

Gender en mobiliteit: een nieuw thema in Vlaanderen



Annemie Van Uytven

Lokale onderzoeksproject 'Mobiële Leuvense Vrouwen' onderzoekt vrouwelijke mobiliteitspatronen

Annemie Van Uytven (Mobiël 21 vzw)

Kristel Wildiers (stad Leuven, dienst Welzijn, gelijkheidsconsulente)

Mobiliteit is niet meer weg te denken uit onze samenleving. Volgens de Vlaamse overheid is openbaar vervoer zelfs een basisrecht dat vastgelegd is in het decreet Basismobiliteit.

Ook lokale besturen hebben een rol te vervullen in het garanderen van dit mobiliteitsrecht. Als we een genderbril opzetten dan is het duidelijk dat er verschillende cultureel bepaalde verwachtingen leven ten aanzien van vrouwen en mannen. Dit verschil in verwachtingen creëert onvermijdelijk een verschil in gedragingen en rolpatronen.

Omdat mobiliteit verweven is met ons dagdagelijkse leven leek het voor Mobiël 21 vzw en de stad Leuven een uitdaging om ook dit domein eens te bekijken door een genderbril. Met steun van de toenmalige federaal minister van Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen werd in januari 2007 het onderzoeksproject 'Mobiële Leuvense Vrouwen' opgestart.

Mobiliteitsplannen en mobiliteitsbeleid zijn vaak immers afgestemd op een niet nader gedefinieerde burger. Meestal heeft de beleidsmaker onbewust de dertigjarige, voltijds werkende blanke man voor ogen. Maar wat als deze burger nu een halftijds werkende moeder is, of een allochtone vrouw, of een vrouwelijke senior?

In deze bijdrage geven Mobiël 21 vzw en de stad Leuven een overzicht van zowel de gebruikte methodiek als de belangrijkste resultaten van het onderzoeksproject 'Mobiële Leuvense Vrouwen'.

Literatuur: is er een probleem?

Voorafgaand aan het eigenlijke onderzoek werd er nagegaan of er volgens de reeds bestaande literatuur inderdaad verschillen bestaan tussen vrouwen en mannen wat betreft mobiliteitsgedrag en -behoeften.

In Vlaanderen verschillen mannen en vrouwen qua leefsituatie en deze verschillen werken ook door in hun mobiliteitsgedrag. Zo bestaan er duidelijke verschillen tussen mannen en vrouwen wat betreft leeftijd, gemiddelde arbeidsduur, werkzaamheidsgraad en inkomen. Al deze factoren hebben een invloed op het mobiliteitsgedrag. Statistieken geven bijvoorbeeld aan dat de vergrijzing vooral een vrouwelijke aangelegenheid is en dat vrouwen ondanks hun inhaalbeweging op het vlak van onderwijsniveau ten opzichte van mannen nog steeds een lagere tewerkstellingsgraad kennen. Daarnaast valt ook de algemeen lagere gemiddelde arbeidsduur van vrouwen op. Deze arbeidsduur is nog lager naarmate de leeftijd stijgt en het aantal kinderen toeneemt. Zo werkt 45% van de Vlaamse vrouwen deeltijds, tegenover 6% van de Vlaamse mannen. Terwijl een vierde van de vrouwen onder de dertig deeltijds werkt, geldt dit al voor de helft van de vrouwen boven de 50 indien ze nog aan het werk zijn. Van de werkende moeders uit koppels met een kind heeft 44% een deeltijdse baan, terwijl dit aandeel voor moeders uit koppels met drie of meer kinderen oploopt tot 65%.



Deze verschillen op de arbeidsmarkt resulteren in een loonkloof en op het einde van de loopbaan in een pensioenkloof tussen mannen en vrouwen.

Het literatuuronderzoek wijst er dan ook op dat verschillende leefsituaties voor mannen en vrouwen verschillen in mobiliteitsgedrag genereren en dit zowel naar vervoersmodi, verplaatsingstijd als verplaatsingsmotief. Zo blijken vrouwen zich vaker als autopassagier te verplaatsen, terwijl mannen dan weer vaker als autobestuurder optreden. Ook blijken mannen dagelijks een langere afstand af te leggen en besteden ze meer tijd aan hun verplaatsingen. Qua verplaatsingsmotief lijken mannen zich vaker te verplaatsen voor motieven die zich in de publieke sfeer voordoen (werk en vrije tijd), terwijl vrouwen zich verplaatsen voor redenen die zich eerder in de privé- en familiale sfeer afspelen (familie en huishouden).

Diepte-interviews bij intermediairen: wie maakt er al werk van?

Naast een literatuurstudie, werd er in dit explorerende onderzoek door de projectpartners aan de hand van diepte-interviews bij intermediairen eveneens nagaan in hoeverre er door verschillende organisaties in het Leuvense reeds werk wordt gemaakt van het thema gender en mobiliteit. Daarom werd er bij veertien Leuvense organisaties werkzaam rond de thema's vrouwen, mobiliteit, sociaal kwetsbaren of senioren gepeild naar ideeën, problemen, goede voorbeelden, standpunten en eerder ondernomen acties bij deze organisaties rond het thema 'gender en mobiliteit'.

Voor de meeste organisaties bleek het thema nog vrij nieuw te zijn, maar veel organisaties zagen mogelijkheden om rond deze thematiek te werken.

Enkel voor de doelgroep sociaal zwakkere vrouwen bleken er reeds initiatieven te zijn opgezet.

Zo brengt Wonen en Werken Tewerkstelling vzw vrouwelijke werkzoekenden in contact met privé-personen die huishoudelijke hulp willen binnen het systeem van dienstencheques. Wonen en Werken begeleidt deze vrouwen op de bus telkens wanneer ze naar een nieuwe werkplaats gaan. Ook worden de werkroosters aangepast naargelang de dienstregelingen van de bussen van De Lijn en de combinatie arbeid-gezin. De Vrouwenwerking van de Integratiedienst van de stad Leuven is een aantal jaren geleden gestart met autorijlessen voor allochtone vrouwen omdat het voor hen vaak financi-

eel moeilijk is om een rijbewijs te halen. Omwille van verzekeringsproblemen werd dit project stopgezet. Daarnaast organiseert deze Vrouwenwerking jaarlijkse fietscursussen voor allochtone vrouwen omdat ze vaak niet kunnen fietsen of omdat er een taboe op rust.

De Lijn Vlaams-Brabant gaf aan inspanningen te doen inzake de toegankelijkheid van haar bussen en de betaalbaarheid ervan voor jonge gezinnen. Zo voorziet De Lijn een aantal tarifaire voordelen voor gezinnen met jonge kinderen.

Mobiliteitspatronen in vier focusgroepen

Op basis van de bevindingen uit de literatuurstudie en de diepte-interviews werden een aantal categorieën van vrouwen uitgelicht om dieper op de thematiek in te zoomen. Niet enkel geslacht, maar ook beschikbare financiële middelen, leeftijd, het al dan niet hebben van kinderen en de leeftijd van deze kinderen spelen een rol in het mobiliteitsgedrag. Daarom werden er vier focusgroepgesprekken bij verschillende doelgroepen van Leuvense inwonsters en pende-laars georganiseerd, namelijk

- sociaal kwetsbare vrouwen;
- vrouwelijke senioren (65-plussers);
- vrouwen met kinderen jonger dan 12 jaar; en
- vrouwen zonder kinderen of met kinderen ouder dan 12 jaar.

In totaal namen 33 vrouwen deel aan de gesprekken.

Tijdens deze focusgroepgesprekken werd er bij de deelnemers gepeild naar de redenen voor verplaatsing, gebruikte vervoersmodi, moeilijkheden bij verplaatsingen, tijdsbesteding en organisatie van verplaatsingen. Ook werd er gevraagd welke oplossingen tegemoet zouden kunnen komen aan deze problemen.

Uit de gesprekken bleek dat mannen en vrouwen wel degelijk andere mobiliteitspatronen vertonen en dat deze in belangrijke mate bepaald worden door sterk cultureel verankerde rolverdelingen. De bevraagde vrouwen gaven aan zich in grote mate te verplaatsen voor motieven zoals zorg en huishouden en dat hun verplaatsingen vaak gecombineerde verplaatsingen zijn (ketenmobiliteit). Vooral voor jonge moeders bleek de combinatie arbeid-gezin en de verplaatsingstijd die dit met zich meebrengt een moeilijke opgave. Zij gaven aan dat hun carrièrekansen hierdoor dalen omdat ze hun betaald werk dichterbij huis moeten zoeken en in een werkregime dat de combinatie arbeid-gezin mogelijk maakt. Opvallend in de doelgroep vrouwelijke senioren was de aanduiding van het verplaatsingsmotief 'menselijk contact opzoeken' en 'tot de gemeenschap behoren om niet te vereenzamen'. Dit motief werd niet vernoemd bij de andere groepen.

Qua vervoermiddelenkeuze blijken er ook een aantal verschillen te bestaan tussen de doelgroepen. Zo bleek dat er bij de sociaal kwetsbaren niemand over een eigen wagen beschikt. Vaak hebben mensen die tot deze doelgroep behoren geen autorijbewijs. De meerderheid van de deel-

neemsters is aangewezen op de bus of moet te voet gaan voor verplaatsingen.

In de groep van de senioren was er wel een gevarieerder aanbod van mogelijke vervoerswijzen, namelijk het openbaar vervoer, met de auto, met de fiets of te voet. Opvallend was hier het aantal fervente autogebruikers die de wagen zagen als hun vrijheid omdat ze verplaatsingen met de fiets of te voet niet meer aankonden of omdat de bereikbaarheid met het openbaar vervoer ontoereikend was. Daarnaast gaven een aantal deelnemers aan dat indien ze verplaatsingen naar Leuven-centrum deden, ze dan vooral voor de bus kozen omwille van parkeerproblemen met de wagen in het centrum.

De groepen jonge moeders en vrouwen zonder of met oudere kinderen gaven aan het vaakst de fiets als vervoermiddel te gebruiken. Bij slecht weer is dat auto of bus. Voor grote boodschappen wordt de auto van stal gehaald, terwijl voor kleinere boodschappen de bus wordt gebruikt.

Omwille van de verschillende rollen verschillen niet alleen de mobiliteitspatronen, maar tevens de behoeften inzake mobiliteit tussen mannen en vrouwen. Zo werd er tijdens de focusgroepgesprekken door de ondervraagde vrouwen onder meer de vraag gesteld naar:

- het aanbieden van boodschappenkluisjes voor tijdelijk gebruik in het stadscentrum;
- een aanbod van toegankelijke en propere openbare toiletten in het stadscentrum;
- een uitleensysteem van buggy's in het stadscentrum voor fietsers of openbaar vervoergebruikers;
- de promotie van driewielers voor vrouwelijke senioren;
- het installeren van rustbanken in het centrum van de stad, zeker langs winkeltrajecten; en
- fietsstallingen in het stadscentrum met ruimte voor fietskarren en aanhangfietsjes.

Verder werd door jonge moeders en in de senioren groep het ongemak van buggy's en kinderwagens op de bus aangehaald. Er werd gesteld dat men vaak op weinig steun kan rekenen van medepassagiers om kinderwagens van en op de bus te helpen. Ook is het een heel gedoe om buskaarten te ontwaarden als je op de kinderwagen moet passen en er tegelijk voor te zorgen dat deze niet wegrolt of klem komt te zitten tussen de deur. Voor de meeste vrouwen uit de groep 'sociaal kwetsbaren' is dit nochtans hun enige vervoermiddel voor niet-wandelbare afstanden.

Enkele keren kwam tijdens de gesprekken ook het thema sociale veiligheid aan bod. In het algemeen werd gesteld dat Leuven een sociaal veilige stad is. Opvallend was het gegeven dat veel moeders aanzienlijk bezorgder waren om hun dochters dan om hun zonen wanneer ze 's avonds alleen met het openbaar vervoer reizen, de fiets nemen of zich te voet verplaatsen. De meeste dochters werden voor deze verplaatsingen daarom gebracht en opgehaald door de ouders of zelfs verboden om de verplaatsing te maken.

Daarnaast wezen de deelnemende vrouwen ook op een gebrek aan communicatie naar vrouwen als doelgroep inzake het lokale mobiliteitsbeleid. Zij vragen lokale overheden hun communicatiekanalen uit te breiden naar lokale vrouwenorganisaties, ouderraden, scholen, kinderdagverblijven en winkels. Kortom, plaatsen waarnaar vrouwen zich verplaatsen en waar ze samenkomen.

Conclusie

Via dit lokale onderzoek gingen Mobiel 21 vzw en de stad Leuven na in hoeverre er genderverschillen inzake mobiliteit te detecteren zijn. Ze formuleerden beleidsaanbevelingen op basis van de onderzoeksresultaten. Het onderzoek baseerde zich hiervoor op bestaande onderzoeksgegevens, gesprekken met intermediairen en gesprekken met bewoonsters via focusgroepen. Het onderzoeksbudget liet evenwel niet toe om een vergelijking te maken met gegevens uit een controlegroep van mannen.

Toch kunnen we uit de gesprekken met lokale intermediairen en de bewoonsters zelf concluderen dat vrouwen vaak andere mobiliteitsbehoeften en mobiliteitspatronen vertonen dan mannen, maar dat dit gegeven nog niet of weinig is doorgedrongen bij de beleidsmakers.

Op basis van deze beperkte onderzoeksresultaten zijn we ervan overtuigd dat aandacht besteden aan 'gender' als topic een belangrijke meerwaarde heeft voor mobiliteitsplannen en dit zowel in de voorbereidende als uitvoerende fase. Op die manier vergroot de lokale overheid het maatschappelijke draagvlak van haar mobiliteitsbeleid.

□

Meer informatie

Het eindrapport 'Mobiele Leuvense Vrouwen. Of hoe vrouwen hun mobiliteit in het Leuvense ervaren' is gratis downloadbaar van op de website van Mobiel 21vzw via www.mobiel21.be

Voor meer informatie over het project kan u terecht bij de projectpartners:
Annemie Van Uytven
Mobiel 21 vzw
e-mail: annemie.van.uytven@mobiel21.be
tel. 016 31 77 01

Kristel Wildiers
Stad Leuven, dienst Welzijn, gelijkemansconsulte
e-mail: kristel.wildiers@leuven.be
tel. 016 21 17 91