



Departement Social Work
Afstudeerrichting Maatschappelijk Werk

Auto-matisch?

Hoe probeert vzw IN-Z Oost vervoersarmoede bij hun werknemers om te buigen tot een opportuniteit?

Door Paulien Vandekerckhove

**Eindwerk aangeboden tot het bekomen
van het diploma bachelor sociaal werk
(maatschappelijk assistent)**

Hasselt
Academiejaar 2014- 2015



Departement Social Work
Afstudeerrichting Maatschappelijk Werk

Auto-matisch?

Hoe probeert vzw IN-Z Oost vervoersarmoede bij hun werknemers om te buigen tot een opportuniteit?

Door Paulien Vandekerckhove

**Eindwerk aangeboden tot het bekomen
van het diploma bachelor sociaal werk
(maatschappelijk assistent)**

Hasselt
Academiejaar 2014- 2015

Woord vooraf

Bij aanvang van dit eindwerk neem ik graag even de tijd om enkele mensen te bedanken die mij ondersteund en gecoacht hebben bij het opstellen ervan. Elk van hen speelde zonder twijfel een belangrijke rol in dit proces. Zonder hen had ik dit resultaat niet kunnen bekomen.

Als eerste bedank ik graag Denny Drossaert, mijn eindwerkbegeleider op mijn stageplaats voor alle informatie en hulp die hij me geboden heeft. Hij nam steeds de moeite om mijn geschreven tekst kritisch na te kijken en er constructieve feedback op te geven. Hij stond altijd open om vragen te beantwoorden in verband met het onderwerp mobiliteit.

Vervolgens wil ik mijn eindwerkbegeleidster, Anne-Marie Kenis, bedanken voor voor de praktische ondersteuning die zij mij geboden heeft. Zij stond steeds klaar om mijn vragen te beantwoorden en suggesties tot verbetering te geven.

Verder wil ik zeker en vast de andere collega's op mijn stageplaats hartelijk bedanken voor de leerrijke periode. Zij waren steeds bereid om vragen te beantwoorden. Ze beseffen het zelf misschien niet, maar zij hebben mij veel meer geboden dan enkel een stageplaats. Ze hebben mij namelijk de kans geboden om mezelf te kunnen ontplooiën als toekomstig maatschappelijk werker.

Ook wil ik mijn persoonlijke omgeving bedanken. Hierbij denk ik aan mijn vriend, familie en vrienden die steeds klaarstonden om me te helpen en te ondersteunen. Een eindwerk schrijven kan soms een stressvolle gebeurtenis zijn. Dankzij hen heb ik deze periode kunnen overbruggen met de nodige ontspanning en ondersteuning.

Ten slotte dank ik ook de mensen die spontaan interesse toonden voor mijn eindwerk en mij op deze wijze stimuleerden dit eindwerk tot een goed einde te brengen.

Inhoudsopgave

1	DEEL 1: SITUERING VAN DE STAGEPLAATS	6
1.1	Over vzw IN-Z	6
1.1.1	Missie	7
1.1.2	Visie	8
1.1.3	Doelgroep	8
1.1.4	Werking en diensten	9
1.2	Waarom mobiliteit belangrijk is bij vzw IN-Z	11
2	DEEL 2 : THEORETISCH KADER	13
2.1	Definities	13
2.1.1	Mobiliteit	13
2.1.2	Motility en tijdsgeografie	14
2.2	Wettelijk kader	15
2.2.1	Mobiliteitsplan Vlaanderen	15
2.3	Plaats van mobiliteit in onze samenleving	18
2.4	Duurzame mobiliteit	19
2.4.1	Definitie	19
2.4.2	Verschillende vervoersvormen naast elkaar	20
2.5	Problemen inzake de auto?	21
2.5.1	Algemeen	21
2.5.2	Vervoersarmoede	21
2.5.2.1	Definitie	21
2.5.2.2	Oorzaak en gevolg	22
2.5.2.3	Achterliggende processen	23
2.5.2.4	Welke groepen kennen vervoersarmoede?	24
2.5.3	Sociale uitsluiting	25

3	DEEL 3 : PRAKTISCH GEDEELTE	26
3.1	Type van onderzoek	26
3.2	Populatie en steekproef	27
3.3	Enquête	27
3.3.1	Resultaten	28
3.4	Interview met de mobiliteitscoördinator	34
3.5	Conclusie	35
3.6	Aanbevelingen	36
4	DEEL 4 : KRITISCHE KIJK	38
4.1	Kritische kijk op mijn eindwerk	38
4.2	Kritische kijk op praktisch deel	39
4.3	Aanbevelingen	40
4.4	Gefundeerde persoonlijke mening	41
4.5	Actualiteit	41
5	ALGEMEEN BESLUIT	44
6	BIBLIOGRAFIE	45
6.1	Geschreven bronnen	45
6.2	Internet bronnen	46
6.3	Mondelinge bronnen	47
7	BIJLAGEN	48
7.1	Enquête	48
7.2	Topiclijst interview mobiliteitscoördinator	51
7.3	Getuigschrift 10de Netwerkmeeting voor Mobiliteitscoördinatoren	51

Algemene inleiding

De auto als transportmiddel is in onze samenleving niet meer weg te denken. Daarbij komt dat het nemen van de auto bij veel mensen een vanzelfsprekende routine is geworden en vandaar moeilijk te veranderen is. Het is als het ware een automatisme. Doch is er een schaduwkant aan dit gegeven. De auto zorgt voor flexibiliteit, maar is ook duur en vervuילend. Een ander feit is dat het nemen van de auto niet voor iedereen een vanzelfsprekendheid vormt. Hoe IN-Z hiermee omgaat is een attitude, die in dit eindwerk toegelicht wordt.

De mobiliteitscoördinator merkte op dat er veel vervoersproblemen voorkomen bij de werknemers van IN-Z. Werknemers zonder een rijbewijs of werknemers die er wel een hebben maar geen auto ter beschikking hebben en zich vandaar moeten behelpen met een ander vervoersmiddel. Het is iets dat dagelijks voorkomt en waar meer achter schuilt dan vaak gedacht wordt. Ik ben hiermee aan de slag gegaan en heb de volgende onderzoeksvraag verkend: “hoe probeert vzw IN-Z Oost vervoersarmoede bij hun werknemers om te buigen tot een opportuniteit?”

Om mijn centrale vraag te kaderen is dit eindwerk opgedeeld in 4 delen. In deel 1 staat een kennismaking met de betrokken stageplaats, namelijk vzw IN-Z, centraal. In deel 2 wordt het theoretisch kader rond de term ‘mobiliteit’ besproken. Hier wordt uitgelegd wat vervoersarmoede precies inhoudt. In deel 3 wordt de theorie getoetst aan de praktijk. Aan de hand van een enquête en interview wordt er in dit deel nagegaan of er sprake is van vervoersarmoede. Deel 4 is een kritische kijk op enerzijds de auto en anderzijds het proces waaruit dit eindwerk tot stand is gekomen. Deze onderdelen worden gevolgd door een bondig besluit, waarin het doel van dit onderzoek wordt herhaald.

Dit eindwerk is getiteld: “Auto-matisch?” omdat er onderzocht wordt of de dienstverplaatsingen voor elke help(st)er van vzw IN-Z even vlot verlopen. Mijn onderzoeksvraag verklapt je al dat dit niet voor iedereen zo is.

1 Deel 1: situering van de stageplaats

Aangezien mijn centrale vraag zich richt op de organisatie vzw IN-Z is het van belang om deze aanvullende thuiszorgdienst te kaderen. In dit onderdeel kom je bijgevolg meer te weten over vzw IN-Z. Hierin worden kort de missie en visie en wie IN-Z als haar doelgroep beschouwt. Ook de werking en diensten worden besproken. Tenslotte wordt uitgelegd waarom mobiliteit belangrijk is binnen deze sociaaleconomische organisatie.

De informatie die in dit onderdeel wordt gegeven, is belangrijk om op welke manier mijn onderwerp past binnen de bredere werking van de organisatie.

1.1 Over vzw IN-Z

IN-Z is een sociaaleconomische organisatie die opgericht werd in 1996 als buurtdienst ISIS. Dit staat voor Integratie Senioren In de Samenleving. Maatschappelijke omgevingsfactoren waaronder vooral de hoge vrouwelijke werkloosheidsgraad in Limburg en de alsmaar toenemende vergrijzing, lagen aan de grond van deze opstart. Kortom ISIS werd opgericht om de moeilijkheden op de arbeidsmarkt te koppelen aan de noden in de thuiszorg. Het werkingsgebied van vzw ISIS bleef voorlopig beperkt tot regio Midden- en West-Limburg.

Sinds 9 juni 2011 kreeg vzw ISIS de naam vzw IN-Z (uit te spreken als inzet). Dit is een meer geschikte, positieve naam die uitdrukking geeft aan de gedrevenheid en het vertrouwen in een kwaliteitsvolle, maatschappelijk verantwoorde toekomst. De doelgroep werd ondertussen veel breder opengetrokken. Hierover lees je meer bij punt 1.1.3. Ondertussen is IN-Z een bruisende organisatie die gevestigd is in zes verschillende regio's in heel Limburg en Vlaams-Brabant. Dit wordt verder in dit eindwerk nog aangehaald.

In regio Oost bestaat het team van stafmedewerkers uit twee groepen: de coördinatoren en de begeleiders. Deze mensen staan wekelijks klaar om zowel klanten als help(st)er(s) te woord te staan en te ondersteunen. De coördinatoren staan in voor de planning van zowel klant als help(st)er. De begeleiders zijn gericht op inhoudelijke taken, zoals problemen bij een klant of een help(st)er. De term help(st)er(s) zal vaak te lezen zijn in dit eindwerk, omdat ze zowel de mannelijke als vrouwelijke werknemers omvat.

Deze organisatie in de sociale economie stelt zo'n 1 079 mensen (cijfers van 11 maart 2015) tewerk en heeft meer dan 3 866 klanten (cijfers van 04 mei 2015).

1.1.1 Missie

De missie van IN-Z bestaat uit vier pijlers die de drijvende kracht vormen achter de dagelijkse werking. Deze vier pijlers zijn:

- kwaliteitsvolle en flexibele dienstverlening,
- duurzame tewerkstelling voor kansengroepen,
- economische verantwoord ondernemen,
- volwaardige uitbouw van de sociale economie en lokale diensteneconomie.

Hierna volgt een kort toelichting van deze vier pijlers, zodat je als lezer een beeld krijgt van de inhoud ervan.

a) Kwaliteitsvolle en flexibele dienstverlening

Zowel bij de seniorenoppas, de poets- en huishoudhulp, als bij de persoonlijke assistentie, kiest de klant wanneer en hoe lang de help(st)er(s) langskomen. De inhoud van deze diensten worden uitgebreid besproken bij puntje 1.1.4.

Er gebeurt een matching tussen de klanten en de help(st)er(s), zodat de help(st)er past bij de noden van zijn/haar klant. Flexibiliteit wordt gegarandeerd, zowel naar de klanten als naar de help(st)er(s) toe. Door het afstemmen van diensten op maat van de persoonlijke wensen en behoeften van de klant enerzijds en anderzijds doordat de help(st)er(s) via een flexibiliteitskaart mogen aangeven wanneer zij het liefste werken.

b) Duurzame tewerkstelling voor kansengroepen

IN-Z wil een duurzame tewerkstelling voor kansengroepen creëren. Ze besteedt bij haar tewerkstelling extra aandacht aan werkzoekenden die door omstandigheden geen werk vinden op de reguliere arbeidsmarkt. In de sociale economie worden deze personen de kansengroepen genoemd. Hieronder worden onder andere personen van een allochtone origine, laaggeschoolden en 50-plussers. IN-Z wil werkzoekenden - al dan niet uit kansengroepen - duurzaam activeren, waarbij een job op maat, permanente vorming en persoonlijke begeleiding garant staan voor een optimale kwaliteit van de arbeid.

c) Economisch verantwoord ondernemen

Als niet-commerciële organisatie doet vzw IN-Z er alles aan om met zo weinig mogelijk middelen een maximaal resultaat te bekomen. Een doelmatige inzet van mensen, middelen en expertise moet zorgen voor een draagvlak dat voldoende sterk is om te kunnen inspelen op toenemende noden in onze samenleving.

d) Volwaardige uitbouw van de sociale economie en lokale diensteneconomie

Ook de volwaardige uitbouw van de sociale economie in het algemeen en de lokale diensteneconomie (LDE) in het bijzonder behoort tot de missie van IN-Z. LDE beoogt verbinding tussen de lokale noden en de lokale werkgelegenheid voor mensen die moeilijk hun weg vinden naar de reguliere arbeidsmarkt, zoals reeds aangegeven de kansengroepen. Sociale economie is, in tegenstelling tot de klassieke economie, niet enkel gericht op winst, maar laat bijvoorbeeld werkgelegenheid en dienstverlening primeren.

1.1.2 Visie

De wijze waarop IN-Z zich organiseert is waardegedreven. Die waarden zijn gebaseerd op respect voor mens en samenleving. Deze kleuren het beleid. Liesbeth Gerrits, de regioverantwoordelijke van regio Oost verwoordt het als volgt: 'We vinden het belangrijk dat we op maat van eenieder werken rekening houdend met ieders mogelijkheden en beperkingen.'

1.1.3 Doelgroep

IN-Z heeft een brede en dubbele doelgroep. Allereerst richt ze zich tot haar klanten en daarnaast tot haar medewerkers, de help(st)er(s). De klanten van IN-Z kunnen zowel (jonge) tweeverdieners, ouderen, jong gepensioneerd, dementerenden of personen met een beperking zijn. IN-Z richt zich op iedereen die hulp kan gebruiken.

De werknemers, met andere woorden de help(st)er(s) van IN-Z, zijn voornamelijk langdurig werkzoekende vrouwen of mannen die geen job kunnen vinden op de reguliere arbeidsmarkt, ofwel er bewust voor kiezen om in de sociaal economische sector te werken. Dit kunnen mensen zijn die nog nooit gewerkt hebben, jongeren zonder ervaring, maar ook ouderen.

Het is geen vereiste dat de help(st)er een vooropleiding heeft genoten omdat er intern nog kan worden bijgeschoold. Vormingen over een bewuste beroepshouding of een kookcursus, strijkcursus enzovoort worden op regelmatige basis aangeboden.

IN-Z biedt een job op maat en kijkt daarbij naar de intrinsieke motivatie en talenten van haar help(st)er(s). Wat kunnen ze en wat doen ze graag? Tevens is deze vzw zeer flexibel naar zowel haar werknemers als naar haar klanten toe. De help(st)er(s) hebben veel inspraak: zij kunnen aangeven welke dagen en uren ze beschikbaar zijn om te werken, welke liever niet en welke helemaal niet. Hiermee wordt rekening gehouden bij het inplannen van hun diensten. Ook naar de klanten toe is er een flexibele werking. Er wordt steeds in blokken van minimum twee uur gewerkt, waarbij de klant zelf aangeeft wanneer hij/zij hulp wenst. Inzake mobiliteit heeft IN-Z tevens een flexibele kant, hier wordt dieper op ingegaan in de volgende delen.

IN-Z zet sterk in op matching en zoekt dus voor elke klant de juiste help(st)er(s) en omgekeerd.

1.1.4 Werking en diensten

IN-Z biedt verscheidene diensten aan: poets- en huishoudhulp, seniorenoppas en persoonlijke assistentie voor personen met een beperking. Aansluitend kan je de kerngedachte achter elke dienst lezen.

- Poets- en huishoudhulp biedt mensen hulp in het huishouden. Help(st)er(s) van IN-Z poetsen de woning, wassen, strijken, koken en/of doen de boodschappen. Poets- en huishoudhulp wordt betaald via dienstencheques.
- De dienst seniorenoppas van vzw IN-Z biedt ouderen thuis extra ondersteuning. Deze ondersteuning bestaat uit laagdrempelige, niet-medische activiteiten zoals gezelschap houden, waakzaam aanwezig zijn, samen een wandelingetje maken, een boterham smeren, de brievenbus legen, begeleiden bij verplaatsingen, enzovoort.

- Persoonlijke assistentie voor personen met beperking biedt deze personen hulp bij de organisatie van hun dagelijks leven. Helpen wassen of aankleden, koken, helpen bij het eten geven en dergelijke, maar ook begeleiden bij boodschappen, verplaatsingen en uitstapjes behoren tot de mogelijkheden.

Momenteel telt vzw IN-Z zes regionale kantoren, waarvan vier kantoren in Limburg en twee kantoren in Vlaams-Brabant, namelijk:

- IN-Z Noord te Peer
- IN-Z Oost te Genk
- IN-Z Zuid te Tongeren
- IN-Z Midden te Hasselt
- IN-Z West (sectie Aarschot)
- IN-Z West (sectie Merchtem)

De hoofdzetel is gevestigd in Genk, in hetzelfde gebouw als regio Oost.



Figuur 1 : de verschillende regio's.

1.2 Waarom mobiliteit belangrijk is bij vzw IN-Z

De help(st)er(s) worden op een bepaald uur bij een bepaalde klant verwacht. De kans bestaat dat er bij een help(st)er achtereenvolgens meerdere diensten staan ingepland. Deze diensten kunnen dicht bij elkaar liggen, maar het gebeurt ook dat de afstand tussen opeenvolgende diensten groter is, soms over de gemeentegrenzen heen. Zowel de afstand tussen deze diensten alsook het vervoersmiddel van de help(st)er zijn van grote invloed op de verplaatsingstijd en bijgevolg het hele uurschema van het personeelslid.

Hieronder worden twee topics besproken om een beeld te schetsen van het belang van mobiliteit bij IN-Z.

a) Pendelfonds en e-bike

Het Pendelfonds werd in 2006 opgericht door de Vlaamse regering om het pendelverkeer te verbeteren. Tegen 2020 moet het aandeel van de auto in het woon-werkverkeer van 70 % naar 60 % dalen. De fiets en het openbaar vervoer moeten hierin hun aandeel krijgen. Het streefcijfer voor het aantal verplaatsingen met de fiets en het openbaar vervoer ligt op 40 %. Het pendelfonds subsidieert projecten die het aantal autoverplaatsingen in het woon-werkverkeer willen verminderen en die dus een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen.

Op 10 oktober 2013 diende vzw IN-Z een dossier in bij het Pendelfonds. De startdatum van het dossier is 3 oktober 2014. Het dossier voorziet een aankoop van maximaal 250 elektrische fietsen voor het personeel, om tegemoet te komen aan een deel van de vervoersproblemen binnen de organisatie. Dit dossier werd goedgekeurd, waardoor IN-Z via het Pendelfonds subsidies ontvangt om deze elektrische fietsen, de e-bikes, voor een stuk mee te financieren. Die 250 elektrische fietsen worden verdeeld over de zes regio's.

IN-Z is dit project gestart ter ondersteuning van het personeel. Ze hebben hier geen winst op. De organisatie is er wel sterk van overtuigd dat veel van de personeelsleden baat hebben bij een elektrische fiets zodat ze zich makkelijker, sneller en verder kunnen verplaatsen. De help(st)er kan een e-bike huren voor een periode van één jaar, die telkens stilzwijgend kan verlengd worden met een periode van één jaar. Zowel de stafmedewerkers als de help(st)er(s) kunnen zo'n e-bike huren voor een bedrag van € 0,16 per kilometer. Op het einde van de maand wordt de kilometerstand doorgegeven en vervolgens gefactureerd. In de huur is twee keer per jaar een groot onderhoud en een andere huurfiets bij diefstal inbegrepen. Wanneer help(st)er(s) gebruik maken van de fiets in het kader van werkverplaatsingen krijgen ze een fietsvergoeding van € 0.22 per kilometer. De fietsen zijn in eerste instantie bedoeld om werkverplaatsingen gemakkelijker te maken, maar daarnaast mag de e-bike ook gebruikt worden voor privédoeleinden.

IN-Z is volop bezig om de e-bike naambekendheid te geven. Of IN-Z hierin slaagt, kan je lezen in het derde deel van dit eindwerk.

b) Mobiliteitscoördinator

IN-Z heeft sinds 2015 een halftijdse mobiliteitscoördinator aangeworven. Denny Drossaert is het aanspreekpunt waarbij alle medewerkers met vragen rond mobiliteit terecht kunnen. Hij werkt in de hoofdzetel van IN-Z. Denny heeft de bevoegdheid over alles in verband met mobiliteit binnen de organisatie: hij beheert het Pendelfonds, volgt de trends op rond mobiliteit en bespreekt mobiliteitsproblematieken. Hij onderzoekt mogelijkheden naar alternatieven in verband met verplaatsingen en heeft een goede kennis van de verschillende vervoersmiddelen. Hij communiceert en sensibiliseert regelmatig over mobiliteit. Om aan deze punten tegemoet te komen, worden er onder andere netwerkmeetings georganiseerd waarbij mobiliteitscoördinatoren van verscheidene organisaties samenkomen. Als schrijfster van dit eindwerk kreeg ik de mogelijkheid om de 10de Netwerkmeeting voor Mobiliteitscoördinatoren, op 06 maart 2015 te Brussel bij te wonen. In bijlagen kan je hier het getuigschrift van terugvinden.

2 Deel 2 : theoretisch kader

In deel 1 wordt al kort de link tussen vervoersarmoede en vzw IN-Z gelegd. Om dit eindwerk toegankelijker te maken voor een breed publiek bevindt zich in dit deel de uitwerking van het theoretisch kader. Dit deel is uitgewerkt aan de hand van een literatuurstudie. Het preciseert onderwerpen die in de enquête bevestigd worden en die zorgen voor een vergroting van kennis rond het aspect mobiliteit.

Vooreerst wordt de term mobiliteit besproken. De definitie van mobiliteit, de link met motility en het verschil tussen beiden wordt verduidelijkt. Daarna wordt het wettelijk kader en de plaats die mobiliteit in onze samenleving inneemt besproken.

Vervolgens wordt ingegaan op duurzame mobiliteit, waarbij de verschillende vervoersvormen die bij IN-Z het meeste present zijn, worden uitgelicht.

Als laatste worden de problemen inzake mobiliteit belicht. Hier wordt vervoersarmoede besproken en de link gelegd met sociale uitsluiting.

2.1 Definities

2.1.1 Mobiliteit

Allereerst is het van belang om te weten waar de term mobiliteit nu precies voor staat.

Het is heel belangrijk om goed te focussen op de grote invloed die mobiliteit op ons dagelijks leven heeft. Vaak wordt mobiliteit kort en bondig gedefinieerd als het verplaatsen van personen, goederen of data van punt a naar punt b. Maar deze definitie geeft alles behalve de invloed van mobiliteit op ons dagelijks leven weer. (De Witte et al., 2008; Macharis et al., 2007; Montulet et al., 2007; Montulet en Hubert, 2008). Naar de winkel gaan om boodschappen te doen of deze thuis laten bezorgen, iets gaan drinken met vrienden, werken op kantoor of van thuis uit. Voor bijna alles wat we doen is mobiliteit - direct of indirect – nodig. Want als we ons zelf niet verplaatsen, wordt er wel ergens anders mobiliteit gecreëerd om aan onze behoeften tegemoet te komen. Denk hierbij maar aan de bus, de trein, enzovoort. Het is dus niet verwonderlijk dat mobiliteit zeer belangrijk is voor ons welzijn, onze welvaart en onze economie.

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om aan het maatschappelijk leven deel te kunnen nemen, het zorgt voor ontplooiing. Een grotere mobiliteit kan ervoor zorgen dat iemand meer mogelijkheden kent om aan activiteiten in de maatschappij deel te nemen.

2.1.2 Motility en tijdsgeografie

Andere interessante termen zijn motility en tijdsgeografie. Tijdsgeografie en het concept motility bieden inzicht in welke beperkingen en mogelijkheden mensen hebben bij de dagelijkse verplaatsingen, bij het deelnemen aan zowel professionele als niet-professionele activiteiten.

Motility wordt gedefinieerd als de wijze waarop een individu zich toe-eigent wat mogelijk is op het gebied van mobiliteit en dit potentieel gebruikt voor zijn of haar activiteiten. (Kaufmann, 2002). Het heeft dus betrekking op de potentiële mobiliteit van een persoon. Wanneer iemands motility toeneemt, heeft hij/zij in principe meer mogelijkheden om een verplaatsing te maken en/of aan activiteiten deel te nemen.

De tijdgeografie gaat in tegenstelling tot motility niet in op de potentiële mobiliteit, maar gaat in op de potentiële actieruimte van een individu. Met behulp van de tijdgeografie kan bestudeerd worden hoe mensen met elkaar en hun materiële hulpbronnen een web van paden in tijd en fysieke ruimte creëren om aan activiteiten deel te kunnen nemen (Hägerstrand, 1970). Ter verduidelijking: een jongere zonder rijbewijs zal bijvoorbeeld een mindere actieruimte hebben dan een jongere met rijbewijs. De jongere zonder rijbewijs zal minder afstand kunnen afleggen en zal zich daarom richten naar lokale voorzieningen.

De definiëring van motility en mobiliteit zijn reeds besproken en verduidelijkt. Om het verschil tussen beiden echter concreet te maken, wordt dit hieronder kort uitgelegd.

Motility gaat over het potentiële verplaatsingsgedrag van een individu en mobiliteit gaat over het daadwerkelijke verplaatsingsgedrag van een individu. Hierbij is het belangrijk om te weten in hoeverre de motility van een individu omgezet wordt in effectief gerealiseerde mobiliteit. In dit kader kan vervoersarmoede al kort worden aangeraakt, aangezien dit onder andere inhoudt dat er voor een persoon (of groep van personen) geen verbinding mogelijk is naar de activiteit of voorziening. Concreet betekent dit dat indien de motility erg beperkt is, de mobiliteit hieronder zal lijden.

2.2 Wettelijk kader

Om het begrip mobiliteit goed te kunnen plaatsen, wordt in dit deel het Mobiliteitsplan Vlaanderen kort toegelicht. De bevoegde Vlaamse minister die samen met zijn kabinet gaat over Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is de heer Ben Weyts.

2.2.1 Mobiliteitsplan Vlaanderen

Het mobiliteitsplan is de leidraad voor toekomstige mobiliteitsbeslissingen in Vlaanderen. Deze is nog geschreven onder de bevoegdheid van minister Hilde Crevits. Het wil duurzame en vlot toegankelijke mobiliteit als basisbehoefte creëren met respect voor het milieu. Het plan wil Vlaanderen bereikbaar houden, door een inclusief beleid te voeren en dit aan de hand van partnerschappen.

Het Plan bestaat uit twee delen. Enerzijds het informatieve gedeelte, dit lijst de uitdagingen op waar de Vlaamse overheid extra werk van moet maken. Het geeft een uitgebreide stand van zaken weer, brengt de bestaande toestand in kaart en bekijkt de trends die onze mobiliteit in de toekomst zullen beïnvloeden. Anderzijds is er het richtinggevend gedeelte, dit bevat de beleidskeuzes waarmee ze de Vlaamse mobiliteit concreet vorm willen geven.

Aansluitend worden beide delen verhelderd.

a) Informatieve deel

Vlaanderen beschikt over sterke troeven, zo heeft het een van de sterkst ontwikkelde vervoersnetwerken van Europa. Naar personenvervoer is er de laatste jaren ruim geïnvesteerd; meer en veiligere fiets- en voetpaden werden aangelegd, meer haltes voor het openbaar vervoer, uitgebreider aanbod van bus- en tramdiensten.

Het Vlaams vervoersnetwerk beschikt dus over heel wat troeven, maar staat ook voor grote uitdagingen. Deze zijn:

- de filezwaarte nam met 10 % toe;
- het feit dat het zich verplaatsen niet voor iedereen vanzelfsprekend is;
- door de vergrijzing zullen 65-plussers in de toekomst ook moeilijkheden ondervinden met hun verplaatsingen. Het plan oordeelt dat zij in de mogelijkheid moeten blijven om zich te verplaatsen;
- het grote aantal verkeerslachtoffers waarbij België in vergelijking met andere Europese landen nog een hele weg af te leggen heeft;
- de grote impact op het milieu, mens en de natuur moeten we blijvend in het oog houden;
- de mogelijke schaarste en het daardoor duurder worden van energiebronnen, zoals benzine en diesel.

Experts inzake mobiliteit zijn het erover eens dat het Vlaamse mobiliteitsstelsel er in 2050 anders zal moeten uit zien. Ze pleiten voor een duurzaam mobiliteitsmodel waar mobiliteit een basisbehoefte is waartoe iedereen toegang moet krijgen en moet blijven krijgen. Het moet efficiënt en veilig zijn, betaalbaar en sociaal rechtvaardig zijn, het mag dus niemand uitsluiten. Om duurzaam te zijn, moet het ook de draagkracht van onze planeet respecteren en de impact op het milieu, op de natuur en op de gezondheid zo klein mogelijk houden.

b) Richtinggevende deel

Om tot het bovenstaande te komen, worden er vijf strategische doelstellingen naar voren geschoven. Deze zijn achtereenvolgend: bereikbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid, milieu- en natuurvriendelijkheid. Om te begrijpen wat iedere doelstelling inhoudt, volgt er een uiteenzetting.

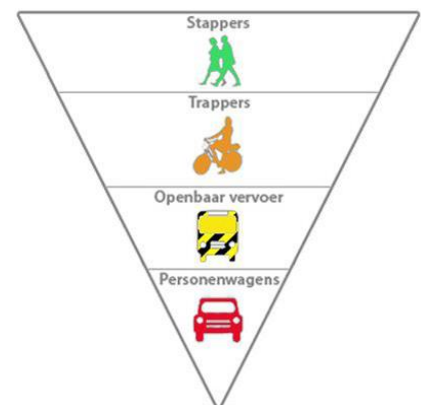
- Bereikbaarheid wordt gewaarborgd doordat voorzieningen vlot bereikbaar dienen te blijven en goederen op de afgesproken tijd geleverd dienen te worden. Mensen moeten comfortabel, tegen een betaalbare prijs op hun bestemming kunnen arriveren.

- Toegankelijkheid wil zeggen dat iedereen toegang moet krijgen tot de brede waaier van vervoerswijzen om aan het maatschappelijk leven deel te kunnen nemen. Een belangrijk punt hierbij is dat mobiliteit betaalbaar dient te blijven, zowel voor jongeren als voor ouderen.
- Het verkeer in België moet veiliger worden. Op lange termijn zou het aantal verkeersdoden tot praktisch nul herleid dienen te worden en het aantal zwaar- en lichtgewonden fors verminderen. Extra aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers, fietsers, motorrijders en ouderen is een noodzaak.
- Om de leefbaarheid te verbeteren en te zorgen dat dorpskernen weer aantrekkelijker worden, is het belangrijk om de juiste balans te vinden. Mensen moeten zich kunnen blijven verplaatsen en hun auto kunnen parkeren of hun fiets kunnen stallen zonder dat de leefbaarheid van de dorpskernen en steden in het gedrang komt.
- Om milieu- en natuurvriendelijk te zijn, is het belangrijk dat de schade aan het milieu en de natuur terug gedrongen wordt. Vooral de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke stoffen, zoals fijn stof, blijft een probleem en tast de fauna en flora aan.

c) Conclusie

Het mobiliteitsplan is bindend voor Vlaanderen en voor lokale overheden. Het uitgangspunt is dat alle beleidskeuzes en maatregelen inzake mobiliteit duurzaam dienen te zijn. Dit kan onder andere gewaarborgd worden door het STOP-principe. Duurzaamheid wordt verder besproken in het theoretisch gedeelte.

Het STOP-principe komt voort uit het Vlaamse Regeerakkoord 2009-2014. STOP staat voor de rangorde van vervoersvormen, die vertrekt vanuit de Stappers (voetgangers), Trappers (fietsers), Openbaar vervoer en eindigt bij de minst wenselijke mobiliteitsvorm, namelijk de Personenwagens. Ter verduidelijking wordt dit geschetst aan de hand van volgende afbeelding.



Figuur2: het STOP-principe.

2.3 Plaats van mobiliteit in onze samenleving

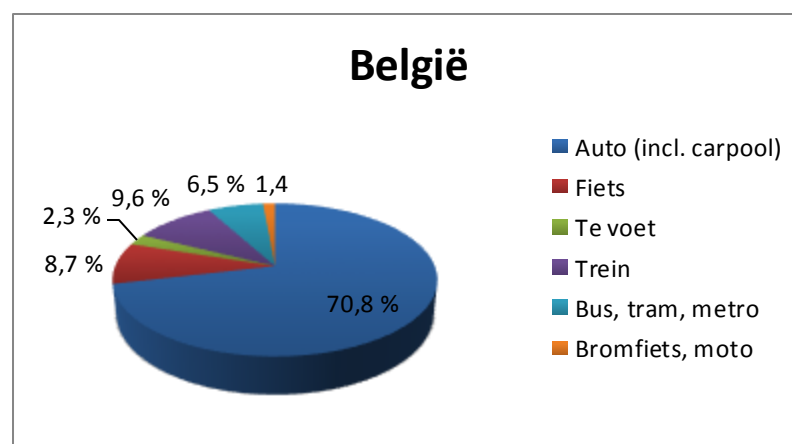
Mobiliteit heeft een belangrijke plaats in het leven van een individu, dit werd al meermaals duidelijk. De drie grote redenen om je te verplaatsen zijn:

- 1) functioneel (werk, zaken, onderwijs);
- 2) winkelen en diensten;
- 3) recreatief.

Uit onderstaande onderzoeken, gaande over het verplaatsingsgedrag en het woon-werkverkeer van personen, blijkt het belang van de wagen en hoe snel we naar de auto als vervoersmiddel grijpen.

Uit het Onderzoek Verplaatsings Gedrag Vlaanderen (OVG), dat Mobiel Vlaanderen uitvoert en waarbij er 1 600 personen bevroegd worden, blijkt dat elke Vlaming ouder dan 6 jaar in 2012 dagelijks gemiddeld 2,72 verplaatsingen deed en daarbij in totaal 41,46 kilometer aflegde. Hoe langer de afstand hoe groter het aandeel van de auto.

De resultaten van de Federale Diagnostiek woon-werkverkeer, gaven aan dat in 2011 de wagen door het merendeel van de Belgen gebruikt werd om zich te verplaatsen in het kader van woon-werkverkeer, dit inclusief carpooling. Er zijn wel regionale verschillen, zo gebruiken inwoners van Brussel meer het openbaar vervoer.



Figuur 3: verplaatsingen in het woon-werkverkeer.

Deze grafiek geeft een modal split weer. Dit is de onderlinge verhouding van het aantal reizigers en de verschillende vervoermiddelen, zoals de auto, de fiets, de trein. Het gaat met andere woorden over de keuze van vervoersmiddel. Modal shift wordt hiermee in verband gebracht, dit slaat op het vervangen van een deel van het vervoer door andere vormen van vervoer. Bijvoorbeeld de trein nemen in het dichtstbijzijnde station om te gaan werken in Brussel en eens aangekomen in Brussel de fiets gebruiken om zich naar de werkplaats te begeven. Deze termen kunnen in verband worden gebracht met duurzame mobiliteit waarover er bij punt 2.4. meer informatie gevonden kan worden.

2.4 Duurzame mobiliteit

2.4.1 Definitie

In het mobiliteitsplan kwam deze term al aan bod, hier wordt een verdere uitleg gegeven.

Duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoefte te voorzien (het Brundtland-rapport, 1987). In het kader van mobiliteit betekent dit het volgende: mobiliteitsontwikkeling mogelijk maken, rekening houdend met de principes van duurzame ontwikkeling (de economie, het milieu) Duurzaam betekent dus ook dat de meest kwetsbaren in de samenleving zich moeten kunnen verplaatsen met de middelen die haalbaar zijn voor hun situatie.

Een belangrijke stap naar een duurzame mobiliteit is het in vraag stellen van ons gedrag. Is deze verplaatsing echt nodig? Moet ik voor deze verplaatsing de auto nemen of kan ik de fiets nemen? Deze afwegingen komen echter nauwelijks bewust in ons op, omdat mobiliteitsbeslissingen vaak routine zijn geworden en deze zijn moeilijk te veranderen.

De overheid neemt een aantal maatregelen om duurzaamheid na te streven. Één van deze maatregelen is de fiscale vrijstelling van de fietsvergoeding. Concreet moeten werknemers die de fiets gebruiken voor het woon-werkverkeer en hiervoor een fietsvergoeding ontvangen van de werkgever, dit is maximum € 0,22 per kilometer, hier geen belastingen op betalen.

2.4.2 Verschillende vervoersvormen naast elkaar

Er wordt gefocust op de auto, de fiets en de bus in het kader van openbaar vervoer, omdat dit de vervoersvormen zijn die voornamelijk door de help(st)er(s) van IN-Z gebruikt worden.

Het type vervoersmiddel is van belang bij de mate van toegang tot de arbeidsmarkt. Waar autobezit de toegang tot de arbeidsmarkt, het vinden en vasthouden van banen, aanzienlijk vergroot, kan hetzelfde niet over openbaar vervoer gezegd worden. In vergelijking met het openbaar vervoer blijken auto's namelijk geschikter en flexibeler bij het zoeken naar werk, terwijl het openbaar vervoer de locaties en typen werk beperkt die voor mensen beschikbaar zijn. Daarnaast wordt het openbaar vervoer volgens Hine (2009) als onbetrouwbaar gezien door tijdschema's die vaak niet overeenkomen met werkschema's. Bijvoorbeeld avond – en weekendwerk.

Bij vzw IN-Z wordt er heel flexibel gewerkt, het kan dus zijn dat help(st)er(s) 's avonds of in het weekend een dienst hebben. Indien ze gebruik maken van het openbaar vervoer, kan dit een hekelpunt zijn.

De keuze voor een bepaald vervoermiddel wordt mede beïnvloed door de kosten die met dat vervoermiddel samenhangen. Duurdere abonnementen en hogere brandstoftarieven zullen respectievelijk de bus en de wagen minder aantrekkelijk maken en bijgevolg het gebruik ervan doen afnemen. Dit beïnvloedt het STOP-principe in positieve zin.

Er is vrijwel niemand die ontkent dat de auto grote voordelen en veel succes heeft, hij zorgt voor flexibiliteit en gemak. Anderzijds is er ook niemand die ontkent dat de auto grote nadelen heeft. De auto is het slachtoffer van zijn eigen succes, want hoe meer succes hij heeft hoe moeilijker hij de verwachtingen van deze maatschappij kan waarmaken. In deze maatschappij wordt overal vaart achter gezet. Tijd kost geld en dus moet alles snel gaan. We willen overal zo snel mogelijk zijn en liefst zonder files. Problemen inzake de auto worden in het volgende punt besproken.

2.5 Problemen inzake de auto?

2.5.1 Algemeen

Problemen zoals vervuiling, verkeersonveiligheid, de vele ruimte die ingenomen wordt voor de aanleg van (nieuwe) wegen, files, parkeerproblemen, klimaat- en milieuproblemen, gezondheidseffecten, energie- en grondstofschaarste worden steeds tastbaarder en zichtbaarder.

Ondanks het grote succes van de auto, zijn mensen zonder auto vaak vervoersarm. IN-Z streeft ernaar om dit een geslaagde loopbaan echter niet in de weg te staan.

2.5.2 Vervoersarmoede

De centrale vraag van dit eindwerk is de volgende: “hoe probeert vzw IN-Z vervoersarmoede om te buigen tot een opportuniteit?” Om tot een antwoord te komen, is het belangrijk om te weten wat vervoersarmoede precies inhoudt, wie er vatbaar voor is en wat de achterliggende processen zijn.

2.5.2.1 Definitie

De term vervoersarmoede duidt op de onmogelijkheid of de moeilijkheid om bepaalde voorzieningen te bereiken. Het houdt in dat er voor een persoon (of groep van personen) geen verbinding mogelijk is naar de activiteit of voorziening. (Moseley, 1979 & 2002). Kortom, wanneer mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen, noemen we dat vervoersarm.

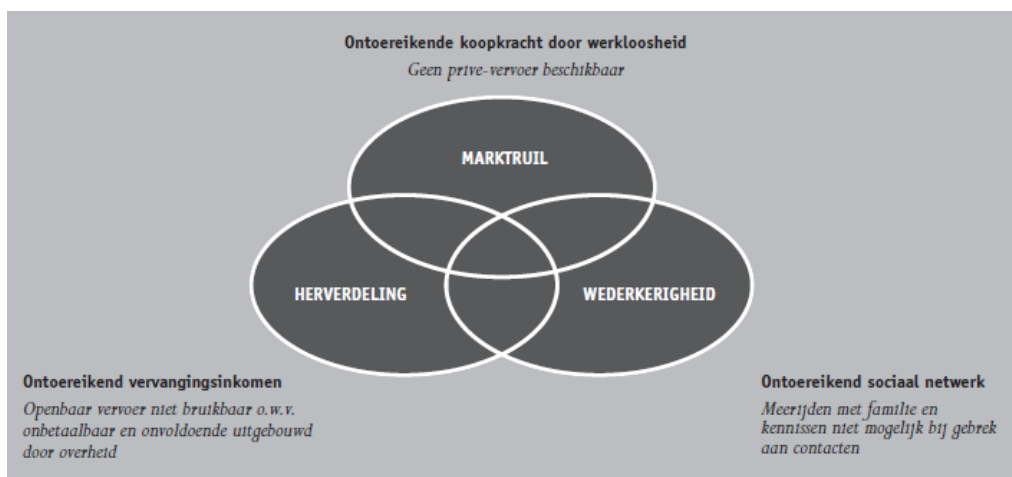
Van invloed op de motility van een individu zijn de toegang tot verschillende vormen en verschillende gradaties van mobiliteit, de competenties van een individu om hiervan gebruik te maken en de toe-eigening van een bepaalde keuze. Vanuit dit perspectief kan vervoersarmoede worden gezien als het relatieve gebrek aan motility dat nodig is om te verplaatsen en toegang te krijgen tot activiteiten zoals werk.

2.5.2.2 Oorzaak en gevolg

Vervoersarmoede kan een gevolg zijn van vervoersongelijkheid. Vervoersongelijkheid houdt in dat sommige groepen in de samenleving meer vervoersmogelijkheden hebben dan anderen. (Universiteit Antwerpen, 2001). Vervoersongelijkheid wordt beïnvloedt door drie dimensies:

- vrije marktruil;
- herverdeling;
- wederkerigheid.

Volgende figuur maakt dit duidelijk:



Figuur 4: 3 dimensies die vervoersarmoede beïnvloeden..

Vervoersongelijkheid heeft een gebrekkige verplaatsingsmogelijkheid tot gevolg, maar dat wil niet zeggen dat er ook sprake is van vervoersarmoede. Daarvoor dient een persoon, als gevolg van gebrekkige verplaatsingsmogelijkheden, niet in staat zijn om deel te nemen aan de set van activiteiten die als normaal worden gezien in bepaalde samenlevingen. Ook moet deze beperkte deelname aan activiteiten duidelijke sociale gevolgen hebben. Dat de persoon in kwestie minder vaak iets gaat eten, moeilijkheden ondervindt bij het inkopen van boodschappen, enzovoort kunnen gevolgen zijn van een beperkte verplaatsingsmogelijkheid.

2.5.2.3 Achterliggende processen

Er kunnen vijf achterliggende processen benoemd worden die samenhangen met vervoersarmoede. Dit zowel op het niveau van de samenleving (met aandacht voor de arbeidsmarkt, de woningmarkt en de betekenis van lokale voorzieningen) als op het niveau van huishoudens en individuen (genderverhoudingen en belangrijke transitiemomenten in het leven).

Beide niveaus kunnen echter niet volledig van elkaar gescheiden worden. Uitsluiting van de woningmarkt gaat vaak gepaard met een breuk in het sociale netwerk.

Deze processen zijn:

1) vervoersarmoede en een verhitte stedelijke woningmarkt

Mensen zoeken een goedkope woning voor een redelijke prijs, deze vinden ze vaker in landelijke gemeenten, waar het openbaar vervoer beperkter is dan in verstedelijkte gebieden. Deze beperktere verplaatsingsmogelijkheid heeft tot gevolg dat de personen die in landelijke gemeenten woonachtig zijn meer kans hebben om vervoersarm te worden.

2) vervoersarmoede en werkloosheid

Ten tweede treedt er ook een duidelijke wisselwerking op tussen vervoersarmoede en werkloosheid, waarbij oorzaak en gevolg niet strikt van elkaar gescheiden zijn. Soms kan vervoersarmoede aan de basis liggen van uitsluiting van de arbeidsmarkt, omdat men zich niet kan verplaatsen naar de werkplaats. Maar omgekeerd betekent deze uitsluiting ook een lagere koopkracht waardoor bepaalde bestaansmiddelen, waaronder vervoersmiddelen, niet bereikbaar zijn. Ze kunnen zich met andere woorden geen auto veroorloven net omdat ze geen job hebben.

3) wisselend belang van lokale voorzieningen

Met lokale voorzieningen wordt er bijvoorbeeld een supermarkt bedoeld. Mensen zonder vervoersmiddel ervaren moeilijkheden met het doen van hun boodschappen omdat ze er gewoonweg niet geraken. Een goed sociaal netwerk kan hier een lichtpunt zijn, kennissen of familie kunnen gevraagd worden om de boodschappen te doen.

4) vrouwen ondervinden meer vervoersarmoede dan mannen

Een vierde proces wijst op een veel grotere kwetsbaarheid voor vervoersarmoede bij vrouwen dan bij mannen. In veel gezinnen is er geen tweede auto ter beschikking, waardoor het gezin moet afwegen wie de auto wanneer gebruikt. Vaak is dit de man en behelpt de vrouw zich door het openbaar vervoer meer te gebruiken.

5) vervoersarmoede en de levenscyclus

Tenslotte treedt vervoersarmoede vooral op tijdens cruciale momenten van het leven, de zogenaamde transitie momenten. Ter voorbeeld: jonge volwassenen maken een keuze van woonlocatie en deze keuze heeft een impact op hun vraag naar mobiliteit.

2.5.2.4 Welke groepen kennen vervoersarmoede?

Vervoersarmoede komt vooral voor bij:

- mensen die geen rijbewijs bezitten;
- vrouwen;
- mensen met een beperking;
- ouderen;
- personen met een beperking;
- lage inkomensgroepen;
- kinderen;
- alleenstaande ouder met kinderen;
- etnische minderheden;
- plattelandsbewoners.

Deze groepen verplaatsen zich minder vaak en de verplaatsingen die wel gemaakt worden, bestaan vaak uit korte afstanden.

Een deel van de bovenstaande beschreven groepen behoren tot de doelgroep van vzw IN-Z. Bij IN-Z werkten er op 11 maart 2015 1079 mensen over de verschillende regio's heen, waarvan er 1 017 help(st)er(s) van het vrouwelijke geslacht zijn. Daarnaast werken er 12,60 % help(st)er(s) van niet-Belgische nationaliteit. De mensen die IN-Z tewerkstelt hebben bijgevolg een grotere kans om vervoersarm te zijn, of dit ook zo is, kan je lezen in deel 3.

2.5.3 Sociale uitsluiting

Er is sprake van sociale uitsluiting wanneer een persoon de mogelijkheid niet (meer) heeft om die activiteiten te bereiken, die hij/zij nodig heeft om volledig te kunnen participeren in de maatschappij (Church, e.a. 2000). Werkloosheid, gezondheidschade door het uit- of afstellen van medische behandeling of sociaal isolement als gevolg van beperkt contact met familie en vrienden. Bijvoorbeeld persoon X wil op zaterdagavond iets gaan eten met vrienden, maar heeft niet de mogelijkheid om zich met een wagen te verplaatsen. De bus is niet flexibel genoeg, want er is een uur verplaatsingstijd nodig om op de bestemming te geraken. Persoon X heeft dit er niet voor over en wijst de afspraak af. Zo zal hij uiteindelijk niet meer participeren in de maatschappij en kan hij sociaal uitgesloten geraken.

3 Deel 3 : praktisch gedeelte

In het vorige deel komt de theorie in verband met mobiliteit tot zijn recht.

In dit deel wordt er aan de hand van een enquête onderzocht hoe de mobiliteit van de help(st)er(s) van vzw IN-Z Oost is, om zo een link te kunnen leggen naar de problematiek van vervoersarmoede. Als eerste wordt het type van onderzoek toegelicht. Als tweede wordt de populatie en de steekproef besproken. Daarna wordt de afgenomen enquête geschetst en de resultaten besproken. Hierop volgt een interview met de mobiliteitscoördinator van vzw IN-Z om zijn opinie te schetsen. Ten slotte wordt de conclusie toegelicht en aanbevelingen gegeven.

3.1 Type van onderzoek

Er werd gekozen om een kwantitatief onderzoek af te nemen in combinatie met een kwalitatief aspect om de bevindingen te ondersteunen en meer diepgang te creëren.

Voor het kwantitatieve luik van dit onderzoek werd er gekozen om een enquête af te nemen. Deze bevraging werd afgenomen op het administratief moment van donderdag 02 april 2015 in het gebouw van regio Oost. Het administratief moment vindt maandelijks plaats. Dit is de dag waarop alle help(st)er(s) van regio Oost hun dienstencheques kunnen afgeven en zij hun maandschema's krijgen voor de volgende maand. Daarnaast is er ook ruimte om vragen te stellen aan de coördinatoren en/of begeleiders.

Voor het kwalitatieve luik van dit onderzoek werd er een interview afgenomen met Denny Drossaert, de mobiliteitscoördinator van IN-Z. Dit interview werd afgenomen om naar zijn mening en conclusies omtrent het onderzoek te polsen. Verder in dit eindwerk wordt het interview in verslagvorm weergegeven. Voor de topic-lijst verwijs ik graag door naar de bijlagen.

3.2 Populatie en steekproef

Om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van de mobiliteitsproblematiek binnen vzw IN-Z, is er een steekproef genomen. De populatie wordt gevormd door alle help(st)er(s) van vzw IN-Z Oost, dit zijn er 235 (cijfers van 12 maart 2015). Omdat dit te omvangrijk is, is een steekproef aangewezen. Voorafgaand aan de enquête werden er willekeurig een aantal help(st)er(s) per gemeente gekozen die zeker bevestigd werden. Dit is noodzakelijk omdat de verschillende gemeenten van de regio mogelijk elk hun eigen typische mobiliteitsproblemen hebben en dit een impact kan hebben op de potentiële vervoersarmoede van de help(st)er(s). Zo zal het aanbod van openbaar vervoer in een centrumstad als Genk aanzienlijk groter zijn dan in bijvoorbeeld het veel kleinere Zutendaal. Daarnaast zijn er ook willekeurig help(st)er(s) aangesproken. In totaal zijn er zo'n 85 enquêtes afgenomen, waarvan er 60 zijn weerhouden. De overige 25 zijn niet opgenomen in de resultaten omdat deze niet correct waren ingevuld. Dit maakt dat de resultaten gebaseerd zijn op 60 correct ingevulde enquêtes, waarbij ik als enquêtrice af en toe mondeling doorvroeg naar denkwijzen en meningen. Om in de sfeer van mobiliteit te komen was de ruimte aangekleed met speelgoedauto's en ander decoratiemateriaal.

3.3 Enquête

Er werd geopteerd voor een schriftelijke enquête. Deze bevat veertien korte vragen, voornamelijk meerkeuzevragen. Er werd specifiek gekozen voor meerkeuzevragen omdat dit de analyse van de antwoorden vergemakkelijkt. Daarnaast werd de enquête schriftelijk afgenomen, omdat dit het minst tijdsintensief is en de vragen zich ertoe lenen. De bevraging is opgedeeld in 2 delen, eerst komen de persoonsgegevens aan bod: de leeftijd, de nationaliteit en het geslacht. Deze vragen worden gesteld om een beeld te krijgen van de doelgroep. Vervolgens luidt de vraag: "heeft u een auto ter beschikking?" Hier zijn meerdere antwoorden mogelijk. Dit kan "ja" of "nee" zijn, maar het kan ook dat er soms een auto ter beschikking is. Keuzeantwoord soms staat erbij omdat het kan dat iemand zijn/haar auto deelt met de partner of iemand anders. Hierdoor kan hij/zij niet dagelijks gebruik maken van de auto, maar wel bijvoorbeeld om de week. Afhankelijk van het antwoord op deze vraag, worden ze geacht een volgende vraag in te vullen. Er wordt ook gepeild naar de bekendheid van de elektrische fiets of de e-bike zoals IN-Z deze promoot. Tot slot wordt de vraag gesteld of ze eventuele opmerkingen of suggesties hebben rond mobiliteit of vervoer. Maar de bevestigden benutten deze ruimte ook om hun antwoorden op de enquête te verantwoorden. In de bijlage van dit eindwerk, kan je de enquête terugvinden.

3.3.1 Resultaten

Beschikbaarheid van de wagen : over de gemeentes heen

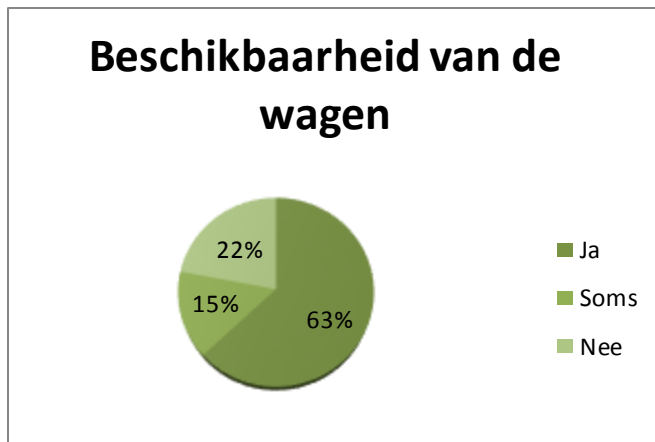


Diagram 1: heb je een wagen ter beschikking?

Diagram 1 geeft procentueel weer hoeveel werknemers van IN-Z al dan niet over een wagen beschikt. Hieruit blijkt dat het merendeel, 63 %, van de help(st)er(s) van IN-Z een auto ter beschikking heeft. 15 % beschikt soms over een auto en 22 % bezit geen auto. Er kan dus besloten worden dat 37 % moeilijkheden ondervindt met zijn/haar verplaatsingen. Concreet geraken zij niet tot bij eender welke klant, omdat hun flexibiliteit beperkter is. Doordat zij hierin moeilijkheden ondervinden, wordt hun klantenbestand beperkt. Het overgrote merendeel van de groep bevroegden zijn vrouwen, een minderheid wordt vertegenwoordigd door mannen. Dit is representatief aan het personeelsbestand van IN-Z omdat het overgrote deel van de werknemers vertegenwoordigd wordt door vrouwen.

Beschikbaarheid van de wagen: per gemeente

Volgende gemeenten werden bevroegd:

- | | |
|------------------------|------------------|
| - Genk | - Zutendaal |
| - Houthalen-Helchteren | - Opglabbeek |
| - Maasmechelen | - Dilsen-Stokkem |
| - As | - Zonhoven |
| - Lanaken | - Diepenbeek |

Hiernavolgend worden de resultaten van voorgenoemde gemeenten weergegeven. Omdat bepaalde gemeenten vergelijkbaar zijn, worden deze in mijn resultaten als één groep bekeken.

Over de verschillende gemeenten heen, zijn dit de resultaten.

1) Gemeente Genk

In totaal werden er 30 werknemers wonend in de gemeente Genk bevroagd. Van deze 30 helpst(st)er(s) was 7 % mannelijk en 93 % vrouwelijk. De leeftijden worden trapsgewijs weergegeven:

- tussen 18 jaar en 38 jaar: 27 % van de bevroagden;
- tussen 38 jaar en 48 jaar: 30 % van de bevroagden;
- tussen 48 jaar en 68 jaar: 43 % van de bevroagden.

Het merendeel van de bevroagden, afkomstig uit regio Genk, is van Belgische origine; 70 %. Daarnaast is 3 % Grieks, 10 % Italiaans, 10% Turks en 7 % Nederlands.

66 % heeft een auto ter beschikking, hiervan heeft 13 % deze soms beschikbaar. De help(st)er(s) deelt dan de auto met bijvoorbeeld de partner of iemand anders zoals een kennis. Van deze 66 % gebruikt 75 % de auto effectief om naar de klanten te gaan. De overige 25 % doet dit niet, zij worden gebracht of nemen een ander vervoersmiddel zoals de bus of de fiets. Iedere bevroagde help(st)er van vzw IN-Z heeft het gevoel dat er altijd tot meestal rekening wordt gehouden met het feit dat hij/zij over een ander vervoersmiddel beschikt dan een auto.

2) Gemeente Maasmechelen

Uit de gemeente Maasmechelen werden 9 mensen bevroagd.

- tussen 18 jaar en 38 jaar: 11 % van de bevroagden;
- tussen 38 jaar en 48 jaar: 33 % van de bevroagden;
- tussen 48 jaar en 68 jaar: 56 % van de bevroagden.

De bevroagden bestonden uit 11 % mannen en 89 % vrouwen. Naar nationaliteit toe was 11 % Italiaans, 11 % Nederlands en 78 % Belgisch. Opmerkelijk bij de gemeente Maasmechelen is dat het overgrote deel, namelijk 78 % een auto ter beschikking heeft. Hiervan neemt 78 % ook altijd de auto om naar de klanten te gaan, 11 % doet dit af en toe en 11 % doet dit niet, ook al hebben zij een auto ter beschikking.

3) Gemeente As – Opglabbeek – Zutendaal

De gemeenten As, Opglabbeek en Zutendaal zijn vergelijkbaar qua ligging en demografie. Vandaar worden ze samen besproken.

Uit de gemeente As werden drie mensen bevestigd, uit de gemeente Zutendaal werden er twee mensen bevestigd en uit de gemeente Opglabbeek werden er ook twee mensen bevestigd. Deze zeven bevestigden kwamen uit verschillende leeftijdscategorieën: gaande van 18 jaar tot 38 jaar (één iemand) , 38 jaar tot 48 jaar (drie personen), 48 jaar tot 68 jaar (drie personen). Alle zeven bevestigden waren vrouwen en waren van dezelfde origine, namelijk Belgisch.

In deze gemeenten heeft 57 % een auto ter beschikking, deze mensen gebruiken die auto ook altijd om naar de klanten te gaan. 29 % maakt er af en toe gebruik van omdat zij bijvoorbeeld de auto delen of klanten dichtbij thuis hebben. 14 % heeft geen auto ter beschikking. Zij gebruiken een andere vervoersmiddel om naar de klant te gaan. De meerderheid hiervan neemt de bus of gaat te voet.

4) Gemeente Lanaken

Uit de gemeente Lanaken werden drie mensen bevestigd, alle drie waren zij vrouwelijk. Hiervan is 67 % tussen 48 jaar en 68 jaar, 33 % is tussen 18 jaar en 38 jaar. Deze drie vrouwen waren van verschillende origine; Belgisch, Turks en Nederlands.

Diegene die een auto ter beschikking hebben, gebruiken deze ofwel altijd ofwel af en toe om naar de klanten te gaan.

5) Gemeente Dilsen-Stokkem

Uit de gemeente Dilsen-stokkem werd maar één vrouw bevestigd. Dit komt omdat er maar een klein aantal mensen uit Dilsen-Stokkem werkzaam zijn bij IN-Z. Degene die de enquête heeft ingevuld is een Belgische vrouw tussen de 38 jaar en 48 jaar. Deze vrouw heeft een auto ter beschikking en gebruikt deze altijd om naar haar klanten te gaan.

6) Gemeente Zonhoven– Houthalen-Helchteren

Deze gemeenten worden ook samen besproken.

Uit de gemeente Zonhoven hebben twee vrouwen de enquête ingevuld, uit de gemeente Houthalen-Helchteren waren dit zes vrouwen. 88 % van de ondervraagden zijn van Belgische afkomst. De overige 12 % zijn Duits, of andere. Hiervan was 25 % tussen 18 jaar en 38 jaar, 25 % tussen 38 jaar en 48 jaar en 50 % tussen 48 jaar en 68 jaar. Deze vrouwen hebben een auto ter beschikking die ze altijd gebruiken om naar de klanten te gaan.

7) Gemeente Diepenbeek

Uit de gemeente Diepenbeek hebben twee mensen de enquête ingevuld. Het betreft twee vrouwen van Belgische origine. Ze zijn tussen 38 en 48 jaar en tussen 48 en 68 jaar. Beiden bevraagd hebben een auto ter beschikking en gebruiken deze altijd om naar de klanten te gaan.

Effecten en gebruik van de wagen: over de gemeenten heen

Om te polsen naar het effect en gebruik van de auto werden er nog vijf belangrijke vragen gesteld.

Om de effecten van het wagengebruik in kaart te brengen werd er de vraag gesteld of de autobestuurder zich bewust is van de nadelen ervan, en of deze de auto zou laten staan en voor een ander vervoersmiddel zou kiezen. Volgende resultaten werden bekomen.

84 % van de ondervraagden is zich bewust van de nadelen van de auto. Doch moet er rekening gehouden worden met het feit dat de geënquêteerden misschien een maatschappelijk wenselijk antwoord willen geven. Hun autogebruik is niet per definitie minder omdat zij de nadelen van de auto kennen.

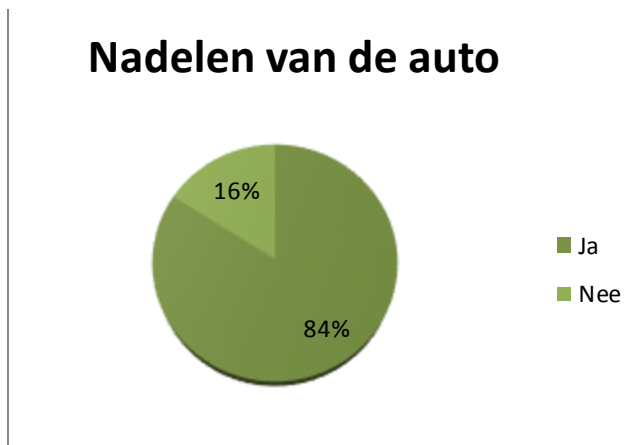


Diagram 2: ben je je bewust van de nadelen van de auto? (milieu, files, ..)

Er werd ook gevraagd of men de auto zou laten staan en vervolgens een ander vervoersmiddel zou kiezen. De volgende diagram geeft procentueel de resultaten weer. 40 % zou de auto laten staan en deze inruilen voor een ander vervoermiddel indien ze diensten dichterbij huis hadden.



Diagram 3: zou je je auto laten staan en een ander vervoersmiddel kiezen?

Aan de help(st)er(s) die geen auto ter beschikking hebben, werd de vraag gesteld of zij een angst voelde om te solliciteren in functie van de gevraagde flexibiliteit. 23 % voelde een zekere angst, 77 % niet.

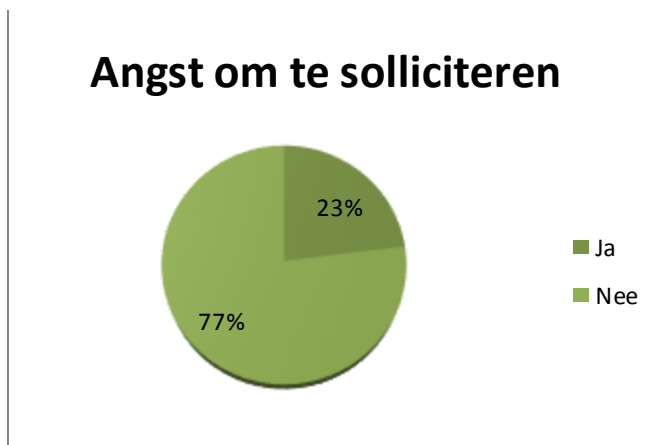


Diagram 4: voelde je angst om te solliciteren omwille van. het feit dat je geen auto ter beschikking hebt?

Daarnaast werd er gepolst naar sociale uitsluiting. Er werd de vraag gesteld of er een invloed voelbaar is op hun privéleven als gevolg van het feit dat ze geen wagen hebben. Er werd de keuzemogelijkheid gegeven: ja, ik ga minder vaak weg en nee, dit heeft geen invloed. Volgende resultaten kwamen hieruit. Iets meer dan de helft geeft toe dat dit een invloed heeft op hun privéleven.

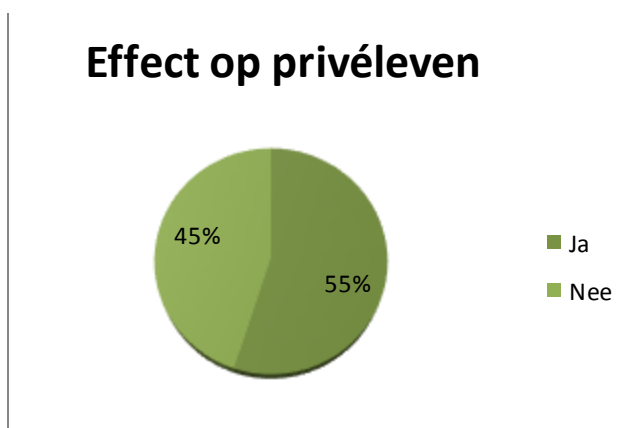


Diagram 5: heeft het gegeven dat je geen auto hebt een effect op je privéleven?

Vervolgens werd er ook gepeild naar de bekendheid van de elektrische fiets, alias de e-bike.

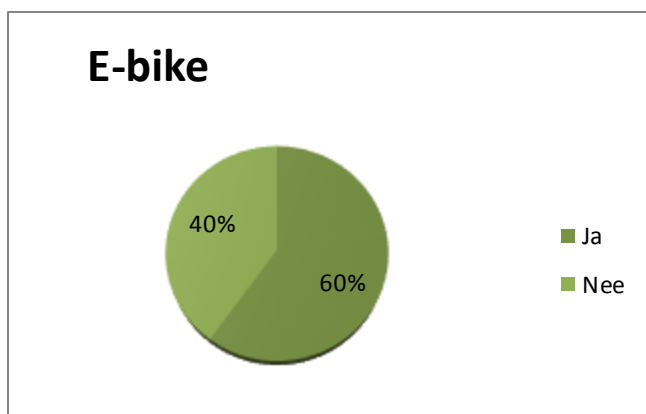


Diagram 6: heb je al een gehoord van een e-bike?

Twee van de 60 bevroegden hebben een e-bike besteld. Over alle help(st)er(s) van regio Oost ligt dit aantal hoger en komen we op 28 bestellingen uit.

3.4 Interview met de mobiliteitscoördinator

Om te polsen naar de mening van de mobiliteitscoördinator van de organisatie heb ik een interview met hem afgenomen. In bijlage is de topiclijst terug te vinden.

Denny gaf aan dat hij niet verrast was over resultaten van de enquête. Hij is zich bewust van de grote groep help(st)er(s) die moeilijkheden ondervinden bij hun verplaatsingen op zowel werk- als privégebied. Uit de resultaten blijkt dat 4 op 10 werknemers van IN-Z zelden of nooit over een wagen beschikt, hetgeen veel is. Wanneer een van de coördinatoren een help(st)er wil inplannen bij een klant, stuiten zij namelijk vaak op dit probleem. Zij gaan vervolgens opzoek naar een andere help(st)er, wat erg tijdsintensief is. Aan de andere kant is hij zich er ook bewust van dat IN-Z een sociaal-economische organisatie is en dat er een kans is op vervoersarmoede. Het is een uitdaging om deze mensen toch gemobiliseerd te krijgen, geeft Denny aan. Actie is al ondernomen, want in juni gaat het project met de e-bike van start. Over de regio's heen hebben reeds 80 help(st)er(s) zich ingeschreven voor het eerste instapmoment van dit meerjarig project. Voor regio Oost zijn er dit 28. Hij hoopt dat deze eerste stap de mobiliteit van een aantal al zal vergroten en zij bijgevolg hun aantal diensten kunnen uitbreiden omdat ze niet meer zo afhankelijk zijn van bijvoorbeeld de bus. Op deze manier krijgen de help(st)er(s) een grotere zekerheid over hun contract of zit er zelfs een contractverhoging in wanneer zij door de toegenomen mobiliteit vlotter meer diensten kunnen doen.

Denny is wel verwonderd dat bijna 1 op 5 bevroagden zonder wagen een angst voelde om te solliciteren. Naar de toekomst toe dient IN-Z in haar vacatures meer duidelijk te maken dat dit geen belemmering mag vormen om te solliciteren. Hij is er voorstander van dat er in de opengestelde vacature vermeld staat dat, indien er een mobiliteitsproblematiek aanwezig is, IN-Z een e-bike te huur stelt. Het is de bedoeling om via deze weg duidelijk te maken dat de auto niet als een gemis moet worden ervaren.

Uit de enquête bleek tevens dat 4 op 10 niet op de hoogte was van de verhuur van een e-bike. Dit komt volgens Denny omdat er gericht opzoek is gegaan naar mogelijke geïnteresseerden. Er zijn dus doelbewust help(st)er(s) aangesproken, waarvan de coördinatoren en begeleiders het gevoel hadden dat zij baat hebben bij het huren van een e-bike. Maar daardoor zijn andere help(st)er(s) over het hoofd gezien. Naar de toekomst toe is het belangrijk de campagne breder te spreiden. Er kan dan op een administratief moment een flyer in ieders kaptje gestoken worden.

3.5 Conclusie

Via de enquête werd er onderzocht of er bij de help(st)er(s) van vzw IN-Z Oost sprake is van vervoersarmoede. Uit de bevraging valt te besluiten dat dit bij een aantal help(st)er(s) zeker aanwezig is. 37 % gaf aan geen auto te hebben, ofwel deze soms ter beschikking te hebben. Opvallend is ook dat vervoersarmoede in alle leeftijdscategorieën voorkomt. Volgens deze enquête is dit 50 % bij de 48-plussers, 27 % tussen de 38 en 48-jarige en 23 % bij de help(st)er(s) van 18 tot 38 jaar. Wel is er een duidelijke meerderheid aanwezig bij de mensen boven 48 jaar. Uit de enquête blijkt dat er geen link is tussen de nationaliteit/origine van een help(st)er en de problematiek vervoersarmoede.

Uit het interview werd duidelijk dat de mobiliteitscoördinator zich bewust is van de vervoersproblematiek binnen IN-Z. De eerste stappen werden ondernomen om hieraan tegemoet te komen. Denny werd aangenomen als mobiliteitscoördinator, dit is een stap die aangeeft dat er duidelijk aandacht wordt besteed aan mobiliteit. Ook de verhuur van de e-bike is een mooi project. In juni worden de eerste elektrische fietsen geleverd en vanaf dan is er het vooruitzicht dat de gebruikers in aantal zullen stijgen.

Op de onderzoeksvraag: “hoe probeert vzw IN-Z vervoersarmoede om te buigen tot een opportuniteit?” kan er besloten worden dat de coördinatoren zeker en vast rekening houden indien help(st)er(s) gehinderd worden door hun beperkte mobiliteit. Er wordt gekeken of de diensten in het bereik van de help(st)er(s) liggen. Daarbij maken de coördinatoren frequent gebruik van Google Maps en de site van De Lijn om te kunnen berekenen of de help(st)er zijn/haar klant via de bus kan bereiken. Ze geven als het ware mobiliteitsadvies op maat. Dit is soms tijdsintensief, maar wordt wel als een meerwaarde beschouwd door de help(st)er(s) die naast vervoersarmoede ook niet beschikken over een PC of hier niet zo goed mee overweg kunnen. Er wordt ook rekening gehouden met de verplaatsingstijd tussen meerdere diensten. Deze tijd wordt ruim genoeg genomen en kan steeds aangepast worden. Iedere bevroegde help(st)er van vzw IN-Z heeft het gevoel dat er altijd tot meestal rekening wordt gehouden met het feit dat hij/zij over een ander vervoersmiddel beschikt dan een auto.

3.6 Aanbevelingen

Om het geheel overzichtelijk te houden werd er gekozen de aanbevelingen door middel van een opsomming weer te geven.

a) Sensibiliseren en activeren

Via deze enquête werd duidelijk dat er nog steeds een beperkte groep is die zich niet bewust is van de nadelen van een auto. Daarenboven had 40 % nog niet gehoord van een e-bike. IN-Z dient het aspect mobiliteit meer in de picture te plaatsen. Ik raad meer campagnes, posters, en dergelijke aan. Het administratief moment kan bijvoorbeeld frequent aangekleed worden in het thema mobiliteit en er kunnen kleurrijke en opvallende flyers in de kaften gestoken worden. Ook kan IN-Z nog meer reclame maken voor het huren van een e-bike. Hiervoor kan opnieuw gebruik gemaakt worden van het administratief moment, omdat dit een gelegenheid is waarop een groot aantal werknemer samenkomen. Via een testrit kunnen nieuwsgierigen kennis maken met de e-bike. Ze kunnen dan een rondje fietsen rondom het gebouw van de regio. Help(st)er(s) warm maken om over mobiliteit na te denken, is een must.

b) Diensten dichterbij huis

Als enquêtrice heb ik bij een grote groep de kans gekregen om door te vragen waarom zij niet van vervoersmiddel wilden wisselen. Het antwoord was eenduidig; als we diensten dichterbij zouden hebben, dan zouden we gemakkelijk de auto laten staan en voor een ander vervoersmiddel kiezen. De coördinatoren houden in het oog dat iemand met vervoersproblemen diensten heeft die gemakkelijk te bereiken zijn. Maar daarom mag de andere groep, degene die dus wel over een auto beschikken, zeker niet uit het oog verloren worden. Ook bij hen kan er gekeken worden of de diensten dicht bij huis liggen om zo ook tegemoet te komen aan hun wensen.

c) Wensen van de klanten beter in kaart brengen

Vele helpt(st)er(s) gaven aan dat de keuze van vervoersmiddel ook afhangt van de wensen van de klant. Wanneer een klant wil gaan winkelen, kan IN-Z geen help(st)er sturen die niet over een auto beschikt. Indien IN-Z beter op de hoogte zou zijn van de taakindeling bij een klant, dan zouden ze daarop kunnen anticiperen en kan de help(st)er wel met de fiets gaan. Een extra bevraging tijdens de huisbezoeken en intakes kan hieraan tegemoet komen. Op deze contactmomenten kan de begeleider of coördinator bij de klant polsen welke wensen er op welk moment zijn. Als dit in kaart is gebracht, kan de help(st)er haar vervoersmiddel kiezen afhankelijk van de dag.

Tot slotte wil ik aangeven dat ik hoop dat ik via deze enquête mensen aan het denken heb gezet.

4 Deel 4 : kritische kijk

In dit laatste deel geef ik mijn eigen kritische kijk op dit eindwerk en het proces ervan.

Om te beginnen geef ik mijn kritische kijk op mijn eindwerk. Daarnaast geef ik mijn visie op het praktisch deel, met name de resultaten van het onderzoek. Als afsluiter eindig ik met een gefundeerde persoonlijke mening.

4.1 Kritische kijk op mijn eindwerk

In grote lijnen ben ik zeer blij met het verloop van mijn eindwerk. Ik kan zeker zeggen dat ik op tijd begonnen ben en dat ik mijn best heb gedaan om het op tijd af te krijgen. Het meeste van mijn tijd werd ingenomen door dit eindwerk, omdat ik het belang ervan hoog acht.

Omdat het thema mobiliteit zo breed en geheel nieuw voor mij was, ben ik in de diepte op zoek gegaan naar aspecten rond mobiliteit. Belangrijk in een eindwerk zijn de bronnen. Ik heb er velen geraadpleegd. Maar net omdat ik er zoveel geraadpleegd heb, kwamen vaker dezelfde aspecten terug. Achteraf bekeken had ik me beter toegespitst op enkele boeken en was ik hier beter verderop ingegaan.

De problematiek vervoersarmoede sprak me aan. Het feit dat de auto zo een standaard is geworden in onze maatschappij klonk mezelf ook bekend in de oren. Zonder nadenken de auto gebruiken deed een belletje rinkelen. Maar hier ga ik verder op in bij punt 4.3. .

Als schrijfster van dit eindwerk moet ik toegeven dat mijn eindwerk op bepaalde gebieden niet ver genoeg gaat. Zo heb ik niet overal de nodige diepgang gebracht en blijven bepaalde aspecten eerder vaag. Tevens werd het aspect stress niet behandeld. De stress die mensen ervaren, zowel met auto als zonder auto, wordt niet behandeld. Doch is dit zeker aanwezig. Denk maar aan files op weg naar of parking zoeken in een drukke stad. Anderzijds denk ik ook dat mobiliteit een thema is waar je hele bibliotheken mee kan volschrijven. Dit maakt dat een verdere diepgang op sommige vlakken me te ver zou kunnen leiden en dit het overzicht van mijn werk in gevaar zou kunnen brengen.

Uiteindelijk zullen er altijd dingen zijn die beter kunnen, maar het feit dat ik er alles aan gedaan heb om dit eindwerk te doen slagen, geeft mij persoonlijk een gerust gevoel.

4.2 Kritische kijk op praktisch deel

Mijn praktijkgedeelte verliep behoorlijk vlot. Het opstellen van de enquête is gebaseerd op de literatuurstudie. Wel heb ik mijn enquête meermaals aangepast. Het afstemmen op de doelgroep was een hekelpunt. Zo was ik bij mijn vraagstelling aan het voutsvoyeren in plaats van aan het tutoyeren. Naar de help(st)er(s) van IN-Z toe is dit niet de juiste wijze van aanspreken. IN-Z werkt met kansengroepen, daarom waren mijn vragen laagdrempelig, gericht en duidelijk gesteld. Maar toen ik mijn enquête na afloop analyseerde, werd me duidelijk dat de vragen nog niet laagdrempelig genoeg waren. 1/3^e was verkeerd ingevuld en was dus niet bruikbaar. Dit vond ik jammer.

Bepaalde resultaten van mijn enquête neem ik met een korreltje zout. Ik hou bij mijn enquête rekening met het feit dat een deel van de bevroagden mogelijk maatschappelijk wenselijke antwoorden gaven. Bijvoorbeeld dat bijna alle bevroagden zich bewust zijn van de nadelen van de auto, maar in werkelijkheid toch de auto gebruiken om naar de klant te gaan in plaats van gebruik te maken van het openbaar vervoer. Bij IN-Z werken ook help(st)er(s) die de taal niet machtig zijn of deze niet voldoende onder de knie hebben. De kans bestaat dat vragen mogelijk verkeerd geïnterpreteerd waren en bijgevolg fout beantwoord werden.

Mijn enquête was gericht op regio Oost, maar ik raad IN-Z aan om deze enquête ook uit te voeren in andere regio's.

Het gegeven dat een werknemer geen auto ter beschikking heeft en de attitude die IN-Z hier naar toe heeft, is zeker bewonderenswaardig. De geschikte persoon op de geschikte plaats laten werken met andere woorden om tussen een klant en een help(st)er een matching te vinden, is vaak een intensieve zoekopdracht.

4.3 Aanbevelingen

Mogelijke beleidsinitiatieven die een kader scheppen om vervoersarmoede tegen te gaan kunnen zijn:

- a) de toegang tot de arbeidsmarkt bevorderen. Hierdoor kunnen mensen met een lagere koopkracht omwille van een lager inkomen zich ook een auto veroorloven;
- b) een prijzenbeleid voeren voor het openbaar vervoer. Aantrekkelijke kostprijzen van abonnementen en promoacties om de bus terug hip te maken kunnen een invloed uitoefenen op het gebruik van het openbaar vervoer;
- c) vermindering van de verplaatsingsbehoefte door bijvoorbeeld thuiswerk meer te integreren;
- d) busuren beter afstemmen op de behoefte van de gebruiker, om zo tegemoet te komen aan de vraag naar flexibiliteit;
- e) carpoolen meer in de kijker zetten, door het aanleggen van meer carpoolplaatsen en de voordelen hiervan bekender te maken.

Deze aanbevelingen moeten als mogelijke deelmaatregelen beschouwd worden die eventueel met elkaar gecombineerd kunnen worden.

Enkele interessante websites zijn:

- a) www.ecopaassenger.org
- b) www.delijn.be
- c) www.belgianrail.be
- d) www.myrouteplanner.be/
- e) www.duurzame-mobiliteit.be

4.4 Gefundeerde persoonlijke mening

Ik vond dit eindwerk heel leerzaam en interessant. Ik heb een andere kijk gekregen op mobiliteit en hoe breed dit onderwerp eigenlijk wel is.

Zelf gebruik ik de auto ook als vervoersmiddel, omdat dit voor mij het beste uitkomt. Ik woon in Gellik, een klein dorp in Lanaken. Zelf heb ik geen goede ervaringen met het openbaar vervoer. Ik heb één jaar de bus genomen om naar de hogeschool PXL te Hasselt te gaan, maar dit was niet haalbaar op lange termijn. Het vele overstappen en de beperkte flexibiliteit zijn volgens mij nefast voor de bus. Dit heeft de aanzet gegeven voor het behalen van mijn rijbewijs. Toch is de bus of de fiets niet totaal uitgesloten, dit hangt af van mijn bestemming.

Ik kan besluiten dat de auto, iets dat vroeger als een luxe werd aanzien, nu standaard is geworden en onmisbaar is in ons dagelijks leven. Ik kan ook besluiten dat, afhankelijk van de woonplaats, de auto veelal automatisch als vervoersmiddel wordt gekozen.

4.5 Actualiteit

SENIOREN, GEHANDICAPTEN EN ALLEENSTAANDE MOEDERS LOPEN HOGER RISICO OP VERVOERSARMOEDE

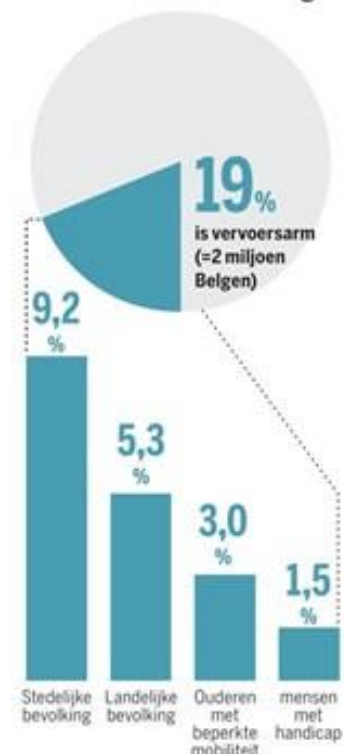
Geen bus? Geen auto? Blijf dan thuis!

30 APRIL 2015, De Standaard, redacteurs Tom Ysebaert & Stijn Cools

De vervoersarmoede dreigt vanaf morgen opnieuw groter te worden. Het aanbod van De Lijn krimpt, mensen verliezen mogelijkheden om zich te verplaatsen. Mobiel 21 hield het tekort aan openbaar vervoer in Vlaanderen tegen het licht. 'Wat doen mensen zonder openbaar vervoer? Thuis blijven.'

Op 1 mei wordt het aanbod van De Lijn een beetje kleiner. Ritten met weinig reizigers verdwijnen, vooral op zondag of 's morgens en 's avonds. Dertien belbusgebieden worden geschrapt, in drie belbusgebieden vallen de zondagsritten weg.

Vervoersarmoede in België



DS-Infografieek | Bron: Accenture, Mobiel 21

De Lijn maakt zich sterk dat 98 procent van de reizigers hier niets van zal merken. 'Toch zal het voor sommige mensen de mogelijkheden verkleinen om op het werk, in het ziekenhuis of in het gemeentehuis te raken', zegt Els Van Den Broeck. 'De vervoersarmoede dreigt met andere woorden toe te nemen.'

Van Den Broeck is medeauteur van een rapport dat de beweging Mobiel 21, die ijvert voor duurzame mobiliteit, heeft geschreven over vervoersarmoede. Dat gebeurde in samenwerking met het Netwerk tegen Armoede, Welzijnszorg en Welzijnsschakels. Het rapport is deels gebaseerd op getuigenissen.

Je bent vervoersarm als je om uiteenlopende redenen niet op de plaats raakt waar je zou willen of moeten raken. Wat doen deze mensen dan maar? Thuis blijven.

In België zouden 2 miljoen mensen, of 19 procent van de bevolking, vervoersarm zijn, leerde Mobiel 21 uit een studie van Accenture (*zie grafiek*). Precieze cijfers over Vlaanderen, zijn niet voorhanden. Een studie uit 2003 sprak van 45.000 vervoersarme Vlaamse gezinnen. Van Den Broeck kan geen profiel van de vervoersarme Vlaming opstellen. 'Wel kun je zeggen dat bejaarden, mensen met een beperking en alleenstaande vrouwen met kinderen risicogroepen zijn. Het probleem is schrijnender op het platteland.'

Mobiel 21 ziet een verontrustende trend van centralisering: diensten worden in de hoofdgemeente geconcentreerd, de deelgemeenten blijven verweesd achter. Dat gaat dan om gemeentelijke administratie, ziekenfondsen, bibliotheken, banken, winkels. Als de (bel)bus van de deelgemeente naar de hoofdgemeente verdwijnt, zitten veel bewoners met een probleem. 'Als De Lijn, zoals ze aankondigt, meer op de steden en de grote verkeersassen gaat mikken, zal dit er niet beter op worden', zegt Van Den Broeck. 'Zitdagen houden, kan een oplossing bieden, maar die worden maar hier en daar georganiseerd.'

De bus is het meest relevante vervoermiddel in dit verhaal, maar niet het enige. Er zijn armen die vasthouden aan hun auto omdat ze nu eenmaal op het werk moeten geraken. Die wagen neemt dan wel een onverantwoord grote hap uit hun gezinsbudget. De fiets lijkt een voor de hand liggende oplossing maar is het niet. 'Voor vele mensen zijn de afstanden te groot om te fietsen. Ouderen of gehandicapten zijn er ook niet altijd toe in staat.'

Basisbereikbaarheid

Vandaag beginnen hoorzittingen over het thema in het Vlaams Parlement. De politiek vervangt het begrip basismobiliteit door basisbereikbaarheid. 'Dat is niet slecht,' zegt Van Den Broeck, 'want dat idee vertrekt meer vanuit de behoeften van de mensen. Alleen weten we niet hoe die bereikbaarheid gedefinieerd en ingevuld wordt. Het mag geen mooie naam voor een verschaald aanbod worden.'

Heeft de basismobiliteit de vervoersarmoede doen afnemen? 'Moeilijke vraag', zegt Van Den Broeck. 'Dat was niet de hoofdbedoeling van het concept. En vervoersarmoede heeft met meer te maken dan met het busaanbod alleen. Maar je kunt ervan uitgaan dat het probleem zonder basismobiliteit groter zou geweest zijn.'

Verschillende organisaties – met onder meer de seniorenorganisaties en de vakbonden – pleiten onder de vlag 'De Supporters' voor meer en beter openbaar vervoer. Zij voeren vandaag actie op plaatsen waar de belbus op de helling staat.

Mobiel 21 drukt er in zijn aanbevelingen op dat het aanbod openbaar vervoer betaalbaar, toegankelijk en begrijpelijk moet zijn. 'Niet alleen de kostprijs maar ook het doolhof van dienstregelingen en tarieven doet mensen afhaken. Bellen naar de belbus blijkt duur en online zoeken en reserveren is nog niet voor iedereen weggelegd.'

5 Algemeen besluit

Het merendeel van de verplaatsingen gebeurt omdat we ergens heen moeten of willen. Naar het werk, de winkel, de school, vrienden of familie. De vraag naar mobiliteit komt voort uit onze behoefte om activiteiten op verschillende plaatsen uit te voeren. Die behoeften creëert de nood tot verplaatsing en die beslissing bepaalt waar, wanneer en met welk vervoersmiddel deze verplaatsing zal gebeuren. Maar niet iedereen die deze behoefte ervaart kan zich verplaatsen om die activiteiten uit te voeren.

Bovenstaand onderzoek en interview toonden aan dat er bij een deel van de help(st)er(s) van IN-Z vervoersarmoede aanwezig is. Via een enquête afgenomen, op het administratief moment van 2 april 2015, blijkt dat 4 op 10 bevraagden geen, of soms een auto ter beschikking hebben. Dit vormt niet enkel een probleem voor werkactiviteiten, maar ook voor activiteiten in hun privésfeer. Zo gaat deze groep minder vaak uit eten, op uitstap enzovoort. Ze zijn aangewezen op andere vervoersmiddelen zoals de bus. Doch wekt de bus weinig sympathie op, omdat dit vervoersmiddel niet flexibel genoeg is volgens help(st)er(s).

Vzw IN-Z laat vervoersarmoede een goede carrière niet in de weg staan. Uit het interview met de mobiliteitscoördinator blijkt dat hier bewust wordt op geanticipeerd. Het orgaan van coördinatoren dat instaat voor de planning geeft advies en doet haar best om de betrokkenen een zo haalbaar mogelijke verplaatsingstijd aan te bieden. IN-Z is ook gestart met een project rond de e-bike. Dit is in volle opstart en zal zeker haar vruchten afwerpen.

Vervoersarmoede komt steeds vaker in media, maar ook in de politiek wordt er aandacht besteed aan dit gegeven. (*Zie artikel: Geen auto? Geen bus? Blijf dan thuis!*) Zij wordt steeds meer rijp om vervoersarmoede nader te bekijken, omdat dit onder andere een effect heeft op de werkzaamheidsgraad.

Als socio-economische organisatie die kansengroepen tewerkstelt, heeft IN-Z zeker en vast de goede attitude om met vervoersarmoede om te gaan!

6 Bibliografie

6.1 Geschreven bronnen

PEETERS, K. *Weg van mobiliteit*. Vrijdag, Antwerpen, 2014.

VAN BLADEL, K., KERCKAERT, K., & DEWULF, D. *Mobiliteit in balans*. Snoeck, z.p. , 2010.

BOUSSAUW, K., & VANOUTRIVE, T. *Het mobielste land ter wereld; een dialoog over duurzame mobiliteit*. Garant, Antwerpen, 2014.

SWERTS, C. *Sociale economie iedereen win(s)t*. Provincie Limburg, 2009.

PEETERS, K. *Het vooruitperspectief*. Garant, Leuven-Apeldoorn, 2000.

VANHEERENTALS, L. *Leven zonder Auto*. Casa Littera cvba, Betekom, 2014.

ROETS, L. *Iedereen mobiel in de ridderbuurt?!* Leuven, Katholieke Hogeschool, 2011-2012.

WOLTERS, S.R. *Helpt de fiets allochtone vrouwen vooruit?* Nijmegen, Radboud Universiteit Nijmegen, 2011-2012.

Hertveldt, B., Hoornaert, B., & Mayeres, I. *Lange termijn vooruitzichten voor transport in België: referentiescenario*. Federaal Planbureau & FOD mobiliteit en Vervoer, Planning Paper 107. Brussel, februari 2009.

ASPERGES, T., BOURGEOUIS, M., MEERT, H., & VAN HOOFF, K. *Immobiliteit op het platteland*. Brussel, Koning Boudewijnstichting, 2003.

WEYTS, B. *Beleidsnota. Mobiliteit en Openbare werken. Beleidsprioriteiten 2014-2019*. Vlaamse Regering, Brussel, 2014.

JANSEN & JANSSEN (Red) *Mobiliteitsplan Vlaanderen*. Brussel: Departement Mobiliteit en Openbare Werken, 2013.

CREVITS, H. *Bijna zeven op tien mensen in armoede vindt moeilijk werk door mobiliteitsbeperkingen*. De Morgen, 2013.

MARTENS K., TEN HOLDER M. , & THIJSSSEN J. *Vervoersarmoede bestaat: mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit*. Verkeerskunde, vol. 62, pp. 34-38, 2011.

Netwerk Duurzame mobiliteit. *Stop in het gemeentelijk mobiliteitsbeleid*. 2012

BOUSSAUW, K. *Bredere wegen, bredere files? Agora*, 2014

FOD Mobiliteit en Vervoer. *Diagnostiek woon-werkverkeer 2008. Publicatie FOD Mobiliteit en Vervoer n° 46*. Brussel, januari 2010.

VZW IN-Z, *Onthaalmap. Voor help(st)ers afdeling poets- en huishoudhulp/thuiszorg*. Genk, z.u., 2013.

VZW IN-Z. *Huurovereenkomst elektrische fiets*. Genk, z.u, 2015.

MOBIDESK LIMBURG. *Mobiscan vzw IN-Z*. September 2013.

COOLS, S., & YSEBAERT, T. (2015, 30 april). *Geen bus? Geen auto? Blijf dan thuis*. De Standaard. Geraadpleegd van http://www.standaard.be/cnt/dmf20150429_01656570

6.2 Internet bronnen

Kansengroepen, *Internet*, april 2015.

(<http://partners.vdab.be/kansengroepen.shtml>)

VZW IN-Z, Dienstverlening op maat via waardegedreven ondernemen. *Internet*, maart 2015

(<http://www.in-z.be/>).

Het Pendelfonds. *Internet*. maart 2015.

(<http://www.pendelfonds.be/>)

Mobiel Vlaanderen. *Internet*, april 2015.

(<http://www.mobielvlaanderen.be/>)

Duurzame mobiliteit, Het STOP-principe. *Internet*. Maart 2015.
(<http://www.duurzame-mobiliteit.be/stop-het-gemeentelijk-mobiliteitsbeleid>)

Belgium, Samenstelling en bevoegdheidsverdeling van de federale regeringsleden. *Internet*, maart 2015.
(http://www.belgium.be/nl/over_belgie/overheid/federale_overheid/federale_regering/samenstelling_regering/)

VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), Basisopleiding Mobiliteitscoördinatoren. *Internet*, maart 2015.
(<http://www.vsv.be/node/3563>)

6.3 Mondelinge bronnen

Drossaert, D. Mobiliteitscoördinator vzw IN-Z. Mondelinge mededeling. Formeel gesprek, 05 mei 2015.

Drossaert, D. Mobiliteitscoördinator vzw IN-Z. Mondelinge mededelingen. Informele gesprekken, 2015.

Gerits, L., Regioverantwoordelijke regio Oost. Mondelinge mededeling. Informeel gesprek, 30 april 2015.

Demyttenaere, A. Begeleider regio Oost. Mondelinge mededeling. Informeel gesprek, 03 maart 2015.

7 Bijlagen

7.1 Enquête

Beste help(st)er, mijn naam is **Paulien**, ik loop momenteel stage bij vzw IN-Z. De informatie die uit deze enquête komt, zal gebruikt worden in het kader van mijn eindwerk rond mobiliteit. Deze enquête is volledig anoniem.

1) Wat is je leeftijd ?

- 18 jaar - 38 jaar
- 38 jaar – 48 jaar
- 48 jaar – 68 jaar
- Ouder dan 68 jaar

2) Wat is je geslacht?

- Man
- Vrouw

3) Wat is je nationaliteit?

.....

4) In welke gemeente woon je?

- Genk
- Maasmechelen
- Lanaken
- Zutendaal
- Houthalen Helchteren
- Dilsen-Stokkem
- As
- Zonhoven
- Opglabbeek
- Diepenbeek

5) Heb je een auto ter beschikking?

- Ja (ga door naar vraag 6)
- Soms (ga door naar vraag 6)
- Nee (ga door naar vraag 9)

6) Als je een auto hebt: gebruik je die om naar je klanten te gaan?

- Altijd
- Af en toe: keer per week
- Ik word gebracht door
- Nooit

- 7) **Als je een auto hebt:** zou je hem laten staan en een ander vervoersmiddel kiezen om naar je klanten te gaan? (bv bus, trein, fiets, ...)
- Ja Nee
- 8) **Als je een auto hebt:** ben je je bewust van de nadelen van de auto? (bv milieu, verkeersdoden, files, ...)
- Ja Nee

GA NU VERDER NAAR VRAAG 13

- 9) **Als je geen auto hebt:** had je schrik om te solliciteren bij IN-Z omwille van je beperkte flexibiliteit?
- Ja Nee
- 10) **Als je geen auto hebt:** hoe verplaats je je dan? (je kan er meerdere omcirkelen)
1. Om te gaan werken?
- | | |
|-------------|------------|
| a. De fiets | f. Andere: |
| b. De bus | |
| c. Te voet | |
| d. De trein | |
| | |
| e. Motor | |
2. In je vrije tijd:
- | | |
|-------------|------------|
| a. De fiets | f. Andere: |
| b. De bus | |
| c. Te voet | |
| d. De trein | |
| e. Motor | |
- 11) **Als je geen auto hebt:** heeft dit een invloed op je privéleven? (iets drinken, naar de cinema, op bezoek bij vrienden, winkelen,...)
- Ja, ik ga minder vaak. Nee , dit heeft geen effect.

12) Als je geen auto hebt: merk je dat de coördinatoren hier rekening mee houden bij je planning? (Omcirkel het juiste)

Altijd

Meestal

Zelden

Nooit

DEZE VRAGEN ZIJN TERUG VOOR IEDEREEN

13) Heb je al eens gehoord van een e-bike?

Ja

Ja, ik heb een e-bike besteld

Nee

14) Heeft u nog eventuele opmerkingen/ suggesties rond mobiliteit of vervoer?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

BEDANKT VOOR JE MEDEWERKING

7.2 Topiclijst interview mobiliteitscoördinator

- Mobiliteitscoördinator
- Resultaten enquête: vervoersarmoede
- Resultaten enquête: e-bike
- Resultaten enquête: sollicitaties & vacatures
- Tendensen
- Eigen mening
- Toekomst

7.3 Getuigschrift 10de Netwerkmeeting voor Mobiliteitscoördinatoren

BASISINFORMATIE EINDWERK

VOORNAAM: Paulien

NAAM: Vandekerckhove

KLAS: 3 MAW

DEPARTEMENT: PXL Social Work

ACADEMIEJAAR: 2014 - 2015

TREFWOORD: Vervoersarmoede

TITEL: Auto-matisch? - "Hoe probeert vzw IN-Z Oost vervoersarmoede bij hun werknemers om te buigen tot een opportuniteit?"

SAMENVATTING:

Dit eindwerk behandelt de centrale vraag: "hoe probeert vzw IN-Z Oost vervoersarmoede bij hun werknemers om te buigen tot een opportuniteit?" Om op deze vraag een antwoord te kunnen geven, is het essentieel om de verschillende kernbegrippen van deze onderzoeksvraag kort te bespreken; namelijk vzw IN-Z, vervoersarmoede en de opportuniteit.

De betrokken organisatie, vzw IN-Z (uitgesproken als inzet), is een sociaal-economische organisatie die opgericht werd in 1990. Momenteel telt vzw IN-Z zes regionale kantoren in verschillende regio's. Deze kantoren liggen in Peer, Genk, Tongeren, Hasselt, Aarschot en Merchtem. IN-Z heeft een dubbele doelgroep. Enerzijds wil ze voor kansengroepen een duurzame tewerkstelling creëren. Ze besteedt bij haar tewerkstelling extra aandacht aan werkzoekenden die door omstandigheden geen werk vinden op de reguliere arbeidsmarkt. In de sociale economie worden deze personen de kansengroepen genoemd. Daarnaast richt ze zich tot ieder die behoefte heeft aan aanvullende thuishulp. IN-Z biedt verscheidene diensten aan: poets- en huishoudhulp, seniorenoppas en persoonlijke assistentie voor personen met een beperking.

Mobiliteit is binnen deze organisatie erg belangrijk. De werknemers van IN-Z worden op een bepaald tijdstip bij een bepaalde klant verwacht. De kans bestaat dat er bij een help(st)er achtereenvolgens meerdere diensten staan ingepland. Deze diensten kunnen dicht bij elkaar liggen, maar het gebeurt ook dat de afstand tussen opeenvolgende diensten groter is, soms over de gemeentegrenzen heen. Zowel de afstand tussen deze diensten alsook het vervoersmiddel van de help(st)er zijn van grote invloed op de verplaatsingstijd en bijgevolg het hele uurschema van het personeelslid. Het Pendelfonds, de e-bike en de aanwerving van een mobiliteitscoördinator wijzen op dit belang.

Het lukt elke werknemer echter niet om de auto als vervoersmiddel te gebruiken, hetgeen zowel nadelig is voor hun flexibiliteit als voor hun verplaatsingsmogelijkheid. De term vervoersarmoede sluit hier bij aan. Het duidt op de onmogelijkheid of moeilijkheid om bepaalde voorzieningen te bereiken. Deze problematiek komt vooral voor bij vrouwen, ouderen, alleenstaande ouders en allochtonen. Dit zijn vooral de doelgroepen waarnaar IN-Z zich inzake tewerkstelling richt. Een gevolg van vervoersarmoede kan sociale uitsluiting zijn. Sociale uitsluiting is echter niet absoluut want de intieme kring, zoals vrienden of familie, kunnen hieraan tegemoetkomen. Zij kunnen een lichtpunt zijn in vervoersarmoede doordat ze kunnen ondersteunen bij het vervoer naar zowel werkactiviteiten als activiteiten in de privésfeer.

Via een enquête, afgenomen op het administratief moment van 02 april 2015, en een interview met de mobiliteitscoördinator kwam naar boven dat 4 op 10 werknemers van IN-Z Oost niet of soms over een auto beschikken. Zij behelpen zich met een ander vervoersmiddel, zoals de bus of de fiets. De bus wordt minder hartelijk onthaald wegens de beperkte flexibiliteit. Maar IN-Z laat het gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden een goede loopbaan niet in de weg staan. Het team van coördinatoren, dat instaat voor de planning, geeft advies en houdt dagdagelijks rekening met de verplaatsingsmogelijkheden van de betrokken werknemers. Ze doen hun best om de betrokkenen een zo haalbaar mogelijke verplaatsingstijd aan te bieden. Google Maps en de site van De Lijn worden frequent gebruikt om te achterhalen hoelang de verplaatsingstijd is tussen de verschillende diensten. Dit is zeer tijdsintensief, maar wordt door de werknemers wel degelijk als een meerwaarde gezien. IN-Z is ook gestart met een project rond de verhuur van een e-bike. Dit is in volle opstart en zal zeker haar vruchten afwerpen.

Als socio-economische organisatie die kansengroepen tewerkstelt, heeft IN-Z zeker en vast de goede attitude om met vervoersarmoede om te gaan.