

Duurzaam op weg

WEINIG, MINDER, MINST BEPERKTE KANSEN DOOR VERVOERSARMOEDE

Ook al eens gevloekt als je niet met de fiets kan rijden omdat je arm in de gips ligt? Ook blij dat het geregeld rond het vervoer van je kinderen zich beperkt tot hun hobby's op zaterdag? Emma¹ vloekt dagelijks: de kinderopvang is open vanaf 7 uur en de bus die zij moet nemen om op tijd op haar opleiding te geraken, vertrekt om 7.10 uur. Die bus haalt ze dus meestal niet. Net als Johan die boodschappen doen een hele opgave vindt: "al dat gezeul met zakken te voet of op de bus".

Ik rijd, dus ik ben

We geraken allemaal graag waar we willen geraken, en liefst zo snel en flexibel mogelijk. Velen vinden de auto² daarbij vanzelfsprekend, voor sommige bestemmingen is dat de fiets. De luxe om overal te geraken zonder teveel gedoe en tijdverlies, is jammer genoeg niet voor iedereen weggelegd.

Mensen hebben een zekere mobiliteit nodig om volwaardig te kunnen deelnemen aan onze samenleving. Wie onvoldoende mobiel is, ondervindt tal van problemen in het dagelijkse leven: van boodschappen doen tot het volgen van onderwijs, buitenshuis werken, cultuur beleven en een sociaal leven uitbouwen. Wanneer iemand op meerdere domeinen van het maatschappelijk leven wordt uitgesloten door een beperkte mobiliteit, spreken we van vervoersarmoede.

De combinatie van afhankelijkheid van vervoer met de slechte bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen, maakt uiteenlopende groepen mensen vervoersarm: mensen met fysische beperkingen, zorgbehoevenden, mensen in armoede, bewoners van het platteland, nieuwkomers³,...

Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door je socio-economische positie in de maatschappij. Een gebrek aan koopkracht ligt aan de basis: middelen ontbreken om een eigen transportmiddel aan te schaffen of openbaar vervoer te gebruiken. Tegelijkertijd vormt het niet-mobiel zijn een belangrijke dimensie in socio-economische uitsluiting: je geraakt immers niet op het werk, niet op school of niet bij de gepaste medische zorg. Zo krijg je een continue wisselwerking tussen maatschappelijke uitsluiting en vervoersarmoede.



"Als je enkel op het openbaar vervoer bent aangewezen, ben je vaak erg lang onderweg. Als er dan ook nog omleidingen zijn, kom je te laat op je werk tenzij je 2 uur op voorhand vertrekt: dat demotiveert én stresseert enorm."
[Getuigenis Mobikansen]

Vooraf naar tewerkstelling toe zijn de oorzaak en het gevolg van deze wisselwerking moeilijk van elkaar te scheiden. Volgens de **richtlijnen** van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) is een dienstbetrekking haalbaar zolang deze minder dan 60 km van je woning ligt, of als de dagelijkse duur van je verplaatsing heen en terug gewoonlijk maximum 4 uur bedraagt. Gemiddeld bedraagt de verplaatsingstijd naar het werk 50 minuten heen en terug⁴.

Is mobiliteit dan geen basisrecht?

1 De namen in deze Inzicht zijn fictief, de getuigenissen realiteit.
2 Nochtans heeft 17% van de Vlaamse gezinnen geen auto. Zie **O.V.G. 4.3**.
3 **Inzicht nr. 6** zoomde in op het mobiliteitsvraagstuk en mogelijke oplossingen bij nieuwkomers.
4 Zie **O.V.G. 4.3**.



“Mensen moeten soms vroeger vertrekken, voor de voorstelling gedaan is, om hun bus te halen. En dan missen ze het einde!”
[Getuigenis Welzijnsschakel]

Vervoer + armoede

De ernst van de bereikbaarheidsproblematiek en vervoersafhankelijkheid neemt toe naarmate men meer zorgbehoevend of armer is. Het zijn de armste bevolkingsgroepen die zich het minst, minder snel en met een kleiner bereik verplaatsen. Hun sociaal netwerk is meestal erg beperkt waardoor carpoolen of “meerijden met” als vervoersoptie niet aan de orde is. Vrouwen zijn ook kwetsbaarder dan mannen voor vervoersarmoede, in het bijzonder oudere vrouwen zonder auto en/of rijbewijs. Vervoersarmoede is minder zichtbaar dan de 6 speerpunten van de decenniumdoelen⁵, maar wordt door mensen in armoede niet als een kleiner of een te verwaarlozen probleem ervaren. Wel integendeel, **mobiliteit is vaak de rode draad doorheen het hele armoedeverhaal**.

Dit blijkt ook duidelijk uit een eigen bevraging bij 150 sociale organisaties in het kader van het project Mobikansen⁶ in 2012. Bijna 70% van de ondervraagden zegt dat mensen in armoede door mobiliteitsbeperkingen moeilijkheden hebben om naar hun werk te gaan of werk te vinden. Bedrijventerreinen in Vlaanderen zijn vaak niet of moeilijk bereikbaar met het openbaar vervoer. Ook de toegang tot medische zorg, vrije tijd, boodschappen doen en familiebezoek worden door meer dan 30% als problematisch gezien omwille van een beperkte mobiliteit.

Vervoersarm in Vlaanderen

Vervoersarmoede steekt vaak de kop op bij cruciale momenten in het leven, zoals de keuze van een woning, het zoeken naar werk of wanneer men hulpbehoevend wordt of een partner verliest.

Onderzoek in Vlaanderen concentreert zich vooral op het platteland⁷. Zo gaf Meert in 2003 aan dat er waarschijnlijk 45.000 Vlaamse huishoudens met vervoersarmoede geconfronteerd worden. In hun zoektocht naar goedkopere woningen trekken mensen naar het platteland, terwijl diensten en voorzieningen meer en meer wegtrekken uit de dorpen. Het openbaar vervoer garandeert verbindingen langs grote verkeersassen tussen hoofdgemeenten en steden, maar verbindingen tussen deelgemeenten vervagen.

“Je kinderen naar school brengen in de winter is soms echt lastig: lang wachten in de kou, volle bussen, veel te lang onderweg.”
[Getuigenis Mobikansen]

Ondanks een fijnmaziger openbaar vervoersaanbod, van tram tot deelfiets, is wonen in of dichterbij de stad geen garantie tot het bannen van vervoersarmoede. De problematiek heeft immers meer facetten dan enkel een gebrek aan een eigen auto en handige busverbinding. Het prijskaartje van mobiliteit vormt een eerste belangrijke drempel.

Maar er is meer: je moet het aanbod kennen en begrijpen en je moet het kunnen en durven gebruiken. Een goede toegankelijkheid⁸ is daarbij cruciaal.

Dit geldt in de eerste plaats voor het gebruik van openbaar vervoer. Het doolhof van tarieven en abonnementen is niet enkel voor anderstaligen een moeilijke oefening. Het online uitzoeken van een route, het regelen van een toegankelijke bus of het reserveren van een belbus is evenmin vanzelfsprekend.

De fiets (of scooter) kan een alternatief zijn, want is, algemeen beschouwd, goedkoper en flexibeler. Maar niet iedereen beschikt over de vaardigheden en de fysieke mogelijkheden om te fietsen, net zomin als over de middelen voor de aankoop, het onderhoud en het stallen van een fiets. Deelsystemen, zowel voor fietsen als voor auto's, komen hier gedeeltelijk aan tegemoet. Maar ze zijn (nog) niet overal beschikbaar noch (financieel) toegankelijk voor de risicogroepen van vervoersarmoede.

Thuis blijven is dan het enige echte alternatief.

Het stuur van het beleid

Nabijheid is de beste mobiliteit. Het aanpakken van vervoersarmoede kan in dit opzicht terugvallen op een van de **pijlers van duurzame mobiliteit**: een goede locatie van woonzones, tewerkstellingsgebieden en voorzieningen is essentieel. De inplanting van (sociale) woningen en laagdrempelige medische voorzieningen zoals wijkgezondheidscentra moet doordacht gebeuren. Hetzelfde geldt voor de ontsluiting van bedrijventerreinen en sociale werkplaatsen.

Voorop het platteland is het afbouwen van voorzieningen en diensten een trend. Vele diensten concentreren zich in sociale huizen, werkwinkels verdwijnen en de lokale middenstand krimpt in. **Outreaching werken**⁹ biedt een alternatief, om zo diensten en voorzieningen tot bij kwetsbare dorpsbewoners te brengen.

De sociale opdracht van openbare vervoersmaatschappijen gaat verder dan de (enge) vorm van het **decreet basismobiliteit**. Het leesbaar bundelen en wijd verspreiden van het aanbod in combinatie met vormingen rond vaardigheden is een essentieel onderdeel van het recht op mobiliteit. Het afschaffen of aanpassen van dienstregelingen zou bovendien in samenspraak moeten gebeuren met de groepen die hierdoor het meest getroffen worden. Zulke participatie en inspraak sluit naadloos aan bij de uitdagingen rond basisbereikbaarheid.

5 Twaalf armoedeorganisaties en sociale bewegingen lanceerden op 3 april 2007 ‘Decenniumdoelen 2017’. Geef armoede geen kans’. Jaarlijks rapporteert de armoedebaremeter over de vooruitgang op de 6 thema's gezondheid, wonen, arbeid, inkomen, onderwijs en samenleven.

6 **Mobikansen** is een actieprogramma in opdracht van Minister Crevits dat werkt aan een betere mobiliteit voor mensen in armoede.

7 Meer over de definitie van platteland kan je vinden in het campagnedossier van Armoede (op den) buiten van **Welzijnsschakel**.

8 **ENTER vzw** werkt als Vlaams kenniscentrum Toegankelijkheid aan de toegankelijkheid van o.a. gebouwen en mobiliteit.

9 Outreaching werken is een verzamelaam voor diverse activiteiten en methoden waarbij medewerkers zelf naar mensen toegaan..

Ook lokale besturen hebben een opdracht te vervullen, bovenop een zorgvuldige inplanting van hun diensten. Degelijke fietsinfrastructuur komt de mobiliteit van alle inwoners ten goede. Bij het opzetten van een eigen **Minder Mobielcentrale** (MMC) moet er een aandacht zijn voor het optimaal bereiken van risicogroepen voor vervoersarmoede, via brede sensibilisatie of het invoeren van sociale tarieven. Sommige gemeenten bieden **taxicheques** aan om de mobiliteit van specifieke bewonersgroepen, bijvoorbeeld senioren, te verbeteren. Het mogelijk maken van een verhuurdienst of een sociaal toegankelijke aankoop van fietsen of brommers, kan zeker bijdragen aan de vervoersautonomie van bepaalde kansengroepen.

De Vlaamse overheid subsidieert via het **Overleg van Diensten van Aangepast Vervoer** (ODAV) 12 diensten die aangepast vervoer met sociaal tarief aanbieden in Vlaanderen, voor personen die het openbaar vervoer niet zelfstandig kunnen nemen. Dit transport kan met begeleider en ook rolstoelvervoer is mogelijk.

De motor van vrijwilligers

In meer dan 230 Vlaamse steden en gemeenten bieden vrijwillige chauffeurs van de Minder Mobielcentrale (MMC) een sociale taxidienst aan met hun eigen wagen. In Limburg zorgt het intergemeentelijk initiatief 'Anders Mobiel Limburg' (AML) voor dit sociale vervoer. Een aantal vervoersarme groepen maken echter geen gebruik van deze dienst door de grote financiële drempel. Je moet namelijk, naast een beperkte inschrijvingsgeld, ook de kilometervergoeding betalen. Deze bedraagt 30 eurocent per gereden aantal kilometers van de chauffeur (vanaf zijn vertrekpunt) en eventuele parkeerkosten. Bovendien kampen vele centrales met een tekort aan vrijwilligers om aan alle oproepen te kunnen beantwoorden. De invulling van deze nood door een sociaal tewerkstellingsproject zoals de **Mobiplusdienst in Aalst**, biedt perspectieven zowel naar tewerkstelling als naar betaalbaarheid.

Wat is een Mindermobielen Centrale?

Dit is een dienstverlening aangeboden door de gemeente, het OCMW of een andere organisatie. Het doel is om verplaatsingsmogelijkheden aan te bieden aan mensen met een beperkte mobiliteit. Meestal gaat het om gehandicapten, bejaarden of mensen in een sociale noodsituatie die familie willen bezoeken, naar de dokter moeten of boodschappen willen doen.

Ritten moeten 48 uur op voorhand aangevraagd worden. Dit laat de centrale verantwoordelijke toe om een geschikte chauffeur te vinden. Op het afgesproken tijdstip komt de chauffeur je ophalen aan je woonplaats en verzorgt het gevraagde traject. Aan het einde van de rit betaal je de onkostenvergoeding voor het aantal gereden kilometers.

Het gebruik van de MMC's is voorbehouden aan mensen met een maximaal inkomen van twee keer het leefloon. Bovendien mag er voor het gevraagde traject geen openbaar vervoer voorhanden zijn, tenzij dat voor de betrokkene niet toegankelijk is.



Zorgnetwerken zoals de dorpsdienst **NESTOR in West-Vlaanderen** brengen als een lokaal netwerk van vrijwilligers en in samenwerking met reguliere diensten, een aanvullend dienstenaanbod bij kwetsbare personen op het platteland. Vervoer door vrijwilligers is een belangrijk onderdeel van hun werking.

Weten is bewegen

Vervoersarmoede is een complexe problematiek en gaat veel verder dan het financiële luik van vervoer. Meer nog, slechts de helft van de mobiliteitsvragen bij mensen in armoede gaat over de betaalbaarheid van openbaar vervoer en eigen vervoersmiddelen.

Vormingswerk op maat blijft daarom onmisbaar, complementair aan het beleid dat moet inzetten op basismobiliteit en basisbereikbaarheid. Gelukkig zijn er al heel wat goede praktijkvoorbeelden voorhanden.

- Zo biedt **www.meermobiel.be** op een erg overzichtelijke manier een blik op het vervoersaanbod en de mogelijkheden in Vlaanderen.
- Op vele plekken in Vlaanderen bieden **fietsescholen** aan volwassenen de kans om te leren fietsen.
- **Levanto** investeert met succes in een toegankelijke autorijopleiding voor de laaggeletterden onder haar werknemers.
- In het actieprogramma Mobikansen zoekt Mobiel 21 in vijf demonstratiegemeenten naar concrete mobiliteitsoplossingen voor mensen in armoede.
- **Iedereen Mobiel** zet bedrijven, organisaties en verenigingen in de kijker die inspanningen doen om mobiliteit voor iedereen toegankelijk te maken.

**"Als ik naar de mutualiteit moet om een briefje te innen, dan ben ik 4 uur onderweg."
[Getuigenis Welzijnsschakels]**

Waar staat het Vlaamse armoedebeleid?

De Vlaamse Armoedemonitor 2013 bevestigt de hardnekkigheid van armoede zwart op wit:

In Vlaanderen leefden in 2011 610.000 mensen onder de armoederisicodrempel, dat is 1 Vlaming op 10.

Zo'n 250.000 mensen hebben in dat jaar gezondheidszorgen moeten uitstellen om financiële redenen.

Een bevraging leert dat 15% van de Vlamingen in een huishouden leeft dat zelf aangeeft (zeer) moeilijk rond te komen met het beschikbare inkomen.

1 op 10 Vlamingen van 0 tot 17 jaar woonde in een huishouden met een inkomen onder de armoederisicodrempel.

Het aantal geboorten in kansarme gezinnen bleef stijgen naar bijna 1 op de 10 geboorten.

Bijna een kwart van de Vlaamse bevolking (bijna 1,5 miljoen mensen) leefde in een huis met structurele gebreken aan het dak, de ramen, deuren en muren, zonder adequate verwarming, of met een gebrek aan elementair comfort.

Met de Vlaamse armoedecijfers in het achterhoofd zijn zo'n initiatieven meer dan broodnodig. De grote werkerreinen van het armoedebeleid blijven immers werk, huisvesting, welzijn en onderwijs. Mobiliteitsinitiatieven verdienen daarom structurele aandacht en middelen. Ze helpen immers de rode mobiliteitsdraad in vele gevallen te ontwarren en bieden zo mensen een ticket om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Basismobiliteit moet er zijn voor iedereen.

Want met een fiets zou Emma haar ochtendkoers wel rondkrijgen. En een wekelijks rit met een betaalbare MMC naar de voedselbank zou voor Johan een grote zorg minder betekenen.

Interessante referenties

Mathijssen, C. (2011). Plattelandsarmoede in Vlaanderen en Wallonië.

Meert, H. (2003). Maken we vooruitgang in het bestrijden van vervoersarmoede in Vlaanderen? In Armoede en Sociale uitsluiting: Eindverslag van het derde vooruitgangscongres inzake de bestrijding van armoede en sociale uitsluiting in Vlaanderen 2003 (pp26-37).

Meert, H. (2003). Immobiel op het platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen.

Netwerk tegen armoede (2010). Forumboek Mobiliteit.



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

Mobiel 21

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

Contact

Els Van den broeck
els.vandenbroeck@mobiel21.be

Mobiel 21 vzw
Vital Decosterstraat 67A/0101
3000 LEUVEN
www.mobiel21.be
info@mobiel21.be