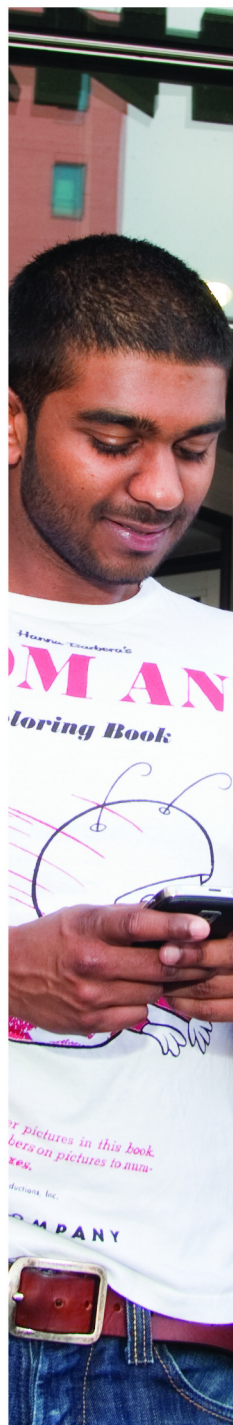


# Vervoersproblematiek Wwb-ers

## Resultaten uit de Omnibusenquête en een enquête onder deelnemers aan het Werk Loont-traject

Onderzoek en Business Intelligence



# **Vervoersproblematiek Wwb-ers**

**Resultaten uit de Omnibusenquête en  
een enquête onder deelnemers aan het  
Werk Loont-traject**

Projectnr. 4149

drs. P.A. de Graaf

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)  
Juni 2014

In opdracht van het Cluster Werk & Inkomen van de gemeente Rotterdam.

Onderzoek en Business Intelligence (OBI)  
Blaak 34, 3011 TA Rotterdam  
Postbus 21323, 3001 AH Rotterdam  
Telefoon: (010) 267 15 00  
E-mail: [onderzoek@rotterdam.nl](mailto:onderzoek@rotterdam.nl)  
Internet: <http://www.rotterdam.nl/onderzoek>

Gegevens mogen worden overgenomen, mits met bronvermelding.  
Verveelvoudiging voor eigen of intern gebruik toegestaan.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>VERVOERSARMOEDE VOLGENS DE OMNIBUSENQUETE</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>DE ENQUETE ONDER DEELMNEMERS AAN HET WERK LOONT-TRAJECT</b>	<b>19</b>
	<b>BIJLAGE I: De vragenlijst van de enquête onder deelnemers aan het Werk Loont-traject</b>	<b>31</b>
	<b>BIJLAGE II: Toelichting waarom vervoer een probleem is bij het zoeken naar werk</b>	<b>35</b>
	<b>BIJLAGE III: Toelichting over het verder weg naar werk zoeken als men andere vervoersmogelijkheden zou hebben</b>	<b>37</b>
	<b>BIJLAGE IV: Eigen ideeën hoe de problemen over vervoer naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk kunnen worden opgelost</b>	<b>43</b>



## 1 INLEIDING

In december 2012 bracht Jeroen Bastiaanssen zijn masterthesis *Vervoersarmoede op Zuid* uit<sup>1</sup>, waarvoor hij een verkennend onderzoek had verricht naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsreïntegratie van Rotterdamse werklozen, en meer in het bijzonder: van werklozen op de Linker Maasoevers ("op Zuid"). Zijn conclusie was, dat de beperkte verplaatsingsmogelijkheden van (voormalige) werklozen een barrière vormen voor hun toegang tot en het behoud van banen, en daarmee hun arbeidsreïntegratie beperken.

Deze bevindingen leidden in 2013 tot een verzoek van het Cluster Stadsontwikkeling aan het dienstencentrum Onderzoek en Business Intelligence (OBI) om een nadere analyse te verrichten op onderzoeksbestanden van de jaarlijkse Omnibusenquête van OBI, en later dat jaar ook tot een verzoek van het Cluster Werk & Inkomen om een enquête af te nemen onder deelnemers aan het Werk Loont-traject van de gemeente. Laatstgenoemde enquête betrof een internetenquête waarvoor deelnemers in het kader van het betreffende traject zijn aangespoord. Uiteindelijk hadden op het moment van analyse 471 deelnemers deze enquête (al dan niet gedeeltelijk) ingevuld. Daarvan hadden er op dat moment 154 ook hun contactgegevens opgegeven omdat zij op de hoogte wilden worden gehouden over mogelijke oplossingen die kunnen helpen om gemakkelijker naar sollicitatiegesprekken of toekomstige werklocaties te komen. Omdat er inmiddels voldoende respons was voor een beeld van de vervoersmogelijkheden en -behoeften van werkzoekenden is half juni besloten om de enquête te beëindigen; de mogelijkheid om contactgegevens op te geven zal binnen het Werk Loont-traject op een andere manier voortgezet worden.

In dit rapport zijn de verslagleggingen van beide onderzoeken uit september 2013 respectievelijk juni 2014 gezamenlijk opgenomen. De vragenlijst van de enquête onder deelnemers aan het Werk Loont-traject is integraal opgenomen in Bijlage I.

---

<sup>1</sup>): Jeroen Bastiaanssen: *Vervoersarmoede op Zuid. Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen*. Masterthesis opleiding Planologie Faculteit der Managementwetenschappen Radboud Universiteit Nijmegen; Rotterdam, december 2012.



## 2 VERVOERSARMOEDE VOLGENS DE OMNIBUSENQUETE

Sinds jaar en dag organiseert OBI op verzoek van diverse afdelingen van de gemeente Rotterdam ieder jaar in februari / maart een Omnibusenquête onder Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. In deze (schriftelijke) enquête wordt ook altijd een aantal vragen op het gebied van verkeer en vervoer herhaald. De respons van een enquête van een afzonderlijk jaar bevat natuurlijk altijd slechts weinig werklozen (zeker als het ook slechts om werklozen “op Zuid” zou moeten gaan!); door de onderzoeksbestanden van een groot aantal jaren samen te nemen ontstaat niettemin een totaalbestand waarin wél een voldoende aantal werklozen zitten.

In dit hoofdstuk staat een analyse die in september 2013 is verricht op de Omnibusenquêtes van 2001 tot en met 2013.

Zoals al uit de diverse jaarlijkse rapportages over de vragen over verkeer en vervoer in de Omnibusenquête bleek, heeft één op de zes Rotterdammers auto<sup>2</sup> noch fiets; een fenomeen dat ook wel betiteld wordt als ‘vervoersarmoede’.

*Figuur 2.1: Beschikbaarheid auto en fiets volgens de diverse rapportages; 2001-2013<sup>1</sup>.*

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Auto én fiets	39%	43%	44%	41%	44%	44%	44%	42%	46%	47%	44%	44%	47%	44%
Wel auto, geen fiets	11%	11%	9%	10%	8%	8%	9%	9%	9%	9%	8%	9%	10%	9%
Geen auto, wel fiets	34%	30%	29%	30%	31%	30%	30%	32%	30%	27%	32%	31%	28%	30%
Geen auto én geen fiets	16%	16%	17%	19%	16%	18%	17%	16%	15%	17%	16%	16%	15%	17%
Totaal auto	50%	54%	53%	51%	52%	52%	53%	52%	54%	56%	52%	53%	57%	53%
Totaal fiets	74%	73%	73%	71%	76%	74%	74%	74%	76%	74%	76%	75%	76%	74%

<sup>1</sup>): Bron: Rapportages Omnibusenquête. Voor de meeste jaren betreft het Rotterdammers van 16 tot 85 jaar. De enquête uit 2001 bevatte echter geen Rotterdammers boven de 75 jaar, en de enquêtes uit 2002 tot en met 2007 bevatten ook Rotterdammers van 85 jaar en ouder.

Beperken we ons tot de Rotterdammers van 23 tot 65 jaar (ruwweg: de uitgestudeerde potentiële beroepsbevolking), dan resteert een onderzoeksbestand met 13.605 respondenten uit de periode 2001-2013 van wie de beschikbaarheid van een auto en een fiets bekend zijn; zie figuur 2.2.

*Figuur 2.2: Beschikbaarheid auto en fiets 23- tot 65-jarigen; 2001-2013.*

Beschikbaarheid auto en fiets	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Totaal
Auto én fiets	44%	49%	51%	48%	51%	51%	51%	47%	53%	53%	50%	50%	53%	50%
Wel auto, geen fiets	11%	11%	10%	11%	9%	8%	9%	10%	9%	10%	9%	9%	10%	10%
Geen auto, wel fiets	32%	28%	26%	27%	28%	28%	28%	29%	27%	23%	29%	29%	26%	28%
Geen auto én geen fiets	13%	12%	13%	14%	12%	13%	12%	14%	11%	14%	12%	13%	11%	13%
Totaal auto	55%	60%	61%	59%	60%	59%	60%	57%	62%	64%	59%	58%	62%	60%
Totaal fiets	75%	77%	77%	75%	79%	78%	78%	76%	80%	76%	79%	78%	79%	78%
N =	1.193	1.241	1.228	1.197	1.108	1.164	1.038	1.019	1.001	876	859	862	819	13.605

<sup>2</sup>): Onder ‘autobezit’ wordt verstaan het *altijd* zelf over een auto beschikken.



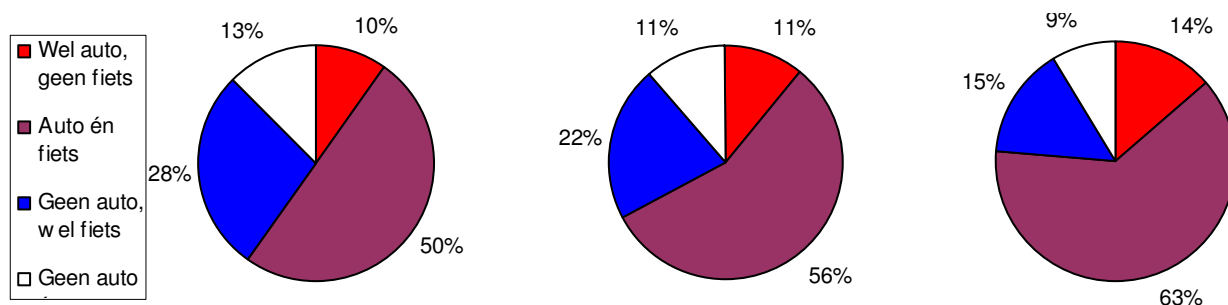
Van hen had op het moment van enquêteren 40% geen auto, 22% geen fiets en 13% geen auto én geen fiets. In deze drie percentages is ook geen wezenlijke trend door de jaren heen te herkennen, waardoor het gerechtvaardigd lijkt om al deze respondenten als één geheel te beschouwen en ook representatief te beschouwen voor in de huidige tijd.

Het vorenstaande kan op twee manieren worden genuanceerd:

- 1) Onder 'autobezit' werd verstaan het *altijd zelf* over een auto beschikken. In sommige gevallen zal *het huishouden* echter wel over een auto beschikken, maar is die (momenteel) niet altijd beschikbaar voor de betreffende persoon zelf. Onbekend is, in hoeverre zo'n auto als betrokkene werk zou vinden wél voldoende beschikbaar zou kunnen komen; dat zal van geval tot geval verschillen.
- 2) In sommige gevallen zal men weliswaar niet (zelf, altijd) over een auto beschikken, maar wel een rijbewijs hebben. Voor sommige soorten werk is het beschikken over een *auto* niet nodig, maar wel het beschikken over een *rijbewijs*.

Vervoersarmoede in de betekenis van 'niet altijd zelf over een auto beschikken én geen fiets hebben' kan dus ook genuanceerd worden tot 'geen auto *in het huishouden* hebben én geen fiets hebben'<sup>3</sup> of tot 'geen *rijbewijs* hebben én geen fiets hebben'. De verschillen zijn te zien in figuur 2.3.

Figuur 2.3: Beschikbaarheid auto / rijbewijs en fiets 23- tot 65-jarigen in drie varianten.



Zelf auto en fiets		Auto in het huishouden <sup>1</sup> en fiets		Rijbewijs en fiets	
Auto én fiets	50%	Auto én fiets	56%	Rijbewijs én fiets	63%
Wel auto, geen fiets	10%	Wel auto, geen fiets	11%	Wel rijbewijs, geen fiets	14%
Geen auto, wel fiets	28%	Geen auto, wel fiets	22%	Geen rijbewijs, wel fiets	15%
Geen auto én geen fiets	13%	Geen auto én geen fiets	11%	Geen rijbewijs én geen fiets	9%
Totaal zelf auto	60%	Totaal auto in huishouden	67%	Totaal rijbewijs	76%
Totaal fiets	78%	Totaal fiets	78%	Totaal fiets	78%

<sup>1</sup>): En ook zelf een rijbewijs.

In deze "genuanceerdere" varianten is de vervoersarmoede in Rotterdam natuurlijk wat minder omvangrijk: 11% heeft 'geen auto *in het huishouden* (dan wel geen rijbewijs om die auto te kunnen gebruiken!) én geen fiets', en 9% heeft 'geen *rijbewijs* én geen fiets'.

<sup>3</sup>): Mensen zonder rijbewijs worden hierbij niet meegeteld bij de mensen die een auto in het huishouden hebben: zij kunnen er immers zelf niets mee!

In figuur 2.4 is het bezit van auto en fiets weergegeven naar geslacht, opleidingsniveau<sup>4</sup>, positie op de arbeidsmarkt<sup>5</sup>, etniciteit en huishoudensinkomen. Daarnaast onderscheidt figuur 2.4 ook de Rechter Maasoever binnen de ring, de Rechter Maasoever buiten de Ring en de Linker Maasoever, en van dat laatste stadsdeel de deelgemeenten Feijenoord, Charlois en IJsselmonde in het bijzonder.

*Figuur 2.4: Beschikbaarheid auto en fiets 23- tot 65-jarigen naar een aantal kenmerken.*

Beschikbaarheid auto en fiets	Man	Vrouw	Laag opgeleid	Midden	Hoog opgeleid	Betaald werk	Werkloos	Overig
Auto én fiets	57%	44%	35%	53%	67%	62%	19%	45%
Wel auto, geen fiets	13%	7%	12%	11%	6%	10%	8%	9%
Geen auto, wel fiets	21%	33%	32%	27%	24%	22%	41%	31%
Geen auto én geen fiets	8%	16%	21%	9%	3%	6%	32%	15%
Totaal auto	70%	51%	47%	64%	73%	72%	27%	54%
Auto in het huishouden <sup>2</sup>	75%	61%	54%	72%	80%	79%	32%	62%
Rijbewijs	85%	69%	64%	81%	90%	86%	55%	71%
Totaal fiets	79%	77%	67%	80%	91%	84%	60%	76%

Autoch-tonen	Alloch-tonen	Minima	Minimum tot modaal	Modaal tot 2 x modaal	Boven 2 x modaal	RMO binnen ring	RMO buiten ring	LMO	waarvan "Zuid" <sup>1</sup>	Totaal
60%	31%	18%	40%	60%	75%	43%	65%	45%	41%	50%
7%	15%	11%	12%	9%	7%	10%	6%	12%	13%	10%
28%	27%	39%	33%	25%	16%	31%	23%	28%	29%	28%
5%	27%	32%	14%	6%	2%	16%	5%	15%	17%	13%
67%	46%	29%	53%	69%	82%	52%	71%	57%	55%	60%
74%	53%	34%	58%	78%	91%	60%	79%	64%	61%	67%
82%	66%	53%	70%	84%	94%	74%	84%	73%	71%	76%
88%	58%	57%	73%	85%	91%	73%	89%	73%	70%	78%

N.B.: De bovenste vier regels en de vijfde regel zijn gebaseerd op het altijd zelf over een auto beschikken.

<sup>1</sup>): De deelgemeenten Feijenoord, Charlois en IJsselmonde.

<sup>2</sup>): En ook zelf een rijbewijs.

Het niet beschikken over een auto (of zelfs ook maar een rijbewijs!), en in mindere mate ook het niet beschikken over een fiets, komt vooral voor bij vrouwen, laag opgeleiden, allochtonen en werklozen. Dat laatste heeft ongetwijfeld met de kosten te maken: er is ook een zeer sterk verband te zien tussen auto- en fietsbezit enerzijds en huishoudensinkomen anderzijds.

"Op Zuid" is het auto- en het fietsbezit lager dan elders in de stad, en heeft één op de zes auto noch fiets. Het verschil met de Rechter Maasoever binnen de ring is echter klein; eigenlijk is de Rechter Maasoever *buiten* de ring de "positieve" uitschieter.

<sup>4</sup>): Onder 'laag opgeleid' wordt verstaan: geen startkwalificatie. Onder 'hoog opgeleid' wordt verstaan: een afgeronde opleiding op HBO- of WO-niveau. De rest bevindt zich in de "midden"-categorie.

<sup>5</sup>): Hierbij wordt onder 'werkloos' verstaan dat men een werkloosheids- of bijstandsuitkering ontvangt. De restcategorie 'Overig' bestaat daardoor uit scholieren/studenten (maar die komen bij de gehanteerde leeftijdsgrenzen hier nu niet veel meer voor!), huismannen/-vrouwen, arbeidsongeschikten en vervroegd gepensioneerden (want 65-plussers komen bij de gehanteerde leeftijdsgrenzen hier nu niet meer voor). Onder die "huismannen/-vrouwen" kunnen trouwens ook zogeheten NUG-gers ('Niet-UitkeringsGerechtigden') zitten: mensen zonder betaald werk die wellicht wel betaald werk willen/zoeken, maar geen recht op een werkloosheids- of bijstandsuitkering hebben; bijvoorbeeld door de inkomenshoogte van een partner of door een teveel aan vermogen. Als zodanig zijn zulke NUG-gers echter niet te herkennen, en als zij betaald werk vinden, wordt geen uitkering bespaard.

## Werklozen op Zuid

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de vervoersmogelijkheden van een veronderstelde probleemgroep: de werklozen op Zuid. Van hen wordt het ontbreken van de beschikbaarheid van een auto en/of een fiets gezien de relatief slechte openbaarvervoermogelijkheden op Zuid namelijk problematischer verondersteld<sup>6</sup>; met name ook voor het beschikbaar kunnen zijn voor werkgelegenheid op verderaf gelegen plekken en/of tijdens voor openbaar vervoer incourante uren. Hoewel dit in principe voor Hoogvliet, Pernis en Rozenburg in vergelijkbare mate geldt, beperken we ons hier vooralsnog toch tot de drie deelgemeenten van het Nationaal Programma Rotterdam Zuid. Zoals ook op <http://www.rotterdamincijfers.nl> te zien is, gaat het daarbij om grote aantallen. Zo woonden begin 2013 op Zuid de volgende aantallen werkzoekenden zonder baan (wat overigens niet helemaal het zelfde is als de doelgroep in de in dit hoofdstuk gepresenteerde Omnibusenquête-analyses!).

*Figuur 2.5: Werkzoekenden zonder baan op Zuid en elders naar opleidingsniveau; 1 januari 2013 (horizontale centeringen).*

<i>Werkzoekenden zonder baan</i>	BO-niveau	VMBO-niveau	Overig	Totaal	waarvan met een WWB- of IOA-uitkering	Percentage <sup>1</sup>
Feijenoord	3.292	1.402	2.798	7.492	7.236	15%
Charlois	2.376	1.219	2.651	6.246	4.698	14%
IJsselmonde	1.545	907	1.973	4.425	3.715	12%
Totaal "Zuid"	7.213	3.528	7.422	18.163	15.649	14%
	= 40%	= 19%	= 41%	= 100%		
Overig Rotterdam	9.526	4.438	12.337	26.301	23.147	9%
	= 36%	= 17%	= 47%	= 100%		
Totaal Rotterdam	16.739	7.966	19.759	44.464	38.796	11%
	= 38%	= 18%	= 44%	= 100%		

<sup>1</sup>): Aantal werkzoekenden zonder baan als percentage van de bevolking van 15 tot 65 jaar.

Bron: Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen, bewerking Onderzoek en BI.

Relatief wonen er op Zuid anderhalf keer zo veel werkzoekenden zonder baan als elders in de stad: 14% in plaats van 9%. Bovendien zijn ze wat vaker laag opgeleid dan hun lotgenoten elders in de stad; 59% heeft geen hogere opleiding gehad dan op VMBO-niveau, terwijl dat elders in de stad 53% is. Twee derde van die laag opgeleiden heeft zelfs niet meer dan Basisonderwijsniveau (wat elders in de stad overigens ook het geval is).

Nadere analyses op de gegevens over werkzoekenden zonder baan leren dat van de 10.741 laag opgeleide werkzoekenden zonder baan op Zuid iets meer dan de helft vrouw is, en 79% allochtoon; zie figuur 2.6.

<sup>6</sup>): Overigens bestaan er natuurlijk ook nog wel andere vervoermiddelen waar men de beschikking over kan hebben, zoals brommers en motoren. Hiernaar wordt in de Omnibusenquête niet gevraagd.

**Figuur 2.6:** Laag opgeleide werkzoekenden zonder baan op Zuid naar geslacht en etniciteit; 1 januari 2013 (horizontale percenteringen).

Laag opgeleide werkz. zonder baan op Zuid	Man	Vrouw	Autochtoon	Allochtoon 1e generatie	Allochtoon 2e generatie	Totaal
Basisonderwijs	3.118	4.095	1.360	5.400	452	7.213
VMBO	1.886	1.642	921	1.901	706	3.528
Totaal laag opgeleid	5.004 = 47%	5.737 = 53%	2.281 = 21%	7.301 = 68%	1.158 = 11%	10.741 = 100%

Bron: Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen, bewerking Onderzoek en BI.

## Vervoersmogelijkheden

In figuur 2.7 zijn de vervoersmogelijkheden weergegeven voor twaalf categorieën Rotterdamers, waarbij is onderscheiden naar wel of niet werkloos<sup>7</sup>, woongebied (Zuid, Rechter Maas-oever binnen de ring en overig Rotterdam<sup>8</sup>) en opleidingsniveau (laag of niet-laag).

**Figuur 2.7:** Beschikbaarheid auto en fiets 23- tot 65-jarigen naar wel of niet werkloos, woon- gebied en opleidingsniveau.

Beschikbaarheid auto en fiets	Werkloos Zuid laag opgel.	Werkloos RMO-binnen laag opgel.	Werkloos overig R'dam laag opgel.	Overigen Zuid laag opgel.	Overigen RMO-binnen laag opgel.	Overigen overig R'dam laag opgel.
Auto én fiets	11%	9%	22%	36%	26%	55%
Wel auto, geen fiets	10%	8%	8%	15%	16%	7%
Geen auto, wel fiets	36%	44%	41%	31%	27%	31%
Geen auto én geen fiets	44%	39%	28%	18%	31%	7%
Totaal auto	21%	16%	30%	51%	42%	62%
Auto in het huishouden <sup>1</sup>	24%	19%	35%	58%	48%	72%
Rijbewijs	44%	42%	52%	66%	58%	76%
Totaal fiets	47%	53%	64%	67%	53%	86%
N =	236	193	99	1.599	1.096	1.498

	Werkloos Zuid niet-laag	Werkloos RMO-binnen niet-laag	Werkloos overig R'dam niet-laag	Overigen Zuid niet-laag	Overigen RMO-binnen niet-laag	Overigen overig R'dam niet-laag	Totaal
Auto én fiets	25%	25%	37%	56%	56%	74%	50%
Wel auto, geen fiets	9%	8%	8%	12%	8%	6%	10%
Geen auto, wel fiets	38%	46%	45%	24%	30%	18%	28%
Geen auto én geen fiets	29%	21%	9%	8%	6%	2%	13%
Totaal auto	33%	33%	45%	68%	64%	81%	60%
Auto in het huishouden <sup>1</sup>	38%	42%	53%	75%	72%	88%	67%
Rijbewijs	66%	70%	73%	83%	86%	91%	76%
Totaal fiets	63%	70%	83%	79%	86%	92%	78%
N =	114	173	86	1.712	2.721	2.740	13.605

<sup>1</sup>): En ook zelf een rijbewijs.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

<sup>7</sup>): Onder 'niet werkloos' vallen hier niet alleen werkenden, maar ook mensen met een andersoortige uitkering, vervroegd gepensioneerden, huisvrouwen en -mannen en nog of weer studerende.

<sup>8</sup>): Dus: Rechter Maasoever buiten de ring, Hoogvliet, Pernis en Rozenburg.

De primaire analysedoelgroep (laag opgeleide werklozen op Zuid) is in het gecombineerde onderzoeksbestand met 236 respondenten vertegenwoordigd; dat is een voldoende aantal om met redelijke nauwkeurigheid uitspraken te kunnen doen. (Waarmee overigens niets gezegd is over de vraag of de laag opgeleide werklozen in de enquêtes ook *representatief* zijn voor alle laag opgeleide werklozen!)

Van deze groep heeft slechts 21% een auto (24% als niet altijd beschikbare auto's bij rijbewijsbezitters worden meegeteld), slechts 44% een rijbewijs, slechts 47% een fiets<sup>9</sup>, en maar liefst 44% geen auto én geen fiets. Vergelijking met andere Rotterdammers van 23 tot 65 jaar leert:

- Laag opgeleide werklozen op de Rechter Maasoever binnen de ring hebben nóg iets minder vaak een auto (16%), iets vaker een fiets (53%), en iets minder vaak geen auto én geen fiets (39%). En zij hebben ongeveer even vaak een rijbewijs.
- Laag opgeleide werklozen in de rest van Rotterdam (op de Rechter Maasoever *buiten* de ring of in Hoogvliet, Pernis of Rozenburg) hebben vaker een auto (30%), veel vaker een fiets (64%), en veel minder vaak geen auto én geen fiets (28%). En zij hebben wat vaker een rijbewijs. De percentages voor deze categorie zijn echter slechts indicatief vanwege het geringe aantal waarnemingen.
- Laag opgeleide niet-werklozen op Zuid hebben veel vaker een auto (51%), veel vaker een fiets (67%), en veel minder vaak geen auto én geen fiets (18%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Laag opgeleide niet-werklozen op de Rechter Maasoever binnen de ring hebben veel vaker een auto (42%), iets vaker een fiets (53%), en veel minder vaak geen auto én geen fiets (31%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Laag opgeleide niet-werklozen in de rest van Rotterdam (op de Rechter Maasoever *buiten* de ring of in Hoogvliet, Pernis of Rozenburg) hebben veel vaker een auto (62%), veel vaker een fiets (86%), en slechts sporadisch geen auto én geen fiets (7%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Niet laag opgeleide werklozen op Zuid hebben veel vaker een auto (33%), veel vaker een fiets (63%), en veel minder vaak geen auto én geen fiets (29%). De percentages voor deze categorie zijn echter slechts indicatief vanwege het geringe aantal waarnemingen. En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Niet laag opgeleide werklozen op de Rechter Maasoever binnen de ring hebben veel vaker een auto (33%), veel vaker een fiets (70%), en veel minder vaak geen auto én geen fiets (21%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Niet laag opgeleide werklozen in de rest van Rotterdam (op de Rechter Maasoever *buiten* de ring of in Hoogvliet, Pernis of Rozenburg) hebben veel vaker een auto (45%), veel vaker een fiets (83%), en slechts sporadisch geen auto én geen fiets (9%). De percentages voor deze categorie zijn echter slechts indicatief vanwege het geringe aantal waarnemingen. En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Niet laag opgeleide niet-werklozen op Zuid hebben veel vaker een auto (68%), veel vaker een fiets (79%), en slechts sporadisch geen auto én geen fiets (8%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.

---

<sup>9</sup>): Het lage fietsbezit (en verderop zal blijken dat ook hun *fietsgebruik* laag is) van de laag opgeleide werklozen op Zuid heeft een "etnische component": twee derde van de laag opgeleide werklozen op Zuid is niet-westerse allochtoon. Dat geldt ook voor de laag opgeleide werklozen op de Rechter Maasoever binnen de ring, waar het fietsbezit niet veel hoger is (maar het *fietsgebruik* minder uit de toon zal blijken te vallen!).

- Niet laag opgeleide niet-werklozen op de Rechter Maasoever binnen de ring hebben veel vaker een auto (64%), veel vaker een fiets (86%), en slechts sporadisch geen auto én geen fiets (6%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.
- Niet laag opgeleide niet-werklozen in de rest van Rotterdam (op de Rechter Maasoever *buiten* de ring of in Hoogvliet, Pernis of Rozenburg) hebben veel vaker een auto (81%), veel vaker een fiets (92%), en slechts sporadisch geen auto én geen fiets (2%). En zij hebben veel vaker een rijbewijs.

*Samengevat:* Het *autobezit* van laag opgeleide werklozen op Zuid is laag (slechts een derde van het totale stedelijke percentage!), maar toch nog iets minder laag dan dat van hun “lotgenoten” op de Rechter Maasoever binnen de ring. Ook hun *fietsbezit* is laag (slechts drie vijfde van het totale stedelijke percentage!), en het laagst van alle onderscheiden categorieën. Bijna de helft heeft *geen auto én geen fiets* (drie-en-een-half keer zo vaak als het totale stedelijke percentage!), waarmee dat iets vaker voorkomt dan bij hun “lotgenoten” op de Rechter Maasoever binnen de ring, en veel vaker dan bij alle verder onderscheiden categorieën. En de meerderheid heeft geen *rijbewijs*.

In figuur 2.8 wordt de groep laag opgeleide werklozen op Zuid beschreven aan de hand van een aantal verdere kenmerken.

*Figuur 2.8: Laag opgeleide werklozen op Zuid naar een aantal kenmerken.*

<i>Verdere kenmerken</i>	Geen auto en geen fiets	Geen auto	Geen auto in het huis-houden <sup>1</sup>	Geen rijbewijs	Alle laag opgeleide werklozen op Zuid	Alle werklozen van 23 tot 65 jaar in R'dam
Geslacht:						
Man	21%	27%	26%	19%	31%	41%
Vrouw	79%	73%	74%	81%	69%	59%
Leeftijd:						
23 tot 45 jaar	35%	39%	37%	37%	41%	49%
45 tot 65 jaar	65%	61%	63%	63%	59%	51%
Huishoudenstype:						
alleenstaande	33%	35%	36%	34%	32%	34%
een-oudergezin	37%	31%	31%	33%	30%	22%
(echt)paar	24%	29%	28%	27%	34%	39%
overig	7%	5%	5%	6%	4%	5%
Opleidingsniveau:						
basisonderwijs of minder	60%	50%	51%	54%	47%	26%
overig laag	40%	50%	49%	46%	53%	31%
niet laag						43%
Etniciteit:						
Autochtoon	17%	29%	30%	30%	31%	40%
Allochtoon	83%	71%	70%	70%	69%	60%
Deelgemeente:						
Feijenoord	50%	46%	46%	44%	49%	17%
Charlois	15%	15%	15%	15%	15%	12%
IJsselmonde	35%	39%	39%	41%	36%	9%
overig						62%
N =	103	188	175	135	239	941

<sup>1</sup>): Of geen rijbewijs.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

Vaker dan andere Rotterdamse werklozen (laat staan dan de rest van de Rotterdamse bevolking!) zijn de laag opgeleide werklozen op Zuid vrouw, hoofd van een een-oudergezin en allochtoon, en bij degenen met vervoersproblemen geldt dat in nóg sterkere mate.

## Vervoermiddelengebruik

In de Omnibusenquête wordt sinds 2003 ook gevraagd naar het gebruik van auto (als bestuurder en/of passagier), openbaar vervoer en fiets. In het bijzonder worden daarbij ook zogeheten intensieve gebruikers onderscheiden: zij die het betreffende vervoermiddel meestal ten minste vier dagen per week gebruiken. In onderstaande figuren wordt een beeld geschetst van het vervoermiddelengebruik van laag opgeleide werklozen op Zuid en andere Rotterdammers. De betekenis van deze gegevens is echter soms beperkt: werkenden zullen immers meestal per definitie méér gebruik van vervoermiddelen maken dan niet-werkenden: meestal zullen zij immers alleen al meerdere dagen per week naar en van hun werk reizen met een vervoermiddel!

*Figuur 2.9a: Autogebruik per week (als bestuurder en/of passagier) 23- tot 65-jarigen naar wel of niet werkloos, woongebied en opleidingsniveau.*

<i>Gebruik per week</i>	Werkloos Zuid laag opgel.	Werkloos RMO-binnen laag opgel.	Werkloos overig R'dam laag opgel.	Overigen Zuid laag opgel.	Overigen RMO-binnen laag opgel.	Overigen overig R'dam laag opgel.
(Bijna) elke dag	11%	6%	13%	34%	27%	34%
4 of 5 dagen	5% +	5% +	10% +	11% +	8% +	12% +
Totaal intensief	16%	11%	23%	44%	35%	47%
2 of 3 dagen	11%	11%	14%	16%	15%	20%
1 dag	6% +	6% +	5% +	6% +	8% +	8% +
Totaal autogebr.	33%	27%	41%	66%	58%	74%
Bijna nooit <sup>1</sup>	14%	19%	17%	8%	13%	7%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	53% +	54% +	42% +	26% +	29% +	19% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	235	197	102	1.320	907	1.232

	Werkloos Zuid niet-laag	Werkloos RMO-binnen niet-laag	Werkloos overig R'dam niet-laag	Overigen Zuid niet-laag	Overigen RMO-binnen niet-laag	Overigen overig R'dam niet-laag	Totaal
(Bijna) elke dag	15%	12%	19%	41%	26%	42%	32%
4 of 5 dagen	11% +	8% +	8% +	12% +	12% +	15% +	11% +
Totaal intensief	26%	20%	28%	53%	38%	57%	43%
2 of 3 dagen	16%	18%	19%	18%	18%	19%	18%
1 dag	4% +	11% +	7% +	8% +	14% +	9% +	9% +
Totaal autogebr.	46%	49%	54%	78%	69%	85%	70%
Bijna nooit <sup>1</sup>	16%	23%	18%	11%	19%	7%	12%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	38% +	28% +	28% +	11% +	12% +	8% +	19% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	107	158	83	1.529	2.362	2.416	11.558

<sup>1</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>2</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

Het autogebruik van laag opgeleide werklozen op Zuid is door het beperkte autobezit natuurlijk ook beperkt: 33%. 16% is een intensieve autogebruiker (al zijn daarbij ook autogebruikers als passagier meegeteld!).

Het zelfde geldt voor het fietsgebruik: 33% is fietsgebruiker, en 22% intensieve fietsgebruiker:

*Figuur 2.9b: Fietsgebruik 23- tot 65-jarigen naar wel of niet werkloos, woongebied en opleidingsniveau.*

Gebruik per week	Werkloos Zuid laag opgel.	Werkloos RMO-binnen laag opgel.	Werkloos overig R'dam laag opgel.	Overigen Zuid laag opgel.	Overigen RMO-binnen laag opgel.	Overigen overig R'dam laag opgel.
(Bijna) elke dag	17%	24%	25%	15%	17%	22%
4 of 5 dagen	5% +	8% +	8% +	7% +	4% +	8% +
Totaal intensief	22%	31%	33%	22%	21%	30%
2 of 3 dagen	6%	9%	17%	9%	9%	14%
1 dag	5% +	3% +	4% +	7% +	6% +	9% +
Totaal fietsgebruik	33%	43%	54%	38%	35%	53%
Bijna nooit <sup>1</sup>	19%	16%	13%	25%	24%	22%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	48% +	42% +	33% +	37% +	41% +	25% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	235	197	102	1.320	907	1.232

	Werkloos Zuid niet-laag	Werkloos RMO-binnen niet-laag	Werkloos overig R'dam niet-laag	Overigen Zuid niet-laag	Overigen RMO-binnen niet-laag	Overigen overig R'dam niet-laag	Totaal
(Bijna) elke dag	20%	25%	24%	16%	33%	20%	21%
4 of 5 dagen	6% +	8% +	14% +	6% +	8% +	8% +	7% +
Totaal intensief	25%	33%	39%	22%	41%	28%	29%
2 of 3 dagen	9%	17%	10%	14%	15%	17%	13%
1 dag	6% +	5% +	8% +	10% +	12% +	12% +	10% +
Totaal fietsgebruik	40%	55%	57%	47%	67%	57%	51%
Bijna nooit <sup>1</sup>	18%	20%	19%	31%	19%	30%	24%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	42% +	25% +	24% +	22% +	13% +	13% +	24% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	107	158	83	1.529	2.362	2.416	11.558

<sup>1</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>2</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

Ondanks het beperkte auto- en fietsbezit is het openbaarvervoergebruik van laag opgeleide werklozen op Zuid relatief bescheiden: de helft gebruikt het meestal ten minste één dag per week, en één op de vijf intensief. Zie figuur 2.9c.

*Figuur 2.9c: Openbaarvervoergebruik 23- tot 65-jarigen naar wel of niet werkloos, woongebied en opleidingsniveau.*

Gebruik per week	Werkloos Zuid laag opgel.	Werkloos RMO-binnen laag opgel.	Werkloos overig R'dam laag opgel.	Overigen Zuid laag opgel.	Overigen RMO-binnen laag opgel.	Overigen overig R'dam laag opgel.
(Bijna) elke dag	11%	12%	9%	9%	13%	6%
4 of 5 dagen	9% +	5% +	9% +	6% +	6% +	6% +
Totaal intensief	20%	16%	18%	15%	19%	11%
2 of 3 dagen	23%	22%	20%	12%	15%	9%
1 dag	12% +	12% +	13% +	9% +	10% +	8% +
Totaal o.v.-gebr.	54%	51%	50%	36%	44%	28%
Bijna nooit <sup>1</sup>	22%	20%	24%	30%	28%	38%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	23% +	29% +	26% +	34% +	28% +	34% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	235	197	102	1.320	907	1.232

->



	Werkloos Zuid niet-laag	Werkloos RMO-binnen niet-laag	Werkloos overig R'dam niet-laag	Overigen Zuid niet-laag	Overigen RMO-binnen niet-laag	Overigen overig R'dam niet-laag	Totaal
(Bijna) elke dag	10%	12%	8%	12%	11%	5%	9%
4 of 5 dagen	11% +	8% +	12% +	8% +	10% +	8% +	8% +
Totaal intensief	21%	20%	20%	20%	21%	14%	17%
2 of 3 dagen	18%	23%	14%	10%	13%	9%	12%
1 dag	13% +	14% +	12% +	11% +	15% +	11% +	11% +
Totaal o.v.-gebr.	52%	58%	47%	41%	49%	34%	41%
Bijna nooit <sup>1</sup>	21%	23%	36%	39%	36%	45%	35%
Nooit / geen antw. <sup>2</sup>	26% +	19% +	17% +	20% +	15% +	21% +	24% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	107	158	83	1.529	2.362	2.416	11.558

<sup>1</sup>): Tot en met 2008: 'Minder dan 1 dag', en in 2009: '(Bijna) nooit'.

<sup>2</sup>): Tot en met 2009: 'Geen antwoord'.

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

Deze gegevens over het vervoermiddelengebruik kunnen niet zonder meer bij elkaar opgeteld worden, omdat onbekend is hoe groot de overlap is. Als iemand bijvoorbeeld meestal één dag per week de auto gebruikt en één dag de fiets, gebruikt hij *één* dag per week een vervoermiddel als dat op de zelfde dag is, maar *twee* dagen per week als dat op verschillende dagen is. Wél kan worden bepaald of iemand geen van de drie vervoermiddelen gebruikt ("drie keer (bijna) nooit"), en of iemand ten minste één van de drie vervoermiddelen intensief gebruikt:

*Figuur 2.9d: Vervoermiddelengebruik 23- tot 65-jarigen naar wel of niet werkloos, woongebied en opleidingsniveau.*

Gebruik per week	Werkloos Zuid laag opgel.	Werkloos RMO-binnen laag opgel.	Werkloos overig R'dam laag opgel.	Overigen Zuid laag opgel.	Overigen RMO-binnen laag opgel.	Overigen overig R'dam laag opgel.
Eén of meer intens.	52%	54%	65%	58%	54%	63%
Niets int.; wel gebr.	36%	31%	25%	36%	39%	34%
(Bijna) nooit	12% +	15% +	10% +	5% +	7% +	3% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	235	197	102	1.320	907	1.232

	Werkloos Zuid niet-laag	Werkloos RMO-binnen niet-laag	Werkloos overig R'dam niet-laag	Overigen Zuid niet-laag	Overigen RMO-binnen niet-laag	Overigen overig R'dam niet-laag	Totaal
Eén of meer intens.	61%	61%	69%	74%	75%	75%	65%
Niets int.; wel gebr.	30%	35%	27%	24%	24%	24%	31%
(Bijna) nooit	10% +	4% +	4% +	2% +	1% +	1% +	4% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	107	158	83	1.529	2.362	2.416	11.558

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

De helft van de laag opgeleide werklozen op Zuid gebruikt ten minste één vervoermiddel intensief; het totale intensieve vervoermiddelengebruik ligt dus minstens zo hoog. Anderzijds maakt 12% zelden of nooit van een vervoermiddel gebruik; een drie keer zo hoog percentage als onder andere Rotterdammers van 23 tot 65 jaar.

Van de laag opgeleide werklozen op Zuid die geen auto én geen fiets hebben gebruikt 68% meestal ten minste één dag per week het openbaar vervoer; 32% gebruikt dus ook zelden het

openbaar vervoer. 31% is intensief openbaarvervoergebruiker, en 21% maakt zelden of nooit van een vervoermiddel gebruik. Deze groep bestaat echter slechts uit 103 respondenten; te weinig om dit méér dan indicatieve uitspraken te laten zijn.

### Vervoermiddelengebruik naar het werk

In onderstaande figuur wordt tenslotte een beeld gepresenteerd van hoe de werkende Rotterdammer volgens de Omnibusenquête meestal naar het werk gaat.

*Figuur 2.10: Vervoermiddelengebruik werkenden naar werk of studie 23- tot 65-jarigen naar woongebied en opleidingsniveau.*

Vervoermiddel	Zuid laag opgel.	RMO-binnen laag opgel.	Ov. R'dam laag opgel.	Zuid midden	RMO-binnen midden	Ov. R'dam midden
Auto (bestuurder/passagier)	53%	46%	57%	59%	42%	62%
Openbaar vervoer	23%	29%	17%	22%	25%	17%
Fiets	16%	19%	22%	15%	26%	17%
Ander vervoermiddel of lopend	7% +	6% +	4% +	5% +	7% +	4% +
	100%	100%	100%	100%	100%	100%
N =	690	445	660	678	583	851

	Zuid hoog opgel.	RMO-binnen hoog opgel.	Ov. R'dam hoog opgel.	Totaal
Auto (bestuurder/passagier)	49%	38%	58%	51%
Openbaar vervoer	25%	24%	16%	21%
Fiets	23%	33%	24%	23%
Ander vervoermiddel of lopend	2% +	5% +	1% +	4% +
	100%	100%	100%	100%
N =	483	1.273	989	6.743

N.B.: Gegevens die zijn gebaseerd op minder dan 200 waarnemingen zijn slechts indicatief, al is die grens natuurlijk vrij arbitrair.

De helft van de Rotterdammers met betaald werk gaat met de auto naar het werk (als bestuurder dan wel als passagier), ruim één op de vijf met het openbaar vervoer en bijna een kwart met de fiets. De verschillen naar woongebied en opleidingsniveau zijn niet spectaculair. Laag opgeleide werkenden op Zuid verschillen hooguit van andere werkenden in de zin dat ze iets minder vaak fietsen.

### Conclusie

Het vervoermiddelengebruik van laag opgeleide werklozen op Zuid is laag en weinig frequent. Het is (behalve het autogebruik ten opzichte van laag opgeleide werklozen van de Rechter Maasoever binnen de ring) ook lager en minder frequent dan dat van andere laag opgeleide werklozen, laat staan dan dat van niet-laag opgeleide werklozen (of niet-werklozen). Dat zou ook op een mindere mate van verdere maatschappelijke participatie kunnen duiden.



### 3 DE ENQUETE ONDER DEELNEMERS AAN HET WERK LOONT-TRAJECT

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten gepresenteerd van de internetenquête over de vervoersproblematiek van Wwb-ers die van begin december 2013 tot half juni 2014 is afgenomen onder deelnemers aan het Werk Loont-traject. In die periode zijn 471 mensen aan de enquête begonnen, waarvan er 154 ook hun contactgegevens hebben opgegeven.

De volledige vragenlijst (en de introducerende tekst) is opgenomen in Bijlage I.

#### Persoonskenmerken

Volgens de opgegeven postcode is de enquête ingevuld door 195 Wwb-ers die “op Zuid” wonen (de deelgemeenten Feijenoord, IJsselmonde en Charlois). Uit overig Rotterdam kwamen er 263: 134 uit het “binnengebied” van de Rechter Maasoever (de deelgemeenten Stadscentrum, Delfshaven en Noord), 101 uit het “buitengebied” van de Rechter Maasoever (de deelgemeenten Overschie, Hillegersberg-Schiebroek, Kralingen-Crooswijk en Prins Alexander), 23 uit Hoogvliet, 3 uit Hoek van Holland en 2 uit Rozenburg. Van de overige 13 respondenten is de postcode onbekend; zij zijn bij onderscheiden tussen ‘Zuid’ en ‘overig Rotterdam’ alleen in de totaal-kolom meegeteld.

Allereerst toont figuur 3.1 de persoonskenmerken van de 471 respondenten.

Het overgrote deel is 25 tot 45 jaar. Bijna de helft woont alleen, slechts weinigen wonen met een partner. Vergeleken met de totale Rotterdamse bijstandspopulatie<sup>10</sup> bevat de enquête relatief veel thuiswonende kinderen, en relatief weinig alleenstaande ouders en mensen met een partner. Ruim een kwart (Zuid: ruim een derde) heeft geen startkwalificatie. Daarmee zijn ze relatief hoog opgeleid: van alle Rotterdamse werkzoekenden zonder baan heeft namelijk 56% geen startkwalificatie.

De verschillen tussen de kenmerken van de respondenten en die van de totale bijstandspopulatie worden natuurlijk vooral ook veroorzaakt doordat het bij deze enquête slechts mensen uit het Werk Loont-traject betreft.

De respondenten uit Zuid en de overige respondenten verschillen niet substantieel van elkaar; het meest verschillen ze nog in opleidingsniveau (minder vaak een startkwalificatie).

---

<sup>10</sup>): De vergelijkingen met de totale Rotterdamse bijstandspopulatie in deze alinea zijn verricht met de situatie per 1 januari 2013.

*Figuur 3.1: Persoonskenmerken van de respondenten.*

Persoonskenmerken	Zuid		Overig Rotterdam		Totaal	
	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage	Aantal	Percentage
Geslacht:						
man	110	56%	169	64%	287	61%
vrouw	85	44%	94	36%	182	39%
Leeftijd:						
jonger dan 25 jaar	13	7%	32	12%	45	10%
25 t/m 44 jaar	146	75%	163	62%	315	67%
45 t/m 54 jaar	28	14%	55	21%	85	18%
55 jaar of ouder	8	4%	13	5%	24	5%
Huishoudenssamenstelling:						
alleen	87	45%	127	48%	217	46%
alleen met kind(eren)	32	16%	37	14%	70	15%
met partner en kinderen	24	12%	21	8%	49	10%
met partner	6	3%	13	5%	21	4%
bij ouders	29	15%	42	16%	71	15%
anders	17	9%	23	9%	41	9%
Stadsdeel:						
Zuid	195	100%	0	0%	195	43%
binnengebied RMO	0	0%	134	51%	134	29%
buitengebied RMO	0	0%	101	38%	101	22%
overig	0	0%	28	11%	28	6%
Opleidingsniveau:						
lagere school (basisschool)	20	10%	15	6%	35	8%
LBO	17	9%	19	7%	37	8%
MAVO, VBO, VMBO	32 +	16% +	26 +	10% +	58 +	13% +
subtotaal geen startkwalificatie	69	35%	60	23%	130	28%
MBO	83	43%	134	51%	219	47%
MULO, MMS	1	1%	2	1%	3	1%
HAVO, HBS, VWO	10	5%	19	7%	29	6%
HBO, WO	21	11%	44	17%	67	14%
anders	11	6%	4	2%	15	3%
Totaal	195	100%	263	100%	471	100%

N.B.: Aantallen tellen door item non response niet altijd op tot het totaal.

## Het gezochte werk

Werk wordt relatief het meest gezocht in de sector 'haven, logistiek en vrachtvervoer'; en in de schoonmaak (vooral op Zuid!), en het minst in de tuinbouw, maar de belangstelling is breed: velen hebben méér dan één zoeksector aangekruist of hebben geen voorkeur.

*Figuur 3.2: De zoeksector van de respondenten.*

Zoeksector <sup>1)</sup>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Zorg	20%	23%	22%
Schoonmaak	32%	21%	26%
Haven, logistiek, vrachtvervoer	22%	29%	26%
Bouw, techniek	24%	22%	23%
Tuinbouw	8%	6%	7%
Winkelpersoneel, beveiliging	27%	23%	24%
Horeca	22%	23%	23%
Call centers	11%	11%	11%
Geen voorkeur <sup>2)</sup>	13%	10%	11%
Anders	41%	42%	41%
Gemiddeld aangekruiste sectoren	2,21	2,11	2,14
Totaal aantal	195	263	471

<sup>1)</sup>: Meerdere antwoorden mogelijk.

<sup>2)</sup>: Waarbij 'geen voorkeur' ook als één "sector" is meegeteld.

Ook wat betreft binnen welk gebied men werk zoekt is men breed georiënteerd. Het havengebied is wat minder populair (17%; op Zuid 19%, maar driekwart zoekt ook buiten Rotterdam; ruim de helft zelfs ook buiten de omgeving van Rotterdam.

*Figuur 3.3: Het zoekgebied van de respondenten.*

<i>Zoekgebied<sup>1</sup></i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Rotterdam Noord (Rechter Maasoever)	42%	54%	48%
Rotterdam Zuid (Linker Maasoever)	72%	48%	58%
In de haven	19%	15%	17%
Ook in de omgeving van Rotterdam <sup>2</sup>	75%	75%	75%
Ook buiten de omgeving van Rotterdam	52%	61%	57%
Gemiddeld aangekruiste gebieden	2,60	2,52	2,55
Totaal aantal	195	263	464

<sup>1</sup>): Meerdere antwoorden mogelijk.

<sup>2</sup>): Schiedam, Capelle aan den IJssel, Barendrecht en dergelijke.

## Vervoersmogelijkheden

Alle respondenten hebben in potentie wel een vervoersmogelijkheid, en bijna iedereen heeft er zelfs meerdere<sup>11</sup>.

*Figuur 3.4: De potentiële vervoersmogelijkheden van de respondenten.*

<i>Vervoersmogelijkheden: potentie</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Kunt u fietsen?			
ja	89%	92%	90%
nee	11%	8%	10%
Heeft u een auto-rijbewijs?			
ja	61%	63%	62%
nee	39%	37%	38%
Heeft u een motor-rijbewijs?			
ja	5%	6%	5%
nee	95%	94%	95%
Heeft u een brommer-rijbewijs?			
ja	31%	26%	28%
nee	69%	74%	72%
Zijn er o.v.-haltes in de buurt?			
ja	100%	99%	99%
nee	0%	1%	1%
Aantal keren 'ja':			
0	0%	0%	0%
1	8%	5%	6%
2	30%	36%	34%
3	34%	33%	33%
4	25%	23%	23%
5	4%	4%	4%
Totaal aantal	194	260	460

“Kunnen” en “hebben” is echter niet altijd het zelfde. Blijkens de vraag welke vervoermiddelen men zelf altijd kan gebruiken om naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk te reizen, zeggen de meesten wel een vervoermiddel ter beschikking te hebben, maar dat komt vooral doordat

<sup>11</sup>): Zelfs als o.v.-haltes niet meegeteld worden, geldt dat nog voor 94% respectievelijk 60%.

negen van de tien het openbaar vervoer noemen. Als het openbaar vervoer niet meegeteld wordt, blijkt 43% (Zuid: eveneens 43%) geen vervoersmogelijkheden ter beschikking te hebben.

*Figuur 3.5: De feitelijke vervoersmogelijkheden van de respondenten.*

<i>Vervoersmogelijkheden: beschikbaarheid<sup>1)</sup></i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Fiets	39%	43%	41%
Bromfiets, snorfiets of scooter	6%	3%	4%
Motor	2%	1%	2%
Auto	28%	24%	26%
Openbaar vervoer	88%	91%	90%
Geen van allen	2%	0%	1%
Geen van allen <i>excl. openbaar vervoer</i>	43%	43%	43%
Totaal aantal	194	260	460

<sup>1)</sup>: Meerdere antwoorden mogelijk.

## Vervoersproblemen

Zelf zegt desgevraagd 25%, en op Zuid 24%, dat (gebrek aan) vervoer voor hem of haar een probleem is bij het zoeken naar werk.

*Figuur 3.6: De probleemperceptie van de respondenten.*

<i>(Gebrek aan) vervoer een probleem?</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Ja	24%	26%	25%
Nee	76%	74%	75%
Totaal aantal	194	260	460

Aan wie hier 'ja' had geantwoord, is vervolgens gevraagd *waarom* vervoer een probleem is bij het zoeken naar werk. Omdat het hier een bescheiden aantal respondenten betreft (zeker per gebied!), is het onderstaande slechts indicatief. Het dominante beeld kan worden geschetst als: "men heeft geen auto, geen geld om een vervoermiddel (of een o.v.-abonnement) te kopen, en het werk is vaak te ver om te lopen of te fietsen".

*Figuur 3.7: De redenen van de probleemperceptie van de respondenten.*

<i>Waarom een probleem?<sup>1)</sup></i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Werk vaak te ver om te lopen of te fietsen	53%	57%	55%
Moet vaak te lang reizen	32%	31%	31%
Er komt helemaal geen openbaar vervoer	36%	37%	36%
Geen openbaar vervoer op de juiste tijden	34%	40%	37%
Heeft geen fiets of brommer	23%	23%	24%
Heeft geen auto	49%	49%	49%
Weet niet hoe o.v.(-chipkaart) werkt	4%	3%	4%
Geen geld voor o.v.-abonnement	28%	42%	35%
Geen geld om vervoermiddel te kopen	51%	48%	49%
Kan niet fietsen	4%	0%	2%
Heeft geen rijbewijs	26%	31%	28%
Anders	6%	9%	8%
Totaal aantal	47	65	113

<sup>1)</sup>: Meerdere antwoorden mogelijk. Zie voor de precieze formuleringen van de antwoordmogelijkheden de vragenlijst.

Als men dat wilde, kon men na deze vraag in eigen bewoordingen toelichten waarom vervoer een probleem is bij het zoeken naar werk. Zie voor de teksten Bijlage II.

### **Wel eens niet gereageerd op geschikte zelf gevonden vacatures?**

32% heeft wel eens niet gereageerd op geschikte vacatures die ze zelf gevonden hadden omdat het vervoer een probleem was. Dit percentage geldt ook op Zuid; elders in de stad is het niet wezenlijk anders.

*Figuur 3.8: Wel eens niet gereageerd op zelf gevonden vacatures.*

<i>Wel eens niet gereageerd op zelf gevonden vacatures?</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Ja	32%	31%	32%
Nee	68%	69%	68%
Totaal aantal	194	255	455

### **Wel eens sollicitatiegesprek voor aangeboden vacature moeten afwijzen?**

15% (op Zuid: 16%) heeft wel eens een sollicitatiegesprek moeten afwijzen voor een geschikte vacature die aangeboden was omdat het vervoer een probleem was.

*Figuur 3.9: Wel eens sollicitatiegesprekken moeten afwijzen.*

<i>Wel eens sollicitatiegesprek moeten afwijzen?</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Ja	16%	14%	15%
Nee	84%	86%	85%
Totaal aantal	194	255	455

### **Wel eens na een sollicitatiegesprek een baan moeten afwijzen?**

13% heeft wel eens na een sollicitatiegesprek een geschikte baan moeten afwijzen omdat het vervoer een probleem was; en ook hier geldt: op Zuid ongeveer even vaak als elders.

*Figuur 3.10: Wel eens na een sollicitatiegesprek een baan moeten afwijzen.*

<i>Wel eens na sollicitatiegesprek baan moeten afwijzen?</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Ja	14%	13%	13%
Nee	86%	87%	87%
Totaal aantal	194	255	455



### Verder weg naar werk zoeken

76% (op Zuid: 80%) zou verder weg naar werk gaan zoeken als ze andere vervoersmogelijkheden zouden hebben.

*Figuur 3.11: Bereidheid verder weg naar werk te zoeken bij andere vervoersmogelijkheden.*

<i>Zou verder weg naar werk zoeken bij andere vervoersmogelijkheden</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Ja	80%	74%	76%
Nee	20%	26%	24%
Totaal aantal	194	255	455

Als men dat wilde, kon men na deze vraag in eigen bewoordingen een toelichting geven. Zie voor de teksten Bijlage III. Vooral veel genoemd: een auto(-rijbewijs).

### Maximaal acceptabele reistijd

Op de vraag hoe lang men maximaal bereid is te reizen naar een toekomstige werklocatie (in aantal minuten per enkele reis), zijn reistijden genoemd die als volgt in klassen konden worden verdeeld.

*Figuur 3.12: Maximaal acceptabele reistijd.*

<i>Maximaal acceptabele reistijd</i>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Minder dan 30 minuten	6%	3%	5%
30 minuten	12%	19%	16%
Tussen 30 en 45 minuten	4%	7%	6%
45 minuten	18%	17%	18%
Tussen 45 en 60 minuten	5%	4%	4%
60 minuten	39%	30%	34%
60 tot 90 minuten	6%	9%	8%
90 minuten of meer	9%	10%	10%
Totaal aantal	188	246	439

De helft (52%; op Zuid 54%) is bereid een uur of langer te reizen naar een toekomstige werklocatie.

### Contactgegevens opgegeven

Tenslotte is de mogelijkheid geboden om contactgegevens in te voeren als men op de hoogte wilde worden gehouden over mogelijke oplossingen die kunnen helpen om (gemakkelijker) naar sollicitatiegesprekken of toekomstige werklocaties te komen. Ruim één op de drie (38% ofwel 169 personen; op Zuid 39% ofwel 73 personen) heeft daarvoor zijn of haar contactgegevens opgegeven.

*Figuur 3.13: Respondenten die hun contactgegevens hebben opgegeven.*

Contactgegevens opgegeven	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
Ja	39%	37%	38%
Nee	61%	63%	62%
Totaal aantal	187	251	444

### Zelf ideeën

Aan mensen die eerder in de vragenlijst (bij vraag 14) hadden aangegeven dat (gebrek aan) vervoer voor hen een probleem is bij het zoeken naar werk, is aan het eind van de vragenlijst ook nog gevraagd of ze zelf ideeën hebben over hoe hun problemen over vervoer naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk kunnen worden opgelost. Zie voor de teksten Bijlage IV.

### In de praktijk ervaren belemmeringen

Uit de antwoorden op de vragen 17, 18 en 19 kan worden gedestilleerd hoeveel respondenten in de praktijk door hun vervoersproblematiek tegen belemmeringen aangelopen zijn. Bij die vragen heeft men immers kunnen aangeven of men wel eens niet gereageerd heeft op geschikte zelf gevonden vacatures, of men wel eens een sollicitatiegesprek heeft moeten afwijzen voor een geschikte aangeboden vacature respectievelijk of men wel eens na een sollicitatiegesprek een geschikte baan heeft moeten afwijzen omdat het vervoer een probleem was. 63% (op Zuid: 62%) heeft op geen enkele van deze drie vragen met 'ja' geantwoord; in de praktijk zijn zij dus (nog) niet tegen problemen aangelopen. 21% (op Zuid: 22%) heeft één soort belemmering wel eens ervaren, 8% (op Zuid: eveneens 8%) heeft twee soorten wel eens ervaren en eveneens 8% (op Zuid: eveneens 8%) heeft alle drie de soorten belemmeringen wel eens ervaren.

*Figuur 3.14: Aantal soorten ervaren belemmeringen.*

Aantal soorten ervaren belemmeringen <sup>1)</sup>	Zuid	Overig Rotterdam	Totaal
0	62%	65%	63%
1	22%	20%	21%
2	8%	8%	8%
3	8%	7%	8%
Totaal aantal	194	255	455

<sup>1)</sup>: Of men wel eens niet gereageerd heeft op geschikte zelf gevonden vacatures, of men wel eens een sollicitatiegesprek heeft moeten afwijzen voor een geschikte aangeboden vacature en of men wel eens na een sollicitatiegesprek een geschikte baan heeft moeten afwijzen omdat het vervoer een probleem was.

Zelf had 42% (op Zuid: 50%) van degenen met ervaren belemmeringen eerder bij vraag 14 in zijn algemeenheid aangegeven dat (gebrek aan) vervoer een probleem is bij het zoeken naar werk. Verder verschilt hun profiel van dat van de andere respondenten zoals hieronder is aangegeven.

*Figuur 3.15: Persoonskenmerken van respondenten zonder en met ervaren belemmeringen.*

<i>Kenmerken</i>	<i>Geen belemmeringen</i>	<i>Wel belemmeringen</i>	<i>Totaal</i>
Zegt zelf (i.h.a.) een probleem te ervaren:			
ja	14%	44%	25%
nee	86%	56%	75%
Geslacht:			
man	60%	61%	61%
vrouw	40%	39%	39%
Leeftijd:			
jonger dan 25 jaar	9%	12%	10%
25 t/m 44 jaar	66%	69%	67%
45 t/m 54 jaar	20%	14%	18%
55 jaar of ouder	5%	4%	5%
Huishoudenssamenstelling:			
alleen	45%	49%	46%
alleen met kind(eren)	15%	16%	15%
met partner en kinderen	11%	8%	10%
met partner	4%	4%	4%
bij ouders	17%	12%	15%
anders	8%	11%	9%
Stadsdeel:			
Zuid	42%	45%	43%
binnengebied RMO	29%	29%	29%
buitengebied RMO	22%	21%	22%
overig	7%	4%	6%
Opleidingsniveau:			
lagere school (basisschool)	9%	6%	8%
LBO	9%	6%	8%
MAVO, VBO, VMBO	13% +	11% +	13% +
subtotaal geen startkwalificatie	31%	23%	28%
MBO	46%	49%	47%
MULO, MMS	0%	1%	1%
HAVO, HBS, VWO	6%	8%	6%
HBO, WO	14%	15%	14%
anders	3%	4%	3%
Zoeksector <sup>1</sup> :			
zorg	21%	24%	22%
schoonmaak	27%	23%	26%
haven, logistiek, vrachtvervoer	25%	25%	26%
bouw, techniek	23%	22%	23%
tuinbouw	8%	5%	7%
winkelpersoneel, beveiliging	25%	25%	24%
horeca	22%	25%	23%
call centers	10%	12%	11%
geen voorkeur	12%	10%	11%
anders	43%	39%	41%
Zoekgebied <sup>1</sup> :			
Rotterdam Noord (Rechter Maasoever)	47%	49%	48%
Rotterdam Zuid (Linker Maasoever)	58%	60%	58%
in de haven	16%	17%	17%
ook in de omgeving van Rotterdam <sup>2</sup>	73%	78%	75%
ook buiten de omgeving van Rotterdam	58%	56%	57%
Vervoersmogelijkheden: potentie <sup>1</sup> :			
kan fietsen	89%	92%	90%
heeft een auto-rijbewijs	69%	50%	62%
heeft een motor-rijbewijs	6%	4%	5%
heeft een brommer-rijbewijs	30%	23%	28%
er zijn o.v.-haltes in de buurt	99%	100%	99%
Vervoersmogelijkheden: beschikbaar <sup>1</sup> :			
fiets	40%	42%	41%
bromfiets, snorfiets of scooter	4%	4%	4%
motor	1%	1%	2%
auto	35%	10%	26%
openbaar vervoer	88%	92%	90%
geen van allen	1%	1%	1%
geen van allen <i>excl openbaar vervoer</i>	39%	51%	43%
Totaal aantal	288	167	455

<sup>1</sup>): Meerdere antwoorden mogelijk.

<sup>2</sup>): Schiedam, Capelle aan den IJssel, Barendrecht en dergelijke.

De verschillen zijn slechts gering. Degenen met ervaren belemmeringen zijn wat jonger, wonen wat minder vaak nog bij hun ouders, zijn vaker wat hoger opgeleid (dat wil zeggen: hebben vaker wél een startkwalificatie), zoeken iets vaker (ook) in zorg en horeca en wat minder in de schoonmaak, hebben wat minder vaak een auto-rijbewijs en beschikken veel minder vaak over een auto. Vooral in dat laatste onderscheiden zij zich: slechts 10% heeft altijd de beschikking over een auto, tegen 35% van degenen zonder ervaren belemmeringen. De helft (51%) heeft dan ook (openbaar vervoer niet meegerekend) niet altijd een vervoermiddel ter beschikking, terwijl dit bij de overige respondenten slechts voor 39% geldt.

### Mensen zonder vervoermiddel

Uit het antwoord op vraag 13 blijkt, dat in totaal 43% noch een fiets, noch een bromfiets, snorfiets of scooter, noch een motor, noch een auto zelf altijd ter beschikking heeft om naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk te reizen. Het betreft hier 199 respondenten, waarvan het profiel verschilt van dat van de andere respondenten zoals hieronder is aangegeven.

*Figuur 3.16: Persoonskenmerken van respondenten zonder en met beschikbaar vervoermiddel.*

Kenmerken	Geen vervoermiddel zelf altijd ter beschikking	Wel vervoermiddel zelf altijd ter beschikking	Totaal
Zegt zelf (i.h.a.) een probleem te ervaren:			
ja	31%	21%	25%
nee	69%	79%	75%
Geslacht:			
man	56%	65%	61%
vrouw	44%	35%	39%
Leeftijd:			
jonger dan 25 jaar	13%	8%	10%
25 t/m 44 jaar	66%	69%	67%
45 t/m 54 jaar	14%	21%	18%
55 jaar of ouder	7%	3%	5%
Huishoudenssamenstelling:			
alleen	43%	49%	46%
alleen met kind(eren)	16%	15%	15%
met partner en kinderen	8%	12%	10%
met partner	3%	5%	4%
bij ouders	19%	12%	15%
anders	11%	7%	9%
Stadsdeel:			
Zuid	42%	43%	43%
binnengebied RMO	35%	25%	29%
buitengebied RMO	19%	24%	22%
overig	4%	8%	6%
Opleidingsniveau:			
lagere school (basisschool)	8%	7%	8%
LBO	8%	8%	8%
MAVO, VBO, VMBO	15% +	11% +	13% +
subtotaal geen startkwalificatie	30%	27%	28%
MBO	47%	47%	47%
MULO, MMS	0%	0%	1%
HAVO, HBS, VWO	6%	7%	6%
HBO, WO	12%	16%	14%
anders	4%	3%	3%
Zoeksector <sup>1</sup> :			
zorg	24%	20%	22%
schoonmaak	25%	27%	26%
haven, logistiek, vrachtvervoer	22%	28%	26%
bouw, techniek	21%	24%	23%

tuinbouw	6%	8%	7%
winkelpersoneel, beveiliging	21%	27%	24%
horeca	20%	25%	23%
call centers	10%	12%	11%
geen voorkeur	9%	13%	11%
anders	42%	41%	41%
Zoekgebied <sup>1</sup> :			
Rotterdam Noord (Rechter Maasoevers)	47%	49%	48%
Rotterdam Zuid (Linker Maasoevers)	57%	59%	58%
in de haven	13%	19%	17%
ook in de omgeving van Rotterdam <sup>2</sup>	75%	75%	75%
ook buiten de omgeving van Rotterdam	53%	60%	57%
Vervoersmogelijkheden: potentie <sup>1</sup> :			
kan fietsen	82%	96%	90%
heeft een auto-rijbewijs	53%	69%	62%
heeft een motor-rijbewijs	3%	7%	5%
heeft een brommer-rijbewijs	16%	38%	28%
er zijn o.v.-haltes in de buurt	99%	99%	99%
Vervoersmogelijkheden: beschikbaar <sup>1</sup> :			
fiets	0%	72%	41%
bromfiets, snorfiets of scooter	0%	7%	4%
motor	0%	3%	2%
auto	0%	45%	26%
openbaar vervoer	98%	83%	90%
geen van allen	2%	0%	1%
geen van allen <i>excl openbaar vervoer</i>	100%	0%	43%
Totaal aantal	199	261	460

<sup>1</sup>): Meerdere antwoorden mogelijk.

<sup>2</sup>): Schiedam, Capelle aan den IJssel, Barendrecht en dergelijke.

Opvallend is dat ook van deze “vervoermiddel-lozen” slechts 31% zelf zegt (gebrek aan) vervoer als een probleem te ervaren bij het zoeken naar werk. Verder betreft het hier wat vaker vrouwen en jongeren. Ze zoeken in minder veel sectoren werk dan anderen, en ook iets minder vaak buiten de omgeving van Rotterdam - al zegt nog altijd de helft ook dáár te zoeken.

Het gebrek aan vervoermiddelen hangt samen met hun mogelijkheden: ze kunnen wat vaker niet fietsen, en hebben vaker geen rijbewijs.

## Conclusies

1. De respondenten lijken qua persoonskenmerken niet echt representatief voor alle Wwb-ers, maar dat heeft ongetwijfeld ook te maken met de beperking tot deelnemers aan het Werk Loont-traject.
2. De verschillen tussen de respondenten uit Zuid en die uit overig Rotterdam zijn over het algemeen slechts zeer bescheiden.
3. De belangstelling is breed: velen zoeken in méér dan één sector of hebben geen voorkeur.
4. Ook wat betreft binnen welk gebied men werk zoekt is men breed georiënteerd. Het havengebied is wat minder populair, maar driekwart zoekt ook buiten Rotterdam; de helft zelfs ook buiten de omgeving van Rotterdam.
5. Bijna iedereen heeft *in potentie* meerdere vervoersmogelijkheden; zelfs als o.v.-haltes niet meegeteld worden geldt dat nog voor 60%. De meesten hebben ook *in de praktijk* wel altijd een vervoermiddel ter beschikking, maar dat komt vooral doordat negen van de tien hier het openbaar vervoer noemen. Als het openbaar vervoer niet meegeteld wordt, blijkt 43% geen vervoersmogelijkheden ter beschikking te hebben.

6. Een kwart zegt zelf desgevraagd dat (gebrek aan) vervoer voor hem of haar een probleem is bij het zoeken naar werk. Men heeft geen auto, geen geld om een vervoermiddel (of een o.v.-abonnement) te kopen, en het werk is vaak te ver om te lopen of te fietsen.
7. Drie kwart zou (ook) verder weg naar werk zoeken als ze andere vervoersmogelijkheden zouden hebben; waarmee vooral vaak een auto(-rijbewijs) wordt bedoeld.
8. De helft is bereid een uur of langer te reizen naar een toekomstige werklocatie.
9. In de praktijk heeft één op de drie omdat het vervoer een probleem was wel eens niet gereageerd op zelf gevonden geschikte vacatures, één op de zeven wel eens een sollicitatiegesprek moeten afwijzen, en één op de acht wel eens na een sollicitatiegesprek een geschikte baan moeten afwijzen. 63% is daarmee in de praktijk (nog) niet tegen problemen aangelopen; 21% heeft één soort belemmering wel eens ervaren, 8% twee soorten belemmeringen en eveneens 8% alle drie deze soorten belemmeringen.  
 Degenen met ervaren belemmeringen zijn wat jonger, wonen wat minder vaak nog bij hun ouders, zijn vaker wat hoger opgeleid (dat wil zeggen: hebben vaker wél een startkwalificatie), zoeken iets vaker (ook) in zorg en horeca en wat minder in de schoonmaak, hebben wat minder vaak een auto-rijbewijs en beschikken veel minder vaak over een auto. Vooral in dat laatste onderscheiden zij zich: slechts 10% heeft altijd de beschikking over een auto, tegen 35% van degenen zonder ervaren belemmeringen. De helft (51%) heeft dan ook (openbaar vervoer niet meegerekend) niet altijd een vervoermiddel ter beschikking, terwijl dit bij de overige respondenten slechts voor 39% geldt.
10. Opvallend is dat ook van de mensen die noch een fiets, noch een bromfiets, snorfiets of scooter, noch een motor, noch een auto zelf altijd ter beschikking hebben slechts 31% zelf zegt (gebrek aan) vervoer als een probleem te ervaren bij het zoeken naar werk. Verder betreft het hier wat vaker vrouwen en jongeren. Ze zoeken in minder veel sectoren werk dan anderen, en ook iets minder vaak buiten de omgeving van Rotterdam - al zegt nog altijd de helft ook dáár te zoeken.



## BIJLAGE I: DE VRAGENLIJST VAN DE ENQUETE ONDER DEELNEMERS AAN HET WERK LOONT-TRAJECT

De vragenlijst van de internetenquête onder deelnemers aan het Werk Loont-traject zag er als volgt uit:

### Introductie

De gemeente Rotterdam doet in het kader van het Werk Loont-traject onderzoek naar de vervoersmogelijkheden en -behoeften van werkzoekenden. Wij zouden graag van u willen weten welk vervoer u kunt gebruiken om naar sollicitatiegesprekken en werklocaties te reizen. Ook zijn wij benieuwd of u daarbij wel eens problemen ervaart. Met dit onderzoek willen wij het vervoersaanbod in de toekomst beter aan laten sluiten op de vervoersbehoeften van werkzoekenden. Wij verzoeken u daarom deze vragenlijst zo goed mogelijk in te vullen. U blijft hierbij anoniem: de antwoorden zullen niet tot uzelf te herleiden zijn. Wel kunt u er aan het einde van de vragenlijst voor kiezen om uw gegevens door te geven als u op de hoogte wilt worden gehouden over mogelijke oplossingen die u kunnen helpen om gemakkelijker naar sollicitatiegesprekken of toekomstige werklocaties te komen. U wordt dan doorgeschakeld naar een aparte vragenlijst, zodat uw vorige antwoorden niet gekoppeld zijn aan uw contactgegevens. Het beantwoorden van de vragen duurt ongeveer een kwartier. Mocht u vragen hebben, dan kan de aanwezige matchmaker van het Werk Loont-traject u helpen. Bedankt voor uw medewerking!

---

### Achtergrondkenmerken

1. *Bent u een man of een vrouw?*
  - ☐ man
  - ☐ vrouw
2. *Wat is uw leeftijd?*
  - ☐ jonger dan 25 jaar
  - ☐ 25 tot en met 44 jaar
  - ☐ 45 tot en met 54 jaar
  - ☐ 55 jaar of ouder
3. *Wat is de samenstelling van uw huishouden?*

Ik woon:

  - ☐ alleen
  - ☐ alleen met mijn kind(eren)
  - ☐ samen met mijn partner en kind(eren)
  - ☐ samen met mijn partner
  - ☐ bij mijn ouders
  - ☐ anders, namelijk .....
4. *Wat zijn de vier cijfers van uw postcode?*

.....
5. *Wat is de hoogste opleiding die u heeft afgerond?*
  - ☐ lagere school (basisschool)
  - ☐ LBO (lager beroepsonderwijs) of praktijkonderwijs
  - ☐ MAVO, VBO of VMBO
  - ☐ MBO (middelbaar beroepsonderwijs)



- MULO of MMS
  - HAVO, HBS, VWO
  - HBO (hoger beroepsonderwijs) of universiteit
  - anders, namelijk .....
6. *In welke sector zoekt u werk?*  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)
- zorg
  - schoonmaak
  - haven, logistiek, vrachtvervoer
  - bouw, techniek
  - tuinbouw
  - winkelpersoneel, beveiliging
  - horeca
  - call centers
  - geen voorkeur
  - anders, namelijk .....
7. *Binnen welk gebied zoekt u naar werk?*  
(Meerdere antwoorden mogelijk!)
- Rotterdam Noord (Rechter Maasoevers)
  - Rotterdam Zuid (Linker Maasoevers)
  - in de haven
  - ook in de omgeving van Rotterdam: Schiedam, Capelle aan den IJssel, Barendrecht e.d.
  - ook buiten de omgeving van Rotterdam

**[De volgende vraag wordt alleen voorgelegd aan mensen die bij vraag 7 'in de haven' hebben geantwoord; de rest "merkt hier niets van":]**

7a. *In welke haven of havens zoekt u naar werk?*

.....

**[De volgende vraag wordt alleen voorgelegd aan mensen die bij vraag 7 'ook buiten de omgeving van Rotterdam' hebben geantwoord; de rest "merkt hier niets van":]**

7b. *Waar zoekt u verder nog naar werk?*

.....

### **Vervoersmogelijkheden**

8. *Kunt u fietsen?*
- ja
  - nee
9. *Heeft u een auto-rijbewijs?*
- ja
  - nee
10. *Heeft u een motor-rijbewijs?*
- ja
  - nee

11. *Heeft u een brommer-rijbewijs?*
- ☐ ja
  - ☐ nee
12. *Zijn er haltes van het openbaar vervoer (bus, tram,, metro, trein) bij u in de buurt?*
- ☐ ja
  - ☐ nee
13. *Welke vervoermiddelen kunt u zelf altijd gebruik om naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk te reizen? Een fiets of auto die meestal door iemand anders uit uw huishouden gebruikt wordt, telt dus niet mee! (Meerdere antwoorden mogelijk!)*
- ☐ fiets
  - ☐ bromfiets, snorfiets of scooter
  - ☐ motor
  - ☐ auto
  - ☐ openbaar vervoer
  - ☐ geen van allen
14. *Is (gebrek aan) vervoer voor u een probleem bij het zoeken naar werk?*
- ☐ ja
  - ☐ nee      (=> Ga door naar vraag 17)
15. *Waarom is vervoer voor u een probleem bij het zoeken naar werk? (Meerdere antwoorden mogelijk!)*
- ☐ het werk is vaak te ver weg om te lopen of te fietsen
  - ☐ voor veel werk moet ik vaak te lang reizen
  - ☐ het werk is vaak niet te bereiken met het openbaar vervoer omdat er helemaal geen openbaar vervoer komt
  - ☐ het werk is vaak niet te bereiken met het openbaar vervoer omdat het openbaar vervoer er niet op de juiste tijden komt
  - ☐ ik heb geen fiets of brommer om naar het werk te gaan
  - ☐ ik heb geen auto om naar het werk te gaan
  - ☐ ik weet niet goed hoe het openbaar vervoer en/of de OV-chipkaart werkt
  - ☐ Ik heb geen geld voor een OV-abonnement
  - ☐ ik heb geen geld om een vervoermiddel (fiets, auto, brommer, ...) te kopen
  - ☐ ik kan niet fietsen
  - ☐ ik heb geen rijbewijs
  - ☐ anders, namelijk .....
16. *Als u dat wilt, kunt u hier uw antwoord toelichten:*
- .....
17. *Heeft u wel eens niet gereageerd op geschikte vacatures die u zelf gevonden had omdat het vervoer een probleem was?*
- ☐ ja
  - ☐ nee

18. *Heeft u wel eens een sollicitatiegesprek moeten afwijzen voor een geschikte vacature die u aangeboden was omdat het vervoer een probleem was?*
- ☐ ja
  - ☐ nee
19. *Heeft u wel eens na een sollicitatiegesprek een geschikte baan moeten afwijzen omdat het vervoer een probleem was?*
- ☐ ja
  - ☐ nee
20. *Zou u verder weg naar werk gaan zoeken als u andere vervoersmogelijkheden zou hebben?*
- ☐ ja
  - ☐ nee
21. *Als u dat wilt, kunt u hier uw antwoord toelichten:*  
 .....
22. *Hoe lang bent u maximaal bereid te reizen naar een toekomstige werklocatie, in aantal minuten per enkele reis?*  
 .....

**[De volgende vraag wordt alleen voorgelegd aan mensen die bij vraag 13 'ja' hebben geantwoord; de rest "merkt hier niets van":]**

23. *Heeft u zelf ideeën over hoe uw problemen over vervoer naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk kunnen worden opgelost?*  
 .....
24. *De volgende vraag is niet verplicht.*  
*Als u op de hoogte wilt worden gehouden over mogelijke oplossingen die u kunnen helpen om (gemakkelijker) naar sollicitatiegesprekken of toekomstige werklocaties te komen, kunt u bij de volgende vraag uw contactgegevens (naam en adres) invoeren. U wordt daarvoor doorgeschakeld naar een aparte vragenlijst, zodat uw vorige antwoorden niet gekoppeld zijn aan die contactgegevens.*
- ☐ ja, ik wil mijn contactgegevens daarvoor opgeven
  - ☐ nee, ik ben niet geïnteresseerd

**[Mensen die bij vraag 24 'ja' hebben geantwoord, gaan nu naar een aparte vragenlijst met de volgende vraag; de rest gaat naar "Dank voor uw medewerking":]**

1. Naam: ....
2. Adres: ....
3. E-mailadres: ....
4. Telefoonnummer: ....

Dank voor uw medewerking.

## **BIJLAGE II: TOELICHTING WAAROM VERVOER EEN PROBLEEM IS BIJ HET ZOEKEN NAAR WERK**

Als men dat wilde, kon men na vraag 15 bij vraag 16 in eigen bewoordingen toelichten waarom vervoer een probleem is bij het zoeken naar werk. Zevenentwintig respondenten schreven hier iets dat inderdaad als een toelichting op hun beantwoording van de vraag beschouwd kan worden; na correctie van enkele kennelijke spel- of typfouten luiden hun teksten:

Als ik reiskostenvergoeding krijg, heb ik meer mogelijkheden.

Auto is het eerste wat verkocht is bij werkloosheid.

Auto wordt beschouwd als onderdeel van bezittingen door de bijstand. En is niet betaalbaar als je financieel wil overleven van de bijstand.

Bepaalde vacatures vallen af omdat er met o.v. niet of uiterst moeizaam te komen is.

Bij sollicitaties wordt er meestal gevraagd naar het bezit van eigen vervoer en daar valt de auto vaak onder.

Bij sommige werkgevers moet je vroeg beginnen. Als ik om kwart over 7 in Vlaardingen moet zijn, moet ik bij wijze van spreken de avond ervoor vertrekken want zo vroeg is er geen bus. Van Rotterdam Overschie naar Rotterdam Lombardijen is om half 7 ook niet te doen.

Bij veel vacatures wordt er gevraagd naar een rijbewijs.

Fiets gestolen; rijbewijs halen recent gestopt na 2 x gezakt te zijn wegens geldgebrek.

Geen auto.

Geen openbaar vervoer naar havens en fabrieken, waar half Nederland werkt... ± 5.000.000... geen enkele bus of trein; nooit geweest... Alleen Polen en Romeinen krijgen alles geregeld...

Heb geen geld voor een auto.

Ik had een sollicitatiegesprek in Maasdijk en omdat ik niet in het bezit was van een auto werd ik niet aangenomen.

Ik heb een heel oud autootje, dat ik alleen gebruik om naar mijn moeder te gaan. (Ik ben mantelzorger voor mijn moeder waar ik door gebrek aan geld voor benzine nog maar 1x in de week naar toe ga.) Auto is alleen voor noodsituaties.

Ik heb geen auto, maar als ik een baan in mijn eigen omgeving kan vinden zou het ideaal zijn als ik op de fiets erheen zou kunnen. Met het openbaar vervoer ben je zo afhankelijk, maar helaas heb ik de financiën op het moment ook niet om een fiets te kopen.

Ik heb geen geld om voor een o.v. te abonneren.

Ik ken hier niet zo goed.

Ik wil zoek een werk.

Ik zou graag extra Bijzondere Bijstand willen ontvangen voor het aanschaffen van een auto of een scooter.

In de vastgoed- en makelaarsbranche is het belangrijk om een rijbewijs te hebben. Mijn prioriteit op dit moment is dan ook om z.s.m. mijn rijbewijs te halen.

Meestal wordt er gevraagd om een rijbewijs, en dat heb ik niet.

Meesten van banen waar ik op reageer worden eigen auto gevraagd.

Niet voldoende inkomen om een auto te kunnen onderhouden.

Nog geen uitkering ontvangen.

Reiskosten van te voren regelen, zodat vervoer geen probleem is. Goeie service van het desbetreffende bedrijf zelf, zodat het bedrijf je ophaalt en afzet.

Voor de branche waar ik wil werken moet ik in Amsterdam zijn, maar ik heb geen geld voor een abonnement. Daar is op dat gebied veel meer werk te vinden.

Wanneer ik een auto zou hebben, zou ik eerder werk aannemen buiten Rotterdam.

Werk als ontwerper is vaak in kantoren op industrieterreinen e.d. en overal in het land verspreid. Veel werk als footwear designer is ook op industriegebieden in Brabant waar ik met de auto er 50 minuten over zou doen is dit met het o.v. vaak langer dan 2 uur! Bijvoorbeeld in de buurt van Waalwijk.

### **BIJLAGE III: TOELICHTING OVER HET VERDER WEG NAAR WERK ZOEKEN ALS MEN ANDERE VERVOERSMOGELIJKHEDEN ZOU HEBBEN**

Als men dat wilde, kon men na vraag 20 bij vraag 21 in eigen bewoordingen toelichten waarom men verder weg naar werk zou gaan zoeken als men andere vervoersmogelijkheden zou hebben. Honderdvijfentwintig respondenten schreven hier iets dat inderdaad als een toelichting op hun beantwoording van de vraag beschouwd kan worden; na correctie van enkele kennelijke spel- of typfouten luiden hun teksten:

Aangezien ik ook nog zorg voor mijn dementerende vader, is het niet handig als ik 1,5 uur moet reizen voor mijn werk.

Afstand van mijn huis en naar openbaar vervoer is toch een afstand.

Als er een snellere verbinding of meerdere verbindingen met een werklocatie is en de reistijd niet al te lang, dan wil ik best tot 75 km buiten Rotterdam gaan werken.

Als er goede verbinding is met openbaar vervoer.

Als er vervoer naar toe gaat of als je ander vervoer hebt om te reizen dan is het toch geen probleem.

Als het werk is wat om 7 uur 's ochtends begint, of eerder, en je er aanwezig moet wezen, en er ook heen moet reizen met openbaar vervoer van thuis en 2 uur zou duren, ik heb soms sollicitaties gedaan waar ik pas later wist de afstand van Rotterdam Zuid en dat het daarom soms lastig is als je geen autorijbewijs hebt.

Als ik een auto had, zou ik nog verder van huis werk zoeken.

Als ik een auto van de zaak zou krijgen, vind ik niet erg om verder dan Rotterdam te reizen.

Als ik de mogelijkheid had om voor een rijopleiding te betalen; helaas is dit voorlopig voor mij geen optie. En zie ik dit toch als een beperking voor werk buiten Rotterdam, tenzij dit makkelijk bereikbaar is met het openbaar vervoer natuurlijk.

Als ik een auto had, was het veel makkelijker voor mij geweest.

Als ik een auto had, zou ik verder gaan zoeken dan Rotterdam.

Als ik een auto zou hebben, zou ik zeker ook naar vacatures zoeken buiten Rotterdam, zoals Amsterdam.

Als ik een geschikte baan buiten mijn woonplaats zou vinden, zou ik wel meer dan 30 kilometer willen reizen.

Als ik een goeie baan kunnen vinden die voor mij geschikt is, dan zou ik een goeie route met een openbaar vervoer te kunnen vinden en bereiden om ik gemakkelijker en op tijd op mijn werklocatie te gaan.

Als ik een rijbewijs en auto had zou ik veel verder naar werk zoeken en daar blijven en de weekeinden naar huis komen.

Als ik een rijbewijs had, zou ik op sommige vacatures wel kunnen reageren. Werk buiten Rotterdam waarbij de locatie moeilijk bereikbaar is, zou eigen vervoer wel degelijk een optie zijn.

Als ik een rijbewijs heb en de beschikking over een auto, dan kan ik op zoek naar een baan in Tilburg, Den Bosch, Eindhoven en Gouda.

Als ik in het bezit van een auto was, kon ik verder zoeken.

Als ik in het bezit van een rijbewijs en auto zou zijn, zou ik zeker ook solliciteren op vacatures in Den Haag, Amsterdam en zo.

Als ik met de auto word opgehaald en weer thuis word afgezet dan vind ik het ook best.

Als ik mijn rijbewijs had, kon ik op meeste vacature reageren die dat was een pre.

Als ik mijn rijbewijs zou hebben, dan kon ik verder zoeken dan Rotterdam, Schiedam en Vlaardingen.

Als ik werk heb, kan ik een auto kopen.

Als ik zeker weet dat ik volledig reisgeld krijg vergoed, wordt het wat makkelijker.

Als ik een rijbewijs had en een auto, dan zou ik veel verder werk kunnen zoeken.

Als je geen eigen vervoer hebt, kan je niet verder weg naar een baan zoeken.

Auto. (3 x)

Bij sommige vacatures zoeken ze mensen met auto of fiets. en als ik ze allebei had, had ik al werk gevonden.

Bus inzetten naar havens, een lijn maken, misschien... minder files ook...

D.m.v. treinabonnement kan je werk zoeken in een straal van 100 km woonadres lijkt mij.

Door andere laten brengen indien het moeilijk bereikbaar was.

Echte vervoersproblemen ben ik eigenlijk nog nooit tegengekomen.

Een scooter of een fiets.

Er waren vacatures die door hun ligging en ploegendienst een eigen vervoer vereist waren.

Er zijn weinig bussen die naar Numansdorp gaan. Als de bussen regelmatig naar daar reizen of ik een rijbewijs heb, dan was het makkelijker om naar daar te reizen om te werken.

Geen.

Geen auto.

Geen probleem.

Geen uitkering dus zeer beperkte of geen mogelijkheden.

Goedkoper reiskosten.

Graag zou ik mijn scooter laten maken en zou ik mijn autorijbewijs willen halen. Op het moment ben ik de theorie aan het leren.

*[melding van naam, adres en arbeidsverleden, die hier om redenen van privacy niet weergegeven worden.]*

Heb verder geen opmerkingen meer.

Het maakt voor mij niet uit hoe ver het is zo lang werkgevers maar niet eisen gaan stellen van binnen een straal van 15 km of 40 km of in bezit zijn van eigen vervoer waaronder vaak de vraag wordt gesteld heeft u een auto of motor.

Het vervoer is meestal prima geregeld, maar het is vaak te duur!

Ik begrijp niet wat jullie bedoelen met 'WAAR' zoekt u nog meer naar werk? Fysiek tijdens het zoeken of via welke mediums? En de vraag of ik verder weg zou willen werken in geval van andere vervoersmogelijkheden is niet relevant wanneer je de beschikking hebt over een fiets/auto/openbaar vervoer.

Ik ben 52 jaar oud. Bij vacatures tegenwoordig word je afgewezen als je boven de 40 ben. Dan word je niet eens overwogen als mogelijke kandidaat.

Ik ben bereid om 30 km te reizen voor mijn werk (enkel). Om verder weg te moeten reizen vind ik niet acceptabel. Dus ook met een goede connectie van huis naar werk zou ik toch niet op solliciteren.

Ik ben bereid om veraf te gaan werken, alleen als het binnen de schooltijd is.

Ik ben gelukkig in het bezit van eigen vervoer, al is dit uiteraard niet makkelijk met een uitkering. Toch heb ik hier heel veel profijt van, ook bij het solliciteren inderdaad.

Ik ben niet bekend met openbaar vervoer, en financieel red ik het niet altijd om met o.v. te reizen. Bepaalde banen waar ik solliciteer eisen ze dat ik een auto heb.

Ik ben regelmatig afgewezen door mijn gebrek aan rijbewijs.

Ik beschik helaas niet over een rijbewijs. Het hebben van een rijbewijs is voordelig in twee opzichten: (1) functies waarbij het hebben van een rijbewijs een vereiste is, vallen niet per definitie af en (2) het maakt het mogelijk om ook voor verder gelegen functies in aanmerking te komen.

Ik heb geen eigen vervoer. Maak altijd gebruik van openbaar vervoer: bus, tram en trein. Voor mij is dit helemaal geen probleem.

Ik heb geen probleem: ik heb een auto.

Ik heb geen problemen met het reizen naar andere steden of dorpen waar wel werk te vinden is, maar het moet wel goed bereikbaar blijven en zijn, met de auto, brommer.

Ik heb geen rijbewijs.

Ik heb geen rijbewijs. Daardoor kan ik als het werk in de ochtend voor 7 begint niet op tijd zijn.

Ik heb mijn eigen auto.

Ik heb rijbewijs maar geen auto.

Ik heb tot op heden geen problemen gehad omdat ik een auto had, maar sinds 30-01-2014 heb ik geen auto meer. Moest ik naar de sloperij brengen. Daarom solliciteer ik tegenwoordig alleen binnen een straal van 25 km voor een baan om te proberen met openbare vervoer te gaan aangezien ik geen geld meer heb voor het aanschaffen van een auto of een scooter.

Ik heb wel een auto maar die rijdt niet op water. Dus als ik werk heb, is vervoer geen probleem; als ik dat niet heb, dan kan ik mijn auto niet gebruiken.

Ik heb zelf een auto.

Ik moet mij flexibel kunnen verplaatsen tussen persoonlijke verantwoordelijkheden, scholing en werk. Bij aankomst op het werk of vertrek naar huis is het belangrijk dat het reizen niet vermoeiend is.

Ik vind het lastig, want de eerste maand heb ik nog geen geld om het vervoer te betalen als ik met de trein moet reizen. Dus buiten Rotterdam. Pas na m'n eerste salaris zou ik het op kunnen brengen.

Ik wil graag mijn rijbewijs willen halen.

Ik wil sowieso niks af; dat doet de werkgever.

Ik wil

Ik wil aan de slag gaan.

Ik wil maximaal 50 km per auto reizen om naar m'n werk te gaan.

Ik wil ook wel in Barendrecht of Ridderkerk werken als het lukt met vervoer.

Ik zoek horeca in de stad en productiewerk vlak voor mij.

Ik zoek in de regio Zuid-Holland, dus mijn gebied is al uitgebreid.

Ik zou dan ochtendshifts kunnen draaien. 07:00.

Ik zou dan wel graag een rijbewijs willen om verder te kunnen werken i.p.v. omgeving Rotterdam dan ook buiten Rotterdam.

Ik zou heel graag mijn rijbewijs willen.

Ik zou het liefst weer een auto willen hebben. Ik zou buiten mijn regio gaan werken dan.

Ik zou wel in een straal van 50 km werk willen zoeken.

Ik zou wel willen werken in een andere stad of andere provincie. Maar wanneer het niet goed te bereiken is met openbaar vervoer is dit niet mogelijk, aangezien ik geen auto heb.

In verband met filedruk niet te ver van Rotterdam.

Indien ik beschik over een auto zou ik mijn sollicitatie breed uitvoeren door heel Nederland.



Indien ik mijn rijbewijs had, kon ik een zuinige goedkope auto kopen ervoor sparen. Zo kan ik ook in de thuiszorg werken en ook verder van huis eventueel.

Ja als ik een auto zou hebben zou alles makkelijker zijn.

Ja ga gewoon met de auto.

Ja zou graag willen.

Ja, zou dat willen, maar zit met eigen vervoer. Heb zelf geen auto maar kan wel van iemand lenen.

Maag niet out als is veer beeg, aan waute van Rotterdam.

Me rijbewijs halen.

Meerijden.

Meestal is er altijd openbaar vervoer beschikbaar.

Met een auto ben je niet afhankelijk van anderen. Het o.v. rijdt ook maar op bepaalde tijden.

Met een auto is alles bereikbaar.

Met een auto-rijbewijs B zou ik mobieler zijn en meer kunnen doen met mijn werk als pedicure en een baan als schoonheidsspecialiste buiten Rotterdam kunnen vinden.

Met een jaarabonnement voor tram, metro en trein zou ik zelf in andere provincies werk zoeken.

Met een NS-treinabonnement zou ik verder kunnen reizen vanaf mijn woonplaats.

Met eigen vervoer ben ik mobieler en kan ik meer afstand afleggen.

Met reiskostenvergoeding zijn er meer mogelijkheden.

Met rijbewijs kan je flexibeler naar plaatsen gaan.

Mijn zoekgebied is groot en tevens in het buitenland.

Misschien de RET in combinatie met de NS, omdat ik vaak sollicitaties heb buiten Rotterdam.

Omdat het vervoer geen probleem voor mij is.

Omdat sommige banen niet bereikbaar zijn op bepaalde tijden met het o.v.

Per auto.

Rijden met iemand die een auto heeft.

Rijles.

Sommige werkgevers vragen om eigen vervoer i.v.m. werktijden en moeilijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer.

Soms moet ik eigen vervoer hebben om naar werk te gaan. Ik heb geen eigen auto; dan wordt het een probleem om die baan te krijgen.

Vanwege de kosten heb ik mijn auto aan mijn zoon gegeven; hij gebruikt deze momenteel. Voor een aantal banen in de havens/logistiek is eigen vervoer/auto essentieel vanwege de afgelegen locatie en slechte openbaarvervoerverbinding.

Vervoer is voor mij geen enkele belemmering. Ik ben zelfs ook bereid te verhuizen voor mijn werk.

Vliegtuig.

Voor mij maakt het niets uit. Als ik maar kan werken. Afstand is onbelangrijk voor mij.

Voor starters en langdurig werklozen die (nog) geen kapitaal opgebouwd hebben, zou het fijn zijn als in de eerste maand een beurs beschikbaar zou zijn om reispeld te kunnen betalen. Veel werkgevers bieden geen (volledige) reiskostenvergoeding en tot aan het eerste salaris is het lastig om aan deze extra financiën te kunnen komen.

Wanneer ik een eigen motor of auto zou bezitten, dan zou ik ook buiten Rotterdam op zoek gaan naar werk.

Wat voor mij een probleem is, is het vinden van werk. Ik beschik over eigen vervoer en kan eventueel openbaar vervoer gebruiken. Vervoer is het punt niet !!! Vinden van werk en een kans krijgen van een werkgever: dat wél!!!!

Werk buiten Rotterdam is nogal moeilijk met vervoer, veel reiskosten!

Werk gevonden op Schiphol, maar vanwege de afstand afgewezen, vanwege geen eigen vervoer.

Wil binnen een korte tijd beginnen met autorijlessen om mijn kansen te vergroten. Bij het halen daarvan, zou ik dat uiteraard aanpassen in mijn cv's en inschrijvingen bij uitzendburo's e.d.

Zijn jullie bereid mij rijlessen te betalen?

Zo nu en dan wordt er wel om een rijbewijs gevraagd; echter heeft dit tot nu toe nog niet voor problemen gezorgd.

Zoals?

Zodra ik mijn rijbewijs behaal, ben ik in staat om wat verder te zoeken dan normaal.

Zolang ik een baan heb waarvoor ik ben opgeleid, maakt de reisafstand mij niet uit.

Zonder eigen vervoer alle 90/ vacaturen gaan niet door.



## **BIJLAGE IV: EIGEN IDEEEN HOE DE PROBLEMEN OVER VERVOER NAAR SOLLICITATIEGESPREKKEN EN (MOGELIJK) WERK KUNNEN WORDEN OPGELOST**

Aan wie bij vraag 14 had geantwoord dat (gebrek aan) vervoer een probleem is bij het zoeken naar werk, is aan het eind van de vragenlijst ook nog gevraagd of ze zelf ideeën hebben over hoe de problemen over vervoer naar sollicitatiegesprekken en (mogelijk) werk kunnen worden opgelost. Achtentachtig respondenten schreven hier in eigen bewoordingen iets dat inderdaad als een toelichting op hun beantwoording van de vraag beschouwd kan worden; na correctie van enkele kennelijke spel- of typfouten luiden hun teksten:

Aanschaf van een auto. Of o.v. naar gebieden waar veel bedrijven gevestigd zijn zoals Spaanse Polder, Maasvlakte, Pernis.

Aanvulling vanuit gemeente bij aankoop van een vervoermiddel of tegemoetkoming voor o.v.

Afspraak maken met werkgever.

Als de bus een keer in het uur vertrekt naar de locatie waar je moet wezen, dan zou dat al voldoende moeten zijn.

Als de werkgever zal het betalen als ik misschien aangenomen bent.

Als er reiskostenvergoeding zou zijn, zou dat een hoop oplossen.

Als ik een auto had was het makkelijk.

Als ik een rijbewijs zou hebben dan zou ik meer kunnen reizen voor het vinden van werk. Ik heb helaas geen geld om dit te betalen.

Als mijn rijbewijs eventueel wordt bekostigd.

Auto kopen.

Beter o.v.

Beter o.v. en ook in nacht-uren.....

Dat ik een lening af kan sluiten om een fiets, brommer of auto te kopen.

De reizen vergoeden en/of daar waar nodig helpen met een auto.

De werkgever die vervoer regelt.

Door eigen vervoer te hebben of openbaar vervoer dat op de juiste tijd komt.

Een abo voor ov-chipkaart over heel nl.

Een andere mogelijkheid bieden om op die locatie te zijn.

Een auto kopen. (2 x)

Een gratis dagkaart voor o.v., of een tegemoetkoming in de reiskosten.

Een rijbewijs halen.

Een rijbewijs is het probleem.

Eenmaal een baan kan er zelf een abonnement worden aangeschaft of een auto. Tot die tijd is het heel fijn dat er een abonnement wordt verstrekt door wwv. Een mogelijkheid is ook dat ik alleen werk zoek binnen een straal van 10 km en een fiets of een goedkoop abonnement aanschaf, maar voor een abonnement zou ik dan wel reiskostenvergoeding moeten krijgen.

Eerder in de ochtend laten rijden, goedkoper maken en meer zitplaatsen.

Eigen vervoer want mijn rugklachten zijn chronisch.

Eigen vervoer zien te regelen.

Geen commentaar.

Geen idee. (2 x)

Geld sparen, rijbewijs halen, dan auto kopen.

Gemeente in bruikleen van een auto.

Gesubsidieerde woningruil. Afkopen hypotheke zodat werkzoekenden die door regeringen aangepaste molensteen van een eigen huis kwijtraken. Verlaging van huren. 600 euro van loon of uitkering voor een huurwoning of zelfs kamer is veel te veel. Werkgevers dwingen als ze gebruik maken van gemeentelijke voorzieningen zoals politie, wegen, subsidies, mensen niet te discrimineren die werk zoeken. Bezuinigen aan de top.

Helpen met de rijbewijs ondersteunen.

Het is echt geen probleem met openbaar vervoer, alleen de werktijden, als moet ik te vroeg tijd werk beginnen.

Het openbaar vervoer naar industrieterreinen laten rijden.

Ik moet een nieuwe baan vinden zodat ik geld heb om mijn rijbewijs te halen en dan kan ik weer terecht in mijn eigen vakgebied.

In het bezit van een rijbewijs komen.

Ja. (2 x)

Ja: als ik een o.v. krijg is het makkelijk voor me om naar een sollicitatiegesprek te gaan.

Ja als ik extra Bijzondere Bijstand zou mogen ontvangen voor de aanschaf van een scooter of een auto.

Ja: als ik geld zou hebben om een auto te kopen zou de afstand voor mij geen probleem zijn.

Ja en nee.

Ja: ik moet mijn rijbewijs halen.

Ja: omdat ik kan niet begrijp alles, ik kan niet praat goed Nederlands.

Ja: vragen aan andere om je te brengen, van te voren uitzoeken welk openbaar vervoer je nodig hebt en de reistijd plannen.

Ja: zo snel mogelijk een uitkering ontvangen.

Ja: d.m.v. opstapplaatsen voor werk. Ik zou ook met de trein kunnen reizen.

Ja: door beroep te doen op anderen met auto e.d. Maar tot nu toe ben ik niet uitgenodigd voor een sollicitatiegesprek.

Ja: gratis vervoer of veel goedkoper, want het is veelste duur allemaal!

Ja: ik denk: mijn rijbewijs halen.

Koop een auto.

Loterij winnen.

Meebetalen met de autokosten.

Meer vervoer op maat in de zin van bereikbaarheid naar plaats van bestemming en zo weinig mogelijk overstappunten.

Met auto.

Mij een auto geven.

Misschien is het mogelijkheid als ik een fiets zou kunnen krijgen.

Nee, geen idee; op dit moment is het heel moeilijk om ook maar 1 cent uit te geven aan vervoer. Het is gewoonweg niet haalbaar.

Niet echt; zonder geld voor een auto blijf ik afhankelijk van het openbaar vervoer en de fiets.

Op dit moment reis ik met het openbaar vervoer en tot nu toe heb ik hier geen problemen mee ervaren. Knelpunt is alleen eigen vervoer. Prioriteit is dan ook om z.s.m. mijn rijbewijs te halen.

Openbaar vervoer ook 24/7 laten rijden. Economie draait per slot van rekening ook 24/7.

Openbaar vervoer zo vroeg mogelijk te laten rijden en dat er genoeg mogelijkheden zijn op aansluitend vervoer.

Openbaar vervoer moet op juiste tijd zijn.

O.v. aanschaffen als ik geld heb.

O.v.-abonnement.

Parkeergeld niet betalen!

Parttime werk vinden in mijn buurt geld sparen voor een auto, voor werk met 40 uur per maand.

qwsdefghjklqwdefrghjkasdfhjgj.

Reiskosten van te voren regelen, of goeie breng-en-haalservice.

Reiskostenvergoeding voor een sollicitatiegesprek.

Rijbewijs halen.

Rijbewijs halen en een auto aanschaffen, maar daar moet ik dan wel geld voor hebben.

Rijbewijs voor mij heel belangrijk.

Sollicitatie via videogesprek (bijvoorbeeld skype).

Sparen voor een auto.

Sparen voor rijbewijs!

Sponsoring door de gemeente voor het behalen van een rijbewijs.

Test.

Uitbreiding van RET-abonnement naar ook NS-abonnement? Buiten Rotterdam geeft dat namelijk wel problemen.

Vaak proberen van een familielid auto te lenen.

Vanuit Overschie rijden er twee bussen vanuit mijn buurt. Waarvan één veel te weinig.

Volledige reiskostenvergoeding.

Voor wat betreft werk: als ik kan meerijden met iemand of als het bedrijf zelf al een vervoersvoertuig voor het personeel heeft.

Zelf auto zien te regelen. Alleen: hoe zit het dan met de kosten? Gaat de werkgever dat vergoeden? Meestal niet.

Zo snel mogelijk een auto kopen.

Zolang ik bij de kbr loop, mag ik geen auto kopen; pas als ik een baan vind.

