

## Dwaarsaam op weg

## ZONDER AUTO GEEN JOB?

## VERVOERSARMOEDE BIJ DE ZOEKTOCHT NAAR WERK

Er zijn ongeveer 225.000 werkzoekenden in Vlaanderen. Voor 1 op 3 Vlaamse werkzoekenden ligt het huishoudinkomen onder de armoederisicodrempel. 'Werk is ontegensprekelijk een belangrijke buffer tegen armoede', stelt de Vlaamse armoedemonitor. Maar wat als armoede zélf een belemmerende factor is om aan werk te geraken? Uit recent onderzoek van Mobiel 21 blijkt dat vervoersarmoede, armoede waarbij het gebrek aan mobiliteitsmogelijkheden centraal staat, een grote groep van werkzoekenden benadeelt in hun zoektocht naar werk. In dit Inzicht presenteren we enkele sleutelcijfers van het onderzoek en gaan we in op mogelijke oplossingen.



'Heb je een auto?' is een van de vragen van de **EU-SILC vragenlijst** over inkomen en sociale inclusie. De vragenlijst wordt jaarlijks afgenomen om de voortgang omtrent de **strategische doelstellingen rond armoede en sociale exclusie** te meten. Tegen 2020 wil Europa 20 miljoen mensen uit de armoede halen, waarvan **350.000** Vlamingen. Autobezit is niet toevallig één van de indicatoren om armoede te meten. In 2015 had bijna **1 op 10** huishoudens in Vlaanderen geen auto wegens financiële redenen. Die gezinnen zijn daarom nog niet vervoersarm, maar autobezit is op dit moment wel nog een belangrijke factor. Wie een auto ter beschikking heeft, geraakt op de meeste plaatsen. Wie geen auto heeft, is (helaas) sterk afhankelijk van (de kwaliteit van) het openbaar vervoer<sup>1</sup>.

### Vervoersarmoede versus armoede

Vervoersarmoede kan op **verschillende manieren** gedefinieerd worden. In de nauwe betekenis van het woord gaat **het om het niet kunnen betalen van transport** (bv. kopen van een vervoermiddel, brandstof of tickets). In de bredere betekenis gaat vervoersarmoede over **weinig of geen opties hebben om je te verplaatsen door verschillende redenen**, waaronder financiële redenen maar ook het gebrek aan transportvoorzieningen en/of vaardigheden. Op het meest algemene niveau gaat **vervoersarmoede** over het niet geraken waar men moet geraken om actief deel te nemen aan de samenleving (bv. op het werk, op school, in de supermarkt, bij de dokter).

**Vervoersarmoede-experten** zijn het erover eens dat de armste groepen in de samenleving ook het meest beperkt zijn qua mobiliteitsopties. Toch overlappen armoede en vervoersarmoede slechts gedeeltelijk: mensen die over voldoende financiële middelen beschikken, kunnen toch vervoersarm zijn, bijvoorbeeld omwille van gezondheidsredenen.

### 1 op 3 geraakt er niet (goed)

In 2016 voerde Mobiel 21 samen met Instituut voor Mobiliteit (**IMOB**) en **Provincie Limburg** een **onderzoek** naar de rol van vervoersarmoede in de zoektocht naar werk.

Het onderzoek bestond uit drie delen:

- 1 Zes thematische focusgroepen rond het thema van vervoersarmoede en het zoeken van werk.
- 2 Een grootschalige enquête onder alle Limburgse werkzoekenden die ingeschreven waren bij de VDAB (2.056 respondenten van 30.041 werkzoekenden).
- 3 Een enquête bij VDAB-consulenten in Limburg (52 respondenten van 240 bemiddelaars).

De gegevens van het onderzoek betreffen voorlopig enkel de provincie Limburg. Mobiel 21 wil in de toekomst ook gegevens verzamelen over de andere provincies.

<sup>1</sup> Martens, Karel. Transport justice: Designing fair transportation systems. New York: Routledge, 2017.

Het onderzoek geeft aan dat mobiliteit voor een substantieel deel van de werkzoekenden een beperkende factor is. Bijna 1 op 3 Limburgse werkzoekenden beantwoordt de stelling "als ik solliciteer voor een job, is het vaak een probleem om op de werkplek te geraken" met "akkoord" (19%) of "helemaal akkoord" (12%). De meerderheid van de Limburgse VDAB-consulenten bevestigde het cijfer dat 1 op 3 werkzoekenden er niet goed geraakt. Verder geeft 40% van de Limburgse werkzoekenden aan dat hun woonplaats hen beperkt in de locaties waar ze werk kunnen zoeken (Tabel 1). Vergelijkbare cijfers werden opgetekend in het Verenigd Koninkrijk, waar **38% van de werkzoekenden** aangeeft dat hun woonplaats een belangrijke barrière is om werk te vinden.

Tabel 1 - Percentage werkzoekenden met moeilijkheden om op de werkplaats te geraken / woonplaats aangeeft als beperkende factor

	Akkoord	Helemaal akkoord
Als ik solliciteer voor een job, is het vaak een probleem om op de werkplek te geraken.	19,2%	12,2%
Mijn woonplaats beperkt mij in de locaties waar ik werk kan zoeken.	23,2%	16,2%

## Solliciteren zonder auto

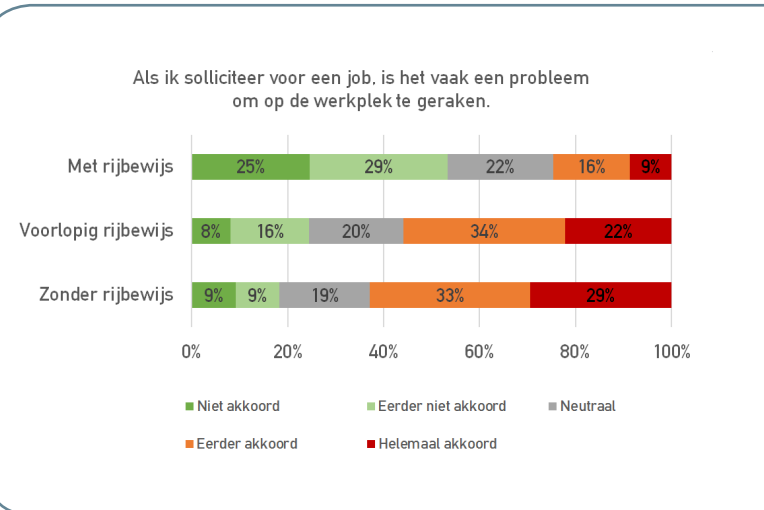
De auto is in België het meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer. De meerderheid van de werkzoekenden in Limburg geeft dan ook aan dat ze een auto zullen nodig hebben voor hun toekomstige woon-werkverkeer. Daarnaast zou iets meer dan de helft ook een auto nodig hebben voor het werk zelf (Tabel 2).

Tabel 2 - Rijbewijs / eigen auto noodzakelijk voor de toekomstige job [% werkzoekenden]

	Woon-Werk		Werk zelf	
	Rijbewijs	Eigen auto	Rijbewijs	Eigen auto
Zeer waarschijnlijk	68,5	63,3	37,5	32,1
Eerder waarschijnlijk	17,0	20,5	21,4	21,0
Eerder onwaarschijnlijk	3,4	5,0	17,9	20,6
Zeer onwaarschijnlijk	4,3	4,7	9,4	11,5
Ik weet het niet	6,6	6,2	13,0	14,1

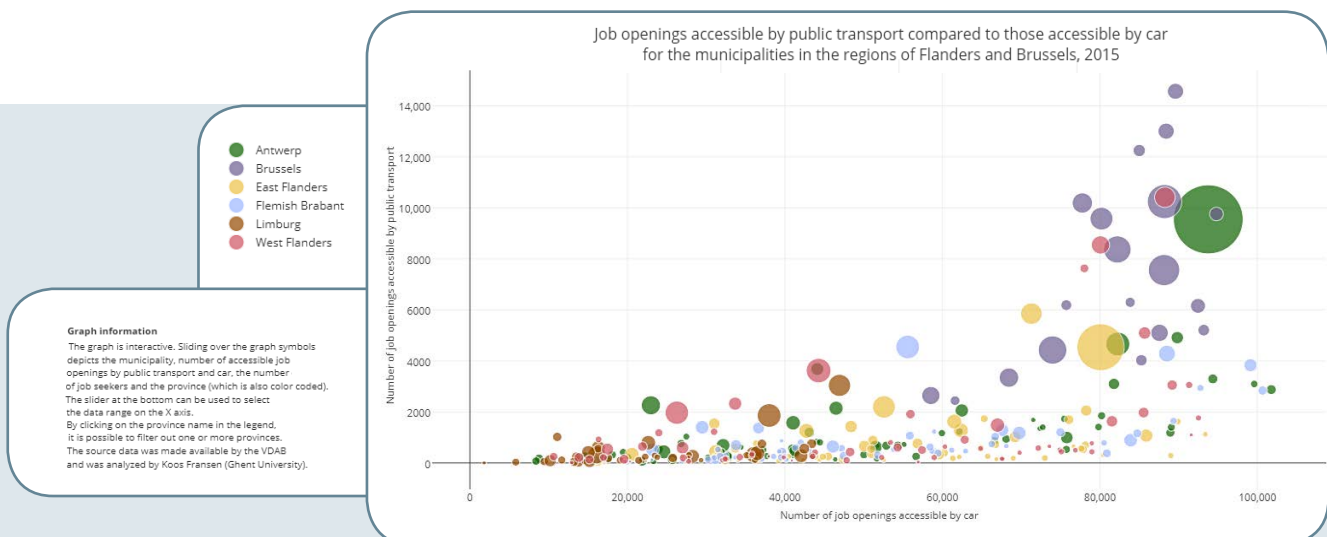
Solliciteren zonder auto is moeilijker dan met auto: van alle Limburgse werkzoekenden zonder autorijbewijs geeft 63% aan dat ze vaak moeilijkheden hebben om op de sollicitatieplek te geraken (Figuur 1).

Figuur 1 - Problemen om op de werkplek te geraken uitgesplitst voor werkzoekenden met en zonder rijbewijs

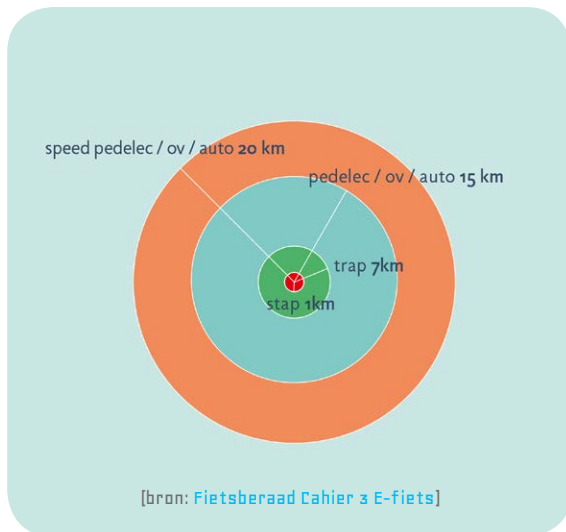


Met het openbaar vervoer en zelfs met een combinatie van openbaar vervoer en fiets kom je in de meeste steden en gemeenten niet in de buurt van de mogelijkheden met de auto. **Koos Fransen** (onderzoeker van de vakgroep geografie van de Universiteit Gent) analyseerde in 2015 het aantal jobs in Vlaanderen dat binnen het uur bereikbaar was met de auto ten opzichte van het openbaar vervoer. Hij vond dat in de meeste steden en gemeenten geen 20% van de jobs die bereikbaar waren met de auto ook bereikbaar waren met een combinatie van het openbaar vervoer en de fiets. Bij openstaande vacatures is de verhouding nog slechter: In de meeste steden is **minder dan 10% van de openstaande vacatures die bereikbaar zijn met de auto ook bereikbaar met het openbaar vervoer** (Figuur 2).

Figuur 2 - Jobbereikbaarheid - Data Koos Fransen [Universiteit Gent]



Het onderzoek in Limburg bracht verder aan het licht dat een gebrek aan auto-mobiliteit ook mogelijk een impact heeft op het selectieproces. Zowat 20% van de Limburgse werkzoekenden (1 op 5!) geeft aan dat ze – naar eigen aanvoelen – al geweigerd werden voor een job omdat ze met de bus of de trein naar hun toekomstige werk wilden komen.



Figuur 3 - Actieradius gewone fiets, e-fiets en speed pedelec

De elektrische fiets is een potentiële gamechanger in het woon-werk verkeer en is **competitief** met de auto als vervoersmiddel voor afstanden tot 20 km (Figuur 3). De aankoop van een e-fiets of bromfiets weegt bovendien vaak minder zwaar door op een huishoudbudget dan de aankoop van de auto. Tegenover die voordelen staat echter dat die vervoermiddelen door hun beperkte snelheid niet geschikt zijn om lange afstanden te overbruggen. De gemiddelde afstand voor woon-werkverkeer in Vlaanderen is **17,9 km**. De e-fiets is daarom vaak een handige oplossing in een stedelijke context maar minder in een landelijke context, waar de afstanden (tot werk) doorgaans groter zijn. Verder zijn er ook praktische **moeilijkheden**: een auto kan je vaak gratis parkeren aan de kant van de openbare weg, een dure (brom)fiets kan je maar beter veilig stallen.

## 6 maand langer werkloos zonder auto

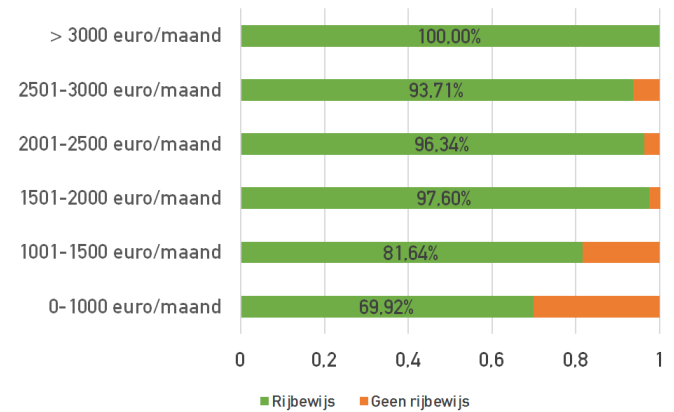
Limburgse werkzoekenden die zonder auto solliciteren, zijn gemiddeld 5,7 maanden langer op zoek naar een job tegenover werkzoekenden die wel op een auto kunnen rekenen. In de analyse werden verschillende factoren in rekening gebracht, zoals leeftijd, woonplaats, gezondheid, gezinssamenstelling, studieniveau, fietsbezit en fietsvaardigheden.

Die bevinding is niet uniek voor Limburg of België. Studies uit de VS geven aan dat autobezit van verschillende mobiliteits-indicatoren (zoals o.a. de nabijheid van openbaar vervoer) de sterkste voorspeller is van het vinden van werk. In sommige gebieden bleek dat de kans om een job te vinden **tot 10 keer hoger** is voor wie een auto bezit dan voor wie geen auto bezit.

## Maatwerk gevraagd

De betrokken VDAB-consulenten uit Limburg geven aan dat vijf groepen extra kwetsbaar zijn met betrekking tot vervoersarmoede in de zoektocht naar werk. Elk van die doelgroepen vraagt een specifieke aanpak. We lichten elke groep kort toe.

Rijbewijsbezit in functie van inkomen (2015, OVG 5.1)



Figuur 4 - Rijbewijsbezit en inkomen in Vlaanderen

## Mensen met financiële problemen

Het verband tussen financiële problemen en transportmoeilikheden blijkt uit het **Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2015-2016)**. De laagste inkomens in Vlaanderen scoren systematisch lager qua rijbewijsbezit, autobezit en fietsbezit dan de hogere inkomens.

De laagste inkomens hebben ook een ander verplaatsingsprofiel. Wiens inkomen lager ligt dan 1.500 euro/maand, verplaatst zich **minder ver** (tot de helft minder kilometers per dag) en verplaatst zich vaker te voet, als autopassagier, met de bus of met de bromfiets. Voor verplaatsingen per fiets was er geen duidelijk verschil.

## Schoolverlaters en laagopgeleiden

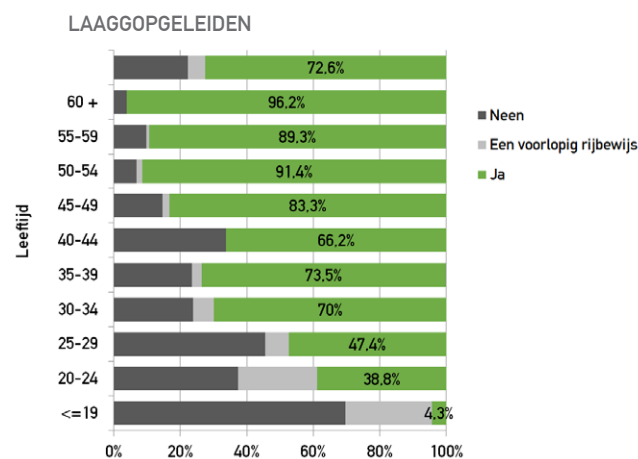
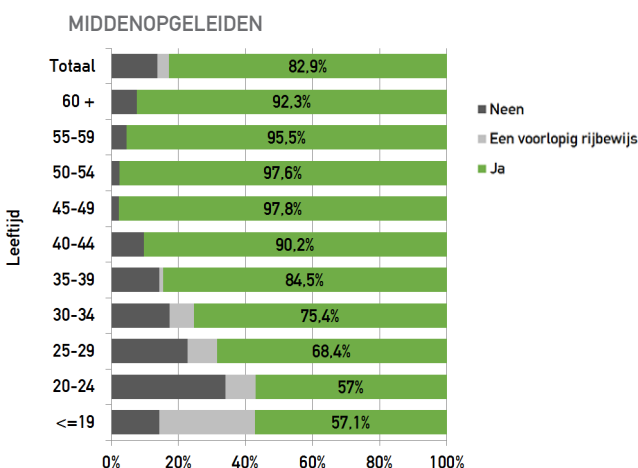
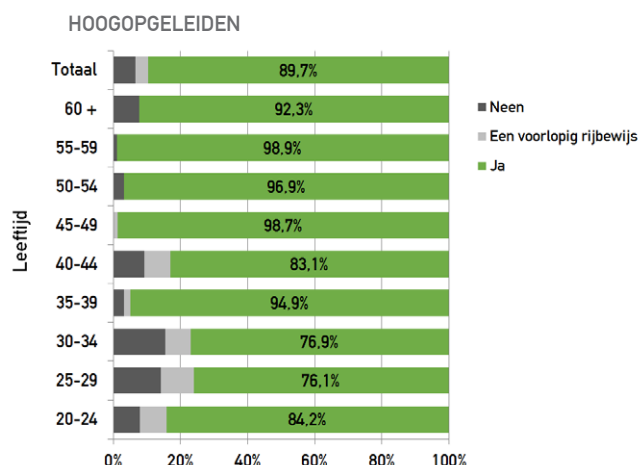
Laagopgeleiden zijn veruit de **grootste groep werkzoekenden**, bijna de helft van de werkzoekenden is laagopgeleid. Daarnaast zijn laagopgeleiden ook een belangrijke risicogroep in verband met vervoersarmoede. In Limburg vonden we dat minder dan 40% van de laagopgeleide werkzoekende jongeren tussen 20 en 24 jaar een autorijbewijs heeft, terwijl dat voor hoogopgeleide werkzoekende jongeren om 84% gaat<sup>2</sup> (Figuur 5). Laagopgeleide Vlamingen verplaatsen zich dan ook minder vaak (**gemiddeld 1 verplaatsing per dag**) dan hoogopgeleiden (**gemiddeld 3 à 4 verplaatsingen per dag**).

Zonder rijbewijs solliciteren is voor laagopgeleide jongeren extra moeilijk omdat jobs voor laagopgeleiden vaak te vinden zijn op industrieterreinen die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Laagopgeleiden werken ook vaker in ploegen en op uren waarop het aanbod van bussen en treinen slecht of onbestaande is.

2 Indeling studiegraad van VDAB

Uit de focusgroepen (Deel 1 van het onderzoek in Limburg) bleek dat er bij laagopgeleide jongeren dan ook vaak sprake is van een vicieuze cirkel: geen job, laag inkomen, geen transport, geen job. Een laag inkomen zal vooral in combinatie met het gebrek aan een sociaal netwerk ertoe leiden dat mensen de kans mislopen op een rijbewijs. Het kostenplaatje om een rijbewijs zelfstandig te behalen ligt een stuk hoger dan wanneer je ondersteuning krijgt van een begeleider (zie kader).

Figuur 6 - Opleidingsniveau en rijbewijsbezit bij werkzoekenden in Limburg



## Kostenplaatje rijbewijs B

Een rijbewijs behalen in Vlaanderen kan met of zonder rijnschool. We onderzochten de vaste kosten verbonden met een rijbewijs en de prijzen van 225 Vlaamse rijnscholen.

- Handboek: 25 euro
- Theorie-examen: 15 euro
- Voorlopig rijbewijs: 25 euro
- Praktijkexamen: 39 euro
- Definitief rijbewijs: 25 euro
- + vanaf juli 2018: terugkoment

### Scenario 1:

#### Met begeleider

Oefenperiode met auto van begeleider

- 3u verplichte vorming voor begeleider: 20 euro
- (optioneel: 6u rijles: gem. 387 euro)

Minimum totale kost = 149 euro

### Scenario 2:

#### Zelfstandig

Oefenperiode met eigen auto

- 20u rijles: gem. 1.232 euro
- Auto: min. 1.000 euro
- Inschrijving: 30 euro
- Belasting op inverkeersstelling: min. 61,50 euro
- Autoverzekering (Ethias): bv. 968,98 euro

Minimum totale kost = 3.420 euro

## Nieuwkomers/anderstaligen/vluchtelingen

Nieuwkomers zijn volgens de Limburgse VDAB-consulenten een belangrijke risicogroep wat betreft vervoersarmoede. De beperkte transportmogelijkheden van deze groep hebben verschillende oorzaken:

- **Geen toegang tot de auto:** Nieuwkomers hebben vaak geen geldig Europees rijbewijs.
- **Geen toegang tot het openbaar vervoer:** Informatie over dienstregelingen is niet beschikbaar in het Engels.
- **Niet kunnen fietsen:** De fiets is in België een belangrijk transportmiddel, maar verschillende nieuwkomers kunnen niet fietsen.

Tot slot kampen vele nieuwkomers met financiële moeilijkheden. Wie in Vlaanderen woont, maar geboren is buiten de EU heeft **4 keer** meer kans om een inkomen onder de armoederisicodrempel te hebben dan wie in de EU geboren is.

## Jonge moeders en alleenstaande ouders

Jonge moeders en alleenstaande ouders worden door VDAB-consulenten als belangrijke risicogroepen gezien. Voor die groep is het transport naar het werk op zich vaak niet het probleem, maar wel de combinatie met het brengen en afhalen van kinderen naar school of de kinderopvang. Zeker voor jonge schoolverlaters die vaker in de horeca of in ploegen werken, is het moeilijk om een job te vinden die ze kunnen combineren met hun (alleenstaand) ouderschap.

## Oudere werkzoekenden

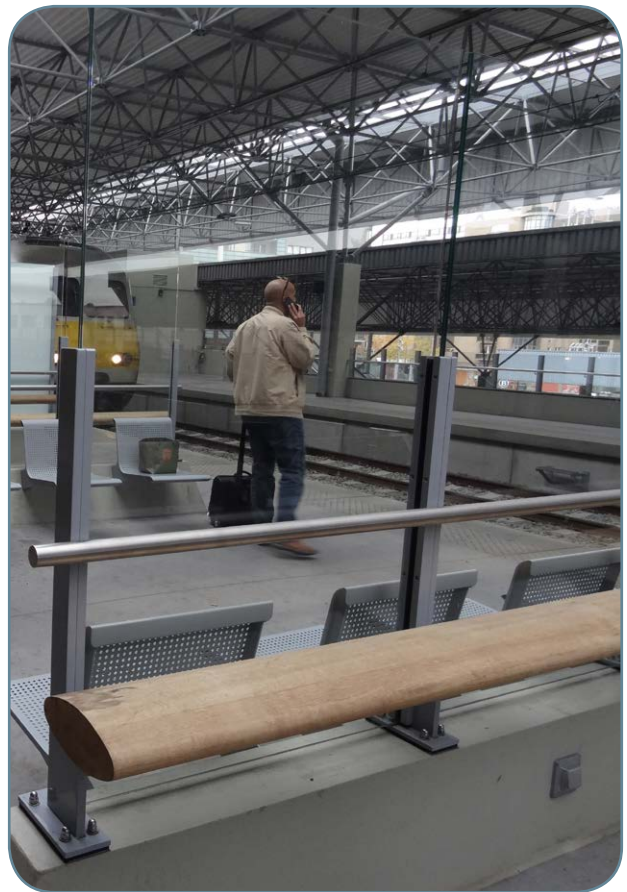
Voor oudere werkzoekenden is de **digitale kloof** een belangrijke barrière om werk te vinden. Ook mobiliteit ondergaat een digitale revolutie, met **digitale tickets en platformisering**, waarbij mensen die geen computer, gsm of internet hebben steeds vaker uit de boot vallen. Uit het onderzoek in Limburg bleek dat wie geen gps heeft of niet met Google Maps kan werken, gemiddeld 7,8 maanden langer werkloos is dan iemand die wel digitaal kan navigeren. Wie geen toegang had tot het internet, was gemiddeld 13,6 maanden langer werkloos.

## Aan het werk

In de vorige paragrafen schetsten we het verband tussen vervoersarmoede en de moeizame zoektocht naar werk. In 2012 becijferde de [European Federation for Services to Individuals](#) dat elke Belgische werkzoekende de overheid **33.443 euro** kost op jaarbasis. Vermenigvuldig dit bedrag met het aantal werkzoekenden en je kent de maatschappelijke kost van werkloosheid. Investerings die werkzoekenden sneller aan een job helpen, hebben dus de kans om zichzelf terug te betalen. Zo gaf het onderzoek in Limburg aan dat het financieel ondersteunen van werkzoekenden om een auto ter beschikking te hebben en hun rijbewijs te behalen de werkzoekende mogelijk 6 maanden sneller aan een job helpt. Het onderzoek levert uiteraard enkel een schatting op van de mogelijke winst in werkloosheidsduur. Het werkelijke effect van een maatregel is pas gekend wanneer die wordt ingevoerd én zorgvuldig geëvalueerd.

De prioriteiten van een beleid rond vervoersarmoede kunnen op verschillende manieren worden bepaald. Er kan lokaal een [participatief](#) traject opgestart worden met een doelgroep (zoals in de campagne ["ik geraak er niet"](#)). Of er kan aan de hand van [big data](#) berekend worden vanuit welke gebieden van een stad weinig jobs bereikbaar zijn en waar investeringen in openbaar vervoer dus mogelijk een positieve impact hebben op werkloosheidscijfers. Voor een evidence-based beleid in Vlaanderen, geeft het onderzoek in Limburg alvast volgende suggesties:

**1. De knelpunten wat betreft openbaar vervoer** zijn onder meer de bereikbaarheid van werkplaatsen en industrieterreinen (en locatiekeuze van haltes in het algemeen) en de beperkte bus- en treinverbindingen in de vroege en late uren. Het nieuwe beleid rond [basisbereikbaarheid](#) zal meer vraaggestuurd werken en heeft onder meer als doel om een aantal tekortkomingen van



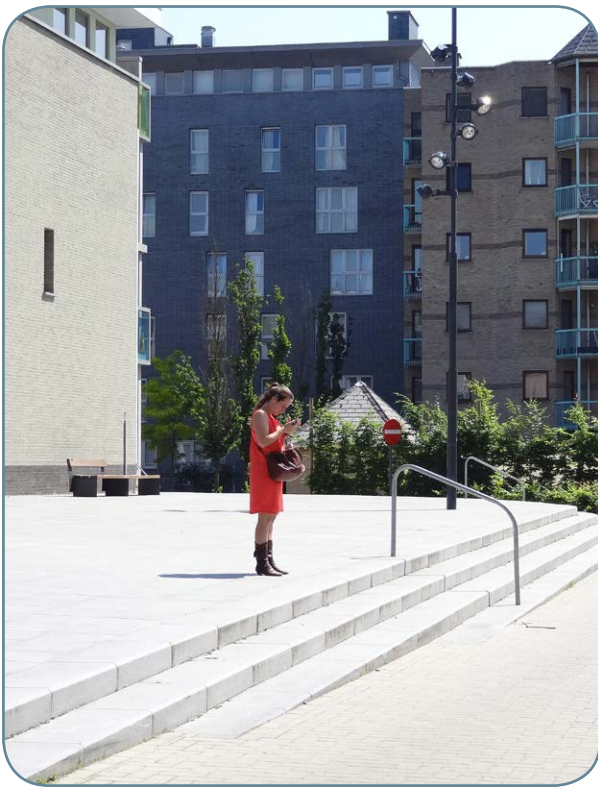
het systeem van basismobiliteit op te vangen. De Mobiliteitsraad geeft in haar [advies](#) uitdrukkelijk aan dat basisbereikbaarheid inclusief en sociaal rechtvaardig moet zijn om vervoersarmoede weg te werken. Nauw overleg met vele stakeholders is daarbij essentieel.

**2. De rol van werkgevers is belangrijk** op verschillende manieren. Ten eerste is het HR-beleid van werkgevers een belangrijke hefboom. In het beleid rond werving en selectie kan bijvoorbeeld bepaald worden dat het rijbewijs enkel als selectiecriterium wordt opgenomen bij profielen waarbij een rijbewijs echt noodzakelijk is voor de job. Hierbij is het belangrijk dat de HR-verantwoordelijke voldoende op de hoogte is van alternatieven voor de auto (bv. openbaar vervoer in combinatie met een deelfiets). Een tweede manier is via de [locatiekeuze](#) van de werkplaats, die idealiter vlot bereikbaar zou moeten zijn met het openbaar vervoer. Locatiekeuze is een gedeelde verantwoordelijkheid van werkgevers en de [overheid](#), waarbij zowel lokale als regionale beleidsmakers toekomstgerichte en inclusieve keuzes moeten durven maken. Een derde manier waarop werkgevers het verschil kunnen maken is door zelf (collectief) vervoer aan te bieden. Een mooi voorbeeld zijn [dienstenchequebedrijven](#) die een elektrische fiets aanbieden aan hun werknemers.

**3. Het ondersteunen en versterken van werkzoekenden om zelf hun mobiliteitsproblemen aan te pakken, is maatwerk.** Verschillende VDAB-bemiddelaars nemen zelf het initiatief om werkzoekenden te begeleiden om op hun sollicitatieplek te geraken. Dit systeem heeft potentieel om verder uitgebouwd te worden. Zo blijkt uit de bevraging van VDAB-bemiddelaars dat niet alle bestaande maatregelen en initiatieven even goed gekend zijn (bv. het goedkoop treinticket voor sollicitatie, plaatsen waar fietslessen gegeven worden). Een goed overzicht van bestaande initiatieven en een [bereikbaarheidskaart](#) voor slecht bereikbare werkplekken kunnen VDAB-bemiddelaars ondersteunen in het begeleiden van werkzoekenden.

Figuur 6 - Tijdslijn basisbereikbaarheid [Bron: [mow](#)]





Anderzijds was er ook de vraag van de VDAB-bemiddelaars om bepaalde maatregelen beschikbaar te maken voor meer werkzoekenden (bv. het gratis abonnement van De Lijn of de 10-rittenkaart) en om bepaalde initiatieven (opnieuw) in te voeren of op te schalen, zoals een uitleendienst voor fietsen en bromfietsen (zie [snorko](#)), leasewagens voor werkzoekenden, korting op een lidmaatschap bij een autodeelsysteem, een carpoolplatform, en het invoeren van collectief vervoer naar bepaalde bedrijventerreinen.

## Referenties

De meeste gegevens uit dit Inzicht zijn afkomstig uit dit onderzoek: <http://www.limburg.be/Limburg/woonwerkverkeer/Vervoersarmoede.html>. Andere referenties en linken worden in de tekst aangeboden.



Mobiel 21 ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis om mobiliteitsgedrag en -beleid te beïnvloeden. Via [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be) kan je je abonneren op onze digitale nieuwsbrief en zo meteen op de hoogte blijven van de recentste versie van Inzicht.

# Mobiel 21

Mobiel 21 is een beweging voor duurzame mobiliteit. Mobiel 21 kiest ervoor de leefomgeving op een meer milieuvriendelijke en veiligere manier bereikbaar en leefbaar te maken. Mobiel 21 inspireert en activeert mensen, groepen, organisaties en beleid om doordacht om te gaan met verplaatsingen en verplaatsingswijzen.



**Vlaanderen**  
verbeelding werkt

## Contact

Evelien Bossuyt  
[evelien.bossuyt@mobiel21.be](mailto:evelien.bossuyt@mobiel21.be)

Mobiel 21 vzw  
Vital Decosterstraat 67A/0101  
3000 LEUVEN  
[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)  
[info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)