteld, in de vorm van losse OV-dagkaarten van de RET, waarmee ze binnen Rotterdam kunnen reizen naar het werkplein in Delfshaven en naar locaties voor sollicitatiegesprekken binnen het concessiegebied van de RET. Een aanbeveling is om de reiskosten voor werklozen die het WerkLoont traject hebben afgerond eveneens te compenseren, zodat voor hen de financiële drempel lager wordt om ook buiten Rotterdam naar werk te zoeken. In Engeland en Wales is bijvoorbeeld een overeenkomst gesloten tussen 'jobcentres' en openbaar vervoerexploitanten om werkzoekenden een korting te geven op de kosten voor het reizen met de trein naar locaties voor sollicitatiegesprekken (Wixey et al., 2005). Ook kan worden overwogen om werklozen, na het aannemen van een baan, gebruik te laten maken van het openbaar vervoer zonder dat zij hiervoor onmiddellijk het volledige bedrag dienen te betalen. Hierin kan nog verder worden gegaan door prijstarieven aan te passen aan de koopkracht van de huishoudens en daarmee bijvoorbeeld werklozen tegen een lager tarief gebruik te laten maken van openbaar vervoersdiensten. Soortgelijke voorstellen zijn ook gedaan door Meert et al. (2003) naar aanleiding van het onderzoek 'Vervoersarmoede in Vlaanderen'.

- Vooral voor vaste werklocaties op bijvoorbeeld bedrijventerreinen zou natransport vanaf openbaar vervoerhaltes een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid hiervan. Een mogelijkheid is om hiertoe bedrijfsvervoer in te zetten, maar ook kan de inzet van fietsen een uitkomst bieden. De gemeente zou hiertoe de mogelijkheden kunnen verkennen in overleg met bedrijven en bedrijvenverenigingen.
- Hoewel vrijwel alle werklozen in het onderzoek over de vaardigheden bleken te bezitten om te fietsen in het verkeer, lag het fietsbezit slechts op 56 procent. Naast het openbaar vervoer blijkt juist de fiets ook (als onderdeel van de vervoersketen) te worden gebruikt bij het bereiken van locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen. Voor sommige respondenten bleek het niet beschikken over voldoende financiële middelen een barrière te zijn om een (degelijke) fiets aan te schaffen. Het verdient dan ook aanbeveling om vanuit de gemeente, eventueel tegen gereduceerd tarief, fietsen beschikbaar te stellen voor werklozen. Hiertoe zouden bijvoorbeeld zwerf fietsen ingezet kunnen worden. Ook zouden huishoudens en (lokale) ondernemers kunnen worden opgeroepen om fietsen te doneren, zoals in bijvoorbeeld de gemeente Arnhem het geval is (Gemeente Arnhem, 2012). In aanvulling hierop is ook uit de interviews naar voren gekomen dat van enkele respondenten de fiets is gestolen in Rotterdam-Zuid. Omdat in het gebied slechts beperkt (veilige) stallingsmogelijkheden aanwezig zijn, verdient het eveneens aanbevelingen om te bezien of de stallingsmogelijkheden kunnen worden verbeterd.
- Uit de interviews is naar voren gekomen dat een groot deel van de werklozen op voorhand is afgewezen voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen, vanwege het niet bezitten van een autorijbewijs. Vooral vanwege onvoldoende financiële middelen bleek het rijbewijsbezit onder de werklozen met 33 procent bijna de helft lager te liggen dan het gemiddelde van 66 procent in Rotterdam-Zuid en tevens lager te liggen dan het gemiddelde rijbewijsbezit onder laagopgeleiden (tot MBO niveau 1) in Rotterdam van 52 procent (Gemeente Rotterdam, 2012c). Dit geldt eveneens voor de voormalige werklozen in het onderzoek, waarvan het rijbewijsbezit op 40 procent ligt. Een aanbeveling, die eveneens door de respondenten zelf werd aangedragen, is om de werklozen een autorijbewijs te laten behalen. Hierbij zou afgesproken kunnen worden dat de kosten voor het behalen van het rijbewijs door de gemeente worden voorgeschoten en in termijnen moeten worden terugbetaald op het moment dat de betreffende persoon een baan heeft gevonden. Voorbeelden uit Frankrijk tonen dat deze investeringskosten geld kunnen besparen omdat werklozen hierdoor eerder aan het werk komen en dan geen (volledige) aanspraak meer hoeven te maken op een uitkering (Breton, 2006).
- Vooral vanwege onvoldoende financiële middelen bleek geen van de respondenten over een snorfiets, bromfiets of bijvoorbeeld een elektrische fiets te beschikken en bleek eveneens dat geen van de voormalige werklozen een auto heeft kunnen aanschaffen. Uit dit onderzoek blijkt echter dat deze typen vervoersmiddelen, en dan vooral de auto, de toegang tot banen vergroten. Het verdient dan ook aanbeveling om te onderzoeken of deze vervoersmiddelen, al dan niet tegen een gereduceerd tarief, ingezet kunnen worden voor (voormalige) werklozen. Hierbij kan mogelijk worden aangehaakt op initiatieven als 'autodelen' of waarbij mensen een auto kunnen lenen. In het Engelse Coventry en Warwickshire worden in het kader van het project 'Wheels to Work' aan werkzoekenden vanaf 16 jaar die geen toegang hebben tot het openbaar vervoer, om naar potentieel werk of werkgerelateerde trainingen te reizen, voor maximaal zes maanden bromfietsen te huur aangeboden tegen een maandelijks betaling van £30. Dit bedrag dekt ook de kosten voor beschermingsmiddelen, verzekeringskosten, onderhoud en pechhulp (Warwickshire County Council, 2011). In Frankrijk bestaan daarnaast ook projecten die zijn gericht op autoverhuur voor een lage prijs voor werkzoekenden (Breton, 2006).
- Werkgevers blijken veelal geen vervoersvoorzieningen voor (potentiële) werknemers te treffen. Een aanbeveling is dan ook om afspraken met werkgevers te maken over bijvoorbeeld de inzet van bedrijfsvervoer of een reisvergoeding. Deze afspraken zouden al meegenomen moeten worden in het contact dat onder meer de dienst Daad van de afdeling Sociale Zaken en Werkgelegenheid van de gemeente Rotterdam heeft met (potentiële) werkgevers. Zo is bijvoorbeeld in Engeland in 2002 een partnerschap opgezet tussen (lokale) overheden en werkgevers om werkzoekenden uit Noord-Londen aan werk en een opleiding te helpen op Stansted Airport. Om te voorkomen dat werkzoekenden af zouden (moeten) zien van werk op de luchthaven, hiervoor moesten ze namelijk 40 kilometer reizen, is met openbaar vervoerexploitanten overeengekomen dat bus- en treinkaartjes tegen een gereduceerd tarief zouden worden aangeboden. Ook is afgesproken dat busvervoer werd ingezet voor werknemers met vroege en late werkdiensten. De betrokken overheden en werkgevers hebben deze regeling gezamenlijk gefinancierd (SEU, 2003, p.102).

7.3 Aanbevelingen vervolgonderzoek

Op basis van de resultaten van dit onderzoek worden de volgende aanbevelingen gedaan voor vervolgonderzoek:

- Om meer inzicht te krijgen in de omvang van vervoersarmoede onder werklozen in Rotterdam-Zuid, verdient het aanbeveling kwantitatief vervolgonderzoek uit te zetten. De resultaten van dit onderzoek kunnen daarbij als basis dienen voor de vragenlijst voor het vervolgonderzoek. Het vervolgonderzoek zou daarbij gekoppeld kunnen worden aan het WerkLoont traject omdat de doelpopulatie dan relatief eenvoudig via de werkpleinen bereikt kan worden en het percentage respons naar verwachting voldoende hoog zal zijn om meer algemene uitspraken te kunnen doen.
- Eerder is al duidelijk geworden dat in het onderzoek een beperkt aantal personen in de leeftijdsklasse boven de 50 jaar evenals in de leeftijdsklasse onder de 29 jaar is meegenomen. Jongeren zijn vanwege het gemiddeld lagere rijbewijs- en autobezit dan ouderen in grotere mate afhankelijk van andere vervoersvormen, waardoor zij vaker vervoersproblemen kunnen ervaren. Bovendien hebben jonge werkzoekenden gemiddeld genomen minder werkervaring en zouden ze mede hierdoor een andere arbeidsmentaliteit kunnen hebben dan oudere werkzoekenden waardoor het voor hen mogelijk moeilijker is om te concurreren. Anderzijds is het waarschijnlijk dat oudere werkzoekenden in het nadeel zijn als gevolg van concurrentie met jongere personen die mogelijk eerder bereid zijn om lagere lonen te accepteren. Om meer inzicht te krijgen in leeftijdspecifieke verplaatsingsproblemen en concurrentieproblemen op de arbeidsmarkt, verdient het aanbeveling om in vervolgonderzoek expliciet aandacht te besteden aan deze verschillen tussen jongere en oudere werkzoekenden.
- In dit onderzoek was het niet mogelijk om bij de groep werkenden ook vrouwen met (jonge) thuiswonende kinderen te interviewen. Bij de werkzoekenden bleek juist deze groep vanwege de zorgtaken beperkt te worden in hun verplaatsingsmogelijkheden en daarmee in hun toegang tot sollicitatiegesprekken en potentiële banen. Het is aannemelijk dat vergelijkbare verplaatsingsproblemen zich ook voordoen onder vrouwen met jonge thuiswonende kinderen die een baan hebben gevonden, maar het is niet duidelijk hoe zij hiermee omgaan. Het verdient daarom eveneens aanbeveling om in vervolgonderzoek specifiek aandacht aan werkende vrouwen met thuiswonende (jonge) kinderen te besteden.
- Uit het onderzoek komt naar voren dat werkgevers veelal geen vervoersvoorzieningen voor (potentiële) werknemers treffen maar het is niet duidelijk wat hun overwegingen hiervoor zijn. Gobillon et al. (2007a) wijzen er ook op dat werkgevers mogelijk potentiële werknemers niet willen aannemen omdat grote afstanden voor wat betreft het woon-werkverkeer hen minder productief zou maken (mogelijk zijn werknemers meer vermoeid en vaker niet op tijd aanwezig). Ook is het mogelijk dat werkgevers discrimineren vanwege vooroordelen die zijn gerelateerd aan de woonlocatie van de potentiële werknemers (in de literatuur bekend als 'redlining'). Met name werkgevers in suburbane locaties kunnen van mening zijn dat stadsbewoners gemiddeld genomen een slechte werkhouding hebben. Het verdient dan ook aanbeveling om in vervolgonderzoek eveneens werkgevers te betrekken.
- Uit het onderzoek komt naar voren dat werkgelegenheid, vooral voor laagopgeleiden, in toenemende mate naar suburbane locaties is verschoven en slecht worden bediend door het bestaande openbaar vervoer. Het verdient aanbeveling om de openbaar vervoerbereikbaarheid van deze werkgelegenheid, juist ook vanuit Rotterdam-Zuid, nauwkeuriger in beeld te brengen en te verkennen of voorgenomen veranderingen in het openbaar vervoernetwerk, zoals de voorgestelde nieuwe metroverbinding, leiden tot een verbetering van de bereikbaarheid. Omgekeerd zou kunnen worden nagegaan welke verbeteringen in het openbaar vervoernetwerk het meest zouden kunnen bijdragen aan de kansen op arbeidsre-integratie, zeker in het licht van het gegeven dat een baan voor laagopgeleiden niet automatisch leidt tot autobezit en -gebruik.

7.4 Reflectie

Zoals ieder onderzoek, kent ook dit onderzoek een aantal methodologische tekortkomingen. Aangezien een beperkt aantal interviews is afgenomen met zowel de werkzoekenden als de werkenden, kunnen de onderzoeksresultaten slechts als indicatief beschouwd worden. De resultaten van dit onderzoek kunnen en mogen dan ook geenszins gebruikt worden om algemene uitspraken te doen over een grotere populatie. Om meer algemene uitspraken te kunnen doen, is vervolgonderzoek onder een grotere groep werkzoekenden en werkenden noodzakelijk.

Een andere reden dat de onderzoeksresultaten slechts als indicatief beschouwd mogen worden, is dat dit onderzoek hoofdzakelijk is gebaseerd op interviews die de ervaringen van de

respondenten weergeven. Dit is weliswaar onontbeerlijk om persoonlijke vervoersproblemen te achterhalen, maar kan leiden tot een eenzijdig beeld. Het is namelijk niet te controleren of de respondenten hun vervoersproblemen hebben overdreven en ook is niet te achterhalen of sommige respondenten daadwerkelijk bereid zijn om een bepaalde tijd te reizen naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen. Vooral de mannelijke werkzoekenden hebben mogelijk een te hoge acceptabele reistijd van meer dan 60 minuten (enkele reis) naar locaties voor sollicitatiegesprekken en potentiële banen aangegeven, zeker wanneer deze resultaten worden vergeleken met eerder onderzoek onder werkzoekenden in Engeland (SEU, 2003) die doorgaans bereid waren 30 tot 45 minuten te reizen naar potentieel werk. Getracht is dit eenzijdige beeld in het onderzoek in zekere mate te ondervangen, door voorafgaand aan de interviews gesprekken te houden met klantmanagers van de werkpleinen om daarmee een eerste beeld te krijgen van mogelijke vervoersproblemen van werkzoekenden en de locaties waar zij naar werk zoeken. Echter, er had een meer veelzijdig beeld geschetst kunnen worden, indien in het onderzoek eveneens ervaringen van werkgevers waren meegenomen. Het is namelijk niet geheel duidelijk hoe werkgevers omgaan met vervoersproblemen van werkzoekenden en wat hun overwegingen zijn om al dan niet vervoersvoorzieningen te treffen voor (potentiële) werknemers. Ook is het mogelijk dat vervoersproblemen niet de enige of belangrijkste reden is geweest om werkzoekenden een baan te weigeren.

Wellicht is de omvang van de vervoersproblemen onder werkzoekenden minder groot in andere (kleinere) steden dan Rotterdam. Rotterdam-Zuid kent immers een stapeling van sociaal-economische problemen met een voor Nederlandse begrippen bovenmatig hoge werkloosheid onder de beroepsbevolking en een beperkte werkgelegenheid in een grootstedelijke context. Omdat de sociaal-economische problemen in andere Nederlandse steden minder omvangrijk zijn, hebben werkzoekenden daar mogelijk meer kansen op werk en is de rol van verplaatsingsmogelijkheden wellicht minder groot om toegang te krijgen tot banen.

Achteraf gezien had het conceptueel model systematischer toegepast kunnen worden bij de analyse en uitwerking van de onderzoeksresultaten. Hierbij is namelijk vooral de structuur gehanteerd zoals is opgenomen in de interview-guides, waardoor het bij de analyse lastig was om verbanden te leggen tussen de verschillende begrippen uit het conceptueel model.

Afgezien van deze tekortkomingen kan worden gesteld dat dit onderzoek enkele interessante inzichten heeft opgeleverd wat betreft vervoersarmoede onder laag opgeleide werkzoekenden in Rotterdam-Zuid. Deze inzichten kunnen als basis dienen voor vervolgonderzoek en ook voor het verkennen van mogelijke beleidsinterventies.

Bronnen

Literatuur

- Baeten, G., Spithoven, A. & Albrechts, L. (2000). Mobiliteit; Landschap van macht en onmacht. Leuven, uitgeverij Acco
- Bent, E. van den (2010). Proeftuin Rotterdam; Bestuurlijke maakbaarheid tussen 1975 en 2005.
- Béland, D. (2007). The social exclusion discourse: ideas and policy change. Policy & Politics, Volume 35, 1, p.123-139
- Beyazit, E. (2011). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to be Learned from the Capability Approach. Transport Reviews, Volume 31, 1, p.117-134
- Bouwmeester, H. (2000). Ruimte voor Economie; Dertig jaar ontwikkelen van Rotterdam. OntwikkelingsBedrijf Rotterdam, Samsom, Alphen aan den Rijn
- Breton, E. le (2006). Mobiliteitssteun voor achtergestelden. Agora, Volume 22, 5, p.22-25
- Burchardt, T., Grand, Le J. & Piachaud, D. (1999). Social Exclusion in Britain 1991-1995. Social Policy & Administration, Volume 33, 3, p. 227-244
- Bureau Louter (2008). De Rotterdamse arbeidsmarkt naar sector, beroep en opleiding. Delft
- Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social exclusion, mobility and access. The Sociological Review, Volume 53, 3, p.539-555
- Cebollada, À. (2009). Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region. Journal of Transport Geography, Volume 17, p.226-233
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2012a). Werkloosheid verder toegenomen. CBS Persbericht PB12-065
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2012b). Methoden; Begrippen; Werkloze beroepsbevolking. Geraadpleegd op 8 augustus 2012, via: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=814>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2012c). Methoden; Begrippen; Onderwijnsniveau SOI 2003. Geraadpleegd op 8 augustus 2012, via: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?ConceptID=3119>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2012d). Methoden; Begrippen; Niet- westerse allochtoon. Geraadpleegd op 8 augustus 2012, via: <http://www.cbs.nl/nl-NL/menu/methoden/begrippen/default.htm?conceptid=1057>
- Centraal Bureau voor de Statistiek (2012e). Mobiliteit in Nederland; persoonskenmerken en motieven, regio's. Geraadpleegd op 8 december 2012, via: <http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=81124NED&D1=1&D2=0&D3=1&D4=8&D5=1&D6=0&D7=1&HDR=T&STB=G1,G2,G3,G4,G5,G6&VW=T>
- Cervero, R., Sandoval, O. & Landis, J. (2002). Transportation as a stimulus of welfare-to-work. Private versus public mobility. Journal of Planning Education and Research 200, p.50-63
- Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. Transport Policy, Volume 7, p.195-205
- Cremers, M., Backerra, V. & Faun, H. (2007). Afstand tot werk of afstand tot de arbeidsmarkt? Een onderzoek naar ruimtelijke mobiliteit van lager opgeleiden in Twente en Zuid-Limburg. ETIL
- Centrum voor Werk en Inkomen (2005). De arbeidsmarkt voor laagopgeleiden; Kansen en risico's. Amsterdam
- Deetman, W. & Mans, J. (2011). Kwaliteitssprong Zuid: ontwikkeling vanuit kracht. Eindadvies van team Deetman/ Mans over aanpak Rotterdam-Zuid
- Delbosc, A. & Currie, G. (2011). The spatial context of transport disadvantage, social exclusion and well-being. Journal of Transport Geography, Volume 19, p.1130-1137
- DETR (2000). Social Exclusion and the Provision and Availability of Public Transport. DETR, London
- Donaghy, K., Poppelreuter, S. & Rudinger, G. (2005). Social Dimensions of Sustainable Transport. Aldershot: Ashgate, p.38-49
- Engels, B. & Liu, G.J. (2011). Social exclusion, location and transport disadvantage amongst non-driver seniors in a Melbourne municipality, Australia. Journal of Transport Geography, Volume 19, p.984-996
- Flyvbjerg, B. (2006). Five misunderstandings about case-study research. Qualitative Inquiry, Volume 12, 2, p.390-404

- Gaffron, P., Hine, J. & Mitchell, F. (2001). The Role of Transport on Social Exclusion in urban Scotland. Literature Review. Central Research Unit, Scottish Executive
- Gemeente Arnhem (2012). Geef een fiets een tweede leven. Geraadpleegd op 30 november 2012, via: http://www.arnhem.nl/Wonen_en_leven/Werk_en_inkomen/Archief_nieuwsberichten_Werk_en_Inkomen/W_I_nieuwsberichten_september_oktober_2012/Geef_een_fiets_een_tweede_leven
- Gemeente Rotterdam (2011a). Bereikbaarheid als randvoorwaarde binnen het Nationaal programma Kwaliteitssprong Rotterdam Zuid. Rotterdam, p.1-5
- Gemeente Rotterdam (2011b). Naslagwerk Trefzeker op Zuid
- Gemeente Rotterdam (2011c). Informatieblad; Afspraak is afspraak. Sociale Zaken en Werkgelegenheid
- Gemeente Rotterdam et al. (2011a). Zuid Werkt!; Nationaal programma Kwaliteitssprong Zuid.
- Gemeente Rotterdam et al. (2011b). Kwaliteitssprong OV op Zuid; Verkenning naar de toekomstige OV-structuur op Rotterdam Zuid (2030)
- Gemeente Rotterdam et al. (2011c). Werkgelegenheidsmonitor Rotterdam; Winter 2011. Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam
- Gemeente Rotterdam (2012a). Staat van Rotterdam 2012. Centrum voor Onderzoek en Statistiek
- Gemeente Rotterdam (2012b). Komen en Gaan 2011. Centrum voor Onderzoek en Statistiek
- Gemeente Rotterdam (2012c). Rotterdammers over het verkeer 2012; Resultaten uit de Omnibusenquête 2012
- Gemeente Rotterdam et al. (2012). Economische Verkenning Rotterdam 2012
- Gobillon, Selod & Zenou (2007a). The Mechanisms of Spatial Mismatch. *Urban Studies*, Volume 44, 12, p.2401-2427
- Gobillon & Selod (2007b). The effect of segregation and spatial mismatch on unemployment: evidence from France. CEPR Working Paper
- Gobillon, Magnac & Selod (2009). The effect of location on finding a job in the Paris region.
- Goudappel Coffeng (2009). OV-structuur op Zuid; Probleemanalyse.
- Grieco, M., Turner, J. & Hine, J. (2000). Transport, employment and social exclusion; changing the contours through information technology. *Local Work*, 26
- Hägerstrand, T. (1970). What about people in regional science? *Papers of the regional science association*, Volume 24, p.7-21
- Harms, L. (2008). Overwegend onderweg. De leefsituatie en de mobiliteit van Nederlanders. Den Haag, Sociaal en Cultureel Planbureau
- Hine, J. & Grieco, M. (2003). Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport. *Transport Policy* 10, p.299-306
- Hine, J. & Mitchell, F. (2003). Transport Disadvantage and Social Exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland. Aldershot; Ashgate
- Hine, J. (2009). Transport and Social Exclusion. University of Ulster, Newtownabbey, United Kingdom
- Kamer van Koophandel Rotterdam (2012). De vergeten parels; De sociale en economische waarde van bedrijventerreinen in Rotterdam-Zuid.
- Kaufmann, V. (2002). Re-thinking mobility: *Contemporary Sociology*. Aldershot; Ashgate
- Kaufmann, V. (2004a). Motility: a key notion to analyse the social structure of second modernity? In: Bonb, W. & Kesselring, S. (Eds), *Mobility and the Cosmopolitan Perspective (Germany: Munich Reflexive Modernization Research Centre)*.
- Kaufmann, V., Bergman, M. & Joye, D. (2004b) Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 28, 4, p.745-756
- Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography* 10, p. 207-219
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2011). Mobiliteitsbalans 2011. Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Den Haag
- Lindsay, C. McCracken, M. & McQuaid, R. (2003). Unemployment duration and employability in remote rural labour markets. *Journal of Rural Studies*, Volume 19, 2, p.187-200
- Lucas, K., Grosvenor, T. & Simpson, R. (2001). Transport, the environment and social exclusion. Joseph Rowntree Foundation, Layerthorpe
- Martens, K. (2006). Basing Transport Planning on Principles of Social Justice. *Berkeley Planning Journal*, Volume 19

- Martens, K., Holder, ten M. & Thijssen, J. (2011). Vervoersarmoede bestaat. Verkeerskunde 02-11
- Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. van & Asperges, T. (2003). Immobiel op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Koning Boudewijnstichting, Brussel
- METRO (2000). Public transport and Access to Work in the outlying Estates of North Kirklees
- Mobiel 21 (2007). Mobiele Leuvense Vrouwen. Of hoe vrouwen hun mobiliteit ervaren in het Leuvense. Leuven
- Ong, P. (1996). Work and automobile ownership among welfare recipients. Social Work Research, Volume 20, 4, p.255-262
- Ong, P. & Blumenberg, E. (1998). Job access, commute and travel burden among welfare recipients. Urban Studies, Volume 35, 1, p.77-93
- Ong, P. & Houston, D. (2002). Transit, employment and woman on welfare. Urban Geography, Volume 23, 4, p.344-364
- Ong, P. & Miller, D. (2005). Spatial and Transportation Mismatch in Los Angeles. Journal of Planning and Research, Volume 25, 1, p.43-56
- Ontwikkelingsbedrijf Rotterdam (1993). Europuntnieuws; Inner Cities-special.
- Paez, A., Mercado, R., Farber, S., Morency, C. & Roorda, M. (2009). Mobility and Social Exclusion in Canadian Communities; An Empirical Investigation of Opportunity Access and Deprivation from the Perspective of Vulnerable Groups. Policy Research Directorate Strategic Policy and Research. Quebec
- Paugam, S. (1996). A New Social Contract? Poverty and Social Exclusion: A sociological view. EUI Working Papers, European University Institute n.96/37
- Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. Journal of Transport Geography, Volume 17, 3, p.151-160
- Rajé, F. (2003). The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. Transport Policy, Volume 10, p.321-338
- Raphael, S. & Rice, L. (2002). Car ownership, employment, and earnings. Journal of Urban Economics, Volume 52, p.109-130
- Rotterdam Vooruit (2011). Resultatennota OV op Zuid; MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, deelverkenning Kwaliteitssprong OV op Zuid.
- Sanchez, T. (2008). Poverty, policy, and public transportation. Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 42, 5, p.833-841
- Sanchez, T., Shen, Q. & Peng, Z. (2004). Transit Mobility, Job Access and Low-income Labour Participation in US Metropolitan Areas. Urban Studies, Volume 41, 7, p.1313-1331
- Saunders, M., Lewis, P., Thornhill, A., Booij, M. & Verckens, J. (2011) Methoden en technieken van onderzoek. Amsterdam, Pearson Education Benelux, vijfde editie
- SEO economisch onderzoek (2006). De onderkant van de arbeidsmarkt vanuit werkgeversperspectief; De rol van percepties bij de selectie van laagopgeleide sollicitanten. Amsterdam
- SEOR & Bureau Louter (2005). Kansen op de arbeidsmarkt voor laag opgeleide werkzoekenden in Rotterdam. Erasmus Universiteit Rotterdam, Rotterdam
- Sociaal en Cultureel Planbureau (2011). De sociale staat van Nederland 2011. Den Haag
- Social Exclusion Unit (2003). Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. London
- Stanley, J. & Lucas, K. (2008). Social exclusion: What can public transport offer? Research in Transportation Economics, Volume 22, p.36-40
- Universiteit Antwerpen (2001). Conceptontwikkeling voor strategische milieueffectrapportage van mobiliteitsplannen. Antwerpen
- Verschuren, P. & Doorewaard, H. (2007). Het ontwerpen van een onderzoek. Den Haag, Boom Lemma uitgevers, vierde druk
- Warwickshire County Council (2011). Wheels to Work. Geraadpleegd op 6 december 2012, via: <https://directory.warwickshire.gov.uk/service.php?key=transport-solutions-warwickshire>
- Wee, B. van & Dijkstra, M. (2002). Verkeer en vervoer in hoofdlijnen. Bussum: Coutinho
- Wixey, S., Jones, P., Lucas, K. & Aldridge, M. (2005). Measuring Accessibility as Experienced by Different Socially Disadvantaged Groups. User Needs Literature Review. Working Paper 1, Transport Studies Group, University of Westminster
- Yin, R. (2003). Case study research; Design and Methods. Applied Social Research Methods Series, Volume 5. Sage Publications

Persoonlijke communicatie

- Dongen, C. van, gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 21 mei 2012
- Dudok, I., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 8 mei 2012
- Gommers, M., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 23 mei 2012
- Groot, A. de, gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 28 september 2012
- Hamel, W., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 19 juni 2012
- Henstra, J., RET, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012
- Jacobs, E., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 11 december 2012
- Jong, L. de, gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 19 september 2012
- Kerkhoff, R., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 24 mei 2012
- Kooij, M. van, gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 24 mei 2012
- Kooperen, B. van, gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 18 juni 2012
- Ledeboer, V., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 22 mei 2012
- Lemmers, N., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012
- Niemeijer, P., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012
- Sneek, K., gemeente Rotterdam, persoonlijke communicatie, 29 mei 2012
- Tordoir, P., Universiteit van Amsterdam, persoonlijke communicatie, 28 november 2012

Bijlagen

1. Brief werkzoekenden

Woont u in Rotterdam-Zuid en bent u op zoek naar werk?

De gemeente Rotterdam doet onderzoek naar de vervoersmogelijkheden en vervoersbehoeften van werkzoekenden die in Rotterdam-Zuid wonen:

- *Kunt u goed gebruik maken van de bus, tram, metro of trein?*
- *Of ervaart u problemen met vervoer waardoor u sollicitatiegesprekken mist of bepaalde banen niet kunt bereiken?*
- *Heeft u ooit een baan moeten afwijzen omdat u er moeilijk of niet kon komen?*

Wij zouden graag van u willen weten of u wel of geen vervoersproblemen ervaart bij het bereiken van sollicitatiegesprekken of banen. Hiervoor zouden wij enkele vragen aan u willen stellen. Het stellen van de vragen duurt ongeveer een half uur en kan plaatsvinden op een locatie die voor u goed bereikbaar is (bijvoorbeeld bij een werkplein in Rotterdam). U blijft in het onderzoek anoniem, uw naam zal dus niet worden opgenomen.

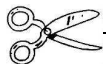
Met dit onderzoek wil de gemeente Rotterdam bestaande en toekomstige vervoersvoorzieningen beter aan laten sluiten op uw vervoersbehoeften. Wij hopen dan ook dat u bereid bent hieraan mee te werken.

Wij zijn uitsluitend op zoek naar werkzoekenden die voldoen aan de volgende kenmerken:

- U woont in Rotterdam-Zuid
- U heeft geen auto of motor (rijbewijs mag wel)
- U bent werkloos en op zoek naar betaald werk
- U heeft geen diploma of maximaal een VMBO of MBO niveau 2 diploma (nu eventueel wel)

Indien u mee wilt werken aan het onderzoek, stuurt u dan een e-mail naar:
dhr. Jeroen Bastiaanssen (Verkeer en Vervoer, Gemeente Rotterdam)
e-mail: ja.bastiaanssen@rotterdam.nl

Of vul onderstaande strook in en lever deze in bij uw klantmanager van SoZaWe:



Deelname vervoersonderzoek gemeente Rotterdam

Uw postcode:.....

Uw e-mailadres:..... en/ of telefoonnummer:.....

2. Brief werkenden

Bent u weer aan het werk?

De gemeente Rotterdam doet onderzoek naar de vervoersmogelijkheden en vervoersbehoeften van mensen die weer aan het werk zijn:

- *Kunt u goed gebruik maken van de bus, tram, metro of trein?*
- *Maakt u sinds u werkt gebruik van ander vervoer (bijvoorbeeld een auto)?*
- *Of ervaart u problemen met vervoer waardoor u moeilijk op uw werk kunt komen?*

Wij zouden graag van u willen weten of u wel of geen vervoersproblemen ervaart bij het bereiken van uw werk en of u sinds u werkt ander vervoer bent gaan gebruiken. Hiervoor zouden wij enkele vragen aan u willen stellen. Het stellen van de vragen duurt ongeveer een half uur en kan plaatsvinden op een locatie die voor u goed bereikbaar is (bijvoorbeeld op uw werk of bij een werkplein in Rotterdam). U blijft in het onderzoek anoniem, uw naam zal dus niet worden opgenomen.

Met dit onderzoek wil de gemeente Rotterdam bestaande en toekomstige vervoersvoorzieningen beter aan laten sluiten op uw vervoersbehoeften. Wij hopen dan ook dat u bereid bent hieraan mee te werken.

Wij zijn uitsluitend op zoek naar personen die voldoen aan de volgende kenmerken:

- U woonde in Rotterdam-Zuid toen u werkloos was (en u woont daar eventueel nog steeds)
- U heeft nu betaald werk na een periode werkloos te zijn geweest
- U was niet in het bezit van een auto of motor toen u werkloos was (nu eventueel wel)
- U had toen u werkloos was geen diploma of maximaal een VMBO of MBO niveau 2 diploma (nu eventueel wel)

Indien u mee wilt werken aan het onderzoek, stuurt u dan een e-mail naar:
dhr. Jeroen Bastiaanssen (Verkeer en Vervoer, Gemeente Rotterdam)
e-mail: ja.bastiaanssen@rotterdam.nl of bel via tel.nr: 06-38594410

3. Interview-guide werkzoekenden

A. Introductie

1. Onderzoek vanuit afdeling Verkeer en Vervoer gemeente Rotterdam naar rol verplaatsingsmogelijkheden van werkzoekenden bij zoeken werk/ deelname sollicitatiegesprekken: vervoersmogelijkheden/ vervoersbehoeften;
 - Graag zou ik hierover enkele vragen aan u stellen;
 - Indeling vragen: persoonlijke situatie, vervoersmogelijkheden, werkervaring, werk zoeken, vervoersverbeteringen;
 - Indien u een vraag niet begrijpt of niet wilt beantwoorden dan kunt u dit gewoon zeggen;
 - Interview is vertrouwelijk, u blijft anoniem;
 - Resultaten interview worden verwerkt in een onderzoeksverslag;
 - (Mogelijk) gebruik onderzoeksresultaten om bestaande/ nieuwe vervoersdiensten (beter) aan te laten sluiten op specifieke behoeften werkzoekenden.
2. Vragen tot nu toe?
3. Geluidsopname van het interview mogelijk, voor betere verwerking gegevens (anoniem)?

B. Persoonlijke kenmerken

4. Leeftijd (man/ vrouw)?
5. Gezinsamenstelling?
 - a. Alleenstaand/ samenwonend
 - b. Kinderen (aantal/ leeftijd)
6. Opleiding?
 - a. Type/ niveau hoogst genoten opleiding (beroepsrichting?)
 - b. Volgt momenteel opleiding/ arbeidsgerelateerde cursus/ training (waarom wel/ niet?)
7. Gezondheidsproblemen?
8. Hoofdbezigheid overdag?
9. Beschikt over telefoon en/ of internet?
10. Periode woonachtig in Rotterdam?
11. Adres/ postcode?
12. Maakt gebruik/ gebruik gemaakt van gemeentelijke regelingen?
 - Financiële regelingen (uitkering), redenen?

C. Vervoersmogelijkheden

13. In staat te lopen (grotere afstanden, beperkingen), voelt zich veilig op straat?
 - a. zo ja, waarnaar toe lopen (hoe vaak, redenen gebruik)?
14. Kan fietsen in verkeer (kent verkeersregels/ voelt zich veilig) waarom wel/ niet?
 - a. bezit/ beschikt over fiets (waarom wel/ niet)?
 - b. zo ja, fiets is bruikbaar (niet kapot)/ fiets repareren (wie, waar)?
 - c. zo ja, gebruik fiets (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?
15. Beschikt over rijbewijs (AM/ B/A) waarom wel/ niet?
 - a. zo ja, waarom geen bezit/ beschikking over brom-/ snorfiets/ brommobiel/ auto/ motor?
16. Openbaar vervoer beschikbaar (vervoerstypen, locatie halteplaatsen, vertrek-/ aankomsttijden, frequentie) waarom wel/ niet?
 - a. weet hoe openbaar vervoerssysteem functioneert (vervoersbewijs aanschaffen/ gebruiken, tijdschema's, overstappen, gebruik telefoon-/ internetdiensten van vervoerders) waarom wel/ niet?
 - b. zo ja, gebruik openbaar vervoer (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?
17. Gebruik taxi/ deelauto (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?

D. Werkervaring

18. Werkervaring (type werk, werklocatie, werktijden/ -dagen, duur werkverband, tot wanneer, redenen)?
19. Hoe naar het werk gegaan (lopen/ vervoersmiddel, waarom/ waarom andere niet, gebruik vervoer op welke dagen/ tijden)?
20. Lopen/ vervoer ooit probleem gevormd om op werk te komen (kon er moeilijk/ niet komen), redenen?

- kosten vervoersmiddel/ reistijd/ beschikbaarheid/ comfort
- vervoer sloot niet aan op werktijden/ -dagen/ -locaties
- voelde zich onveilig
- afstemming gezinstaken en/ of andere activiteiten (afspraken tandarts, dokter e.d.)
- gezondheidsproblemen
 - a. zo ja, hoe is met vervoersprobleem omgegaan (ander vervoersmiddel/ werk, gezinstaken en/ of andere activiteiten aangepast, verhuist)?

E. Werk zoeken

21. Hoe lang werkloos (redenen), gevolgen hiervan (inkomen, deelname activiteiten)?
22. Hoe wordt werk gezocht (via Werkplein/ krant/ internet/ sociale netwerk/ op locatie, hoe vaak), redenen?
23. Wat voor type werk wordt gezocht, op welke dagen/ tijden (redenen)?
24. Waar wordt naar werk gezocht (locaties/ zoekgebied, invloed woonlocatie), redenen?
25. Welke reistijd/ afstand naar potentieel werk/ deelname sollicitatiegesprekken acceptabel (waarom)?
26. Loopt of gebruikt bepaalde vervoersmiddelen voor zoeken werk/ deelname sollicitatiegesprekken (welke, waarom/ waarom andere niet, hoe vaak, bepaalde dagen/ tijden)?
 - a. zo ja, maakt gebruik van beschikbaar gestelde OV-kaart van gemeente (waarom, wanneer)?
27. Vormt lopen/ vervoer een probleem bij zoeken naar werk/ deelname sollicitatiegesprekken (kan er moeilijk/ niet komen), redenen?
 - kosten vervoersmiddel/ reistijd/ beschikbaarheid/ comfort
 - vervoer sluit niet aan op werktijden/ -dagen/ -locaties
 - voelt zich onveilig
 - afstemming gezinstaken en/ of andere activiteiten (afspraken tandarts, dokter e.d.)
 - gezondheidsproblemen
 - a. zo ja, zijn problemen met lopen/ vervoer reden (geweest) voor afwijzen sollicitatiegesprekken/ potentieel werk (welke, waar, redenen), gevolgen hiervan?
 - b. zo ja, hoe wordt met vervoersprobleem omgegaan (ander vervoersmiddel/ werk, zoekgebied sollicitatiegesprekken/ werk verkleind, gezinstaken en/ of andere activiteiten aangepast, verhuizen)?
28. Zou werklocatie verder weg overwegen indien beter vervoer beschikbaar (waarom wel/ niet, waar)?
 - wat als u beschikt over fiets/ brom-/ snorfiets/ brommobiel/ (deel)auto/ motor?
 - wat als u (beter) gebruik kunt maken van OV?
29. Zou verhuizen voor (betere toegang tot) werk (waarom wel/ niet)?
30. Indien werk in toekomst, gebruik bepaalde vervoersmiddelen om werk te bereiken (welke, waarom)?

F. Vervoersverbeteringen

31. Wat zou u zelf kunnen doen om sollicitatiegesprekken/ potentieel werk (beter) te kunnen bereiken (gebruik andere vervoersmiddelen, gebruik vervoer sociale netwerk, werklocaties dichterbij zoeken, deelname verkeerstrainingen/ behalen rijbewijs, geld/ tijd aan activiteiten anders besteden)?
32. Wat zou de overheid (gemeente)/ vervoersmaatschappijen kunnen doen zodat u sollicitatiegesprekken/ potentieel werk (beter) kunt bereiken (gratis/ goedkoper OV, OV meer op bepaalde tijden/ dagen laten rijden, betere aansluiting op werklocaties, duidelijkere vervoersregelingen, andere vervoersmiddelen/ bedrijfsvervoer, verkeerstrainingen)?
33. Toekomstige OV-ontwikkelingen bruikbaar?
 - a. gebruik nieuwe OV-tangent oost- west in Zuid (waarom wel/ niet)?
 - b. gebruik nieuw intercitystation Rotterdam Zuid (locatie station Stadion) (waarom wel/ niet)?

G. Afsluiting

34. Heeft u zelf nog vragen of opmerkingen?
35. Zou ik u nogmaals (telefonisch/ per e-mail) mogen benaderen voor eventuele aanvullende vragen?

4. Interview-guide werkenden

A. Introductie

1. Onderzoek vanuit afdeling Verkeer en Vervoer gemeente Rotterdam naar rol verplaatsingsmogelijkheden van werkzoekenden bij zoeken werk/ deelname sollicitatiegesprekken: vervoersmogelijkheden/ vervoersbehoeften;
 - Graag zou ik hierover enkele vragen aan u stellen;
 - Indeling vragen: persoonlijke situatie, vervoersmogelijkheden, werkervaring, werk zoeken, vervoersverbeteringen;
 - Indien u een vraag niet begrijpt of niet wilt beantwoorden dan kunt u dit gewoon zeggen;
 - Interview is vertrouwelijk, u blijft anoniem;
 - Resultaten interview worden verwerkt in een onderzoeksverslag;
 - (Mogelijk) gebruik onderzoeksresultaten om bestaande/ nieuwe vervoersdiensten (beter) aan te laten sluiten op specifieke behoeften werkzoekenden.
2. Vragen tot nu toe?
3. Geluidsopname van het interview mogelijk, voor betere verwerking gegevens (anoniem)?

B. Persoonlijke kenmerken

4. Leeftijd (man/ vrouw)?
5. Gezinsamenstelling
 - a. Alleenstaand/ samenwonend
 - b. Kinderen (aantal/ leeftijd)
6. Opleiding?
 - a. Type/ niveau hoogst genoten opleiding (beroepsrichting?)
 - b. Volgt momenteel opleiding/ arbeidsgerelateerde cursus/ training (waarom wel/ niet?)
7. Gezondheidsproblemen?
8. Hoofdbezigheid overdag?
9. Beschikt over telefoon en/ of internet?
10. Periode woonachtig in Rotterdam?
11. Adres/ postcode?
12. Maakt gebruik/ gebruik gemaakt van gemeentelijke regelingen?
 - Financiële regelingen (uitkering), redenen?

C. Vervoersmogelijkheden

13. In staat te lopen (grotere afstanden, beperkingen), voelt zich veilig op straat?
 - a. zo ja, waarnaar toe lopen (hoe vaak, redenen gebruik)?
14. Kan fietsen in verkeer (kent verkeersregels/ voelt zich veilig) waarom wel/ niet?
 - a. bezit/ beschikt over fiets (waarom wel/ niet)?
 - b. zo ja, fiets is bruikbaar (niet kapot)/ fiets repareren (wie, waar)?
 - c. zo ja, gebruik fiets (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?
15. Beschikt over rijbewijs (AM/ B/A) waarom wel/ niet?
 - a. bezit/ beschikt over brom-/ snorfiets/ brommobiel/ auto/ motor, waarom wel/ niet?
 - b. zo ja, vervoermiddel is bruikbaar (niet kapot)/ repareren (wie, waar)?
 - c. zo ja, gebruik vervoersmiddel (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?
16. Openbaar vervoer beschikbaar (vervoerstypen, locatie halteplaatsen, vertrek-/ aankomsttijden, frequentie) waarom wel/ niet?
 - a. weet hoe openbaar vervoersysteem functioneert (vervoersbewijs aanschaffen/ gebruiken, tijdschema's, overstappen, gebruik telefoon-/ internetdiensten van vervoerders) waarom wel/ niet?
 - b. zo ja, gebruik openbaar vervoer (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?
17. Gebruik taxi/ deelauto (waarvoor, wanneer, hoe vaak, redenen gebruik)?

D. Periode werkloos

18. Hoe lang werkloos geweest (redenen), gevolgen hiervan (inkomen, deelname activiteiten)?
19. Hoe naar werk gezocht (via Werkplein/ krant/ internet/ sociale netwerk/ op locatie, hoe vaak), redenen?
20. Wat voor type werk is gezocht, op welke dagen/ tijden (redenen)?

21. Waar is naar werk gezocht (locaties/ zoekgebied, invloed woonlocatie), redenen?
22. Welke reistijd/ afstand naar potentieel werk/ deelname sollicitatiegesprekken was acceptabel (waarom)?
23. Gebruikte bepaalde vervoersmiddelen of liep voor zoeken werk/ deelname sollicitatiegesprekken (welke, waarom/ waarom andere niet, hoe vaak, bepaalde dagen/ tijden)?
- a. zo ja, maakte gebruik van beschikbaar gestelde OV-kaart van gemeente (waarom, wanneer)?
24. Vormde lopen/ vervoer een probleem bij zoeken naar werk/ deelname sollicitatiegesprekken (kon er moeilijk/ niet komen), redenen?
- kosten vervoersmiddel/ reistijd/ beschikbaarheid/ comfort
 - vervoer sloot niet aan op werktijden/ -dagen/ -locaties
 - voelde zich onveilig
 - afstemming gezinstaken en/ of andere activiteiten (afspraken tandarts, dokter e.d.)
 - gezondheidsproblemen
- a. zo ja, zijn problemen met lopen/ vervoer reden geweest voor afwijzen sollicitatiegesprekken/ potentieel werk (welke, waar, redenen), gevolgen hiervan?
- b. zo ja, hoe is met vervoersprobleem omgegaan (ander vervoersmiddel/ werk, zoekgebied sollicitatiegesprekken/ werk verkleind, gezinstaken en/ of andere activiteiten aangepast, verhuisd)?

E. Werk

25. Wat voor type werk is gevonden, op welke dagen/ tijden (redenen)?
26. Waar bevindt zich werklocatie (invloed woonlocatie), redenen?
27. Gebruikt bepaalde vervoersmiddelen of loopt om werk te bereiken (welke, waarom/ waarom andere niet, hoe vaak, bepaalde dagen/ tijden)?
- a. zo ja, maakt nog gebruik van OV-kaart gemeente (waarom, wanneer)?
28. Vormt lopen/ vervoer nog een probleem bij bereiken werk (kan er moeilijk/ niet komen), redenen?
- kosten vervoersmiddel/ reistijd/ beschikbaarheid/ comfort
 - vervoer sluit niet aan op werktijden/ -dagen/ -locaties
 - voelt zich onveilig
 - afstemming gezinstaken en/ of andere activiteiten (afspraken tandarts, dokter e.d.)
 - gezondheidsproblemen
- a. zo ja, hoe wordt met vervoersprobleem omgegaan (overweegt ander vervoersmiddel/ werk, gezinstaken en/ of andere activiteiten aanpassen, verhuizen)?
29. Zou werklocatie verder weg hebben overwogen indien beter vervoer beschikbaar (waarom wel/ niet, waar)?
- wat als u beschikte over fiets/ brom-/ snorfiets/ brommobiel/ (deel)auto/ motor?
 - wat als u (beter) gebruik kon maken van OV?
30. Zou verhuizen voor (betere toegang tot) uw werk (waarom wel/ niet)?

F. Vervoersverbeteringen

31. Wat zou u zelf nog kunnen doen om werk beter te kunnen bereiken (gebruik andere vervoersmiddelen, gebruik vervoer sociale netwerk, deelname verkeerstrainingen/ behalen rijbewijs, geld/ tijd aan activiteiten anders besteden)?
32. Wat zou de overheid (gemeente)/ vervoersmaatschappijen kunnen doen zodat u uw werk beter kunt bereiken (gratis/ goedkoper OV, OV meer op bepaalde tijden/ dagen laten rijden, betere aansluiting op werklocaties, duidelijkere vervoersregelingen, andere vervoersmiddelen/ bedrijfsvervoer, verkeerstrainingen)?
33. Toekomstige OV-ontwikkelingen bruikbaar?
- a. gebruik nieuwe OV-tangent oost- west in Zuid (waarom wel/ niet)?
- b. gebruik nieuw intercitystation Rotterdam Zuid (locatie station Stadion) (waarom wel/ niet)?

G. Afsluiting

34. Heeft u zelf nog vragen of opmerkingen?
35. Zou ik u nogmaals (telefonisch/ per e-mail) mogen benaderen voor eventuele aanvullende vragen?