



MOBikansen
Naar meer mobiliteit voor mensen in armoede

Beleidsaanbevelingen *Naar meer mobiliteit voor mensen in armoede*

Resultaten uit Mobikansen en Ikgeraakerniet
28 april 2015

Mobiliteit is een voorwaarde om je basisrechten te kunnen uitoefenen en om 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. **We spreken van vervoersarmoede, wanneer iemand door een beperkte mobiliteit op één of meerdere domeinen van het maatschappelijk leven wordt uitgesloten.**

Vervoersarmoede is minder zichtbaar dan de zes 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 de onzichtbare rode draad doorheen het hele armoedeverhaal.

Vanuit het actieprogramma Mobikansen en de campagne Ikgeraakerniet formuleren Mobiel 21, het Netwerk tegen Armoede en Welzijnsschakels **zes aanbevelingen** om vervoersarmoede bij mensen in armoede effectief aan te pakken.

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.

Onze actiepunten vragen niet allemaal om grote (financiële) investeringen. Bovendien helpen ze niet enkel mensen in armoede op weg: ook andere risicogroepen zullen er wel bij varen.

1. Zet vervoersarmoede op de agenda

Vervoersarmoede heeft zowel raakvlakken met mobiliteit, welzijn, sociale economie als met ruimtelijke ordening. Een betere samenwerking tussen de verschillende relevante beleidsdomeinen, op verschillende beleidsniveaus en met verschillende partners is cruciaal om vooruitgang, letterlijk en figuurlijk, te maken.

- **Maak mensen bewust van de impact van vervoersarmoede**
Maak werk van een betere bewustmaking van vervoersarmoede bij relevante beleidsdomeinen en partners. Plaats het thema op de agenda van intern overleg tussen gemeentediensten, bedrijventerreinen of verenigingen en ga in dialoog met vervoersaanbieders. Op lokaal niveau kan de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) een plaats zijn waar die samenwerking en participatie vorm kan krijgen.
- **Verbeter de samenwerking tussen de verschillende vervoersmodi**
Een verbeterde coördinatie van de verschillende vormen van openbaar vervoer zou een eerste stap in de goede richting betekenen (afstemming dienstregelingen, overstaptijden, ..). Daarnaast is ook een betere samenwerking nodig tussen het openbaar vervoer en andere modi zoals deelfietsen of deelauto's.
- **Stimuleer de samenwerking met derden**
Een structureel antwoord kan pas compleet zijn mits samenwerking met andere spelers, zowel op lokaal als op Vlaams niveau. Zo komt de bestemming 'werk' steeds naar voren als belangrijkste knelpuntbestemming. Een beter aanbod voor het woon-werkverkeer kan pas efficiënt zijn als naast beleidsmakers ook (lokale) werkgevers, VDAB en interimkantoren deelnemen.

2. Verlaag de financiële drempels van mobiliteit

De kost van mobiliteit is voor mensen in armoede vaak te hoog: de kost van een bus ticket, een treinticket, een goede fiets en van een telefoongesprek naar de belbuscentrale. Het wegwerken van deze financiële hordes moet dan ook meteen het prioritaire actiepunt op de agenda van vervoersarmoede zijn.

- **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 laat afhaken of mogelijke kortingen 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**
Mensen in armoede zijn vaak aangewezen op betalende telefoonnummers omdat online opzoekwerk niet mogelijk is. Deze telefonische kost komt bovenop de reële mobiliteitskost waardoor deze precare doelgroep in feite dubbel betaalt.
- **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 betalerssystemen 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.

3. 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 bekeken worden vanuit de nood aan een kwaliteitsvollere, betaalbare en meer toegankelijke dienstverlening, niet vanuit een besparingslogica.

- **Denk ruim**
Voldoende aanbod is meer dan voldoende bussen, treinen, trams en belbussen. Er zijn ook de alternatieve bussen (bv. buurtbussen), taxi's en verschillende vormen van aangepast vervoer. Nieuwe vormen van bezit (lenen/leasen/delen), het inzetten van het gemeentelijk wagenpark en sociale economie initiatieven (fietspunten, buurtwerkplaatsen) verdienen hier speciale aandacht.
- **Denk verder dan enkel het financiële plaatje**
Niet enkel de financiële toegankelijkheid van alternatieven is van belang, maar ook de promotie en verspreiding van het bestaan en het gebruik van deze alternatieven en dit op maat van de doelgroep.
- **Denk ook aan tewerkstelling**
Alternatieve vervoersmodi kunnen de deur openen naar werk voor kwetsbare groepen in een constructief verhaal. Zo kan het inschakelen van Art.60 werknemers in collectief georganiseerd vervoer een piste zijn.

4. 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. Zet dus niet enkel in op digitale informatieverspreiding (routewijzigingen, vertragingen, real-time informatie) en op digitale toegang tot alternatieven (reservatie van deelfietsen, ..), maar zorg ook voor een toegankelijk alternatief. Een gratis telefoonnummer, waar accurate, verstaanbare en correcte informatie wordt gegeven. Of een centraal aanspreekpunt zoals de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV) voor persoonlijk en gratis advies op maat.
- **Werk aan leesbare en toegankelijke informatie offline en op maat van de doelgroep**
Zorg voor leesbare en actuele reisinformatie aan haltes en in lijnboekjes. Maak communicatie op maat van de doelgroep in brochures of nieuwsbrieven. Bereikbaarheidskaarten kunnen vervoersmogelijkheden duidelijk in beeld brengen, in functie van relevante bestemmingen. Een informatieavond over alternatieven zoals deelsystemen verbreden de kijk én de mogelijkheden.
- **Vereenvoudig het huidige belbus-systeem**
Zorg voor 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 reservatietijd in, of zorg ervoor dat men ook zonder reservatie de belbus op kan.

5. 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 effect op lange termijn.
- **Plan een workshop rond het openbaar vervoer**
Het gebruik van ons openbaarvervoersysteem is niet eenvoudig. Een workshop ‘openbaar vervoer’ met praktijkgerichte insteek 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 ervan niet zomaar een evidentie is. Hou bij de inrichting van rijlessen rekening met een aantal drempels voor mensen in armoede, zoals de kost van de rijopleiding en het gebrek aan een netwerk om te oefenen.

6. Verbeter de ruimtelijke ordening met het oog op mobiliteit

Onze manier van vorm geven aan ons samenleven creëert vervoersarmoede. ‘Bereikbaarheid’ is immers een criterium dat niet altijd wordt meegenomen bij de inplanting van nieuwe bedrijvzones, winkelcentra, sportinfrastructuur, zelfs niet voor woonzones. Diensten en (welzijns)voorzieningen concentreren zich meer en meer in centrumgebieden en trekken weg uit het platteland.

- **Zet in op nabijheid van diensten**
Nabijheid is de beste 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 outreachend werken, lokale zittingsdagen of mobiele winkels.
- **Optimaliseer (bel)busroutes in functie van basisbestemmingen en tijd**
Denk daarbij aan bedrijventerreinen en ziekenhuizen en hou rekening 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**
Een betere fietsinfrastructuur is een belangrijke randvoorwaarde voor het vervullen van het vastgestelde fietspotentieel. We denken hierbij aan het verbeteren en verder uitbreiden van lokale en regionale fietsnetwerken, maar ook aan fietssnelwegen en veilige fietsenparkings.

