

## **Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid**

Jeroen Bastiaanssen  
Radboud Universiteit Nijmegen  
[j.bastiaanssen@fm.ru.nl](mailto:j.bastiaanssen@fm.ru.nl)

Karel Martens  
Radboud Universiteit Nijmegen  
[k.martens@fm.ru.nl](mailto:k.martens@fm.ru.nl)

Gert Jan Polhuijs  
Gemeente Rotterdam  
[gj.polhuijs@rotterdam.nl](mailto:gj.polhuijs@rotterdam.nl)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk  
21 en 22 november 2013, Rotterdam**

## **Samenvatting**

### *Vervoersarmoede in Rotterdam-Zuid*

De auto is in Nederland, net als in de meeste Westerse landen, haast niet meer weg te denken uit het dagelijkse leven. Dit heeft zijn weerslag op de ruimtelijke structuur. Zo is de infrastructuur sterk gericht op automobilititeit, en zijn veel bedrijven gevestigd op locaties met een goede autobereikbaarheid. In Engeland en Vlaanderen heeft dit geleid tot 'vervoersarmoede'. Door gebrek aan een auto hebben veel mensen daar minder toegang tot banen. In Nederland is weinig aandacht voor vervoersarmoede. Om een eerste indruk te verkrijgen van de mogelijke omvang van vervoersarmoede in Nederland, hebben we in 2012 een verkennend onderzoek uitgevoerd onder auto-loze werkzoekenden in Rotterdam-Zuid. Daarvoor hebben we diepte-interviews gehouden met 18 laaggeschoolde werkzoekenden, en met 10 laaggeschoolde werknemers die onlangs een baan vonden.

Rotterdam-Zuid heeft bijna 196.000 inwoners. De werkloosheid is er in 2013 opgelopen tot 13,5 procent, bijna 18.000 vooral laaggeschoolde werklozen. Vanwege het beperkte aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam-Zuid, moeten vooral laaggeschoolde werkzoekenden ook buiten Zuid en zelfs buiten Rotterdam naar werk zoeken. Hun zoektocht naar werk wordt daarbij vooral bepaald door het openbaar vervoer en de fiets. Er blijkt echter een ruimtelijke mismatch te zijn tussen het openbaar vervoersnetwerk - met vooral radiale routes naar het centrum in Rotterdam-Noord - en de naar de periferie verschuivende locaties voor laaggeschoold werk. Bedrijventerreinen en andere perifere werklocaties, zowel binnen als buiten Rotterdam, worden slecht bediend door het openbaar vervoer. Ook sluiten dienstregelingen van openbaar vervoer in de ochtenden en op zondagen niet aan op de werktijden. Daardoor kunnen veel banen in het geheel niet (binnen redelijke tijd) worden bereikt. Potentiële banen liggen meestal ook niet op fietsafstand.

Bijna alle werkzoekenden konden sollicitatiegesprekken en potentiële banen moeilijk bereiken, vooral op locaties buiten Rotterdam. Ruim de helft van hen moest hierdoor potentiële banen afwijzen. Ook moesten ze hun zoekgebied voor werk beperken tot Rotterdam en tot werklocaties die met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. Gebrek aan vervoer betekende voor hen dus minder kansen op een baan en een langere werkloosheid. En als ze eenmaal werk hebben, blijkt dit lastig te behouden, simpelweg omdat het werk erg moeilijk bereikbaar is met het openbaar vervoer, of fiets.

De toenemende suburbanisatie van werkgelegenheid zou in de toekomst kunnen leiden tot een toename van vervoersarmoede, zeker als investeringen in betere openbaar vervoersvoorzieningen achterwege blijven. Er is, kortom, alle reden om het thema vervoersarmoede op de beleidsagenda te plaatsen, niet ondanks maar juist vanwege de bezuinigingen.

## 1. Inleiding

De auto is in Nederland, net als in de meeste Westerse landen, haast niet meer weg te denken uit het dagelijkse leven. 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 (Beuningen et al., 2013). De dominante positie van de auto heeft zijn weerslag op de ruimtelijke structuur. Zo is de infrastructuur sterk gericht op automobilititeit, en zijn veel bedrijven gevestigd op bedrijventerreinen in stadsranden die goed bereikbaar zijn met de auto en langs op- en afritten van snelwegen. Vooral laaggeschoolde bedrijvigheid met een relatief groot ruimtebeslag, zoals industrie, groothandel en logistiek, vestigden zich op deze bedrijventerreinen (Martens, 2000). Deze locaties zijn vaak moeilijk te bereiken zonder auto, omdat openbaar vervoersnetwerken deze perifere locaties vaak niet adequaat bedienen. Dit roept de vraag op in hoeverre mensen die niet over een auto (kunnen) beschikken nog wel voldoende toegang hebben tot banen.

Hoewel het duidelijk is dat vooral mensen die niet over een auto beschikken, zoals lage inkomensgroepen, minder validen, ouderen, vrouwen en etnische minderheden, nadelen ondervinden van deze ruimtelijke verschuivingen, is het onduidelijk of deze mensen ook zodanig ernstige problemen ondervinden dat kan worden gesproken van 'vervoersarmoede'. Daarvan is sprake wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer volwaardig aan de samenleving kunnen deelnemen en daarvan ernstige sociale gevolgen ondervinden (Meer et al., 2003). Werkloosheid door een beperkte toegang tot banen is daarvan een voorbeeld. Dit vormt op zijn beurt de belangrijkste risicofactor voor sociale uitsluiting in Europa (European Commission, 2012), en beperkt zo de kansen op sociale integratie en persoonlijke ontwikkeling.

### *Engeland en Vlaanderen*

Vervoersarmoede staat in Engeland en Vlaanderen hoog op de politieke agenda. In Engeland constateerde de Social Exclusion Unit in 2003 in een uitgebreid onderzoek dat door gebrek aan een auto en ontoereikend openbaar vervoer twee op de vijf werkzoekenden moeilijk een baan kon vinden (SEU, 2003). De Britse regering is naar aanleiding van dit onderzoek met het succesvolle project *Wheels to Work* gestart. Mensen met lage inkomens kunnen voor £30 per maand via de gemeente een bromfiets huren om naar sollicitatiegesprekken of werk te reizen. Verder heeft de regering lokale vervoersautoriteiten opgedragen om bij nieuwe vervoersplannen ook de bereikbaarheid van bedrijven te toetsen.

Recent onderzoek in Vlaanderen (Mobiël 21, 2013) toont aan dat bijna zeven op de tien werkzoekenden met een laag inkomen moeilijk werk krijgt vanwege vervoersbeperkingen en vooral door het gemis van een auto. 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.

### *Nederland*

In tegenstelling tot Vlaanderen en Engeland is er in Nederland weinig aandacht voor vervoersarmoede. Het is op voorhand niet zeker dat de problematiek vergelijkbaar is met die in de genoemde landen. Zo hebben Nederlandse steden een relatief compacte

structuur, is het openbaar vervoersnetwerk van redelijke kwaliteit, en speelt de fiets een grote rol voor het afleggen van korte afstanden. Tegelijkertijd moet worden geconstateerd dat de toenemende suburbanisatie van werkgelegenheid, maar ook de stijgende kosten van het autogebruik en de (komende) bezuinigingen op het openbaar vervoer hebben geleid tot een verminderde bereikbaarheid van werkgelegenheid voor mensen die niet over een auto beschikken. Dit zou vooral voor autoloze werkzoekenden barrières kunnen opwerpen voor hun toegang tot banen en daarmee voor hun arbeidsre-integratie. Weliswaar is het niet beschikken over een auto zelden de enige barrière, of zelfs de belangrijkste, voor deelname aan betaald werk, maar mogelijk vormt dit voor werkzoekenden wel een significant probleem.

## **2. Onderzoek**

Om een eerste indruk te verkrijgen van de mogelijke omvang van vervoersarmoede in Nederland, hebben we in 2012 een verkennend onderzoek uitgevoerd onder autoloze werkzoekenden in Rotterdam-Zuid (Bastiaanssen, 2012). Daarvoor hebben we diepte-interviews gehouden met 18 laaggeschoolde werkzoekenden zonder auto (9 mannen en 9 vrouwen). De werkzoekenden waren deelnemers aan (verplichte) werkgerelateerde trainingen en banenmarkten op de werkpleinen in Rotterdam-Zuid. Zij zijn aselekt gekozen en individueel geïnterviewd tijdens of aansluitend op de bijeenkomsten. Om ook inzicht te verkrijgen in de rol van vervoer bij het behoud van werk, zijn 10 laaggeschoolde werknemers zonder auto (6 mannen en 4 vrouwen) geïnterviewd die onlangs een baan vonden. Zij zijn via de werkpleinen geselecteerd en op hun werklocaties individueel geïnterviewd. Alle respondenten in dit onderzoek zijn in de leeftijd van 15 tot 65 jaar (potentiële beroepsbevolking) en hebben een opleidingsniveau op maximaal MBO kwalificatieniveau 2.

Aanvullend op de interviews zijn gesprekken gehouden met jobcoaches en beleidsmedewerkers van de diensten Sociale Zaken en Economie van de Gemeente Rotterdam, en is informatie verzameld en geanalyseerd over de regionale arbeidsmarkt en het lokale vervoersysteem.

### *Casus Rotterdam-Zuid*

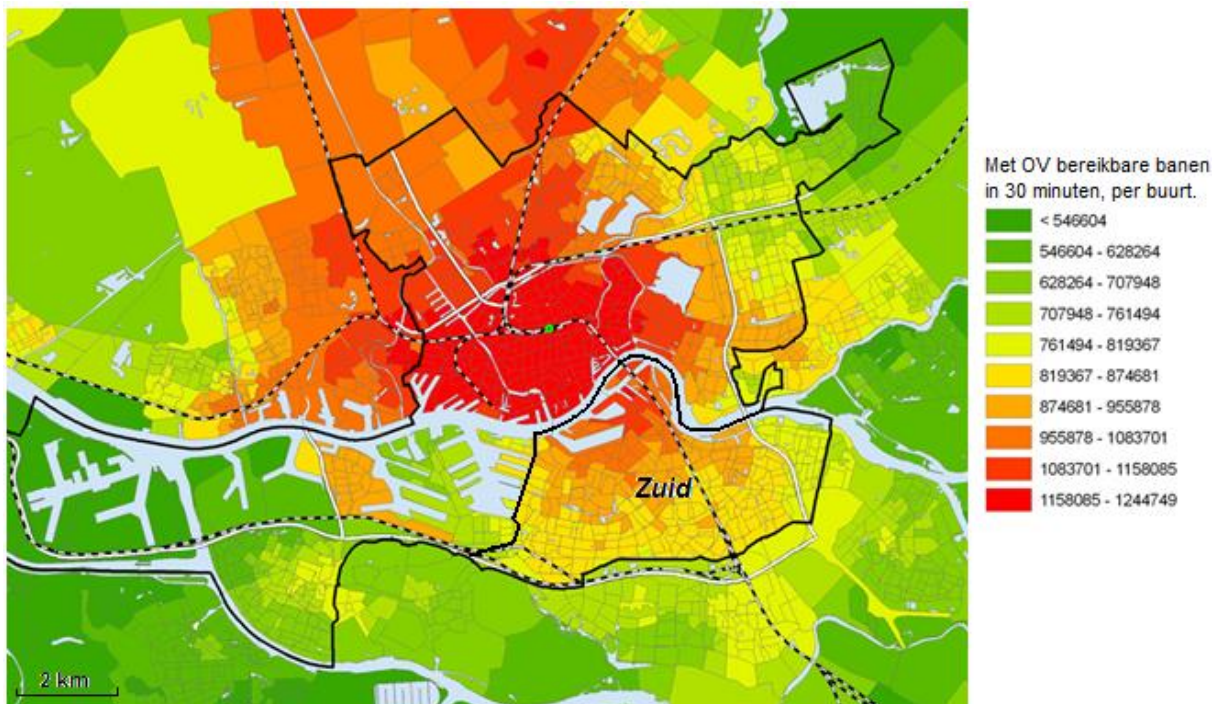
Rotterdam-Zuid heeft bijna 196.000 inwoners. In het verleden hebben de goedkope woningen vooral laaggeschoolde arbeiders voor het werk in de stadshavens aangetrokken. Na het instorten van de scheepsbouwsector eind jaren 1960, gevolgd door de oliecrisis in de jaren 1970 en 1980, zijn belangrijke werkgevers op Zuid verdwenen, zoals de RDM, rederij Nievelt Goudriaan en Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven. Gelijktijdig verdwenen banen door automatisering en concurrentie uit lagelonenlanden. Met het verschuiven van de havenactiviteiten naar het westen, is de werkgelegenheid voor Rotterdam-Zuid verder afgenomen: slechts een vijfde deel van het totale aantal arbeidsplaatsen in Rotterdam - circa 350.000 - bevindt zich op Zuid.

De werkloosheid is er in 2013 opgelopen tot 13,5 procent, bijna 18.000 vooral laaggeschoolde werklozen. Zij zullen door het beperkte aantal arbeidsplaatsen ook buiten Zuid en zelfs buiten Rotterdam naar werk moeten zoeken. Slechts 21 procent van de laaggeschoolde werklozen beschikt over een auto (in Rotterdam gemiddeld 47 procent), waardoor hun zoektocht naar werk vooral wordt bepaald door het openbaar vervoer en de fiets. Het rapport '*Rotterdam Vooruit*' toont dat de objectieve omstandigheden

hiervoor niet gunstig zijn: per openbaar vervoer (en per auto) zijn vanaf Zuid aanzienlijk minder banen binnen 30 minuten bereikbaar dan vanuit Noord (figuur. 1).

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

Figuur 1. Bereikbaarheid banen in Rotterdam



### 3. Vervoersmismatch

De interviews met de werkzoekenden laten zien dat zij hoofdzakelijk zijn aangewezen op bus, tram en metro voor het bereiken van werk. De fiets is voor hen nauwelijks een alternatief om naar sollicitatiegesprekken en potentiële banen te reizen. 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. De trein wordt weinig gebruikt. Ze wordt duur gevonden en ontsluit vaak niet de gebieden waar veel laaggeschoold werk te vinden is.

De sterke afhankelijkheid van het openbaar vervoer heeft direct gevolgen voor de locaties en het type werk dat bereikbaar is voor de werkzoekenden. De oorzaak hiervan is een mismatch tussen het openbaar vervoersnetwerk, met vooral radiale routes naar het centrum in Rotterdam-Noord, en de naar de periferie verschuivende locaties voor laaggeschoold werk. Die perifere werklocaties - vaak bedrijventerreinen langs snelwegen

- worden slecht bediend door het openbaar vervoer. Ook sluiten de dienstregelingen van 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 aanwezig zijn en de metro rijdt pas vanaf 6:00 uur. Daardoor kon ik niet op tijd zijn, en moest ik de baan afwijzen. In Leiden had ik hetzelfde probleem.'* Vanwege de relatief lage lonen en het grote aandeel deeltijdwerk, vormen ook de reiskosten een belemmering om werk buiten Rotterdam aan te nemen.

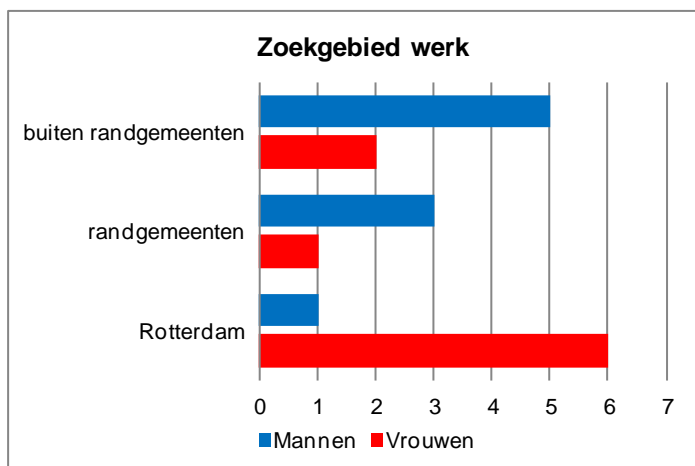
Vrouwen met jonge kinderen worden ook door zorgtaken beperkt in hun toegang tot werk. Kinderopvang is te duur en hun kinderen brengen ze veelal met openbaar vervoer naar school. Om een baan aan te kunnen nemen, moeten ze het naar school brengen van hun kinderen en de reis naar het werk kunnen combineren. Dit is met het openbaar vervoer vaak onmogelijk. Een alleenstaande moeder: *'De sociale dienst belde me voor werk in Rotterdam-Noord maar daarvoor moest ik al om 6:00 uur beginnen. Dat red ik niet want dan rijdt er nog geen openbaar vervoer. Ook moet ik eerst mijn kinderen nog naar school brengen, maar die kunnen zo vroeg niet terecht'*. Voor de mannen speelt dit probleem niet, omdat zij de zorgtaken over laten aan hun partner of aan familieleden.

Bijna alle werkzoekenden kunnen sollicitatiegesprekken en potentiële banen moeilijk bereiken, vooral op locaties buiten Rotterdam. Ruim de helft van hen moest hierdoor potentiële banen afwijzen. De mismatch tussen het openbaar vervoersnetwerk en de locatie van potentiële banen draagt dus bij aan de uitsluiting van kansen op werk.

#### 4. Zoekgebied

De kwaliteit van het openbaar vervoersysteem heeft direct consequenties voor het gebied waarbinnen werkzoekenden naar banen zoeken. Tweederde van de vrouwen beperkt het zoekgebied overwegend tot Rotterdam, vanwege de vervoersproblemen in combinatie met zorgtaken. Zij zoeken vooral banen in de zorg en de horeca. Alleen de vrouwen zonder thuiswonende kinderen zoeken ook banen buiten Rotterdam die met openbaar vervoer bereikt kunnen worden (figuur 2). Alle vrouwen hebben hun reistijd naar potentiële banen daarnaast beperkt tot 30-60 minuten per enkele reis.

Figuur 2. Zoekgebied werk van mannen en vrouwen



De mannen zoeken daarentegen ook werk op locaties buiten Rotterdam, zolang die met openbaar vervoer bereikt kunnen worden. Zij zijn bovendien bereid om tenminste 60 minuten te reizen naar potentiële banen. Hierbij speelt mee dat de banen die zij zoeken, in de bouw, industrie en schoonmaak, in Rotterdam beperkt aanwezig zijn. Het zoekgebied van de mannen is daarmee omvangrijker dan dat van de vrouwen, en is bovendien (aanzienlijk) groter dan op basis van bestaande literatuur kon worden verwacht.

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

## **5. Bedreiging**

De sterke afhankelijkheid van openbaar vervoer leidt ook tot vervoersproblemen bij de vrouwen die recentelijk een baan vonden. Zij werken overwegend in de zorgsector op Zuid, maar op zondagen sluiten de dienstregelingen van openbaar vervoer niet aan op hun werktijden. *'Het probleem is voor mij de zon- en feestdagen, want de metro rijdt dan pas na 8:00 uur. Maar wij moeten al om 6:45 uur op het werk zijn en je kunt niet altijd werkdiensten ruilen. Mijn werkgever heeft daar al enkele opmerkingen over gemaakt, dus dat gaat een probleem worden'*, aldus een van de vrouwen. Ook is het gebrek aan openbaar vervoer op de oost-west verbinding in Rotterdam-Zuid een knelpunt. Het merendeel van de vrouwen heeft hierdoor vooral op zondagen moeite om het werk op tijd te bereiken. De vervoersproblemen bedreigen daarmee het behoud van hun banen en daarmee ook hun arbeidsre-integratie.

De mannen ervaren geen vervoersproblemen. Zij rijden vaak met collega's mee per auto of met bedrijfsvervoer naar hun werklocaties. Een groot deel van hen werkt bovendien op aanzienlijke afstand buiten Rotterdam. Dit wijkt sterk af van de relatief korte gemiddelde woon-werkverplaatsingen onder deze groep. Ook voor het behoud van werk speelt de kwaliteit van bereikbaarheid dus een grote rol. Net als bij het zoeken naar werk, blijkt het openbaar vervoer van onvoldoende niveau om zonder problemen de werklocatie te bereiken.

## **6. Conclusies**

Bestaat vervoersarmoede in Nederland? De resultaten van dit onderzoek tonen aan dat vervoersproblemen wel degelijk leiden tot problemen in de arbeidsre-integratie onder werkzoekenden. Gebrek aan vervoer leidt tenminste tot minder kansen op een baan en een langere werkloosheidsperiode. In Nederland is daarmee, net als in Engeland en

Vlaanderen, sprake van vervoersarmoede onder werkzoekenden. De toenemende suburbanisatie van - vooral laaggeschoolde - werkgelegenheid zou in de toekomst bovendien kunnen leiden tot een toename van vervoerarmoede, zeker als investeringen in betere openbaar vervoersvoorzieningen achterwege blijven. Omdat de woon-werkafstanden toegenomen zijn, is fietsen vaak geen optie. Het zijn ruimtelijke ontwikkelingen die zich niet alleen in Rotterdam hebben voorgedaan, maar in alle steden in Nederland. De vervoersarmoede die Rotterdamse laaggeschoolden en minima ondervinden bij het vinden en vasthouden van werk, zou zich dus weleens in veel meer stedelijke regio's kunnen voordoen.

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.

### *Opgaven*

Allereerst is vervoersarmoede tegen te gaan door het openbaar vervoer op peil te houden of te verbeteren. Omdat bedrijven 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. Juist in deze crisistijd zouden ook werknemers die nog met de auto reizen hiervan kunnen profiteren. Dit kan bovendien bijdragen aan het verminderen van de files, omdat bedrijventerreinen veel autoverkeer aantrekken. Daarnaast kan worden verkend of dienstregelingen van openbaar vervoer beter kunnen aansluiten op werktijden. De kosten daarvoor zijn relatief beperkt. Ook natransport vanaf openbaar vervoerhaltes, zoals shuttlediensten, kan een goede bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van (vaste) werklocaties (KpVV, 2010). Net als in Vlaanderen (Meert et al., 2003) zouden verder de tarieven van openbaar vervoerdiensten kunnen worden aangepast aan de koopkracht van huishoudens. Ook dit vergroot het zoekgebied van werkzoekenden.

Vergroting van de persoonlijke vervoersmogelijkheden kan ook een rol spelen bij de beperking van vervoersarmoede. De fiets is vooral een geëigend vervoersmiddel voor het afleggen van korte afstanden. Omdat een gedegen fiets voor veel werkzoekenden te duur is, zouden gemeenten opgeknapte zwerffietsen beschikbaar kunnen stellen of huishoudens en (lokale) ondernemers kunnen oproepen om fietsen te doneren, zoals in Arnhem gebeurt (Gemeente Arnhem, 2012). Ook het verbeteren van stallingsmogelijkheden in (armere) woonwijken kan het risico op fietsdiefstal verlagen en het bezit en gebruik van de fiets stimuleren, ook onder werkzoekenden. Een geschikt alternatief, ook voor de langere afstanden, is de e-bike of de bromfiets. Het Britse project *Wheels to Work* laat zien dat werkzoekenden daardoor in staat zijn een baan aan te nemen en geen (volledige) uitkering meer nodig hebben. Vervoersprojecten in Frankrijk waarbij werkzoekenden een autorijbewijs kunnen behalen, laten vergelijkbare resultaten zien (Breton, 2006). Dit kan dus ook direct geld opleveren voor de overheid.



## Referenties

Beuningen, J. van, Molnár-in 't Veld, H. & Bouhuijs, I. (2011). Personenautobezit van huishoudens en personen. Den Haag/ Heerlen: CBS.

Martens, K. (2000). Debatteren over Mobiliteit: Over de rationaliteit van het ruimtelijk mobiliteitsbeleid. Thela Thesis Publishers

Meert, H., Bourgeois, M., Hoof, K. van & Asperges, T. (2003). Immobiel op het platteland; Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. Koning Boudewijnstichting, Brussel

European Commission (2012). Employment and Social Developments; in Europe 2012. Directorate-general for Employment, Social Affairs and Inclusion. Brussels

Social Exclusion Unit (2003). Making the connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. London

Mobiel 21 (2013). Bijna zeven op tien mensen in armoede vindt moeilijk werk door mobiliteitsbeperkingen. Leuven

Bastiaanssen, J. (2012). Vervoersarmoede op Zuid. Een verkennend onderzoek naar de mate waarin verplaatsingsmogelijkheden van invloed zijn op de arbeidsre-integratie van werklozen. Masterthesis Radboud Universiteit Nijmegen.  
[http://www.ru.nl/publish/pages/516853/jeroen\\_bastiaanssen\\_vervoersarmoede\\_op\\_zuid.pdf](http://www.ru.nl/publish/pages/516853/jeroen_bastiaanssen_vervoersarmoede_op_zuid.pdf)

KpVV (2010). Openbaar vervoer naar bedrijventerreinen.  
<http://www.kpvv.nl/KpVV/KpVV-Overige-Content/KpVV-Overige-Content-Media/Bijlagen-publicaties/KpVV-Rapport-OV-naar-bedrijventerreinenpdf.pdf>

Gemeente Arnhem (2012). Geef een fiets een tweede leven.  
[http://www.arnhem.nl/Wonen\\_en\\_leven/Werk\\_en\\_inkomen/Archief\\_nieuws\\_Werk\\_en\\_Inkomen/W\\_I\\_nieuwsberichten\\_september\\_oktober\\_2012/Geef\\_een\\_fiets\\_een\\_tweede\\_leven](http://www.arnhem.nl/Wonen_en_leven/Werk_en_inkomen/Archief_nieuws_Werk_en_Inkomen/W_I_nieuwsberichten_september_oktober_2012/Geef_een_fiets_een_tweede_leven)

Breton, E. le (2006). Mobiliteitssteun voor achtergestelden. Agora, Volume 22, 5, p.22-25