



Dossier  
VERVOERSARMOEDE VANDAAG

De rol van mobiliteit  
in de sociale uitsluiting  
van mensen in armoede  
in Vlaanderen

Mobiel 21



# Inhoudstafel

Dossier vervoersarmoede vandaag

Voorwoord	3
Inleiding	4
<b>1 Armoede en ieders rechten</b>	<b>5</b>
1.1 Armoede in Vlaanderen	5
1.2 Armoede is een web	5
1.3 Met mobiliteit als belangrijke rode draad	6
<b>2 Bestaat het recht op mobiliteit?</b>	<b>6</b>
<b>3 De vele facetten van vervoersarmoede</b>	<b>8</b>
3.1 Vervoersarmoede is multi-dimensioneel	9
3.2 Vervoersarmoede in cijfers	10
3.3 De uitdagingen op het platteland zijn heel anders dan in de stad	12
<b>4 Mobiliteitservaringen van mensen in armoede</b>	<b>13</b>
4.1 Het onderzoekskader: Mobikansen en Ikgeraakerniet	13
4.2 Wat getuigenissen van mensen in armoede ons leren	15
4.3 De ervaringen uit de campagne ikgeraakerniet	20
4.4 Richtingaanwijzers	22
<b>5 Vervoersarmoede bij mensen in armoede door de ogen van welzijnsorganisaties</b>	<b>23</b>
5.1 Mobiliteit is een dagdagelijks probleem	23
5.2 Niet mobiel omwille van kost en aanbod	24
5.3 Bovenal met de bus	25
5.4 Richtingaanwijzers	25
5.5 Goede voorbeelden uit welzijnssector	26
<b>6 Wat de straat en haar inwoners leren kunnen</b>	<b>27</b>
6.1 Creatief advies uit West-Vlaanderen	27
6.2 Fietsadvies uit Deurne	29
<b>7 Opdracht: Mensen in armoede er doen geraken</b>	<b>33</b>
Referentie	38
Colofon	39
Nawoord	40

## 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.



## Voorwoord

**Voor Mobiel 21 is mobiliteit pas echt duurzaam is als het verplaatsingssysteem werkt en betaalbaar, ecologisch verantwoord, veilig én rechtvaardig is.**

**Dat het werkt?** Mensen moeten in principe aan zoveel activiteiten kunnen deelnemen als ze willen, ook als dit verplaatsingen impliceert. Die vrijheid is een voorwaarde voor een kwaliteitsvol leven. Een efficiënte bus- en tramregeling, kwaliteitsvolle infrastructuur, fietsmogelijkheden en een degelijk treinaanbod zorgen ervoor dat het verplaatsingssysteem werkt.

**Betaalbaar voor iedereen, uiteraard!** De kostprijs van vervoer vormt meestal de eerste reden om zich minder of niet te verplaatsen. De toepassing van sociale tarieven moet op zijn minst het openbare aanbod van vervoerswijzen (bus, tram, trein, deelfietsen) voor iedereen en in het bijzonder voor kansengroepen die niet veel alternatieven hebben, binnen bereik brengen.

**Ecologisch verantwoord?** Onze verplaatsingen moeten ecologisch verantwoord zijn om onze leefomgeving niet onnodig te belasten: we willen dus zo weinig mogelijk kilometers en zeker een minimum aan gemotoriseerde kilometers produceren. Nabijheid blijft de beste mobiliteit.

**Veiligheid, ja graag!** Het aantal verkeersdoden en –slachtoffers blijft in Vlaanderen te hoog. Een verkeersveilige inrichting van het wegennet neemt de mens als maat. Er moet dus een afstemming zijn tussen de functie, de vorm en het gebruik van de weg. En, cruciaal: aangevuld met een aangepast gedrag door alle weggebruikers.

**Tot slot: rechtvaardig, zonder meer.** Momenteel is de toegang tot de mobiliteit ongelijk verdeeld over de verschillende groepen van de samenleving. Sociaal duurzame mobiliteit impliceert een herverdeling van de mobiliteit. Streefdoel hierbij is het garanderen van mobiliteit voor iedereen, ook voor mensen met een fysieke beperking, of voor hen zonder auto, rijbewijs of fiets.

We zijn ervan overtuigd dat iedereen het recht heeft om 'er' te geraken. Mobiel 21 werkt daarom samen met het Netwerk tegen Armoede, Welzijnzorg en Welzijnsschakels om mensen in armoede letterlijk en figuurlijk vooruit te helpen. De rijkdom van dit dossier is het resultaat van een intense samenwerking met deze organisaties rond het thema mobiliteit en vervoersarmoede onder de vorm van onderzoek, campagnes en pilootprojecten tussen 2012 en 2014. Alle getuigenissen uit dit dossier zijn verzameld uit het echte leven, de namen zijn fictief uit respect voor ieders privacy.

Met onze dank voor de steun door de Vlaamse overheid.



## Inleiding

Ik rij, dus ik ben. Hoe je je verplaatst, zegt veel over jezelf.

**Mobiliteit rijmt niet zomaar op vrijheid: jij kiest waar en wanneer je heen gaat. Naar je werk, je school of je avondje uit. Naar de dokter die je nodig hebt en de sportclub. We verplaatsen ons per dag gemiddeld drie keer, waarbij we gemiddeld per dag 40 km afleggen, zo stelt Vlaams onderzoek naar ons verplaatsgedrag<sup>1</sup>.**

**Helaas is dit niet voor iedereen zo evident. Heel wat mensen zijn veel minder mobiel dan ze zouden willen. Ze zijn 'vervoersarm'. Ze geraken om uiteenlopende redenen niet op de locatie waar ze zouden willen of zouden moeten geraken.**

### Arm en beperkt mobiel = ?

Dit dossier zoomt in op een onzichtbare, maar ijzersterke rode draad in het leven van vele mensen in armoede: het gebrek aan mobiliteit. Mensen in armoede verplaatsen zich immer het minst, minder snel en met een kleiner bereik dan de gemiddelde Vlaming<sup>2</sup>. Een gebrek aan mobiliteit hypothekeert zo hun deelname aan de samenleving.

### Mobiliteit, een recht!?

Dit dossier geeft een stand van zaken van de noden en wensen van mensen in armoede om 'er' te kunnen geraken, om hun 'rechten' te kunnen waarmaken. We willen zo ogen openen, inspireren en op weg helpen: wegen aanbieden om de uitgang van het armoedeweb sneller te (doen) vinden.



1 Vierde onderzoek verplaatsgedrag Vlaanderen, luik 4.5.  
2 Inzicht 'Weinig, minder, minst', Mobiel 21, 2012.



## 1 Armoede en ieders rechten

**Armoede gaat over veel meer dan alleen maar geen geld hebben. Het gaat over maatschappelijke uitsluiting en kwetsbaarheid. Maar opgelet: ook al is armoede niet enkel in meetbare termen te vatten zoals inkomen, toch is het inkomen bijzonder belangrijk.**

**Het bepaalt als geen ander de kansen van mensen en hun toegang tot rechten.**

**Iets meer dan 1 op 10 Vlamingen** (10,4%) moest in 2010 zien rond te komen met een inkomen onder de armoederisicodrempel. Dat komt overeen met ongeveer 650.000 personen. Of anders gezegd: Eén op de tien Vlamingen is arm. Ter vergelijking: voor België staat deze score op 15%, in Brussel gaat het over 32% van de bevolking. Het aantal geboorten in kansarme gezinnen blijft stijgen naar bijna 1 op de 10 geboorten in Vlaanderen. 130.000 kinderen en jongeren leven onder de armoederisicodrempel.

### 1.1 Armoede in Vlaanderen<sup>3</sup>

Om zicht te krijgen op de armoedesituatie van een land of regio wordt traditioneel aangegeven hoeveel mensen moeten rondkomen met een inkomen onder de armoederisicodrempel. Deze drempel is bepaald op 60 procent van het mediaan netto beschikbare gestandaardiseerde huishoudinkomen in het land. Er wordt vanuit gegaan dat personen die leven in een huishouden dat moet rondkomen met een inkomen onder de armoederisicodrempel een verhoogd risico op armoede lopen.

Concreet lag de Belgische armoederisicodrempel volgens de EU-SILC-survey van 2010 voor een alleenstaande op 11.678 euro per jaar of 973 euro per maand. Omgerekend is dat voor een gezin met 2 volwassenen en 2 kinderen 2.043 euro per maand.

### 1.2 Armoede is een web

Armoede is een web van uitsluitingen op verschillende terreinen van het individuele en collectieve leven. Het is het ontbreken van kansen en het niet mogen en kunnen meedoen, er niet bij horen. Het is een uitsluiting die maakt dat je rechten niet gegarandeerd zijn<sup>4</sup>.

Met 'rechten' bedoelen we de sociale grondrechten: het recht op participatie aan de samenleving, op maatschappelijke dienstverlening, op een leefbaar inkomen, op een gezin, op cultuur en vrije tijd, op onderwijs en vorming, op werk, op een gezonde en betaalbare woning, op energie en water en het recht op gezondheid en welzijn.

Dit web heeft een zichtbare en een minder zichtbare kant en eruit ontsnappen op eigen kracht is erg moeilijk.

3 Vlaamse armoedemonitor 2013.  
4 Visietekst [Netwerk tegen armoede](#).



Ann  
[Getuigenis Welzijnsschakels]

“Dat netwerk, dat is het wat je mist. Wie moet ik vragen om me te voeren, om me te helpen? Die stap zetten om te bellen, ge moet dat al durven. Er is altijd schrik voor dat antwoord. Heeft ze tijd, zal ze wat zeggen? En ik moet al regelmatig wat vragen hé, en altijd aan dezelfde.”

### 1.3 Met mobiliteit als belangrijke rode draad

Vervoersproblemen hebben een grote invloed op het leven van mensen in armoede. Ze beïnvloeden hun kans op werk, op gezondheidszorg, op een schoolloopbaan, kortom op hun deelname aan de samenleving.

Mobiliteit is zo een basisvoorwaarde om er letterlijk en figuurlijk 'bij te kunnen zijn'.



## 2 Bestaat het recht op mobiliteit?<sup>5</sup>

“Iedereen heeft het recht zich vrijelijk te verplaatsen en te vertoeven binnen de grenzen van elke staat”. Dat staat in de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens (Artikel 13, §1).

**Mobiliteit is een basisrecht. Maar dat recht botst op grenzen. Zich om het even wanneer, naar om het even waar verplaatsen, bestaat niet meer. Dat weet iedereen die dagelijks in de file staat. Ook de milieuschade die het verkeer aanricht en de beperkte mobiliteit die sommige bevolkingsgroepen ervaren, drukken ons met de neus op de beperkingen van het verkeer. Mobiliteit is een overbevroegd en schaars goed geworden.**

<sup>5</sup> Naar de discussietekst 'Recht op Mobiliteit', Tom Ysebaert, Discussieplatform Mobiliteit, 2006.

<sup>6</sup> K. Martens, J. Bastiaanssen, An index to measure accessibility poverty risk. 2014. Lees zeker ook zijn [blog](#).

### HET recht op mobiliteit bestaat dus niet.

Wie heeft recht op welke mobiliteit waar, wanneer en hoe is een vraag die geen eenduidig antwoord kent. In de literatuur zijn er twee grote strekkingen over een rechtvaardige mobiliteit.

- Volgens het horizontaal rechtvaardigheidsbegrip krijgt iedereen het deel naargelang hij betaalt: het principe de vervuiler betaalt. Ook het idee van een kilometerheffing sluit daarbij aan. De middelen vloeien terug naar wie bijdraagt. Naar de autobestuurders, die vlot verkeer en veilige wegen vragen. Of naar de fietsers die fietspaden opeisen.
- Een andere, verticale strekking herverdeelt. Wie minder goedgevoerd is, wordt extra bedeed met mobiliteitsrechten. Gratis openbaar vervoer past in die visie. Wie zijn dan de minst bedeedden op vlak van mobiliteit? Zijn dit de meest kwetsbaren in het verkeer (de zwakke weggebruikers), mensen met fysieke beperkingen, de laagste inkomensklassen, mensen die afgelegen wonen, ...? Zijn ze het allemaal? De keuze die hierover gemaakt wordt, bepaalt mee de invulling van het recht op mobiliteit. En die keuze is niet (altijd) neutraal.

Bovendien gaat het eigenlijk niet om mobiliteit op zich. De centrale vraag is de vraag naar toegankelijkheid of nabijheid. De plaatsen die maatschappelijk belangrijk zijn, moeten voor iedereen te bereiken zijn. Daarbij gaat het om meer dan vervoer alleen. Het heeft net zo goed met het woon- en vestigingsbeleid te maken. Het idee van recht op mobiliteit maakt dan plaats voor recht op bereikbaarheid. En dat begrip overstijgt de nood aan verplaatsingen: nabijheid is immers de beste mobiliteit. Hier worden zelfs indexen voor

ontwikkeld, zoals de Nederlandse index om het risico op **bereikbaarheidsarmoede** in kaart te brengen<sup>6</sup>.

**Mobiliteit beschrijven we daarom beter als een voorwaarde, veeleer dan als een recht. Het moet de weg vrijmaken voor deelname aan arbeid, aan onderwijs, aan het culturele leven.**

### Mobiliteit en 'equity'

**Mobiliteit is een overbevroegd en schaars goed geworden. Vergelijk het even met hoe het de Engelse dorpen van de veertiende eeuw, de Commons, vergaan is. Dat waren gemeenschappelijke weidegronden, waar alle dorpelingen hun vee op mochten laten grazen. Omdat het de bewoners veel opbracht en niets kostte, maakten ze zo veel mogelijk gebruik van die weiden. Maar de gronden raakten uitgeput, het systeem stuitte in elkaar.**

**Dat is wat economen de Tragedie van de Commons noemen.**

**De oplossing? De percelen werden verkaveld, ieder kreeg zijn eigen stukje waar hij de verantwoordelijkheid voor droeg.**

**Gaat het met het verkeer dezelfde richting uit? Moeten we het recht op mobiliteit verkavelen, verdelen? Ieder krijgt dan zijn stukje en wie meer wil consumeren, betaalt bij.**

**Zo ja, dan is de vraag: hoe verdelen we? Horizontaal of verticaal? Wat worden de spelregels om te voorkomen dat een verdeling van mobiliteit geen verarming veroorzaakt, niet bij zij die al in het armoedeweb verstrikt zitten noch bij zij die er erg dichtbij zijn?**



## 3 De vele facetten van vervoersarmoede

We 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 onderhouden.

**Bij uitsluiting op meerdere domeinen van het maatschappelijk leven door een beperkte mobiliteit, spreken we van vervoersarmoede.<sup>7</sup>**

De combinatie van gebrekkige bereikbaarheden (vaak door een auto-gerichte bereikbaarheid van bestemmingen) met beperkte persoonlijke mogelijkheden of vaardigheden maakt uiteenlopende groepen mensen vervoersarm: mensen met fysieke beperkingen, zorgbehoevenden, mensen in armoede, plattelandsbewoners, nieuwkomers, mensen zonder rijbewijs, alleenstaanden met kinderen, ...

Vervoersarmoede wordt grotendeels bepaald door je socio-economische positie in de maatschappij. Een gebrek aan koopkracht ligt dikwijls aan de basis. Middelen ontbreken om een eigen (aangepast) vervoersmiddel aan te schaffen of het openbaar vervoer te gebruiken. Een beperkt (mobiel) sociaal netwerk is een tweede grote risicofactor, waardoor 'meerijden met' als vervoersoptie niet aan de orde is of er ook weinig kennisoverdracht rond vervoersopties mogelijk is.

Tegelijkertijd vormt het minder mobiel zijn een belangrijke dimensie in socio-economische uitsluiting: je geraakt immers niet op het werk, school, op een

verenigingsactiviteit of bij de gepaste medische zorg. Zo krijg je een continue versterking van maatschappelijke uitsluiting door vervoersarmoede.

Naarmate men meer zorgbehoevend of armer is, wordt men meer vervoersafhankelijk en weegt de bereikbaarheid van bestemmingen meer door. Het zijn de armste bevolkingsgroepen die zich het minst, traagst en met het kleinste bereik verplaatsen. Vrouwen en alleenstaanden met kinderen zijn ook kwetsbaarder dan mannen, in het bijzonder oudere vrouwen zonder auto en/of rijbewijs<sup>8</sup>.

### 3.1 Vervoersarmoede is multi-dimensioneel

Er zijn veel meer facetten aan 'ergens niet geraken' dan enkel een gebrek aan een eigen auto of een handige busverbinding. De (beperkte) beschikbaarheid aan mobiliteit, om welke reden dan ook, vormt een eerste drempel. Maar er is meer: je moet het aanbod kennen en begrijpen en je moet het kunnen en durven gebruiken. De term **mobiliiteitsarmoede<sup>9</sup>** vat volgens ons daarom beter de problematiek samen: het is veel meer dan enkel een gebrek aan vervoersmiddelen.

Een recente co-creatie studie in opdracht van Ashoka Belgium<sup>10</sup> beschrijft drie grote drempels voor mobiliteitsarmoede die leiden tot sociale en economische uitsluiting:



#### De kost van privé-vervoer

Deze kost betreft zowel de aanschaf van een eigen vervoersmiddel (auto, (elektrische) fiets, scooter, rijbewijs, verzekeringen, belastingen) als de variabele kosten die hiermee gepaard gaan zoals onderhoud, parking en brandstof.

#### Geen aangepast (collectief) vervoer

Hierbij gaat het over het ontbreken van een aanbod openbaar vervoer naar een aantal relevante bestemmingen (zoals werk en zorg), maar ook over het ontbreken van aangepast vervoer voor ouderen of mensen met een handicap.

#### Beperkt netwerk

Een beperkt netwerk aan mensen die zouden kunnen helpen met vervoer zelf, of met de kennis over of toegang tot alternatieven, maakt bepaalde risicogroepen nog minder mobiel.

Een vierde drempel is volgens onze bevindingen een tekort aan persoonlijke vaardigheden in mobiliteit. 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. Maar ook de fiets vraagt om bepaalde vaardigheden die niet iedereen eigen zijn.

7 H. Meert et al, Immobiel op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, 2003.

8 H. Meert et al, Immobiel op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, 2003.

9 We blijven in dit dossier echter de term vervoersarmoede gebruiken, omdat deze het meest ingeburgerd is en we elke mogelijke spraakverwarring of miscommunicaties wilden vermijden.

10 Addressing social challenges in Belgium through social and business co-creation – Executive summary & Chapter 6 Mobility poverty – binnenkort beschikbaar [online](#).



## De verschillende facetten van mobiliteitsarmoede

### Ouderen met beperkte mobiliteit

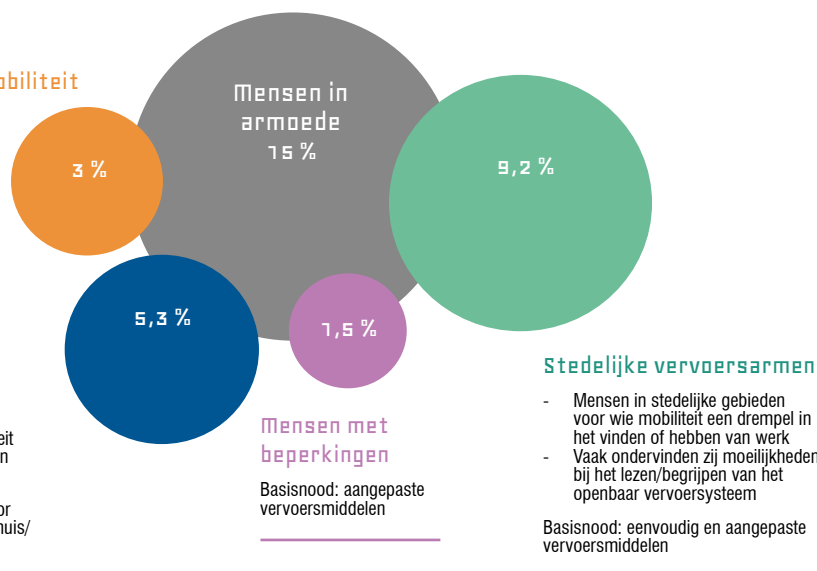
- Ouderen die thuis wonen
- Ouderen die niet thuis wonen maar met mobiliteitsproblemen

Basisnood: aangepaste en veilige vervoersmiddelen

### Niet-stedelijke vervoersarmen

Inwoners van randstedelijke of plattelands-gebieden voor wie mobiliteit een kerndrempel is (vb voor het vinden van werk)

Basisnood: ontbreken van vervoer voor 'de laatste kilometer (last mile)' naar huis/werk



Figuur 1: Segmentering van vervoersarmen [% van Belgische bevolking, figuur naar studie Ashoka]

## 3.2 Vervoersarmoede in cijfers

In België zouden er 2 miljoen mensen, of 19% van de bevolking vervoersarm zijn, zo stelt een recente studie van Accenture in opdracht van Ashoka<sup>11</sup>, en dit zit in dezelfde lijn als een armoedecijfer van 15% voor België. De diversiteit in deze groep wordt daarbij als volgt voorgesteld:

Bij lage inkomensgroepen gaat volgens deze studie 75% van het budget naar de 5 basisnoden: 32% naar huisvesting, 11% naar gezondheid, 17% naar voeding, 8% naar energie en 7% naar mobiliteit. Vergeleken met de cijfers van het **federaal onderzoek huishoudbudget** neemt de kost van mobiliteit hier een kleiner aandeel in dan bij een gemiddeld Belgisch huishouden: daar vormen transport en communicatie met 15% een belangrijke uitgavenpost.

Vanaf een bepaalde inkomensgrens zijn er dus opvallend meer vervoersuitgaven en wordt de keuze over (eigen of snelle) vervoersmodi groter. Dit betekent dat er binnen eenzelfde tijdspanne

grotere afstanden afgelegd kunnen worden, en er dus logischerwijs een grotere keuze is in activiteiten. Een verschil in mobiliteitskeuzes versterkt zo sociale ongelijkheden.

Er bestaat in Vlaanderen momenteel geen exact cijfer dat vertelt hoeveel mensen vervoersarm zijn. Er zijn wel cijfermatige indicaties van de impact verzameld bij verschillende risicogroepen voor vervoersarmoede.

In de eerste plaats zijn er zij die op het platteland wonen. Zo gaf Meert<sup>12</sup> in 2003 aan dat er waarschijnlijk 45.000 Vlaamse huishoudens met vervoersarmoede geconfronteerd worden. In hun zoektocht naar goedkopere woningen trekken mensen immers 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.

11 Addressing social challenges in Belgium through social and business co-creation – Executive summary & Chapter 6 Mobility poverty – binnenkort beschikbaar [online](#).

12 H. Meert et al, Immobiel op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, 2003.

## Basismobiliteit

Het **decreet Basismobiliteit** geeft elke inwoner van Vlaanderen het recht op een minimumaanbod aan openbaar vervoer, en bepaalt de maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte, het aantal ritten per uur en de maximale wachttijd. Deze normen verschillen volgens het te bedienen gebied (grootstedelijk, stedelijk, rand- en kleinstedelijk gebied, buitengebied) en het tijdstip (spits- en daluren).

In concreto heeft zich dat vertaald naar:

	Amplitude wekdagen van ... tot ...	Wekkdagen 6-9 uur en 16-19 uur	Wekkdagen 9-16 uur en na 19 uur	Amplitude weekend	Weekend	Maximale halteafstand
Grootstedelijk	6-23 uur	5 ritten/uur	4 ritten/uur	8-01 uur	3 ritten/uur	500 meter
Stedelijk	6-21 uur	4 ritten/uur	3 ritten/uur	8-23 uur	2 ritten/uur	500 meter
Kleinstedelijk	6-21 uur	3 ritten/uur	2 ritten/uur	8-23 uur	1 rit/uur	650 meter
Buitengebied	6-21 uur	2 ritten/uur	1 rit/uur	8-23 uur	1 rit/2uur	750 meter

Zo biedt basismobiliteit een gedeeltelijk antwoord op de uitdagingen van vervoersarmoede in Vlaanderen, zijnde geregeld vervoer als universele en sociale dienstverlening, georganiseerd en verzekerd door De Lijn (bus, tram of belbus).

Vanaf 2001 heeft de Vlaamse regering jaarlijks heel wat middelen vrijgemaakt voor de implementatie van basismobiliteit zoals bepaald door dit decreet. Welke sociale baten dit met zich meebracht, brengt een **studie uit 2007** in kaart. Deze maakte al het spanningsveld duidelijk tussen het decreetale aanbod (via openbaar vervoer), en de eigenlijke verwachtingen en noden van de (potentiële)gebruiker die veel ruimer gaan: een spanningsveld waarop dit dossier verder inzoomt.

## Basisbereikbaarheid

Het **regeerakkoord van de Vlaamse regering 2014-2019** wil van dit aanbodgericht mobiliteitsbeleid overstappen naar een meer vraaggericht beleid onder de noemer van basisbereikbaarheid.

Dit principe verschuift de nadruk van mobiliteit naar bereikbaarheid en legt zo de nadruk op nabijheid van bestemmingen en gemeenschappelijke voorzieningen zoals winkels, scholen, een dokter, ... Met andere woorden: basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de noden van de mensen. Het recht op mobiliteit vertaalt zich zo naar het recht op bereikbaarheid van essentiële bestemmingen.

Belangrijk in deze discussie is dat risicogroepen voor vervoersarmoede, in het bijzonder inwoners van dunbevolkte gebieden en zij met specifieke vervoersvragen (aangepast vervoer), een minimum aan mobiliteit gegarandeerd kunnen krijgen. Cruciaal is dat deze basisbereikbaarheid een bepalend criterium wordt bij de inplanting van nieuwe woonzones, bedrijventerreinen en attractiepolen. Want onze huidige vorm van samenleven creëert vervoersarmoede<sup>13</sup>, want erg auto-gericht.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen formuleerde haar **advies rond basisbereikbaarheid**, maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid op 21 april 2015, als aanzet voor het debat in het Vlaams parlement en op andere fora. Het advies stelt duidelijk dat "basisbereikbaarheid, als een recht gegarandeerd door de overheid, moet vertrekken vanuit het perspectief en de vraag van alle reizigers om zo een inclusief en toegankelijk bereikbaarheidsmodel te garanderen".

Want bereikbaarheid gaat niet enkel over de manier waarop iemand het beschikbare vervoerssysteem gebruikt, maar ook over de waaier een mogelijke keuzes.

13 **Er geraken of niet, dat is de vraag**, M. Hermans, maart 2015 in De gids actueel.

Enter vzw onderzocht in 2014 bij 339 personen met een fysieke beperking het effect ervan op hun mobiliteit en hun deelname aan de maatschappij<sup>14</sup>. Bijna de helft van de ondervraagden woont in een landelijke omgeving en bijna 70% verdient minder dan 20.000 euro per jaar (2 maal leefloonbedrag voor een alleenstaande), waardoor de resultaten een extra scherpe indruk geven van wat vervoersarmoede kan betekenen:

- 36% van de bevraagde personen woont alleen en kan dus voor mobiliteit geen beroep doen op een partner;
- 62% is voor zijn verplaatsingen met de auto afhankelijk van iemand anders, want beschikt niet over een rijbewijs of auto;
- 62% kan niet meer dan een halve kilometer wandelen, wat een relevant gegeven is voor de het bereiken van een bushalte. Volgens het decreet Basismobiliteit<sup>15</sup> moet elke Vlaming immers binnen maximaal 750m een bushalte binnen bereik hebben.

### 3.3 De uitdagingen op het platteland zijn heel anders dan in de stad

Is vervoersarmoede enkel een problematiek op het platteland? Neen, helemaal niet. Maar gezien het beperkter aanbod van openbaar vervoer daar is het wellicht iets meer voor de hand liggend.

Een landelijk gebied is uitgestrekt. Een gemeente waarbij de deelgemeenten enkele kilometers uit elkaar liggen is geen uitzondering. De afstand tot de stad is meestal nog groter en de infrastructuur is minder geconcentreerd dan in de steden. Ongeveer alle studies over plattelandarmoede<sup>16</sup> geven te kennen dat een gebrek aan vervoersmogelijkheden (zowel eigen als publiek) één van de belangrijkste factoren is van sociale uitsluiting. Het aanbod is veel beperkter en bovendien blijkt ook dat privévervoer zo goed als noodzakelijk is als aanvulling op het niet-altijd adequate openbare vervoer.

Dat mensen zonder eigen wagen, om welke reden dan ook, geïsoleerd geraken, lijkt bijna vanzelfs-

Jos [Getuigenis Netwerk tegen armoede]

"Te voet gaan is soms moeilijk als het echt ver is en de bus en tram zijn dan weer zo moeilijk om op en over te stappen. Dan blijf ik gewoon thuis."

prekend. In de zoektocht naar oplossingen stuit men al te vaak op te grote afstanden en de daarbij horende kosten die door minder passagiers gedragen worden. Een fiets als oplossing is voor velen geen optie wegens diezelfde grote afstanden, en het gebrek aan veilige fietspaden.

De uitdagingen in de stad liggen niet in de eerste plaats in het uitbreiden van het aanbod: dat is sowieso sterk uitgebouwd en gediversifieerd. Het netwerk aan openbaar vervoer in de stad is fijnmazig en met hoge frequenties, daar heeft onder meer het decreet basismobiliteit voor gezorgd. De afstanden zijn over het algemeen fiets- en stapvriendelijk en de auto lijkt minder nodig. Bovendien zijn in heel wat steden alternatieve deelsystemen voor auto's en fietsen beschikbaar. Vele bestemmingen lijken bereikbaar.

Misschien meer nog dan op het platteland is dit hele aanbod echter niet voor alle bewoners toegankelijk: de kennis of bepaalde vaardigheden ontbreken vaak om vlotjes over te schakelen van bus op tram en daarna de deelfiets op te zoeken. De digitale kloof en/of het gebrek aan kennis van het Nederlands maakt dat mensen hun weg niet vinden in het doolhof van tickets, abonnementen en haltes. Fietsen in de stad is bovendien een kunde op zich.

De betaalbaarheid van de verschillende mogelijkheden blijft voor alle vervoersarmen de belangrijkste drempel. En er is een opvallende grootste gemene deler als oplossing bij alle vervoersarmen: thuis blijven wordt vaak genoemd als enige alternatief.



## 4 Mobiliteitservaringen van mensen in armoede

### 4.1 Het onderzoekskader: Mobikansen en Ikgeraakerniet

Mobikansen is een actieprogramma dat Mobiel 21 samen met het Netwerk tegen Armoede in de periode 2012-2014 heeft uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse Minister van Mobiliteit.

Mobikansen zoomde voor het eerst in Vlaanderen op een systematische manier in op de mobiliteitsuitdagingen bij mensen in armoede, op basis van een uitgebreide terreinverkenning met vele interviews en gesprekken en dit met mensen in armoede zelf, hulpverleners werkzaam in welzijnsorganisaties, vertegenwoordigers en/of ervaringsdeskundigen van de doelgroep zelf. Deels aansluitend op en deels parallel aan deze persoonlijke interviews en groepsgesprekken werden vier bevragingen georganiseerd, om de draagwijdte van de vermelde thema's af te toetsen en te becijferen: bij organisaties die dagelijks werken met mensen in armoede, bij mensen in armoede zelf en op twee specifieke locaties.

De campagne 'Ikgeraakerniet', opgestart met Welzijnsschakels als derde partner in het najaar van 2014, maakte het thema op grotere schaal gekend en verzamelde online vanuit heel Vlaanderen persoonlijke ervaringen over vervoersarmoede (zie verder in 4.3).

Kristien [Getuigenis Netwerk tegen armoede]

"Ik heb zondag na een activiteit 30 minuten naar huis moeten stappen, omdat er geen bussen meer reden."

Mobikansen inventariseerde niet enkel de knelpunten, maar ging ook op zoek naar concrete oplossingen. Deze zoektocht kreeg vorm in vijf demoprojecten, op vijf verschillende locaties in Vlaanderen en in nauw overleg met lokale armoedeverengingen, lokale besturen en vervoersaanbieders. Elk project had zijn eigen accenten en prioriteiten, maar samen vertegenwoordigden ze een divers pallet van de verschillende facetten van vervoersarmoede, zowel naar locatie, naar bestemming als naar vervoersmiddel:

In Brugge (West-Vlaanderen) stond één doelstelling centraal: het verhogen van de kansen op de arbeidsmarkt voor mensen in armoede door een verbeterde mobiliteit van en naar het werk. Voor de

14 Enter is het Vlaams expertisecentrum toegankelijkheid en opdrachtgever van 'Businessplan voor een gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd Vlaams toegankelijk vervoersysteem in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', 2014.

15 Wat we in dit dossier het Decreet Basismobiliteit noemen, verwijst naar het Decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, meer in het bijzonder hoofdstuk 2, en de bijhorende aanpassingen en uitvoeringsbesluiten.

16 Zie onder meer Lombillo, Marissal, May, Stedelijke en Plattelandsarmoede, Federaal wetenschapsbeleid & Centrum voor gelijkheid van kansen en racismebestrijding, 2013 en C. Mathijssen, Plattelandsarmoede in Vlaanderen en Wallonië, 2011.

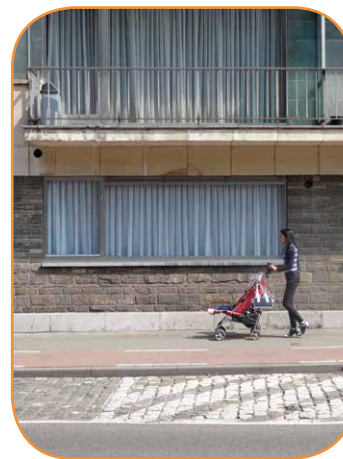
deelnemers aan het project 'Droomjob' zochten we naar vervoersoplossingen op maat. De fiets, aangevuld met fietslessen, bleek een goede trap voorwaarts, maar niet voldoende. De eisen van werkgevers inzake de mobiliteit van werkzoekenden blijkt erg groot, zoals het bezit van een rijbewijs of een flexibiliteit die niet compatibel is met het openbaar vervoersaanbod. Mensen uit kansengroepen kunnen vaak enkel en alleen omwille van een beperktere mobiliteit niet ingaan op vacatures.

In **Zarren** (West-Vlaanderen) werd vervoersarmoede in de Westhoek in kaart gebracht met focus op de (bel)bus en mindermobielen centrale. Een bevraging op straat en gesprekken met lokale beleidsmakers (voorzitter OCMW, schepen mobiliteit, provinciaal aanspreekpunt van De Lijn) maakten het thema zichtbaar en oplossingen tastbaar.

Voor de plaatselijke armoedevereniging bleken vrijwilligers echter onmisbaar om het vervoer naar de voedselbank en medische instellingen te regelen.

**Marc [Getuigenis Netwerk tegen armoede]**

**"De MMC kan een oplossing zijn maar is gewoon te duur voor iemand in armoede. Je betaalt de rit vanaf het huis van de chauffeur en als die dus ver van jou woont ben je de sigaar."**



De gesprekken en bevragingen van Mobikansen, evenals de campagne van Welzijnszorg rond armoede op het platteland<sup>17</sup>, maakten veel tongen los rond de thematiek van mobiliteit.

Ergens geraken blijft voor vele kansengroepen een hele opgave, zeker op het platteland. Maar er zijn oplossingen mogelijk, in samenspraak met het lokale beleid en in partnerschap met andere organisaties.

## 4.2 Wat getuigenissen van mensen in armoede ons leren

De eerste terreinverkenning voor Mobikansen vond plaats in de periode september – december 2012. In totaal werden dertien diepte-interviews afgenomen bij zes verschillende verenigingen waar armen het woord nemen in Mol, Zarren, Heist-op-den-Berg, Herentals, Antwerpen en Hasselt. Bij drie verengingen stond mobiliteit ook centraal in een groepsgesprek. Alle gesprekken werden gehouden door een ervaringsdeskundige van het Netwerk tegen Armoede.

Voor deze gesprekken werd een checklist opgemaakt als leidraad voor de interviewer en om de uniformiteit van de resultaten te bevorderen. De checklist bevat vragen rond de verschillende modi (bus, fiets, ...) alsook de verschillende bestemmingen waar mensen willen geraken en de drempels die ze ervaren.

Op dezelfde manier werd mobiliteit als drempel ook aangekaart op drie horizontale overlegmomenten binnen het Netwerk tegen Armoede (onderwijs, cultuur en werk) en in een vijftigtal gesprekken met sociale assistenten en vormingswerkers (vanuit OCMW, VDAB, begeleiders Welzijnsschakels, ...) uit heel Vlaanderen.

Vier vaststellingen kwamen keer op keer terug:

- Ontbreken van mobiliteit vraagt om een extra inspanning, extra energie en extra organisatie (of heel veel tijd!) en heeft zo een grote impact op het algemeen welzijn en zelfbeeld van het individu.
- Minder mobiel zijn leidt tot een kleine(re) leefwereld omdat men zich veel ontzegt.
- Beperkte mobiliteit heeft een effect op werken/werk zoeken, ontspanning, schoolkeuze, medische afspraken en het sociale netwerk (vrienden en familie).
- Ouderen, gehandicapten en (alleenstaande) vrouwen met kinderen zijn het meest benadeeld door vervoersbeperkingen.

## De Mindermobielen Centrale (MMC)

De Minder Mobielen Centrale 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 laag inkomen en een beperkte mobiliteit. Deze dienstverlening haalt de mensen uit hun sociaal isolement. Het gaat hier vaak om oudere mensen, mensen met een handicap, of mensen met een laag inkomen die geen wagen bezitten en zich geen taxi kunnen veroorloven.

De ritten die aangevraagd worden door de leden van de Minder Mobielen Centrales zijn vaak voor familiebezoek, boodschappen, een kappersbezoek, een bezoek aan de dokter of voor administratieve zaken naar het gemeentehuis.

De leden vragen de ritten 48 uur op voorhand aan. Dit laat de centrale toe om een geschikte vrijwillige chauffeur te vinden. Op het afgesproken tijdstip komt de chauffeur het lid ophalen aan de woonplaats en verzorgt het gevraagde traject. Aan het einde van de rit betaalt het lid de onkostenvergoeding voor het aantal gereden kilometers (0.33 euro/km).

Bijna elke gemeente heeft een Mindermobielen Centrale, terug te vinden op [www.mindermobielencentrale.be](http://www.mindermobielencentrale.be).



In **Houthalen-Helchteren** (Limburg) sloegen de armoedevereniging Warm hart en de seniorenraad de handen in elkaar om een gemeenschappelijk drempel aan te pakken: de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen zoals het gemeentehuis en het ziekenhuis met het openbaar vervoer. Een bereikbaarheidskaart met voldoende informatie moet bijdragen aan een betere kennis en gebruik van de mogelijkheden. Ondertussen wordt er verder gezocht naar duurzame oplossingen voor afgelegen bedrijventerreinen (lokale deelfietsen, de inzet van gemeentebusjes,...).

In het proefproject van de UiTpas in **Aalst** en de omliggende gemeenten **Erpe-Mere, Haaltert en Lede** (Oost-Vlaanderen) was het erg duidelijk: de UiTpas vergemakkelijkt de toegang tot cultuur, maar het gebrek aan mobiliteit maakt de deelname toch kleiner dan verwacht. Enkel in groep en vanuit een vereniging geraken mensen heen, en in het bijzonder, terug van culturele avond- en weekendvoorstellingen. Er werd gezocht naar een beter vervoersaanbod afgestemd op UiTpas-activiteiten en getest met bussen, fietsen, taxi's en een goedkopere Mindermobielen Centrale.

Voor het buurtcentrum **Dinamo in Deurne-Noord** (Antwerpen) was de toegevoegde waarde van de fiets al gekend. Maar hoe zou men nog meer mensen aan het fietsen kunnen krijgen? Een grote bevraging (zie verder 6.2) legde twee grote knelpunten bloot: het gebrek aan een fiets en aan veilige fietsstallingen. Wijkoverleg, ondersteund door de Fietsersbond en vele lokale verenigingen, resulteerde in concrete beleidsaanbevelingen aan het district én een tweedehandsfietsmarkt.

17 [www.welzijnszorg.be](http://www.welzijnszorg.be), campagne 2013.



Onderstaande tabellen geven per vervoersmiddel aan wat de meest gehoorde knelpunten en oplossingen zijn. Ze zijn een weergave uit de vele gesprekken, zonder beoordeling of prioritering.

## Bus

Knelpunten	Oplossingen
Kostprijs ticket	Kosten voor jongeren vanaf 12 jaar inperken Betalen van abonnement in schijven
Niet weten hoe bus gebruiken, route uitstippelen...	Vormingen rond openbaar vervoer op maat van doelgroep Toegankelijke routeplanner Meer bus/trambegeleiders Stem op bussen die haltes aankondigt
Tekort aan aanbod [vnl. s' avonds in weekend]	Schoolbussen inschakelen voor avond/weekendvervoer Groter aanbod openbaar vervoer, in het bijzonder avonddiensten en verbindingen tussen gemeenten en gehuchten Meer dubbele bussen tijdens piekuren
Tarieven en abonnement systemen onbekend/onbegrijpelijk	Meer informatie bij OCMW/VDAB over mogelijkheden Lijnwinkels vaker open Meer info op maat van mensen in armoede
Informatie [op haltes] te ingewikkeld	Informatie leesbaarder maken, op maat Boekje maken over het gebruik van busboekjes, affiches, ...
Meest recente info enkel online beschikbaar	Betere info bij chauffeurs De informatie in bushokjes 'actueel' houden Website beter toegankelijk maken
Bus moeilijk te combineren met boodschappen, kinderen, ...	
Onveiligheidsgevoel/agressie/tekort aan respect	Campagne rond hoffelijkheid Meer controle op bussen
Tekort goede verbindingen naar belangrijke polen [bedrijvenzone, ziekenhuis, voedselbank]	Meer decentrale dienstverlening Pendelbus van gemeente zelf Trajecten participatief uitstippelen i.f.v. kwetsbare groepen
Geen gratis infonummer	Gratis infonummer voor alle vragen 1 centraal informatiepunt per gemeente
Niet stipt genoeg	Opvang wachttijden
Tekort afstemming De Lijn – NMBS [zowel in uren als tarieven]	Betere afspraken tussen verschillende aanbieders van openbaar vervoer Betere samenwerking provinciale afdelingen De Lijn
Slecht comfort haltes	
Psychologische drempel: wat bij vertragingen, omleidingen...	
Schoolvervoer, ihb BUSO : erg lang onderweg	

## Belbus

Knelpunten	Oplossingen
Reservering : ingewikkeld, moet behoorlijk op voorhand, kan niet in het weekend en is niet gratis	Gratis reservatienummer Betere informatie over belbussysteem vooraf + verduidelijken van haltes Meer hulp bij reserveren zelf + inschatting van aankomstuur Meer hulp van chauffeurs
Afstand tot halte vaak te ver	Betere informatieverspreiding en bekendmaking Meermobiel en MAV's beter bekend maken
Aanbod beperkt in tijd [niet 's avonds en in weekend]	
Belbus als schoolbus vraagt wekelijkse reservering	
Sommige regio's hebben geen belbus	



### Meer Mobiel en MAV's weten raad bij een mobiliteitsbeperking!

Heb je door een handicap, ouderdom, ziekte of (tijdelijke) beperking moeilijkheden om je te verplaatsen? Verdwaal je in het uiteenlopend en vaak plaatselijk heel verschillend aanbod van aangepast vervoer? Heb je geen idee waar je recht op hebt of van welke kortingen je kan genieten?

De website [meermobiel.be](http://meermobiel.be) bundelt alle informatie omtrent aangepast vervoer in Vlaanderen én Brussel, je rechten als gebruiker, eventuele financiële tegemoetkomingen en (beleids) ontwikkelingen op vlak van toegankelijke mobiliteit. Bovendien geeft MeerMobiel je de mogelijkheid om zelf op zoek te gaan naar aangepast vervoer in de eigen buurt.

Dat gaat het snelst via het contacteren van de MAV van je regio. MAV staat voor Mobiliteitscentrale Aangepast vervoer. Als spil van een samenwerkingsverband tussen de overheden en verschillende vervoersaanbieders gaat de MAV op zoek naar het meest geschikte vervoer voor de aanvrager. Een MAV is nodig voor het aanvullend op elkaar inzetten van alle bestaande aangepaste en toegankelijke vervoerstypes, maar ook voor een meer gerichte doorverwijzing van de vervoersvraag naar de meest geschikte vervoersaanbieder.

Ilse [Getuigenis Netwerk tegen armoede]

"Wanneer je een belbus wil reserveren, sturen ze je nogal eens van 't kastje naar de muur: dan hang je een hele tijd aan de lijn en voor je het weet is je belkrediet op."

### Jan [Getuigenis Welzijnsschakels]

“Een maand geleden ging ik naar het station om tickets te kopen voor een uitstap, maar dat was in de namiddag gesloten. Voor senioren of minder mobiele mensen is het niet gemakkelijk als je geen ticket meer kunt kopen aan het loket.”

## Trein

Knelpunten	O oplossingen
Treinticket te duur	Kosten voor jongeren vanaf 12 jaar inperken Betalen van abonnement/keycards in schijven
Slechte toegankelijkheid	
Informatie te ingewikkeld	Website meer op maat van mensen in armoede Meer treinbegeleiders
Niet stipt genoeg	
Tekort afstemming De Lijn - NMBS	Betere afspraken tussen verschillende OV aanbieders
Berichten in stations vaak te snel en onverstaaanbaar	
Onveiligheidsgevoel	Hoffelijkheidscampagnes
Geen gratis infonummer	Gratis infonummer, niet alleen website
Psychologische drempel: wat bij vertragingen, missen van overstap,	

## Fiets

Knelpunten	O oplossingen
Niet kunnen fietsen	Fietslessen Fietsbuddy om eigen routes te oefenen
Geen fiets hebben	Ondersteuning aankoop fiets (zowel kost als advies kwaliteit) Toegankelijk maken deelfietsen (info+ kostprijs+ locaties) Sociaal huurtarief/leasetarief fietsen bij verenigingen, OCMW, .. Aanbod fietsen voor kinderen via scholen
Onderhoud fiets te duur	Sociale fietsherstelateliers in buurt of op het werk Fietspunten op bedrijventerreinen
Fietsdiefstal/tekort veilige fietsstallingen	Meer fietsstallingen of fietstrommels, zowel op straat als op het werk
Slechte fietsinfrastructuur	Betere/Meer fietspaden Beter onderhoud
Combinatie trajecten met kinderen	Beschikbaar maken fietskarren, bakfietsen, ....
Fysische beperkingen	Elektrische fiets? (schrikt ook af) Huren van brommer/scooter
Agressie in het verkeer t.o.v fietsers	Sensibiliseringscampagnes Meer autovrije steden

## mmc

Knelpunten	O oplossingen
Erg duur [prijs/km + startbedrag]	Sociale tarieven invoeren Toegankelijk maken voor alle mensen in armoede Bij reservatie indicatie geven van eindbedrag Overleg met OCMW, ziekenfondsen voor tussenkomst
Niet bekend als oplossing voor MIA	Betere informatieverbreiding en bekendmaking Meermobiel en MAV's beter bekend maken
Tekort aan vrijwilligers/overbevestigd	Inschakelen vrijwilligers uit armoedeverenigingen
Vele voorwaarden voor lidmaatschap, verschillend per gemeente	

## Auto

Knelpunten	O oplossingen
Erg duur [aankoop/rijden zelf/ parkings]	Autodeelsystemen sociaal toegankelijk maken (info+ kostprijs+ locaties) Helpen bij opzetten carpoolsystemen bij verenigingen Stimuleren carpooling bedrijventerreinen (vb ophaalpunten)
Kost halen [praktisch] rijbewijs [te] hoog terwijl voorwaarde bij vele vacatures	Rijbewijs als deel opleiding van trajectbegeleiding naar werk Rij-opleiding vanuit sociale organisaties
Auto soms onontbeerlijk [vb containerpark, op tijd komen sollicitatiegesprek]	Inschakelen mensen uit begeleidingstrajecten voor vervoer naar specifieke bestemmingen (busjes)

## Taxi

Knelpunten	O oplossingen
Te duur	Taxicheques voor mensen in armoede (discretie) Sociale taxi's via OCMW of gemeente, via sociale economie, PWA diensten, buurtdiensten, ... Tussenkomst via ziekenfondsen/OCMW's (met voorafbetaling i.p.v. terugbetaling)





### 4.3 De ervaringen uit de campagne 'Ikgeraakerniet'

In het najaar van 2014 lanceerde Mobiel 21 samen met Welzijnsschakels en het Netwerk tegen armoede de campagne 'ikgeraakerniet'. De campagne wilde het thema van vervoersarmoede ruimer bekend maken en zowel knelpunten als oplossingen verzamelen. Het initiatief kwam er als expliciet antwoord op de vraag van de Minister van Mobiliteit om de thematiek nog uitgebreider te stofferen.

In totaal getuigden 124 mensen over hun persoonlijke vervoersuitdagingen<sup>18</sup>. De antwoorden geven een realistisch beeld op vervoersarmoede in Vlaanderen en het potentieel van verschillende oplossingen. De antwoorden maken duidelijk dat de actieradius erg beperkt is, van zodra men niet over een auto beschikt. De knelpuntbestemmingen liggen gemiddeld minstens 10 km van de woonplaats. Vaak al te ver om te fietsen, of een behoorlijke puzzel om er te geraken met het openbaar vervoer.

Het werk of een sollicitatie zijn de belangrijkste bestemmingen waar mensen niet geraken, gevolgd door het bezoek aan familie of vrienden en medische zorg. Weekdagen tijdens de werkuren (tussen 9 en 16 uur) blijken de moeilijkste momenten om op een bepaalde bestemming te geraken.

De redenen van het ergens niet geraken zijn erg uiteenlopend, maar in de top drie van veelgehoorde verhalen staan in volgorde van belangrijkheid:

- de onbereikbaarheid van cruciale bestemmingen zoals bedrijventerreinen en overheidsdiensten
- het beperkte busaanbod tussen (deel)gemeenten
- en een beperkte toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

Wat opvalt is dat de meeste bestemmingen die problemen geven in het centrum van een gemeente liggen, wat tegenstrijdig klinkt met de wijze waarop het decreet Basismobiliteit wordt uitgevoerd (zie p. 11). Vooral op het platteland is de verbinding tussen centra van (deel)gemeenten onvoldoende afgestemd op de noden van respondenten.

We polsten naar de mogelijke oplossingen die fiets, auto of bus zouden kunnen bieden voor ieders specifiek probleem. En die zijn er!

- Gezien de te overbruggen afstanden heeft de bus het meeste potentieel, slecht 17% van de respondenten geeft aan dat ze er met het openbaar vervoer niet zouden geraken. Maar dan enkel als er heel wat gesleuteld wordt aan het huidige aanbod van de bus, zo leert figuur 2.

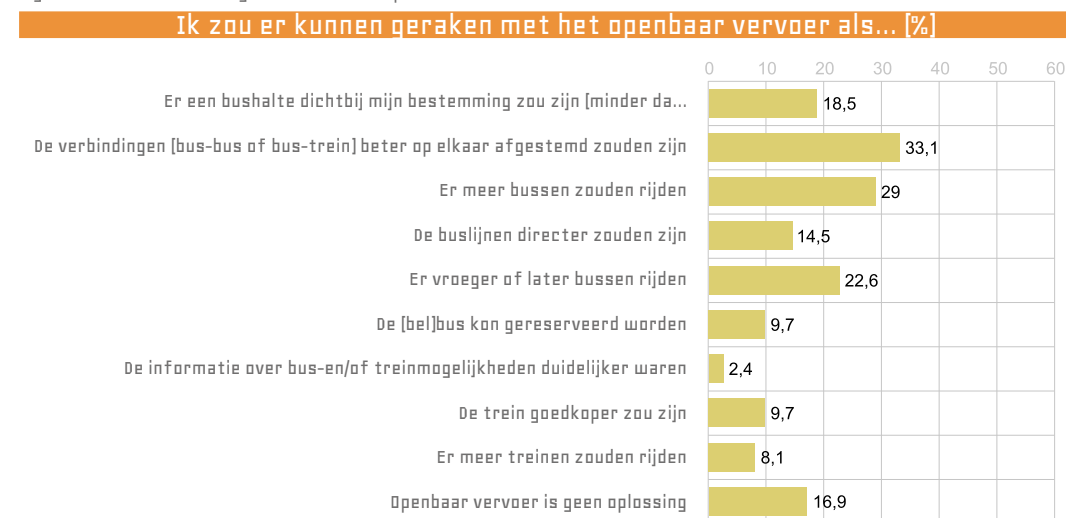
### Welzijnsschakel Den Draai in Heist-op-den-Berg

Het filmpje van de campagne van [Ikgeraakerniet.be](http://Ikgeraakerniet.be) werd opgenomen in Heist op den Berg bij Welzijnsschakel Den Draai. Daar werkt men al geruime tijd rond mobiliteit en de vereniging was met deze expertise daarom een gedroomde partner. De mensen van den Draai hebben met succes een werkgroep mobiliteit kunnen oprichten waar de uitdagingen rond mobiliteit samen met verschillende lokale diensten wordt bekeken: seniordienst, integratiedienst, OCMW (die de MMC centrale beheert), diversiteitsdienst en mobiliteitsambtenaar.

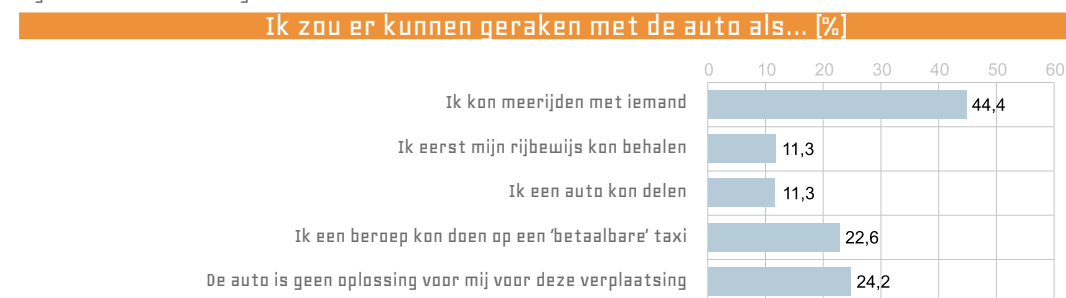
**Silvie [Getuigenis ikgeraakerniet.be]**

*"Mijn man is zwaar zorgbehoevend en verblijft in een woonzorgcentrum. Ik zou er met de belbus naar toe kunnen, maar dan moet ik twee verschillende belbussen nemen en dat is met een rollator niet evident. Ik maak nu gebruik van de Mindermobile Centrale maar, maar dat kost mij dan wel 9,52 euro per dag."*

Figuur 2: Ik zou er kunnen geraken met het openbaar vervoer als...



Figuur 3: Ik zou er kunnen geraken met de auto als...



- Voor 35% van de respondenten zou de fiets een oplossingen kunnen bieden. Belangrijkste randvoorwaarde voor de helft van hen is daarbij de uitbouw van veilige fietspaden tot aan de bestemming. Het hebben van een eigen fiets zou een extra 10% mensen aan het fietsen zetten.
- Voor 75% van de respondenten kan de auto een oplossing bieden. Meerijden met iemand wordt het meest naar voren geschoven als oplossing (44%): dit drukt de kosten die met autovervoer gepaard gaan. Dit meerijden onder de vorm van een betaalbare taxi biedt een tweede oplossing (23%). Voor 11% van de respondenten ontbreekt een rijbewijs om zo de weg op te mogen. Voor een andere 11% is het delen van een auto een valabel alternatief.



Tot slot geeft ook 1 een op 5 respondenten aan dat flexibele werkuren of een andere organisatie van openings- en opvanguren een groot en effectief verschil zou maken naar mobiliteitsbehoeften. Ook een andere ligging van basisbestemmingen zou een belangrijk verschil maken: dit is wat wij noemen de ruimtelijke context van mobiliteit en duidt het belang van een juiste locatiekeuze van basisbestemmingen (overheidsdiensten, bedrijven, medische instellingen, ...) aan.

18 Voor meer informatie en achtergrond: zie surveyrapport Ikgeraakerniet, Mobiel 21, 2015.



## 4.4 Richtingaanwijzers

Eén ding maken al deze vervoerslijsten alvast duidelijk: elk vervoersmiddel zou een optie kunnen zijn om een specifiek tekort aan mobiliteit op te lossen, maar er spelen steeds weer vier grote uitdagingen:

1. Een aanvaardbare **toegang tot mobiliteit** en dit in de brede zin van het woord:
  - het al dan niet beschikken over een bruikbare fiets, auto of brommer;
  - de beschikbaarheid van toegankelijk openbaar vervoer en dit met inbegrip van verschillende vervoerstypen, haalbare locatie van halteplaatsen, zinvolle vertrek-/aankomsttijden en de juiste frequentie en/of bestemmingen;
  - de kennis van alternatieven zoals MMC, deelsystemen en MAV.
2. Het beheersen van **vaardigheden rond mobiliteit** en hierbij bedoelen we:
  - het kunnen wandelen en fietsen in het verkeer;
  - het beschikken over een rijbewijs;
  - weten hoe het openbaar vervoerssysteem functioneert, met onder andere het aanschaffen van een vervoersbewijs, het gebruik van een routeplanner, het gebruik van tijdschema's, overstappen...
  - weten waar en/of hoe je een bepaald (eigen) vervoersmiddel kan herstellen.
3. Het verbeteren van de **betalbaarheid van mobiliteit**, of concreter: sociaal gedifferentieerde tarieven voor bus, trein, maar ook voor MMC, deelfiets, rijbewijs en deelauto.

4. Een **betere organisatie in tijd en ruimte** zodat bereikbaarheid en niet mobiliteit de maatstaf wordt:
  - weloverwogen inplanting van bedrijventerreinen, woonzones, winkels...
  - waar mogelijk decentrale dienstverlening;
  - goede infrastructuur voor duurzame vervoersmodi (fiets en bus);
  - ontsluiting van bedrijventerreinen door fiets en/of collectief vervoer;
  - optimaliseren van inzet (gemeente)busjes.

Een aantal voorstellen van oplossingen komen in de eerste plaats tegemoet aan de specifieke noden van mensen in armoede: een gratis belbusnummer, sociale tarieven voor het openbaar vervoer, vormingen op maat en sociale initiatieven zoals sociale fietsherstelplaatsen of het opstarten van sociale taxisystemen.

Tegelijkertijd zijn er ook oplossingen binnen bereik waar alle risicogroepen van vervoersarmoede, en waarschijnlijk ook andere weggebruikers, wel bij kunnen varen. Het faciliteren van fietsen door de organisatie van fietslessen en het fietsvriendelijk(er) inrichten van de openbare ruimte zijn daar belangrijke voorbeelden van, naast een betere informatieverstrekking rond het openbaar vervoer en dit zowel online, op papier als onderweg.

(Waar wachten we nog op?)



# 5 Vervoersarmoede bij mensen in armoede door de ogen van welzijnsorganisaties

Een tweede terreinverkenning werd georganiseerd via een online enquête gericht aan sociale organisaties in de brede zin van het woord: OCMW's, CAW's, Welzijnsschakels, verenigingen waar armen het woord nemen, wijkgezondheidscentra, Samenlevingsopbouw, sociale economieprojecten en Centra Baseducatie.

Meer dan 150 organisaties, uit heel Vlaanderen, namen de tijd om hun ervaringen van hoe het thema leeft bij hun cliënten werknemers en bezoekers, mee te geven. Meer dan de helft van de respondenten zijn OCMW-medewerkers, op de tweede plaats gevolgd door medewerkers van verenigingen waar armen het woord nemen. Hun publiek bestaat voornamelijk uit kansarme volwassenen, allochtoon en autochtoon, van diverse leeftijden en met uiteenlopende beperkingen (ouderdom, fysische beperking, ...). Deze organisaties worden bijna dagelijks met vragen rond mobiliteit geconfronteerd.

Onderstaande vaststellingen kunnen daarom als representatief beschouwd worden voor heel Vlaanderen.

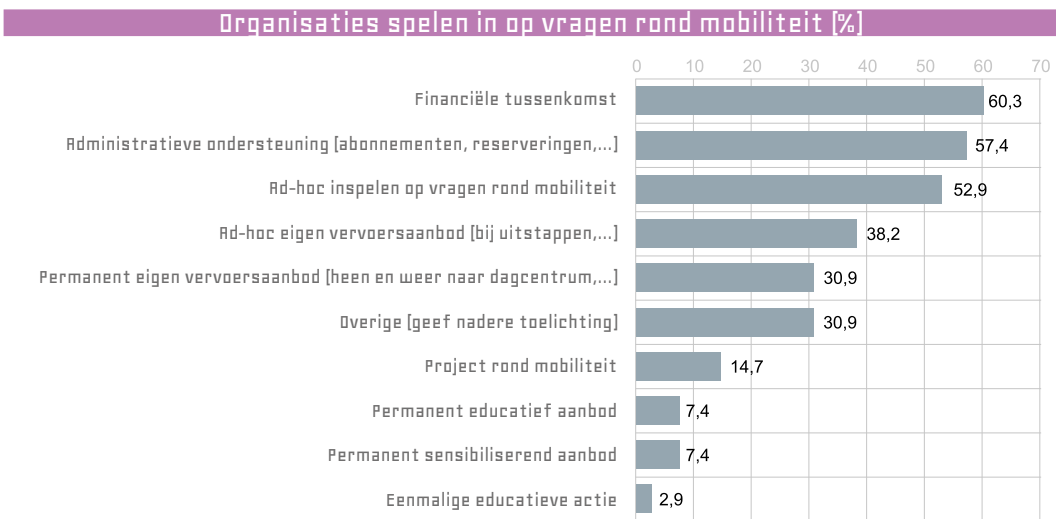


## 5.1 Mobiliteit is een dagdagelijks probleem

Liefst 85% van de bevroegde organisaties krijgt vanuit de doelgroep waarmee ze werkt regelmatig vragen rond mobiliteit. Het is echter nergens een prioritair thema, vanwege andere uitdagingen. De meeste spelen ad hoc in op mobiliteit, onder de vorm van persoonlijk reisadvies of door het ticket of abonnement te betalen. Figuur 4 geeft weer hoe er op mobiliteitsvragen wordt ingegaan.



Figuur 4: Welke mobiliteitsvragen komen terecht bij sociale organisaties?



## 5.2 Niet mobiel omwille van kost en aanbod

De twee meest in het oog springende moeilijkheden inzake mobiliteit die men in de welzijnssector tegenkomt, zijn financiële problemen en een tekort aan mogelijkheden op het vlak van openbaar vervoer.

Financiële moeilijkheden werden door de helft van de organisaties als meest voorkomende moeilijkheid aangeduid. Deze drempel gaat over de kost van vervoer, van busticket tot eigen wagen, van rijbewijs tot eigen fiets. Een tekort aan openbaar vervoer (slechte verbindingen, te weinig aanbod, te grote afstand tot de bushalte, ...) werd als tweede meest voorkomende probleem aangeduid: een derde van de respondenten zette dit probleem op de eerste plaats, en nog eens een derde op de tweede plaats. Het derde vaakst voorkomende probleem bij de doelgroep zijn fysieke of conditionele beperkingen zodat men niet kan deelnemen aan het openbaar vervoer en/of fietsen.

Deze top drie wordt aangevuld tot een top negen, in volgorde van belangrijkheid:

- 1 Kostprijs** (ticket openbaar vervoer, eigen vervoermiddel, rijopleiding, ...)
- 2 Geen openbaar vervoer** (te weinig aanbod, slechte verbindingen, ver van bushalte)
- 3 Fysieke of conditionele beperkingen** (rugproblemen, rolstoelafhankelijk)
- 4 Gebrek aan vaardigheden** (niet kunnen fietsen of autorijden)
- 5 Psychologische drempels** (niet durven, bijv. angst om bus te nemen)
- 6 Cognitieve barrières** (niet kunnen lezen, niet alle informatie kunnen verwerken)
- 7 Gebrek aan kennis** (gebruik van tijdstabel, vastleggen abonnement, ...)
- 8 Gebrek aan infrastructuur** (bijv. geen fietsenstalling)
- 9 Discriminatie** (bijv. niet geholpen worden omwille van huidskleur of gebrekkige kennis Nederlands)

Patrick [Getuigenis Welzijnsschakels]

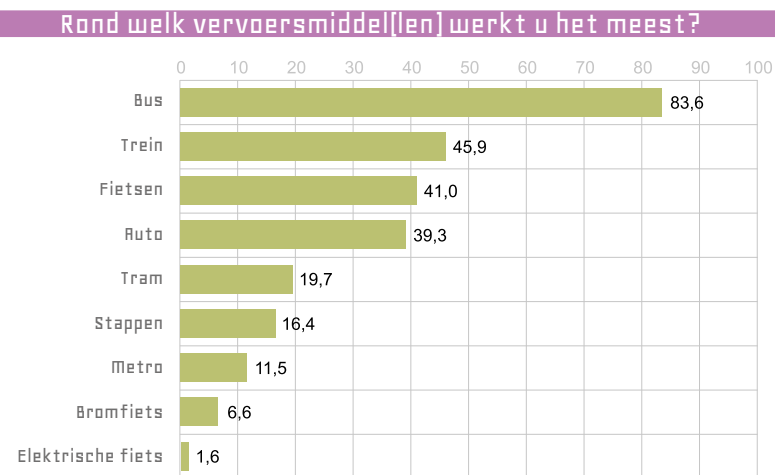
"Als je enkel op het openbaar vervoer bent aangewezen, ben je vaak erg lang onderweg. Als er dan ook nog omleidingen zijn, kom je te laat op je werk tenzij je twee uur op voorhand vertrekt: dat demotiveert én stresseert enorm."

Organisaties zagen deze tien moeilijkheden vooral terugkomen in een vijftal veelvoorkomende vragen waarbij financiële vragen de kroon spannen. Geld voor de bus blijft het eerste probleem. Daarna volgen de vragen rond de administratieve chaos van tickets of abonnementen die eigen zijn aan het openbaar vervoer. Maar naast geld en administratie geven de organisaties ook twee belangrijke knelpunten aan die eerder aan bod kwamen: de nood aan hulp rond vervoersinformatie (het lezen van tijdstabellen, het uitstippelen van een route) en het gebrek aan competenties, zoals kunnen fietsen.

## 5.3 Bovenal met de bus

Het is erg duidelijk over welk vervoersmiddel de meeste vragen zijn: meer dan 80% van de vragen gaat over de (bel)bus. Op de tweede plaats komt de trein (46%) en dan de fiets (41%). Figuur 5 geeft deze vragen in volgorde van belangrijkheid.

Figuur 5: Rond welk vervoersmiddel(len) werkt u het meest?



## 5.4 Richtingaanwijzers-vervolg

De verschillende inzichten in de beleving van vervoersarmoede maken drie zaken erg duidelijk:

- 1. Vervoersarmoede is een dagdagelijkse rode draad door het leven van vele mensen in armoede.**
- 2. Grootse knelpunten zijn het kostenplaatje en het aanbod en dit geldt voor alle vervoersmodi.**
- 3. Werk is de belangrijkste bestemming waar mensen in armoede niet geraken omwille van beperkte mobiliteit.**

Het is tegelijkertijd overduidelijk dat **een betere mobiliteit van mensen in armoede hen letterlijk en figuurlijk vooruit helpt**. Deze signalen geven aan dat werken rond mobiliteit met mensen in armoede nodig is, en meer nog, misschien zelfs de basis is om mensen verder op weg te helpen. Tegelijkertijd gaat het werken aan mobiliteit veel verder dan het kostenplaatje alleen.

### Jeanine [Getuigenis Welzijnsschakels]

"Er is van bij ons enkel 's morgens een rechtstreekse bus naar het centrum. Als ik naar de werkwinkel moet, dan neem ik die bus om 7.35 uur. Maar dan ben ik daar een half uur te vroeg. Dikwijls duurt die afspraak maar 20 min, maar dan moet ik wachten tot 12.45 uur voor ik een bus naar huis heb"

Ons onderzoek gaf aan dat gemiddeld de helft van de vragen gaat over de budgettaire kant van mobiliteit, de kostprijs dus: goedkopere treintickets, betaalbare rijopleidingen en fietsen. Dat zijn maatregelen die grondig overleg, vele partners en een groot budget of budgetverschuivingen vragen.

De andere helft van de vragen gaat over advies rond mogelijk vervoer, over een tekort aan kennis en informatie, over de route die je moet nemen of de fiets die je wilt kunnen gebruiken. Deze zaken vragen uiteraard ook om investeringen, in tijd en in mensen, maar zijn veel minder onoverkomelijk en dus veel haalbaarder dan de eerste categorie.

Een cruciaal startpunt is een degelijke bewustmakingsactie bij besturen, activeringsorganisaties, ... met 2 duidelijke boodschappen: dat de actieradius van bepaalde doelgroepen niet altijd erg groot is en dat hiermee rekening moet gehouden worden als men ze wil bereiken. Zo stellen de richtlijnen van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening (RVA) dat een dienstbetrekking haalbaar is zolang deze minder dan 60 km van je woning ligt, of als de dagelijkse duur van je verplaatsing heen en terug gewoonlijk maximum vier uur bedraagt. Gemiddeld bedraagt de verplaatsingstijd in Vlaanderen naar het werk 50 minuten heen en terug<sup>19</sup>.

## 5.5 Goede voorbeelden uit welzijnssector

Een vijftigtal respondenten gaf in de enquête van Mobikansen aan wat hun meest succesvolle initiatief was dat bijdroeg, of nog steeds bijdraagt, aan een betere mobiliteit van hun doelgroep. Het gaat hierbij om acties die op eigen initiatief, op kleine schaal en met beperkte middelen succesvol zijn (geweest).

Opgedeeld naar de eerder vermelde actieruimten zijn volgende goede voorbeelden te onthouden:

### Kostenbesparend

- Het vergemakkelijken van de aankoop van goedkopere abonnementen (via de juiste attesten), de tussenkomst bij Buzzy-passen, terugbetaling van abonnementen door werkgevers of de flexibele aankoop van een jaarabonnement bij de Lijn.
- Aanbieden van fietsvergoedingen of het opzetten van een fietslease-systeem om mensen met een beperkt budget een fiets te laten kopen én gebruiken, op een haalbare manier...

### Verhogen van aanbod

- De organisatie van een Mindermobielen centrale of een ander type van eigen vervoersdienst, uitgevoerd door vrijwilligers. De MMC is hier meer dan enkel vervoer bij fysieke problemen: op de meeste locaties staat deze ook garant voor sociaal vervoer, om mensen uit hun isolement te halen.
- De organisatie van lokale boodschappendienst en vervoer van kinderen voor en na school, waar mogelijk met dienstencheques.
- Aankoop van een eigen (mini)busje waarmee verenigingen zelf een aantal ritten organiseren om niet-mobiele bezoekers naar en van activiteiten te voeren.
- Organisaties die activiteiten aanbieden geven in hun communicatie ook de vervoersmogelijkheden aan, stellen zelf vervoer ter beschikking of organiseren de mogelijkheid tot carpoolen met andere verenigingen.

### Competenties

- Het openen van een fietsherstelplaats en/of het ter beschikking stellen van herstelde fietsen aan mensen met een beperkt inkomen voor een lage kostprijs waardoor ze zich makkelijker naar hun werk kunnen verplaatsen.
- De organisatie van een cursus leren fietsen voor volwassenen + opvolgdagen (in groep fietsen in het verkeer). Deze fietscursussen hebben in het algemeen een allochtoon vrouwelijk publiek, en worden bijna door alle organisaties zowel functioneel als sociaal als een voltrefter omschreven.
- Heel praktische trainingen over het nemen van bus, trein en tram.



# 6 Wat de straat en haar inwoners leren kan

**Vervoersarmoede is net zoals alle aspecten van armoede een complex probleem. Vaak leidt de zoektocht naar oplossingen naar individuele oplossingen, op maat van een persoon of gezin, of naar oplossingen op maat van een wijk of buurt.**

Een goede terreinverkenning is voor die laatste categorie een cruciale eerste stap en verhoogt de kans op succes van gekozen oplossingen, en dit om verschillende redenen:

- Men gaat voorbij aan enkel het verzamelen van problemen;
- Er is een draagvlak voor mogelijke oplossingen, wat de betrokken beleidsmakers om meer actiegerichtheid vraagt;
- Er is een zekere realiteitszin: er kan niet op elke hoek een bushalte of treinstation komen;
- De bijdrage aan de leefbaarheid van een wijk of gemeente wordt gegarandeerd;
- De kans is groot dat de oplossingen ten goede komen aan alle inwoners, en niet enkel aan de kansengroepen die vervoersarm zijn.

Met een uitgebreide maar gefocuste survey kan erg waardevolle informatie ingewonnen worden bij de inwoners van een wijk of gemeente.

## 6.1 Creatief advies uit West-Vlaanderen

Voor de bezoekers van 't Schoederkloptje, een armoedevereniging in Zarren, bleek de problematiek van vervoersarmoede in de regio erg divers en complex, maar weinig lokale beleidsmakers waren ermee vertrouwd. Met een enquête zochten we naar antwoorden op de volgende vraag hoe vervoersarmoede in de realiteit wordt beleefd in de gemeente. We vonden 66 mensen zonder eigen wagen (maar wel met fiets) die bereid waren te getuigen over de impact van vervoersarmoede op het platteland.



19 Zie onderzoek verplaatsingsgedrag.



## Mensen trekken hun plan

Eén zaak staat absoluut buiten kijf: de keuze van het vervoersmiddel gebeurt bij alle bestemmingen bijna uit noodzaak. 'Omdat er geen alternatief is', was het meest gehoorde antwoord. Het gebruiksgemak van hun keuze is daar één verklaring voor: gewoon doen wat gekend is, ook al is dat niet altijd het snelste of goedkoopste. Het echt niet beschikken over een alternatief een niet te onderschatten tweede (geen auto, geen fiets, geen netwerk).

Ontevredenheid over verplaatsingen heeft vooral te maken met de afstanden, en dus de reistijden en reiskosten die oplopen. Het **organiseren van verplaatsingen**, en het bijhorende denkwerk werd ook vaak vermeld als knelpunt. De afhankelijkheid van anderen is een derde misnoegen.

Wat vooral in het oog springt, is de creativiteit van de respondenten in hun mobiliteit. De modal split is bij de verschillende bestemmingen die we bevroegen (werk, winkelen, opleiding en zorg) erg divers. Opvallend is het gebruik van de Mindermobielencentrale voor boodschappen, ten nadele van het openbaar vervoer: het gemak van deur-tot-deur vervoer weegt dan toch door op de grotere kost.



## Het kan nog beter

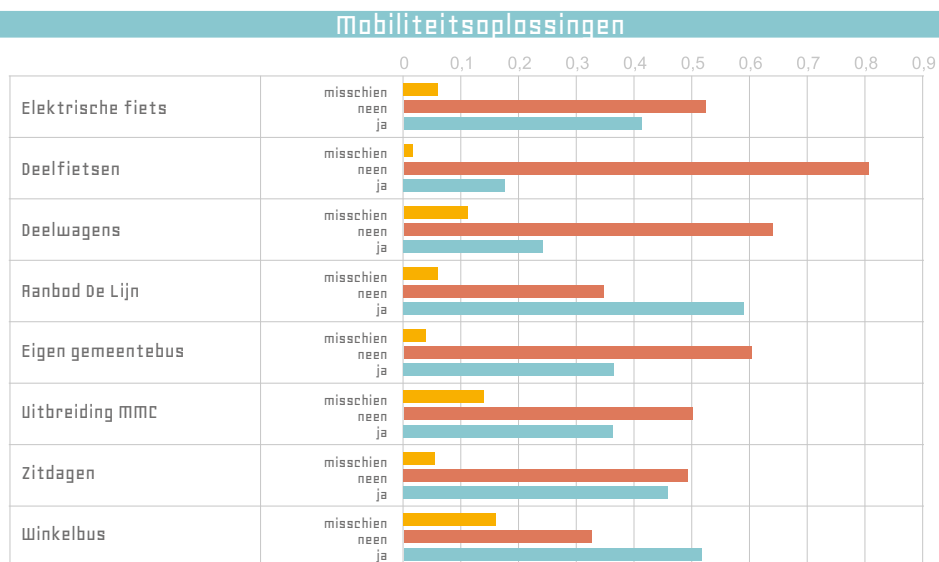
En er is ook creativiteit in aanpassingen om de mobiliteit van de inwoners te verbeteren, zo bleek. Figuur 6 geeft een overzicht van de oplossingen waarover de respondenten om een mening vroegen.

De populairste oplossingsrichtingen zijn

- 1 Het verbeteren van het openbaar vervoer met een hoger aanbod van De Lijn (59%) en het aanbieden van een winkelbus (52%) en
- 2 Het organiseren van zitdagen van administratieve diensten in de (deel)gemeenten (46%).

Van het aanbieden van deelfietsen of deelauto's verwacht men geen heil in deze plattelandsomgeving. Een elektrische fiets wordt daarentegen door bijna de helft van de respondenten als een plausibele oplossing ervaren.

Figuur 6: Aan welke mobiliteitsoplossingen denken inwoners van Kortemark?



## 6.2 Fietsadvies uit Deurne

Buurtwerking Dinamo in Deurne-Noord werkt sinds 2011 via de fiets aan de mobiliteit en zelfstandigheid van haar bezoekers aan de sociale cohesie in de wijk en aan een meerwaarde- inzet van vrijwilligers. Dinamo ziet zichzelf als een **labo voor sociale fietsinitiatieven**:

- Zo leren vrijwilligers aan bezoekers van het **buurfietsatelier** hoe ze hun fiets zelf kunnen repareren. De klemtoon ligt zowel op het creëren van niet-evidente ontmoetingen tussen mensen met een zeer verscheiden achtergrond qua inkomen, scholing, leeftijd, geboorteland, religie als op het organiseren van een educatieve omgeving.
- **Fietsvriendinnen** zijn duo's van een ervaren en een onervaren fietser. Ook hier is een diversiteit aan deelnemers zichtbaar en worden vooroordelen doorbroken. De duo's vormen een vervolg op de lessen van de fietsschool en moeten garanderen dat mensen blijven fietsen. De nieuwe fietsers maken er ook kennis met de voor hen meest geschikte routes.
- In het buurtcentrum is er ook een kleine **uitleendienst** met een zestal fietsen. Zo kunnen mensen met een beperkt inkomen die zich geen fiets kunnen veroorloven, toch fietsen.

Om een beter zicht te krijgen op het gebruik van de fiets en de fietsnoden in Deurne-Noord werd daarom op grote schaal een fiets-survey afgenomen, met een focus op drie hoofdvragen:

- waarom fietsen mensen in Deurne-Noord en indien niet, wat houdt hen dan tegen?
- hoe goed kennen mensen de bestaande huur/onderhoudsdiensten?
- wat zijn hun dromen rond fietsvoorzieningen?

De enquêteafname gebeurde in de periode juni tot september 2013 door tien goed gebriefde vrijwilligers, op verschillende tijdstippen en plaatsen.

In totaal werden 462 enquêtes ingezameld, representatief voor de drie wijken van Deurne-Noord Kronenburg, Conforta en Ten Eeckhove. De resultaten zijn verrassend en geven duidelijke richtingen aan voor mogelijke fietsacties in de buurt.

## Winkelbus in Gooik

Het Gooikse OCMW wil aan mensen die minder mobiel zijn zoals senioren en gehandicapten de gelegenheid geven om 'SAMEN te winkelen'. Dit biedt deze mensen de gelegenheid om zelf hun aankopen te doen én andere mensen te ontmoeten.

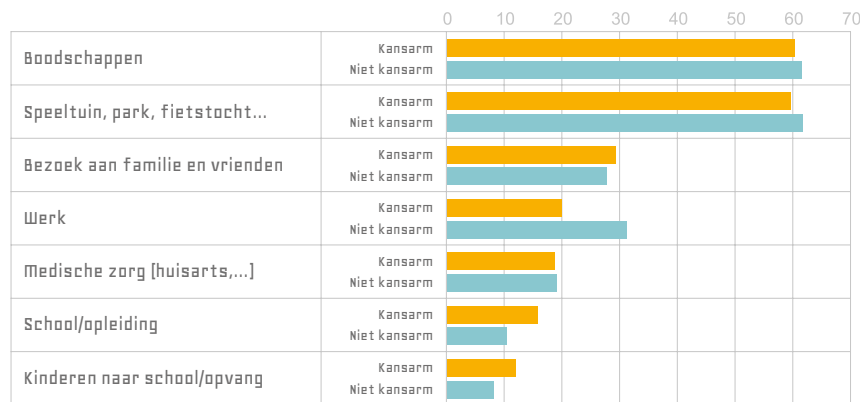
Elke maand haalt een aangepast busje minder-mobielen thuis op om samen te gaan winkelen in Ninove, Anderlecht of Halle. Vrijwilligers zorgen voor de helpende arm, op de bus en in de winkel.

We bekeken de antwoorden zowel vanuit het standpunt van de fietser als van de niet-fietser, maar onderzochten ook de verschillen tussen het fietsgedrag van kansarme inwoners van deze wijken (36% van de steekproef) en hun burens.



Figuur 7: Verschil in fietsattitudes tussen kansarme en niet kansarme inwoners van Deurne-Noord

### Fietsattitudes tussen kansarm en niet kansarm



### Mensen willen fietsen in de stad!

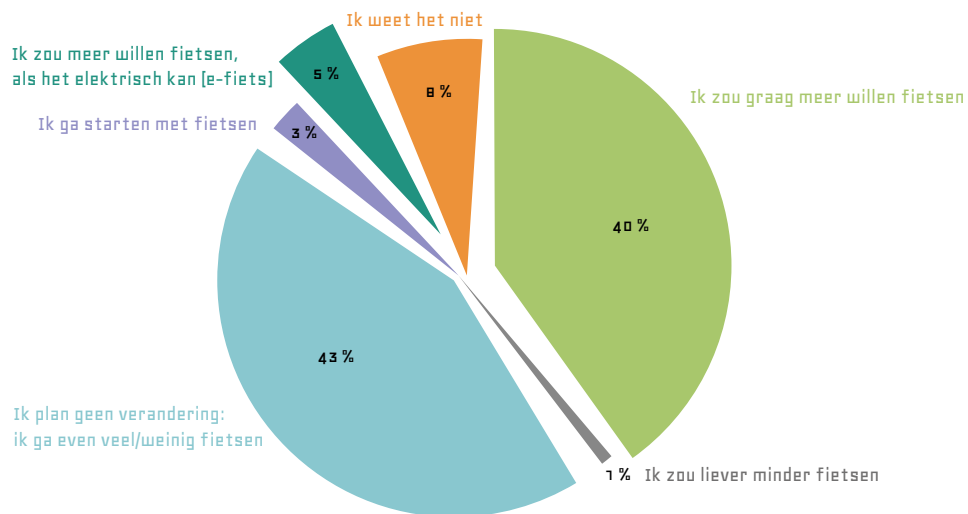
Van onze respondenten noemden 72% zich een fietser, ongeacht de fietsfrequentie. Al deze fietsers, ongeacht opleidingsniveau, gezinssamenstelling of inkomen beleven het fietsen op dezelfde manier. De groep werkende mensen telt significant meer fietsers dan zij die thuis zijn, zonder inkomen of zij die van een uitkering leven (82% t.o.v. resp. 63% en 69%).

Als we naar de groep van de kansarme inwoners kijken, is er één duidelijk verschil: er zijn minder fietsers. Verklaringen vonden we in de verschillende scholingsniveaus. Opvallend is dat bijna de helft van

de ongeschoolden of mensen met maximaal een diploma lager onderwijs, ouder dan 18 jaar, niet fietst. Een andere moedertaal dan het Nederlands, onze maatstaf voor culturele verschillen, komt uit onze analyses niet naar boven als reden.

Fietsbestemmingen zijn niet erg verschillend tussen kansarme en niet –arme fietsers, behalve dan richting werk. **De fiets is bij de kansarme inwoners duidelijk minder ingeburgerd als woon-werk vervoermiddel.** Voor de andere bestemmingen zijn de fietsattitudes minder significant verschillend (zie figuur 7).

Figuur 8: Fietspotentieel in Deurne-Noord



### Het fietspotentieel is groot

Ongeacht de kansarme of kansrijke leefsituatie hebben al de respondenten dezelfde fietsintenties: 40% wil meer fietsen, zowel bij de fietsers als bij de niet-fietsers. Dat is een groot potentieel aan fietsgebruikers dat zeker moet aangesproken worden!

Tot slot is ook de attitude van belang: wat vinden de inwoners van Deurne-Noord van fietsen? In het algemeen springen enkele positieve kanten van fietsen eruit: fietsen is plezierig, praktisch en gezellig, voor iedereen!

Pas op de vierde plaats komt het gevaar van fietsen aan de orde. Bij de fietsers zelf is deze beleving van gevaar significant minder uitgesproken. Alsof je door het fietsen ervaart 'dat het wel meevalt, dat fietsen in de stad'. De praktijk neemt angsten weg voor het gevaar en dat maakt het nóg gezelliger. Dit verhaal bevestigt het veronderstelde fietspotentieel. Het sociale, de gezellige dimensie van fietsen, werd bij de groep van kansarmen sterker uitgesproken. Ook voor hen telt de kracht van het positieve verhaal van fietsen.

### Twee praktische drempels

Om dit fietspotentieel aan te spreken, werd gekeken naar de bestaande drempels. Deze worden door de verschillende deelgroepen in dezelfde mate beleefd: voor iedereen, man of vrouw, arm of rijk staat slecht weer op nummer één, vóór onder meer het gevaar van het fietsen in de stad. Voor de groep van kansarmen wegen twee drempels zwaarder door dan voor anderen: het niet hebben van een fiets en een goede gezondheid.

Het niet hebben van een fiets werd daarom apart bevraagd: bij de kansarme groep heeft maar net de helft een fiets die in orde is, vergeleken met driekwart bij de andere groep.

Een andere uitdaging is het veilig stallen van een fiets. Bijna een vierde van de respondenten geeft aan dat het stallen voor hen een probleem is, een probleem dat opvallend meer gesignaleerd wordt door kansarmen. Het meest geciteerde probleem houdt verband met plaatsgebrek in huis (75% van de respondenten stalt de fiets binnen in huis!) en de vrees voor diefstal wanneer er buiten wordt gestald.



### Focusgroepen als opstap naar actie

Respondenten werden uitgenodigd voor een focusgroep rond de thema's van fietsbezit en het stallen van je fiets. Vier focusgroepen brachten meer dan 50 wijkbewoners, van verschillende achtergrond samen. Zij brachten een hele lijst van acties en initiatieven bijeen. In 2014 werd gewerkt rond de eerste prioriteiten:

- Fietsstallingen: in kleine groepen werd gewerkt aan de mogelijke locaties voor fietsstallingen, fietstrommels en buurtparkings. Een uitgebreid, participatief onderbouwd dossier werd overhandigd en besproken met het districtsbestuur.
- Verschillende verenigingen sloegen de handen in elkaar voor de organisatie van een tweedehandsfietsenmarkt die bij de eerste editie al meer dan 100 geïnteresseerden op de been bracht.
- De opstart van een lokaal deelsysteem voor kinderfietsen.

Een sterk punt hierbij is de samenwerking met diverse lokale groepen zoals de Gezinsbond, een transitiegroep, de Fietsersbond, maar ook de cultuurraad en Vormingplus. Een avond georganiseerd door het Buurtcentrum in samenwerking met de Fietsersbond rond de verfietsing van Deurne zorgde voor extra draagvlak. De resultaten van de enquête en de focusgroepen werden die avond gedetailleerd toegelicht en vertaald naar interessant voer voor debat.



## Deelfietssystemen: onbekend en onbemind?

In de stad Antwerpen bestaan heel wat fietsverhuursystemen. Het huren of delen van een fiets past in de nieuwe actuele deel-trend en -economie. Maar zijn deze deelsystemen ook voldoende bekend bij risicogroepen van vervoersarmoede? Een test in Schaarbeek maakte alvast duidelijk van niet<sup>20</sup>. Met de enquête in Deurne-Noord polsten we daarom ook naar de kennis over de verschillende fietsdeelsystemen in Antwerpen.

In de stad Antwerpen zijn er drie deelfietssystemen operationeel.

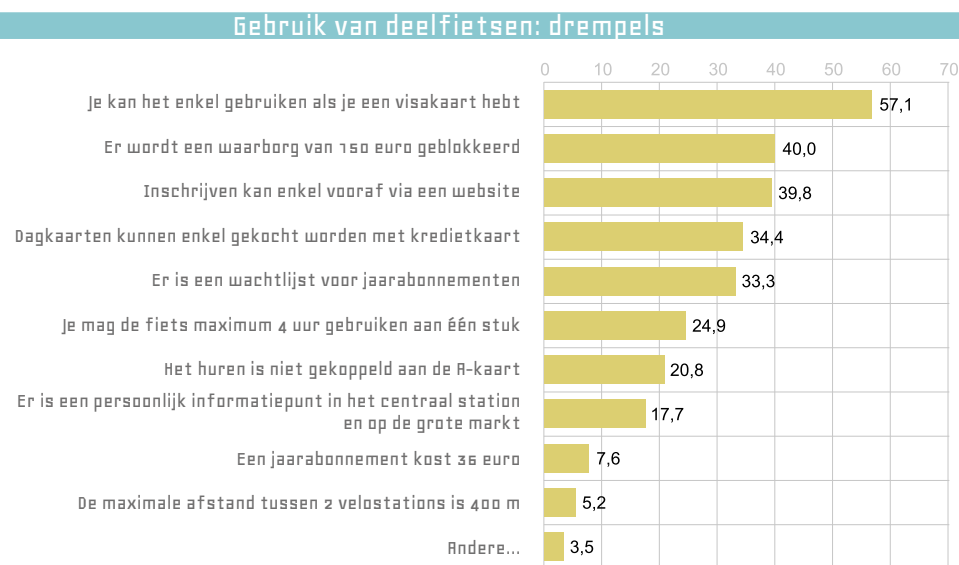
- De rode **velookes** zijn veruit het best gekend
- Op grote knooppunten kan je terecht voor het ontlenen van een gele fiets van **Fietshaven**.
- Tot slot zijn er in de stations **Blue bikes** beschikbaar.

Belangrijkste vaststelling is dat de **kennis van deze fietsdeelsystemen significant lager ligt bij de kansarme respondenten** dan bij de andere groep. Nochtans zijn vele respondenten erg geïnteresseerd in de verschillende fietsverhuursystemen! Het huren van een fiets kan namelijk het juiste antwoord bieden op het gebrek aan een eigen fiets, zeker voor korte stadsafstanden.

We polsten ook naar de drempels in het gebruik van de rode, gele en blauwe deelfietsen. Voor meer dan de helft van de respondenten betekent het een drempel dat je een visakaart nodig hebt om deelfietsen te kunnen huren. Voor 40% van de respondenten is het feit dat een waarborg van 150€ geblokkeerd wordt én dat er vooraf via een website moet ingeschreven worden onoverkomelijke hindernissen voor het gebruik ervan.

Wil men werk maken van verhuursystemen die toegankelijk zijn voor iedereen, dan stelt onderstaande figuur duidelijk prioriteiten:

Figuur 9: De drempels rond het gebruik van deelfietsen in Deurne-Noord



20 Mobiliteitsrapport van de Schakel in Schaarbeek, beschikbaar op [www.ikgeraakniet.be](http://www.ikgeraakniet.be).



## 7 Opdracht: Mensen in armoede er doen geraken

**Mobiliteit is een voorwaarde om je basisrechten te kunnen uitoefenen en te kunnen deelnemen aan de samenleving. Ergens geraken is voor heel wat mensen echter verre van evident: ouderen, mensen met een handicap, mensen in armoede, inwoners van het platteland, nieuwkomers, ... geraken niet altijd zomaar waar ze moeten of willen geraken.**

Vervoersarmoede is minder zichtbaar dan de 6 speerpunten van de **Decenniumdoelen** rond armoedebestrijding (gezondheid, wonen, inkomen, arbeid, samenleven, onderwijs en armoedebestrijding) maar wordt door mensen in armoede niet als een kleiner probleem ervaren. Wel integendeel, mobiliteit is vaak een onzichtbare rode draad doorheen het hele armoedeverhaal.

Bij de aanpak van vervoersarmoede staan twee principes centraal:

- Het idee van basisbereikbaarheid, waarbij je beleid vertrekt vanuit de behoeften van mensen om zich te verplaatsen.
- Het idee van participatie, waarbij voorgestelde oplossingen worden afgetoetst en vormgegeven door mensen die uitgesloten worden door een gebrek aan mobiliteit.

Ons onderzoek maakt duidelijk dat de actieradius van mensen in armoede veel kleiner is dan die van een gemiddelde Vlaming met eigen wagen, fiets, digitale toegang tot alternatieven of deelabonnement. Bovendien spelen nog enkele gevoeligheden eigen aan de doelgroep mee, zoals het gebrek aan zelfvertrouwen en de emotionele kwetsbaarheid van mensen in armoede.





## Zet vervoersarmoede op de agenda

Vervoersarmoede heeft zowel raakvlakken met de beleidsdomeinen mobiliteit, welzijn, sociale economie als ruimtelijke ordening. Er is zeker nood aan een betere bewustmaking van vervoersarmoede bij relevante beleidsdomeinen en partners. Een betere samenwerking tussen de verschillende relevante beleidsdomeinen, op verschillende beleidsniveaus en met verschillende partners is cruciaal om vooruitgang, letterlijk en figuurlijk, te maken. Zowel op Vlaams als lokaal niveau, tussen overheid en privépartners. Op die manier kunnen alle facetten van vervoersarmoede binnen de desbetreffende dienst worden aangepakt, zonder hierbij het globale beeld uit het oog te verliezen. Hierbij is de dialoog met mensen in armoede van onnoembaar belang.

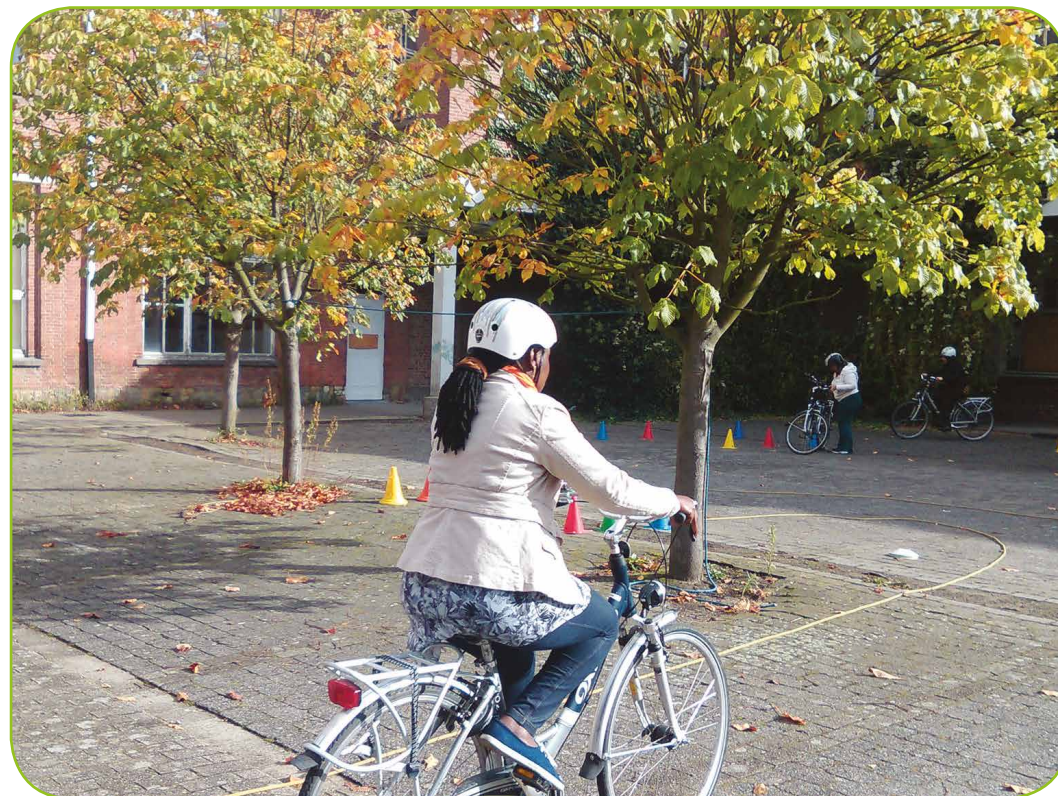
## Verlaag de financiële drempels van mobiliteit

De kost van mobiliteit is voor mensen in armoede vaak te hoog: de kost van een busticket, van een treinticket, van een goede fiets en van een telefoon naar de belbuscentrale. Het wegwerken van deze financiële hordes moet dan ook meteen het prioritaire



actiepunt op de agenda van vervoersarmoede worden:

- Zorg voor eenduidige, betaalbare en uniforme tarieven voor openbaar vervoer. De verschillende tarieven en reducties van openbaar vervoer vormen vaak zo'n groot doolhof dat het bijhorend opzoekingswerk mensen doet mislopen. Een automatische toekenning van sociale tarieven complementair aan de mogelijkheid van gespreide betalingen van abonnementen lost vele financiële knelpunten op.



- Richt een gratis infonummer op voor informatie en reservatie voor alle vormen van openbaar en/of collectief vervoer.
- Stimuleer fietsen: De fiets blijft met voorsprong de meest goedkope en meest duurzame vorm van mobiliteit voor kleine afstanden. Via huur- of lease-systemen kan een eenvoudige oplossing worden geboden voor de aankoop van kwaliteitsvolle fietsen. Een sociale fietsherstelplaats kan dan weer een plaats zijn voor kleine doe-het-zelf herstellingen of werkcreatie. Fietspunten spelen al deze dubbele rol. Eenzelfde systeem is mogelijk voor scooters of elektrische fietsen
- Werk naar sociale tarieven en/of derde betalersystemen voor alternatieve vervoersvormen. Het gebruik van de mindermobielen centrale kan beter, maar enkel als het prijskaartje omlaag gaat. Ook het delen van auto's en fietsen kan vergemakkelijkt worden door de bestaande tarieven te differentiëren, op maat van de doelgroep.

## Zorg voor voldoende aanbod en stimuleer alternatieve vormen van mobiliteit

Naast het optimaliseren en beter afstemmen van het openbaar vervoer, moet er ook aandacht gaan naar het uitgebreid ondersteunen van alternatieven. Fietsen, buurtbussen, sociale taxi's, Mindermobielen centrales en andere alternatieve vormen mee een deel van het antwoord. Wel moet men blijven waken over de kwaliteit van het aanbod. Alternatieve vervoersmodi moeten immers bekeken worden vanuit de nood aan een kwaliteitsvollere, betaalbare en meer toegankelijke dienstverlening. Bovendien kunnen alternatieven de deur openen naar extra tewerkstellingskansen.

Hierbij mag niet enkel gekeken worden naar de financiële ondersteuning ervan, maar ook naar de promotie en verspreiding van deze alternatieven op maat van de doelgroep. Nieuwe vormen van bezit (lenen/leasen/delen), en het inzetten van het gemeentelijk wagenpark en sociale economie initiatieven (fietsateliers, buurtwerkplaatsen) verdienen hier speciale aandacht. Denk ruim moet het motto zijn.







## Verbeter informatieverstrekking en dienstverlening

De huidige digitalisering van het informatieaanbod rond vervoersmogelijkheden biedt veel mogelijkheden maar vormt tegelijk een grote valkuil. Alles moet online, of via automaten: loketten en personeel verdwijnen, informatiepunten zijn slechts beperkt geopend. Traditionele vormen van informatieverstrekking en communicatie voor de reiziger verdwijnen of zijn niet up-to-date. Door deze digitalisering dreigen mensen in armoede opnieuw uit de boot te vallen.

- Vergroot de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van informatie. De digitale kloof is een realiteit: niet iedereen is mee. Een gratis telefoonnummer, waar accurate, verstaanbare en correcte informatie wordt gegeven moet een alternatief bieden. Of een centraal aanspreekpunt zoals de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV) voor persoonlijk en gratis advies op maat.
- Werk aan leesbare en toegankelijke informatie off-line, en op maat van de doelgroep. Bereikbaarheidskaarten kunnen vervoersmogelijkheden duidelijk in beeld brengen, in functie van relevante bestemmingen. Een informatieavond over alternatieven zoals deelsystemen verbreden de kijk én de mogelijkheden.
- Zorg voor eenvoudige bussystemen op aanvraag, zoals de belbus: een gratis reservatienummer, duidelijke informatie over de route en de duur van de rit en de verwachte aankomsttijd. Maak het systeem ook flexibeler: kort de reservatie tijd in, of zorg ervoor dat men ook zonder reservatie op deze bus kan.

## Zet in op persoonlijke vaardigheden

Kennis en vaardigheden spelen een cruciale rol om mensen in armoede een rol te laten spelen in de maatschappij en de mobiliteitswereld. Kansengroepen kunnen hier zelf ook een rol in spelen, niet alleen als toeleider of opleider, maar ook door een signaalfunctie op te nemen om knelpunten aan te geven.

- Organiseer (elektrische) fietslessen voor volwassenen. De organisatie van fietslessen voor volwassenen heeft een belangrijk integratie-element en leent zich uitermate voor lonend vrijwilligerswerk. In aanvulling waarborgen een les fietsonderhoud en/of fietsuitstappen in duo-formaat (leerling/vrijwilliger) een lange termijn effect.



- Plan een workshop rond het openbaar vervoer. Het gebruik van ons openbaarvervoersysteem is niet eenvoudig. Een workshop 'openbaar vervoer' met praktijkgerichte insteek van en kennis van een OV-ambassadeur maakt mensen wegwijs in het gebruik van trein, bus, tram en metro.
- Verlaag de (financiële) drempels voor het halen van een rijbewijs: een rijbewijs is vaak een vereiste in vacatures terwijl het halen van een rijbewijs niet zomaar een evidentie is.

- Optimaliseer (bel)busroutes in functie van basisbestemmingen zoals bedrijventerreinen en ziekenhuizen, rekening houdend met de natuurlijke bewegingen van mensen. Optimalisatie in functie van de tijd sluit hier dan bij aan: in functie van schooluren, ploegdiensten, ...
- Investeer in fietsinfrastructuur: het verder uitbouwen van fietsinfrastructuur (fietspaden, fietssnelwegen maar ook veilige fietsenparkings) is een belangrijke randvoorwaarde voor het vervullen van het beschreven fietspotentieel.



**Vervoersarmoede bestrijden is met andere woorden een opdracht voor vele actoren. Vlaamse en lokale beleidsmakers, welzijnsorganisaties, armoedeverenigingen, ziekenfondsen, vervoersaanbieders, maar ook derden zoals werkgevers, VDAB en medische diensten: ze hebben elk een deel van de oplossing in handen.**

## Verbeter de ruimtelijke ordening met het oog op mobiliteit

Waar het decreet basismobiliteit een minimaal aanbod aan openbaar vervoer garandeert vanuit woonzones, vertrekt het idee van basisbereikbaarheid vanuit bestemmingspolen (werken, winkelen, recreatie...). Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit de noden aan verplaatsingen waarbij de noden van vervoersarme groepen centraal moeten staan.

Dit vertaalt zich in drie belangrijke aanbevelingen:

- Zet in op nabijheid van diensten: nabijheid is de mobiliteit. Dit uit zich in de eerste plaats in een goede locatiekeuze van specifieke welzijnsdiensten, sociale woonzones en bedrijventerreinen. Verplaatsingen vermijden kan dan weer via **outreaching werken**, lokale zittingsdagen of mobiele winkels.

# Referenties

De belangrijkste referenties van dit dossier zijn:

H. Meert et al, Immobiel op het platteland, Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, 2003.

Lombillo, Marissal et al. Stedelijke en Plattelandsarmoede, Federaal wetenschapsbeleid & Centrum voor gelijkheid van kansen en racismebestrijding, 2013.

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

K. Martens, J. Bastiaanssen. An index to measure accessibility poverty risk, 2014.

I. Glorieux, M. Debusscher, et al. De sociale effecten van basismobiliteit in niet-stedelijke gebieden, 2007.

Al het eigen cijfermateriaal, met name de surveyverslagen uit Kortemark en Deurne-Noord en de resultaten van de campagne Ikgeraakerniet zijn beschikbaar op [www.ikgeraakerniet.be](http://www.ikgeraakerniet.be).

Eerder verschenen in deze reeks:

## Dossier Verkeersleefbaarheid

Verkeersleefbaarheid, dat zijn 20 letters die het verschil kunnen maken tussen tevreden en verontwaardigde burgers, tussen een gezellig dorp waar mensen elkaar ontmoeten of een grijze strook asfalt waar auto's overheersen. Maar ook 20 letters die garant staan voor miljoenen meningen over wat verkeersleefbaarheid juist kan of moet zijn.

Met het dossier Verkeersleefbaarheid zoomt Mobiel 21 in op dit complexe begrip aan de hand van acht indicatoren en enkele voorbeelden. Zo hopen we op basis van meest recente onderzoeken en studies burgers te inspireren om hun bezorgdheden en eisen voor een leefbare buurt te onderbouwen. Maar ook nieuwe bestuursploegen vinden in dit dossier stof en instrumenten om te werken aan de leefbaarheid van straten en wijken.

Elke mobiliteitsoplossing verdient immers inspraak van burgers, experts en bestuursleden. En het helpt als je dezelfde taal spreekt.

Het Dossier Leefbaarheid kan je gratis downloaden op [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be).

Schrijf je in op onze digitale nieuwsbrief, dan blijf je ook automatisch op de hoogte van de nieuwste Dossiers.

**MOBIKANSSEN**  
Naar meer mobiliteit voor mensen in armoede



**welzijnsschakels**  
ELKE SCHAKEL TELT



# Colofon

## Redactie

Raf Canters  
Els Van den Broeck  
Ilse Vleugels

## Eindredactie

Elke van Os

## Layout

Nadine Maes

## Fotomateriaal

Mobiel 21 vzw  
Vectris

Mei 2015

ISBN 9789491511202  
D/2015/6695/02

## Verantwoordelijke uitgever

Mobiel 21 vzw  
Elke Bossaert  
Vital Decosterstraat 67 A / 0101  
3000 LEUVEN  
Tel. +32 (0)16 23 94 65

[info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)  
[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)

Mobiel 21 vzw©2015

Alle rechten voorbehouden. Behoudens de uitdrukkelijk bij wet bepaalde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden vermenigvuldigd, vertaald of aangepast, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



# Nauwwoord

Dank aan alle mensen die hun ervaringen onderweg met ons wilden delen.

Dank aan de armoededeskundigen van Welzijnsschakels, Welzijnszorg en het Netwerk tegen armoede voor hun inzichten en het willen bundelen van de krachten rond dit thema.

Dank aan de Vlaamse overheid en de leden van de stuurgroep Mobikansen voor hun steun en insteek.

Mobiel 21 ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis om mobiliteitsgedrag en -beleid te beïnvloeden. Via [www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be) kan je je abonneren op onze digitale nieuwsbrief en zo meteen op de hoogte blijven van de recentste versie van Inzicht, een themanummer waarin we je kort en krachtig informeren over de meest actuele onderwerpen uit de verkeer- en vervoerswereld. Neem ook een kijkje op onze website en doe een beroep op één van onze projecten zoals Fietsvriendinnen, Fietsschool en OV ambassadeurs.

De goede ideeën en voorbeelden van oplossingen die we verzamelden door Mobikansen, zijn beschikbaar op de website [www.ikgeraakerniet.be](http://www.ikgeraakerniet.be). Deze website wil een startpunt zijn voor groepen en organisaties die rond het thema vervoersarmoede willen werken.



## Contact

Mobiel 21 vzw  
Vital Decosterstraat 67A/0101  
3000 LEUVEN  
016 23 94 65

[www.mobiel21.be](http://www.mobiel21.be)  
[info@mobiel21.be](mailto:info@mobiel21.be)