

## BELEIDSPARTICIPATIE

---

### DEEL 1 - DE ZUIDPOORT

*Via de beleidsbabbels bevragen we mensen naar hun ervaringen, zorgen, bevindingen, wensen... We nemen hen mee in een thema door bij verschillende vindplaatsen, met een kop koffie, het gesprek aan te gaan. Alle verhalen, ideeën, wensen... worden verzameld en gebundeld. Aanvullend op het bevragen is er ook een aanbod: huurdersbond, energiecel, energiecentrale, mondzorgcentrum, smartphone lessen... Hierbij willen we ook op korte termijn en op het individuele niveau een impact hebben.*

*Met de aanpak van de beleidsbabbels werd gedurende enkele maanden geëxperimenteerd, uitgeprobeerd en aan gesleuteld. Verschillende vrijwilligers, partners, stagiairs, collega's... gingen mee de vragen stellen en ook de wijkbewoners raakten vertrouwd met de methode van de beleidsbabbels. De beleidsbabbels vormen een waardevol onderdeel binnen de eerste stappen van beleidsparticipatie. We merken echter op dat we niet aan volwaardige beleidsparticipatie kunnen doen in de huidige vorm van de methodiek. De beleidsbabbels verlopen via individuele gesprekken, hierdoor kunnen we goed inzetten op signalen capteren en probleemstelling. Echter gaat het in beleidsparticipatie over veel meer dan signaleren en problematieken in kaart brengen op basis van individuele verhalen.*

*Om tot volwaardige beleidsparticipatie te komen gaan we dit werkjaar van start met een beleidsgroep, die parallel aan de beleidsbabbels loopt. Via de beleidsgroep willen we een diepgaander en langdurig groepstraject opstarten. Met deze groep trachten we vanuit het perspectief van mensen met armoede-ervaring tot aanbevelingen voor structurele verandering te komen. De beleidsgroep wordt versterkt door de beleidsbabbels. Enerzijds op basis van input die verzameld wordt tijdens de beleidsbabbels (signalen, verhalen, probleemstelling...), waardoor méér mensen en dus méér stemmen gehoord worden. Anderzijds vormen de beleidsbabbels een nieuwe en laagdrempelige manier om mensen te laten kennismaken met de beleidsgroep én het thema waarmee we aan de slag zijn.*

---

# 01. BELEIDSPARTICIPATIE

Beleidsparticipatie is een cruciaal onderdeel in het aanpakken van armoede en het verbeteren van de levensomstandigheden van mensen in armoede. Het is belangrijk dat beleidsmakers luisteren naar de stemmen van mensen in armoede en hun perspectieven en ervaringen serieus nemen bij het ontwikkelen van beleid. Mensen in armoede hebben vaak unieke inzichten en ideeën over hoe armoede het beste kan worden aangepakt, omdat ze de dagelijkse realiteit van armoede en uitsluiting uit de eerste hand ervaren.

Beleidsparticipatie kan ook bijdragen aan empowerment van mensen in armoede en het vergroten van hun gevoel van eigenwaarde en zelfvertrouwen. Door actief deel te nemen aan beleidsprocessen kunnen mensen in armoede een gevoel van controle krijgen over hun eigen leven en bijdragen aan positieve veranderingen in hun gemeenschappen.

Kortom, beleidsparticipatie is een essentieel onderdeel van het streven naar sociale rechtvaardigheid en het verminderen van armoede en uitsluiting.

## 1. DOELSTELLING

Met de methodiek van de beleidsbabbels gaan we op verschillende vindplaatsen het gesprek aan met mensen. Via deze methodiek willen we inzetten op beleidsparticipatie. Na enkele keren deze methodiek toe te passen in de voedselbedeling besloten we om ook een bevraging te doen over de methodiek zelf. Hoe de bezoekers de methodiek ervaren en hoe het ook anders en/of beter kan. Onderstaand lees je wat we hieruit leerden.

## 2. BEVRAGING

### BELEIDSPARTICIPATIE OVERKOMT MIJ

Verschillende mensen geven aan dat ze het fijn vinden dat beleidsparticipatie hen op deze manier ‘overkomt’. Niemand vertrekt richting de voedselbedeling met het idee actief en bewust aan beleidsparticipatie te doen, maar door de aanwezigheid van de methodiek worden stemmen wel gehoord.

Armoedeverenigingen doen iedere dag hun best om de drempels naar hun werking zo laag mogelijk te houden, maar de stap naar een armoedevereniging is en blijft groot. Via de beleidsbabbels kunnen ook mensen die deze stap (nog) niet zetten hun stem laten horen. Zo bereiken we niet alleen meer, maar ook diverse stemmen.

*“Ik zou anders niet de stap zetten naar een plek om mijn stem te laten horen en nu gebeurt dat hier.”*

*“Ik ben hier nu toch, dus dat stoort me niet, de tijd gaat sneller zo.”*

## 3. AANBOD

Aan de beleidsbabbels is ook steeds een aanbod verbonden. Zo proberen we naast de bevraging ook te zorgen voor rechtenverkenning en -toekenning. Het thema wonen bijvoorbeeld, werd gekoppeld aan een infomoment met de huurdersbond. Daarnaast proberen we zo goed mogelijk aan doorverwijzing te doen (Gent Knapt Op, burenbemiddeling...). Dit wordt als positief ervaren door de bezoekers.

*“Ik vind het goed want je wilt ons helpen, het is voor iets goeds”*

*“Goed want je verwijst ons ook door als we dat nodig hebben”*

#### 4. **UITDAGINGEN**

Er zijn echter ook wat uitdagingen. Privacy bijvoorbeeld, is er zo één. Het is soms moeilijk omdat we minder privacy hebben in een wachtrij, dan in een aparte kamer. Iedereen in de wachtrij kan het gesprek meevolgen. Bij sommige thema's is dit minder gepast en is er nood aan meer privacy. Bij andere thema's proberen we in deze uitdaging ook een kans te zien en maken we er een groepsgesprek van.

Sommigen geven ook aan er geen zin/tijd/mentale ruimte voor te hebben. Daar moet uiteraard ook steeds voldoende oog voor zijn. Een fijne babbel, een koffie of er gewoon kunnen zijn, zijn ook mogelijkheden. De beleidsbabbels mogen geen voorwaarde vormen voor de voedselbedeling.

---

## 02. ENERGIE

We kunnen er niet meer omheen dat de stijgende energieprijzen een impact hebben op het dagelijkse leven. Die impact brengt veel stress met zich mee. Voor mensen in armoede is dit niet nieuw. Het leven in armoede is op zichzelf al een stressvolle ervaring, de extra stressfactoren waarmee mensen in armoede te maken hebben, kunnen een aanzienlijke impact hebben op gezondheid en welzijn. Stress kan individuen op verschillende manieren beïnvloeden, zowel fysiek als mentaal. Tijdens onze bevraging rond energie kwamen ook daarover heel wat signalen naar boven.

#### 1. **DOELSTELLING**

Via de bevraging gaan we in gesprek met mensen over de impact van de energiecrisis op de eigen situatie. Daarnaast peilen we naar noden en de kennis van hun weg naar de juiste informatie/hulp.

#### 2. **AANBOD**

Via het aanbod is ook het aspect van rechtenverkenning en -toekenning aanwezig. Als aanbod voorzien we een doorverwijs naar zowel de energiecentrale als de energiecel. Naast een doorverwijzing naar het reguliere aanbod werd ook van beide organisaties een infomoment in de wijk georganiseerd waar mensen op konden aansluiten.

### 3. BEVRAGING

#### MACHTELOOS / ANGST

Mensen in armoede kunnen een gevoel van machteloosheid ervaren omdat ze beperkte toegang hebben tot middelen en mogelijkheden om hun situatie te verbeteren.

Dat kan leiden tot een gevoel van hulpeloosheid en een gebrek aan controle over hun leven. Ook omtrent energie kwam dit signaal boven. Naast machteloos voelen veel mensen zich ook erg angstig en onzeker. Omdat er geen zicht is op hoe de afrekening er zal uitzien, en wat dat effect daarvan zal zijn op hun leven.

*“Of ik ervan wakker lig? We kunnen niets doen, betalen zullen we toch.”*

*“Er is toch niets aan te doen.”*

*“Momenteel zit ik nog goed maar in februari verandert mijn contract naar een variabel contract, dan weet ik echt niet wat er mij te wachten staat.”*

*“Ik ben bang voor de afrekening, ik heb geen idee hoeveel die zal zijn.”*

#### ONDUIDELIJKE COMMUNICATIE IN DE MEDIA

In de media passeert er heel wat. Van energiebesparende tips naar het gemiddelde energieverbruik per gezin tot een kostenraming van de jaarafrekening. We zien, horen en lezen het overal. Echter zorgt dit ook voor heel wat onduidelijkheid en verwarring. Het ene huis is het andere niet, de ene energiefactuur is het andere niet en de ene situatie is de andere niet. Hierdoor komen doorheen de bevraging veel vragen naar boven.

*“Op het nieuws hoorde ik dat ieder gezin 35 euro extra in de maand zal moeten betalen. En alleenstaanden dan? En mensen met een sociaal tarief?”*

#### BESPAREN

‘Zet je verwarming een graadje minder’ werd de slogan van de energiecrisis. Er gaan tips rond om te besparen, maar mensen in armoede weten wel wat dat is ‘besparen’. Velen geven aan dat ze niet meer kunnen besparen dan ze al doen. Voor velen komt het water al tot aan de lippen.

*“Ik ben al altijd erg zuinig, ik heb geen chauffage enkel een klein gasvuurtje. Ik kan en wil niet zuiniger leven dan ik nu al doe.”*

*“Ik bespaar al altijd, ik kan niets meer doen dan ik al doe.”*

*“Ik trek ‘s nachts mijn diepvriezer uit. Iedere nacht spaar ik 8 uur aan elektriciteit uit.”*

*“Ik gebruik geen verwarming” / “Ik heb geen verwarming”*

Ook voor ouders met jonge kinderen is het niet gemakkelijk. Ze willen wel besparen maar geven aan dat dat met kleine kinderen niet lukt. De gezondheid en het welzijn van de kinderen primeren.

*“Er loopt een peuter bij mij rond, het moet wel een beetje warm zijn.  
Een kind verstaat dat niet en dat zouden ze ook niet moeten verstaan.”*

*“Ik zou wel meer willen besparen maar ik heb kinderen, ik kan hen niet in de kou zetten.”*

### **DE ENERGIECRISIS TREFT DE MEEST KWETSBAREN**

De energiecrisis treft de meest kwetsbaren. Zij die geen dubbele beglazing hebben, geen zonnepanelen, geen A+ of B+ wasmachine, geen nieuwe energiezuinige toestellen... De grootste energiefactuur gaat naar zij die in de slechtste huisvesting verblijven.

De energierekening kan een aanzienlijk deel uitmaken van het huishoudbudget van mensen met een laag inkomen, dat betekent dat ze minder geld hebben om te besteden aan andere essentiële behoeften zoals voedsel, kleding en gezondheidszorg. Dit kan het risico op armoede en sociale uitsluiting vergroten.

Onder andere om deze redenen is het belangrijk om energiearmoede en slechte huisvesting aan te pakken en te zorgen voor betaalbare, veilige en gezonde woningen voor alle mensen, ongeacht hun inkomen.

*“Er zijn wel maatregelen die je kan nemen om je woning energiezuinig te maken  
maar daar moet je ook alweer geld voor hebben hé.”*

### **ONDUIDELIJKHEID OVER PREMIES/TEGEMOETKOMINGEN**

Vanuit de overheid werd gekeken voor verschillende premies en tegemoetkomingen. We zagen het op het nieuws, kregen mails of brieven. De energieleveranciers gingen elk anders te werk en iedere tegemoetkoming/premie werd op een andere manier verrekend. Bij de ene kreeg je een brief/mail, bij de andere ging het automatisch van je factuur, in een nog ander geval moest je het aanvragen. Er is erg veel onduidelijkheid. Mensen weten niet of ze premies gekregen hebben of niet. Het is onduidelijk waar ze dat kunnen zien en of ze dat gekregen hebben.

*“Er was iets over een premie maar ik weet eigenlijk niet of ik dat gekregen heb.  
Dat zou normaal van zelf gaan, maar ja. Ik heb daar geen zicht op”*

*“Plots had ik sociaal tarief en ik wist dat eigenlijk zelf niet.  
Niets of niemand liet mij daar iets over weten.”*

## 03. DIGITALISERING

In de huidige samenleving speelt digitalisering een steeds grotere rol in ons dagelijks leven. Digitale technologieën bieden talloze mogelijkheden en voordelen, waaronder gemakkelijke toegang tot informatie en online diensten. Echter, terwijl de digitale wereld voortdurend evolueert en groeit, ontstaat er ook een digitale kloof die sommige groepen in de samenleving achterlaat. Eén van deze groepen zijn mensen in armoede.

De digitale kloof verwijst hierbij naar de ongelijkheid in toegang tot en gebruik van digitale technologieën tussen verschillende sociaaleconomische groepen. Het belemmert degenen die geen toegang hebben tot de benodigde apparatuur, internetverbindingen en digitale vaardigheden om ten volle deel te nemen aan de steeds groeiende digitale samenleving. Voor mensen in armoede kan deze kloof de bestaande ongelijkheden verder vergroten.

### 1. DOELSTELLING EN PARTNERS

Met het oog op deze urgentie deden we een bevraging die gericht is op het begrijpen van de impact van digitalisering op mensen in armoede. Het doel van deze bevraging is om een diepgaand inzicht te krijgen in de uitdagingen, beperkingen en behoeften van deze groep.

We sloegen de handen in elkaar met de Digibank. Bij de Digibank kan je terecht voor vorming, digitale ondersteuning op maat en om een digitaal toestel te ontlenen. We stelden samen de bevraging op en ze sloten ook twee maal aan op de bevraging zelf.

### 2. AANBOD

Als aanbod werd er enerzijds ingezet op bekendmaking en toeleiding naar:

#### DIGIPUNT

Een digipunt is een fysieke locatie waar mensen hulp en ondersteuning kunnen krijgen bij het gebruik van computers, internet en andere digitale technologieën. Het is bedoeld om mensen te helpen die minder bekend zijn met digitale vaardigheden en hen te begeleiden bij het vergroten van hun digitale kennis en zelfstandigheid. (District09)

#### 10-DELIGE LESSENREEKS

Rond 'leren werken met je smartphone' (samenwerking Ligo/De Zuidpoort)

#### DIGIBANK

Aanwezig in De Serre binnen de rol van Digicoach (Digibank/De Serre)

→ 12 personen lieten hun contactgegevens na om samen met de DigiBank te bekijken of ze recht hadden op het sociaal tarief telecom.

→ 3 personen schreven zich in bij de cursus 'leren werken met je Smartphone'

### 3. BEVRAGING

## HULP UIT NETWERK

Heel wat mensen geven aan niet goed te kunnen werken met hun smartphone/laptop maar hebben wel vaak iemand in hun dichte omgeving die hen helpt. Vaak zijn dat kinderen, partners of burens.

Onderzoek heeft aangetoond dat een ondersteunend sociaal netwerk, bestaande uit familie, vrienden of burens, een cruciale rol kan spelen bij het vergroten van digitale inclusie en het overwinnen van digitale uitdagingen. Deze sociale steun kan de toegang tot informatie en hulpbronnen verbeteren, evenals het vertrouwen en de motivatie om technologie te gebruiken. (Van Deursen et al., 2019)

## ADMINISTRATIE ONLINE

Heel veel administratieve zaken gebeuren online. Voor veel mensen is dit zowel een hulp als een last. Soms gaat het vlot en is het goed dat het op deze manier gebeurt, maar soms is het ook wel écht niet simpel allemaal en wordt het meer als een last ervaren.

Opvallend is dat bij het bevragen veel mensen online administratie omschrijven als erg gemakkelijk en handig, maar bij het doorvragen het toch ook vaak als een last en ingewikkeld wordt ervaren.

Ook in de praktijk merken we dat online administratie helemaal niet zo simpel is. Vanuit ons onthaalmoment waar mensen terecht kunnen met alle soorten vragen, zien we een groot aandeel administratieve vragen die gepaard gaan met een digitale handeling. Ook het “belastingsmoment”, waarbij een vrijwilliger aan ondersteuning doet bij het invullen van de belastingbrief, zien we dat heel veel vragen rond het digitale aspect gaan.

## ONLINE OKÉ, MAAR PRINTEN?

Heel wat dingen moet je online in orde brengen, maar naast het invullen van online formulieren zijn er vaak extra stappen vereist zoals printen, scannen en uploaden van documenten. Dit proces brengt extra drempels met zich mee. Drempels die hierbij worden gecreëerd kunnen we koppelen aan de diverse nood aan digitale vaardigheden maar ook aan toegang tot digitale middelen.

Deze barrières benadrukken de noodzaak van toegang tot digitale middelen, zoals computers, printers, scanners... evenals de ontwikkeling van digitale vaardigheden om effectief te kunnen omgaan met online administratieve taken. Het is belangrijk dat er bewustwording is van deze uitdagingen en dat er inspanningen worden geleverd om toegankelijke oplossingen te bieden voor mensen die geen gemakkelijke toegang hebben tot dergelijke digitale middelen.

*“Online administratie oké, maar het zijn alle andere dingen...  
Als je geen printer hebt, moet je naar een copycenter, en dat kost dan ook alweer geld.  
En dan moet je dat nog eens inscannen ook, om het dan weer up-te-loaden...”*

## SOCIAAL TARIEF VOOR TELECOM?

Het sociaal tarief voor telecom is een regeling die is opgezet om mensen met een lager inkomen of in een sociaal kwetsbare situatie toegang te geven tot betaalbare telecommunicatiediensten. Het biedt voordelen zoals lagere tarieven voor mobiele telefonie, internettoegang en vaste telefoonlijnen.

Het doel van het sociaal tarief voor telecom is om digitale inclusie te bevorderen, de digitale kloof te verkleinen en ervoor te zorgen dat mensen in kwetsbare situaties niet worden uitgesloten van essentiële communicatiemiddelen en internettoegang.

Het sociaal tarief voor telecom moet u echter zelf aanvragen bij uw operator. Hiervoor moet u telefonisch of online de aanvraag en de nodige documentatie doorgeven. Daarbij zien we opnieuw de drempel van digitale vaardigheden. Een andere drempel is toegang tot de kennis, met andere woorden: je moet weten dat het bestaat. Echter valt uit de bevraging op dat veel mensen net niet weten dat het sociaal tarief voor telecom bestaat. Dit zorgt ervoor dat veel mensen ook veel voor hun abonnement betalen.

- 12 personen lieten hun contactgegevens na om nadien samen met de Digibank te bekijken of ze recht hadden op het sociaal tarief telecom
- Sommigen gaven ook aan reeds een sociaal tarief voor telecom te hebben, anderen bekeken het liever verder met hun OCMW-assistent.

### ABONNEMENT MET AANKOOP TOESTEL

Drie mensen vertellen dat ze een abonnement hebben bij hun provider waarbij ze een smartphone of televisie afbetalen. Ze geven ook aan dat ze niet meer tevreden te zijn met die keuze.

Het afbetalen van een smartphone of tv via een abonnement kan mogelijk leiden tot hogere kosten op de lange termijn. Hoewel de maandelijkse kosten misschien redelijk lijken, kunnen de totale kosten over de looptijd van het abonnement aanzienlijk hoger zijn dan wanneer men de apparaten in één keer zou kopen. Het is dan ook altijd raadzaam om individuele aanbiedingen en prijzen te vergelijken.

Een abonnement met een afbetalingsregeling kan de flexibiliteit beperken als het gaat om het overstappen naar een andere telecommunicatie- of televisieaanbieder. Hierdoor kan men zich gevangen voelen in het abonnement en kan het moeilijk zijn om over te stappen naar een ander aanbod dat beter aansluit bij de behoeften en voorkeuren. Indien men het abonnement wil stopzetten, moet de persoon de resterende kosten van het apparaat afbetalen.

### DEUR-AAN-DEURVERKOOP

Niet alleen energieleveranciers maar ook telecomproviders gaan van deur tot deur. Verschillende mensen getuigen hierover en geven aan dat ze zich opgelicht voelen. Providers proberen hen te overtuigen dat zij de goedkoopste zijn, maar in de realiteit is dat niet altijd zo.

## 4. TERUGKOPPELING

De resultaten uit de bevraging werden reeds teruggekoppeld bij:

- **Digibank:** deze partner werd meegenomen in de voorbereiding, deed enkele bevragingen mee en kreeg een terugkoppeling
  - **Werkgroep digitalisering (Nieuw-Gent):** een werkgroep bestaande uit organisaties uit de wijk Nieuw-Gent die zich inzetten voor een wijkgerichte aanpak rond digitale ondersteuning.
  - **Ligo Gent-Meetjesland-Leieland:** centrum voor basiseducatie, aanbieder van lessen rond digitale vaardigheden.
-



## 04. MONDZORG

Volgens een rapport van de International Masticatory Association (IMA) is gebleken dat een groot deel van de Belgische bevolking niet regelmatig naar de tandarts gaat. Het inkomen van het gezin speelt daarbij een belangrijke rol bij tandartsbezoeken. Onder Belgen met een laag inkomen, ongeacht de leeftijdscategorie, is er aanzienlijk minder tandartsbezoek. Terwijl 57% van de mensen met hogere inkomens regelmatig naar de tandarts gaat, is dit percentage slechts 42% voor mensen met lagere inkomens. Er zijn ook aanzienlijke verschillen op het gebied van preventieve mondzorg: 23% van de mensen met lage inkomens ging minstens twee keer naar de tandarts voor een preventief onderzoek in de periode 2019-2021, terwijl dit percentage 38% was voor mensen met hogere inkomens.

De gegevens van het IMA bevatten geen directe informatie over het inkomen. Ze maken onderscheid tussen een lage en een hogere inkomensgroep op basis van het recht op verhoogde tegemoetkoming. Personen in gezinnen met een laag inkomen hebben recht op verhoogde tegemoetkoming om hun toegang tot gezondheidszorg te verbeteren. In 2021 behoort 19% van de Belgen tot deze groep. Hierdoor betalen ze minder voor hun gezondheidszorg. In de periode 2019-2021 ging iets meer dan een derde (35%) van hen niet naar de tandarts, terwijl dit percentage voor mensen met hogere inkomens slechts 23% was.

Als we de cijfers geografisch bekijken zien we dat Nieuw Gent één van de wijken is in Gent met een lage score op mondzorgbezoek. Het percentage Gentenaars in Nieuw Gent dat jaarlijks een tandarts bezoekt, bedraagt 47%, in vergelijking met 56% voor de gehele stad Gent. Uit cijfers van het IMA (2021) blijkt dat 32% van de inwoners van Nieuw Gent geen tandarts bezoekt, terwijl het gemiddelde percentage in Gent 25% bedraagt. Dit is dan ook te koppelen aan het aantal inwoners met een hoge kwetsbaarheid en lage inkomens in de wijk. (IMA, z.d.)

### 01. DOELSTELLING EN PARTNER

Het doel van de bevraging is om de frequentie van tandartsbezoeken en de daaraan gekoppelde noden bij bewoners in de wijk Nieuw-Gent/UZ in kaart te brengen. Daarbij willen we ook bevragen waar drempels liggen.

Samen met de Community Health Worker uit de wijk Nieuw-Gent gingen we aan de slag met deze bevraging. We zochten naar een gepast aanbod en stelden de bevraging op. Ook de Community Health worker zelf ging mee de beleidsbabbels uitvoeren in de voedselbedeling.

### 02. AANBOD

Als aanbod werd er ingezet op doorverwijs, toeleiding en materiële ondersteuning

#### DOORVERWIJS EN TOELEIDING

- Mondzorgcentrum Nieuw-Gent = Sinds juli 2022 is er in de wijk een mondzorgcentrum opgestart. In het centrum loopt er een proefproject waarbij zoveel mogelijk financiële drempels voor patiënten worden weggenomen. De Stad investeert 65.550 euro in het project via het Sociaal Innovatiefonds.
- Community health coach = Een community health coach richt zich op het bevorderen van gezondheid en welzijn. Ze bieden educatie, begeleiding en ondersteuning aan individuen en groepen om gezonde

keuzes te maken. Ze werken samen met lokale organisaties en verwijzen mensen indien nodig door naar andere gezondheidsdiensten. Het doel is om de gezondheid en het welzijn te verbeteren door middel van empowerment en educatie.

## MATERIËLE ONDERSTEUNING

Iedere bezoeker kreeg (kinder)tandenborstels en tandpasta voor de bezoeker zelf of het gehele gezin.

### 03. BEVRAGING

#### FREQUENTIE TANDARTSBEZOEK

- Slechts 9 mensen geven aan dat ze jaarlijks of meermaals per jaar naar de tandarts gaan.
- 3 mensen geven aan dat ze enkel naar de tandarts gaan als ze pijn ervaren.
- 3 mensen met een vals gebit gaan niet meer naar de tandarts vanwege de overtuiging dat je niet naar een tandarts moet als je geen tanden meer hebt.
- 1 persoon met een vals gebit gaat niet meer vanwege financiële redenen.
- 5 mensen zijn op zoek naar een tandarts.

#### DREMPELS TOT BIJ EEN NIEUWE TANDARTS

In de zoektocht naar een goede tandarts zijn er bepaalde drempels waar mensen tegenaan lopen. Het veranderen van tandarts is een stap die met enige aarzeling en overweging gepaard gaat. Verschillende factoren spelen hierbij een rol.

- Het opbouwen van vertrouwen en comfort met een tandarts kan tijd kosten. Mensen kunnen aarzelen om naar een nieuwe tandarts te gaan, omdat ze al jarenlang een vertrouwensrelatie met hun vorige tandarts hebben opgebouwd. Als iemand verhuist, nemen ze zelden de stap naar een nieuwe tandarts in de buurt. Verschillende mensen vertellen dat hun vorige tandarts op de plaats van de vorige woonst was, en dat zij sindsdien nog geen nieuwe tandarts hebben. Deze periodes variëren van enkele maanden tot 8 jaren.
- Wachtlijsten kunnen een aanzienlijke drempel vormen bij het zoeken naar de juiste zorg. Het is een frustrerende realiteit dat veel mensen ontmoedigd raken en het opgeven nadat ze hebben geprobeerd een afspraak te maken, en geconfronteerd worden met lange wachttijden

*“Ik ben op zoek naar een tandarts maar het is moeilijk om een vaste tandarts te vinden.  
Overal zijn er wachtlijsten, ik weet echt niet meer waar naar toe.”*

- Het is nog schrijnender dat mensen soms zelfs worden geweigerd vanwege een gebrek aan beschikbare plaatsen. Dit kan een gevoel van machteloosheid, frustratie maar ook stress veroorzaken bij degenen die dringend behoefte hebben aan de zorg die ze zoeken.
- Veel mensen kiezen in eerste instantie voor tandartsdiensten binnen een ziekenhuis. Helaas worden ze ook daar geconfronteerd met langdurige wachtlijsten en weigeringen wegens gebrek aan beschikbare plaatsen. Het is opmerkelijk dat wanneer mensen te maken krijgen met afwijzingen of onaanvaardbaar lange wachttijden bij de ziekenhuistandarts, velen niet verder zoeken naar

tandartsen buiten het ziekenhuis. Enerzijds omdat zij niet weten welke andere opties er nog zijn. Anderzijds vanwege de ontmoediging en machteloosheid die ermee gepaard gaat.

→ Het belang van een gepaste doorverwijs is hierbij essentieel. Doorverwijzingen kunnen ervoor zorgen dat mensen de zorg krijgen die ze nodig hebben, zelfs als de oorspronkelijke tandarts geen plek heeft.

### **FINANCIËLE DREMPEL**

Er bestaat een zekere mate van angst en onzekerheid met betrekking tot de weinig transparante rekeningen die worden ontvangen na tandartsbezoeken. Deze bezorgdheid is vooral merkbaar bij mensen die niet regelmatig een tandarts raadplegen.

*“Ik heb nog geen tandarts maar daar ben ik nu mee bezig. Ik ben lang niet geweest want er is veel gebeurd in mijn leven, het kostte ook te veel geld.”*

### **MONDZORG BIJ VOLWASSENEN**

Het is opmerkelijk dat verschillende volwassenen aangeven wel naar de tandarts te gaan voor hun kinderen, maar niet voor zichzelf. Dit is vaak te wijten aan financiële maar ook andere zorgen, waardoor er nog weinig ruimte is om andere zaken te regelen.

### **MONDZORG BIJ KINDEREN**

Het is een veelvoorkomend probleem dat veel kinderen angst ervaren bij een bezoek aan de tandarts. De onbekende omgeving, het gebruik van onbekende apparatuur en de vrees voor mogelijke pijnlijke procedures dragen bij aan deze angstgevoelens. Het is echter opmerkelijk dat verschillende personen aangeven dat er relatief weinig tandartsen zijn die zich aanpassen aan deze specifieke situatie en proactief werken aan het verminderen van de angst bij kinderen. Het aanpassen van de werkwijze kan een significant verschil maken in de ervaring van kinderen bij de tandarts.

*“Ik heb kinderen met autisme. Ze zijn enorm bang van de tandarts, mijn zoon is zelf ooit letterlijk gaan lopen.”*

### **KUNSTGEBIT**

In de wijk zijn er veel mensen, inclusief jonge mensen, die een kunstgebit dragen. Een opvallend aspect is dat velen van hen niet op de hoogte zijn van het feit dat het nodig is om jaarlijks naar de tandarts te gaan, zelfs met een kunstgebit. Opvallend genoeg geeft slechts één persoon aan regelmatig naar de tandarts te gaan, terwijl anderen ervan afzien met de gedachte dat het niet nodig is omdat ze geen natuurlijke tanden meer hebben.

*“Ik heb geen tanden, waarom zou ik dan naar een tandarts gaan?”*

## 05. CONCLUSIE

Uit de verschillende bevroegde thema's komen verschillende signalen en problematieken naar voren. Per thema kon je enkele duidelijke en belangrijke signalen lezen. Het is dan ook van belang dat deze worden meegenomen.

Echter komen er ook enkele overkoepelende signalen naar voren: onduidelijke communicatie en stress bij mensen in een armoedesituatie. Deze signalen zijn voor ons niet nieuw, we signaleerden ze reeds maar gingen er ook reeds intensief mee aan de slag. Helaas wordt doorheen de signalenbundel het belang ervan opnieuw duidelijk gemaakt. Des te meer reden om ze nogmaals onder de aandacht te brengen.

### 01. ONDUIDELIJKE COMMUNICATIE

*“Bijna 1 op 2 volwassenen in Vlaanderen heeft het moeilijk om met informatie om te gaan (informatie vinden, begrijpen en hanteren). Veel communicatie is dus te moeilijk. Tegelijkertijd hangt er voor mensen in een kwetsbare situatie soms veel van af. Begrijpen ze niet alle rechten en maken ze niet van alles gebruik.”  
(De Zuidpoort, Brieven uit de Zuidpoort)*

Rond onduidelijke communicatie werd in de Zuidpoort al veel gewerkt. Via het traject 'Brieven uit de Zuidpoort' werden enkele brieven herwerkt en werd een checklist opgemaakt rond duidelijke geschreven communicatie. Communicatie is natuurlijk meer dan brieven alleen. Dat lezen we ook in de verschillende signalen in deze bundel. Zo komt een gebrek aan (goede) communicatie terug in verschillende bevroegde thema's. Binnen het thema energie bijvoorbeeld, lezen we over een gebrek aan communicatie omtrent prijsstijgingen, tegemoetkomingen... Zowel over de media als bij de overheid en energieleveranciers komen signalen naar voor. Er is nog veel werk aan de winkel wat betreft communicatie, terwijl we weten dat er voor mensen in een kwetsbare situatie soms veel van af hangt. Gebrek aan communicatie zorgt voor stress en verwarring, het leidt er trouwens ook vaak toe dat mensen hun rechten onvoldoende kennen en benutten.

### 02. STRESS BIJ MENSEN IN ARMOEDE

*“Het stressniveau van een werkloze is even hoog als dat van een CEO.”  
(Paul Verhaeghe, podcast We zijn er)*

Armoede brengt vaak een gevoel van financiële onzekerheid met zich mee, waarbij er door het gebrek aan inkomen constant zorgen zijn over het rondkomen en over de basisbehoeften die kunnen worden vervuld. Vaak is er dan weinig mentale ruimte voor bijkomende stress. Dat wordt ook duidelijk gemaakt in de signalen die werden geïdentificeerd rond het thema mondzorg en energie. Ook hier zien we dat financiële stress, door de weinig transparante rekening, een grote rol speelt. Als we het hebben over de lange wachtlijsten bij de tandzorg komen naast stress ook gevoelens van machteloosheid en frustratie boven.

### 03. BRONNEN

IMA. (z.d.). Tandartsbezoeken in België [Webpagina]. Geraadpleegd op 26 mei 2023, van <https://ima-aim.be/Tandartsbezoeken-in-Belgie?meta=oui&lang=nl>

Van Deursen, A. J., & van Dijk, J. A. (2019). Digital inequality during a decade of austerity: The case of internet non-use in the UK. *Social Science Computer Review*, 37(1), 3-20.

## DEEL 2 - SIVI

*Vzw SIVI, een organisatie in de Gentse Dampoortwijk, werkt aan structurele armoedebestrijding zonder daarbij de actuele noden uit het oog te verliezen. Werken aan structurele armoedebestrijding doen we o.a. via beleidsparticipatie. Vanuit de leefwereld van mensen in armoede komen we tot gedeelde ervaringen en mogelijke oplossingen. We trachten blinde vlekken of knelpunten binnen maatschappelijke structuren bloot te leggen door in dialoog te gaan met het beleid, organisaties en diensten. We willen niet blijven steken in woorden, maar streven verandering na. Want elke verbetering, hoe klein ook, is goud waard!*

*Sinds 2021 organiseert SIVI tafelgesprekken in het onthaal van de sociale kruidenier. Tijdens tafelgesprekken nodigen we de bezoekers van de basishulp uit om kort in gesprek te gaan over een bepaald thema. De gesprekken zijn vrijwillig en anoniem en duren 10 minuten (om de voortgang van de voedselondersteuning niet te doorbreken). De thema's kunnen zowel top-down als bottom-up bepaald worden en kunnen zowel stadsbreed als wijkgericht zijn. Indien van toepassing trachten we een cruciale partner van bij aanvang te betrekken. Cijfers, ervaringen en belevingen worden verzameld en gebundeld om vervolgens in dialoog te gaan met beleidsmakers en partnerorganisaties. We werken steeds oplossingsgericht en trachten verandering na te streven.*

*Aanvullend wordt i.k.v. het thema hetzij een vindplaatsgericht aanbod, hetzij een vorm van informatieverstrekking of actie voorzien die de deelnemers aan de tafelgesprekken mogelijks ten goede komt. Zo combineren we beleidsgericht werk zonder daarbij de actuele noden uit het oog te verliezen.*

---

# 01. REPAIR@HOME

## 1. THEMA & PARTNER

Tussen 7 februari en 16 februari 2023 organiseerden we een reeks tafelgesprekken over de nood aan ondersteuning bij klussen in huis.

Deze reeks tafelgesprekken kwamen tot stand in samenwerking met Domus Mundi. Deze Gentse vzw wil kwalitatief en duurzaam leven, wonen en (ver)bouwen mogelijk maken voor kwetsbare groepen. Via hun project Repair@Home trachten ze kwetsbare private huurders te ondersteunen bij klussen in huis.

Een medewerker van Domus Mundi stond mee in voor het opstellen van de vragenlijst. Ze hebben ook vier keer de tafelgesprekken mee.

De bedoeling van deze tafelgesprekken was om na te gaan wat het potentieel van Repair@Home zou kunnen zijn:

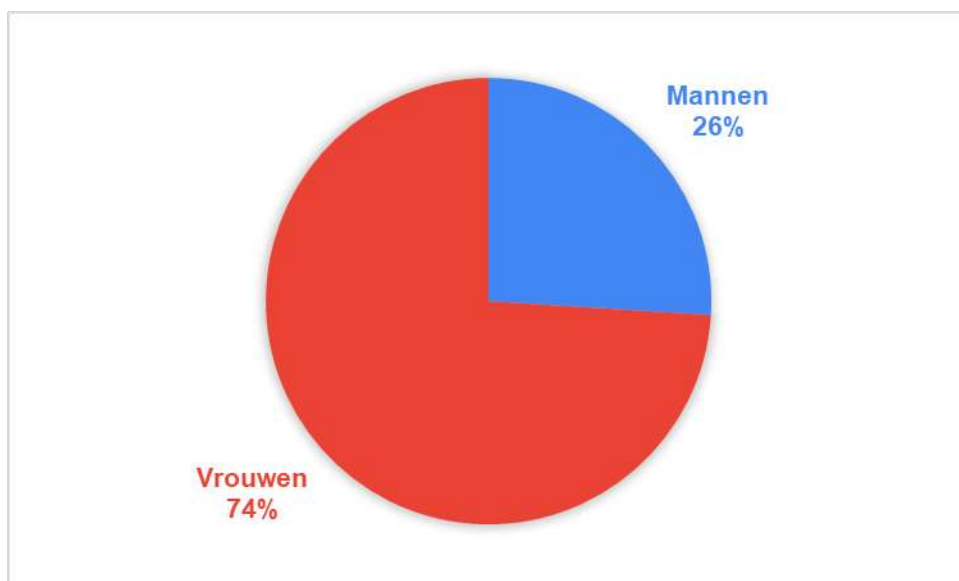
- Wat zijn de typische kleine mankementen waarmee mensen geconfronteerd worden in huis  
Zijn er zaken die regelmatig terugkomen?
- Waar kunnen ze hiervoor momenteel terecht of wat doen ze om dit opgelost te krijgen?

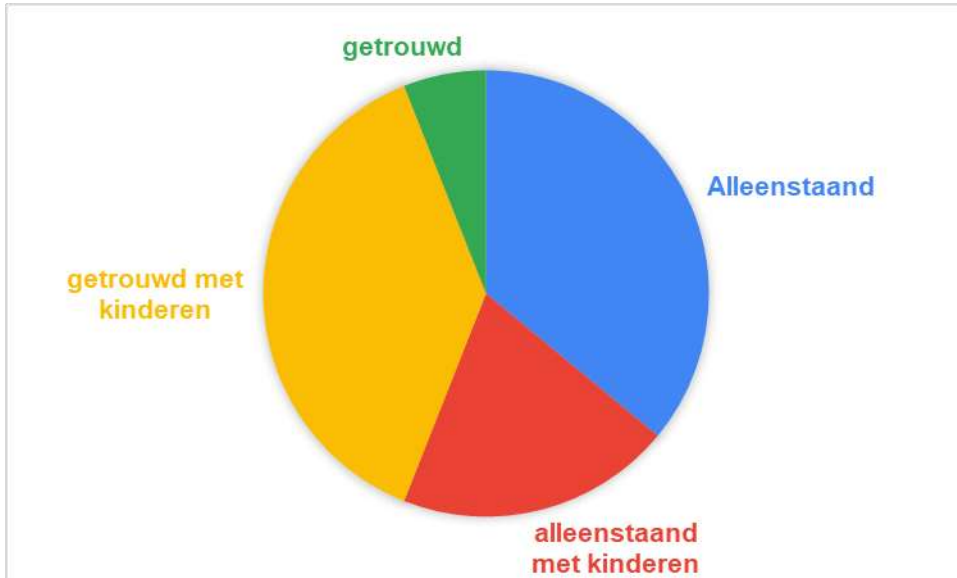
## 2. TAFELGESPREKKEN

### ALGEMEEN

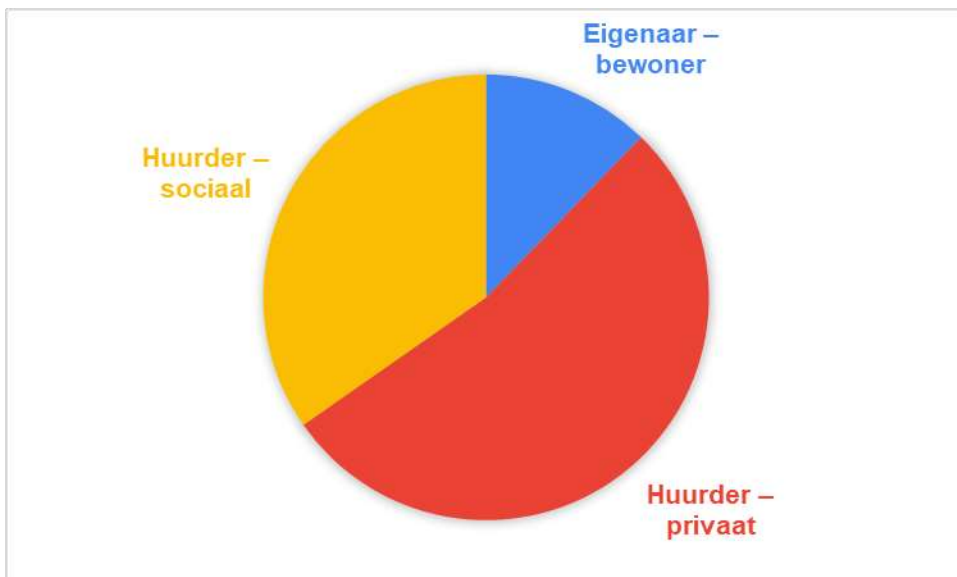
50 bezoekers (gezinnen) namen deel aan de tafelgesprekken.

De meerderheid van de bevroegden zijn vrouwen (74%). Iets meer dan de helft is alleenstaand, 58% van de deelnemers heeft kinderen. Onder de 29 gezinnen met kinderen zijn er in totaal 62 kinderen ofwel een gemiddelde van 2,3 per gezin met uiteenlopende leeftijden tussen de 0 en 19 jaar.





Slechts 12% van de deelnemers is eigenaar van een woning, de meerderheid huurt een woning op de private markt (53%) en ongeveer één derde is sociale huurder (35%).



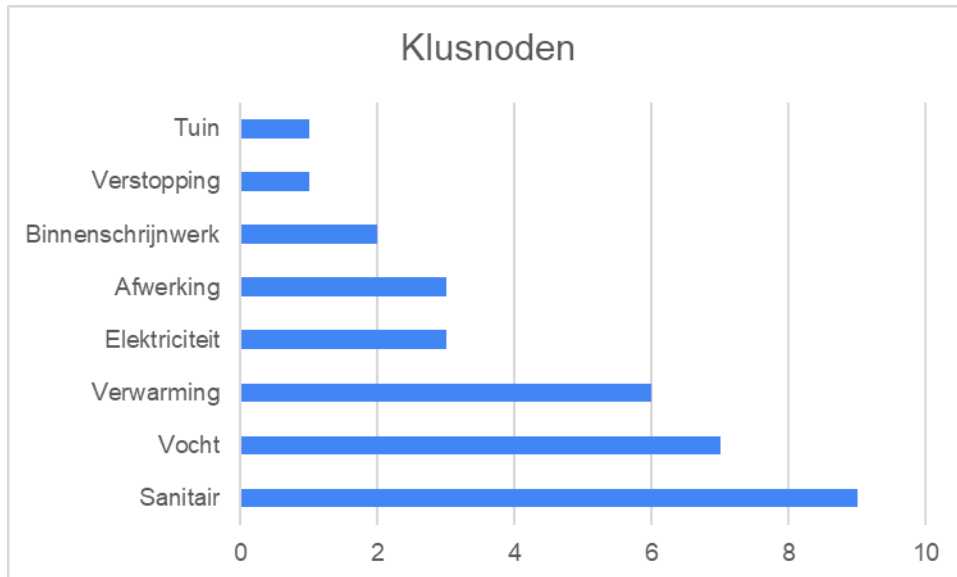
### TECHNISCHE PROBLEMEN IN HUIS

60% van de deelnemers gaf aan dat ze wel eens met een technisch probleem te maken krijgen. Bij 75% daarvan gaat het om regelmatig terugkerende problemen, waarbij het vaak gaat om vochtproblemen.

### AARD VAN DE TECHNISCHE PROBLEMEN / KLUSSEN

Het soort technische problemen waar mensen mee te maken krijgen wordt hieronder weergegeven. In de meerderheid van de gevallen gaat het om problemen met technische installaties van sanitair, verwarming of elektriciteit. Er is ook vaak sprake van vochtproblemen, echter is het moeilijk om op basis van de resultaten in te schatten in welke mate dit een 'technische' oorzaak heeft (bv opstijgend vocht, lek, ...) dan wel gerelateerd is aan de bewoner en zijn gedrag (bv condensatie/gebrekkige verluchting).





### TECHNISCHE PROBLEMEN OPLOSSEN

Onder de eigenaar-bewoners zijn er bij één derde van de deelnemers soms problemen in de woning die niet opgelost geraken. De rest van hen lossen de klusjes meestal zelf op of doen daarvoor beroep op hun sociaal netwerk.

Bij private huurders stijgt het aantal onopgeloste problemen tot 42%, bij sociale huurders bedraagt dit 'slechts' 24%.

Huurders die geen nood hebben aan een extra aanbod van een klusjesdienst geven in +/- 50% van de gevallen aan dat de huisbaas / sociale huisvestingsmaatschappij (SHM) er meestal voor zorgt dat problemen opgelost geraken. Al moeten we hier zeker aan toevoegen dat herstellingswerken soms lang op zich laten wachten en dat de kwaliteit ervan wel eens te wensen overlaat.

De overige helft lost problemen voornamelijk zelf op. De reden waarom technische problemen onopgelost blijven, heeft bij huurders in hoofdzaak te maken met de huisbaas of SHM die - ondanks de hulpvraag - het probleem niet oplossen.

Sommige eigenaars of huurders gaven aan het probleem zelf te willen oplossen, maar door een gebrek aan kennis en / of de afwezigheid van geschikt gereedschap slagen ze hier niet in.

Verder zijn er zowel bij eigenaars of in het geval van huurders die geen gehoor krijgen bij hun huisbaas / SHM nog 2 belangrijke zaken waardoor klussen niet aangepakt worden: gebrek aan kennis over waar je terecht kan voor klussen en / of de betaalbaarheid van herstellingswerken.

Tenslotte kan een gebrek aan vertrouwen (obv eerdere nare ervaringen) roet in het eten gooien wanneer een betaalbare klusdienst binnen handbereik ligt. Een warme doorverwijzing via een betrouwbare organisatie of dienst die het gezin reeds ondersteunt, kan deze vertrouwensband een boost geven.

### RECHTEN EN PLICHTEN IKV HERSTELLINGEN

Het is opvallend dat 75% van de huurders aangeeft op de hoogte te zijn van de wettelijke verplichtingen ikv herstellingen. Zo weten ze dat kleine herstellingen of herstellingen door verkeerd gebruik ten laste zijn van de huurder. Voor alle andere herstellingen zouden ze in principe moeten kunnen aankloppen bij de eigenaar.

### REPAIR@HOME

50% van de deelnemers zou mogelijks interesse hebben in het aanbod van Repair@Home, al is het duidelijk dat dit sterk afhankelijk is van de kostprijs. Veel deelnemers gaven aan geen budget te hebben om klussen te laten uitvoeren aan een regulier tarief. Doorgaans is 5€ per uur haalbaar, al is de haalbaarheid ook sterk afhankelijk van het vereiste aantal werkuren. Het is overduidelijk dat bij een vraagprijs van €10 of meer per

uur de deelnemers herstellingswerken op de lange baan zullen schuiven met alle gevolgen vandien. Een weldoordacht prijzenbeleid speelt een cruciale rol wil men met het project 'Repair@Home' kwetsbare bewoners bereiken.

### 3. CONCREET AANBOD TAV DE DEELNEMERS

6 van de deelnemers werden meteen aangemeld voor concrete klussen via Repair@Home. In hun woningen werden de daaropvolgende maand 13 klussen effectief uitgevoerd zoals beveiligen elektriciteit, herstellen verwarming, vastzetten plinten en deurkrukken, etc. Voor 2 problemen verwezen we hen i.k.v. de eigenaarsverplichting door naar een andere professional en/of huisvestingsmaatschappij.

### 4. CONCLUSIE

We merken dat er een grotere nood is aan een **klusdienst** op de private huurmarkt. De meerderheid van sociale huurders lijken tevreden over de dienstverlening van de huisvestingsmaatschappij - al laat die wel eens lang op zich wachten en laat de kwaliteit van de herstellingswerken wel eens te wensen over.

Bij de uitbouw van een klussendienst zijn er 2 cruciale factoren die het al dan niet bereiken van kwetsbare groepen mede zullen bepalen: **kenbaarheid en betaalbaarheid**. Ook het wegwerken van wantrouwen zal bepalend zijn in het welslagen van het project. Het lijkt ons noodzakelijk om van bij aanvang organisaties en diensten die werken met kwetsbare groepen te betrekken, vnl. ikv kenbaarheid en doorverwijzing ifv vertrouwen. Tenslotte zal ook de concrete aanpak bepalend zijn. Denk hierbij aan het duidelijke afbakenen van het aanbod (type klussen, ...), een weldoordacht en duurzaam prijzenbeleid; heldere communicatie; enzovoort.

---

## 02. MOBILITEIT

### 1. THEMA & PARTNER

Tussen 23 mei en 1 juni 2023 organiseerden we een reeks tafelgesprekken over mobiliteit en meer bepaald rond de transportmiddelen auto en fiets.

Deze reeks tafelgesprekken kwam tot stand in samenwerking met het mobiliteitsbedrijf van stad Gent. Het Gentse mobiliteitsbedrijf zet zich dagelijks in zodat elke Gentse burger zich vlot kan verplaatsen in de Arteveldestad: met de fiets, te voet, het openbaar vervoer, ... Ook een medewerker van autodelen.net stond mee in voor de afname van de tafelgesprekken. Zij zetten zich dagelijks in om autodelen en gedeelde mobiliteit op de kaart te zetten.

Op 8 december 2022 werd het actieplan vervoersarmoede goedgekeurd in het Gentse College. Eind januari verscheen het ter goedkeuring op de gemeenteraad. Nadien konden enkele acties, met daaraan gekoppelde budgetten onder de loep genomen worden, waaronder autodelen en fietsdelen. De kernvraag daarbij is in welke mate moeten we dit soort initiatieven toegankelijk maken opdat ze een oplossing kunnen zijn ikv vervoersarmoede.

Een medewerker van het mobiliteitsbedrijf stond mee in voor het opstellen en de afname van de vragenlijst tijdens de tafelgesprekken.

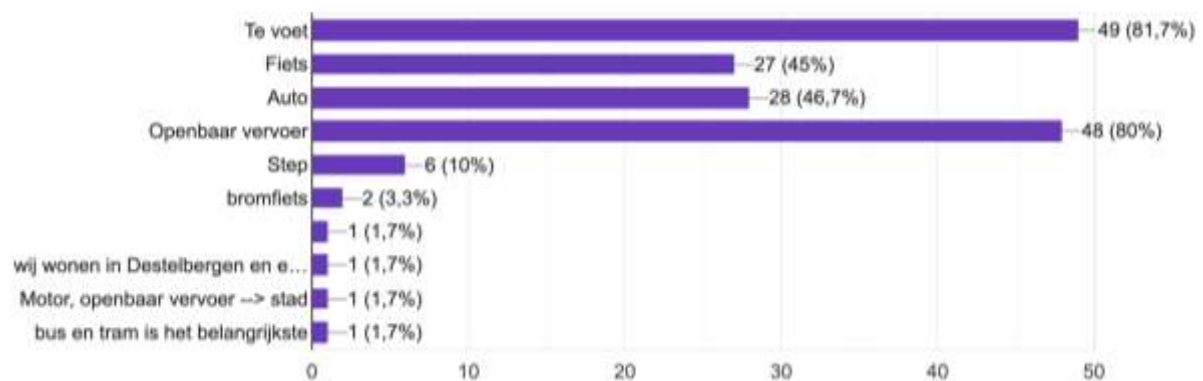
## 2. TAFELGESPREKKEN

### ALGEMEEN

60 bezoekers (gezinnen) namen deel aan de tafelgesprekken.

### TRANSPORTMIDDELEN

#### 1. Hoe verplaatsen jullie zich binnen het gezin? (60 antwoorden)



Zoals uit de grafiek blijkt, verplaatsen de meeste gezinsleden zich **te voet of met het openbaar vervoer**. Dit is niet altijd een bewuste keuze, voor sommigen is de **hoge kost** voor het openbaar vervoer een belemmerende factor. Daarnaast zorgen omleidingen, bussen die niet komen opdagen, ... voor **frustraties en stress**.

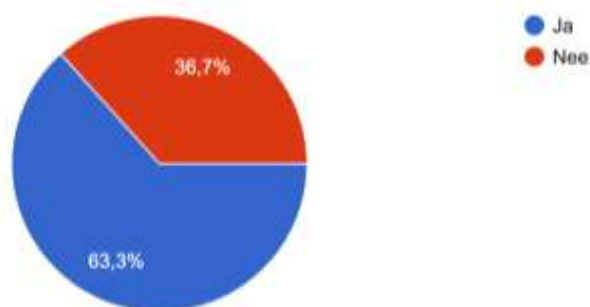
De auto wordt vooral gebruikt wanneer een alternatief onpraktisch is, zoals bij lange afstanden buiten Gent, boodschappen of het containerpark. Ook voor medische aangelegenheden wordt de auto soms ingeschakeld. Het is opvallend dat velen hiervoor **beroep deden op familieleden of derden die over een wagen beschikken**. De **hoge kosten** voor het bezitten en het gebruik van een eigen auto (benzine, parkeerkosten, verzekeringen, onderhoud, ...) en het beperkt gebruik ervan zijn de 2 belangrijkste redenen om beroep te doen op anderen wanneer een wagen noodzakelijk is.

**De fiets is bij het doelpubliek minder populair**. Dit is vaak omwille van medische redenen of fysieke beperkingen. Als er gefietst wordt, dan zijn het doorgaans de kinderen die zich met de fiets verplaatsen. Sommigen geven aan dit vervoermiddel wel te overwegen, maar kunnen het niet betalen.

Sommige mensen maken gebruik van **taxicheques**. De beschikbare hoeveelheid is echter helaas heel beperkt. Het gebruik van een gewone taxi is soms noodzakelijk, maar onwenselijk vanwege de hoge kostprijs (die soms oplopen tot honderden euro's per maand).

## DE AUTO

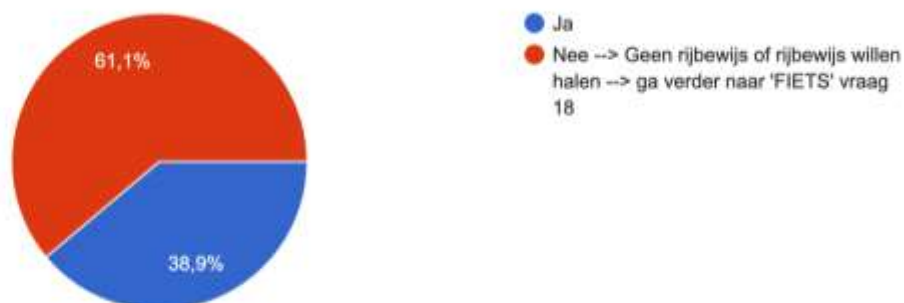
### 2. Zijn er mensen in het gezin die een rijbewijs hebben? (60 antwoorden)



De meerderheid (**60%**) van de bevroagden heeft een **rijbewijs**.

Zij die het niet hebben, geven aan dat er vaak **geen nood** is aan een wagen en dus aan een rijbewijs. Ook de **hoge kost** van verplaatsingen met de auto spelen vaak een doorslaggevende rol, deze is vaak niet prioritair. Desondanks zijn mensen zich ervan bewust dat het halen van een rijbewijs belangrijk kan zijn, bijvoorbeeld in het kader van jobkansen.

### 3. Zijn er mensen in het gezin die graag een rijbewijs zouden willen halen? (54 antwoorden)

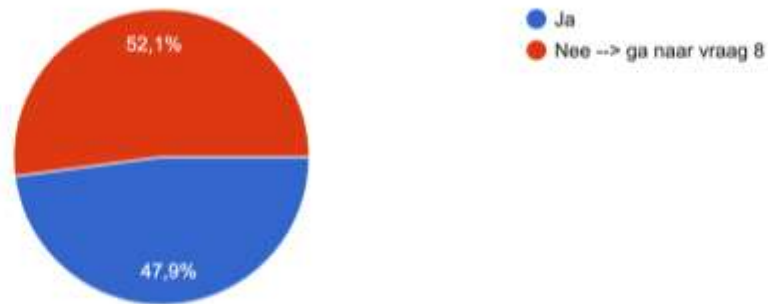


Voor de meerderheid van de bevroagden is het **halen van een rijbewijs geen optie**. De **hoge kosten** die verbonden zijn aan het behalen van een rijbewijs en in het verlengde daarvan aan een auto (aankoop, onderhoud, verzekeringen, benzine, parkeren, ...) is de hoofdreden waarom velen geen interesse hebben. Verder benoemen mensen ook **andere oorzaken** zoals leeftijd of medische beperkingen. Ook het feit dat een wagen **weinig meerwaarde biedt in Gent** wordt aangehaald als reden. Tenslotte is ook **angst** voor het verkeer een belemmerende factor.

Desondanks is er bij een kleine groep ook interesse om een rijbewijs te halen. De hoge kost voor het behalen van een rijbewijs is de hoofdreden waarom velen het uitstellen.

Bij zij die de sprong gewaagd hebben, merken we problemen bij het slagen op het theoretisch examen. Onder andere **taal en medische problemen** worden aangegeven als oorzaken. De **kost** voor het examen - en de vele andere kosten in het verschiep - weerhouden hen vaak om te blijven herkansen. Na enkele pogingen staken ze dan ook hun traject tot het behalen van een rijbewijs. Ondersteuning op dit vlak is zeker wenselijk. Sommigen gaan hier ook actief naar op zoek, bijvoorbeeld bij Ligo. Ook in de fase van de praktijklessen is ondersteuning noodzakelijk. Het niet kunnen beschikken over een auto om te kunnen oefenen is een belemmerende factor.

4. *Ja, iemand in het gezin heeft een rijbewijs. → Hebben jullie zelf een auto? (48 antwoorden)*



De hoofdreden waarom zij die een rijbewijs hebben, maar geen auto bezitten (30% van de respondenten) is overduidelijk de **hoge kostprijs van een wagen en het gebruik ervan**. Desondanks is een auto vaak een noodzaak i.f.v. boodschappen, het containerpark, medische aangelegenheden, ... Velen doen dan beroep op hun netwerk (familie, vrienden, ...) om hen uit de nood te helpen. Ofwel lenen ze een auto ofwel laten ze zich vervoeren. We kunnen hier spreken van **informeel autodelen**. Velen geven aan dat dit de enige manier is om over een auto te beschikken wanneer dit nodig is.

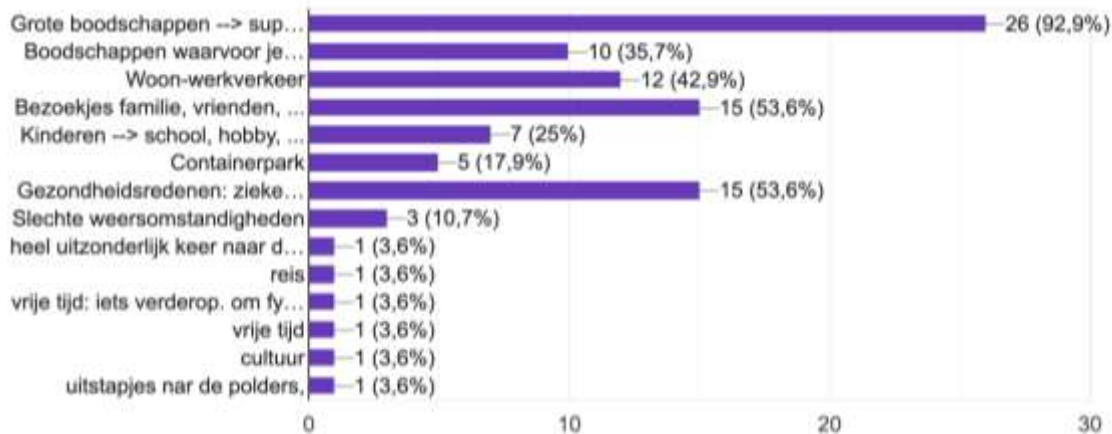
Diegenen die wel een eigen auto bezitten (30% van de respondenten) geven aan dat dit - ondanks de hoge kosten - noodzakelijk is.

5. *Ja, het gezin heeft een auto. → Hoe vaak gebruiken jullie die met het gezin? (28 antwoorden)*



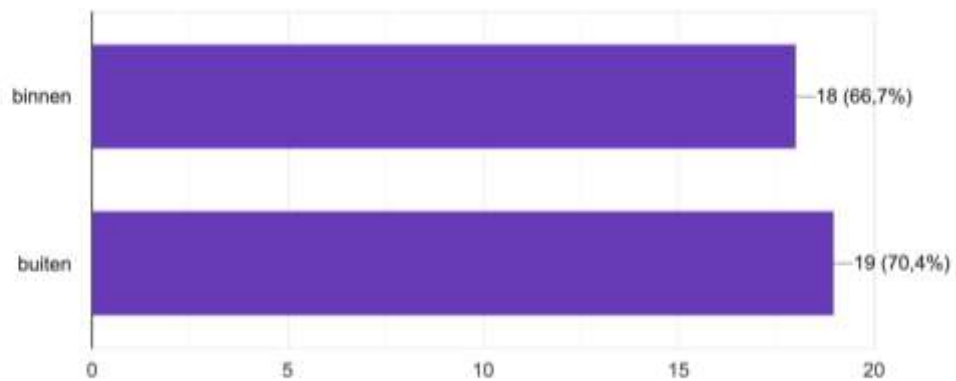
De helft van de respondenten met een eigen wagen gebruiken hem **dagelijks**.

6. *Ja, het gezin heeft een auto. → Waarvoor gebruik je die? (28 antwoorden)*



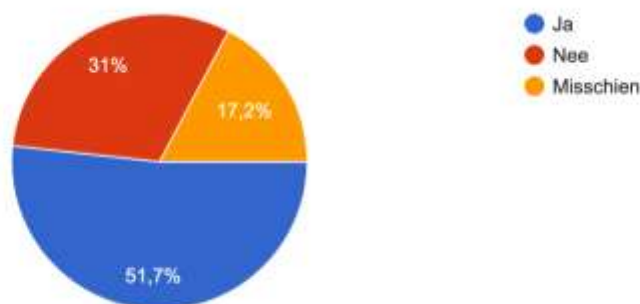
Qua gebruik kunnen we concluderen dat zo goed als alle gezinnen met een eigen wagen deze gebruiken i.f.v. **boodschappen**. Verder is een auto vaak noodzakelijk omwille van **gezondheidsredenen** (ook t.a.v. derden zoals het vervoer van zieke ouders) en voor het **woon-werkverkeer**. Wie een auto bezit, gebruikt die ook vaak voor bezoekjes aan familie en vrienden. Tenslotte wordt hij ook vaak ingeschakeld voor het vervoer van de kinderen (school, hobby's, ...) en een bezoek aan het containerpark.

7. *Ja, het gezin heeft een auto. → Gebruik je de auto vooral binnen of buiten Gent? (27 antwoorden)*



Zij die een auto bezitten gebruiken hem geregeld binnen groot Gent. De stadskern wordt door zo goed als iedereen gemeden omwille van de **LEZ en hoge parkeerkosten**.

8. *Nee, het gezin heeft geen auto. → Zou je graag een auto willen? (29 antwoorden)*

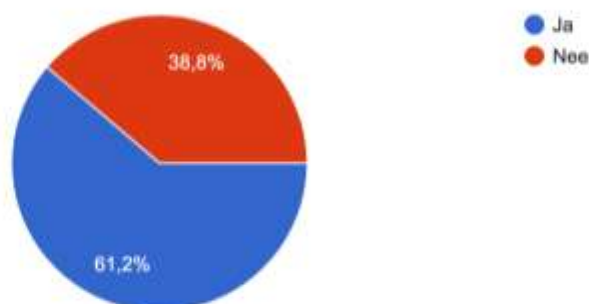


Ondanks het feit dat een auto veel te duur is, zouden er velen er wel graag één willen. De hoofdreden die wordt aangehaald is woon-werkverkeer. Een auto vergroot de kans op een job enorm. Het bezitten van een auto zou verder mooi meegenomen zijn i.f.v. de hobby's van de kinderen, boodschappen of een uitstap. Een auto wordt geassocieerd met meer **vrijheid**, iets waar sommigen zeker naar verlangen.

#### AUTODELEN

80% van de bevroagden beantwoordde de vragen over autodelen. Voor 20% van de gezinnen was dit niet van toepassing omdat ze geen rijbewijs bezitten en geen interesse hebben om dit te behalen.

9. *Heb je al gehoord van autodelen? (49 antwoorden)*

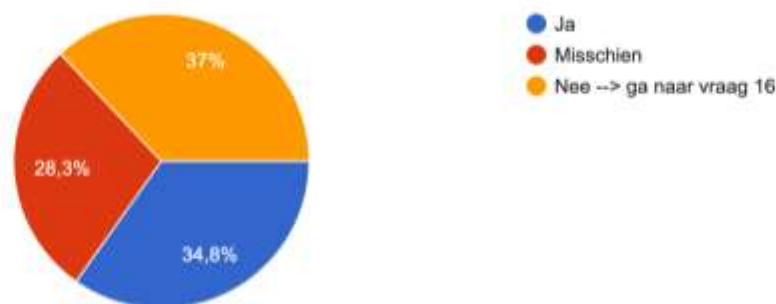


Van de 80% van de bevroagden heeft 61% al gehoord van autodelen. Velen kennen het van 'horen zeggen' of via derden die er gebruik van maken. Sommigen herkennen de wagens in het straatbeeld, zoals Partago en Cambio. Doorgaans kennen ze het gebruik, de voorwaarden, ... van autodelen niet.

Slechts 8% van deze groep kent het én heeft al eens geïnformeerd met als doel in te stappen. Het is een aantrekkelijk systeem (flexibel, verschillende soorten wagens, ...). Omwille van de **kostprijs** (vnl. de waarborg) haakten ze alsnog af. Ook het **engagement** dat zich vertaalt in plannen, afspraken maken, ... schrikt af.

**Vervolgens gaven we uitleg over autodelen. De verschillende soorten autodelen (formeel en informeel) en de verschillende systemen (qua gebruik, betaling, ...).**

### 10. Zou autodelen interessant zijn voor jouw gezin? (46 antwoorden)



Ongeveer 1/3 heeft interesse in autodelen, iets meer dan 1/3 twijfelt en iets minder dan 1/3 zegt overtuigd 'neen' tegen autodelen.

Voor zij die interesse hebben, lijkt het een handig systeem: je betaalt wat je verbruikt. Het idee dat er enkele auto's voor de buurt beschikbaar zijn, is heel aangenaam. Bijvoorbeeld voor grote boodschappen, woon-werkverkeer (het vergroot jobkansen), bij grote gezinnen, ... De voorstanders zien er ook meteen de voordelen van in: je hoeft de lasten en kosten van een eigen wagen niet meer te dragen: onderhoud, verzekeringen, ... Zelf de eigen wagen delen is voor deze groep dan weer geen evidentie. Als het misgaat dreig je jouw auto te verliezen omwille van het ontbreken van een financiële buffer.

Autodelen is voor sommige gezinnen niet haalbaar. Het systeem is voor hen niet van toepassing omdat ze de wagen elke dag gebruiken voor woon-werkverkeer of op zeer verschillende tijdstippen die vaak onvoorspelbaar zijn.

Een groot deel van de respondenten die 'neen' of 'misschien' geantwoord heeft, staan zeer sceptisch tegenover het systeem.

- In de eerste plaats is er de kostprijs. Je moet een waarborg kunnen betalen.
- Anderen voelen eerder **wantrouwen** rond het gebruik: je hebt geen zicht op wie jouw auto gebruikt, wat er vervoerd zal worden en waarheen.
- Nog een andere groep verwijst naar de **administratieve** aanpak. De vele praktische zaken ontmoedigen het gebruik ervan of schrikken enorm af: afspraken maken, reserveren, sleutels uitwisselen, ...
- Sommigen wijzen ook op het feit dat je eerst en vooral de voertuigen moet kunnen bereiken. Ook al zijn die wijdverspreid over Gent, je moet vaak eerst over een **fiets** beschikken.
- Sommigen verwijzen naar hygiëne en in het verlengde daarvan de corona pandemie die nog maar net achter de rug is.

Heel wat mensen vragen zich luidop af hoe **flexibel** de systemen echt zijn. Het is niet evident om de ritten op voorhand goed in te plannen. In welke mate kan je effectief 'ad hoc' beroep doen op deze systemen?

Ook rond de **verzekering** rijzen er heel wat vragen. Wat als iemand een ongeval heeft en jouw auto voor de schroothoop is? Of omgekeerd, wat als jij een ongeval hebt met de wagen van iemand anders? Deze kosten moet je kunnen dekken en dat vereist een financiële buffer.

Zowel de voorstanders als de tegenstanders wijzen op **2 punten**:

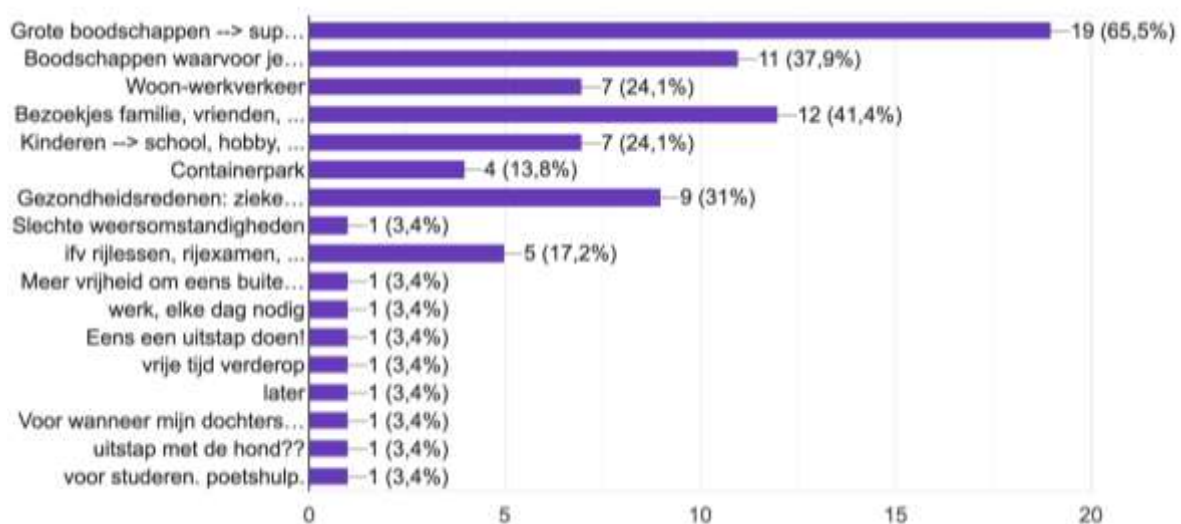
- Er is **geen vraag** naar het gebruik van auto's en in het verlengde daarvan autodelen. De grote kost en verantwoordelijkheid die hiermee gepaard gaan, zijn belemmerende factoren. Dit soort systemen (of je nu deler of gebruiker bent) zijn goed voor wie over een financiële buffer beschikt. Wie geld heeft,



moet zich geen zorgen maken over wat er gebeurt als het misgaat. De extra stress rond dit soort deelsystemen voor mensen met een financiële kwetsbaarheid mag niet onderschat worden. Er is ook het risico hen in schulden te steken. Dat mag een stad niet stimuleren. We moeten op zoek gaan naar alternatieven waarin de overheid kan investeren:

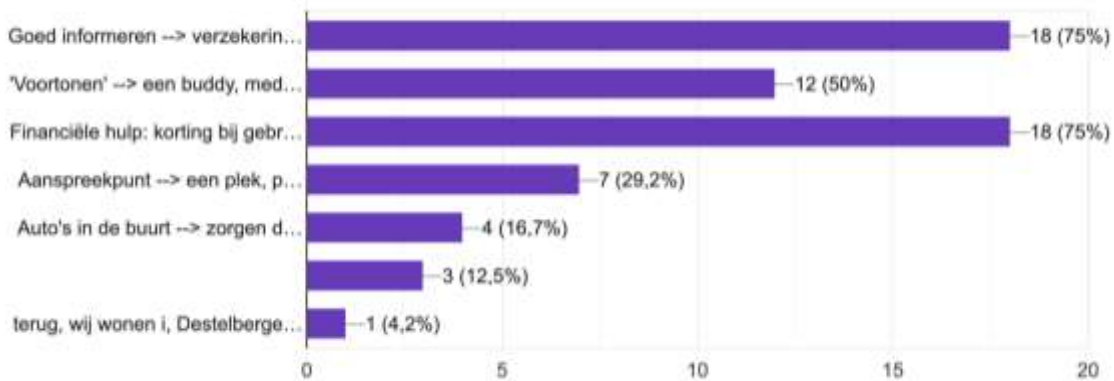
- Er is hoofdzakelijk nood aan **beter openbaar vervoer**.
  - Een **ander systeem** uitrollen dat mensen **ontstrest** (ipv stress veroorzaakt). Bijvoorbeeld een combinatie van hoplr en autodelen: een buddy die jou vervoert. Pas dan spreek je van een waardevolle aanvulling.
  - Een ander alternatief zou een **boodschappendienst** kunnen zijn.
- Een gesprek over autodelen is vaak niet aan de orde. Dit is een ver-van-mijn-bed-show. Het gesprek zou in eerste instantie moeten gaan over de **ondersteuning** die noodzakelijk is voor het **behalen van een rijbewijs**.

**11. Ja of misschien autodelen → Waarvoor zou je een deelauto gebruiken? (29 antwoorden)**



Als ze zouden autodelen, dan zou de deelwagen in hoofdzaak gebruikt worden voor boodschappen, bezoek aan familie en vrienden, medische aangelegenheden, woon-werkverkeer, i.f.v. de kinderen en (niet onbelangrijk) i.f.v. rijlessen en het rijexamen.

**12. Wat zou de stad Gent zeker moeten doen om autodelen voor jullie mogelijk te maken?  
(24 antwoorden)**



Als de stad Gent ondersteuning t.a.v. gebruikers zou overwegen voor autodelen, moet er in hoofdzaak ingezet worden op **informeren** (opleiding over reglement, verzekeringen, ...) en **financiële hulp** (waarborg, kosten betalen in schijven, verminderd bedrag per kilometer, ...).

Bij het informeren is het broodnodig dat de overheid **transparantie** brengt in de verschillende systemen rond autodelen. De verscheidenheid is groot, soms te groot om het bos nog door de bomen te zien. Het is noodzakelijk om alle **randvoorwaarden** in kaart te brengen, zodat je vooraf goed weet waaraan je begint en hoeveel het zal kosten?

Ook het toewijzen van een **buddy** die beschikbaar is **voor praktische en administratieve ondersteuning**, ... kan het systeem toegankelijker maken.

Ook voor delers zou informatieve ondersteuning heel erg welkom zijn. Slechts 1 bevrageerde zou mogelijk interesse hebben in het delen van hun wagen. De extra inkomsten zouden alleszins welkom zijn. Maar hoe begin je eraan?

**13. Er zijn verschillende autodeelsystemen in Gent met een eigen organisatie, prijskaartje, ... Om jullie een idee te geven over de prijs geven we graag enkele voorbeelden:**

- **Je doet boodschappen met een auto. Heen en terug leg je 14 km af. Je bent 3u onderweg. Hiervoor betaal je - afhankelijk van het autodeelsysteem - tussen de 5€ en 90€.**
- **Je rijdt met jouw gezin naar zee. Heen en terug leg je 150 km af. Je bent 15u onderweg. Hiervoor betaal je - afhankelijk van het autodeelsysteem - tussen 43 en 150€.**
- **Let op! Bij de meeste systemen is er ook een eenmalige instapkost en waarborg.**

**Wat vind je hiervan?**

Eerst en vooral bemerkten veel bevrageerden dat er zeer grote **prijsverschillen** zijn. De vraag is of hier vanuit de overheid niet op ingespeeld kan worden. Sommigen gebruiken het ene systeem voor een korte afstand en het andere voor een lange afstand. Kunnen deze systemen niet **gecentraliseerd** worden door de stad? Zo kunnen ze gecombineerd worden op een overzichtelijke en meer concurrentiële manier qua prijzen. Als de overheid autodelen wil ondersteunen, dan moet er op dit vlak zeker ingegrepen worden.

- De prijs voor boodschappen lijkt voor de meeste zeker haalbaar.
- De meningen over de goedkoopste prijs voor een daguitstap zijn dan weer verdeeld. Voor sommigen is dit haalbaar. Anderen vinden dit te duur en opteren voor openbaar vervoer omdat dit beduidend goedkoper is.

**14. Waaraan moet de stad zeker denken als ze een kortingsysteem willen uitwerken? Enkele mogelijkheden: waarborg ten laste nemen, betalen per rit (korting in verwerkt), maandelijks factuur (korting in verwerkt), op voorhand een bedrag betalen, ...**

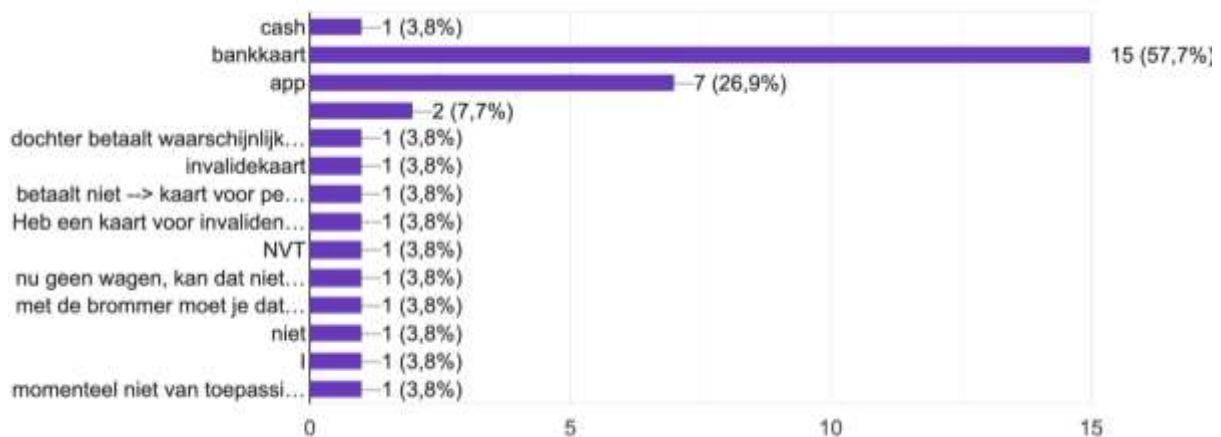
De overgrote meerderheid vindt dat er een **korting** moet komen **voor lage inkomens** (bijvoorbeeld verhoogde tegemoetkoming). Ze zijn het er ook over eens dat deze korting idealiter toegekend moet worden door het **ten laste nemen van de waarborg**. Ook een **verlaagd tarief** bij verbruik is voor een meerderheid noodzakelijk om hen over de streep te trekken.

De grote meerderheid vindt het **minder relevant hoe** de korting (maandelijks eindfactuur, betalen per rit waar telkens korting wordt verrekend, ...) wordt toegekend, zolang ze maar eenvoudig toepasbaar en duidelijk is. Je moet vooraf goed weten waaraan je begint en hoeveel budget je zal moeten uittrekken.

Zoals voorheen werd vermeld, zou de stad idealiter andere **ondersteunende zaken** moeten overwegen vooraleer de piste van autodelen te bewandelen:

- Betaalbare rijlessen en rijlesbegeleiding, ondersteuning ter voorbereiding van het theoretisch examen, ...
- Een systeem waarbij je over een wagen kan beschikken, maar de stressfactor zo laag mogelijk houdt:
  - systeem van taxicheques uitbreiden
  - betaalbare boodschappendienst
  - ...

**15. Nog een laatste vraag over de auto. In Gent moet je op veel plaatsen betalen om te parkeren. Op dit moment kan je cash, met de bankkaart of via een app betalen. Hoe betalen jullie meestal? (26 antwoorden)**

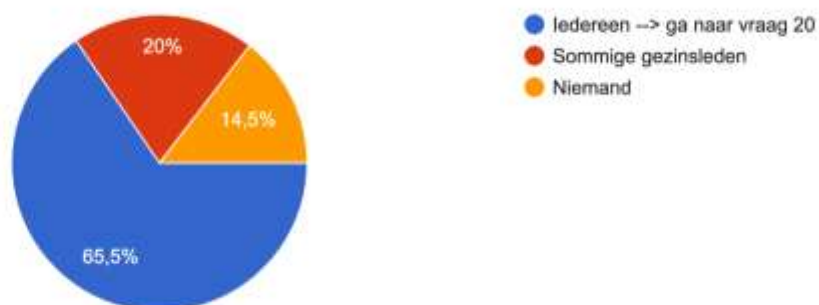


45% van de bevroegden heeft bovenstaande vraag beantwoord. Zoals we uit de grafiek kunnen afleiden betaalt 57% met de bankkaart aan een parkeerautomaat. 27% betaalt met de app en slechts 4% betaalt cash.

Enkele mensen gaven aan dat cash handig kan zijn op het einde van de maand, wanneer het soms moeilijk is om de eindjes aan elkaar te knopen en de rekening dreigt op te drogen. In dit geval is het gemakkelijker om cash geld samen te zoeken. Het verdwijnen van cash zal het aantal boetes mogelijks verhogen.

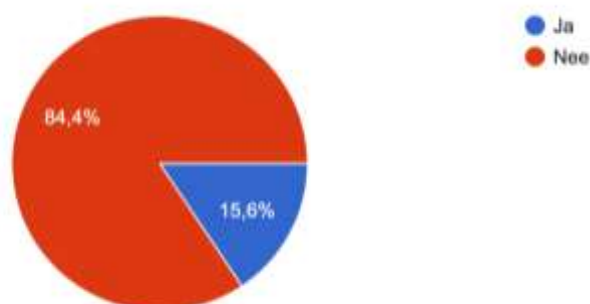
## DE FIETS

### 16. Kan iedereen fietsen binnen het gezin? (55 antwoorden)



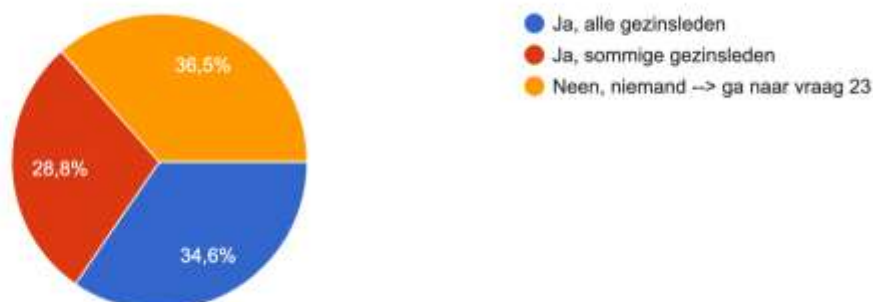
65% van de 55 bevroagden gaf aan dat alle gezinsleden kunnen fietsen. Bij 20% kunnen sommige gezinsleden fietsen en bij 14% kan niemand fietsen. **Gezondheidsfactoren** liggen hierbij doorgaans aan de basis. Enkelen geven aan **bang** te zijn of **stress** te ervaren wanneer ze zich als fietser in het verkeer begeven. Gent is niet de meest veilige stad om te fietsen.

### 17. Zijn er mensen binnen het gezin die graag willen leren fietsen? (32 antwoorden)



Ongeveer 5 bevroagden toonden interesse in fietslessen. 1 iemand stond reeds op de wachtlijst. 2 mensen gaven ook aan interesse te hebben voor fietslessen met een driewieler.

### 18. Hebben jullie zelf een fiets? (52 antwoorden)



Bij 35% van de gezinnen heeft iedereen een fiets; bij 29% hebben sommige gezinsleden een fiets en bij 36% heeft niemand een fiets.

Velen geven aan dat een fiets aankopen **duur** is. Ook het risico dat hij **gestolen** kan worden (wat velen reeds overkwam) weerhoudt mensen om een fiets aan te schaffen of een fiets te delen.

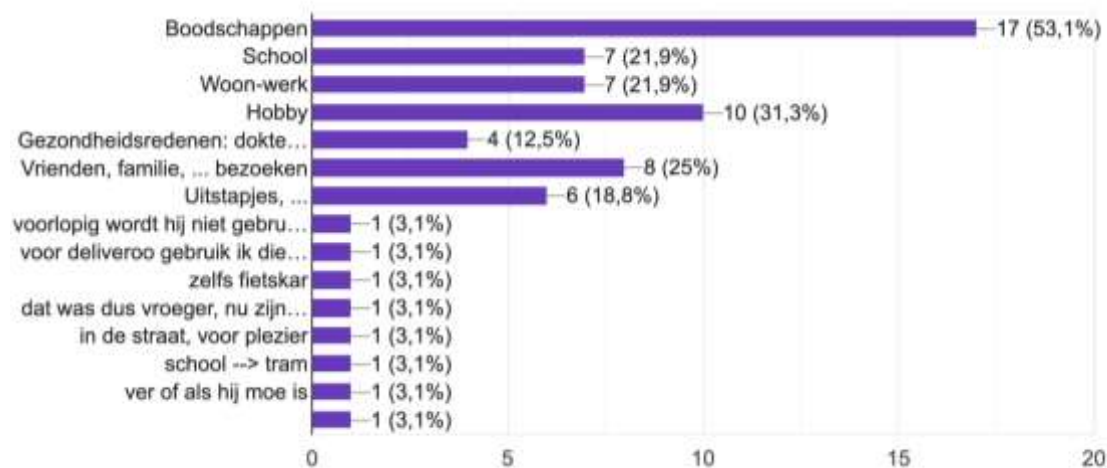
Net als bij autodelen, speelt ook hier een **stressfactor** mee: wat als de fiets gestolen wordt, wat als ik schade oploop, ... en de kosten die hiermee gepaard gaan niet kan betalen. Verder is de kost voor herstellingen ook een belemmerende factor. Tenslotte veroorzaakt het **gebrek aan een binnenruimte** waar de fiets veilig en droog gestockeerd kan worden ook een drempel.

Deze 4 factoren zorgen ervoor dat er minder, nauwelijks of niet gefietst wordt, terwijl dit zeker het ideale vervoersmiddel zou kunnen zijn voor veel gezinsleden.

### 19. Hoe vaak gebruiken jullie de fiets? (38 antwoorden)

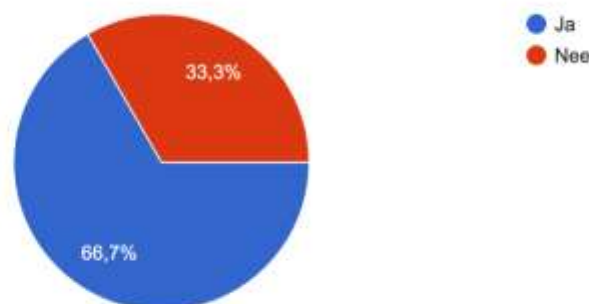
Van de mensen die zelf een fiets hebben, gebruikt 35% hem dagelijks, 40% wekelijks en 25% maandelijks of minder.

### 20. Waarvoor gebruiken jullie de fiets? (32 antwoorden)



De mensen die een fiets hebben, gebruiken die voor boodschappen, hobby's, bezoeken aan vrienden en familie, woon-werk of schoolverplaatsingen en uitstapjes. Het is opvallend dat de fiets eerder gebruikt wordt door de **kinderen**.

### 21. Het gezin heeft geen fiets. → Zou je graag een fiets hebben? (30 antwoorden)

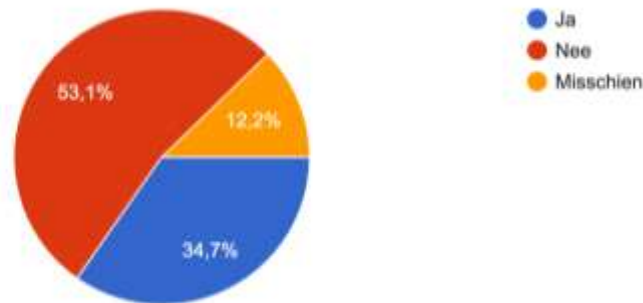


Aan de gezinnen die geen of waar slechts enkele gezinsleden over een fiets beschikken (in totaal 30 bevraagd) werd gevraagd of ze graag over een fiets zouden hebben. 67% antwoordde 'ja'.

De reden waarom velen een fiets willen, maar er geen aanschaffen, is overduidelijk van **financiële aard**. Het is simpelweg te duur. Zonder tussenkomst is dit niet mogelijk. Ook het gebrek aan een **veilige opslagplaats** speelt mee.

Anderzijds zijn er via sociale media heel wat kanalen waardoor mensen alsnog gratis of goedkoop een fiets kunnen aanschaffen (bijvoorbeeld buurtgerichte facebookpagina's met zaken te geef).

**22. Zou je graag een fiets delen of huren? (49 antwoorden)**



Op zich staan er wel wat mensen (35% van 49 respondenten) open voor een **fietsdeelsysteem**. Desondanks staan ze er sceptisch tegenover:

- De onzekerheid of je wel over een fiets kan beschikken wanneer je er één broodnodig hebt.
- De prijs blijkt (te) hoog te zijn (waarborg, huurgeld, ...).
- De risico's die eraan verbonden zijn: Wat als de fiets gestolen of beschadigd wordt? Hoe hoog kunnen de kosten oplopen?

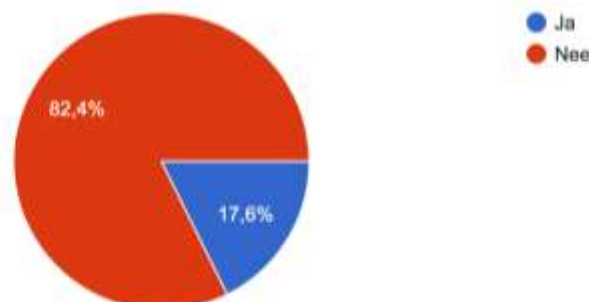
Hoe dan ook is er een duidelijke nood aan degelijke informatie (aanpak, kostprijs, ...).

2 bevrageden hebben ervaring met Dott:

- "Ik heb dit even gebruikt, maar was te duur en te beperkt qua zone."
- Het systeem zou blokkeren als je buiten de zone gaat → "Ondertussen gebruik ik het niet meer."

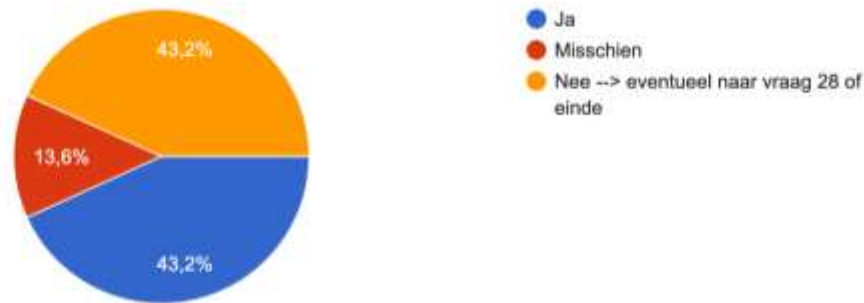
We hebben niet geverifieerd of deze uitspraken kloppen, maar informeren blijkt ook hier noodzakelijk.

**23. In Gent bestaat er een project 'Op Wielekes'. Daar leen je een kinderfiets (2-12 jaar) i.p.v. er eentje te kopen. Zou je dit interessant vinden? (34 antwoorden)**



9% van alle bevrageden geeft aan interesse te hebben in op wielkes.

**24. Zou je graag een fiets aankopen? (44 antwoorden)**



Van de personen die geen fiets hebben zou 43% graag een fiets aankopen. 43% overweegt een aankoop maar twijfelt. Er zijn opnieuw 2 factoren die hierbij een rol spelen: **de kostprijs en de risico's** die eraan verbonden zijn. Velen zouden ook graag een elektrische fiets aanschaffen maar dat is omwille van de kostprijs helemaal onmogelijk.

**25. Hoe zou de stad jou kunnen helpen om een fiets aan te kopen? → Hoe: korting, op afbetaling, opslag, onderhoud(skosten), ...**

Zo goed als alle bevroagden vinden **financiële hulp** broodnodig: meer bepaald korting bij de aankoop van een fiets. Een lening behoort ook tot de mogelijkheden; al is dat minder interessant. Ook een plek voor betaalbaar onderhoud is nodig. Het zou ook fijn zijn als de stad de mogelijkheden over een betaalbaar aanbod (aankoop, herstel, ... ) in kaart zou brengen.

**3. CONCREET AANBOD TAV DE DEELNEMERS**

19 respondenten lieten hun contactgegevens achter en hadden interesse om verder op de hoogte gehouden te worden over initiatieven rond autodelen, rijlessen, ...

20 respondenten lieten hun contactgegevens achter en hadden interesse om verder op de hoogte gehouden te worden ikv fietslessen, aanbod ikv het aanschaffen van een fiets, op wielkes, ...

We gaan hier verder mee aan de slag en trachten een gericht aanbod te vinden.

**4. CONCLUSIE**

Onze gezinnen begeven zich vooral **te voet of met het openbaar vervoer** in het verkeer.

28% van de gezinnen verplaatst zich met de wagen. Dit gebeurt vooral i.f.v. boodschappen en woon-werkverkeer. Ook gezondheidsproblemen kunnen ervoor zorgen dat de auto het enige mogelijke vervoersmiddel is.

De belemmerende factoren tav autobezit zijn vooral de **hoge kosten ikv aankoop en gebruik**; de **verkeerssituatie** in Gent (LEZ, betalend parkeren, ...); de **angst** om zich met een wagen op de weg te begeven; medische oorzaken waardoor autorijden niet mag of kan; ... Ook het behalen van het rijbewijs kent dezelfde belemmeringen al vormt taal hier een extra barrière.

Het is opvallend dat velen alsnog gebruik maken van een auto via derden. We spreken hier van **informeel autodelen**.

Het is opvallend dat velen een auto associëren met **vrijheid**, iets waar sommigen zeker naar verlangen. Tenslotte vergroot het de kans op werk waardoor het belang ervan niet onderschat mag worden.

Autodelen is slechts in beperkte mate gekend 'van horen zeggen'. Het is voor sommigen een aantrekkelijk systeem (je betaalt wat je verbruikt, flexibel, verschillende soorten wagens, ...). Maar instappen was voor niemand een optie omwille van de **kostprijs en het engagement dat zich vertaalt in plannen, afspraken maken, ...**

De grote meerderheid staat er zeer **sceptisch** tegenover. Ze stellen zich vragen bij de administratie, de flexibiliteit, de verzekeringen, het vervoer *van en naar* de wagens, ... Er is veel wantrouwen tav die soort deelsystemen te meer omdat het voor mensen in een kwetsbare positie eerder stress veroorzaakt (bijvoorbeeld door het ontbreken van een financiële buffer) dan dat het ontzorgt.

Autodelen mag als oplossing ikv vervoersarmoede dan ook geen prioriteit zijn. De overheid moet in eerste instantie werk maken van beter openbaar vervoer. Verder moeten we nadenken over innovatieve systemen die ontzorgen en geen extra stress veroorzaken zoals vervoer door een buddy (combi van hoplr en autodelen); boodschappendiensten; ...

Qua autogebruik moet de focus eerst en vooral liggen op ondersteuning bij het behalen van een rijbewijs. Vervolgens kan de overheid autodelen toegankelijker maken door transparantie te voorzien in de systemen, duidelijk te informeren en financiële hulp te voorzien (kostprijs verlagen, waarborg ten laste nemen, ...). Het voorzien van een buddy die mee instaat voor een eerste positieve ervaring en ondersteuning biedt op administratief vlak en ikv praktische zaken kan zeker helpen.

27% van de gezinnen verplaatst zich wel eens met de fiets. **Gezondheidsfactoren, angst en stress zijn belemmerende factoren.** Er leek wel een soort consensus dat Gent niet ervaren wordt als de meest veilige stad om te fietsen.

De belemmerende factoren tav het bezit van een fiets zijn gelijkaardig aan die van een auto: **kostprijs, angst** voor de weg, medische oorzaken, ... Al spelen hier ook diefstal en opbergruimte een doorslaggevende rol. Het is overduidelijk dat mensen sneller de fiets zouden nemen wanneer de stad financiële ondersteuning biedt bij de aankoop ervan en plekken voorziet voor betaalbaar onderhoud.

Fietsdelen zou een optie kunnen zijn. Echter de maatschappelijke kost om dit toegankelijk te maken is wellicht groter dan de maatschappelijke kost voor het bieden van financiële ondersteuning bij de aankoop van een eigen fiets voor kwetsbare groepen.



## 03. WERK: STERK VROUWENWERK

### 1. THEMA & PARTNER

Tussen 11 september en 22 september 2023 organiseerden we een reeks tafelgesprekken over **werk** en meer bepaald rond het project 'sterk vrouwenwerk'.

Deze reeks tafelgesprekken kwam tot stand in samenwerking met het **Netwerk Tegen Armoede**. Sterk vrouwenwerk is een tewerkstellingsproject dat zich richt naar vrouwen in een kwetsbare positie. De deelnemers leggen in groep en individueel een voortraject af waarbij ze drempels op de arbeidsmarkt aanpakken. Nadien doen ze werkervaring op maat op bij Colruyt met begeleiding op de werkvloer met als einddoel een vast contract in de verkoop in één van de filialen van Colruyt. Met dit project worden eveneens drempels i.k.v. werk en de arbeidsmarkt in kaart gebracht.

Deze tafelgesprekken brachten in eerste instantie een individueel aanbod omtrent werk tot bij de bezoekers. In het verlengde daarvan werden beleidssignalen i.k.v. het thema werk in kaart gebracht.

Diverse medewerkers van het Netwerk Tegen Armoede stonden mee in voor het opstellen van de vragenlijst; de tafelgesprekken op zich en de verslaggeving.

### 2. TAFELGESPREKKEN

#### ALGEMEEN

2 vrouwen namen deel aan de tafelgesprekken.

### 3. CONCREET AANBOD TAV DE DEELNEMERS

Alle vrouwen kregen de kans om door te stromen naar het tewerkstellingsproject 'sterk vrouwenwerk'. Ondanks het feit dat een 7-tal vrouwen aangaven interesse te hebben, haakte iedereen af alvorens de individuele gesprekken van start gingen.

### 4. CONCLUSIE

Na deze reeks tafelgesprekken waarbij we onze vrouwelijke bezoekers trachtten warm te maken voor een concreet tewerkstellingsproject bleek al vrij snel dat veel vrouwen graag willen gaan werken, vnl. gestimuleerd door een wens naar financiële onafhankelijkheid, maar dat er een **grote afstand** is tussen de arbeidsmarkt en de vrouwen die langskomen bij SIVI. Veel vrouwen die langskomen hebben niet de mogelijkheid om te kiezen voor een job. Er zijn heel wat belemmerende factoren:

- Een van de meest voorkomende belemmeringen die uit onze tafelgesprekken naar voren kwamen, zijn **arbeidsbeperkingen**. We ontmoeten individuen die, als gevolg van gezondheidsproblemen, niet in staat zijn om te werken. Wanneer je worstelt met fysieke of mentale problemen is werken moeilijk. Sommige van deze vrouwen kunnen niet werken of zouden begeleiding moeten krijgen richting een aangepaste job, rekening houdend met hun specifieke individuele context. Colruyt is hier omwille van het zware heffen en het lang rechtstaan niet echt de geschikte werkplaats voor. De gezondheid vormt

niet alleen een persoonlijke uitdaging voor hen, maar belemmert ook hun mogelijkheid om deel te nemen aan de arbeidsmarkt en economisch zelfstandig te zijn. Deze vrouwen zitten daarom vaak noodgedwongen in een situatie waarin ze voor een deel financieel afhankelijk zijn van hun partner en/of organisaties zoals Sivi vzw (Sociale Kruidenier).

- Een tweede opvallende barrière die we hebben waargenomen, is **huisvesting**. SIVI bereikt een aanzienlijk aantal mensen die geen stabiele huisvesting hebben. De zoektocht naar een nieuwe woning in Gent blijkt vaak een hindernis te zijn die andere levensdomeinen sterk beïnvloedt. Het gebrek aan een eigen thuis belemmert hun vermogen om stabiel werk te zoeken en te behouden. De onzekere woonomstandigheden creëren een stressvolle omgeving. Eén van de dames getuigt dat ze haar werk is verloren omwille van de situatie. De stress die thuisloos zijn met zich meebrengt bovenop de zorg voor haar 4 kinderen, maakt het moeilijk om de stap naar werk te zetten.
- Een andere bevinding uit onze gesprekken is dat veel vrouwen die de wens hebben om te gaan werken, de voorkeur geven aan banen als **poetshulp of een job in de zorgsector**, zoals kinderopvang, thuiszorg, en zorgkundige. We merkten ook dat enkele vrouwen graag een extra opleiding willen volgen, maar dat de uren van opleidingen van de VDAB niet altijd zijn aangepast aan de context van moeders die voor kinderen zorgen. Dit benadrukt de behoefte aan toegankelijke training en opleidingsmogelijkheden, evenals initiatieven die de overgang naar dergelijke beroepen vergemakkelijken.
- Daarnaast is **taal** voor anderstalige vrouwen een bijkomende drempel om een job te vinden. Velen volgen taallessen, maar hebben weinig kansen om hun Nederlands te oefenen. Jobs die zij aangeboden krijgen via de VDAB zijn vaak als huishoudhulp - een setting waar je niet echt de kans krijgt om NL onder de knie te krijgen.
- Tenslotte bleek na verloop van tijd het **dragen van een hoofddoek niet toegestaan** op de werkvloer van Colruyt. Vrouwen die een hoofddoek dragen zouden alsnog kunnen deelnemen. Voor hen zou een alternatieve plaats in de retail gezocht worden. Dit gaf echter een wrang gevoel waardoor de motivatie bij sommige dames een knauw kreeg. Het Netwerk Tegen Armoede zou dit binnen Colruyt zeker aankaarten, desondanks was dit een belemmerende factor om deel te nemen aan het project.

Dit soort projecten worden beter aangeboden t.a.v. organisaties en diensten die reeds een link naar werk én kwetsbare groepen hebben zoals een jobteam. Zo is de afstand tot een concreet tewerkstellingsproject wellicht makkelijker overbrugbaar.