Jobbereikbaarheid al drempel of hefboom naar werk

De integrale kijk op bereikbaarheid toegepast op de Vlaamse arbeidsmarkt

30 juni 2025

Onderzoek in opdracht van de Vlaamse minister bevoegd voor Werk en het Departement Werk, Economie, Wetenschap, Innovatie en Sociale Economie, in het kader van het VIONA-arbeidsmarktonderzoeksprogramma.

departementwewis.be

INHOUD

Korte samenvatting van het onderzoek (abstract) 3
Doelen van het onderzoek 4
Methoden en data 5
Bevindingen 6
Conclusies en beleidsimplicaties 8

KORTE SAMENVATTING VAN HET ONDERZOEK (ABSTRACT)

Deze studie onderzoekt hoe bereikbaar jobs zijn in Vlaanderen met de fiets, de auto of het openbaar vervoer, en wat de verschillen in jobbereikbaarheid zijn tussen verschillende inkomenskwartielen, en tussen meer stedelijke en meer landelijke gebieden. Jobbereikbaarheid is essentieel om te kunnen werken, een job te houden en om personeel aan te trekken. Het wordt beïnvloed door waar mensen wonen, hoe het vervoer georganiseerd is, en of mensen de vaardigheden en middelen hebben om zich te verplaatsen.

Aan de hand van de methodologie 'Integrale Kijk op Bereikbaarheid' (IKOB) is de huidige jobbereikbaarheid in Vlaanderen doorgerekend voor de fiets, auto en openbaar vervoer en dit voor vier inkomenskwartielen. Daarnaast zijn zes mogelijke maatregelen doorgerekend om te zien wat de impact is op de jobbereikbaarheid.

De resultaten tonen grote ongelijkheden: hogere-inkomensgroepen hebben veel betere toegang tot jobs dan lagere inkomensgroepen, vooral buiten stedelijke gebieden. In landelijke regio's is de auto dominant, waardoor openbaar vervoer of de fiets daar in de huidige situatie vaak geen volwaardig alternatief zijn.

Van de zes onderzochte maatregelen blijkt dat vooral goedkoper of gratis openbaar vervoer, snellere reistijden (via elektrische fietsen of meer haltes voor openbaar vervoer) en fietslessen voor wie dat nodig heeft, de jobbereikbaarheid van lagere inkomensgroepen sterk kunnen verbeteren. Investeringen in autobereikbaarheid of rijbewijzen leveren minder grote winst op in het aantal bereikbare jobs.

De studie onderstreept het belang van een geïntegreerd beleid waarbij mobiliteit, werk en ruimtelijke ordening op elkaar afgestemd zijn. Ruimtelijke spreiding van wonen en werken verhoogt de autoafhankelijkheid en beperkt de kansen van kwetsbare groepen. Om de werkzaamheidsgraad van 80% te halen en een duurzame modal shift te realiseren, zijn gerichte investeringen in fiets- en openbaar vervoer cruciaal, met bijzondere aandacht voor de noden van lagere inkomensgroepen.

Keywords

- Jobbereikbaarheid
- Autoafhankelijkheid
- Duurzaam woon-werkverkeer
- Bereikbaarheidsongelijkheid
- Geïntegreerd mobiliteitsbeleid
- Inclusieve arbeidsmarkt

DOELEN VAN HET ONDERZOEK

Deze studie onderzoekt jobbereikbaarheid, dit wil zeggen: *de mate waarin werknemers erin slagen om hun werkplek te bereiken met de fiets, de auto of het openbaar vervoer, en welke obstakels zij daarbij moeten overwinnen*.

Jobbereikbaarheid is immers een essentiële voorwaarde om te kunnen werken. Ze wordt bepaald door waar mensen wonen, waar jobs zich bevinden, de tijd en kosten van de verplaatsing, én de individuele mogelijkheden om zich te verplaatsen. Jobbereikbaarheid is zowel belangrijk voor de (potentiële) werknemers als voor de werkgevers, die door een hogere bereikbaarheid meer personeel kunnen aantrekken.

De studie focust in het bijzonder op drie elementen:

(1) de kost om zich te verplaatsen,
(2) de verplaatsingstijd
(3) de vaardigheden nodig om zich te verplaatsen.

Hierbij wordt niet enkel gekeken naar verschillen tussen inkomensgroepen, maar ook naar de ruimtelijke spreiding van jobbereikbaarheid. Op die manier vult deze studie het bestaande onderzoek aan, dat vaak slechts één van deze aspecten belicht.

Beleidsmaatregelen op verschillende bestuursniveaus spelen een belangrijke rol in het beïnvloeden van jobbereikbaarheid. Investeringen in transportinfrastructuur en openbaar vervoer, alsook keuzes in ruimtelijke ordening, zijn bepalende factoren. Ook binnen het beleidsdomein werk wordt steeds vaker verwezen naar het belang van bereikbaarheid. Enkele voorbeelden van beleidsinitiatieven die hierop inspelen zijn fietslessen, pendelbussen naar afgelegen industriegebieden en initiatieven rond het goedkoop leasen van voertuigen.

Twee centrale onderzoeksvragen vormen de kern van deze studie:

(1) hoe verschilt de ruimtelijke spreiding van jobbereikbaarheid per inkomenskwartiel, en
(2) welke impact hebben verschillende beleidsmaatregelen hierop?

Verduidelijking van de kernbegrippen

- **Jobbereikbaarheid:** een algemene definitie van jobbereikbaarheid is “de mate waarin werknemers erin slagen om hun werkplek te bereiken met de fiets, de auto of het openbaar vervoer, en welke obstakels zij daarbij moeten overwinnen”. Het IKOB-model dat in dit onderzoek wordt gebruikt, werkt met een **gewogen jobbereikbaarheid**, waarbij een gewicht wordt gegeven aan elke verplaatsing tussen woonplaats en werklocatie. De gewogen jobbereikbaarheid betekent niet dat X aantal jobs effectief bereikt kunnen worden, maar geeft wel de maat voor jobkansen. De weging betekent bijvoorbeeld dat 1 job dichter bij de woonplaats even zwaar weegt als 2 jobs die verderaf zijn gelegen. Bij de resultaten worden beide termen dooreen gebruikt, maar er wordt wel altijd de gewogen jobbereikbaarheid bedoeld.
- **Inkomenskwartielen**: met kwartielen wordt een groep ingedeeld in vier deelgroepen van gelijke grootte op basis van een variabele zoals inkomen. Het eerste kwartiel bevat de 25% personen met de laagste inkomens, en het vierde kwartiel de 25% personen met de hoogste inkomens. De vier groepen worden ook aangeduid als Q1 (laagste inkomensgroep), Q2, Q3 en Q4 (groep met de hoogste inkomens). Aan de hand van data van Statbel op basis van fiscale aangiften worden alle inwoners van Vlaanderen tussen 18 en 64 jaar onderverdeeld in 4 inkomenskwartielen.
- **Autoafhankelijkheid**: de mate waarin een groep mensen afhankelijk is van de auto om bestemmingen te kunnen bereiken. Het concept autoafhankelijkheid wordt vaak gebruikt met verwijzing naar de dominante positie die de personenwagen in de samenleving heeft verworven in de afgelopen decennia. Een hoge autoafhankelijkheid betekent dat het aantal jobs dat bereikbaar is met de auto veel hoger is dan het aantal jobs dat bereikbaar is met het openbaar vervoer of de fiets. Een autoafhankelijkheid van bijvoorbeeld 80% betekend dat als een persoon met een auto 100 jobs kan bereiken, een persoon zonder auto er maar 20 kan bereiken.

METHODEN EN DATA

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, wordt gebruik gemaakt van de methodologie ‘Integrale Kijk op Bereikbaarheid’ (IKOB). Deze benadering is beleidsgericht en maakt zoveel mogelijk gebruik van bestaande databronnen. De IKOB-methodologie houdt rekening met verschillen tussen inkomensgroepen, diverse vervoerswijzen (fiets, auto en openbaar vervoer) en de geografische ligging van de woonplaats van werknemers en werkplekken.

De belangrijkste gegevens die in deze studie worden gebruikt, omvatten de verplaatsingstijd en -kosten per vervoersmiddel tussen verschillende gebieden, kenmerken zoals wagenbezit en rijbewijsbezit per inkomensgroep en verstedelijkingsgraad, en de locatie van zowel werknemers als werkplekken. Daarnaast werd ook data gebruikt over werkzoekenden en de locatie van werkplekken met vacatures.

Naast resultaten van de huidige toestand voor jobbereikbaarheid zijn er ook zes maatregelen doorgerekend. Deze scenario’s tonen aan wat de mogelijkheden zijn van het gebruik van het

IKOB-model in het maken van beleidsaanbevelingen. In deze scenario's worden variabelen zoals verplaatsingstijd, -kosten en benodigde vaardigheden aangepast (zie Tabel 1).

Tabel 1: onderzochte beleidsmaatregelen

Kosten	Tijd	Vaardigheden
Goedkoper openbaar vervoer (bus, tram en trein)	Sneller openbaar vervoer (bus, tram en trein)	Rijbewijsbezit verhogen voor lage en middellage inkomensklassen
Gratis openbaar vervoer (bus, tram en trein)	Sneller fietsen (door elektrische fiets)	Leren fietsen

Keywords

- Integrale Kijk op Bereikbaarheid (IKOB)-methode
- Bereikbaarheidsonderzoek
- Beleidsimpactanalyse

BEVINDINGEN

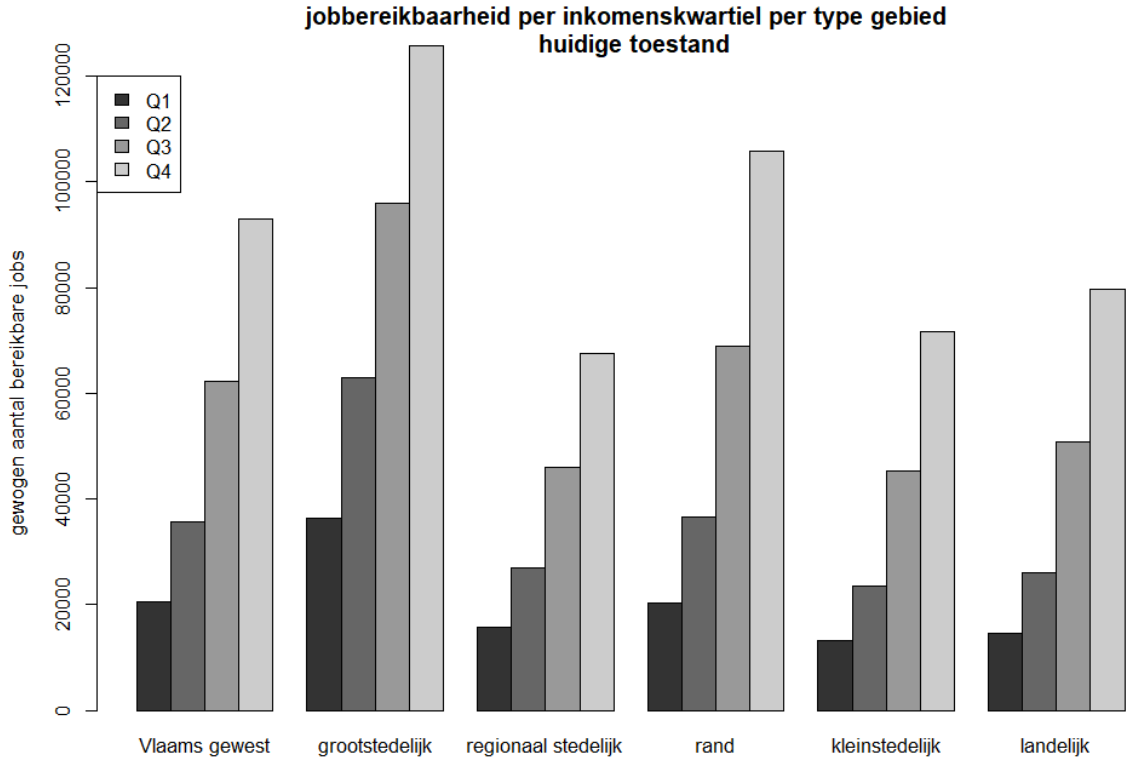
Huidige toestand jobbereikbaarheid

Uit de resultaten blijkt dat de woonplaats en het inkomen van een (potentiële) werknemer een grote invloed heeft op de bereikbaarheid van jobs. Er is een opvallend verschil tussen inkomensgroepen: procentueel gezien is de jobbereikbaarheid van de hoge en middelhoge inkomenskwartielen samen meer dan 73,4% van de totale jobbereikbaarheid in Vlaanderen. De totale jobbereikbaarheid in Vlaanderen is alle bereikbare jobs opgeteld van de vier inkomensklassen tezamen. De twee laagste inkomenskwartielen hebben respectievelijk 9,7% (Q1) en 16,8% (Q2) van de totale jobbereikbaarheid (bij een perfect gelijke verdeling zou dit telkens 25% zijn). Mensen met een hoog inkomen kunnen dus meer jobs bereiken. De locatie van de woonplaats heeft ook een invloed op de jobbereikbaarheid. In de grootstedelijke gebieden is de verdeling in jobbereikbaarheid ongelijk tussen de inkomenskwartielen, maar deze ongelijkheid wordt nog groter buiten die grootstedelijke gebieden.

Ook voor werkgevers speelt locatie een belangrijke rol. Werkplekken in grootstedelijke gebieden zijn gemiddeld anderhalve keer beter bereikbaar voor werknemers dan die in andere gebieden. Waar werkgevers in landelijke gebieden gemiddeld 50 potentiële werknemers kunnen aantrekken, zijn dat er in grootstedelijke gebieden ongeveer 75. Bovendien geldt ook hier dat werkgevers gemakkelijker werknemers uit hogere-inkomensgroepen aantrekken dan uit lagere inkomensgroepen.

De resultaten tonen aan dat werknemers in Vlaanderen sterk afhankelijk zijn van de auto, vooral buiten grootstedelijke gebieden. Gemiddeld bedraagt de autoafhankelijkheid in

Vlaanderen 70,5%. Dit betekent dat gemiddeld meer dan 70% van de jobs alleen bereikbaar zijn met de auto. In niet-stedelijke gebieden loopt dit op tot 91%, terwijl dit in grootstedelijke gebieden lager ligt, op 42,7%. Dit wijst erop dat de dag van vandaag, het openbaar vervoer (trein, tram en bus) en de fiets in veel gebieden geen volwaardige alternatieven vormen voor de auto om jobs te bereiken.



Onderzochte maatregelen

De kosten verlagen van het openbaar vervoer (bus, tram en trein) heeft een groot effect op de jobbereikbaarheid van het laagste inkomenskwartiel. Zowel goedkoper openbaar vervoer als gratis openbaar vervoer laten een grote stijging in het aantal bereikbare jobs zien. Procentueel gezien is de winst het hoogst in de niet grootstedelijke gebieden. Dit benadrukt het belang van initiatieven voor terugbetaling woon-werkverkeer en financiële ondersteuning bij werkzoekenden om naar sollicitaties te gaan.

De verplaatsingstijd versnellen met de fiets of het openbaar vervoer (bus, tram en trein) heeft ook een positieve impact op de jobbereikbaarheid van het laagste inkomenskwartiel. De effecten zijn het sterkst in sommige landelijke gebieden, waar reistijdversnelling bij het openbaar vervoer kan leiden tot een verdubbeling van het aantal bereikbare jobs. Betere infrastructuur (zoals vrije busbanen) of inzetten van meer bussen, trams of treinen, kan de verplaatsingstijd bij het openbaar vervoer verlagen. De introductie van de elektrische fiets zorgt ervoor dat in sommige zones buiten de steden het aantal bereikbare jobs bijna

verdubbeld. Initiatieven zoals fietslease maken het mogelijk om de elektrische fiets betaalbaarder te maken voor iedereen.

De verbetering van de autovaardigheid leidt tot een relatief kleine stijging in jobbereikbaarheid. Deze winst zit vooral in rurale gebieden waar ook de grootste autoafhankelijkheid is. Als de fietsvaardigheid stijgt doordat mensen leren fietsen, en dus niet meer alleen afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, zien we dat er een grote winst in jobbereikbaarheid is (zeker wanneer we ervan uit gaan dat deze mensen geen auto bezitten). Dit zorgt ervoor dat vanuit elke zone een aantal jobs bereikbaar zijn, terwijl bij volledige afhankelijkheid van het openbaar vervoer in sommige zones geen jobs bereikbaar zijn. Fietslessen en veilige fietsinfrastructuur kunnen een grote impact hebben op de jobbereikbaarheid, vooral in het laagste inkomenskwartiel.

CONCLUSIES EN BELEIDSIMPLICATIES

Deze studie laat zien dat de kracht van het IKOB-model zit in de mogelijkheid om weerstanden (kosten, tijd en vaardigheden) aan te passen en op die manier verschillende maatregelen te modelleren. De resultaten bevestigen internationaal onderzoek:

- de verschillen in jobbereikbaarheid tussen gebieden en inkomensgroepen zijn aanzienlijk
- de autoafhankelijkheid in landelijke gebieden blijft hoog in Vlaanderen, dus er is nog veel nood aan maatregelen om de afhankelijkheid te verlagen
- elke vervoerswijze en elke maatregel heeft een ander effect op de jobbereikbaarheid

Daarnaast zijn de belangrijkste bevindingen en aandachtspunten voor het arbeidsmarktbeleid:

- Lagere inkomensgroepen hebben de meest beperkte toegang tot jobs
- Verbeteringen in openbaar vervoer en fietsvoorzieningen/fietsgebruik kunnen sterk bijdragen aan het behalen van de werkzaamheidsgraad van 80%, en stimuleren een door de Vlaamse overheid nagestreefde modal shift, weg van de auto.
- Investeringen in automobiliteit leveren weinig winst op, al kunnen lokale initiatieven zoals rijbuddies bij specifieke cases wel helpen.
- Ruimtelijke ordening is een cruciale, maar onderbelichte factor: verspreide woon- en werkplekken zorgen voor autoafhankelijkheid, vooral bij lage inkomens.
- Traditionele transportmodellen houden vooral rekening met mobiele en hoge inkomensgroepen, wat leidt tot onevenwichtige beleidskeuzes. Daarom is er nood aan een paradigmashift waarin bereikbaarheid gezien vanuit verschillende inkomensklassen centraal staat in plaats van louter mobiliteit.

Sleutelreferenties

- Adiyia, B. (2025). *Doortastend klimaatbeleid houdt energie betaalbaar. De impact van ETS2 op de energiefactuur van gezinnen en bedrijven*. EnergyVille/VITO. https://energyville.be/wp-content/uploads/2025/04/ETS2-paper_final-15042025.pdf
- Bakker, P., Zwaneveld, P., Berveling, J., Korteweg, J. A., & Visser, S. (2009). *Het belang van openbaar vervoer: De maatschappelijke effecten op een rij*. Centraal Planbureau en Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Bastiaanssen J., Johnson D. & Lucas K. (2020) Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence, Transport Reviews, 40:5, 607-628, DOI: 10.1080/01441647.2020.1747569
- Bastiaanssen, J., Johnson ,Daniel, & and Lucas, K. (2020). Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence. *Transport Reviews*, *40*(5), 607-628. https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1747569
- CRB. (2016). *Werkgeverstegemoetkomingen in de kosten van het woon-werkverkeer; documentatienota CRB 2016-2595*. Central Raad voor het Bedrijfsleven. https://ccecrb.fgov.be/p/nl/359/werkgeverstegemoetkomingen-in-de-kosten-van-het-woon-werkverkeer
- Fransen, K., Boussauw, K., Deruyter, G., & De Maeyer, P. (2019). The relationship between transport disadvantage and employability: Predicting long-term unemployment based on job seekers' access to suitable job openings in Flanders, Belgium. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *125*, 268-279. https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.01.023
- Fransen, K., Deruyter, G., & De Maeyer, P. (2018). The impact of driver's license ownership on unemployed job seekers' access to job openings: Assessing the driver's license at School project in Flanders. *Case Studies on Transport Policy*, *6*(4), 695-705. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.08.008
- Janssens, D., Ectors, W., & Paul, R. (2023). *Onderzoek Verplaatsingsgedrag (2021—2022). Tabellenrapport: Vlaanderen*. imob (UHasselt). https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1698408607/20231027_Tabellenrapport_Vlaanderen_cleaned_final_ljti6j.pdf
- Jeekel, H. (2019). Inclusive Transport: Fighting Involuntary Transport Disadvantage. Elsevier.
- Levinson, D. & Wu, H. (2020). "Towards a general theory of access." *Journal of Transport and Land Use* 13(1), 129-158. https://www.jstor.org/stable/26967239
- SDC. (2011). Fairness in a Car-dependent Society. Sustainable Development Commission.
- SEU. (2003). Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. Social Exclusion Unit.
- Sharples, R. (2017). Travel competence: Empowering travellers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, *44*, 63-75. https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.09.013
- TML. (2025). *TML analyseert de bereikbaarheid van voorzieningen in Vlaanderen*. Bereikbaarheidskaarten De Lijn. https://www.tmleuven.be/nl/project/Bereikbaarheidskaarten-De-Lijn
- Van Eenoo, E. (2025). Car dependence in research: Navigating its contemporary relevance. *Transport Reviews*, *45*(2), 282-300. https://doi.org/10.1080/01441647.2025.2457094
- Van Wee, B., & Geurs, K. (2011). Discussing Equity and Social Exclusion in Accessibility Evaluations. European Journal of Transport and Infrastructure Research, Vol 11 No 4 (2011). https://doi.org/10.18757/EJTIR.2011.11.4.2940
- Vandenbulcke, G., Steenberghen, T., & Thomas, I. (2009a). Mapping accessibility in Belgium: A tool for land-use and transport planning? *Journal of Transport Geography*, *17*(1), 39-53. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.04.008
- Vanoutrive, T. (2018). Minder inkomen, dus minder mobiel, dus minder kansen? In *Armoede en sociale uitsluiting: Jaarboek 2018* (pp. 277-290). Acco.
- Vanoutrive, T. (2019). Commuting, spatial mismatch, and Transport Demand Management: The case of gateways. Case studies on Transport Policy, 7(2), 489-496. https://doi.org/10.1016/j.cstp.2018.12.011
- Velghe, J. (2021). Vervoersarmoede in België. Belgische Vereniging voor Onderzoek en Expertise voor Consumentenorganisaties.