



geografie

Vervoersarmoede

Tikkende koolstofbom in Siberië | China in Afrika | Herontwikkeling SuikerUnierrein |
De vorming van China's grote woestijnen | Glazen Globe 2013 | 'Docent maakt het verschil'

In Vlaanderen en Engeland is veel aandacht voor vervoersarmoede. Door gebrek aan vervoersmogelijkheden hebben veel mensen daar minder toegang tot banen en voorzieningen, en weinig gelegenheid familie en vrienden te bezoeken. Geldt dat ook in Nederland? En zo ja, is er wat tegen te doen?



Perifere werklocaties zijn vaak slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Dat kun je van het goed ontsloten bedrijventerrein Schiphol-Rijk niet zeggen.

FOTO: GOOS VAN DER VEEN/HOLLANDE HOOGTE

Vervoersarmoede

SOCIALE UITSLUITING DOOR GEBREK AAN VERVOERSMOGELIJKHEDEN

Jeroen Bastiaanssen, Henk Donkers & Karel Martens
Sectie Geografie, Planologie en Milieu, Radboud Universiteit Nijmegen

In 2011 hadden zeven op de tien Nederlandse huishoudens één of meer auto's. Bijna de helft van alle verplaatsingen gebeurde per auto, vooral voor werk en boodschappen. De dominante positie van de vierwieler heeft zijn weerslag op de ruimtelijke inrichting. Zo is de infrastructuur sterk gericht op automobilititeit, en vestigen bedrijven en winkels zich steeds meer in stadsranden die goed bereikbaar zijn met de auto en langs op- en afritten van snelwegen. Van alle verplaatsingen per auto is 40% niet of moeilijk te voet of met een ander vervoermiddel te doen, constateert sociaal geograaf Hans Jeekel in zijn proefschrift *De autoafhankelijke samenleving*. Wie is aangewezen op het openbaar vervoer, is volgens Jeekel in 90% van de gevallen minstens twee keer zo lang onderweg.

Toch zijn er heel wat mensen die *niet* over een auto beschik-

ken, zoals lage inkomensgroepen, mindervaliden, ouderen, vrouwen en etnische minderheden. Zijn de vervoersmogelijkheden beperkt, dan kunnen zij niet volwaardig deelnemen aan de samenleving, en daarvan ernstige gevolgen ondervinden. Denk aan gezondheidsproblemen omdat medische instellingen ver weg liggen, werkloosheid omdat er geen banen in de buurt beschikbaar zijn, en sociaal isolement omdat familie en vrienden niet of heel moeilijk te bereiken zijn. Deze 'vervoersarmoede' kan uiteindelijk leiden tot sociale uitsluiting en beperkt zo de kansen op sociale integratie en persoonlijke ontwikkeling.

Anders dan in Vlaanderen en Engeland (kader) bestaat in Nederland weinig aandacht voor vervoersarmoede. Ons vervoerbeleid focust op (alternatieven voor) automobilititeit en verhoging van rijsnelheden en vermindering van files. Er wordt nauwelijks gelet op de (slechte) bereikbaarheid van locaties, met name als je geen auto hebt. En dat geldt voor 30% van de Nederlandse huishoudens.

Vlaanderen en Engeland

In Rotterdam hebben we in 2012 onderzocht in hoeverre auto-loze werkzoekenden problemen ervaren met het bereiken van werk. We hielden diepte-interviews met 28 laaggeschoolden uit Rotterdam-Zuid, onder wie 18 werkzoekenden en 10 die onlangs een baan vonden. Degenen die werk zoeken, zijn hoofdzakelijk aangewezen op het openbaar vervoer en dan vooral op bus, tram en metro. De fiets is voor hen nauwelijks een alternatief om naar sollicitatiegesprekken en potentiële banen te gaan. Bijna de helft heeft geen geld voor een goede fiets of beschikt niet over veilige stallingplaatsen bij de woning. Potentiële banen liggen meestal ook niet op fietsafstand.

MISMATCH

Er blijkt een ruimtelijke mismatch te zijn tussen het openbaar vervoersnetwerk (met zijn radiale routes naar het centrum in Rotterdam-Noord) en de naar de periferie verschuivende locaties voor laaggeschoold werk (figuur 1, pag. 12). Die perifere werklocaties – vaak bedrijventerreinen langs snelwegen – worden slecht bediend door het openbaar vervoer. Ook sluiten de dienstregelingen van het openbaar vervoer in de ochtenden en op zondagen niet aan op de werktijden. Zo vertelt een man die werk zoekt in de bouw: 'Ik kreeg laatst werk aangeboden in Dordrecht. Maar ik moest om 6.30 uur beginnen en de metro rijdt pas vanaf 6.00 uur. Daardoor kon ik er niet op tijd zijn en moest ik de baan afwijzen. In Leiden had ik hetzelfde probleem.' Vanwege de relatief lage lonen en het vele deeltijdwerk zijn ook de reiskosten een hindernis om werk buiten Rotterdam aan te nemen.

Vrouwen met jonge kinderen hebben minder toegang tot werk door hun zorgtaken. Om een baan te kunnen aannemen, moeten ze hun kinderen naar school kunnen brengen op weg naar het werk. Dat is met het openbaar vervoer vaak onmogelijk. Een alleenstaande moeder: 'De sociale dienst belde me voor werk in Rotterdam-Noord waar ik om 6.00 uur moest beginnen. Dat red ik niet want dan rijdt er nog geen openbaar vervoer. Ook moet ik eerst mijn kinderen naar school brengen, maar die kunnen daar zo vroeg niet terecht.'

Bijna alle werkzoekenden kunnen sollicitatiegesprekken en potentiële banen moeilijk bereiken, vooral op locaties buiten Rotterdam. Ruim de helft moest hierdoor werk afwijzen. Ook moeten ze hun zoekgebied voor werk beperken tot Rotterdam en tot werklocaties die met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Gebrek aan vervoer betekent voor hen dus minder kansen op een baan.

Eerder onderzoek in Nijmegen (2010) onder 18 mensen met een minimuminkomen laat hetzelfde beeld zien. Ook daar leidt de afwezigheid van een auto tot een verkleining van het zoekgebied voor een baan, omdat werklocaties aan de randen van de stad liggen en werklocaties daarbuiten vaak slecht zijn ontsloten door het openbaar vervoer. De minima wijzen op het ontbreken van verbindingen, omslachtige indirecte verbindingen via het centrale busstation, lage frequenties van busdiensten en de beperkte be-

In Vlaanderen en Engeland staat vervoersarmoede hoog op de politieke agenda. Zo keurde het Vlaamse parlement in 2001 de wet basismobiliteit goed. Deze geeft alle inwoners recht op een minimumaanbod aan openbaar vervoer en heeft geresulteerd in een geleidelijke uitbouw van busverbindingen. In tien jaar tijd hebben meer dan driehonderd gemeenten extra openbaar vervoer gekregen. Toch is vervoersarmoede hiermee niet van de baan. Zo toont recent onderzoek in opdracht van de Vlaamse regering aan dat bijna zeven op de tien werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk krijgen vanwege vervoersbeperkingen en vooral het gemis van een auto. Voor deze mensen zijn ook ziekenhuizen en winkels lastig bereikbaar, net als familie en vrienden. De Vlaamse regering heeft daarom begin 2013 vijf vervoersprojecten opgezet om busdiensten én fietsinitiatieven uit te breiden en structureel te verbeteren. Ook werkt ze een shuttledecreet uit, om slecht ontsloten bedrijventerreinen bereikbaar te maken met taxibusjes.

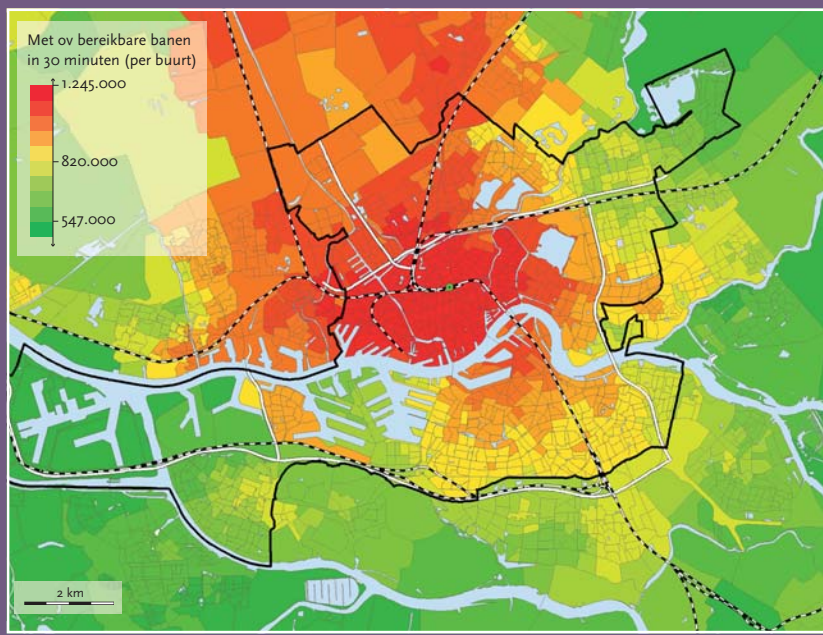
In Engeland constateerde de Social Exclusion Unit in een uitgebreid onderzoek (2003) dat door het gemis van een auto en door ontoereikend openbaar vervoer twee op de vijf

werkzoekenden moeilijk een baan konden vinden. Een derde van de auto-loze huishoudens heeft problemen met het bereiken van een ziekenhuis. Ook hebben mensen zonder eigen auto ruim twee keer zo veel moeite om vrienden en familie te bezoeken als autobezitters. De Britse regering is daarom het project *Wheels to Work* gestart. Mensen met lage inkomens kunnen voor 30 pond per maand via de gemeente een bromfiets huren om naar sollicitatiegesprekken of werk te reizen. Werkzoekenden kunnen zo een baan aannemen en hebben dan geen (volledige) uitkering meer nodig. Verder heeft de regering lokale vervoersautoriteiten opgedragen om bij nieuwe vervoersplannen ook de bereikbaarheid van onder meer winkels, zorg- en onderwijsinstellingen te toetsen.



De aanpak van *Wheels to Work* kent regionale verschillen. In Buckinghamshire richt W2W zich specifiek op jongeren van 16 tot 19 jaar die buiten de stad wonen en via het project negen maanden een scooter kunnen huren om te kunnen werken of een opleiding te volgen. In Derbyshire en Nottinghamshire gaat het om huur voor een halfjaar en worden klanten ook begeleid in het vinden van een duurzame oplossing voor hun vervoersprobleem.

Figuur 1: Bereikbaarheid banen in Rotterdam



schikbaarheid van openbaar vervoer in de avonden. De reiskosten zijn ook een hindernis voor het aannemen van werk ver buiten Nijmegen.

VOORZIENINGEN

We hebben de minima in Nijmegen ook gevraagd naar eventuele problemen bij het bereiken van voorzieningen als winkels, sportaccommodaties, medische instellingen en gemeentelijke diensten. Zoals verwacht heeft geen enkele respondent problemen met het bereiken van winkels. Veel boodschappen doen ze op de fiets of te voet. Voor zware boodschappen en winkelen in het stadscentrum gebruiken ze de bus. Veel medische voorzieningen als dokter en tandarts bevinden zich vlakbij, waardoor ze die te voet of per fiets kunnen bereiken. De ziekenhuizen blijken minder goed bereikbaar voor de minima zonder auto, vooral omdat rechtstreekse busverbindingen veelal ontbreken.

De Nijmeegse minima ondervinden dus geen serieuze problemen met het bereiken van voorzieningen. Wel hebben ze relatief hoge reiskosten – vooral huishoudens met kinderen. Dit gaat soms ten koste van uitgaven voor cursussen en sportactiviteiten.

In Rotterdam geven respondenten aan dat gebruik van openbaar vervoer voor grote afstanden ook ten koste gaat van dagelijkse boodschappen. Zo vertelt een oudere man: 'Nu ik al een tijdje zonder werk zit, gebruiken mijn vrouw en ik vooral de fiets. Alleen als we echt ver moeten reizen, nemen we de tram, maar dat kost ons eigenlijk te veel geld. We moeten dan toch één van de twee of drie maaltijden per dag wegbezuinigen.' De kosten voor de trein zijn een nog groter probleem. Zowel in Nijmegen als Rotterdam vertellen de respondenten dat ze daarom vrijwel nooit met de trein te reizen. Sommige respondenten zijn daardoor zelfs nog nooit buiten de eigen regio geweest.

In beide steden missen respondenten rechtstreekse busverbindingen; de meeste lijnen lopen via het centrale busstation. Daardoor kost reizen naar voorzieningen relatief veel tijd. Zo kunnen

werkzoekenden in Rotterdam sinds kort niet meer terecht op het Werkplein in het centrum van Rotterdam-Zuid. Voor werktrainingen en banenmarkten moeten ze naar een nieuwe locatie in de zuidoostelijke rand van de stad of naar Rotterdam-Noord, maar een rechtstreekse verbinding daarnaartoe ontbreekt. Dit betekent een langere reistijd en hogere reiskosten.

SOCIALE NETWERKEN

In Nijmegen hebben we in 2010 specifiek onderzocht in hoeverre mensen zonder auto problemen hebben met het onderhouden van hun sociale netwerken. Omdat familie en vrienden tegenwoordig meer verspreid en verder weg wonen dan enkele decennia geleden, moet je meer reizen om sociale contacten te onderhouden. We hebben acht mensen zonder auto gevraagd waar hun belangrijkste sociale contacten wonen en hoe ze hiermee relaties onderhouden.

Soms wonen de meeste familieleden en vrienden in de wijk of de eigen stad, soms in het stadsgewest, op het platteland of in andere steden. Voor mensen zonder auto is het niet moeilijk sociale contacten in de eigen wijk te onderhouden. Dat kan te voet of op de (brom)fiets. Op stedelijk niveau gaat de leeftijd spelen. Waar jongeren vaak de fiets pakken en de flexibiliteit hiervan waarderen, geven ouderen aan minder te (kunnen) fietsen dan in het verleden. Zij voelen zich daardoor beperkt in hun verplaatsingsmogelijkheden, ook omdat een aantal van hen vroeger wel de auto kon nemen. De bezoeken aan familie en vrienden zijn verminderd en in de avonden gaan ze niet op stap omdat ze dat onveilig vinden. Daarnaast missen ouderen de spontaniteit van de sociale contacten. Met de auto en fiets gingen ze vaak zonder afspraak bij familie of vrienden langs, maar met het openbaar vervoer willen ze niet het risico lopen voor een gesloten deur te staan.

Sociale contacten in de directe omgeving van de stad worden vaak belemmerd door de afstand en het gebrek aan openbaar vervoer. De fiets is voor bijna alle respondenten geen alternatief. Zij doen daarom vaak een beroep op anderen om mee te rijden, of vragen familie en vrienden bij hen te komen. Deze afhankelijkheid voelt niet prettig aan en beperkt de frequentie van hun

>>



Food deserts in de VS

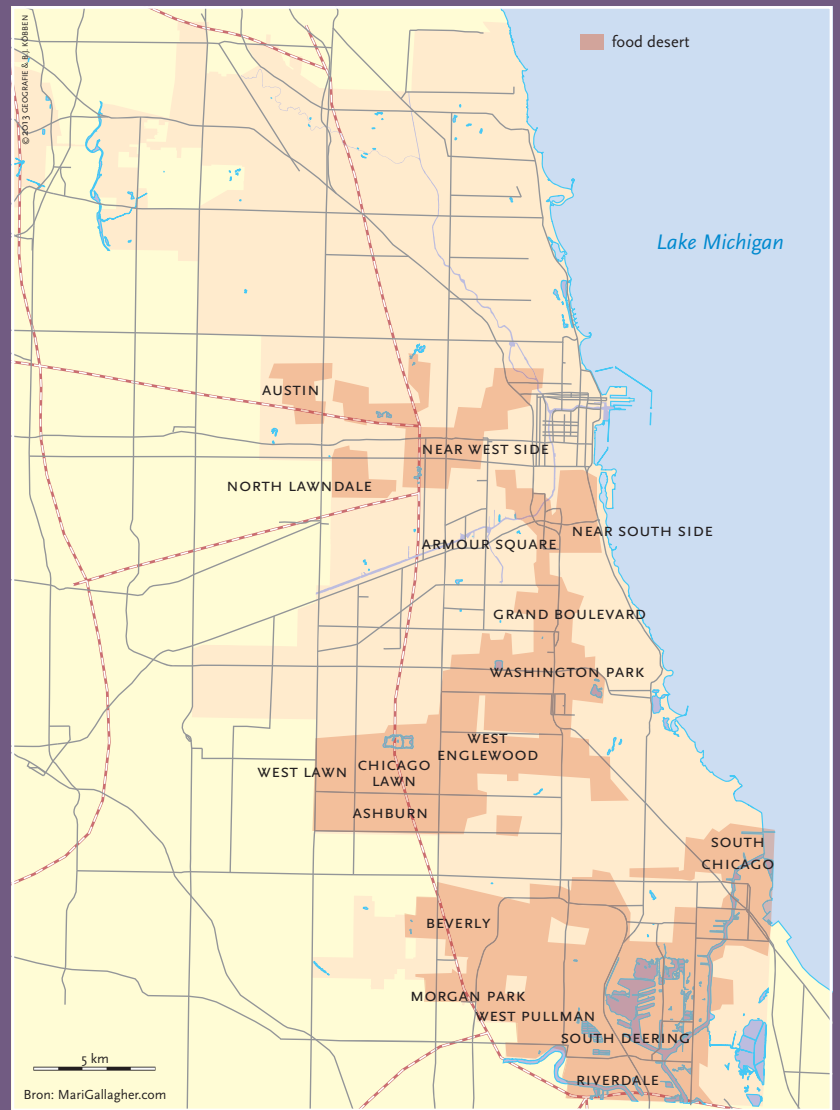
In geen land zijn de inwoners zo afhankelijk van de auto als in de Verenigde Staten. Als je daar niet over een auto beschikt, lijd je – bij gebrek aan openbaar vervoer – niet alleen aan vervoersarmoede, maar vaak ook aan voedselgerelateerde ziekten als overgewicht (obesitas), diabetes en kanker. Door gebrek aan vervoersmogelijkheden (vaak een gevolg van lage inkomens) kunnen mensen geen supermarkt bereiken die een breed assortiment aan voedsel verkoopt waaronder verse groente, fruit en zuivel.

Gebieden waar dergelijke winkels ontbreken noemt men wel *food deserts*. Ze komen zowel in de stad als op het platteland voor. Op het platteland is een gebied een food desert als de inwoners meer dan 10 mijl (ruim 16 kilometer) moeten afleggen naar een supermarkt; in de stad ligt de grens bij 1 mijl. In een straal van 10 respectievelijk 1 mijl is vaak wel voedsel verkrijgbaar, maar dan in *fastfood*restaurants, kleine winkels en bij benzinestations. Zij verkopen kant-en-klaarmaaltijden, pizza's, donuts en ingevroren of ingeblikt voedsel. Dat voedsel is calorierijk en bevat veel vet, zout, suiker en kunstmatige ingrediënten. Mensen die hierop zijn aangewezen, hebben een ongezond eetpatroon en een hogere kans op ziekten als obesitas, diabetes, kanker en hart- en vaatziekten.

In de VS heeft *urban planner* Mari Gallagher baanbrekend onderzoek verricht naar food deserts, vooral in steden als Chicago (figuur 2). Volgens haar moet je voorzichtig zijn met het leggen van directe oorzaakgevolgrelaties tussen het ontbreken van supermarkten en obesitas, en zijn de persoonlijke keuzen van mensen bij wat ze eten heel belangrijk. 'Maar', zegt ze in een interview met de *Scientific American* (mei 2012), 'the environment [...] matters. Je kunt niet voor gezond voedsel kiezen als je er geen toegang toe hebt.'

De food deserts in de VS zijn een gevolg van de stedelijke ontwikkeling. De welvarende, koopkrachtige, veelal blanke gezinnen verhuisden naar de suburbs. De grote supermarktketens gingen hen achterna en vestigden zich daar op locaties die goed bereikbaar zijn per auto en veel parkeerplaatsen hebben. In de armere wijken in de binnensteden zitten alleen *fastfood*restaurants en *convenience stores* met een beperkt assortiment zonder verse groenten, fruit en zuivel. Voor gezond voedsel moeten de

Figuur 2: Food deserts in Chicago



De bevolking in de *food deserts* in Chicago is voor 77% Afro-amerikaans.

inwoners naar supermarkten buiten hun wijk en die zijn voor hen moeilijk bereikbaar.

Dat de trend te keren is, bewijst Chicago. Het aantal mensen in food deserts is daar de afgelopen vijf jaar met 40% gedaald tot 384.000 door de vestiging van nieuwe winkels en doordat drogisterijketens Walgreens (7800 vestigingen) vers voedsel is gaan verkopen in tien *food oases*. Michelle Obama kwam in haar campagne tegen obesitas speciaal naar Chicago om vers voedsel te promoten. De regering wil niet zeggen wat mensen moeten eten, zei ze, maar gezond voedsel moet wel beschikbaar zijn. Iedere ouder weet dat kinderen gemakkelijker bij de fruitschaal dan bij de koektrommel moeten kunnen komen.

De Fresh Moves Mobile Market Bus, een initiatief van burgers verenigd in Food Desert Action, brengt verse, betaalbare groente en fruit rond in Austin en North Lawndale, twee wijken in Chicago die bekend staan als *food deserts*. De bus rijdt ook langs scholen en bejaardenhuizen.





Voor minder mobiele ouderen zijn er speciale vervoersregelingen, zoals de nationale taxidienst Valys.

socialen activiteiten. Sociale contacten in andere steden onderhouden is vooral lastig vanwege de hoge kosten van het openbaar vervoer en met name de trein. Een gepensioneerde man vertelt dat hij daarom afziet van familiebezoek: 'Vroeger reed ik met de auto naar mijn familie, maar met het openbaar vervoer kan ik daar bijna niet komen. Er is niet altijd iemand die me kan komen

ophalen, dus blijf ik vaker thuis.'

Een deel van de respondenten ervaart dus problemen met het onderhouden van sociale contacten. De afhankelijkheid van anderen, en de lage frequentie van contacten vinden ze onprettig. Van sociaal isolement door gebrekkige vervoersmogelijkheden is bij deze respondenten echter geen sprake.

GEEN FOOD DESERTS

Bestaat vervoersarmoede in Nederland? Onze verkennende onderzoeken in Rotterdam en Nijmegen laten een wisselend beeld zien. In beide steden hebben mensen weinig problemen om voorzieningen zoals winkels te bereiken. Er bestaan in Nederlandse steden geen *food deserts* zoals in de Verenigde Staten en Engeland: arme stadsdelen waar niet één supermarkt meer te vinden is die tegen een redelijke prijs verse groenten en fruit verkoopt, waardoor mensen aangewezen zijn op inferieur voedsel (kader pag. 13).

De relatief gunstige situatie in Nederland op dit punt is ongetwijfeld mede te danken aan het ruimtelijke ordeningsbeleid, de compacte structuur van de Nederlandse steden, het restrictieve detailhandelsbeleid en de uitstekende fietsinfrastructuur. De situatie is wellicht anders in het landelijk gebied, waar door krimp en schaalvergroting de detailhandel steeds verder verschaalt, de

fiets geen noemenswaardige rol speelt en het openbaar vervoer onder druk staat door de bezuinigingen. Maar met de liberalisering van het ruimtelijke ordeningsbeleid in het algemeen en het detailhandelsbeleid in het bijzonder gaat dit veranderen. Zo is het verbod op perifere detailhandelsvestigingen (PDV's) opgeheven. Vooralsnog heeft dit in Nederland niet geleid tot een sterke toename van dergelijke winkellocaties, maar de weg ernaartoe ligt open.

In Nederland is de bereikbaarheid van werk ook in stedelijke regio's niet gewaarborgd. Banen, vooral voor laaggeschoolden, zijn naar suburbane locaties verhuisd en dat is een trend die zich nog steeds voortzet. Investerings in openbaar vervoer hebben zich zelden op deze locaties gericht. Omdat de woon-werkafstanden zijn toegenomen, is fietsen vaak geen optie. Deze ruimtelijke ontwikkelingen doen zich niet alleen voor in Rotterdam, maar in alle Nederlandse steden. De vervoersarmoede die Rotterdamse laaggeschoolden en minima ondervinden bij het krijgen en vasthouden van werk komt in veel meer steden voor.

Daarbij kunnen de stijgende autokosten leiden tot problemen bij diegenen die een auto bezitten en er sterk van afhankelijk zijn. Lage inkomens zullen de kosten steeds moeilijker kunnen opbrengen. Dat kan leiden tot meer vervoersarmoede en meer sociale uitsluiting, juist onder autobezitters. Er is, kortom, alle reden om het thema vervoersarmoede op de beleidsagenda te plaatsen, niet ondanks maar juist vanwege de bezuinigingen.

VOORKOMEN EN BESTRIJDEN

Vervoersarmoede is tegen te gaan door het openbaar vervoer op peil te houden of te verbeteren. Omdat bedrijven en voorzieningen zich steeds meer in stadsranden en langs snelwegen vestigen, zou een systematische analyse van de bereikbaarheid van deze locaties inzicht kunnen geven in de meerwaarde van verbeterd openbaar vervoer. Verbeterd openbaar vervoer kan ook bijdragen aan het verminderen van de files, omdat perifere locaties veel autoverkeer aantrekken. Verder kan natransport vanaf openbaarvervoerhaltes, bijvoorbeeld in de vorm van shuttlediensten, een goede bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van (vaste) werklocaties. Omgekeerd kunnen locaties worden aangewezen die qua ov-bereikbaarheid het meest geschikt zijn voor vestiging van (nieuwe) bedrijven, winkels en voorzieningen zoals ziekenhuizen. Zo zijn veel bereikbaarheidsproblemen te voorkomen.

Het is ook zaak de persoonlijke vervoersmogelijkheden te verruimen. De fiets is vooral een geëigend vervoermiddel voor korte afstanden. Een geschikt alternatief – ook voor de iets langere afstanden – zijn de *e-bike* en bromfiets. Zij kunnen de actieradius van mensen vergroten. Het succesvolle Britse project *Wheels to Work* laat zien dat mensen daardoor in staat zijn een baan aan te nemen en geen (volledige) uitkering meer nodig hebben. Dit kan dus ook direct geld opleveren voor de overheid. •

BRONNEN: ZIE WWW.GEOGRAFIE.NL

Lage inkomens kunnen de stijgende autokosten steeds moeilijker opbrengen



***Geografie* is hét tijdschrift over
actuele ruimtelijke vraagstukken**

**Word lid van het KNAG
en ontvang *Geografie*
9 keer per jaar, 48 bladzijden dik**

Kijk op www.geografie.nl