

No Bicycle, No Bus, No Job

The Making of Workers Mobility, 1920-1990



Patrick Bek | PhD Candidate

14 October 2021

MINDervalIDEN EN MINDERBEDEELDEN ERVAREN BELEMMERING IN MOBILITEIT

VERVOERSARMOEDE BESTAAT

Vervoersarmoede krijgt in Engeland en Vlaanderen veel aandacht. In Nederland is er tot voor kort weinig over bekend. Twee nieuwe studies in Nijmegen leren dat de omvang van vervoersarmoede in de stedelijke context relatief bescheiden is, mede dankzij de rol van de fiets. Mensen met een fysieke of mentale beperking ervaren wel vervoersarmoede, terwijl autolozen en autobezitters met lage inkomens zich soms belemmerd voelen in hun verplaatsingsmogelijkheden. Een analyse van vervoersarmoede in Nederland.

KAREL MARTENS, MARNIX TEN HOLDER, JURRIËN THUSSEN, RADBOUD UNIVERSITEIT NIJMEGEN



... maar wie is verantwoordelijk?



Het Onderzoek

- Historisch perspectief, 1920-1990
 - LSES werknemers en werkzoekenden
1. Bereikbaarheid werk = niet alleen kwestie betaalbaar vervoer
 2. Rol arbeiders, werkgevers en overheid?



Randvoorwaarden scheppen, barrieres opwerpen?

- Overheid: reglement personenvervoer per bus
- 1938: orde herstellen of barrieres opwerpen?
- Mijnwerkers boycotten bus, fietsen naar werk





1945-1970

- Woningnood, lage lonen, tekortschietend OV, laag autogebruik
- Tot 12 km (brom)fietsen
- Werkgevers organiseren busvervoer
- Jaren 70: terugtrekken werkgevers

Overwegingen

- Geen duidelijke probleemeigenaar, dus bredere samenwerking nodig (Welke rol voor RWS?)
- Vervoersarmoede niet alleen vervoersvraagstuk, dus holistisch perspectief nodig
- Bij iedere keuze mbt infra, locatie woon- en werkplekken (incl. AZC's e.d.) ook meenemen
 - Bereikbaarheidsvraag
 - Voor wie plannen we (niet)?
 - Verplaatsingsmogelijkheden LSES doelgroepen