

Vervoersarmoede in België



Auteur: Jan Velghe

April 2021

INHOUD

Inleiding	p. 1
I. Probleemstelling en onderzoeksvragen	p. 2
II. Methodologie	p. 3
III. Wat is Vervoersarmoede?	p. 4
IV. Vervoersarmoede: wie loopt meer risico?	p. 9
V. Mobiliteit en vervoersarmoede: enkele cijfers	p. 18
VI. Mobiliteitsbeleid in Vlaanderen, Wallonië en het BHG	p. 25
VII. Vervoersarmoede en duurzame mobiliteit	p. 54
VIII. Vervoersarmoede in België anno 2020	p. 70
1. Enkele relevante populatiekenmerken	p. 70
2. Mobiliteitsdeprivatie	p. 77
3. Vervoersmogelijkheden en vervoersbeperkingen bij de Belgen	p. 85
4. Toegang tot het openbaar vervoer	p. 93
5. Impact op verschillende levensdomeinen	p. 96
6. Impact op bereikbaarheid van bestemmingen	p. 103
7. Oorzaken van vervoersarmoede	p. 108
8. Nu meer beperkingen dan vroeger?	p. 114
9. Impact van de corona-pandemie	p. 121
10. Autodelen	p. 126
11. Fietsdelen & Steps	p. 130
12. Oplossingsstrategieën van mensen in vervoersarmoede	p. 135
13. Welke maatregelen zouden echt helpen?	p. 139
14. Anders en beter organiseren van het openbaar vervoer	p. 147

15. Maatregelen voor werkzoekenden	p. 154
16. Maatregelen voor mensen met een fysieke beperking	p. 157
17. Maatregelen voor ouderen	p. 160
18. Maatregelen voor mensen die moeilijk rondkomen	p. 163
19. Wat kan de overheid doen tegen vervoersarmoede?	p. 167
 IX. Conclusies	 p. 182
X. Aanbevelingen	p. 191
 BIBLIOGRAFIE	 p. 202

Inleiding

De gemiddelde Belg uit een tweeverdienersgezin kan er zich wellicht nauwelijks iets bij voorstellen: anno 2020 zijn er nogal wat individuen en gezinnen in België die onvoldoende kansen krijgen in onze samenleving omdat ze niet genoeg vervoersmogelijkheden hebben.

Dat een deel van de Belgen zich uitgesloten weet van deelname aan activiteiten in de samenleving omdat ze slechts in beperkte mate mobiel zijn, heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat de gemiddelde westerling nog nooit in de geschiedenis zo mobiel geweest is: toenemende mobiliteit van een toenemend aandeel individuen en gezinnen binnen onze samenleving verhoogt uiteraard het risico op maatschappelijke en sociale uitsluiting voor diegene die zich (iets) minder vlot kunnen verplaatsen.

Het fenomeen vervoersarmoede of mobiliteitsarmoede heeft vele gezichten: van de alleenstaande werkzoekende die zich geen auto kan veroorloven en de 70+'er die vaststelt dat hij of zij zich steeds moeizamer kan verplaatsen met auto of fiets tot mannen of vrouwen die na een ongeval met fysieke letsels moeten vaststellen dat een korte banale wandeling veranderd is in een lastig hindernissenparcours.

Met dit onderzoeksproject willen we het fenomeen vervoersarmoede in België niet alleen beter in kaart brengen, maar willen we ook nagaan wat overheid en samenleving kunnen doen om vervoersarmoede in België zoveel mogelijk uit te bannen.

I. Probleemstelling & onderzoeksvragen

In een samenleving waarin mobiel (kunnen) zijn meer dan ooit een voorwaarde is om volwaardig aan het sociale en maatschappelijke leven deel te nemen, lijkt het onafwendbaar dat specifieke groepen mensen en gezinnen uit de boot vallen omdat ze nu eenmaal minder mogelijkheden om zich vlot te verplaatsen. Bovendien: één van de minder zichtbare gevolgen op langere termijn van de huidige corona-pandemie zou wel eens kunnen zijn dat de vervoersarmoede in België toeneemt.

Vervoersarmoede wordt meestal eerder fragmentarisch bestudeerd vanuit het perspectief van specifieke doelgroepen (vb. mensen met een fysieke beperking) of een specifieke invalshoek van kansarmoede. Op dit moment ontbreekt echter onderzoek dat vervoersarmoede op federaal en regionaal niveau op een representatieve manier in kaart brengt.

Deze studie wil het bewustzijn rond vervoersarmoede bij overheid en middenveldorganisaties aanwakkeren en stelt overheid en samenleving in staat een beleid te ontwikkelen dat vervoersarmoede in het algemeen en vervoersarmoede specifieke binnen een aantal doelgroepen op een doeltreffende manier kan terugdringen.

We vertalen deze algemene probleemstelling en doelstelling naar een aantal onderzoeksvragen:

- 1) Wat zijn de verschillende dimensies van vervoersarmoede?
- 2) Welke groepen in de samenleving zijn extra kwetsbaar voor (de gevolgen van) vervoersarmoede?
- 3) Wat is het aandeel en profiel van de Belgen dat zich geen adequaat vervoersmiddel (vb. auto, fiets, regelmatig gebruik van het openbaar vervoer) kan veroorloven (= mobiliteitsdeprivatie)?
- 4) Wat is het aandeel en profiel van de Belgen dat in mindere of sterkere mate beperkingen en problemen ervaart m.b.t. zijn of haar mogelijkheden om zich te verplaatsen (= mobiliteitsarmoede/vervoersarmoede)?
- 5) Op welke levensdomeinen heeft vervoersarmoede de grootste impact bij de Belgen (algemeen en voor verschillende profielen of doelgroepen)?
- 6) Heeft de coronapandemie een impact op de vervoersarmoede in België en zo ja, welke?
- 7) Welke maatregelen of initiatieven kunnen overheden volgens de Belgen en Belgische vervoersarmen zelf nemen om vervoersarmoede in België terug te dringen?
- 8) Wat leert onderzoek over vervoersarmoede in België ons i.v.m. het streven naar meer duurzame mobiliteit?

II. Onderzoeksmethode

Het project werd uitgevoerd in 2 fasen.

In Fase I beschreven we aan de hand van een literatuurstudie zo nauwkeurig mogelijk de sterkst getroffen bevolkingsgroepen. Op basis van deze literatuurstudie werd een vragenlijst ontwikkeld die bediscussieerd werd met 3 M/V uit verschillende doelgroepen (80+, iemand met een fysieke beperking, gezin dat soms moeite heeft om rond te komen) en met twee belangenorganisaties (Mobiel21, Autodelen.net) die op één of andere manier actief (geweest) zijn rond het thema vervoersarmoede.

Op aangeven van Mobiel21 werd binnen de vragenlijst zeer expliciet aangegeven wanneer een vraag betrekking heeft op de periode vóór of tijdens de coronapandemie, aangezien mag verondersteld worden dat de pandemie een aanzienlijke impact heeft op de manier waarop we ons verplaatsen.

In de kwantitatieve Fase II werd een representatieve steekproef van 1700 Belgen online bevraagd (periode eind november – begin december 2020) door onderzoeksbureau IPSOS aan de hand van de vragenlijst ontwikkeld in Fase I.

Deze bevraging duurde ongeveer 10 minuten voor respondenten die geen beperkingen signaleren m.b.t. vervoer en mobiliteit en +/- 15 minuten voor mensen die wel beperkingen of problemen ervaren om zich te verplaatsen.

III. Wat is vervoersarmoede?

Het concept en het fenomeen vervoersarmoede is niet nieuw, maar toch kunnen onderzoekers ook vandaag nog altijd niet terugvallen op een systematische kennisopbouw m.b.t. armoede of sociale uitsluiting door een gebrek aan vervoersmogelijkheden.

We geven in dit hoofdstuk een overzicht van definities en (+/- theoretische) benaderingen van vervoersarmoede.

1) Transport poverty: een vlag met vele ladingen (Lucas, 2016)

Lucas (2016) beschouwt 'transport poverty' als een overkoepelend begrip dat 4 deelconcepten omvat:

- Mobility poverty: 'a systematic lack of (usually motorized) transport that generates difficulties in moving, often (but not always) connected to a lack of services and infrastructures'
- Accessibility poverty: 'the difficulty of reaching certain key activities – such as employment, education, healthcare services, shops,... - at reasonable time, ease and cost.'
- Transport affordability: 'the lack of individual/household resources to afford transportation options, typically with reference to the car (in developed countries) and/or public transport.'
- Exposure to transport externalities: 'the outcomes of disproportionate exposures to the negative effects of the transport system (e.g. traffic casualties, chronic disease, traffic related pollution).'

'Transport poverty' wordt binnen de benadering van Lucas dus beschouwd als een overkoepelende verzamelterm die zowel kan verwijzen naar (gebrek aan) toegang tot vervoersmiddelen (vb. door armoede of gebrek aan aanbod openbaar vervoer), de (on)mogelijkheid om specifieke activiteiten en voorzieningen te bereiken (cf. Jorritsma et al, 2018) als een verhoogd risico om blootgesteld te worden aan de negatieve gevolgen van druk auto- en vrachtwagenverkeer (vb. verkeersongevallen of luchtvervuiling, cf. Lucas, 2016).

2) Vervoersarmoede: enkele definities

Meert et. al. (2003) wijst op de samenhang tussen de begrippen vervoersarmoede en bereikbaarheid... 'Wanneer vervoersarmoede als een bereikbaarheidsprobleem omschreven wordt, duidt dit op de onmogelijkheid of moeilijkheid om bepaalde voorzieningen of activiteiten te bereiken. Het houdt in dat er voor een persoon of een groep van personen geen verbinding mogelijk is naar een activiteit of voorziening.'

Voorzieningen worden volgens Meert (2003) o.a. minder bereikbaar omdat steeds meer mensen zich met de auto verplaatsen, waardoor het openbaar vervoer in een bepaald gebieden of regio's wordt afgebouwd.

Mobiliteit is echter ruimer dan 'bereikbaarheid': mensen kunnen ook gewoon onvoldoende mobiel zijn door ouderdom en/of fysieke beperkingen en daardoor heel wat moeilijkheden ervaren in het dagelijks leven... 'gaande van boodschappen doen tot het volgen van onderwijs, buitenshuis werken, cultuur beleven en sociaal leven.'

Meert (2003) komt tot de conclusie dat 'vervoersarmen' mensen zijn die door 'beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet meer op een volwaardige manier aan het maatschappelijk leven kunnen deelnemen.'

De beschrijving van Meert (2003) vormt het vertrekpunt van de analyse van vervoersarmoede door het Vlaams expertisecentrum i.v.m. duurzame mobiliteit, Mobiel 21: iedereen moet tot op zekere hoogte mobiel kunnen zijn om volwaardig te kunnen deelnemen aan de samenleving, vervoersarmoede betekent dan ook dat mensen 'uitgesloten worden van meerdere domeinen van het maatschappelijk leven door een beperkte mobiliteit.' ([CanTERS, et. al., 2015](#), p. 7)

Sociale uitsluiting en vervoersarmoede kunnen elkaar in aanzienlijke mate versterken: vb. een gebrek aan koopkracht en/of een beperkt sociaal netwerk verhoogt aanzienlijk het risico op vervoersarmoede, omgekeerd kan vervoersarmoede sociale uitsluiting veroorzaken, bvb. omdat werk, opleiding, verenigingsleven of aangepaste zorg onbereikbaar worden.

Mobiel 21 wijst ook op het verband tussen vervoers**armoede** en vervoers**afhankelijkheid**... 'Naarmate men meer zorgbehoevend of armer is, wordt men meer vervoersafhankelijk en weegt de bereikbaarheid van bestemmingen meer door.'

Vanoutrive (2018) analyseert vervoersarmoede vanuit de specifieke invalshoek van materiële armoede. Auteurs en beleidsmakers die vervoersarmoede aankaarten, doen dat volgens Vanoutrive (2018) omdat 'vervoer of transport één van de gebieden van het menselijke bestaan is, relevant vanuit het oogpunt van sociale uitsluiting... Vervoer staat daarbij niet op zich, maar is verweven met andere aspecten, zoals financiële situatie, gezondheid en wonen.'

Iemand die geen toegang heeft tot een aantal gangbare transportmogelijkheden (vb. geen auto) is volgens Martens (2011) echter niet automatisch vervoersarm ... 'daarvoor moet een persoon niet in staat zijn om deel te nemen aan een set activiteiten die als normaal worden gezien in een bepaalde samenleving... ook moet deze beperkte deelname duidelijk sociale gevolgen hebben.'

3) Vervoers-, bereikbaarheids- of mobiliteitsarmoede

Vervoersarmoede kan verschillende oorzaken hebben: een gebrek aan vervoersmiddelen zoals een eigen auto of een aangepaste busverbinding, maar ook bvb. de complexiteit van het vervoersaanbod... 'je moet het aanbod kennen en begrijpen en je moet het kunnen en durven gebruiken.' ([Canters, et. al., 2015](#), p. 8) Mobiel 21 (2015) geeft daarom de voorkeur aan de term 'mobiliteitsarmoede' i.p.v. 'vervoersarmoede'.

Vanoutrive (2018) vertrekt in zijn benadering vanuit het subtiel onderscheid tussen de verwante concepten zoals verkeer, vervoer en mobiliteit... 'verkeer legt de nadruk op de concrete bewegingen van voertuigen, de term 'transport' of 'vervoer' duidt op de verplaatsingen van mensen en goederen tussen locaties, 'mobiliteit' omvat het geheel van verplaatsingen en de mogelijkheden om zich te verplaatsen.'

Enkele auteurs (cf. bespreking, cf. Vanoutrive, 2018) zijn van oordeel dat er eerder sprake is van bereikbaarheidsnoden i.p.v. vervoersnoden... de term 'bereikbaarheidsarmoede' zou dus vanuit deze visie correcter zijn dan de term 'vervoersarmoede'.

Mobiel 21 identificeert 4 drempels die het risico op sociale of economische uitsluiting door mobiliteits-, vervoers- of bereikbaarheidsarmoede kunnen doen toenemen (zie ook Ashoka in Mobiel 21, 2015):

- de kost van privé-vervoer,
- ontbreken van een aangepast aanbod openbaar of collectief vervoer,
- een beperkt netwerk van personen die kunnen helpen bij of informeren over vervoer
- een tekort aan persoonlijke vaardigheden (vb. route uitstippelen, belbus reserveren,...) m.b.t. mobiliteit

Het Nederlandse kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM, 2018) beschouwt mobiliteitsarmoede als een overkoepelend begrip waarin deze verschillende standpunten worden geïntegreerd, KiM (2018) omschrijft mobiliteitsarmoede als... *"Het niet of moeilijk kunnen bereiken van activiteitenlocaties (in termen van moeite) als gevolg van gebrekkige vervoersmogelijkheden (zowel objectief als gepercipieerd), in combinatie met de sociaal-economische en ruimtelijke omstandigheden waarin mensen verkeren en hun vaardigheden. Hierdoor worden zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor de kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed."*

Binnen deze definitie komen niet alleen de verschillende dimensies van 'transport poverty' (cf. Lucas, 2016, supra) aan bod, maar wordt ook gewezen op verschillende factoren die mobiliteitsarmoede bij gezinnen of individuen kunnen veroorzaken: sociaal-economische positie, ruimtelijke

omstandigheden (vb. wonen in een centrum of eerder afgelegen) en vaardigheden (vb. beperkte mobiliteit door leeftijd, ongeluk of handicap).

4) Vervoers- of mobiliteitsarmoede meten

Verschillende auteurs (o.a. Jorritsma et. al., 2018, Kampert et. al., 2018) hebben geprobeerd om vervoersarmoede in steden, gemeentes of buurten in kaart te brengen aan de hand van een beperkte selectie van indicatoren en op basis van a priori beschikbare gegevens.

Het Nederlandse CBS (Centraal Bureau voor de Statistiek, cf. Kampert et. al., 2018) bvb. construeerde een indicator 'risico op vervoersarmoede op buurtniveau' aan de hand van zes parameters:

- Bezit van vervoersmiddelen: aandeel huishoudens dat niet beschikt over een motorvoertuig
- Beschikbaarheid openbaar vervoer: aandeel huishoudens dat op meer dan 500 m afstand woont van de dichtstbijzijnde halte van bus, tram of metro ('voor lagere inkomens is de trein veel te duur')
- Inkomen: aandeel huishoudens met een laag inkomen in een specifieke buurt
- Jongeren en ouderen: aandeel 65+'ers vs aandeel kinderen tot 15 jaar in een bepaalde buurt
- Mensen met een beperking: aandeel huishoudens waarvan 1 van de leden mogelijk een lichamelijke of geestelijke beperking heeft
- Afstand tot voorzieningen: aandeel huishoudens dat gemiddeld verder dan 1 km van de huisarts en supermarkt woont

Jorritsma (2018) pleit ervoor om gegevens uit bestaande databronnen aan te vullen met 'nieuw in te winnen data', die bvb. peilen naar eerder subjectieve criteria zoals 'gepercipieerde vervoersmogelijkheden en de mate waarin mensen tevreden zijn met hun huidige mobiliteitsniveau en deelname aan de maatschappij.' Door verschillende databronnen te combineren kan dan worden nagegaan of iemand te maken heeft met mobiliteitsarmoede.

De auteur merkt overigens terecht op dat uitgerekend bevolkingsgroepen die een hoger risico lopen om met mobiliteitsarmoede geconfronteerd te worden, vaak ondervertegenwoordigd zijn in kwantitatief (steekproef)onderzoek... 'Kwetsbare groepen zoals laagopgeleiden, ouderen en mensen met een handicap blijken namelijk lastig te bereiken met een kwantitatief (reis)onderzoek. Met deze mogelijke ondervertegenwoordiging dient rekening te worden gehouden wanneer de data worden gebruikt om de omvang en mate van mobiliteitsarmoede in Nederland te bepalen.'

5) Conclusie: naar een omschrijving van vervoers-/bereikbaarheids-/mobiliteitsarmoede

Vervoersarmoede of transport poverty omvat minstens 3 dimensies: zich bepaalde vervoersmiddelen niet kunnen veroorloven (Transport affordability), gebrek aan toegang tot vervoer (Mobility poverty) en gebrek aan bereikbaarheid van activiteiten of locaties (Accessibility poverty).

Binnen literatuur en onderzoek i.v.m. vervoersarmoede ontbreekt vooralsnog eensgezindheid over welke term best gebruikt wordt: vervoersarmoede, bereikbaarheidsarmoede of mobiliteitsarmoede.

Mobiliteitsarmoede of vervoersarmoede betekent onvoldoende toegang hebben tot vervoersmogelijkheden en een aantal activiteiten of diensten niet of zeer moeizaam kunnen bereiken, waardoor individuen en gezinnen uitgesloten worden en zich uitgesloten voelen van een volwaardige deelname aan één of meerdere domeinen van de samenleving (vb. werk, diensten, cultuur, vrije tijd, sociaal leven,...).

Verschillende factoren kunnen mobiliteitsarmoede bij gezinnen of individuen veroorzaken of doen toenemen: sociaal-economische positie (vb. beperkt inkomen), ruimtelijke omstandigheden (vb. wonen in een centrum of eerder afgelegen) en vaardigheden (vb. beperkte mobiliteit door leeftijd, ongeluk of handicap).

In Nederland werden reeds verschillende pogingen ondernomen om vervoers- of mobiliteitsarmoede op buurtniveau in kaart te brengen aan de hand van een aantal a priori bekende of gemeten criteria of parameters (vb. bezit van vervoersmiddelen, aandeel huishoudens met een laag inkomen,...). Deze 'objectieve' criteria worden idealiter aangevuld met 'subjectieve' criteria zoals de mate van tevredenheid van mensen over de mogelijkheden om zich te verplaatsen.

Belangrijk aandachtspunt bij het in kaart brengen van vervoersarmoede is dat uitgerekend personen die extra kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede, zoals ouderen, laagopgeleiden en mensen met een handicap, vaak ondervertegenwoordigd zijn in kwantitatief (steekproef)onderzoek.

IV. Wie loopt meer risico op vervoersarmoede?

Enkele specifieke sociale groepen binnen onze Belgische en West-Europese samenlevingen lopen een verhoogd risico op sociaal-maatschappelijke uitsluiting door een beperkte toegang tot vervoersmogelijkheden.

Het risico op vervoersarmoede kan binnen specifieke groepen nog verder toenemen zijn door combinaties van factoren die elkaar versterken: vb. het gemiddeld bescheiden inkomen van mensen met een fysieke beperking of de mogelijke samenhang tussen inkomensniveau, woninglocatie en arbeidslocatie... 'Huizen die goed bereikbaar zijn, zijn vaak wat duurder, en arbeidsplekken waar veel wordt verdiend, liggen vaak op beter bereikbare plaatsen.' (cf. Jorritsma et. al., 2018, p. 20)

We geven in dit hoofdstuk een zo exhaustief mogelijk overzicht van specifieke categorieën binnen de bevolking die volgens één of enkele auteurs frequenter met vervoersarmoede geconfronteerd worden.

1) Mensen met een laag inkomen

Mensen met lage inkomens verplaatsen zich over het algemeen minder vaak dan mensen een hoger inkomen. Mensen met bescheiden inkomens zouden ook vaker te voet gaan, frequenter gebruik maken van het openbaar vervoer en vaker meerijden met familie of vrienden dan mensen of gezinnen met een hoger inkomen (cf. Hine, 2007)

Volgens een recent rapport van het Federaal Planbureau (Daubresse, 2017) zouden Belgische gezinnen in 2015 11% van hun gezinsbudget uitgeven aan vervoer... 'Na huisvesting (24%) en voeding (13%) is vervoer de derde belangrijkste uitgavenpost' (cf. Vanoutrive, 2018).

Iemand met een hoger inkomen besteedt over het algemeen meer aan mobiliteit en kan kiezen uit een grotere waaier van vervoersmogelijkheden dan mensen met een bescheiden inkomen... 'In Vlaanderen geven de lage inkomensgroepen slechts 7 procent van hun besteedbaar huishoudbudget uit aan vervoer, terwijl het Belgisch gemiddelde rond de 15 procent ligt... Dit betekent dat (mensen met een hoger inkomen) binnen eenzelfde tijdsspanne grotere afstanden kunnen afleggen, en dus logischerwijs een grotere keuze hebben in activiteiten (Mobiel21, 2015).' (cf. Jorritsma, 2018)

Ook Vanoutrive (2018) stelt vast dat de uitgaven voor vervoer en transport sterk variëren naargelang het gezinsinkomen. Gezinnen met een laag inkomen geven zowel in absolute cijfers als relatief (aandeel van hun inkomen) minder uit aan vervoer: minder begoede gezinnen besteden vooral minder geld aan de aankoop van voertuigen en aan verplaatsingen met het vliegtuig.

De relatief beperkte vervoersuitgaven bij gezinnen met een beperkt inkomen hebben ook als concreet gevolg dat deze categorie gezinnen zich minder vaak verplaatst dan andere gezinnen en dat de verplaatsingen die ze doen, over het algemeen korter zijn... 'Lagere inkomens leggen ook opvallend minder kilometers af op een dag dan andere groepen.' (Analyses voor het Vlaams Gewest in Vanoutrive, 2018)

Voor mensen die beperkter mobiel zijn is de eigen buurt relevanter dan voor mensen die zich flexibel over grotere afstanden kunnen verplaatsen. Gezinnen met lagere inkomens zijn daardoor niet alleen meer betrokken op de buurt en sterker afhankelijk van voorzieningen in de onmiddellijke woonomgeving, de eigen buurt is voor deze groep ook relevanter als 'voedselomgeving'... 'Schoolomgevingen en buurten waar kansengroepen zijn geconcentreerd krijgen dikwijls extra aandacht omdat kinderen, jongeren en (kans)arme groepen meer afhankelijk of beïnvloedbaar zijn door hun voedselomgevingen.' (cf. Van Outrive & Cant, 2020)

2) Mensen met een laag inkomen en autobezit: een complexe relatie

Autobezit komt minder frequent voor binnen gezinnen met een laag inkomen... 'Lagere inkomens hebben moeilijker toegang tot een auto, met als gevolg dat ze meer kiezen voor tragere en minder flexibele vervoerswijzen.' Gezinnen met een beperkt inkomen die wel over een eigen wagen beschikken, hebben vaker een ouder, vervuilender model, en proberen spaarzaam om te gaan met brandstof... 'Mensen in armoede zijn gemiddeld genomen dan ook minder mobiel' (SEU, 2003; SDC, 2011 in Vanoutrive, 2018).

Het niet beschikken over een eigen wagen kan als gevolg hebben dat mensen er niet in slagen een hoger inkomen te verwerven: soms worden mogelijke werkplekken - en dus kansen op een job - onbereikbaar, omdat... 'met name de laagste inkomensgroepen zich geen auto kunnen veroorloven en zijn aangewezen op het openbaar vervoer (Bakker & Zwaneveld, 2009).' (cf. Jorritsma, 2018)

Deze situatie kan leiden tot een vicieuze cirkel: mensen vinden geen job omdat ze zich geen auto kunnen veroorloven en omdat mensen geen hoger inkomen kunnen verwerven, kunnen ze geen auto aankopen. (cf. Jorritsma, 2018)

Autobezit op zichzelf vormt trouwens geen garantie tegen vervoersarmoede: gezinnen met een laag inkomen die voor hun verplaatsingen afhankelijk zijn van de auto worden soms geconfronteerd met vervoersarmoede omdat ze de toenemende kosten van autogebruik niet (meer) kunnen opvangen 'en daardoor minder aan maatschappelijke activiteiten gaan deelnemen.' (cf. Altenburg, 2009 in Jorritsma, 2018)

En er kan ook gewoon sprake zijn van 'forced car ownership'... 'Stijgende huizenprijzen in het centrum en de locatie van geschikte jobs op bedrijventerreinen daarbuiten maken echter dat het bezitten van een auto een logische manier is om uit een situatie van lage mobiliteit en minder kansen te geraken. Onderzoekers spreken over gedwongen autobezit om aan te duiden dat huishoudens met beperkte middelen soms toch kiezen voor een wagen om voornoemde redenen.' (cf. Vanoutrive, 2018)

Bij een deel van de gezinnen met een laag inkomen, wegen ook de kosten voor het fietsonderhoud te zwaar voor het beperkt beschikbare gezinsbudget.

Naast mensen die zich geen eigen wagen kunnen veroorloven en mensen die geen andere keuze hebben dan zich een eigen wagen aan te schaffen is er natuurlijk ook nog de steeds groter wordende categorie individuen en huishoudens die er bewust voor kiest om zonder auto te leven (cf. infra).

3) Plattelandsbewoners

Uit onderzoek in Australië blijkt dat een tekort aan verplaatsingsmogelijkheden een grotere negatieve impact heeft op het welzijn ('well-being') van plattelandsbewoners dan op het welzijn van stadsbewoners. (Delbosc & Currie, 2011 in Jorritsma, 2018) Ook Mathijssen (2012) merkt op dat mobiliteitsproblemen zwaarder doorwegen in landelijke dorpen... 'waar de voorzieningen en diensten verder af staan van de bewoners.'

Meert (2003) signaleert dat het bereiken van winkels en/of een werkplek een grote uitdaging kan vormen voor plattelandsbewoners die niet in het bezit zijn van een eigen wagen. Vervoersarmoede zou in compacte dorpen minder frequent voorkomen dan in plattelandsgebieden met een eerder verspreide bewoning... 'Dat is te verklaren doordat de gemiddelde afstand tussen een woning en een openbare vervoershalte, winkel of een andere voorziening in een compacte kern kleiner is.' (Meert, 2003 in Vanoutrive, 2018)

Op het Belgische platteland is autobezit en - gebruik meestal noodzakelijk om zich voldoende en op een kwaliteitsvolle manier te kunnen verplaatsen. Het al of niet beschikken over een auto kan niet alleen een grote impact hebben op het welzijn van volwassenen en ouderen, maar ook op het welzijn van kinderen en jongeren op het platteland... 'Kinderen en jongeren uit gezinnen zonder auto hebben vaak moeilijkheden om zelfstandig deel te nemen aan sport, jeugdbewegingen of andere activiteiten.' (cf. Mathijssen, 2010/2012 in Jorritsma, 2018)

Vervoersarmoede kan nog harder toeslaan bij arme en/of zorgbehoevende plattelandsbewoners. (cf. Mathijssen, 2010/2012 in Jorritsma, 2018)

Vervoersarmoede op het platteland zal in sommige regio's naar de toekomst toe wellicht nog verder toenemen: jongeren trekken weg naar de stad en ouderen blijven in de dorpen wonen, waardoor het bevolkingsaantal in dorpen afneemt en voorzieningen in dorpen verder worden afgebouwd. Plattelandsbewoners kunnen daardoor voor een aantal voorzieningen enkel nog terecht in grotere centra of steden, waardoor deze voorzieningen steeds moeilijker bereikbaar worden voor bewoners zonder auto of voor bewoners van dorpen met onvoldoende openbaar vervoersaanbod. (cf. Jorritsma, 2018)

Vergelijkbare evoluties kunnen zich trouwens ook voordoen in 'suburbane' gebieden die moeilijk bereikbaar zijn met de fiets of het openbaar vervoer. Deze gebieden riskeren een lage status te verwerven - de zgn. 'not spots' - tegenover de hot spots of gebieden met een hogere status die makkelijk bereikbaar zijn en waarvan de bewoners heel mobiel zijn. (cf. Kampert et. al., 2018)

4) Stadsbewoners

Vervoersarmoede beperkt zich echter zeker niet alleen tot het platteland. Ondanks de concentratie van voorzieningen en werk in verstedelijkte gebieden, kunnen ook stadsbewoners grote moeilijkheden ervaren om een werkplek te bereiken... 'Een typisch voorbeeld is de logistieke sector, waarin heel wat werknemers uit kansengroepen werken, maar waarvan de werkplekken dikwijls op moeilijk bereikbare bedrijventerreinen liggen.' (cf. Vanoutrive, 2018)

Mobiliteitsonderzoekers spreken in dit verband over 'omgekeerde pendel' ... 'waarbij werknemers niet vanuit de buitenwijken naar het stadscentrum pendelen, maar vanuit het centrum naar werkplekken elders.'

In de Verenigde Staten zijn rond dit thema zelfs heuse sociale bewegingen ontstaan, de 'Transit equity Movement' of 'Transportation Justice Movement', die opkomen tegen binnenstedelijke vervoersarmoede en o.a. via rechtszaken proberen af te dwingen dat meer geïnvesteerd wordt in openbaar vervoer (cf. Vanoutrive, 2018).

5) Ouderen

Naarmate de leeftijd vordert, verplaatsen ouderen zich steeds minder en worden hun verplaatsingen steeds korter. Ze verlaten minder vaak hun woning dan jongere volwassenen en beperken hun verplaatsingen meer en meer tot locaties in de nabijheid van de eigen woning. (cf. Jorritsma, 2018)

Ouder wordende 60 en 70+'ers rijden minder frequent met de auto en moeten uiteindelijk op een bepaald moment stoppen met autorijden, maar ook het gebruik van andere vervoersmiddelen neemt

bij senioren af naarmate ze ouder worden. Nogal wat senioren voelen zich eenzaam en 'een van de doelen van gratis openbaar vervoer is het doorbreken van het sociale isolement van (bepaalde groepen) ouderen'. (cf. Jorritsma & Olde Kalter, 2008 in Jorritsma, 2018)

Vaak kunnen ouderen die geen auto hebben of niet meer in staat zijn om met de auto te rijden, zich enkel nog verplaatsen via het openbaar vervoer. Nogal wat Britse bejaarden maken echter geen of onvoldoende gebruik van het openbaar vervoer omdat ze bang zijn voor hun persoonlijke (sociale) veiligheid, uiteraard is er soms ook gewoon geen of onvoldoende aanbod openbaar vervoer in de directe woonomgeving.

Naarmate de leeftijd vordert, zijn senioren steeds meer aangewezen op verplaatsingen te voet, maar ook bij het wandelen of stappen kunnen ervaren steeds vaker problemen, waardoor zelfs een eenvoudige uitstap naar de winkel of bij een buurvrouw om de hoek een lastige onderneming wordt: vb. door slecht aangelegde voetpaden, onverwacht hoge opstapjes, drukke kruispunten,... (cf. Hine, 2007)

Ouderen met hogere inkomens zijn over het algemeen mobieler dan ouderen met een beperkt inkomen. Een relatief groot aandeel Belgische ouderen is alleenstaand of heeft geen rijbewijs, twee factoren die het risico op vervoersarmoede verder doen toenemen.

6) (Oudere) Vrouwen

Het risico op vervoersarmoede zou nog groter zijn bij oudere vrouwen dan bij oudere mannen (cf. Jorritsma, 2018): bvb. omdat vrouwelijke senioren minder vaak een rijbewijs hebben dan mannen en jongere vrouwen, waardoor zij vaker gebruik moeten maken van andere vormen van vervoer of mee moeten rijden met hun partner (Harms, 2008 in Kampert, 2018).

Het niet kunnen of durven besturen van een auto zou vaker voorkomen bij vrouwen op het platteland dan bij hun echtgenoten (cf. Meert, 2003). Dit probleem zou zich volgens Meert (2003) overigens niet alleen voordoen binnen oudere leeftijdscategorieën... 'Jonge vrouwen worden minder vaak gestimuleerd om hun rijbewijs te behalen dan jongens of ze beweren vaker schrik te hebben om te rijden.'

(Sociale) veiligheidsoverwegingen kunnen zowel voor vrouwen als voor ouderen (cf. supra) een belangrijk argument zijn om van een aantal verplaatsingen af te zien: vb. schrik om alleen te wandelen in het donker of om buiten de piekuren alleen te zijn in grotendeels verlaten stations en haltes (cf. Hine, 2007).

7) Zorgbehoevenden

Naarmate we ouder worden, verhoogt het risico op één of meerdere chronische aandoeningen en worden we sterker afhankelijk van zorg. Naarmate onze zorgbehoefte toeneemt, worden we ook 'vervoersafhankelijker' en... 'weegt de bereikbaarheid van bestemmingen zwaarder door.' (cf. Mobiel 21, 2015 in Kampert, 2018)

Onze bewegingsvrijheid en verplaatsingsmogelijkheden kunnen ook beperkt worden door zorgtaken die we zelf opnemen voor anderen, vb. het verzorgen van een partner, ouder of kind... 'onze dagelijkse gewoonten worden ontwricht en dat kan negatieve gevolgen hebben voor onze sociale contacten.' (cf. Kampert, 2018)

8) Mensen met een fysieke beperking

Op het eerste zicht vrij onopvallende obstakels zoals oneffenheden op een voetpad, een plotse of te hoge opstap, oversteekplaatsen die onveilig zijn en bushaltes, perrons, bussen, treinen,... die moeilijk toegankelijk zijn, vormen voor mensen met een fysieke beperking vaak onoverkomelijke barrières.

Belgen met een fysieke beperking zijn vaker alleenstaand, hebben vaker geen rijbewijs en hebben gemiddeld een lager inkomen dan andere Belgen, waardoor het risico op vervoersarmoede binnen deze groep verder toeneemt.

Enter VZW peilde in 2014 bij 339 Vlamingen met een fysieke beperking naar het effect van hun beperking op de manier waarop ze zich (al of niet) kunnen verplaatsen. Uit deze bevraging bleek o.a. dat twee derde (62%) van deze Vlamingen zelf geen auto of rijbewijs heeft, twee derde (62%) zich niet meer dan 500m te voet kan verplaatsen en één derde (36%) alleen woont en dus voor verplaatsingen niet kan rekenen op de hulp van iemand anders binnen het gezin. (cf. Enter VZW in Mobiel 21, 2015)

Het hoeft ons dan ook niet te verbazen dat Belgen met een fysieke beperking 'zich veel meer zouden willen verplaatsen als dit kon'. (Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, 2015 in Jorritsma, 2018)

9) Werkzoekenden

Voor werkzoekenden heeft de ontwikkeling van onze ruimtelijke structuur, die tot in het recente verleden vooral bepaald werd door de alomtegenwoordigheid van de auto, een onmiddellijke en grote impact op hun jobkansen. Uit onderzoek in Engeland blijkt dat niet minder dan 2 van de 5 werkzoekenden moeilijk een job vindt omdat mogelijke werkplekken niet of moeilijk bereikbaar zijn via het openbaar vervoer en omdat ze geen auto bezitten. (cf. SEU, 2003 in Jorritsma, 2018)

Hine (2007) wijst er ook op dat werkuren bij ploegenarbeid vaak onverenigbaar zijn met de uurregeling van het openbaar vervoer en dat, bvb. door de moeilijke bereikbaarheid van bedrijventerreinen, transportkosten vaak (te) zwaar doorwegen bij mensen die bvb. deeltijds (willen) werken.

In Nederland is er sprake van een 'toenemende suburbanisatie' van werkgelegenheid, waardoor bedrijventerreinen voor specifieke (vb. laaggeschoolde) groepen steeds moeilijker bereikbaar worden... 'In veel westerse landen is laaggeschoolde werkgelegenheid verplaatst naar bedrijventerreinen aan de stadsranden en langs snelwegen. Werkzoekenden kunnen deze werkgelegenheid zonder auto vaak niet of nauwelijks bereiken.' (cf. Jorritsma, 2018)

Vlaamse werkzoekenden zonder rijbewijs hebben veel minder jobmogelijkheden dan Vlaamse werkzoekenden met een rijbewijs, zeker buiten stedelijke gebieden zijn jobkansen voor werkzoekenden zonder rijbewijs relatief beperkter. (cf. Fransen, 2017 in Vanoutrive 2018)

10) Gezinnen met kinderen en alleenstaande moeders of vaders

Kinderen en jongeren zijn voor hun verplaatsingen vaak afhankelijk van ouders of andere volwassenen, omgekeerd wordt de bewegingsvrijheid van ouders soms sterk beperkt omdat ze hun kinderen van en naar school, hobby, vriendjes,... moeten voeren. Kinderen in huis doen de vervoerskosten van het gezin gevoelig toenemen en voor moeders is het combineren van een job met het vervoer van jonge kinderen niet altijd haalbaar (cf. Bastiaanssen, Donkers & Martens, 2013 in cf. Kampert et. al., 2018).

In gezinnen met een alleenstaande moeder of vader is de mogelijke impact van kinderen op de vervoerskosten, de bewegingsvrijheid en eventuele jobkansen van de alleenstaande ouder uiteraard nog groter (cf. Hine, 2007).

11) Mensen met een migratie-achtergrond

Nederlanders met een migratie-achtergrond zijn minder vaak onderweg en leggen gemiddeld kleinere afstanden af dan andere Nederlanders. Nederlanders met een migratie-achtergrond hebben vaker een abonnement voor het openbaar vervoer, maar beschikken minder vaak dan andere Nederlanders over een fiets, auto of rijbewijs.

Kanmaz (2016) wijst specifiek op vervoersarmoede bij (Belgische) vrouwen met een migratie-achtergrond, o.a. door het ontbreken van vaardigheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer... 'vrouwen met een migratieachtergrond en een laag inkomen leven soms zodanig geïsoleerd dat ze de stad nauwelijks kennen, laat staan alleen een tram of een bus nemen. Het ontbreekt hen

ook aan de vaardigheden om met het openbaar vervoer om te gaan (denk aan het raadplegen van de dienstregeling).’ (cf. Kanmaz, 2016 in Jorritsma, 2018)

12) Vervoersarmoede en de cruciale overgangsmomenten in het leven

Meert (2003) merkt op dat specifieke keuzes n.a.v. transitiemomenten, vb. van jong naar volwassen of van volwassen naar bejaard, een grote impact kunnen hebben op onze huidige en toekomstige mobiliteitsnoden en -behoeften.

Jongvolwassenen kiezen voor het eerst zelfstandig een woonplaats, terwijl ouder wordende senioren zich steeds minder vlot zelfstandig kunnen verplaatsen. Het ziek worden of overlijden van een partner kan de vervoersafhankelijkheid van senioren plots sterk doen toenemen.

Sommige ‘jongere’ senioren beslissen dan ook om te verhuizen van een afgelegen plattelandsdorp naar het centrum van een gemeente of stad om te voorkomen dat mobiliteitsbeperkingen een te grote negatieve impact zouden hebben op hun levenskwaliteit.

13) Conclusie: groepen met een verhoogd risico op vervoersarmoede

Cruciale elementen die het risico op vervoersarmoede kunnen doen toenemen zijn een gebrek aan voldoende financiële middelen (mensen met een laag inkomen, werkzoekenden) en competenties om zich te verplaatsen die afnemen door leeftijd (ouderen), ziekte, fysieke beperking of een eenvoudig gebrek aan kennis en vaardigheden (vb. nieuwkomers, migranten),

Andere factoren die vervoersarmoede in de hand werken zijn onvoldoende beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen in de buurt van een specifieke woonlocatie (plattelandsbewoners) al of niet in combinatie met veranderingen in locatie van tewerkstellingspolen (stadsbewoners, werkzoekenden), diensten of voorzieningen (vb. suburbanisatie, plattelandsvlucht, auto centraal in combinatie met gebrek aan OV).

Ook een gebrek aan tijd door bvb. de combinatie van jonge kinderen en werk kan het risico op vervoersarmoede doen toenemen, net als zelf kind of jongere zijn in een afgelegen dorp op het platteland.

Een subjectief of objectief gebrek aan sociale veiligheid aan haltes of op bepaalde trajecten kan voor specifieke groepen zoals vrouwen en ouderen de bewegings- of mobiliteitsvrijheid nog eens extra beperken.

Beschikbaarheid en bereikbaarheid van veilig en regelmatig openbaar vervoer en vaker nog het al of niet beschikken over (en kunnen rijden met) een eigen wagen vormen opvallende constanten doorheen de levenssituatie van groepen in onze samenleving die een min of meer verhoogd risico lopen op vervoersarmoede.

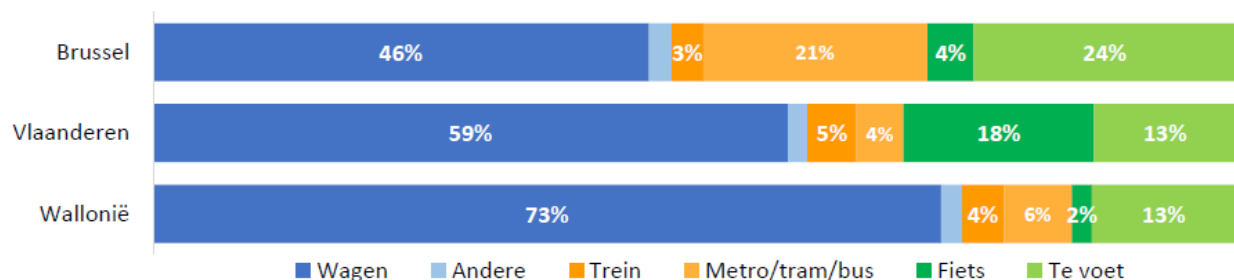
V. Mobiliteit en vervoersarmoede in België: enkele cijfers

- Verplaatsingsgedrag (= modal split naar aantal verplaatsingen) in België

Waalse gezinnen verplaatsen zich een stuk frequenter met de auto (73% van alle verplaatsingen) dan Vlaamse (59%) en vooral Brusselse gezinnen (46%)(cf. Figuur 1). Vlamingen houden van de fiets (18% van alle verplaatsingen) bij Walen (2%) en Brusselaars (4%) is dit veel minder het geval.

Brusselaars verplaatsen zich ongeveer evenveel te voet (24%) of met het openbaar vervoer (metro, tram of bus, 21%) dan met de auto (46%) (cf. Figuur 1)

Figuur 1 – vervoerswijzen per woongewest – modale aandelen aantal verplaatsingen (cf. Derauw, 2019)



Vergelijking met vroegere mobiliteitsenquêtes leert dat, hoewel de auto blijft overheersen in ons mobiliteitsgedrag, Belgen zich iets minder frequent dan vroeger verplaatsen met de auto, maar... 'In termen van het afgelegde aantal kilometer is de daling van het aandeel van de auto minder opvallend.' Het belang van het openbaar vervoer en de fiets binnen onze verplaatsingen neemt toe. (cf. Derauw, 2019)

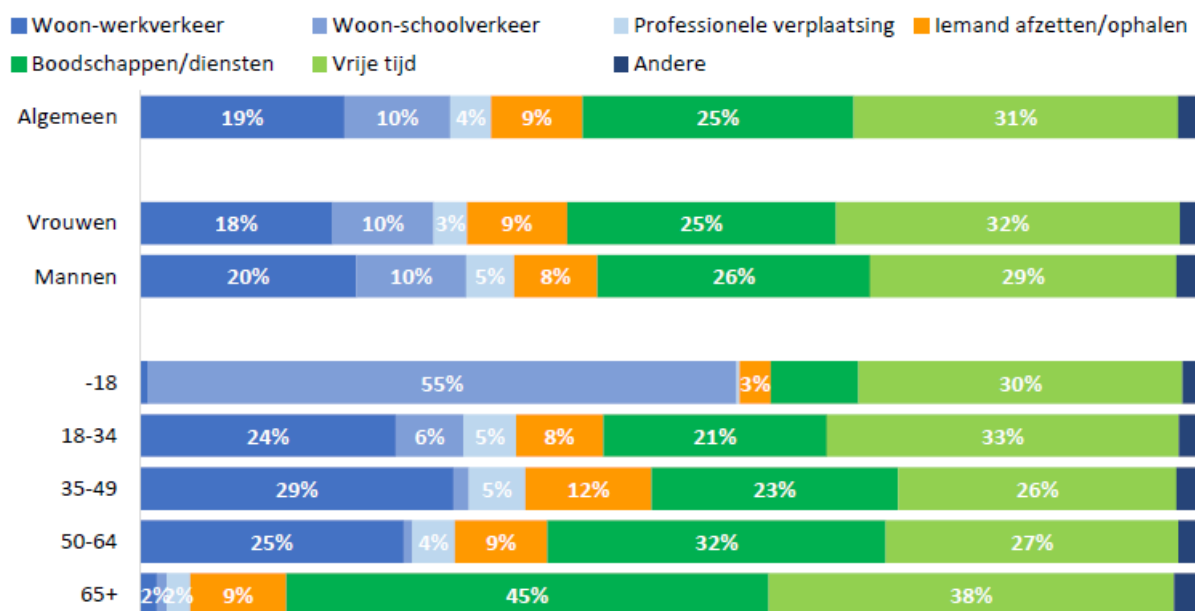
- Verplaatsingsmotieven van de Belgen en de manier waarop Belgen zich verplaatsen

In navolging van Glorieux (2008) maken we – naargelang het verplaatsingsmotief - een onderscheid tussen verplichte (werk en onderwijs), noodzakelijke (diensten en participatie) en belangrijke (vrije tijd) verplaatsingen.

Ongeveer één derde van de verplaatsingen van de Belgen zijn verplichte verplaatsingen: 19% woon-werk verplaatsingen, 10% woon-school verplaatsingen en nog eens 4% professionele verplaatsingen. Een kwart van de verplaatsingen kan beschouwd worden als noodzakelijk i.f.v. aankopen van goederen en diensten en 31% van de verplaatsingen kan omschreven worden als belangrijk, d.w.z. voor hobby's of vrije tijd.

De resterende 9% van de verplaatsingen heeft te maken met het vervoeren (ophalen/afzetten) van een andere persoon (cf. figuur 2).

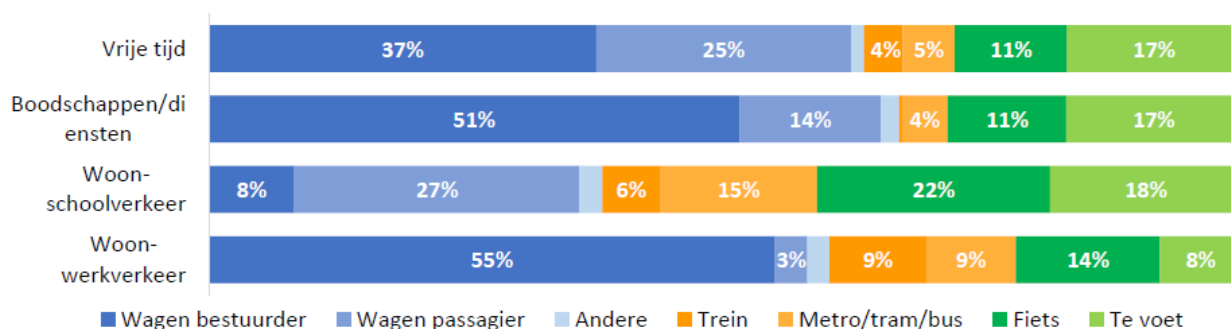
Figuur 2 – verplaatsingsmotieven volgens leeftijd en geslacht (cf. Derauw, 2019)



De verschillende verplaatsingsmotieven zijn vergelijkbaar bij mannen en vrouwen. Bij jongeren (woon-schoolverkeer) en volwassenen (woon-werkverkeer) zijn de verplichte verplaatsingen belangrijker, bij 65+'ers valt vooral het grote aandeel op van noodzakelijke (aankopen en diensten) en belangrijke (vrije tijd) verplaatsingen op (cf. figuur 2).

De auto is met voorsprong de meest dominante vervoersmodus binnen het woon-werkverkeer en bij verplaatsingen i.v.m. aankopen en diensten (cf. Derauw, 2019). Binnen het woon-schoolverkeer zijn actieve vervoersmodi zoals fietsen en wandelen belangrijker. Vervoer van of naar vrijetijdsactiviteiten wordt gedomineerd door de auto (bestuurder + passagier), op afstand gevolgd door wandelen en fietsen. De actieve vervoersmodi wandelen en fietsen zijn relatief iets belangrijker bij verplaatsingen i.v.m. aankopen en diensten (cf. figuur 3).

Figuur 3 – modale aandelen en de verschillende verplaatsingsmotieven (aantal verplaatsingen - België)



Glorieux (2008) merkt op dat we m.b.t. het gebruik van het openbaar vervoer tijdens de levensloopbaan enkele belangrijke scharnierenmomenten kunnen onderscheiden: vanaf 12 jaar vergroot de afstand van de school tot de eigen woning, waardoor gebruik van het openbaar vervoer binnen deze leeftijdscategorie 'uitdrukkelijk in beeld komt' en de facto als een eerste stap kan beschouwd worden richting vrijheid en zelfstandigheid.

Vanaf 18 jaar mogen jongeren met een rijbewijs een auto besturen 'en daar maakt men ook gretig gebruik van... Het openbaar vervoer dat jarenlang bijzonder belangrijk was om zich vrij te kunnen verplaatsen, wordt plotseling het prototype van onvrijheid.'

Bij druk bezette volwassenen met kinderen is het openbaar vervoer niet alleen symbool van onvrijheid, openbaar vervoer gebruiken betekent voor hen vooral tijdverlies. Tijdens de vrije tijd wordt het openbaar vervoer echter ook door druk bezette volwassenen ervaren als bron van ontspanning.

Bij 65+'ers is de cirkel rond: net als in de vroegste levensfasen heeft het kunnen gebruiken van het openbaar vervoer opnieuw een grote impact op de levenskwaliteit, meer nog... 'In de laatste levensfase wordt het openbaar vervoer quasi het enige vervoersmiddel waarop men zich kan beroepen, zonder afhankelijk te zijn van derden.'

Glorieux (2008) concludeert dat... 'doorheen de verschillende leeftijdsfasen neemt de bijdrage van het openbaar vervoer aan het persoonlijke, sociale en economische welbevinden eerst toe, dan weer af en dan weer toe.'

- Autobezit in België

In 2010 beschikte 17% van de Belgische gezinnen NIET over een eigen wagen, 28% van de Belgische gezinnen beschikte over meer dan één wagen.

In Vlaanderen was in 2010 14% van de gezinnen niet in het bezit van een eigen wagen, in Wallonië 17% en in het Brussels Hoofdstedelijk maar liefst 35%. Bijna één derde van de Vlaamse gezinnen (31%) en 28% van de Waalse gezinnen bezat in 2010 meer dan één wagen, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikte in 2010 amper 11% van de gezinnen over meer dan één wagen.

In de periode 2001 – 2010 daalde het aandeel Belgische gezinnen zonder eigen wagen en steeg het aandeel gezinnen met meer dan één wagen (cf. Beldam, 2010).

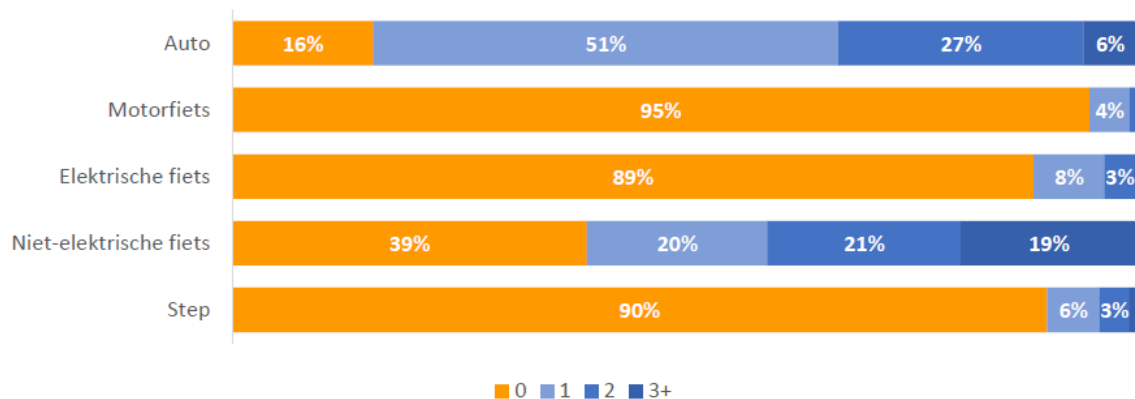
Uit een recente huishoudbudgetenquête (cf. Statbel, 2019) blijkt dat in 2018 19% van de Belgische gezinnen niet beschikte over een eigen wagen: 14% van de Waalse gezinnen, 16% van de Vlaamse gezinnen en maar liefst 48% van de Brusselse gezinnen... 'In 1999 waren de verhoudingen wat anders, toen bezaten 86% van de Vlaamse gezinnen een wagen, 80% van de Waalse gezinnen en 60% van de Brusselse gezinnen.'

Volgens onderzoek van de Vlaamse overheid zou 17,85% van de Vlaamse gezinnen niet in het bezit zijn van een eigen wagen, terwijl 31,2% meer dan één auto bezit. 84,3% van de Vlamingen heeft in 2019 een rijbewijs: bijna 90% van de mannen (89,3%) t.o.v. 79% van de vrouwen (cf. VO/dept. MOW, 2019).

In dun bevolkte landelijke gebieden in Wallonië heeft minder dan 3% van de gezinnen (2,9%) geen eigen wagen, in dichtbevolkte Waalse steden loopt het aandeel gezinnen zonder auto op tot bijna 30% (29,3%). Waalse alleenstaanden (39,7% geen eigen wagen) en alleenstaande vaders of moeders (28,8% geen eigen wagen) hebben veel minder vaak een eigen wagen dan Waalse koppels met kinderen (5,1%) (cf. Masuy, 2019).

Volgens de federale overheid (cf. figuur 4) zou in 2019 16% van de Belgische gezinnen geen eigen wagen bezitten en maar liefst 39% van de Belgische gezinnen beschikt niet over een eigen fiets (cf. Derauw, 2019).

Figuur 4 – verdeling van het aantal auto's/fietsen/steps per gezin (cf. Derauw, 2019)



Het aandeel gezinnen zonder eigen wagen in België blijft de voorbije jaren dus relatief stabiel, deze algemene evolutie verbergt echter enkele opvallende regionale verschillen: in Brussel is het aandeel gezinnen zonder auto het voorbije decennium toegenomen, in Vlaanderen neemt het aandeel gezinnen zonder auto zeer geleidelijk toe en het aandeel Waalse gezinnen zonder een eigen wagen neemt de voorbije jaren geleidelijk af.

- Impact van beperkte toegang tot mobiliteit in Wallonië

Waalse huishoudens zonder eigen wagen zijn vaker kwetsbare huishoudens. Alleenstaanden, alleenstaande ouders en oudere koppels zijn relatief sterk vertegenwoordigd binnen deze groep. Waalse huishoudens zonder eigen wagen zijn vaker stadsbewoners die hun woning huren en moeite hebben om rond te komen.

Waalse gezinnen die niet over een eigen auto beschikken, gaan vaker te voet en maken frequenter dan andere Waalse gezinnen gebruik van het openbaar vervoer. Het aandeel gezinnen dat wel eens meerijdt met iemand anders ('co-voiturage') is ongeveer even groot bij Waalse gezinnen zonder auto dan bij Waalse gezinnen met een auto, maar Waalse gezinnen zonder auto gebruiken deze vervoersmodus voor een ander type verplaatsingen, vb. om medische redenen of om boodschappen te doen i.p.v. woon-werkverplaatsingen (cf. Masuy, 2019).

De helft van de Walen was in 2012 van oordeel dat er onvoldoende aanbod openbaar vervoer was in zijn of haar buurt: een kwart vond het aanbod openbaar vervoer 'eerder onvoldoende' en nog eens een kwart vond dit aanbod 'ruimschoots onvoldoende'.

Ruim de helft van de Walen stelde in 2012 minstens af en toe een verplaatsing uit omdat de kostprijs van deze verplaatsing te hoog was (4,6% voortdurend ('tout le temps'), 12,1% regelmatig ('souvent'))

en nog eens 33,6% af en toe ('de temps en temps')) en volgens één derde van de Walen (32%) hebben (in 2012) mobiliteitsgerelateerde beperkingen (vb. verplaatsing te duur, neemt teveel tijd in beslag,...) minstens af en toe een negatieve impact op hun deelname aan sociale en/of vrijetijdsactiviteiten (3,1% voortdurend, 9,3% regelmatig en 19,5% af en toe, cf. IWEPS, 2014)

Deze negatieve impact is groter binnen gezinnen... 'qui ne disposent pas de voiture et lorsque la voiture est partagée dans le ménage.' (cf. Van Coppenolle, 2019)

- Vervoersarmoede in België

Uit onderzoek van Ashoka Belgium (geciteerd in Mobiel 21, 2015) blijkt dat 19% van alle Belgen vervoersarm is.

Ashoka onderscheidt 4 categorieën vervoersarmen in België: stedelijke vervoersarmen (9,2%), niet-stedelijke vervoersarmen (5,3%), ouderen (3%) en mensen met een (fysieke) beperking (1,5%).

Stedelijke vervoersarmen zijn bvb. stadsbewoners die door mobiliteitsproblemen moeilijk werk vinden en/of stadsbewoners die het openbaar vervoer niet of nauwelijks gebruiken omdat ze het onvoldoende kennen en begrijpen (vb. taalbarrière). Niet-stedelijke vervoersarmen zijn inwoners uit 'randstedelijke' of plattelandsgebieden. De categorie ouderen omvat zowel ouderen die niet thuis wonen als ouderen die wel nog thuis wonen.

14,8% van de Belgische bevolking wordt in 2019 beschouwd 'als risicogroep voor monetaire armoede (AROP).' (cf. Statbel, 2020) Het aandeel vervoersarmen in België zou m.a.w. iets hoger zijn dan het aandeel arme Belgen, wellicht omdat er (ook) in België een relatief grote overlap is tussen materiële of monetaire armoede en vervoersarmoede.

- Conclusie: verplaatsingsgedrag van de Belgen en vervoersarmoede in België, enkele cijfers

Waalse gezinnen verplaatsen zich bij voorkeur met de auto, Vlamingen rijden ook graag eens met de fiets en Brusselaars verplaatsen zich even vaak te voet of met het openbaar vervoer dan met de auto. In Wallonië en Vlaanderen beschikt slechts een beperkte minderheid van de gezinnen NIET over een eigen wagen (+/- 15%), in het BHG is dit aandeel veel groter (> 40%). Iets minder dan één derde van de Vlaamse en Waalse gezinnen beschikt over meer dan één eigen wagen. Op het Waalse platteland beschikt minder dan 3% van de gezinnen niet over een eigen wagen.

De keuze voor een specifieke verplaatsingsmodus verschilt naargelang de reden voor de verplaatsing: de auto domineert bij verplichte (vb. woon-werk), noodzakelijke (vb. aankopen) en belangrijke

verplaatsingen (= vrije tijd, bestuurder + passagier), actieve vervoersmodi zoals wandelen en fietsen zijn dan weer belangrijker binnen het woon-schoolverkeer.

Gebruik van en waardering voor het openbaar vervoer verschilt aanzienlijk naargelang de levensfase van de Belgen: voor de jongsten en de oudsten is het openbaar vervoer zeer belangrijk, voor jongvolwassenen is het openbaar vervoer eerder een symbool van onvolwassenheid en afhankelijkheid en voor drukbezette volwassenen is openbaar vervoer vaker wel dan niet synoniem voor tijdverlies.

19% van de Belgen zou in vervoersarmoede leven, het gaat vooral om stedelingen (9,2%) en Belgen op het platteland (5,3%) en in iets mindere mate om ouderen (3%) en mensen met een (fysieke) beperking (1,5%).

VI. Mobiliteitsbeleid in Vlaanderen, Wallonië en Brussel

1) Mobiliteitsbeleid in België: bevoegdheidsverdeling

Het mobiliteitsbeleid in ons land is vooral een bevoegdheid van de gewesten.

Toch heeft de wetgever ook een aantal uitzonderingen voorzien op deze algemene regel. De federale overheid is nog steeds bevoegd voor o.a. de spoorwegen (NMBS/Infrabel), de algemene verkeerspolitie en de technische voorschriften voor verkeers- en vervoersmiddelen (cf. Van Eeckhoutte, 2016).

2) Het Vlaamse mobiliteitsbeleid

Twee opvallende decreten staan centraal in het Vlaamse mobiliteitsbeleid van de voorbije decennia: het decreet basismobiliteit (20 04 2001) en het decreet basisbereikbaarheid (12 06 2019).

- Het decreet basismobiliteit

Basismobiliteit betekent vanuit het perspectief van de burger dat iedereen de mogelijkheid heeft om zich te verplaatsen naar een door hem of haar gewenste locatie (cf. Glorieux, 2008). Vanuit beleidsperspectief betekenen concepten zoals basismobiliteit en basisbereikbaarheid dat ‘de overheid een minimum aan mobiliteit of bereikbaarheid garandeert.’ (Vanoutrive, 2018)

De invoering van basismobiliteit als sociaal recht voor elke Vlaming werd reeds aangekondigd in het Vlaams Regeerakkoord van 1999 – 2004... ‘door middel van een geïntegreerd mobiliteitsplan ‘duurzame mobiliteit in Vlaanderen’ wil men de mobiliteit beheersen, de milieuvervuiling en milieuhinder verminderen en **de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en dorpen garanderen.**’ (cf. Glorieux, 2008)

De problematiek van vervoersarmoede was een belangrijke politieke overweging bij het tot stand komen van het decreet basismobiliteit... ‘Uitgangspunt is de veranderende samenleving met enerzijds een steeds grotere nood aan verplaatsingen en anderzijds steeds meer mensen die verstoken zijn van het bezit of het gebruik van een persoonlijke auto, o.a. door een vergrijzende bevolking.’ (cf. Glorieux, 2008).

De Vlaamse regering probeerde dit recht op basismobiliteit voor iedere Vlaming te garanderen via een tweesporenbeleid: enerzijds het promoten en bevorderen van het fietsgebruik (en andere ‘zachte

vervoersmiddelen'), o.a. via het aanpassen van de infrastructuur en anderzijds het (verder) uitbouwen van het openbaar vervoer (cf. Glorieux, 2008).

Het verder uitbouwen van het openbaar vervoer werd in de praktijk gebracht door het decreetaal opleggen van een aantal concrete (minimum)doelstellingen zoals een maximumafstand tot de dichtstbijzijnde halte, een minimum aantal ritten per uur en een maximale wachttijd, afhankelijk van plaats (vb. stad/buitengebied) en tijd (vb. spits- en daluren) (cf. Mobiel 21, 2015; [decreet basismobiliteit](#) 20 04 2001, Art. 4).

Zo moest er vanaf eind 2006 in heel Vlaanderen een bus- of tramhalte zijn binnen een straal van 750 meter vanaf elke woning in een plattelandsgemeente, binnen een straal van 650 meter in randstedelijke en kleinstedelijke gebieden en binnen een straal van 500 meter vanaf elke woning in (groot)stedelijke gebieden.

- (Maatschappelijke) Gevolgen van het decreet basismobiliteit

Op basis van onderzoek naar de sociale effecten van het decreet basismobiliteit in niet-stedelijke gebieden kwam men in 2007 tot de conclusie dat het aanbod openbaar vervoer in Vlaanderen over het algemeen voldoende tegemoetkwam aan behoeftes i.v.m. verplichte (vb. werk, school) en noodzakelijke (vb. voedingsaankopen, overheidsdiensten) verplaatsingen.

Het aanbod openbaar vervoer voldeed in 2007 echter onvoldoende aan de vraag naar 'belangrijke' verplaatsingen, zoals deelname aan vrijetijdsactiviteiten: bvb. omdat er na een bepaald tijdstip geen bussen of trams meer rijden of omdat er geen openbaar vervoer voorzien is... 'Dat heeft een rechtstreekse invloed op de mogelijkheden om deel te nemen aan culturele, sociale en sportieve activiteiten en heeft dus zijn weerslag op het welbevinden van de gebruiker.' (cf. Glorieux, 2008)

Niet kunnen deelnemen aan (vrijetijds)activiteiten door een beperkt aanbod van het openbaar vervoer komt bovendien vaker voor bij gezinnen op het platteland dan bij stadsbewoners... 'Zij (plattelandsbewoners) moeten zich steeds verder verplaatsen om aan hun behoeften te voldoen en beschikken daarvoor over een zeer beperkt aanbod aan openbaar vervoer.' (cf. Glorieux, 2008, zie ook Meert, 2003)

Volgens de Vlaamse Mobiliteitsraad MORA (2015) heeft de uitvoering van het decreet basismobiliteit zowel positieve als negatieve effecten gehad:

- Het decreet heeft voor een inhaalbeweging gezorgd en heeft geleid tot een fijnmazig openbaar vervoersnetwerk

- Het aantal bus- en tramreizigers is toegenomen
- De vervoersarmoede is afgenomen

MAAR

- De kosten van het systeem wegen niet altijd op tegen de maatschappelijke baten
- De aanbodsgerichte benadering zorgt voor een te exclusieve focus op woonzones ten koste van een onderbouwd locatiebeleid, waardoor functionele bestemmingen zoals bedrijventerreinen, scholen en diensten niet of onvoldoende ontsloten werden of onvoldoende bereikbaar waren...
- Binnen het decreet basismobiliteit ontbreekt een juridisch kader i.v.m. nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelsystemen
 - Het decreet basisbereikbaarheid

In 2014 besliste een nieuwe Vlaamse regering om van koers te veranderen en van een 'aanbodsgericht mobiliteitsbeleid over te stappen naar een vraaggericht beleid onder de noemer van basisbereikbaarheid.' (cf. Mobiel 21, 2015)

De Vlaamse overheid wil met dit nieuwe decreet... (cf. [decreet basisbereikbaarheid](#), art. 5):

- Belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar maken op basis van een vraaggericht systeem
- Alle initiatieven voor collectief aangeboden vervoer of vervoer op maat (vb. doelgroepen) integreren
- Een geïntegreerd mobiliteitsnetwerk uitwerken door o.a. combimobiliteit en synchromodaliteit (= multimodaal vervoer waarbij modaliteiten naast elkaar worden ingezet, cf. [topsectorlogistiek.nl](#)) te faciliteren

De Vlaamse mobiliteitsraad MORA (2015) is van oordeel dat basisbereikbaarheid de behoefte van elke Vlaming om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven als uitgangspunt moet nemen. Bereikbaarheid kan volgens de MORA (2015) omschreven worden als 'het product van nabijheid en snelheid' en – niet onbelangrijk - impliceert dus niet altijd (meer) mobiliteit. De MORA (2015) verbindt m.a.w. ook het nieuwe decreet basisbereikbaarheid expliciet aan de strijd tegen vervoersarmoede in Vlaanderen (cf. supra definities Mobiel 21, Meert, e.a.).

Deze maatschappelijke dimensie van (basis)bereikbaarheid wordt ook beklemtoond door Mobiel 21 (2015)... ‘belangrijk in deze discussie is dat risicogroepen voor vervoersarmoede (...) een minimum aan mobiliteit gegarandeerd krijgen.’

Door expliciet de link te leggen tussen vervoersarmoede en bereikbaarheid pleit Mobiel 21 er m.a.w. de facto voor om toch een vorm van een doelgroepgerichte basismobiliteit te behouden of (opnieuw) in te voeren.

- Herstructurering van het Openbaar Vervoer

Om dit vraaggericht systeem te realiseren wordt het openbaar vervoer in Vlaanderen grondig gereorganiseerd.

Het toekomstige aanbod openbaar vervoer in Vlaanderen zal bestaan uit 3 niveaus (cf. [dept. MOW/Vlaanderen](#)), aangevuld met een vierde Belgisch niveau (NMBS):

- (0) een netwerk van treinverbindingen (NMBS - federaal)
- (1) een kernnet met voorstedelijke en interstedelijke verbindingen,
- (2) een aanvullend net dat buitenwijken en kleinere kernen verbindt met het kernnet,
- (3) vervoer op maat, d.i. ‘lokale en/of private initiatieven die inspelen op een heel particuliere nood (zoals belbussen, de pendeldienst van een bedrijf of het busje van een rusthuis)’.

Het Vlaamse grondgebied wordt onderverdeeld in 15 afzonderlijke vervoerregio’s die elk apart worden bestuurd door een eigen vervoerregioraad bestaande uit (o.a.) de lokale besturen uit de regio, De Lijn en de Vlaamse Overheid (dept. MOW). Deze (bovenlokale) vervoerregioraden zullen het aanvullend net (niveau 2) mee helpen uittekenen en krijgen een regisseursrol toebedeeld m.b.t. de uitbouw en organisatie van het vervoer op maat (niveau 3).

Elke regioraad maakt een regionaal mobiliteitsplan op, in dit mobiliteitsplan worden de verschillende vervoersmodi zoals trein, bus, tram, taxi, fiets,... optimaal op elkaar afgestemd en wordt o.a. vastgelegd waar de zgn. mobipunten worden ingericht. (cf. [dept. MOW/Vlaanderen](#))

- Duurzaam van A naar B via combimobiliteit

Met de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid wil de Vlaamse Regering combimobiliteit aanmoedigen en faciliteren.

Combimobiliteit betekent volgens [Autodelen.net](https://www.autodelen.net)... 'een mobiliteitsgedrag waarbij men enerzijds vlot kan schakelen tussen verschillende (gedeelde) vervoersmiddelen, en men anderzijds in staat is te voldoen aan de mobiliteitsbehoefte van de reiziger op een specifiek moment, vb. vandaag een deelwagen, morgen de fiets, overmorgen de bus,...'.

Om ervoor te zorgen dat meer mensen voor specifieke verplaatsingen de voorkeur geven aan een combinatie van vervoersmodi, moeten er voldoende vervoersmogelijkheden zijn die optimaal op elkaar worden afgestemd. Adequaate uitgeruste vervoersknooppunten of mobipunten maken het mogelijk om flexibel over te stappen tussen verschillende vervoerswijzen.

Mobipunten zijn knooppunten waar verschillende vervoersmodi zoals trein, tram, bus, deelsystemen voor de fiets of auto en een laadpunt worden aangeboden, soms ook aangevuld met extra diensten (vb. lockers, postpunt) en parkeergelegenheid voor auto's of fietsers. (cf. [dept. MOW/Vlaanderen; Autodelen.net](https://www.dept.mow.vlaanderen.be/autodelen)).

- Oprichting van een Vlaamse Mobiliteitscentrale

Dankzij de oprichting van een Vlaamse mobiliteitscentrale zullen Vlamingen hun verplaatsingen (vb. met een combinatie van vervoerswijzen) in de toekomst veel vlotter kunnen plannen. De nieuwe Vlaamse mobiliteitscentrale wordt een centraal aanspreekpunt waar elke Vlaamse reiziger met zijn of haar vervoersvragen gratis online (website/app) of telefonisch terecht kan.

Ook rechthebbenden (vb. personen met een fysieke beperking) die op dit moment gebruik maken van de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV), kunnen via de centrale een rit reserveren... 'waarbij ze worden opgehaald aan de deur en vervoerd worden tot aan hun bestemming.' (cf. [vlaanderen.be](https://www.vlaanderen.be)) Reizigers die om één of andere reden (vb. doelgroep, locatie, tijdstip) geen bus, tram of metro kunnen nemen, kunnen via de mobiliteitscentrale een rit reserveren voor vervoer op maat (= lokale initiatieven, privaat of publiek) en worden door een voertuig opgehaald aan de dichtstbijzijnde halte.

In een eerste fase zal de Vlaamse mobiliteitscentrale reizigers informeren en ritten reserveren. Op langere termijn is het de bedoeling dat mensen die zich willen verplaatsen bij de mobiliteitscentrale één ticket kunnen kopen voor een volledig traject waarbij verschillende vervoersmodi gecombineerd worden. (cf. [vlaanderen.be](https://www.vlaanderen.be))

Deze Vlaamse mobiliteitscentrale zal op termijn evolueren naar een MaaS – operator.

- Het land van Schelde en MaaS: Mobility as a Service

De Vlaamse regering omschrijft MaaS of 'Mobility as a Service' als... 'het aanbod van verschillende mobiliteitsdiensten (zowel privaat als publiek) waarbij op maat gemaakte geïntegreerde reismogelijkheden via één digitaal platform met real-time multimodale informatie worden aangeboden, inclusief boeking en betaling. Op deze manier heeft de reiziger toegang tot verschillende mobiliteitsoplossingen in de vorm van diensten, zonder daarvoor de investeringen in de aankoop te moeten doen.' (cf. [VR, mei 2019](#))

- Enkele kritische kanttekeningen

De Gezinsbond (2020) formuleert een aantal bedenkingen bij deze grondige reorganisatie en de op het eerste zicht nogal hoogdravende doelstellingen van het nieuwe decreet:

- Deze herstructurering brengt extra kosten met zich mee, maar wie zal deze extra kosten dragen (de reiziger)?
- Zullen de 15 vervoerregio's voldoende ondersteund worden om vervoer op maat uit te bouwen?
- De herstructurering lijkt de voorbode van een besparingsoperatie met meer privatisering en minder uitgaven door de overheid.
- Op welke manier krijgt de burger een stem in deze vervoerregioraden?

De Gezinsbond waarschuwt ervoor dat mensen die moeite hebben met digitale technologie wel eens extra drempels zouden kunnen ervaren om zich te verplaatsen, waardoor de vervoersarmoede pijlsnel kan toenemen... 'Het creëert meer vervoersarmoede voor gezinnen die niet beschikken over een laptop of smartphone om digitaal te kunnen reserveren of betalen.'

Volgens PVDA- politicus Van de Moortel (2016) dreigt met het opdelen van Vlaanderen in 15 vervoerregio's de solidariteit tussen vervoersarme en vervoersrijke gebieden in Vlaanderen verloren te gaan... 'Neem nu de Westhoek, dat is een zeer vervoersarme regio. De afstanden zijn groot in vergelijking met het aantal reizigers. Daar openbaar vervoer organiseren is een dure zaak. Maar door het feit dat De Lijn op andere plaatsen wél een zekere rendabiliteit heeft, kan er in de Westhoek een zekere frequentie worden gehandhaafd. In het nieuwe systeem vervalt dat.'

Omdat De Lijn enkel nog snellijnen en hoofdlijnen zal bedienen en het vervoer op maat aanvullend geregeld zal worden via de vervoerregioraden zullen inwoners van afgelegen dorpen er volgens Van de Moortel vooral zelf moeten voor zorgen dat ze het openbaar vervoer op de hoofdlijnen kunnen bereiken. De vervoerskosten voor gezinnen en gemeentebesturen in vervoersarme gebieden dreigen

daardoor aanzienlijk toe te nemen... 'de meest kwetsbare groepen zullen daar het grootste slachtoffer van zijn. Denk maar aan ouderen, zieken, alleenstaanden met kinderen... Voor hen is het vaak zowel financieel als praktisch en fysiek moeilijk om op eigen kracht naar die hoofdlijn te geraken.'

Het decreet mikt bovendien in de eerste plaats op bereikbaarheid van werk (woon-werkverkeer) en school (woon-schoolverkeer), terwijl 'slechts' 27 à 28% van de vervoersnood van Vlamingen bestaat uit woon-werk- of woon-schoolverkeer en meer dan 50% van de vervoersnood van de Vlamingen te maken heeft met vrijetijdsbesteding en winkelen (zie ook figuur 2, cf. supra).

Inzetten op combimobiliteit en een toenemende differentiatie in het aanbod van vervoer op maat in de verschillende vervoerregio's kan er volgens Van de Moortel (2018) toe bijdragen dat de drempel om zich te verplaatsen via het openbaar vervoer voor specifieke bevolkingsgroepen nog) groter wordt... 'minder haltes, lagere frequentie, versnipperd vervoersaanbod ... Transparante en eenduidige tariefstructuren en tariefvoorwaarden dreigen verloren te gaan onder druk van een algemeen, versnipperd en onoverzichtelijk vervoersaanbod van verschillende vervoersmodi.'

Volgens de PVDA-mandataris zal door de invoering van het decreet basisbereikbaarheid de druk om terug te keren naar privé-vervoer met de eigen wagen alleen maar verder toenemen... 'Het fijnmazig netwerk van openbaar vervoersaanbod verdwijnt ten koste van grotere lijnen naar economisch en maatschappelijk relevante bestemmingen.'

[Landelijke Gilden \(2020\)](#) stelt nu reeds vast dat niet alle vervoerregio's even goed met elkaar samenwerken, waardoor regio-overschrijdende busverbindingen tussen de mazen van het net dreigen te vallen. Het ontbreken van dit aanbod heeft een direct voelbare impact op de vervoersmogelijkheden van de meest kwetsbare inwoners van landelijke gemeenten... 'het is voor de inwoners van Koningshooikt totaal onduidelijk welk busaanbod er nog is in de toekomst. Zo loeren sociaal isolement en vervoersarmoede om de hoek, precies voor de meest kwetsbare mensen zonder wagen of zonder rijbewijs en mensen met een beperking'.

Mobiel 21 legt er de nadruk op dat de mobiliteitscentrale ook toegankelijk moet zijn voor mensen zonder digitale vaardigheden. In een ideale wereld kan deze mobiliteitscentrale wel degelijk een opportuniteit zijn voor mensen in vervoersarmoede... 'het is immers de bedoeling dat elk aanbod geïntegreerd wordt, want er zijn nu vaak ook lokale initiatieven die onvoldoende bekend zijn bij de mensen, waardoor het aanbod voor sommigen kan verruimen.' (interview Mobiel 21, najaar 2020)

Het risico is echter allesbehalve denkbeeldig dat er teveel middelen besteed worden aan de hoofdlijnen in het kernnet, terwijl vooralsnog totaal onduidelijk is welk budget en aanbod er daarna nog zal overblijven voor het vervoer op maat.

Autodelen.net beklemtoont dat combimobiliteit niet alleen veel vaardigheden, maar ook een zekere psychologische weerbaarheid vraagt van mensen... 'vb. uren opzoeken, ticketje boeken, bus opstappen, overstappen (veiligheid, toegankelijkheid,...),... en dat is nu eenmaal niet voor iedereen weggelegd...' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

De nieuwe OV-structuur in Vlaanderen streeft wel degelijk naar een hogere kostendekkingsgraad en kan volgens Autodelen.net inderdaad beschouwd worden als een vorm van besparing... 'in grotere steden zal het aanbod groter zijn, maar dat zal ten koste gaan van plaatsen waar er nu al weinig mensen wonen. Het principe is dat er enkel nog vervoer wordt voorzien indien er nog vraag naar is, men wil geen vervoer meer aanbieden zonder dat er vraag naar is.' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

Het vervoer op maat is m.a.w. de facto een 'vervoer op vraag'... 'op momenten dat er een vraag is en geen aanbod zal vervoer op maat het antwoord moeten zijn.' En elke vervoerregio beslist zelf hoe zij dit concreet invult... 'Vervoersregio's zullen m.a.w. de vinger zeer goed aan de pols moeten houden om na te gaan wat precies de aanvullende vervoersbehoefte is binnen hun regio.' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

De Mobipunten zullen op vlak van toegankelijkheid wellicht op dezelfde drempels botsen als deelsystemen (cf. infra).

- Het Vlaamse mobiliteitsbeleid: aanvullende prioriteiten (cf. Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019 – 2024)

- Fietsen veiliger en aantrekkelijker maken

Het aantal fietsers dat slachtoffer wordt van een verkeersongeval neemt toe in Vlaanderen, net als het aandeel dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers bij de kwetsbare en 'zachte' weggebruikers (motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers) t.o.v. het totaal aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers. De Vlaamse Regering is ervan overtuigd dat als fietsen in Vlaanderen veiliger wordt, Vlamingen zich vaker met de fiets zullen verplaatsen.

Het is m.a.w. noodzakelijk om te investeren in meer en betere fietsnetwerken (vb. om het aandeel fietsers binnen het woon-werk en woon-schoolverkeer te doen toenemen), in het conflictvrij maken van kruispunten, in het versneld wegwerken van zwarte punten voor fietsers en in 'vraaggerichte ontsluiting via collectief vervoer en fietsverbindingen' van bedrijventerreinen die gelegen zijn aan

gewestwegen... 'Zo wordt de fiets een belangrijke schakel in de combimobiliteit en in het pakket van toekomstige mobiliteitsdiensten.'

- Vlamingen moeten zich duurzamer verplaatsen

Vlaanderen streeft naar een 'ambitieuze modal shift' bij zijn inwoners... 'Het doel is om het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, via eigen of deelsystemen en met collectief vervoer of taxi) voor heel Vlaanderen te laten groeien tot minstens 40%.'

Om deze modal shift te realiseren wil de Vlaamse Regering de komende jaren prioritair inzetten op woon-school verkeer, woon-werk verkeer en de bereikbaarheid van tewerkstellingspolen (vb. luchthavens, havengebieden, bedrijventerreinen, wetenschapsparken en ziekenhuizen).

Amper 6% van het totaal aantal verplaatsingen door Vlamingen (personenvervoer) zijn multimodale verplaatsingen. Bussen, trams en/of treinen zijn de meest frequent gekozen hoofdvervoerswijzen binnen multimodale verplaatsingen. Vraag naar en aanbod van deelmobiliteit zijn de voorbije jaren sterk toegenomen.

De Vlaamse Regering wil meer dan voorheen inzetten op combimobiliteit en het uitbouwen van een multimodaal (personen)vervoerssysteem, waarbij de keuze van de Vlamingen voor specifieke verplaatsingsmodi zoveel mogelijk bepaald wordt door het 'STOP – principe' (cf. infra).

Meer herkenbare en gebruiksvriendelijke mobipunten (cf. supra) en een betere kwaliteit van verschillende vervoersmodi - zoals fietsinfrastructuur – moeten deze modal shift helpen realiseren.

De Vlaamse Regering wil tenslotte ook meer inzetten op deelmobiliteit én onderzoekt of personenvervoer via waterwegen (vb. de exploitatie van de waterbus in de vervoerregio Antwerpen) een plaats kan verwerven in het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen.

- Masterplan toegankelijkheid

Vlaanderen streeft naar mobiliteit en basisbereikbaarheid voor elke Vlaming, dus ook voor mensen met een beperking, mensen in armoede en oudere Vlamingen.

Dankzij het Masterplan Toegankelijkheid wordt de halte-infrastructuur voor elke Vlaming toegankelijk en bruikbaar... 'de haltes op gewestwegen worden versneld toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking. Ook wordt er proactief samengewerkt met lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.'

- Integratie van tickets en tarieven

Elke Vlaming moet zich op termijn kunnen verplaatsen via één platform en met één vervoersbewijs... 'ongeacht het aantal modi of het aantal verschillende aanbieders van vervoers- of deelsystemen die gebruikt worden bij de verplaatsing... Aan de eindgebruikers wordt een maximaal vervoersaanbod en eenvoudig gebruik ervan aangeboden, dit via een doorgedreven tarief- en ticketintegratie per vervoerregio (en waar mogelijk ruimer) en door middel van *Mobility-as-a-Service* oplossingen.'

- Conclusie: het Vlaamse mobiliteitsbeleid, van basismobiliteit tot basisbereikbaarheid

In het begin van de 21^{ste} eeuw formuleerde de Vlaamse overheid de duidelijke ambitie om aan elke Vlaming een minimum aan mobiliteit te garanderen binnen een ruimere context van verduurzaming van het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen. Enkele decennia later wordt deze aanbodsgerichte logica verlaten voor een vraaggerichte logica: van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies (vb. woon-werk en woon-schoolverkeer).

Maar daar blijft het niet bij. Het openbaar vervoer wordt volledig geherstructureerd: Vlaanderen zal in de toekomst bestaan uit 15 vervoerregio's die deels autonoom het openbaar vervoer in hun regio zullen organiseren. Finaal mondt deze operatie uit in een vervoerssysteem dat Vlamingen zoveel mogelijk toelaat en stimuleert om zich te verplaatsen met een combinatie van vervoersmodi, o.a. door het toenemende belang van vervoersknooppunten (mobipunten) en deelmobiliteit.

Niet iedereen is echter even enthousiast over deze nieuwe benadering. Sceptici merken op dat het openbaar vervoer minder toegankelijk dreigt te worden voor mensen met beperkte digitale vaardigheden en dat mensen binnen de nieuwe structuur (nog) moeilijker hun weg zullen vinden in het kluwen van uurregelingen en tarieven. Bovendien dreigt door de reorganisatie de solidariteit tussen vervoersarme en vervoersrijke regio's verloren te gaan en is het vooralsnog onduidelijk of bestaande verbindingen tussen locaties in verschillende vervoerregio's behouden zullen blijven.

Het vervoer op maat, de facto een vervoer 'op vraag', zal bijna integraal door de vervoerregio's zelf georganiseerd worden, maar zullen deze regio's voldoende middelen hebben om dit te organiseren? De vervoerregio's zullen in elk geval een extra inspanning moeten doen om vervoersbehoeften in hun regio nauwkeurig in kaart te brengen. Finaal is het de bedoeling om de kostendekkingsgraad van het OV te doen toenemen... door de gebruiker meer te laten betalen of door kwetsbare groepen nog meer dan nu al het geval is in de kou te laten staan?

Het risico dat Vlamingen zich uiteindelijk zullen gedwongen voelen om vaker de eigen wagen te gebruiken is m.a.w. niet denkbeeldig. Toch wil ook de nieuwe Vlaamse Regering voluit inzetten op een

modal shift richting combimobiliteit, MaaS-oplossingen en het vaker gebruiken van duurzame vervoersmodi. Bovendien moet de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer maximaal toegankelijk worden, ook voor mensen met een beperking, mensen in armoede en oudere Vlamingen.

3) Het Waalse mobiliteitsbeleid

- Van verplaatsingsgedrag gedomineerd door de auto naar duurzame (combi)mobiliteit

De regionale mobiliteitsstrategie van de nieuwe Waalse Regering (2019 – 2024) vertrekt vanuit de vaststelling dat niet minder dan een kwart (25%) van de uitstoot van broeikasgassen in Wallonië veroorzaakt wordt door de transportsector... ‘dont 99% sont dues aux seuls véhicules routiers’.

De emissies uitgestoten door de transportsector zijn de voorbije jaren voortdurend blijven toenemen... ‘contrairement aux autres gros contributeurs des émissions (bâtiment, agriculture,...), les émissions dues au transport n'ont fait qu'augmenter - sa contribution devra être significative.’ De nieuwe Waalse Regering drukt dan ook expliciet de ambitie uit om de uitstoot van de transportsector de komende jaren gevoelig terug te dringen. (cf. SRM, 2019)

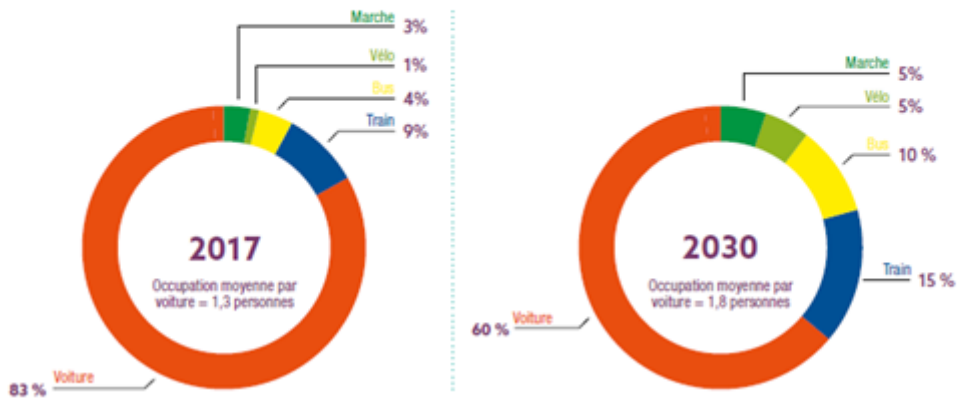
Meer nog dan in Vlaanderen is Koning Auto in Wallonië allesoverheersend binnen het verplaatsingsgedrag van personen en gezinnen.

Het terugdringen van de dominante positie van de auto staat dan ook centraal binnen het beleidsplan mobiliteit van de huidige Waalse Regering: Walen moeten zich tegen 2030 minder frequent verplaatsen met de auto (van 83% naar 60% van het totaal aantal verplaatsingskilometers) en vaker verplaatsen met de trein (van 9% naar 15%), bus of tram (van 4% naar 10%) en fiets (van 1% naar 5% van alle verplaatsingskilometers)(cf. figuur 5).

Figuur 5 – Doelstelling modal shift van de Waalse Regionale Mobiliteitsstrategie (cf. SRM, 2019)

OBJECTIFS DE TRANSFERT MODAL POUR LES PERSONNES

En ce qui concerne répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes, il est prévu de tendre vers les objectifs suivants, avec conjointement une réduction de la demande de 5% :



- Streven naar toegankelijkheid, veiligheid en gezondheid binnen een context van verduurzaming

Voor de Waalse Regering is de toegankelijkheid van goederen en diensten voor elke burger cruciaal en noodzakelijk, tegelijkertijd beseft ze dat het effectief toegankelijker maken van mobiliteitsdiensten bvb. een grote uitdaging is, niet in het minst omdat de verschillen in bevolkingsdichtheid in Wallonië vrij groot zijn... ‘vu les disparités de densité d’habitat qui caractérisent la Wallonie.’

Bevorderen van de toegankelijkheid van mobiliteit is één van de centrale doelstellingen binnen het Waalse mobiliteitsbeleid, naast een vlotte doorstroming (‘fluidité’) en veiligheid en gezondheid binnen een context van verduurzaming van mobiliteitspatronen... ‘En 2030, les personnes (et les marchandises) devront circuler sur le territoire de manière fluide, sécurisée et via un système durable utilisant au mieux chaque mode en regard de sa pertinence économique et écologique.’

Elke Waal – en dus zeker ook de Walen uit de meer afgelegen landelijke regio’s – moet tegen 2030 voldoende toegang hebben tot mobiliteit, tegelijkertijd moet het aantal verkeersongevallen, het aantal km in de file en de uitstoot van broeikasgassen (veroorzaakt door mobiliteit) drastisch verminderen.

Om deze ambitieuze doelstellingen te realiseren, streeft Wallonië naar een multimodaal model dat volop inzet op combimobiliteit, omdat... ‘le modèle combinant efficacement les divers modes est le seul qui permettra une accessibilité maximale en s’attaquant simultanément aux symptômes directs

que sont les accidents et encombrements et aux symptômes indirects que sont la pollution et la paralysie de l'économie.' (cf. SRM, 2019)

- Rurale gebieden beter laten aansluiten op (collectieve) vervoersnetwerken

Meer dan 60% van de Walen leeft momenteel buiten de steden, dit aandeel stijgt al enkele jaren en zal ook de komende jaren nog verder toenemen. Een aantal Waalse regio's, vb. de regio ten zuiden van Samber en Maas, zijn relatief dunbevolkt en gezinnen wonen er vaak zeer verspreid. De meeste inwoners uit de regio ten zuiden van Samber en Maas zijn quasi volledig afhankelijk van hun auto om zich te verplaatsen. Het openbaar vervoer is voor de bewoners van deze dunbevolkte gebieden nauwelijks een alternatief en beperkt zich grotendeels (met uitzondering van het treinverkeer en Express bussen) tot woon-school verplaatsingen. Typerend voor een aantal bustrajecten is ook dat ze een vrij ingewikkeld parcours afleggen dat ook nog eens kan verschillen naargelang het tijdstip van verplaatsing... 'complexifiée au travers de multiples variantes de lignes'.

Indien een bezettingsgraad van minimaal 11 personen niet of onvoldoende bereikt wordt, is de economische en ecologische kost van het openbaar vervoer groter dan dat van vervoer met de eigen wagen... 'Il n'est donc pas pertinent sur ce point de faire circuler de gros véhicules lorsque ce seuil n'est pas atteint.'

Het lijkt dan ook aangewezen om in deze afgelegen dorpen en gehuchten alternatieve mogelijkheden aan te bieden die bewoners van afgelegen dorpen en gehuchten in staat stellen om toch gebruik te kunnen maken van één of andere vorm van openbaar vervoer... 'Les solutions à développer doivent être nombreuses, multimodales et conviviales.'

Bewoners van dorpen die in de nabijheid van 'réseaux structurants' (= 'l'ensemble des liaisons entre pôles et entre communes et pôles constitue le réseau structurant', cf. SRM, 2019, p. 34) gelegen zijn, zouden zich te voet of met de fiets kunnen verplaatsen naar deze vervoersnetwerken, maar dan moeten er uiteraard ook voldoende en voldoende aantrekkelijke verbindingen voor fietsers en voetgangers aangelegd worden van en naar haltes voor het openbaar vervoer.

Een exclusieve focus op fiets- en voetgangersverbindingen zal op zichzelf onvoldoende zijn om aan alle vervoersbehoeften van dorpsbewoners tegemoet te komen. Aanvullend kunnen lokale taxi's in het vervoersaanbod worden opgenomen... 'pour permettre aux personnes les plus éloignées du réseau structurant de rejoindre celui-ci.'

Verschillende reeds bestaande voorzieningen kunnen deze taxidiensten voor hun rekening nemen... 'des bénévoles à l'exemple des Centrales des Moins Mobiles, à des services de taxi d'intérêt général

(STIG), eux aussi déjà existants à plusieurs endroits du territoire ou si le potentiel le justifie à un transport par petits bus (comme les Proxibus, Telbus ou Flexitec) en veillant à adapter la capacité de la solution à la demande.’ Deze diensten zullen systematisch uitgerold worden ‘...une fois le réseau de transport collectif restructuré.’

- Stedelijke (buiten)wijken beter laten aansluiten op (collectieve) vervoersnetwerken

Wallonië heeft vele gezichten: zeer uitgestrekte landelijke gebieden met hier en daar gehuchten en kleine dorpen (vb. Luxemburg), sterk verstedelijkte zones overheerst door grote steden en voorsteden (vb. Luik, Bergen en Charleroi), maar ook gebieden met kleinere stadjes en dichtbevolkte gemeenten (vb. Waals-Brabant).

Iets minder dan 40% van de Waalse bevolking kan beschouwd worden als inwoner van een stedelijke agglomeratie, 50% woont in een gemeente met meer dan 20.000 inwoners... ‘limite à partir de laquelle l’usage de la voiture partagée peut être envisagé (en terme de rentabilité économique)’.

Ondanks de kwaliteit van het huidige openbaar vervoersaanbod in stedelijke agglomeraties, blijven er in elke stad of dichtbevolkte gemeente trajecten waarvoor een verplaatsing met de auto de enige echt realistische optie is. Het is m.a.w. noodzakelijk dat autodeelsystemen op grote schaal worden uitgerold ‘en priorité dans les agglomérations urbaines denses.’ en dan bij uitstek in stadsdelen waar autodeelsystemen op dit moment nog niet of nauwelijks aangeboden worden... ‘aux quartiers périphériques et aux faubourgs des principaux pôles urbains... Enfin, un déploiement généralisé de ces véhicules doit être envisagés pour l’ensemble des pôles du SDT pour 2025.’

Aanvullend wordt een openbaar vervoersaanbod ontwikkeld dat (buiten)wijken adequater moet verbinden met treinstations in grotere steden. Op verkeersluwe rustige momenten van de dag of week, vb. ’s nachts, worden complementair specifieke taxiformules aangeboden.

- Mobipolen en Mobipunten

Om meer continuïteit mogelijk te maken in de verplaatsingsketen en Walen aan te zetten tot meer combimobiliteit, wordt een netwerk van mobipunten (binnen de steden) en mobipolen (interstedelijk en/of ruraal) uitgerold.

Mobipolen kunnen we omschrijven als... ‘points de connexion sur le réseau structurant’ of hubs waar verschillende mobiliteitsinfrastructuren samenkomen. Gebruikers moeten zich naar deze mobipolen begeven om toegang te krijgen tot een kwalitatief en performant vervoersaanbod. De vorm die dit vervoersaanbod concreet aanneemt kan overigens aanzienlijk verschillen naargelang de specifieke mobiliteitscontext op een specifieke locatie.

Mobipolen moeten vlot bereikbaar zijn via aantrekkelijke, goed onderhouden, veilige en goed verlichte fiets- en voetpaden en ook de sites zelf moeten aantrekkelijk, proper en goed onderhouden zijn... 'le concept même du lieu doit être convivial, accessible, peu coûteux et modulaire.'

De ontwikkeling en het vervoersaanbod in deze multimodale mobipolen moet zoveel mogelijk aansluiten bij de meer algemene evolutie naar een 'intelligente (vervoers)infrastructuur'... 'Pour en garantir l'utilisation, ces lieux doivent être indiqués dans les applications de mobilité et de multimodalité les plus usitées par le citoyen et le visiteur.'

Het is volgens de Waalse Regering van cruciaal belang dat verplaatsingen via Mobipolen financieel aantrekkelijker zijn dan het gecombineerde gebruik van een wagen en parking in stedelijke centra. Op iets langere termijn zal... 'une tarification globale, intégrée pour tous les services sera mise en place (MAAS).'

Mobipunten zijn vervoersknooppunten in een bij uitstek stedelijke context waar mobiel zijn zonder auto een haalbare kaart is. Mobipunten moeten de overgang van zich verplaatsen met de eigen auto naar verplaatsingen te voet of met de fiets in combinatie met het gebruik van deelauto's, faciliteren en bevorderen... 'Il peut être considéré comme l'équivalent du mobipôle à l'échelle de l'agglomération urbaine... C'est donc également un centre de mobilité qui combine différents types de mobilité partagée et durable.'

Mobipunten moeten voor stadswijken een rol en betekenis verwerven die vergelijkbaar is met de huidige en vroegere functie van treinstations voor steden. Idealiter combineren mobipunten minstens drie vervoersmodi... 'une station de voiture partagée, une offre de mobilité douce ainsi qu'une offre de transport en commun structurante.'

Om de impact van mobipunten te maximaliseren zouden steden over een netwerk van mobipunten moeten beschikken op de meest geschikte locaties verspreid over de hele stad en bij uitstek... 'dans les quartiers denses, les zones d'activités ou de commerce.'

- Vaker te voet of met de fiets

De WHO raadt aan om elke dag minstens een half uur (= 2 à 3 km) te wandelen, nochtans weten we uit onderzoek dat slechts een beperkt aantal West-Europeanen te voet afstanden afleggen van meer dan 500m... 'Or, 20 à 50% des personnes ont une activité physique inférieure à ce niveau.'

Uiteraard moet de kwaliteit van voetpaden en van de openbare ruimte in het algemeen ook voldoende uitnodigen en stimuleren om te stappen of wandelen. Communicatiecampagnes gericht op specifieke doelgroepen kunnen vaker te voet gaan extra aanmoedigen zodat wandelen of stappen voor Walen

even vanzelfsprekend wordt als tanden poetsen, voldoende water drinken en vaker groenten en fruit eten.

Amper 1% van de Walen fietst dagelijks tgo. 4% van de Fransen. Maar ook de fietsfrequentie van de Fransen verbleekt bij dat van onze noorderburen in Nederland: 36% (!) van de Nederlanders fietst dagelijks.

Dankzij de doorbraak van de elektrische fiets vormen de vele steile hellingen in Wallonië geen excuus meer: het wordt dringend tijd dat Walen zich vaker met de fiets 'van deur tot deur' verplaatsen. Een andere belangrijk obstakel blijft natuurlijk het gebrek aan kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur en een gevoel van onveiligheid bij fietsers langs Waalse wegen.

Het aantal km fietspaden langs Waalse wegen moet de komende jaren verdrievoudigen: eerst in de steden en vervolgens in gemeenten en dorpen... 'en visant en priorité à relier les villages et zones d'activité au réseau d'offre structurante (donc vers les mobipôles) et valorisant, le cas échéant, le réseau RAVEL (ou autres voies rapides pour vélo).'

Oudere scholieren en studenten van hogescholen en universiteiten zijn prioritaire doelgroepen bij het stimuleren van fietsgebruik in Wallonië: de drempel naar de fiets is voor hen wellicht minder groot dan voor andere bevolkingsgroepen, zoals ouderen of ouders met jonge kinderen.

Investeren in meer fietspaden en stimuleren van het fietsgebruik heeft echter weinig zin als niet tegelijkertijd aandacht gaat naar het inrichten van beveiligde en goed uitgeruste fietsenstallingen, vb. aan treinstations, mobipolen en 'aux lieux visées pour les publics cibles.'

- Micromobiliteit: de derde weg tussen wandelen en fietsen?

Ergens in de verplaatsingsruimte tussen stappen en fietsen heeft zich op relatief korte tijd een (nieuwe) vorm van mobiliteit gesettled. Elektrische en draagbare vervoersmodi zoals e-steps bvb., lijken geknipt om die soms vermoeidende 'eerste' en 'laatste' verplaatsingskilometers (1,5 à 5 km, vb. vanaf een bushalte naar huis of naar het werk) op een comfortabele, vlotte en milieuvriendelijke manier te overbruggen.

Micromobiliteit kan er in een stedelijke context toe bijdragen dat de verkeersdrukke vermindert en dat het verkeer vlotter doorstroomt. In een eerder peri-urbane of zelfs rurale context kunnen microvervoersmodi er (tegen een democratische prijs) mee voor zorgen dat mobipolen makkelijker bereikbaar worden waardoor dorpen en gemeenten beter ontsloten worden.

Overheden kunnen het gebruik van micromobiliteit door de bevolking op verschillende manieren stimuleren... 'Communiquer sur la Micro Mobilité, en priorité vers les villes et communes, procurer une information aux consommateurs sur la qualité des engins de Micro Mobilité, développer des formations à la sécurité routière, faciliter l'expérimentation des engins de Micro Mobilité par le grand public et les entreprises, rendre les services de transports publics compatibles (véhicules, règlement d'utilisation, consignes à bagages...) avec la Micro Mobilité...'

- Taxi-aanbod voor specifieke verplaatsingsnoden en complementair met ander vervoersaanbod

Mensen die afgelegen wonen en te ver verwijderd zijn van vervoersdiensten lopen een relatief groot risico om in een financieel precaire situatie (minder jobkansen) of het sociaal isolement terecht te komen.

Vervoer via een taxi lijkt zich op dit moment vooral te beperken tot grotere steden en meer algemeen lijkt taxivervoer niet of nauwelijks afgestemd op andere vervoersmogelijkheden. Een aangepast vervoersaanbod via lokale individuele of deeltaxi's zou een oplossing kunnen zijn voor bewoners van afgelegen dorpen of gehuchten die op een relatief grote afstand wonen van de dichtstbijzijnde mobipolen.

Dit taxi-aanbod 'op maat' zou ook een antwoord kunnen bieden op de vraag naar eerder occasionele nachtelijke verplaatsingen, vb. (vooral) van en naar culturele activiteiten. De tarifiering van deze occasionele taxidiensten wordt idealiter afgestemd op de tarifiering van het mobiliteitsaanbod van de mobipolen en mobipunten.

- De oprichting van een regionale mobiliteitscentrale i.f.v. gebruikers met specifieke vervoersnoden

Een gedeelte van de bevolking ervaart door individuele beperkingen (vb. handicap, leeftijd) een voortdurend gebrek aan bewegingsvrijheid... 'certaines personnes âgées, des personnes en situation de précarité sociale et économique, les personnes à mobilité réduite, les personnes gravement malades,...'.

De problemen en verplaatsingsnoden van deze heterogene groep zijn zeer divers en verschillen sterk van persoon tot persoon. Hun beperkte bewegingsvrijheid vertaalt zich maar al te vaak in een verminderde toegang tot cruciale voorzieningen zoals zorg, opleiding, jobs en culturele activiteiten... 'et peut se transformer progressivement en isolement et perte du lien social.'

Om een oplossing te vinden voor de verplaatsingsmoeilijkheden van deze heterogene bevolkingsgroep werden in het verleden door verschillende operatoren initiatieven gelanceerd, wat spijtig genoeg ook resulteerde in een soms zeer versnipperd aanbod... 'OTW pour les Proxibus, Telbus ou Flexitec, bénévoles souvent via les Centrales des moins mobiles, services de transport d'intérêt général, souvent organisés par les CPAS, ou encore divers services organisés à l'initiative de la Croix Rouge, des mutuelles, conducteurs bénévoles défrayés...'

Het huidige aanbod voor mensen met een vervoersbeperking beantwoordt soms onvoldoende aan de vele sterk variërende mobiliteitsnoden binnen deze bevolkingsgroep... 'tendance qui va se poursuivre avec le vieillissement de la population.'

Om vraag en aanbod gericht op deze specifieke groep gebruikers beter op elkaar af te stemmen werden in het verleden op gemeentelijk en intergemeentelijk reeds intermediaire structuren opgericht (vb. centrale locale de la mobilité). De Waalse Regering wil de informatie i.v.m. vraag en aanbod van dit aangepast vervoer centraliseren zodat de bestaande middelen efficiënter kunnen worden ingezet en de vele noden nauwkeuriger kunnen worden opgevolgd. Ook eventuele lacunes in het aanbod kunnen door het centraliseren van informatie beter in kaart worden gebracht.

Om deze doelstellingen te realiseren, wordt overkoepelend een (centrale) regionale mobiliteitscentrale opgericht 'Pour que ces initiatives puissent se développer et couvrir l'ensemble du territoire wallon, la « Centrale régionale de Mobilité » se mettra en place.'

Deze regionale mobiliteitscentrale zal samen met de lokale mobiliteitscentrales (o.a.) een uniek telefoonnummer lanceren. De mobiliteitscentrale maakt het ook mogelijk dat publieke middelen zo efficiënt mogelijk worden besteed... 'dans une approche privilégiant la mobilité durable à travers notamment la mutualisation des moyens disponibles et l'économie collaborative.'

- Veel meer inzetten op deelauto's en carpooling

Walen die (vaker) een deelauto gebruiken, nemen ook vaker de trein, bus, tram of metro... 'On observe un important transfert modal de la voiture vers d'autres modes de transport pour les utilisateurs de voitures partagées, par rapport aux propriétaires de voitures individuelles.'

Deelauto's vormen dé sleutel om de overgang naar een nieuw en duurzamer mobiliteitsmodel te realiseren, maar deelmobiliteit is op dit moment nog eerder uitzondering dan regel.

Jongeren tijdens hun rij-opleiding reeds laten kennismaken en oefenen met deelauto's, lijkt een beloftevolle piste naar het vaker gebruik maken van deelwagens, deelmobiliteit en naar meer duurzame mobiliteit in het algemeen.

Op dit moment zit in amper 1 op 5 auto's op onze wegen meer dan 1 persoon in de wagen... Carpooling blijft dus nog altijd een relevant deel van de oplossing voor files en verkeerscongestie.

Een fiscale hervorming die carpoolen stimuleert zou een doeltreffende manier kunnen zijn om Walen ertoe aan te zetten zich vaker samen met één wagen te verplaatsen. Vooral carpooling i.f.v. woon-werkverplaatsingen moet sterker aangemoedigd worden, o.a. door het promoten van carpooling bij bedrijven en ondernemingen.

- Tussen Samber en MaaS: mobiliteit als dienst waarbij de gebruiker centraal staat

In het leven van de digital native staat de smartphone centraal en het is uitgerekend dankzij de smartphone dat mobiliteit als 'all-in'-service denkbaar en realiseerbaar is. Maar doorgedreven digitalisering heeft natuurlijk ook een keerzijde... 'Le numérique a fait émerger de nouveaux services de mobilité dont une part sans cesse croissante n'est accessible que par le smartphone.'

Real-time reisinfo wordt meer en meer online via de smartphone doorgegeven en de eerste apps die de consument in staat stellen om op een eenvoudige en gebruiksvriendelijke manier multimodaal abonnementen aan te kopen en verplaatsingen te betalen hebben hun intrede gedaan op de Belgische markt.

Deze evolutie maakt het mogelijk om een MaaS-platform te ontwikkelen dat gebruikerskenmerken, specifieke vervoersvragen (vb. minst milieubelastend) en verschillende private en publieke vervoersmogelijkheden integreert in één allesomvattend informatiesysteem, waarbij de vervoersvragen van de gebruiker centraal staan.

Alle nieuwe mobiliteitsinfrastructuren zoals mobipolen, laadpalen of intelligente parkeergelegenheden, kunnen gekoppeld worden aan dit gebruikersvriendelijke informatiesysteem... 'Toutes les nouvelles infrastructures de mobilité telles mobipôles, bornes de recharge, parking intelligent... devront être systématiquement couplées à un solide applicatif sécurisé permettant l'identification de l'utilisateur, la géolocalisation de l'infrastructure, l'accès à celle-ci et la facturation du service.'

- Stadscentra opnieuw (economisch) leefbaar en aantrekkelijk maken

Steden zien meer en meer inwoners en bedrijvigheid wegtrekken van het centrum naar de periferie, waardoor de toegankelijkheid en bereikbaarheid van voorzieningen in het gedrang komt. De stadscentra moeten terug levendiger en aantrekkelijker worden door voorzieningen en economische activiteiten opnieuw te concentreren in de centra van steden en gemeenten.

Het laten herleven van stads- en dorpscentra zorgt er voor dat de bereikbaarheid van winkels en voorzieningen toeneemt, tegelijkertijd vermindert de behoefte aan mobiliteit i.f.v. (o.a.) voedingsaankopen, gezondheidszorg, culturele activiteiten... 'Les centres commerciaux doivent se développer dans les centres des pôles urbains et ruraux, et non de manière isolée ou linéaire... Les espaces urbanisés doivent être reconquis en vue d'augmenter la compacité.'

Bovendien moet in de Waalse stadswijken de veiligheid en het comfort van voetgangers en fietsers absolute voorrang krijgen... 'le succès de recours aux modes de déplacements alternatifs à la voiture passe par la continuité, la sécurité et la convivialité des aménagements cyclo-piétons... Plutôt que d'interdire les voitures, on veillera à réfléchir rue par rue et, conformément au principe STOP, à donner la priorité d'abord aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun et ensuite seulement aux voitures.'

- Inclusieve, uniforme en transparante tarieven

Op termijn wordt gestreefd naar de invoering van één mobiliteitspas bruikbaar voor elke vervoersmodus en gekoppeld aan een eenvoudig en transparant tariefsysteem... 'L'objectif est de mettre progressivement en place une tarification simplifiée et forfaitaire qui à terme, prendra la forme d'un pass universel de mobilité.'

Een eenvoudig en forfaitair systeem van tarifiering garandeert niet alleen dat de manier waarop we ons verplaatsen bijdraagt aan de algemene doelstellingen van de overheid (vb. m.b.t. energietransitie), maar zorgt er ook voor dat het toekomstige mobiliteitssysteem voldoende inclusief is, d.w.z. dat niemand uitgesloten wordt van mobiliteit als dienst waardoor elke Waal voldoende kan deelnemen aan het maatschappelijk leven.

Overheden en bedrijven moeten van de 'MaaS'-oplossingen gebruik maken om mobiliteitspakketten te ontwikkelen die privé-vervoer met de eigen auto langzaam maar zeker overbodig maken... 'en intégrant aux transports en commun et au vélo d'autres services de mobilité (covoiturage, autopartage, trottinettes et scooters électriques, transports à la demande...).'

Tariefreducties voor deze mobiliteitspakketten op maat van individuen en specifieke doelgroepen, moeten ervoor zorgen dat mobiliteit voor alle Walen maximaal toegankelijk wordt en blijft.

Soms zal het nodig zijn om tijdelijke of plaatselijke tariefaanpassingen (vb. tijdelijk gratis aanbod) door te voeren als compensatie voor maatregelen (vb. LEZ) die het gebruik van de auto en de impact van autoverkeer in de steden proberen terug te dringen.

- Conclusie: het Waalse mobiliteitsbeleid, naar een duurzame en inclusieve mobiliteit voor elke Waal

De Waalse regering wil werk maken van een duurzamer mobiliteitssysteem dat tegelijkertijd niemand in de steek laat. Eén doelstelling staat centraal binnen het Waalse mobiliteitsbeleid: het terugdringen van de dominante positie van de auto binnen het verplaatsingsgedrag van de Walen.

Een eerste piste om deze doelstelling te bereiken is het activeren van de Waalse automobilisten: met de komst van de elektrische fiets vormt het reliëf in Wallonië een minder groot obstakel dan voorheen, te voet gaan moet even gewoon worden als je tanden poetsen en de nieuwe micromobiele vervoerswijzen (vb. e-steps) laten toe om de eerste en laatste kilometers van en naar een halte bvb. vlot te overbruggen. Zich actief verplaatsen moet natuurlijk ook aantrekkelijk, comfortabel en veilig zijn en dat impliceert o.a. ook het terugdringen van fietsdiefstal.

Een tweede piste is het overtuigen van de Walen om vaker vervoersmodi te combineren zodat verplaatsingen met de eigen wagen(s) verminderen of zelfs overbodig worden. Investeren in deelmobiliteit lijkt daarbij een belangrijke sleutel. Netwerken van mobipunten in verschillende stads(buiten)wijken zorgen ervoor dat elke plaats in de stad bereikbaar wordt zonder eigen wagen. Het beter ontsluiten van mobipolen kan er ook in landelijke gebieden voor zorgen dat elke Waal zich duurzamer kan verplaatsen en toch voldoende toegang heeft tot mobiliteit.

Een systeem van (deel)taxi's, complementair met andere vervoersmodi, zorgt ervoor dat ook Walen met zeer specifieke vervoersnoden voldoende mobiel kunnen zijn. Het huidige versnipperde aanbod gericht op specifieke doelgroepen wordt in de toekomst centraler, efficiënter en effectiever aangestuurd.

Finaal is het de bedoeling om via Maas-oplossingen te evolueren naar het aanbieden van mobiliteitspakketten. Eenvoudige en transparante tarifiering op maat zorgt er voor dat deze pakketten op termijn (financieel) aantrekkelijker worden dan de aankoop en het gebruik van privé-vervoer en laat ook toe dat dit toekomstige mobiliteitssysteem betaalbaar is en blijft voor elke Waal.

Jongeren spelen een cruciale rol m.b.t. het streven naar een duurzamer verplaatsingsgedrag van de Walen: oudere tieners en jongvolwassenen kunnen er wellicht makkelijker dan oudere volwassenen van overtuigd worden om over te schakelen op het gebruik van actieve vervoersmodi en instructeurs kunnen jongvolwassenen tijdens hun rij-opleiding kennis laten maken met deelauto's.

Tenslotte streeft de Waalse overheid naar een grotere bereikbaarheid van commerciële activiteiten, diensten en voorzieningen in de steden door de activiteiten en diensten die zich verplaatst hebben naar de periferie van Waalse steden (terug) te concentreren in de stedelijke centra.

4) Het Brusselse mobiliteitsbeleid (cf. Gewestelijk Mobiliteitsplan, 2020 – 2030)

- Mobiliteit in het BHG: enkele belangrijke uitdagingen

Een aanzienlijk deel van de Brusselse bevolking (en bij uitstek ook jongeren) gebruikt uitsluitend de auto of het openbaar vervoer om zich te verplaatsen, terwijl de meeste verplaatsingen in Brussel korter zijn dan 5 km.

Het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in Brussel daalt nauwelijks. De meeste verkeersslachtoffers vallen bij de automobilisten of hun passagiers en bij voetgangers. Het sociale onveiligheidsgevoel in de bus en aan bovengrondse haltes neemt verder toe, zowel overdag als 's avonds.

De voorbije jaren hebben een aantal nieuwe vervoersmodi zoals auto-, fiets- en scooter delen, e-steps en parkeerapps hun intrede gedaan in Brussel. Het BHG wil dat een groter aantal Brusselaars toegang heeft tot deze mobiliteitsinnovaties.

Zich verplaatsen in Brussel moet naar de toekomst toe veiliger en duurzamer worden door...

- Fietsen aantrekkelijker te maken, vb. door het creëren van doorlopende routes en het wegwerken van knelpunten,
- Wandelen of stappen aan te moedigen door de stad comfortabel en aangenaam in te richten voor voetgangers (afgestemd op de haltes/stations van het OV-net)
- De toegang tot nieuwe mobiliteitsvormen te faciliteren
- Een tragere en tegelijkertijd vlottere bereikbaarheid met de auto aan te bieden
- De trend naar grotere en bredere voertuigen in de stad te keren
- Voorzieningen of functies beter te concentreren in de nabijheid van vervoersknooppunten
- De subjectieve of sociale veiligheid in de publieke ruimte en op het openbaar vervoer te doen toenemen door het terugdringen van de criminaliteit.

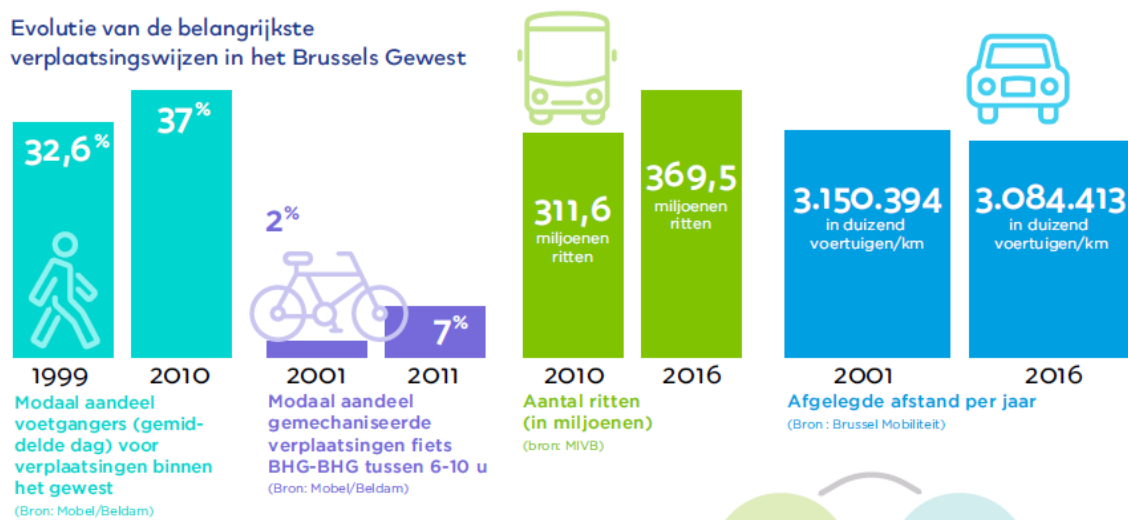
Centrale doelstelling van het Brusselse mobiliteitsbeleid is het garanderen van een eenvoudige, aangepaste en geïntegreerde mobiliteitsoplossing voor elke gebruiker. Elke Brusselaar moet voor elke

verplaatsing de meest geschikte vervoersmodus kunnen kiezen... 'naargelang de bestemming en behoeften op een bepaald tijdstip.'

- Evolueren richting duurzame mobiliteit

Uit figuur 6 blijkt dat het aandeel van de verplaatsingen te voet en met de fiets binnen het totaal aantal verplaatsingen in het BHG de voorbije decennia geleidelijk is toegenomen, tegelijkertijd is de totale verplaatsingsafstand met de auto in dezelfde periode licht (met 2%) teruggedrongen.

Figuur 6 – Evolutie belangrijkste verplaatsingswijzen in het BHG (cf. GM, 2020)



De mobiliteit in Brussel evolueert langzaam maar zeker in een meer duurzame richting: te voet gaan is sinds 2011 de belangrijkste vervoersmodus, het aantal fietsers stijgt sinds 2000 jaarlijks met 13% en het aantal reizigers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer is op 15 jaar tijd verdubbeld, maar... 'Zoals voor de meeste Europese metropolen, blijft mobiliteit een belangrijke uitdaging met aanzienlijke ruimte voor verbetering.'

- Van privé-vervoer naar mobiliteit als dienstverlening

Het BHG wil het gebruik van personenwagens terugdringen en zoveel mogelijk vervangen door het gebruik van het openbaar vervoer, autodelen, micromobiliteit en actievere modi zoals wandelen of fietsen. Indien er toch nog verplaatsingen met de eigen wagen noodzakelijk zijn, dan is het wenselijk dat Brusselaars de voorkeur geven aan kleine voertuigen zonder verbrandingsmotor.

Een ruimer aanbod van mobiliteit als dienstverlening, zoals taxi's, deelauto's, deelfietsen, deelsteps,..., moet deze modal shift mee helpen realiseren en maakt het mogelijk maken om de gebruiker veel meer centraal te stellen binnen het mobiliteitsaanbod.

- De cruciale rol van deelmobiliteit

Privé-wagens worden minder dan 5% van de tijd gebruikt, bij deelwagens stijgt dit aandeel tot ongeveer 40%. Ongeveer één derde van de Brusselse gezinnen heeft geen rijbewijs (t.o.v. minder dan 20% van de gezinnen in de Brusselse Rand) en is niet in het bezit van een eigen wagen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wil het bezit van een eigen wagen zoveel mogelijk loskoppelen van de mogelijkheid om zich met de auto te verplaatsen: op die manier wordt routineus en overbodig gebruik van de eigen wagen voorkomen én kan het aandeel van de parkeerplaatsen in de publieke ruimte teruggedrongen worden.

Vraag naar en aanbod van autodeelsystemen zijn de voorbije 15 jaar in Brussel jaar na jaar toegenomen, deze evolutie heeft bovendien geleid tot een diversificatie van het aanbod... 'exploitanten hebben sinds 2016 ook free floating en peer-to-peer autodeelsystemen opgericht.'

Een andere manier om autogebruik los te koppelen van autobezit is carpooling. Carpooling is bij uitstek geschikt voor woon-school of woon-werktrajecten, maar aangezien mensen dankzij smartphones en apps voortdurend bereikbaar zijn, kan de bezettingsgraad van een auto voor andere types verplaatsingen wellicht ook verhoogd worden. Taxi's kunnen niet alleen beschouwd worden als mogelijk alternatief voor verplaatsingen met de eigen wagen, ze kunnen bvb. ook complementair worden ingezet als aanvulling op het openbaarvervoersaanbod.

Het BHG investeerde sinds 2009 ook in een uitgebreid aanbod aan deelfietsen (Villo!). Dit bestaande aanbod werd recent door andere exploitanten aangevuld en uitgebreid met free floating deelfietsen en deelsteps.

Het is de bedoeling om deelmobiliteit in Brussel op termijn te versterken door op wijkniveau een netwerk van mobiliteitspunten (MobiPunten, cf. supra) te creëren die... 'verschillende diensten bundelen (gedeelde voertuigen, fietspompen en fietsladers en oplaadstations, leveren van pakjes), een maximale groepering van het voorgestelde aanbod mogelijk maken en de complementariteit met het openbaar vervoer versterken om de vermindering van het autobezit geloofwaardiger te maken.'

- De gebruiker centraal

De voorbije jaren is het aantal vervoersmodi sterk toegenomen en gedifferentieerd, maar veel gebruikers hebben onvoldoende toegang tot deze brede waaier van vervoersmogelijkheden: het aanbod is sterk versnipperd en niet of nauwelijks complementair.

Tools zoals MaaS (Mobility as a Service) kunnen er toe bijdragen dat de verschillende verplaatsingsmodi en mobiliteit in het algemeen voor elke Brusselaar toegankelijker worden... 'Via één enkele interface krijgt de Brusselaar toegang tot het gecombineerde aanbod van de verschillende operatoren en kan daarbij gebruik maken van informatie en geharmoniseerde betalingsmodaliteiten. MaaS is verantwoordelijk voor de integratie van het aanbod, de ticketing en de tarieven van exploitanten. Hierbij moeten nog de voorkeuren van de gebruiker gevoegd worden.'

Het BHG streeft ernaar om gebruikers van vervoersdiensten in de toekomst een optimale service aan te bieden door o.a.:

- Een digitale én fysieke integratie (info, ticketverkoop, tarieven) van mobiliteitsdiensten
 - Waarborgen van leesbaarheid en toegankelijkheid van openbare netwerken en diensten
 - Ontwikkeling van 'overstapknopen' (vgl. mobipunten) om de interconnectie te bevorderen tussen verschillende vervoersdiensten
- Aandeel Brusselaars dat beperkingen ervaart m.b.t. zijn of haar mobiliteit, neemt toe

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is er zich van bewust dat het huidige vervoersaanbod niet voor elke Brusselaar toegankelijk en betaalbaar is... 'de aanpassing van de vervoersdiensten aan mensen met een beperking, het rekening houden met sociale criteria bij de verdeling en tarifiering van diensten en de promotie en ondersteuning van een betere mobiliteit voor specifieke doelgroepen zijn belangrijke elementen om rekening mee te houden.' (cf. GDPO, 2018 geciteerd in GM, 2020)

Niet minder dan één op drie Brusselaars zou op een bepaald tijdstip op een willekeurige dag beperkingen ervaren m.b.t. zijn of haar mobiliteit... 'De mobiliteit van een persoon is beperkt wanneer hij of zij in zijn of haar verplaatsingen beperkt is als gevolg van zijn of haar lengte, situatie, leeftijd, blijvende of tijdelijke handicap en door de voorzieningen of middelen die hij of zij moet gebruiken om zich te verplaatsen.'

Het aandeel Brusselaars met een beperkte mobiliteit zal in de nabije toekomst wellicht nog toenemen door de vergrijzende bevolking. Oudere mensen geven, o.a. voor het comfort en om veiligheidsredenen, vaker de voorkeur aan verplaatsingen met de auto: Brussel is voorsnog te weinig gericht op wandelaars en fietsers en het openbaar vervoer is onvoldoende aangepast aan de verplaatsingsbehoeften van ouderen (vb. beperkte bereikbaarheid).

- Mobiliteitsdiensten en sociale inclusie

In totaal geven Belgen 12% van hun gezinsbudget uit aan kosten verbonden aan personenvervoer (11,4% in 2018, cf. [Statbel, 2019](#)).

Het totale transportbudget van Brusselaars is lager dan dat van andere Belgen, maar Brusselaars geven relatief meer uit aan transportdiensten (incl. lange afstand): '17,9% van het budget voor huishoudelijk vervoer werd besteed aan deze categorie, tegenover 6,3% in Vlaanderen en 5% in Wallonië.'

Toch besteedt ook het gemiddelde Brusselse gezin – net zoals het gemiddelde Vlaamse of Waalse gezin – het grootste deel van zijn of haar transportbudget aan de aankoop en het gebruik van een eigen wagen... 'De kosten in verband met het gebruik van persoonlijke voertuigen (brandstof, onderhoud, enz.) maken meer dan de helft uit van deze kosten, die tussen 1995 en 2015 met 77% zijn gestegen.' Het hoeft ons dan ook niet te verbazen dat in een aantal dichtbevolkte gemeenten met een relatief laag mediaan inkomen slechts een beperkt aandeel gezinnen beschikt over een motorvoertuig.

De tarifiering van vervoersdiensten is m.a.w. een cruciaal beleidsinstrument i.f.v. het sociaal beleid in een aantal Brusselse gemeenten... 'De prijs van de mobiliteit wordt hierdoor een uitdaging voor sociale gelijkheid voor bepaalde doelgroepen en tegelijk een kans om gezinnen en de bewoners aan te moedigen om - indien hun concrete situatie het behoud van de wagen niet noodzakelijk maakt - te kiezen voor alternatieven voor de auto, die een steeds belangrijker deel van hun budget gebruikt.'

Indien bij de tarifiering en prijszetting van vervoersdiensten voldoende rekening gehouden wordt met de noden van specifieke doelgroepen, kan de ontwikkeling van een mobiliteitsdienstenpakket elke Brusselaar in staat stellen zonder auto volwaardig deel te nemen aan de samenleving en enkel nog te betalen voor vervoer indien hij of zij het ook echt nodig heeft.

Het BHG wil ongelijke toegang tot mobiliteit terugdringen en streeft naar het zoveel mogelijk gezamenlijk realiseren van duurzame mobiliteit en sociale inclusie, door o.a.:

- De verplaatsingsautonomie van elke Brusselaar te garanderen door een betere toegankelijkheid... 'd.w.z. ontworpen voor gebruik van iedereen, ongeacht fysieke of cognitieve capaciteiten en financiële middelen.' (cf. principe van de universele toegankelijkheid)
- Ontwikkelen en implementeren van tools die nodig zijn om mogelijke effecten van mobiliteitsprojecten op de sociale ongelijkheid in de buurt of gemeente te evalueren

- De uitgaven van huishoudens voor het woon-werkverkeer terug te dringen, door o.a. het faciliteren van de overgang naar schonere voertuigen, een prijszetting van vervoersdiensten op basis van het inkomensniveau, een beleid dat de noodzaak beperkt om motorvoertuigen te bezitten of gebruiken, een beleid dat het gebruik van goedkope vervoersmodi bevordert
 - Het aandeel gezinnen dat over minstens 1 fiets beschikt of toegang heeft tot een deelfiets te verhogen tot 70% tegen 2025
 - Afstanden naar voorzieningen korter te maken, waardoor deze voorzieningen bereikbaarder worden met actieve vervoersmodi en/of openbaar vervoer.
- Conclusie: mobiliteitsbeleid in het BHG, inzetten op innovatie, duurzaamheid en sociale inclusie

Het BHG wil optimaal gebruik maken van de opportuniteiten geboden door nieuwere vormen van mobiliteit (vb. deelmobiliteit, e-steps,...) om een verdere omslag in het verplaatsingsgedrag van Brusselaars te realiseren.

Het autobezit is in Brussel relatief laag t.o.v. het autobezit in de andere Belgische regio's en het BHG streeft er de facto naar dat Brusselaars autogebruik zoveel mogelijk loskoppelen van autobezit, zonder in te boeten aan bewegingsvrijheid. Voor korte verplaatsingen maken Brusselaars nog te vaak gebruik van auto of openbaar vervoer, Brusselaars stimuleren om vaker te stappen of fietsen zal echter niet mogelijk zijn zonder aangepaste en aantrekkelijke infrastructuur, veiliger verkeer en een leefbare en veilige publieke ruimte.

Nogal wat Brusselaars ervaren beperkingen m.b.t. mobiliteit en dit aandeel zal in de toekomst wellicht nog toenemen. De evolutie naar 'Mobiliteit als dienst' vormt dan ook niet alleen een opportuniteit i.f.v. de omslag naar een duurzamer verplaatsingsgedrag, maar biedt ook mogelijkheden om vervoersongelijkheid in Brussel terug te dringen. Een aangepaste tarifiering van mobiliteitsdiensten bvb. kan er voor zorgen dat Brusselaars minder moeten uitgeven aan vervoer en dat ze ook zonder auto volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving.

Brusselaars die toch nog een auto willen, kiezen best zoveel mogelijk voor een kleine wagen zonder verbrandingsmotor. Het BHG streeft er ook zeer expliciet naar dat minstens 70% van de Brusselaars in 2025 toegang heeft tot minstens één (deel)fiets.

5) Het federale mobiliteitsbeleid

De nieuwe federale minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) wil 'de Belgische burgers in staat stellen om te kiezen voor een meer duurzame mobiliteit, met minder impact op het klimaat, de gezondheid en de economie'. Om deze doelstelling te realiseren, moeten de spoorwegen de ruggengraat vormen van duurzaam reizen in België en wordt het gebruik van actieve vervoersmodi aangemoedigd.

De nieuwe federale regering streeft naar 'universele toegankelijkheid, ongeacht gezondheidstoestand of mobiliteit' van het treinverkeer, door o.a. te investeren in hellingen en liften, nieuw rollend materieel met een lage vloer en verhoging van de perrons. Het tariefsysteem wordt eenvoudiger en 'de reiziger moet voor elk van zijn/haar trajecten, op systematische wijze het voordeligste tarief krijgen aangeboden.'

Zonder een multimodale en gecoördineerde benadering is het realiseren van een ambitieuze modal shift onmogelijk en dus moet de complementariteit tussen de trein en het openbaar vervoer van de verschillende regio's maximaal zijn. Bovendien wil de nieuwe minister de frequentie en de amplitude (= vroeger en later op de dag) van het treinaanbod verhogen.

De steeds populairder wordende initiatieven zoals gedeelde mobiliteit, carpooling of de creatie van multimodale knooppunten, die erop gericht zijn een volwaardig alternatief te bieden voor het huidige dominante mobiliteitsmodel, kunnen rekenen op de actieve steun van de nieuwe federale regering.

Tenslotte wil de federale regering extra inspanningen doen om ervoor te zorgen dat Belgen vaker de fiets gebruiken om te reizen en zich te verplaatsen, vb. door...

- Een aangepaste fietsvergoeding te voorzien voor werknemers die zich met de (elektrische) fiets van en naar het werk verplaatsen
- Het ontwikkelen van een expliciete fietsvisie binnen de NMBS. Deze fietsvisie omvat o.a. maatregelen i.v.m. veilige fietsenstallingen in stations, faciliteren van het meenemen van de fiets op de trein en het bevorderen van intermodaliteit
- Het ontwikkelen van een nationaal fietsregister in overleg met de regio's (cf. mybike.Brussels) om fietsdiefstal te voorkomen en te bestrijden.

Conclusie: mobiliteitsbeleid federaal, de trein als onderdeel van de omslag naar een alternatief mobiliteitsmodel

De mobiliteitsdoelstellingen van de nieuwe federale regering vormen idealiter het sluitstuk van het mobiliteitsbeleid binnen de verschillende regio's.

De federale regering wil met haar mobiliteitsbeleid de modal shift naar meer combimobiliteit, deelmobiliteit en gebruik van actieve vervoersmodi zoals de fiets voluit ondersteunen om samen met de regio's een volwaardig alternatief te bieden voor het huidige dominante mobiliteitsmodel. Er komen niet alleen meer treinen, er worden ook vaker treinen ingelegd vroeger en later op de dag. De treinen van de NMBS moeten bovendien maximaal toegankelijk worden voor elke reiziger.

De NMBS zal een expliciete fietsvisie ontwikkelen om het streven naar intermodaliteit en duurzaamheid van ons verplaatsingsgedrag maximaal te ondersteunen.

VII. Vervoersarmoede en duurzame mobiliteit

Uit de bespreking van het gewestelijke en federale mobiliteitsbeleid in het vorige hoofdstuk werd reeds duidelijk dat Belgische beleidsmakers over de partijgrenzen en ideologische oriëntaties heen, het streven naar verduurzaming van ons verplaatsingsgedrag steeds nadrukkelijker integreren in hun beleidsplannen.

In dit hoofdstuk schetsen we kort wat duurzame mobiliteit concreet betekent en geven een summier overzicht van mogelijke kansen en bedreigingen van de verduurzaming van mobiliteitspatronen m.b.t. de problematiek van vervoersarmoede.

1) Wat is duurzame mobiliteit?

Streven naar duurzame mobiliteit betekent streven naar een optimaal evenwicht tussen sociale, economische en ecologische aspecten van mobiliteit.

Het netwerk duurzame mobiliteit (2020) definieert duurzame mobiliteit als... 'een mobiliteitssysteem waarin iedereen veilig aan een aanvaardbare kostprijs en zonder de omgeving schade te berokkenen activiteiten kan ontplooiën.'

In deze definitie zitten een aantal principes vervat (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2020):

- Toegankelijkheid: 'een duurzaam mobiliteitssysteem is voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk. In het bijzonder de kwetsbaarste mensen in de maatschappij zoals kinderen en bejaarden moeten toegang hebben tot een vorm van mobiliteit zodat ze zich zo zelfstandig mogelijk kunnen verplaatsen.'
- Veilig: 'een duurzaam mobiliteitssysteem streeft naar nul verkeersslachtoffers (vision zero). Mensenlevens en gezondheid kunnen niet ingeruild worden voor andere maatschappelijke baten.'
- Aan een aanvaardbare kost: 'de kosten die gebruikers en de maatschappij dragen voor het in stand houden van het mobiliteitssysteem (zoals onderhoud van wegen en aanbod van openbaar vervoer) moeten van die aard zijn dat ze ook in de toekomst kunnen volgehouden worden.'
- Met een minimale impact op de omgeving: 'de impact van ons mobiliteitssysteem mag niet zodanig zijn dat onze leefkwaliteit of die van de komende generaties nadelig wordt beïnvloed. De klimaatverandering en de slechte luchtkwaliteit ten gevolge van ons mobiliteitssysteem zijn getuigen van een gebrek aan duurzaamheid.'

- Met alle kansen om activiteiten te ontplooiën: ‘verplaatsingen zijn een onderdeel van mobiliteit. Toch zijn verplaatsingen niet noodzakelijk om mobiel te zijn, we spreken dan over ‘onzichtbare mobiliteit’. Mobiliteit is dus meer dan de som van alle verplaatsingen. Een voorbeeldje van mobiliteit zonder verplaatsing is het thuiswerken.’

Duurzame mobiliteit vanuit het perspectief van personen en gezinnen die zich actief willen verplaatsen, betekent dan dat elke persoon of elk gezin ernaar streeft zich zo veilig mogelijk te verplaatsen tegen een aanvaardbare en budgettair haalbare kostprijs zonder de veiligheid en gezondheid van medeburgers in gevaar te brengen en zonder de mobiliteitsinfrastructuur, het milieu en de natuurlijke omgeving schade te berokkenen.

2) Drie vuistregels, één principe

We kunnen ons verplaatsingsgedrag verduurzamen aan de hand van een drietal **(VV)V**uistregels (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2020):

- A. Verminderen, d.i. overbodige verplaatsingen vermijden door bvb. telewerk of bewuster omgaan met mobiliteit. Dankzij een doordacht ruimtelijk en locatiebeleid kunnen verre en tijdrovende verplaatsingen i.v.m. noodzakelijke aankopen, gezondheid, bankverrichtingen, administratie, cultuur en vrije tijd,... voorkomen worden.
- B. Verschuiven: systematisch de voorkeur geven aan verplaatsingen te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer i.p.v. overal en altijd automatisch de eigen auto te gebruiken.
- C. Verschonen: indien er echt geen alternatief is voor de auto, geven we de voorkeur aan gedeelde mobiliteit (vb. carpoolen, deelauto) én kiezen we consequent voor het minst vervuilende vervoersmiddel.

In de meeste actuele mobiliteitsbeleidsplannen wordt het STOP-principe gehanteerd als belangrijke leidraad i.v.m. het streven naar een duurzamer verplaatsingsgedrag.

Het ‘STOP-principe’ bepaalt de rangorde van wenselijke vervoerswijzen (cf. vlaanderen.be/duurzame-mobiliteit) vanuit het perspectief van duurzame mobiliteit:

- **S** = Stappen (voetgangers)
- **T** = Trappen (fietsers)
- **O** = Openbaar Vervoer of collectief vervoer
- **P** = Privé of individueel gemotoriseerd vervoer

Het STOP-principe is de vertaling of toepassing van de Ladder van Lansink (ontwikkeld m.b.t. afvalbeheer) op ons verplaatsingsgedrag (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2020).

Het STOP-principe of de 'mobiliteitspiramide' kan beschouwd worden als een onderdeel van de 2^{de} vuistregel 'Verschuiven' i.f.v. een duurzamer verplaatsingsgedrag.

3) Gedeelde mobiliteit

Bij gedeelde mobiliteit wordt het gebruik van een vervoersmiddel, vb. (e-)auto, (e-)fiets, (e-)step,..., gedeeltelijk of helemaal losgekoppeld van het bezit van een vervoersmiddel. Niet alleen voertuigen of verplaatsingsmodi kunnen gedeeld worden, maar ook ritten (cf. carpooling).

Zich verplaatsen met een deelwagen wordt meestal beschouwd als duurzamer dan zich verplaatsen met de eigen wagen omdat de routinematige, bijna automatische keuze voor een verplaatsing met de eigen wagen, vervangen wordt door een weloverwogen keuze voor het zich al of niet verplaatsen met een deelwagen.

Waar autodelen zeer expliciet bedoeld is als vervanging voor een eigen wagen, maakt deelfietsen het vooral mogelijk om voor een bepaalde verplaatsing geen auto te gebruiken. Autodelen én fietsdelen samen zorgen er uiteindelijk voor dat consumenten en gezinnen sneller een keuze zullen maken voor combimobiliteit. (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

Een toenemend aanbod van gedeelde vervoersmodi vormt een essentieel onderdeel van een meer algemene strategie die mensen wil aanzetten tot het vaker combineren van vervoersmodi en kan uiteindelijk leiden tot een mobiliteitssysteem dat vooral gebaseerd is op mobiliteit als dienstverlening i.p.v. op het al of niet bezitten van specifieke vervoersmodi. Een vervoersaanbod dat deelsystemen omvat, moet het m.a.w. voor een groter aandeel personen en gezinnen mogelijk maken om zonder eigen wagen voldoende actief mobiel te zijn in onze samenleving.

Eén van de belangrijkste troeven van autodelen is dat het mensen en gezinnen toelaat op een geleidelijke manier over te stappen naar alternatieve en duurzamere vervoersmodi... 'Bij het veranderen van gedrag mag je echter niet verwachten dat mensen plots grote stappen zetten. Net dit is de sterkte van gedeelde mobiliteitsdiensten: mensen moeten geen radicale keuze maken, maar kunnen geleidelijk proeven van de meer duurzame modi.' (cf. De Meyer, 2014)

Autodelen zou volgens De Meyer (2014) ook beter aansluiten bij wat de jonge en jongvolwassen 'iPhone-generatie' belangrijk vindt... 'Vroeger gold het bezit van een eigen wagen als hét expressiemiddel van vrijheid, de iPhone-generatie van vandaag vult dit liever in met mobiele

communicatie en efficiëntie.’ Uiteraard zijn ook de gestegen kostprijs van een eigen wagen en het toenemende bewustzijn i.v.m. de milieu-impact van het autoverkeer belangrijke motieven om over te stappen op autodelen.

Een belangrijke extra troef van autodelen is dat... ‘Wagens van publieke deelsystemen gemiddeld nieuwer en milieuvriendelijker dan particuliere auto’s.’ (cf. De Meyer, 2014)

Het idee achter deelfietsen is niet zozeer het vervangen van de eigen fiets maar eerder het overbodig maken van autoverplaatsingen door ‘ketenverplaatsingen’ mogelijk te maken... ‘vb. Bluebike (trouwens ook weer eerst registreren) is een aanbod gericht op het overbruggen van de last miles, zo’n bluebike is ook niet geschikt om grotere afstanden af te leggen.’ (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

De introductie van fietsdeelsystemen zorgt er vooral bij stadsbewoners voor dat fietsen aantrekkelijker en toegankelijker wordt... ‘Bovendien blijkt in steden dat, wegens plaatsgebrek om op een veilige manier een eigen fiets te stallen, veel inwoners niet over een fiets beschikken. Door de introductie van deelfietsen groeit dus het potentieel aan fietsers.’ (cf. De Meyer, 2014)

Gedeelde mobiliteit wordt best beschouwd als een belangrijke en noodzakelijke aanvulling van het klassieke openbaar vervoer en vormt op die manier een belangrijke schakel in de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem... ‘Door klassiek openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit te combineren, wordt het openbaar vervoer ingepast in een geheel dat flexibeler kan inspelen op de noden van de gebruikers... Het is dus een win-winsituatie. Daarom heeft de MORA ook expliciet gewezen op de rol die de overheid kan nemen om de verdere ontwikkelingen te ondersteunen en te sturen in de richting van een duurzame mobiliteitsontwikkeling.’ (cf. De Meyer, 2014)

Maar een toenemend aantal verplaatsingen via autodeelsystemen kan de milieu-impact van ons verplaatsingsgedrag uiteraard ook doen toenemen: vb. als autodelen beschouwd wordt als een extra vervoersmodus die toelaat om zich nóg meer met een auto te verplaatsen dan als een manier om verplaatsingen met een eigen wagen te vervangen... ‘Om de milieuvoordelen van autodelen te maximaliseren en het risico op toenemende milieulasten te minimaliseren, moet autodelen daarom alleen worden gestimuleerd ten koste van het autobezit.’ (cf. Carmen, 2019)

Bovendien is het niet ondenkbaar dat een aantal mensen autodelen gebruikt als comfortabeler en sneller alternatief voor verplaatsingen via het openbaar vervoer, wat opnieuw de milieu-impact van mobiliteit in het algemeen zou doen toenemen... ‘Om dit substitutie-effect te voorkomen, moeten het openbaar vervoer en actieve vervoerswijzen, zoals fietsen, zoveel mogelijk door beleid worden ondersteund, zelfs ten koste van autodelen.’ (cf. Carmen et. al., 2019)

Autodelen is in Vlaanderen bij uitstek een stedelijk fenomeen: steden zijn dichtbevolkt waardoor er minder deelauto's nodig zijn om een groot aantal (potentiële) klanten te bereiken. Stadsbewoners zouden vaker dan niet-stadsbewoners bereid zijn om aan autodelen (en delen tout court) te doen. Autodelen kan voor stedelingen ook een aantrekkelijker optie zijn dan het bezit van een eigen wagen omdat parkeren in steden relatief duur is en omdat het openbaar vervoer in steden sterk uitgebouwd is. (cf. Carmen et. al., 2019)

Toch is autodelen op het platteland zeker niet volledig afwezig. Autodelen wordt ook op het platteland een realistische optie indien organisaties (= 'derde partijen') beslissen om een deel van hun wagenpark buiten de kantooruren ter beschikking te stellen aan omwonenden... 'vb. solidariteit voor het gezin (nu i-mens) heeft een aantal dienstwagens weggedaan en vervangen door elektrische deelauto's van cambio, ze gebruiken die tijdens de kantooruren, maar buiten de kantooruren hebben bewoners er nu dus een extra aanbod deelwagens bij.' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

Ook particulier autodelen heeft op het platteland meer kans op slagen... 'mensen hebben vaker meerdere auto's en als verschillende burens meerdere wagens hebben, kan het overschot aan wagens vervangen worden door een deelwagen.' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

Autodelen is over het algemeen binnen de bevolking en zeker in specifieke doelgroepen nog altijd onvoldoende bekend. Deze beperkte bekendheid vormt een belangrijk obstakel voor elke beleidsstrategie die autodelen als instrument wil inzetten... 'In het algemeen blijkt het overstappen op autodelen een mentaal proces. Er wordt een lang traject doorlopen van bewustwording over enthousiasme tot probeergedrag om uiteindelijk in het ideale geval uit te monden in bestendig gedrag. De stap bewustwording kan niet zomaar worden overgeslagen en vraagt voldoende tijd en middelen.' (Autodelen.net, 2019)

Bovendien richt autodelen zich bij uitstek op digitaal vaardige gebruikers: Cambio kan je wel contacteren via telefoon, maar alle andere systemen vereisen digitale skills... 'het begint al met nagaan of er in de buurt deelauto's worden aangeboden, dan de geschikte website of app downloaden om u daar dan te registreren en reservaties te maken, bij sommige deelsystemen is het ook zo dat de auto geopend wordt met een smartphone..., daar moet je wel allemaal vertrouwd mee zijn.' (interview Autodelen.net, najaar 2020)

Net zoals bij autodelen kan ook bij fietsdelen het verplichte lidmaatschap een bijkomende drempel vormen om deelfietsen te gebruiken: lid worden vereist planning op langere termijn én gaat vaker wel dan niet gepaard met het nakomen van allerlei administratieve verplichtingen. Het anders organiseren van het aanbod kan dit soort drempels verlagen... 'vb. een buurtorganisatie die een deelbakfiets

aanbiedt en mensen die van de fiets gebruik willen maken gaan dan gewoon de sleutel afhalen, krijgen wat uitleg, enz dat is natuurlijk veel laagdrempeliger.’ (interview Autodelen.net, najaar 2020)

4) Duurzame Mobiliteit als prioriteit binnen de energietransitie

- Ecologische impact van de elektrificatie van het wagenpark

Een duurzaam mobiliteitssysteem wordt beschouwd als één van de prioriteiten binnen de energietransitie. De energietransitie betekent... ‘het omvormen van het huidige energiesysteem naar een decentraal koolstofarm systeem, met een energievoorziening die zoveel mogelijk steunt op hernieuwbare, koolstofarme energiebronnen zoals zonne- en windenergie.’ (cf. vreg.be)

De energiekost van het wegtransport in Vlaanderen behoort tot de hoogste van Europa... ‘Zo legt de Vlaming jaarlijks 1000 gereden kilometer meer af dan de gemiddelde Europeaan.’ (cf. Corens, 2020) Vooral bewoners van Vlaamse landelijke gebieden leggen relatief frequent grote afstanden af. Het is vooral de typisch verspreide bebouwing in Vlaanderen die ervoor zorgt dat afstanden tot voorzieningen steeds groter worden en de verplaatsingsbehoefte alsmaar toeneemt.

Dit typerende kenmerk van de Vlaamse ruimtelijke structuur zorgt er mee voor dat de auto nog steeds de dominante vervoersmodus is in Vlaanderen, waardoor de vraag naar energie i.f.v. mobiliteit in Vlaanderen zeer hoog blijft... ‘Met zo’n ruimtelijk versnipperd landschap lijkt een performant openbaar vervoer niet rendabel te zijn. In bepaalde regio’s ontbreekt hierdoor een performant openbaar vervoer.’ (cf. Corens, 2020)

De ecologische impact van mobiliteit kan (o.a.) beperkt worden door op relatief korte termijn over te schakelen van personenwagens met een verbrandingsmotor naar zero-emissie voertuigen (vb. op batterijen). De positieve impact van deze omschakeling op ons leefmilieu neemt toe naarmate een groter aandeel van onze elektriciteit afkomstig is uit hernieuwbare energiebronnen (cf. VR, 2017).

Batterijtechnologie kan uiteraard niet alleen toegepast worden op auto’s, maar ook op lichtere voertuigen zoals fietsen en brommers... ‘zodat de mogelijkheden voor een andere mobiliteit vergroten en autokilometers kunnen worden beperkt.’ (cf. VR, 2017)

Het feit dat de elektrische wagen minder impact heeft op ons leefmilieu dan diesel- of benzinewagens, betekent uiteraard niet dat het gebruik en de productie van elektrische wagens helemaal geen of zelfs maar een verwaarloosbare ecologische impact zou hebben.

De klimaatwinst van de omschakeling naar elektrische wagens is vooral groot in de gebruiksfase... ‘Tijdens het rijden, stoot een elektrische wagen gewoon geen CO₂ uit, terwijl een benzine- of

dieselauto wel CO₂-emissies produceert door de verbranding van fossiele brandstoffen.' De productie van een elektrische wagen heeft, vooral door de fabricage van de accu, echter een grotere klimaatimpact (uitstoot CO₂) dan de productie van een auto op fossiele brandstoffen (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2020).

Toch blijft de elektrische wagen met voorsprong de meest milieu- en klimaatvriendelijke optie... 'als je de elektrische wagen in gebruik neemt en je laadt deze op met grijze stroom, dan is het CO₂-overschot van de productie binnen 2 jaar gecompenseerd. Wordt er alleen met groene stroom geladen, dan is een EV al na 1-1,5 jaar schoner dan een benzine- of dieselauto.'

Overschakelen van een dieselwagen naar een elektrische wagen, levert de grootste klimaatwinst op... 'met de huidige energiemix in België, stoten elektrische wagens 65% minder CO₂ uit dan een dieselwagen over de hele levenscyclus van de wagen.' (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2020)

De keuze voor elektrische wagens heeft uiteraard ook een onmiddellijke positieve impact op de gezondheid van (vooral) stadsbewoners: luchtvervuiling (vb. fijn stof) en geluidshinder is bij het gebruik van elektrische wagens veel beperkter dan bij verplaatsingen met diesel- en benzinewagens.

Wie zijn of haar elektrische wagen op de meest milieuvriendelijke manier wil gebruiken, kan de wagen thuis opladen en tegelijkertijd kiezen voor de meest milieuvriendelijke energieleverancier. Zelf stroom produceren afkomstig uit hernieuwbare energiebronnen maakt het geheel uiteraard nóg groener (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2020).

- Elektrificatie van het wagenpark en sociale ongelijkheid

Volgens vervoerseconomen zal de elektrificatie van ons wagenpark bijna automatisch leiden tot het invoeren van een kilometerheffing: de overheid zal immers op zoek moeten gaan naar extra inkomsten als compensatie voor het verlies van accijnzen op brandstof, tegelijkertijd zou er een onrechtvaardigheidsgevoel ontstaan bij burgers die wel nog accijnzen betalen op het gebruik van fossiele brandstoffen. (cf. Knack, 08 05 2019)

Bij het invoeren van een kilometerheffing zijn sociale correcties noodzakelijk... 'mensen met een maandinkomen onder de 1500 euro verplaatsen zich minder dan mensen met een hogere wedde ... In de lonen die net daarboven liggen, zien we vaak mensen die niet volgens flexibele uren kunnen werken en dus op een bepaald uur op een bepaalde plaats moeten zijn. Voor hen moet het effect van de slimme heffing worden getemperd, bijvoorbeeld door de inkomsten te gebruiken voor een taxshift.' (cf. Macharis in Knack, 08 05 2019)

Het netwerk duurzame mobiliteit (2016) waarschuwt ervoor dat de omschakeling naar een elektrisch wagenpark de vervoersongelijkheid kan doen toenemen: door subsidies te geven, loop je als overheid het risico dat vooral welgestelde gezinnen de stap zullen zetten naar een elektrische wagen (cf. Mattheuseffect)... 'zeker als je het combineert met maatregelen (zoals LEZ, nvda) die de gebruikers van oudere, meer vervuilende voertuigen treffen.'

De sociale ongelijkheid door de overgang naar elektrische wagens kan nog verder toenemen indien... 'een werknemer zijn e-car herlaadt op de parking van zijn werkgever en die elektriciteit uit z'n auto ook in z'n thuisgrid gebruikt.'

Elektrificatie via autodeelsystemen is wellicht één van de mogelijke manieren om de sociale gevolgen van elektrificatie van het wagenpark te beperken, naast blijvende overheidsinspanningen i.v.m. een modal shift naar actievere en duurzamere vervoersmodi... 'De elektrische auto heeft dus het potentieel een game changer te zijn, op voorwaarde dat de noodzaak van het sturen van de mobiliteitsvraag en de shift naar de meer duurzame vervoersmodi (te voet, fiets en openbaar vervoer) niet ondergesneeuwd raakt.' (cf. netwerk duurzame mobiliteit, 2016)

- Elektrificatie: enkele cijfers

Bond Beter Leefmilieu (2020) is ervan overtuigd dat elektrische auto's in 2021 het straatbeeld in Vlaanderen zullen veroveren, o.a. dankzij groepsaankopen, autodeelinitiatieven, extra laadpalen, een ruimer aanbod en een toenemend rijbereik van elektrische auto's.

De verkoop van elektrische wagens gaat al enkele jaren in stijgende lijn, terwijl de verkoop van benzinewagens stagneert of daalt... 'In totaal rijden in België inmiddels zo'n 23.000 volledig elektrische auto's rond.' (op een totaal aantal van 5.888.589 personenwagens, cf. [Statbel.be](https://statbel.fgov.be), cijfers 01 08 2020) 15% van de Vlaamse deelwagens zijn elektrische wagens en dat... 'maakt van Vlaanderen een Europese topregio wat betreft elektrisch autodelen... We steken daarbij Nederland (6,8%), Duitsland (5,2%) en het Verenigd Koninkrijk (11,3%) de loef af.' (cf. Bienstman, 2020)

Uit recent onderzoek van het verkeersinstituut VIAS (2020) blijkt dat de interesse bij de Belgen om een elektrische wagen aan te kopen langzaam maar zeker toeneemt: één op 5 Vlamingen overweegt om de komende 3 jaar een e-wagen te kopen, in Brussel is de interesse nog iets groter (1 op 4), in Wallonië (1 op 6) kan de elektrische wagen op minder bijval rekenen (cf. VIAS in DM, 2020).

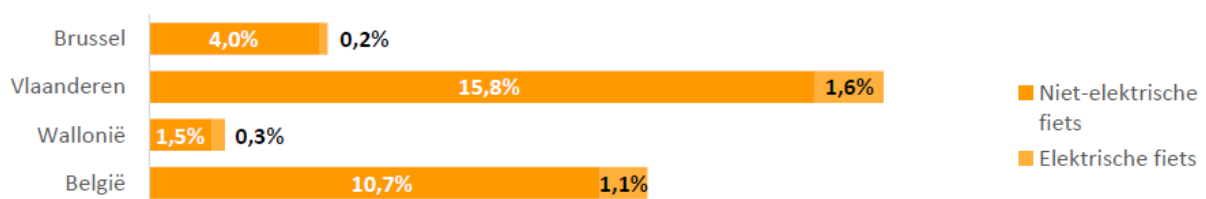
De belangrijkste drempels om tot de aankoop van een elektrische wagen over te gaan zijn een te hoge kostprijs, twijfel over de werkelijke afstand die je met een e-wagen kan afleggen en het gebrek aan laadpalen. Een lagere ecologische voetafdruk, minder kosten voor het onderhoud en eventuele

belastingvoordelen (vooral in Vlaanderen) of toegang tot vaste parkeerplaatsen (bij uitstek in Brussel) zijn de belangrijkste overwegingen om toch een elektrische wagen aan te kopen (cf. VIAS in DM, 2020).

91% van de Belgen heeft in 2019 nog nooit met een elektrische fiets gereden (3% een aantal dagen per jaar). Belgen gebruiken bij 1,1% van hun verplaatsingen een elektrische fiets, bij 10,7% van de verplaatsingen maken ze gebruik van een gewone fiets (cf. Derauw 2019).

Het aandeel verplaatsingen met een elektrische fiets is – net zoals het aandeel verplaatsingen met een gewone fiets - gevoelig hoger bij Vlamingen (1,6%) dan bij Brusselaars (0,2%) en Walen (0,3%).

Figuur 7 – Modale aandelen van de fiets en elektrische fiets (aantal trajecten)



Belgen gebruiken een elektrische fiets vooral voor verplaatsingen van en naar het werk, tijdens de vrije tijd en om boodschappen of aankopen te doen.

Binnen het woon-schoolverkeer is het gebruik van elektrische fietsen eerder zeldzaam... ‘We kunnen ons voorstellen dat schoolkinderen en studenten hun fiets nog puur op spierkracht vooruit moeten trappen.’ (cf. Derauw 2019)

Uit onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen blijkt dat er door de toenemende populariteit van nieuwe vervoersmodi zoals de elektrische fiets wel degelijk een verschuiving is vast te stellen m.b.t. de manier waarop we ons verplaatsen... ‘Zo is deze modus nu al goed voor een aandeel van 2,85% in het totaal aantal verplaatsingen, en dat aandeel stijgt wél elk jaar.’ (VO/dept. MOW, 2020)

5) Vervoersarmoede en duurzame mobiliteit

- Duurzaam mobiliteitsbeleid: niet altijd even inclusief

Duurzaam mobiliteitsbeleid moet volgens Vanoutrive (2018) voldoende inclusief zijn... ‘duurzaam mobiliteitsbeleid mag dus niet blind zijn voor ongelijkheden en moet voor iedereen mogelijkheden scheppen om zich duurzaam te verplaatsen.’

Overheidsmaatregelen zoals een verhoging van de kostprijs van parkeren, het invoeren van een lage emissiezone in een stad of rekeningrijden (vb. slimme kilometerheffing) kunnen de mobiliteit van sociale groepen met een laag inkomen afremmen.

De ervaring leert dat de invoering van een LEZ bvb. wel degelijk mobiliteitsproblemen veroorzaakt bij een aantal mensen... 'mensen met een auto die niet beantwoordt aan de criteria moeten hem dan vervangen en kopen een auto die net binnen de normen valt, maar wanneer de normen dan opnieuw verstrengen komen ze wellicht weer in de problemen... dat geeft natuurlijk veel stress binnen die groep mensen, zeker ook als ze de auto broodnodig hebben om te gaan werken bvb.' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

- Duurzaam mobiliteitsbeleid: bijna altijd selectief

Middenklassers zullen zich door lokaal beleid misschien lokaal milieuvriendelijker gaan verplaatsen, maar ze hebben uiteraard wel nog altijd de mogelijkheid om op een veel minder duurzame manier naar andere verre locaties te reizen.

Verduurzaming van de mobiliteit in sommige woonbuurten gaat trouwens niet altijd samen met verduurzaming van de mobiliteit buiten deze wijken of buurten, wel integendeel... 'Voor elke autoluwe straat zijn er elders nog een pak wegen waar de auto domineert en dikwijls de enige realistische optie is om werkplekken, winkels, familie en vrienden te bereiken... Naast enkele bejubelde nieuwe ontwikkelingen van kantoren en woningen bij stations, verkavelen ontwikkelaars nog steeds gronden op autogerichte locaties waar amper voorzieningen zijn.' (cf. Vanoutrive, 2018)

Aangename en aantrekkelijke woonbuurten in steden kunnen bovendien leiden tot sociale verdringing van kansengroepen naar woonbuurten buiten de stad of in voorsteden... 'met gedwongen autobezit als logisch gevolg.'

- Duurzame mobiliteit en kansen voor mensen en gezinnen in vervoersarmoede

Toch is het wel degelijk mogelijk om duurzame mobiliteit te verzoenen met een streven naar meer sociale gelijkheid.

Fietslessen voor volwassenen bvb. zorgen er voor dat mensen uit kansengroepen zich autonomer en vrijer kunnen verplaatsen, waardoor ze een groter aantal bestemmingen kunnen bereiken. Fietsen en fietsgebruik kost ook minder dan een auto, maar... 'de fiets vereist wel degelijke infrastructuur en geen te grote afstanden.'

Voldoende ruimtelijke nabijheid van voorzieningen, bij uitstek in buurten en wijken waar kansengroepen sterker vertegenwoordigd zijn... 'maakt het mogelijk om op een milieuvriendelijke manier toch volwaardig deel uit te maken van de samenleving.' (cf. Vanoutrive, 2018)

- De fiets als duurzame remedie tegen vervoersarmoede?

Martens (2012) wijst er op dat een sterk uitgebouwde fietsinfrastructuur en de alomtegenwoordigheid van fietsbezit en fietsgebruik in Nederland mogelijk één van de verklaringen is voor het feit dat vervoersarmoede in Nederland minder vaak voorkomt dan in een aantal andere landen... 'Given its low cost, bicycle-based transport may help to avoid some of the transport problems experienced by disadvantaged groups in other countries.'

Fietsgebruik bij Nederlanders die geen auto bezitten is veel groter dan bij Nederlanders die wel een eigen wagen bezitten... 'persons without a car make use of the bicycle for 41% of their trips, against 15% for persons who own a car.' (cf. Martens, 2012) De enige bevolkingscategorie met verhoogd risico op vervoersarmoede die zich minder vaak dan andere Nederlanders verplaatst met de fiets zijn Nederlanders die behoren tot een ethnische minderheid... 'This holds true even after correcting for income levels.'

Uit diepte-interviews blijkt dat de fiets ook bij gezinnen met een eigen wagen een belangrijke rol kan spelen: de auto wordt alleen gebruikt voor specifieke doeleinden en het al of niet gebruiken van een auto is meestal het resultaat van een zorgvuldige afweging van kosten en baten. Gezinnen zonder auto maken effectief vaker gebruik van de fiets voor de meeste types verplaatsingen, maar uiteraard ook niet altijd en overal... 'mobility is somewhat reduced in the evening hours, in the winter period, and for trips with children.'

De afstand die men met de fiets kan afleggen wordt echter als onvoldoende beschouwd om ook van en naar het werk te kunnen fietsen. Dit betekent dat het niet bezitten van een auto wel degelijk beschouwd wordt als een handicap om werk te vinden... 'a number of unemployed respondents indicate that the lack of a car and/or a driver's license has restricted their geographical scope of job search, resulting in difficulties to obtain employment.' (cf. Martens, 2012)

Oudere respondenten die niet in het bezit zijn van een eigen wagen, kunnen zich niet altijd even vlot met de fiets kunnen verplaatsen. Ouderen die wel nog fietsvaardig zijn, gebruiken de fiets vooral voor het afleggen van afstanden van 5 à 10 km (vb. voor het bezoeken van familie of vrienden), maar niet voor het overbruggen van grotere afstanden... 'which especially impacts respondents' ability to keep in contact with friends and family living in the vicinity of the city.'

Naarmate Nederlanders ouder worden, boet de fiets dus aan belang in als manier om zich te verplaatsen. Maar ook bij volwassenen die wel nog met de fiets kunnen rijden, beperkt de actieradius zich meestal tot 5 à 10 km... 'This also suggests that the role of the bicycle in avoiding social exclusion may be much more limited in suburban and especially rural areas, where distances to important destinations tend to be substantial larger.' De fiets lijkt tenslotte ook minder relevant als vervoersmodus binnen woon-werkverplaatsingen of het vinden van een job.

Volgens MOBIEL 21 kan het belang van de fiets voor mensen in vervoersarmoede moeilijk overschat worden: de fiets is laagdrempelig en kost niet zoveel. Er lopen momenteel zelfs projecten om weesfietsen te herstellen en voor een kleine prijs te verkopen (of gratis te schenken) aan mensen zonder fiets... 'dat is hun vrijheid hé, die hebben vaak ook geen rijbewijs, dus ja dat is echt superbelangrijk en dat is voor beleid ook een quick win.' (interview MOBIEL 21, najaar 2020).

Mobiel 21 beaamt dat fietsen niet altijd populair is bij nieuwe Belgen, e-steps lijken binnen deze categorieën wel snel aan populariteit te winnen: ze hebben een hogere status dan fietsen én het vereist minder vaardigheden. (interview Mobiel 21 najaar 2020)

Wat vaak (door beleidsmakers) over het hoofd gezien wordt is dat **kunnen** fietsen lang niet voor elke nieuwkomer evident is... dat wordt o.a. veroorzaakt door het niet kunnen spreken van de taal of door culturele verschillen... 'als je hier naar de lagere school gaat, je leert gewoon fietsen, dus da's een heel verschil.' (interview MOBIEL 21, najaar 2020)

Meer mensen die gebruik maken van de (elektrische) fiets kan, in combinatie met het aanleggen van fietspaden, een belangrijke hefboom zijn om zowel mobiliteit te verduurzamen als vervoersarmoede terug te dringen. En ook fietsdeelsystemen kunnen een deel van de oplossing zijn... 'in Leuven bvb. worden nu ook elektrische deelbakfietsen aangeboden.' (interview MOBIEL 21, najaar 2020)

Toch is ook leren fietsen en het aankopen en in bezit houden van een goede fiets in stedelijke context niet altijd vanzelfsprekend: het is voor veel stadsbewoners immers onmogelijk om hun fiets op een veilige en fietsvriendelijke manier te stallen of te parkeren (cf. supra).

- Deelmobiliteit: mogelijke (deel)oplossing voor vervoersarmoede?

Autodelen zou de drempels naar vervoer en mobiliteit voor vervoersarmen op verschillende manieren kunnen verlagen (cf. Autodelen.net, 2019):

- Dankzij autodelen kost privévervoer minder voor de gebruiker

- Autodelen kan vervoer toegankelijker maken voor mensen met fysieke en/of mentale problemen die bvb. moeilijkheden ervaren bij het gebruiken van het OV of fiets
- Autodelen kan de sociale cohesie in de buurt versterken, waardoor vervoersarmen een groter 'mobiel' sociaal netwerk kunnen uitbouwen

Maar autodelen kan voor vervoersarmen ook een nieuwe en moeilijke uitdaging betekenen die hen nog maar eens confronteert met hun vervoersproblemen, vb.:

- Autodelen in zijn huidige vorm vraagt nogal wat persoonlijke, al of niet digitale, vaardigheden en deze vaardigheden zijn zeker niet bij iedereen even sterk aanwezig
 - De kostprijs van autodelen is voor mensen met financiële problemen vaak nog te hoog, denk aan opstartkosten of abonnementskosten. Bovendien vrezen mensen in armoede ervoor dat ze geconfronteerd kunnen worden met onverwacht hoge kosten (vb. bij schade of ongeval tijdens de rit met een deelwagen).
 - Een eigen wagen blijft voor velen toch een soort statussymbool
- Het onderscheid tussen geen eigen auto willen//zich geen eigen wagen kunnen veroorloven

Binnen deze context is het wellicht zinvol om een onderscheid te maken tussen bevolkingscategorieën die zich geen eigen auto kunnen veroorloven en de groep mensen die het liefst zonder eigen auto zouden willen leven... 'Bij armere groepen blijft autobezit een statussymbool en sommigen hebben een auto die ze eigenlijk niet kunnen betalen, zich geen eigen auto kunnen permitteren lijkt voor mensen in armoede een aanslag op hun laatste restje eigenwaarde en anderzijds heb je mensen die daar heel bewust voor kiezen, waar het dus een soort statussymbool wordt om zonder auto door het leven te gaan.' (cf. interview Autodelen.net, najaar 2020)

6) Mobiliteitskeuzes duurzaam bijsturen: enkele aandachtspunten

Waals minister van Mobiliteit Philippe Henry (Ecolo) somt in zijn beleidsplan (cf. SRM, 2019) enkele aandachtspunten op m.b.t. het succesvol en duurzaam bijsturen van mobiliteitskeuzes binnen de bevolking:

- Informeren en sensibiliseren van de bevolking heeft enkel zin indien er tegelijkertijd geloofwaardige vervoersalternatieven worden aangeboden die voor iedereen haalbaar en betaalbaar zijn.
- Sensibiliseringscampagnes die te lang duren en steeds op dezelfde manier dezelfde boodschap verkondigen werken op termijn contraproductief, ze veroorzaken

onverschilligheid en versterken de indruk dat het gewenste resultaat niet haalbaar is. Het is een beter idee om de resultaten van een campagne te evalueren en te meten en de campagne indien nodig bij te sturen.

- Experimenten i.v.m. bijsturing van mobiliteitskeuzes worden best eerst lokaal en op kleine schaal uitgetest, vb. op het niveau van de gemeente of een bedrijf, om pas in een volgende stap de opgedane kennis en ervaring op grotere schaal te gaan toepassen.
- Burgers zullen nooit kiezen voor een mobiliteitsalternatief dat in hun eigen ogen of volgens hun directe kennissenkring een lage sociale status heeft... 'les gens ne choisissent pas un mode de transport (vb. openbaar vervoer) qui est dévalorisé par leur entourage.' Zich verplaatsen met de auto is op dit moment nog bij een zeer groot deel van de bevolking dé sociaal aanvaarde manier (= norm) om zich te verplaatsen, bij jongere generaties die opgroeien in de grote steden lijkt er stilaan een kentering merkbaar... 'L'imaginaire collectif est en train de changer au bénéfice des services de covoiturage et d'autopartage obtenus en pianotant sur un smartphone mais ces nouvelles normes sociales apparaissent chez les jeunes des grandes villes.'
- Het is belangrijk om niet alleen de voordelen van alternatieve vervoersmodi te beklemtonen maar ook voldoende aandacht te besteden aan eventuele problemen of hindernissen bij het overschakelen naar een alternatieve vervoerswijze... 'Dans cette perspective, il est indispensable de présenter les mobilités alternatives comme des solutions réellement choisies par des gens ordinaires expliquant leurs satisfactions mais aussi les problèmes qu'ils ont rencontrés et la façon dont ils les ont réglés.'
- Zich leren verplaatsen in het dagelijks leven zonder eigen auto gaat niet zomaar: het vereist een leerproces en vraagt tijd

7) Conclusie: duurzame mobiliteit en vervoersarmoede

Duurzame mobiliteit toegepast op personenvervoer betekent dat elke persoon of elk gezin ernaar streeft zich zo veilig mogelijk te verplaatsen tegen een aanvaardbare en budgettair haalbare kostprijs zonder de veiligheid en gezondheid van medeburgers in gevaar te brengen en zonder de mobiliteitsinfrastructuur, het milieu en de natuurlijke omgeving schade te berokkenen.

In de praktijk betekent duurzame mobiliteit het zo strikt mogelijk volgen van drie Vuistregels: Verminderen, Verschuiven en Verschonen. De toepassing van de Ladder van Lansink (m.b.t. duurzaam afvalbeheer) op verplaatsingsgedrag laat ons toe om een hiërarchie of rangorde van wenselijke

vervoerswijzen te bepalen: het STOP – principe, d.i. Stappen, Trappen, Openbaar of Collectief Vervoer en Privé gemotoriseerd vervoer.

Deelauto's worden door nogal wat waarnemers beschouwd als een belangrijk onderdeel van verduurzaming van mobiliteitspatronen. Een toenemend aanbod van gedeelde vervoersmodi kan het vaker combineren van vervoersmodi voor mensen haalbaar en aantrekkelijk maken. Experts wijzen er echter op dat dit vooral het geval is indien verplaatsingen met deelwagens verplaatsingen met privé-wagens vervangen en deelauto's in de plaats komen van privé autobezit.

Deelmobiliteit lijkt bij uitstek een doeltreffende manier om mobiliteit in steden duurzaam bij te sturen, maar hoeft zich zeker tot steden te beperken: autodelen op het platteland komt er vaak op initiatief van een 'derde partij' die een deel van het wagenpark als deelauto ter beschikking stelt aan geïnteresseerde gezinnen.

Deelauto's kunnen er in combinatie met deelfietsen voor zorgen dat leven zonder auto voor een groter aantal gezinnen wenselijk en haalbaar wordt. Nadeel van deelsystemen is wel dat ze zeker niet voor iedereen even toegankelijk zijn: ze zijn vaak toch nog te duur voor mensen met beperkte inkomens en gebruik maken van deelsystemen lukt niet zonder voldoende digitale vaardigheden.

Elektrificatie van ons wagenpark staat vooralsnog in de kinderschoenen, maar het belang en aandeel van elektrische wagens t.o.v. auto's met een verbrandingsmotor zal – meer nog in Vlaanderen en Brussel dan in Wallonië - in de nabije toekomst wellicht snel toenemen. Experten waarschuwen voor de mogelijke impact van deze elektrificatie op vervoersongelijkheid en pleiten nu reeds voor sociale correcties: elektrificatie zal bijna zeker gepaard gaan met de invoering van een kilometerheffing die gelijke effecten zal hebben op sociale groepen met ongelijke vervoerskansen.

Andere mogelijke pistes om de sociale impact van elektrificatie te beperken zijn de elektrificatie van het deelwagenpark en een volgehouden aandacht van de overheid voor de modal shift naar meer duurzaam verplaatsingsgedrag.

Duurzaam mobiliteitsbeleid heeft jammer genoeg nu reeds een impact op vervoersarmoede en vervoersongelijkheid in de samenleving.

Maatregelen zoals de invoering van een LEZ, verhogen van parkeertarieven of rekeningrijden komen extra hard aan bij mensen met een laag inkomen. Maar er is meer. Duurzaam mobiliteitsbeleid stimuleert middenklassers om zich lokaal duurzamer te verplaatsen, maar verandert niets aan hun verplaatsingsgedrag naar verre landen. Tegelijkertijd worden door een aangename verkeersvrije

woonomgeving woningen in bepaalde wijken steeds duurder, waardoor bewoners met een beperkt inkomen gedwongen worden om te verhuizen naar buurten waar ze niet zonder auto kunnen.

Uiteraard zijn er ook beleidsopties die verplaatsingsgedrag verduurzamen en tegelijkertijd zorgen voor minder vervoersarmoede: vb. fietslessen voor volwassenen samen met investeringen in voldoende en degelijke fietsinfrastructuur en een grotere nabijheid van voorzieningen, bij uitstek in buurten waar bewoners met een laag inkomen sterk vertegenwoordigd zijn.

Nederlands onderzoek leert dat meer verplaatsingen op de fiets bij uitstek in steden en voor afstanden tot 5 à 10 km zowel mobiliteit kan verduurzamen als vervoersarmoede kan terugdringen.

VIII. Vervoersarmoede in België

1) De steekproefpopulatie: enkele relevante kenmerken

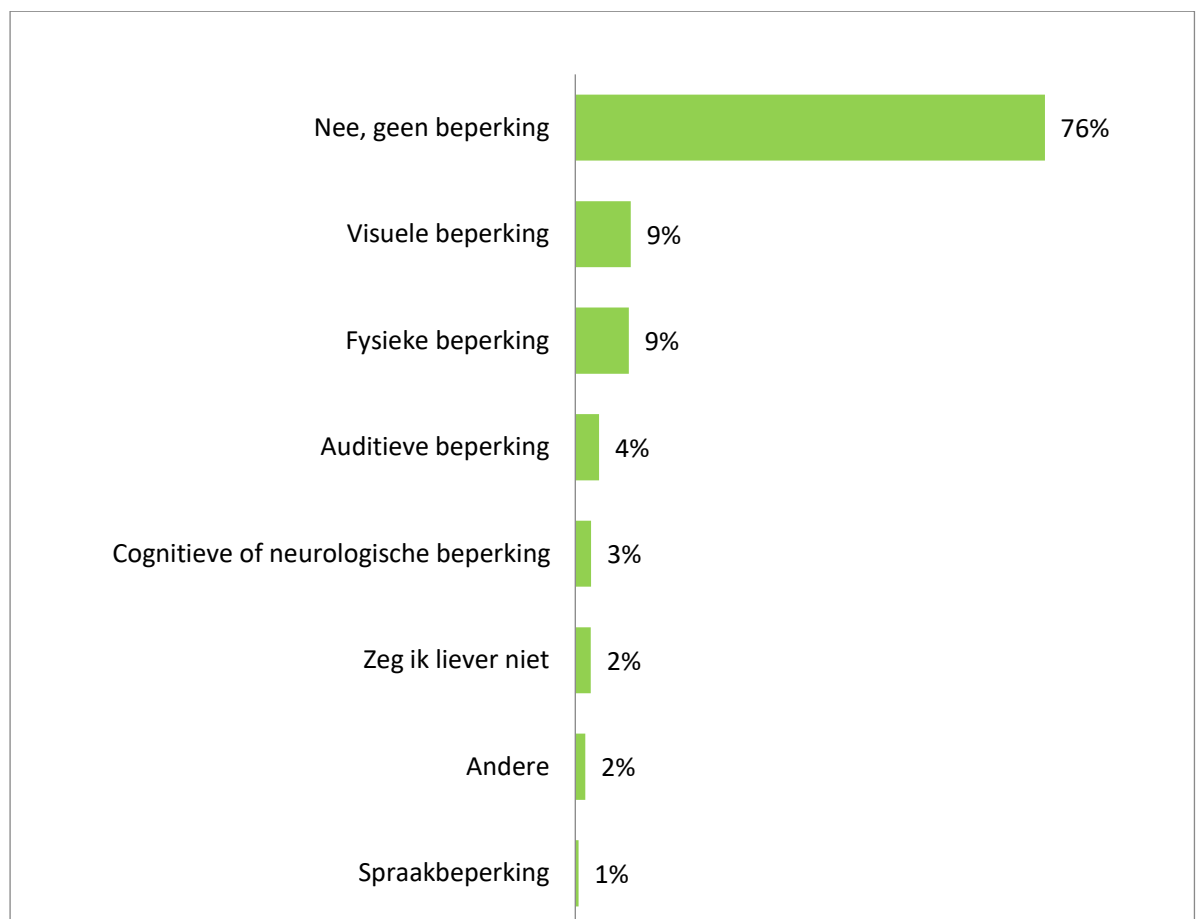
- Belgen met een handicap of beperking

9% van de Belgen heeft een visuele beperking en 9% heeft last van een fysieke beperking.

Een relatief klein aandeel van de Belgen wordt geconfronteerd met een auditieve (4%), cognitief/neurologische (3%) en/of spraakbeperking (1%).

2% van de Belgen antwoordt liever niet op deze vraag.

Figuur 8 – Hebt u een handicap of beperking? (n = 1700, meerdere antwoorden)

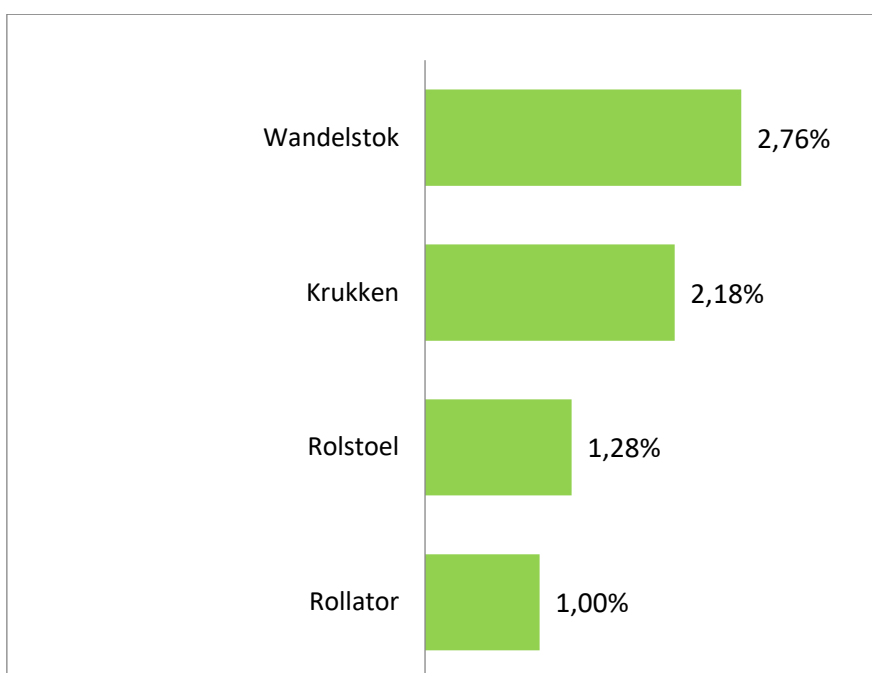


- Hulpmiddel om zich te verplaatsen

6% van de Belgen heeft een hulpmiddel nodig om te stappen of wandelen.

Bijna 3% van de Belgen gebruikt een wandelstok, 2,2% verplaatst zich met de hulp van krukken en 1,28% gebruikt een rolstoel om zich te verplaatsen. 1% van de Belgen uit onze steekproef stapt of wandelt met behulp van een rollator.

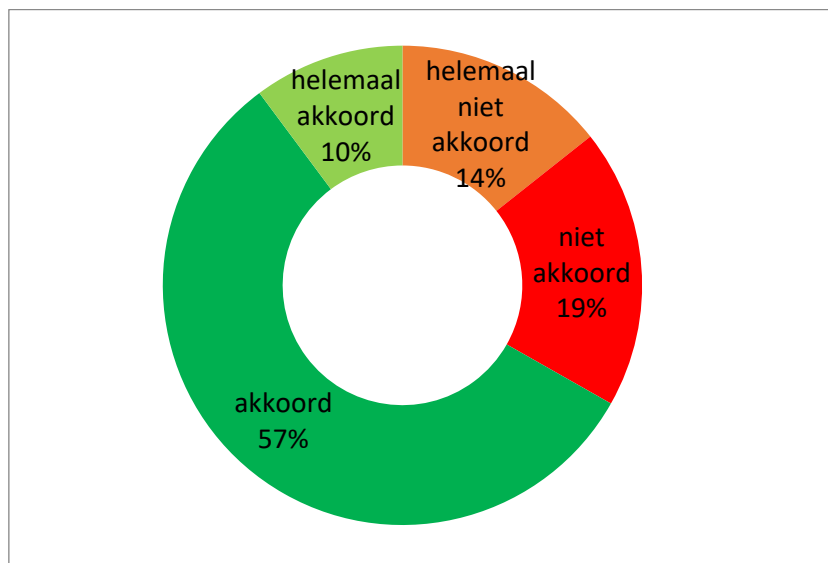
Figuur 9 – Welk hulpmiddel hebt u nodig om u voort te bewegen? (n = 1700, meerdere antwoorden)



- Kunt u iemand aanspreken om u te helpen bij uw verplaatsingen?

Eén derde van de Belgen is van oordeel dat zij op niemand uit hun omgeving (familie, vrienden, burens, hulpverleners,...) een beroep kunnen doen om zich te verplaatsen: 1 op 5 gaat niet akkoord met de stelling 'ik kan iemand (vrienden, familie, burens, hulpverleners) aanspreken om me te helpen in mijn verplaatsingen' en nog eens 14% is het helemaal oneens met deze stelling.

Figuur 10 – Kan u iemand aanspreken om u te helpen bij uw verplaatsingen? (N = 1700)



Belgen die weinig of geen personen in de omgeving kunnen aanspreken om te helpen bij verplaatsingen (33,2%), zijn vaker...

- ✓ Mannen (36,6%)
- ✓ 45 – 65 – jarigen (40 à 42%)
- ✓ Mensen die financieel zeer moeilijk (43,8%) en eerder moeilijk (39,1%) rondkomen
- ✓ Mensen die afgelegen wonen (38,8%, niet significant)
- ✓ Mensen die niet IT-mobiel (cf. infra) zijn (38,3%)
- ✓ Mensen met zeer beperkte verplaatsingsmogelijkheden (49%)

Inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (43,9%) hebben vaker de indruk dat zij niemand uit de omgeving kunnen aanspreken i.f.v. een verplaatsing dan Walen (34,7%) en Vlamingen (30,6%).

- IT-mobiel

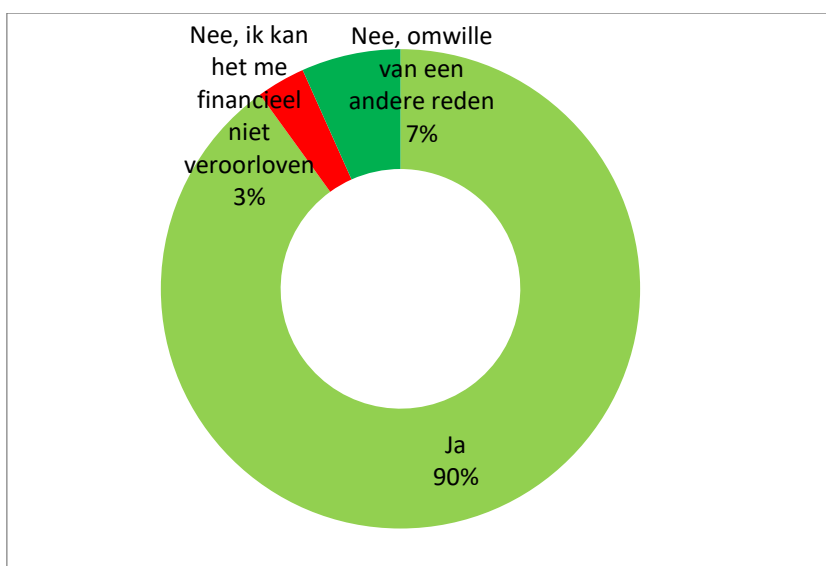
Volgens onderzoek van de fod economie (2020) deed in 2019 66% van alle Belgen (16 t.e.m. 74 jaar) minstens één aankoop via het internet. 44% van de e-kopers kocht in 2019 maximaal 2 keer goederen of diensten via internet (cf. Barometer van de Belgische Informatiemaatschappij, 2020).

Het aandeel Belgen dat online goederen of diensten aankoopt is aanzienlijk lager bij 54+'ers (44,2%) dan bij jongeren en jongere volwassenen van minder dan (> 75% bij de – 55-jarigen). Het aandeel dat online aankoopt neemt toe naarmate Belgen hoger opgeleid zijn (84,2% bij hoger opgeleiden t.o.v. 67,6% bij middengeschoolden en 42,5% vd laagst opgeleiden) en meer verdienen (83% bij de hoogste inkomens t.o.v. 36,8% bij de laagste inkomens).

9% van de Belgen regelde in 2019 vervoer via een dienst aangeboden door particulieren: 7% via een app of website specifiek verbonden aan deze dienst (vb. Uber) en 2% via een andere app of website (vb. Facebook) (cf. fod economie, 2020).

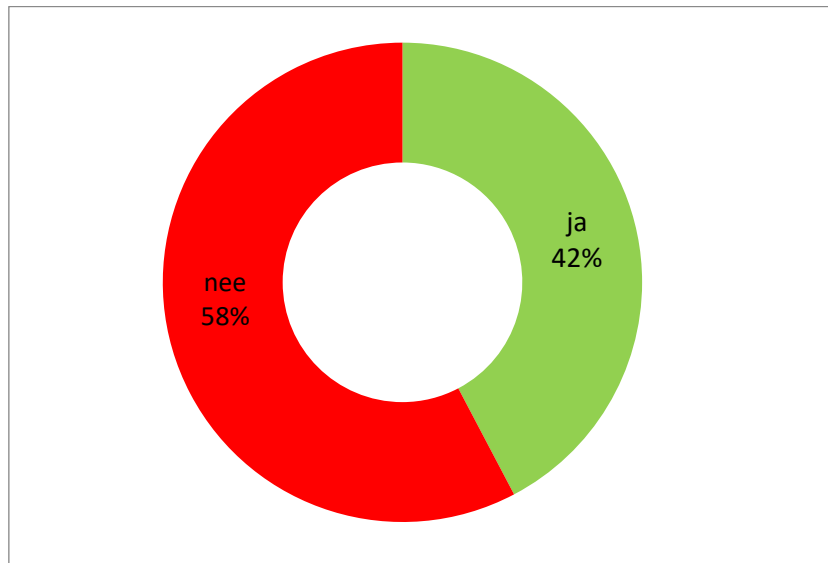
Uit onze bevraging blijkt dat in 2020 90% van de Belgen een smartphone heeft. 3% heeft geen smartphone omdat hij of zij zich dit toestel niet kan veroorloven en 7% heeft geen smartphone om een andere reden.

Figuur 11 – Beschikt u over een smartphone? (N = 1700)



Amper 42% van de Belgen heeft in 2020 ooit al eens online (met PC, laptop, tablet of smartphone) een verplaatsing met het openbaar vervoer gereserveerd en betaald.

Figuur 12 – Gebruikt u wel eens een computer, laptop, tablet of smartphone om een verplaatsing met het openbaar vervoer online te reserveren en betalen? (N = 1700)



40% van de Belgen is vandaag IT-mobiel, d.w.z. heeft een smartphone en heeft ooit al eens online een verplaatsing met het openbaar vervoer gereserveerd en betaald.

Belgen die niet IT-mobiel zijn (60%), zijn vaker...

- ✓ 55+ (69% van de 55 – 64 – jarigen, 66% van de 65 – 74 – jarigen, 79% van de 75+’ers), de IT-mobiliteit neemt toe naarmate Belgen jonger zijn
- ✓ Gepensioneerden (70%)
- ✓ Lager opgeleid (68% van de Belgen met hoogstens een diploma SO)
- ✓ Belgen die financieel moeilijk rondkomen (75% zeer moeilijk, 64% eerder moeilijk)
- ✓ Langdurig zieken (73%), mensen met een fysieke beperking (75%), mensen in een rolstoel (77%, niet significant, lage aantallen)
- ✓ Inwoners van landelijke gemeentes (66%)
- ✓ Belgen die zich sterk beperkt weten in hun verplaatsingsmogelijkheden (71%)

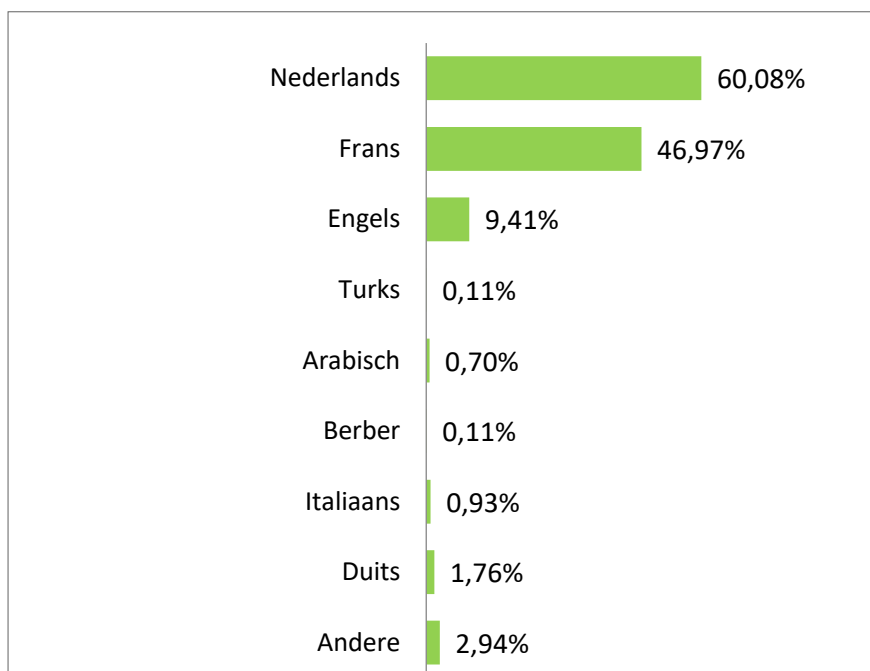
Walen (64%) blijken vaker niet IT-mobiel dan Brusselaars (60%) en Vlamingen (58%).

- Thuis taal

60% van de respondenten uit onze steekproef spreekt thuis vooral Nederlands, 47% Frans en nog eens bijna 10% spreekt (ook) Engels (9,4%). 0,92% van de respondenten spreekt thuis hoofdzakelijk Turks, Arabisch en/of Berber, bijna 1% spreekt thuis Italiaans en bijna 2% vooral Duits.

De Belgen uit onze steekproef die thuis hoofdzakelijk Turks, Arabisch of Berber spreken, wonen bijna uitsluitend in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

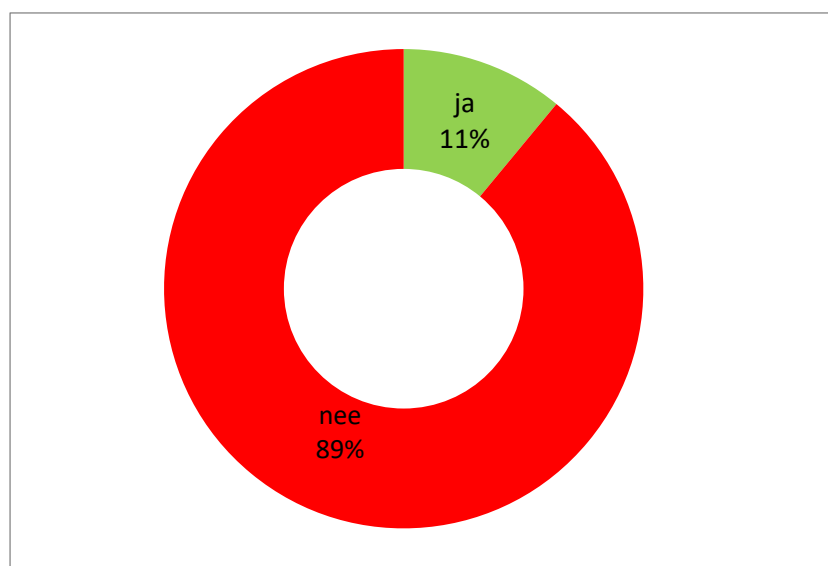
Figuur 13 – Welke taal of talen spreekt u hoofdzakelijk thuis? (n = 1700, meerdere antwoorden)



- Belgen die afgelegen wonen

32% van de Belgen uit landelijke gemeenten of 11% van alle Belgen woont (volgens de eigen subjectieve inschatting) eerder afgelegen.

Figuur 14 – Woont u afgelegen? (N = 1700)



Belgen die afgelegen wonen (11%), zijn vaker...

- ✓ 45 – 65 – jarigen (14%)
- ✓ Belgen die financieel zeer moeilijk rondkomen (18%)
- ✓ Gezinnen met thuiswonende kinderen (15%)
- ✓ Wonen vaker op grote afstand (meer dan een half uur wandelen) van de dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer (50%)
- ✓ Sterk beperkt in hun verplaatsingsmogelijkheden (18%)

Walen (15%) wonen vaker afgelegen dan Vlamingen (11%) en Brusselaars (1%).

- Conclusie: enkele relevante kenmerken van de steekproefpopulatie

9% van de Belgen heeft naar eigen zeggen last van een fysieke beperking, 6% heeft een hulpmiddel (vb. wandelstok, rollator,...) nodig om te stappen of wandelen en 1,3% van de Belgen verplaatst zich met een rolstoel.

11% van de Belgen woont naar eigen zeggen afgelegen (en in een landelijke gemeente), het gaat vaker om iets oudere Belgen die financieel zeer moeilijk rondkomen. Walen wonen frequenter afgelegen dan andere Belgen.

Amper 40% van de Belgen kunnen we vandaag omschrijven als IT-mobiel, d.w.z.: ze hebben een smartphone en hebben in het verleden al minstens één keer online een verplaatsing met het openbaar vervoer gereserveerd en betaald. IT-mobiele Belgen zijn vaker jong, welgesteld en hoger opgeleid, mensen die in landelijke gemeentes wonen en mensen met een fysieke beperking daarentegen blijken minder vaak IT-mobiel.

Maar liefst één derde van de Belgen kan op geen enkele persoon in de omgeving (vb. burens, familie, vrienden, hulpverleners) een beroep doen om zich te verplaatsen.

Voorals iets oudere mannen die financieel moeilijk rondkomen en mensen die afgelegen wonen en minder IT-mobiel zijn, kunnen naar eigen zeggen minder vaak een beroep doen op anderen om zich te verplaatsen. Brusselaars signaleren vaker een gebrek aan een ondersteunend 'vervoers'-netwerk dan Walen en Vlamingen.

2) Mobiliteitsdeprivatie

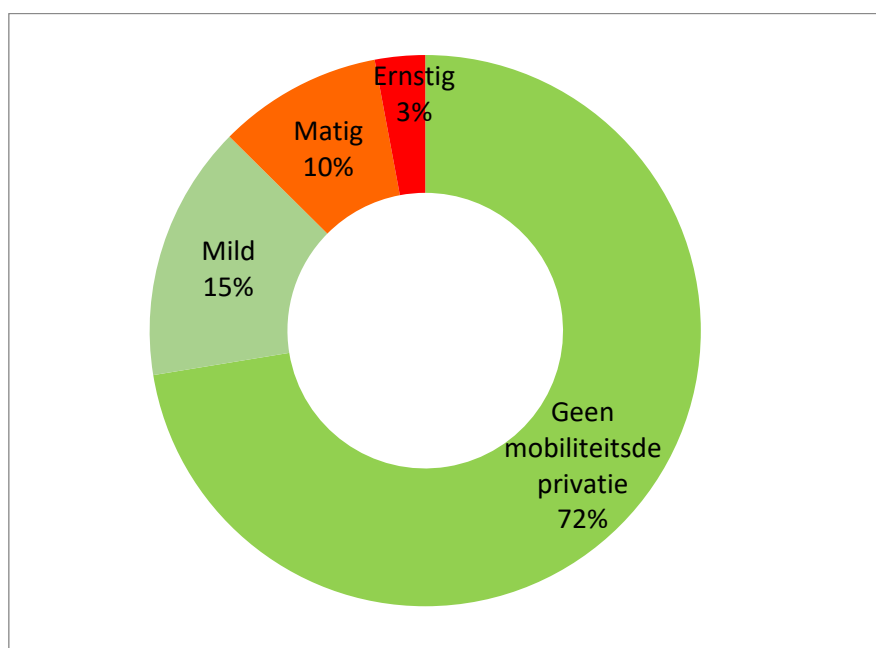
- Mobiliteitsdeprivatie: definitie en indicatoren

Mobiliteitsdeprivatie betekent in dit rapport het zich niet financieel kunnen veroorloven van één of meer van de volgende vervoersmodi: een auto (aankoop en/of gebruik te duur), rijbewijs, openbaar vervoer (minstens 1 keer de voorbije 6 maand niet genomen om financiële redenen), autodeelsysteem, gewone fiets, elektrische fiets, fietsdeelsysteem.

Ernstige mobiliteitsdeprivatie betekent dat mensen zich 4 of meer van deze vervoersmodi financieel niet kunnen veroorloven, bij matige mobiliteitsdeprivatie zijn 2 à 3 vervoersmodi niet financieel haalbaar en bij milde mobiliteitsdeprivatie kan een persoon 1 van deze vervoersmodi niet aankopen om financiële redenen.

- Mobiliteitsdeprivatie bij de Belgen

Figuur 15 - Mobiliteitsdeprivatie (n = 1700)



Bijna driekwart van de Belgen (72%) kan zich alle verschillende bevraagde vervoersmodi financieel veroorloven.

15% van de Belgen kan zich de aankoop of het gebruik van 1 vervoersmodus niet veroorloven en voor 13% van de Belgen zijn 2 of meer vervoersmodi financieel onhaalbaar: bij 10% kunnen we spreken van

een matige deprivatie (2 à 3 vervoersmodi) en bij 3% van ernstige mobiliteitsdeprivatie (4 vervoersmodi of meer).

Uit tabel 1 blijkt dat bij uitstek de aanschaf van een elektrische fiets voor nogal wat Belgen (21% van alle Belgen) op dit moment financieel onhaalbaar is.

Bij mensen met een ernstige mobiliteitsdeprivatie is vooral de aankoop of gebruik van de auto (92%) en de aankoop van een elektrische fiets (92%) financieel niet haalbaar. Op de 2^{de} plaats komt het gebruik van bus, tram of metro (66% minstens 1* niet de voorbije 6 maand om financiële reden), gebruik maken van autodelen (64%) en het behalen van een rijbewijs (58%).

Tabel 1 – Mobiliteitsdeprivatie bij de Belgen (n = 1700)

	% alle Belgen	Milde Mdeprivatie	Matige Mdeprivatie	Ernstige Mdeprivatie
Bus/tram/metro nemen 1*	3%	4%	13%	30%
Bus/tram/metro nemen > = 2*	3%	1%	14%	36%
Bus/tram/metro nemen > = 1*	6%	5%	27%	66%
Auto aankopen	6%	10%	30%	56%
Auto gebruiken	3%	4%	12%	36%
Auto aankopen/gebruiken	9%	14%	42%	92%
Rijbewijs	3%	2%	13%	58%
Autodeelsysteem	7%	7%	44%	64%
Elektrische Fiets	21%	70%	82%	92%
Fiets	4%	0%	26%	52%
Fietsdeelsysteem	5%	4%	33%	44%
Totaal	1700	255	163	50

- Belgen met ernstige mobiliteitsdeprivatie: profiel

Het aandeel personen dat geconfronteerd wordt met matige tot ernstige mobiliteitsdeprivatie is gevoelig hoger in het BHG (20%) en in Wallonië (16%) dan in Vlaanderen (10%).

Tabel 2 – Mobiliteitsdeprivatie naar regio (n = 1700)

	Alle Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Geen mobiliteitsdeprivatie	72%	77%*	67%	66%
Milde mobiliteitsdeprivatie	15%	13%	14%	18%*
Matige mobiliteitsdeprivatie	10%	8%	15%*	12%*
Ernstige mobiliteitsdeprivatie	3%	2%	5%*	4%*
Totaal	1700	990	170	540

*Percentages die (statistisch) significant ($p < 0,05$) hoger zijn in vergelijking met percentages uit andere categorieën worden aangeduid met een *sterretje.

Tabel 3 geeft een overzicht van de mobiliteitsdeprivatie (matig tot ernstig) bij een aantal doelgroepen die in de literatuur vaak beschouwd worden als extra kwetsbaar voor de problematiek en gevolgen van vervoersarmoede.

Mobiliteitsdeprivatie is vooral ernstig tot zeer ernstig bij mensen die om één of andere reden (vb. werkzoekend) moeilijk rondkomen, bij langdurig zieken, bij mensen die thuis o.a. Arabisch, Berbers of Turks spreken en bij rolstoelgebruikers. Mobiliteitsdeprivatie komt ook relatief frequent voor bij stadsbewoners en alleenstaanden.

Bij ouderen blijkt de mate van mobiliteitsdeprivatie vergelijkbaar (of zelfs iets minder uitgesproken) dan bij andere Belgen (cf. tabel 3).

Tabel 3 – Matig (kan zich 2 à 3 modi niet veroorloven) tot ernstige mobiliteitsdeprivatie (4 of meer) naar doelgroep (n = 1700)

	Aantal	Matige MDep	Ernstige MDep
Alle Belgen	1700	10%	3%
65 – 74 j	285	6%	2%
75+	95	10%	3%
Gepensioneerd	430	7%	2%
Langdurig ziek (inactief)	104	21%*	9%*
Fysieke beperking	147	12%	5%
Rolstoel	22	18%	9%

Moeilijk rondkomen	612	21%*	7%*
Ernstige financiële deprivatie	158	37%*	23%*
Werkzoekend	71	23%*	9%*
Alleenstaande	528	14%*	5%*
Alleenstaande ouder	93	14%*	4%*
Thuis taal Arabisch/Berbers/Turks	15	20%	19%
Stad	496	14%*	6%*
Landelijke gemeente	589	7%	1%
Woont afgelegen	186	14%	1%
Alle Belgen	1700	10%	3%

*Percentages die (statistisch) significant ($p < 0,05$) hoger zijn in vergelijking met percentages uit andere categorieën worden aangeduid met een *sterretje.

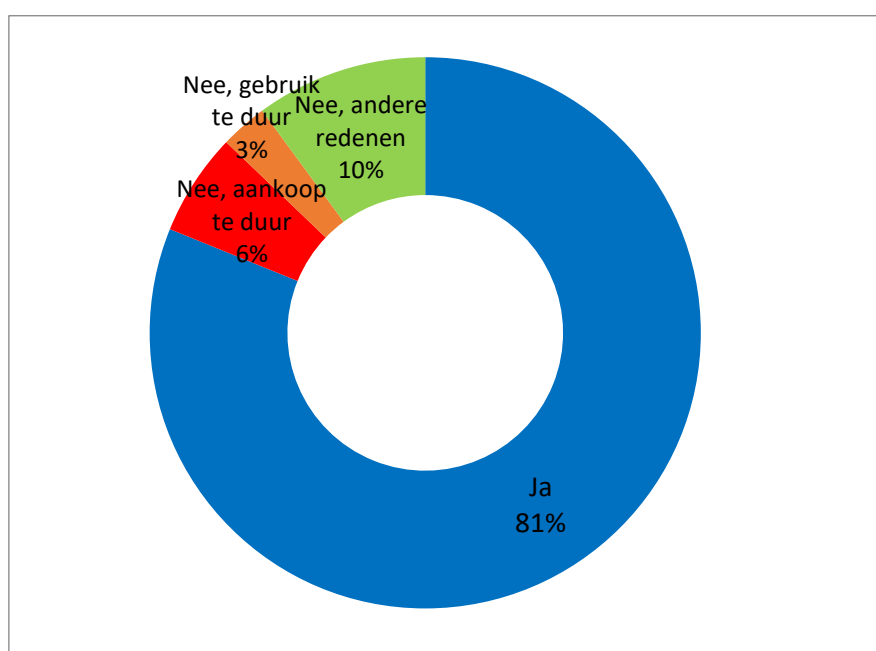
Belgen die geconfronteerd worden met ernstige mobiliteitsdeprivatie (3%) zijn vaker...

- ✓ 25 – 34 – jarigen (5%)
- ✓ Mensen met een thuistaal Arabisch/Berbers/Turks (19%, niet significant, lage n)
- ✓ Lager opgeleid (secundair onderwijs 4%, geen diploma secundair, 10%)
- ✓ Mensen die financieel moeilijk rondkomen (7%), werkzoekenden (9%)
- ✓ Langdurig zieken (9%), mensen met een fysieke beperking (5%) en mensen in een rolstoel (9%, niet significant, lage n)
- ✓ Alleenstaanden (5%)
- ✓ Stadsbewoners (6%)

- Beschikken over een auto

19% van de Belgen beschikt niet over een eigen wagen: 9% omdat ze zich de aanschaf of gebruik financieel niet kunnen veroorloven en nog eens 10% om een andere reden. 6% van de Belgen heeft geen eigen wagen omdat ze zich de aankoop van een auto niet financieel kunnen veroorloven, 3% omdat het gebruik van een auto voor hen op dit moment financieel niet haalbaar is.

Figuur 16 – Beschikt u over een auto? (N = 1700)



Vlamingen (83%) en Walen (84%) beschikken vaker over een eigen wagen dan Brusselaars (64%). Een relatief hoog aandeel Brusselaars heeft geen eigen wagen uit niet-financiële overwegingen (22%) én omdat ze zich de aankoop van een wagen niet financieel kunnen veroorloven (12%).

Tabel 4 – Beschikt u over een auto? Naar regio (n = 1700)

	Alle Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Ja	81%	83%*	64%	84%*
Nee, aankoop te duur	6%	5%	12%*	7%
Nee, gebruik te duur	3%	3%	2%	3%
Nee, andere reden	10%	10%	22%*	7%
Totaal	1700	990	170	540

Belgen die geen eigen wagen hebben omdat de aankoop financieel niet haalbaar is (6%), zijn vaker...

- ✓ Vrouwen (7%)
- ✓ 18 – 34 – jarigen (8%) en studenten (13%)
- ✓ Mensen met thuistaal Arabisch/Berbers/Turks (26%, niet significant, lage aantallen)
- ✓ Mensen zonder diploma SO (14%) en lager geschoolden (niet-HO, 7%)

- ✓ Mensen die financieel moeilijk rondkomen (14%) en werkzoekenden (17%)
- ✓ Langdurig zieken (14%) en mensen in een rolstoel (22%, niet significant, lage aantallen)
- ✓ Alleenstaanden (11%), alleenstaande ouders (8%) en mensen zonder kinderen (8%)
- ✓ Stadsbewoners (11%)
- ✓ Mensen uit steden of gemeenten met een fiets- (8%) of autodeelsysteem (8%)

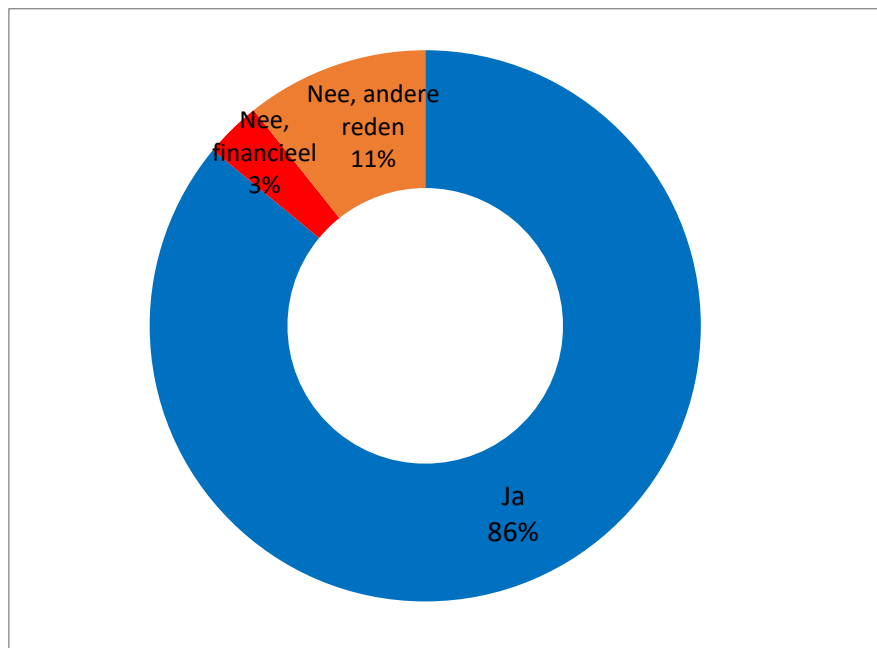
Belgen die geen eigen wagen hebben uit niet-financiële overwegingen (10%), zijn vaker...

- ✓ Jongvolwassenen (18 – 24j, 19%) en studenten (18%)
- ✓ Mensen met een universitair diploma (14%) en mensen zonder diploma secundair (17%)
- ✓ Mensen die makkelijk financieel rondkomen (12%)
- ✓ Werkzoekenden (21%)
- ✓ Alleenstaanden (19%), alleenstaande ouders (13%) en mensen zonder kinderen (15%)
- ✓ Stadsbewoners (20%)
- ✓ Mensen die vaker op wandelafstand wonen van een OV-halte (11%)
- ✓ Mensen uit een gemeente of stad met een fietsdeel- (20%) of autodeelsysteem (19%)

- Beschikken over een rijbewijs

14% van de Belgen heeft geen rijbewijs: 3% omdat ze zich een rijbewijs halen financieel niet kunnen veroorloven, 11% om een andere reden.

Figuur 17 – Hebt u een rijbewijs om een auto te besturen? (N = 1700)



Het aandeel Brusselaars (22%) zonder rijbewijs is veel groter dan het aandeel Walen (15%) en vooral Vlamingen (12%) zonder rijbewijs: Brusselaars hebben zowel uit financiële (6%) als uit niet-financiële overwegingen (15%) minder vaak een rijbewijs dan andere Belgen.

Tabel 5 – Hebt u een rijbewijs om een auto te besturen? Naar regio (n = 1700)

	Alle Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Ja	86%	88%*	78%	85%
Nee, financieel	3%	2%	6%*	5%*
Nee, andere reden	11%	10%	15%*	11%
Totaal	1700	990	170	540

Belgen die geen rijbewijs hebben om financiële redenen (3%) zijn vaker...

- ✓ Vrouwen (4,9% t.o.v. 1,7% van de mannen), 13,6% van de vrouwen t.o.v. 7,7% van de mannen heeft geen rijbewijs om andere redenen
- ✓ 18 – 34 – jarigen (7%) en studenten (10%)
- ✓ Mensen met thuistaal Arabisch, Berbers, Turks (12%, niet significant, lage aantallen)
- ✓ Lager opgeleiden (4% niet-HO)

- ✓ Mensen die financieel moeilijk rondkomen (7%) en werkzoekenden (10%)
- ✓ Alleenstaanden (5%) en stadsbewoners (5%)

90,7% van de mannen heeft in 2020 een rijbewijs t.o.v. 81,5% van de vrouwen.

- Conclusie: mobiliteitsdeprivatie bij de Belgen

Mobiliteitsdeprivatie betekent dat iemand niet over voldoende financiële middelen beschikt om één of meerdere reguliere vervoersmodi (vb. auto, fiets, openbaar vervoer,...) aan te kopen of te gebruiken.

Opvallende vaststelling: de aankoop van een elektrische fiets is voor heel wat Belgen (meer dan 1 op 5) financieel onhaalbaar. 10% van de Belgen kan zich de aankoop of gebruik van 2 à 3 vervoersmodi niet financieel veroorloven (= matige mobiliteitsdeprivatie), 3% van de Belgen kan zich 4 of meer vervoersmodi niet financieel veroorloven (= ernstige mobiliteitsdeprivatie).

Belgen die te kampen hebben met ernstige mobiliteitsdeprivatie, kunnen zich vooral de aankoop of gebruik van een auto en de aankoop van een elektrische fiets financieel niet veroorloven, maar ook gebruik maken van een autodeelsysteem en/of het openbaar vervoer is voor deze groep Belgen vaak gewoon te duur.

9% van de Belgen kan zich de aankoop of het gebruik van een eigen wagen financieel niet permitteren. 14% van de Belgen heeft geen rijbewijs, opvallend is het relatief hoge aandeel vrouwen (18%) t.o.v. mannen (9%) dat niet over een rijbewijs beschikt.

Vooral jongvolwassenen, werkzoekenden, alleenstaanden en stadsbewoners die lager opgeleid zijn en het financieel moeilijk hebben, worden vaker dan andere Belgen geconfronteerd met ernstige mobiliteitsdeprivatie en het niet kunnen aankopen van een eigen wagen, net als langdurig zieken, mensen met een fysieke beperking en rolstoelgebruikers.

De mobiliteitsdeprivatie binnen de bevolking is aanzienlijk hoger in Wallonië en Brussel dan in Vlaanderen. Brusselaars hebben opvallend minder vaak een eigen wagen en/of rijbewijs dan andere Belgen, zowel om financiële als om andere redenen.

3) Vervoersmogelijkheden en vervoersbeperkingen bij de Belgen

- Operationalisatie

Om na te gaan in welke mate Belgen vervoers- of mobiliteitsproblemen ervaren, werd aan de respondenten de vraag gesteld... 'Voelt u zich weleens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden? Met 'beperkt' bedoelen we dat u zich vaker zou willen verplaatsen maar dat dit niet altijd lukt.'

Om deze vraag te beantwoorden konden de respondenten één van de volgende antwoordalternatieven aanduiden:

1: ik kan me altijd verplaatsen zoals ik dat graag wil, ik ervaar geen beperkingen m.b.t. vervoer en mobiliteit

2 : Ik kan me meestal verplaatsen zoals ik dat wil

3 : Ik kan me niet altijd verplaatsen zoals ik dat wil, maar ik vind meestal wel een oplossing

4 : Ik kan me regelmatig niet verplaatsen zoals ik dat graag zou willen en ik vind niet altijd een oplossing

5 : Ik kan me meestal niet verplaatsen zoals ik dat wil en ik vind zelden een oplossing

Uit tabel 6 blijkt dat 81% van de Belgen weinig (= milde mobiliteitsbeperkingen, 32,7%) of geen (48,1%) beperkingen ervaart m.b.t. hun vervoersmogelijkheden.

19% ervaart matige tot zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen: 1,7% van de Belgen geeft aan zich meestal niet te kunnen verplaatsen zoals hij of zij dat wil (= zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen), bij 3,8% gebeurt dit regelmatig (= ernstige mobiliteitsbeperkingen). 13,7% kan zich niet altijd naar wens verplaatsen, maar vindt meestal wel een oplossing (= matige mobiliteitsbeperkingen).

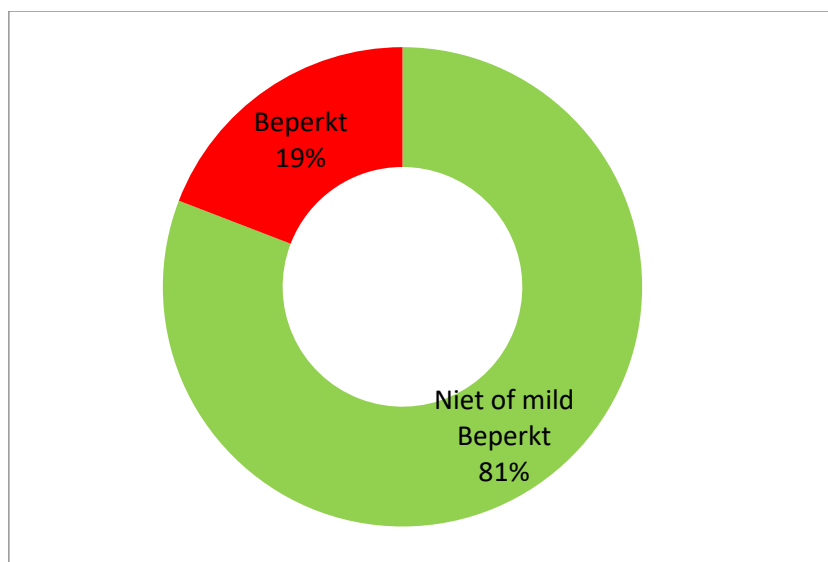
Binnen de context van dit rapport beschouwen we de vraag 'Voelt u zich weleens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden?' als de meest valide en betrouwbare manier om te peilen naar vervoersarmoede binnen de bevolking. Bij de verdere bespreking van de resultaten in dit rapport bedoelen we met **'Belgen in vervoersarmoede'** alle Belgen die zich regelmatig niet kunnen verplaatsen zoals ze dat zouden willen (d.i. antwoordcategorie 3 t.e.m. 5 op de vraag 'voelt u zich weleens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden?') en daardoor matige en ernstige tot zeer ernstige mobiliteitsproblemen ervaren.

Tabel 6 - Voelt u zich wel eens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden? (n = 1700)

	Alle Belgen
ik kan me altijd verplaatsen zoals ik dat graag wil, ik ervaar geen beperkingen m.b.t. vervoer en mobiliteit	48,1%
Ik kan me meestal verplaatsen zoals ik dat wil	32,7%
Ik kan me niet altijd verplaatsen zoals ik dat wil, maar ik vind meestal wel een oplossing	13,7%
Ik kan me regelmatig niet verplaatsen zoals ik dat graag zou willen en ik vind niet altijd een oplossing	3,8%
Ik kan me meestal niet verplaatsen zoals ik dat wil en ik vind zelden een oplossing	1,7%
Totaal	1700

19% van de Belgen geeft m.a.w. aan zich op één of andere manier beperkt te voelen in zijn of haar mobiliteitsvrijheid, 81% kan zich meestal of altijd verplaatsen zoals hij of zij dat wil (cf. figuur 18).

Figuur 18 – Al of niet beperkte toegang tot mobiliteit (subjectief) in België (N = 1700)



- Beperkte toegang tot mobiliteit naar regio en provincie

Vlamingen ervaren over het algemeen minder beperkingen om zich te verplaatsen dan Brusselaars en vooral Walen: maar liefst 26% van de Walen voelt zich beperkt in zijn of haar verplaatsingsmogelijkheden tgo. 21% van de Brusselaars en 16% van de Vlamingen.

Tabel 7 – Voelt u zich wel eens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden? Naar regio (n = 1700)

	Alle Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
ik kan me altijd verplaatsen zoals ik dat graag wil, ik ervaar geen beperkingen m.b.t. vervoer en mobiliteit	48,1%	52%*	46%	41%
Ik kan me meestal verplaatsen zoals ik dat wil	32,7%	33%	33%	33%
Ik kan me niet altijd verplaatsen zoals ik dat wil, maar ik vind meestal wel een oplossing	13,7%	11%	16%	18%*
Ik kan me regelmatig niet verplaatsen zoals ik dat graag zou willen en ik vind niet altijd een oplossing	3,8%	3%	4%	6%*
Ik kan me meestal niet verplaatsen zoals ik dat wil en ik vind zelden een oplossing	1,7%	2%	1%	2%
Totaal	1700	990	170	540

Het aandeel Walen dat mobiliteitsbeperkingen ervaart, verschilt van provincie tot provincie: 24 à 25% in Henegouwen, Waals-Brabant en Luik, 28% in Luxemburg en maar liefst 32% in de provincie Namen.

Mogelijke verklaring daarvoor is de relatief grote concentratie gezinnen met beperkte inkomens in Waalse steden in combinatie met een soms zeer verspreide bewoning in kleinere dorpen en gehuchten in uitgestrekte rurale en bosgebieden, op relatief grote afstand van stedelijke centra.

In Vlaanderen zijn de verschillen tussen provincies veel minder uitgesproken (cf. Tabel 8), al valt ook in deze regio op dat in eerder landelijke provincies zoals Limburg en West-Vlaanderen een iets groter

aandeel van de bevolking mobiliteitsbeperkingen ervaart dan in provincies gedomineerd door één of meerdere grote steden zoals Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Het aandeel Vlamingen dat mobiliteitsbeperkingen ervaart is hoogst in Vlaams-Brabant.

Tabel 8 – Voelt u zich wel eens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden? Naar provincie (n = 1700)

	Aantal	Niet en mild beperkt	Beperkt
Alle Belgen	1700	81%	19%
Antwerpen	301	86%*	14%
West-Vlaanderen	186	84%*	16%
Oost-Vlaanderen	214	86%*	14%
Limburg	126	84%*	16%
Vlaams-Brabant	163	82%*	18%
Luik	180	75%	25%*
Namen	69	68%	32%*
Luxemburg	43	72%	28%*
Henegouwen	176	76,5%	23,5%*
Waals-Brabant	72	75%	25%*
BHG	170	79%	21%
Alle Belgen	1700	81%	19%

- Beperkte toegang tot mobiliteit naar doelgroep

Tabel 9 geeft een overzicht van de mate waarin specifieke doelgroepen die volgens ander onderzoek kwetsbaarder zouden zijn voor vervoersarmoede, al of niet beperkingen ervaren m.b.t. hun verplaatsingsmogelijkheden.

Mobiliteitsbeperkingen komen duidelijk vaker voor bij mensen met een fysieke beperking of langdurige ziekte enerzijds en anderzijds bij mensen die (o.a. door werkloosheid) moeilijk financieel rondkomen. Ook alleenstaanden en (iets minder uitgesproken) mensen met een thuistaal

Arabisch/Berbers/Turks, stadsbewoners en mensen die afgelegen wonen, worden frequenter dan andere Belgen geconfronteerd met beperkingen om zich te verplaatsen.

Ouderen (65+) en gepensioneerden worden in vergelijking met andere Belgen iets minder vaak geconfronteerd met mobiliteitsbeperkingen (cf. tabel x).

Tabel 9 – Voelt u zich wel eens beperkt in uw verplaatsingsmogelijkheden? Naar doelgroep (n = 1700)

	Aantal	Niet en mild beperkt	Beperkt
Alle Belgen	1700	81%	19%
Vrouwen	869	78%	22%*
65 – 74 j	285	85%*	15%
75+	95	82%	18%
Gepensioneerd	430	86%*	14%
Langdurig ziek (inactief)	104	57%	43%*
Fysieke beperking	147	59%	41%*
Rolstoel	22	32%	68%
Moeilijk rondkomen	612	69%	31%*
Ernstige financiële deprivatie	158	54%	46%*
Werkzoekend	71	67%	33%*
Alleenstaande	528	72%	28%*
Alleenstaande ouder	93	79%	21%*
Thuisstaal Arabisch/Berbers/Turks	15	75%	25%
Stad	496	77%	23%*
Landelijke gemeente	589	81%	19%
Woont afgelegen	186	76%	24%
Alle Belgen	1700	81%	19%

Belgen met zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen (1,7%), zijn vaker:

- ✓ Mensen die zeer moeilijk financieel rondkomen (8%), mensen in ernstige financiële deprivatie (4%)
- ✓ Langdurig zieken (7%), mensen met een fysieke beperking (8%) en mensen in een rolstoel (27%, niet significant, lage aantallen)
- ✓ Mensen die afgelegen wonen (4%)
- ✓ Mensen die op grote afstand (> half uur wandelen of stappen) wonen van de dichtstbijzijnde halte OV (8%)

Belgen met ernstige mobiliteitsbeperkingen (3,8%), zijn vaker:

- ✓ Mensen die thuis Arabisch, Berbers of Turks spreken (13%, niet significant, lage aantallen))
- ✓ Lager opgeleiden (5% niet HO, 10% geen diploma secundair)
- ✓ Mensen die moeilijk financieel rondkomen (7%, 11% categorie zeer moeilijk), mensen in matige (7%) tot ernstige financiële deprivatie (13%) en werkzoekenden (6%, niet significant)
- ✓ Langdurig zieken (10%), mensen met een fysieke beperking (7%) en mensen die een hulpmiddel nodig hebben om zich te verplaatsen (8%) en mensen in een rolstoel (9%, niet significant, lage aantallen)
- ✓ Alleenstaanden (6%)

Bij de Belgen met matige mobiliteitsbeperkingen stellen we vast dat mensen die kunnen rekenen op een 'vervoersnetwerk' vaker aangeven dat ze een oplossing vinden (15%) voor hun verplaatsingsproblemen dan andere Belgen (11%).

Mensen die moeilijk rondkomen (> 50%)(incl. werkzoekenden, 7,1%), alleenstaanden en stadsbewoners (> 30%) wegen in absolute aantallen zwaarst door binnen de totale populatie Belgische vervoersarmen, gevolgd door ouderen, mensen met een fysieke beperking (incl. rolstoelgebruikers) en langdurig zieken (15 à 20%). 14% van de totale populatie vervoersarmen wonen afgelegen (cf. Tabel 10).

Tabel 10 – Aandeel van verschillende doelgroepen binnen de totale populatie vervoersarme Belgen
(n = 323)(ongewogen)

	(Belgen) Beperkt	(Vlamingen) Beperkt	(Walen) Beperkt
65+	18,6%	17,7%	17,1%
Langdurig ziek (inactief)	13,9%	17,1%	10,7%
Fysieke beperking	18,6%	27,2%	10%
Moeilijk rondkomen	58,8%	51,3%	62,1%
Werkzoekend	7,1%	3,2%	11,4%
Alleenstaande	45,8%	46,2%	43,6%
Stad	35,3%	28,5%	29,3%
Woont afgelegen	13,9%	12,0%	19,3%

In Wallonië weegt het aandeel mensen die afgelegen wonen, het aandeel werkzoekenden en het aandeel mensen die moeilijk rondkomen sterker door binnen het totaal aantal vervoersarmen, in Vlaanderen is het aandeel langdurige zieken en/of mensen met een fysieke beperking belangrijker.

- Conclusie: vervoersmogelijkheden en vervoersbeperkingen bij de Belgen

19% van de Belgen ervaart matige tot zeer ernstige beperkingen om zich te verplaatsen: 1,7% ervaart zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen en vindt bijna nooit een oplossing voor vervoersproblemen, 3,8% ervaart ernstige mobiliteitsbeperkingen en vindt niet altijd een oplossing en 13,7% ervaart af en toe mobiliteitsbeperkingen, maar vindt meestal wel een oplossing voor zijn of haar vervoersproblemen.

Mensen die matig tot zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen ervaren noemen we bij de verdere bespreking in dit rapport ‘mensen in vervoersarmoede’.

Vooral mensen met een fysieke beperking (incl. rolstoelgebruikers), mensen met een langdurige ziekte en/of mensen met financiële problemen en werkzoekenden, worden vaker dan andere Belgen geconfronteerd met ernstige tot zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen. Dezelfde vaststelling geldt, zij het iets minder uitgesproken, voor Belgen die afgelegen wonen en alleenstaanden.

Walen (26%) en in iets minder mate inwoners het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (21%), worden vaker getroffen door vervoersarmoede dan Vlamingen (16%): het aandeel Walen dat mobiliteitsbeperkingen ervaart loopt op tot 28% in Luxemburg en maar liefst 32% in de provincie Namen. Het aandeel inwoners dat zeer ernstige vervoersproblemen ervaart is in Vlaanderen, Brussel en Wallonië eerder vergelijkbaar (1 à 2%).

In absolute aantallen zijn mensen die moeilijk rondkomen (incl. werkzoekenden), alleenstaanden en stadsbewoners sterkst vertegenwoordigd binnen de populatie vervoersarme Belgen, gevolgd door ouderen, mensen met een fysieke beperking en langdurig zieken. Mensen die afgelegen wonen zijn nog altijd goed voor 14% van alle vervoersarmen in België.

4) Variaties naargelang tijdstip, al of niet toegang tot het openbaar vervoer

- Momenten van de dag of periodes van het jaar waarin mensen meer beperkingen ervaren

Bij meer dan de helft (56%) van de vervoersarme Belgen (= matig tot ernstig beperkt), variëren de beperkingen die ze ervaren naargelang het moment van de dag en/of de periode van het jaar waarin ze zich willen verplaatsen.

Tabel 11 – Zijn er momenten van de dag/periodes van het jaar waarin beperkingen zich sterker laten voelen? (n = 325)

	Matig tot Ernstig Beperkt
Ja	56%
Nee	44%
Totaal	325

Mensen met matig tot ernstige mobiliteitsproblemen ervaren vooral 's nachts en na de avondspits vaker vervoersproblemen. Een groot aandeel vervoersarme Belgen ervaart ook vaker vervoersproblemen tijdens het weekend.

Tabel 12 - Momenten van de dag/periodes van het jaar waarin beperkingen zich sterker laten voelen
(n = 183)

	Beperkt
's morgensvroeg voor het spitsuur	20%
's morgens tijdens het spitsuur	28%
overdag	27%
's avonds tijdens het spitsuur	24%
's avonds na het spitsuur	30%
's nachts	43%
In het weekend	42%
Tijdens schoolvakanties	25%
In de zomermaanden (juli/augustus)	21%
Totaal	183

- Toegang tot het openbaar vervoer

Ruim 80% van de Belgen woont op minder dan 10 minuten stappen of wandelen van de dichtstbijzijnde halte openbaar vervoer (83%), 2% van de Belgen moet langer dan een halfuur stappen of wandelen om een OV-halte te bereiken.

De gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde halte openbaar vervoer is kleinst in het stedelijke Brussel en is iets groter in Wallonië dan in het dichter bevolkte Vlaanderen.

Tabel 13 – Hoelang moet u stappen van uw woning naar de dichtstbijzijnde halte van bus, tram of metro (n = 1700)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Minder dan 5 minuten	51%	50%	66%*	48%
Tussen 5 en 10 minuten	32%	33%	27%	32%
Tussen 10 en 20 minuten	12%	13%*	6%	13%*
Tussen 20 en 30 minuten	3%	2%	1%	4%*
Langer dan een half uur	2%	2%	-	3%*
Totaal	1700	990	170	540

- Conclusie: variaties naargelang het moment van de verplaatsing, al of niet toegang tot openbaar vervoer

Bij meer dan de helft van de Belgen met matige tot (zeer) ernstige mobiliteitsbeperkingen, variëren deze beperkingen aanzienlijk naargelang het moment van de verplaatsing: mobiliteitsbeperkingen laten zich vooral 's avonds en 's nachts sterker voelen dan op andere momenten van de dag en vervoersproblemen komen nog frequenter voor tijdens weekends dan in weekdagen.

5% van de Belgen woont op meer dan 20 minuten stappen van de dichtstbijzijnde OV-halte: in Wallonië (7%) is dit aandeel significant hoger dan in Vlaanderen (4%).

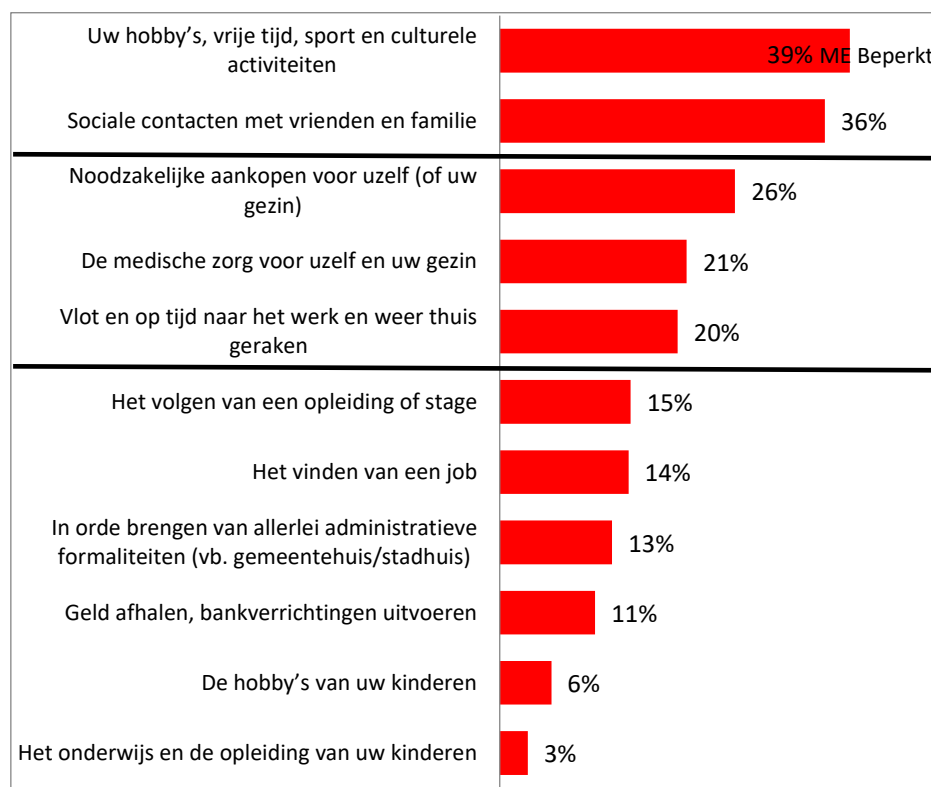
5) Impact van vervoersarmoede op verschillende levensdomeinen

Binnen het deel van de bevolking dat matig tot ernstige mobiliteitsbeperkingen (cf. figuur 19) ervaart, hebben vervoersproblemen vooral een negatieve impact op de vrijetijds- en cultuurparticipatie en de mogelijkheid tot onderhouden en uitbouwen van sociale contacten.

Mobiliteitsbeperkingen leiden bij vervoersarmen echter ook relatief frequent tot problemen om noodzakelijke aankopen te doen of gebruik te maken van aangepaste medische zorgen.

Vervoersproblemen zorgen er ook voor dat een relevant deel van de vervoersarme Belgen moeilijk van en naar het werk geraakt of een job vindt en problemen ervaart om een opleiding of stage te volgen.

Figuur 19 – Op welke domeinen hebben mobiliteitsbeperkingen de grootste impact? (n = 325, maximaal 3)



Uit tabel 14 blijkt dat bij de Belgen die het meest te lijden hebben onder mobiliteitsbeperkingen, vervoersproblemen vooral een negatieve impact hebben op het onderhouden van sociale en familiale contacten (41%), de mogelijkheid om noodzakelijke aankopen te doen (36%) of deel te nemen aan hobby's en vrije tijd (32%) en het kunnen gebruik maken van noodzakelijke medische zorgen (30%).

Belgen met matige (14%) tot ernstige (16%) mobiliteitsbeperkingen vinden ook veel vaker moeilijk een job door vervoersproblemen dan Belgen met milde mobiliteitsbeperkingen (6%) (cf. Tabel 14).

Tabel 14 – Verband impact op levensdomeinen en beperkte mobiliteit (n = 882)

	% Belgen (MME Beperkt)	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeer beperkt
Uw hobby's, vrije tijd, sport en culturele activiteiten	31%	26%	42%*	32%
Sociale contacten met vrienden en familie	28%	22%	34%*	41%*
Vlot en op tijd naar het werk en weer thuis geraken	18%	18%	20%	20%
Noodzakelijke aankopen voor uzelf (of uw gezin)	18%	13%	23%*	36%*
De medische zorg voor uzelf en uw gezin	14%	9%	17%*	30%*
In orde brengen van allerlei administratieve formaliteiten (vb. gemeentehuis/stadhuys)	13%	13%	13%	11%
Het volgen van een opleiding of stage	12%	11%	15%	13%
Het vinden van een job	9%	6%	14%*	16%*
Geld afhalen, bankverrichtingen uitvoeren	9%	8%	10%	13%
De hobby's van uw kinderen	6%	6%	6%	5%
Het onderwijs en de opleiding van uw kinderen	4%	4%	3%	2%
Totaal	882	557	233	92

Een relatief groot aandeel vervoersarme Walen signaleert dat een beperkte mobiliteit vooral gevolgen heeft voor het deelnemen aan culturele en vrijetijdsactiviteiten. Mobiliteitsproblemen zorgen er in Wallonië ook meer dan in andere regio's voor dat het moeilijker wordt voor mensen om een job te vinden en geld af te halen of bankverrichtingen uit te voeren.

Sociale contacten met vrienden en familie hebben in Vlaanderen en Brussel nog meer te lijden onder mobiliteitsbeperkingen dan in Wallonië, in het BHG valt op dat vervoersproblemen meer dan in andere regio's een negatieve impact kunnen hebben op de onderwijs- en opleidingskansen van de kinderen (cf. tabel 15).

Tabel 15 – Verband impact op levensdomeinen van beperkte mobiliteit en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Uw hobby's, vrije tijd, sport en culturele activiteiten	39%	37%	34%	43%
Sociale contacten met vrienden en familie	36%	43%*	42%	28%
Noodzakelijke aankopen voor uzelf (of uw gezin)	26%	30%	22%	23%
De medische zorg voor uzelf en uw gezin	21%	20%	20%	22%
Vlot en op tijd naar het werk en weer thuis geraken	20%	17%	19%	23%
Het volgen van een opleiding of stage	15%	12%	11%	19%
Het vinden van een job	14%	8%	9%	23%*
In orde brengen van allerlei administratieve formaliteiten (vb. gemeentehuis/stadhuis)	13%	15%	11%	10%
Geld afhalen, bankverrichtingen uitvoeren	11%	8%	5%	15%
De hobby's van uw kinderen	6%	4%	8%	7%
Het onderwijs en de opleiding van uw kinderen	3%	1%	9%*	4%
Totaal	325	152	36	137

Bij vervoersarme 55+'ers zorgen vervoersproblemen niet alleen voor moeilijkheden om in contact te blijven met vrienden of familie en deel te nemen aan vrije tijds- en culturele activiteiten, maar ook voor problemen met noodzakelijke aankopen en aangepaste medische zorg.

Typerend voor 55+’ers is ook dat ze naarmate ze ouder worden door mobiliteitsbeperkingen steeds meer problemen ervaren om administratieve verplichtingen na te komen of bankverrichtingen (vb. geld afhalen) uit te voeren.

Ook de impact van mobiliteitsbeperkingen op de sociale contacten met familie of vrienden (tot 41% bij 75+’ers) en op de mogelijkheid om noodzakelijke aankopen te doen (tot 47% bij 75+’ers) wordt (nog) groter naarmate 55+’ers ouder worden.

Tabel 16 – Verband impact op levensdomeinen van beperkte mobiliteit en doelgroep ouderen, fysieke beperking, rolstoel, langdurig zieken (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	55+	Fysieke beperking	Rolstoel	Langdurig ziek
Uw hobby's, vrije tijd, sport en culturele activiteiten	39%	35%	32%	33%	31%
Sociale contacten met vrienden en familie	36%	38%	35%	40%	33%
Noodzakelijke aankopen voor uzelf (of uw gezin)	26%	36%*	46%*	53%	46%*
De medische zorg voor uzelf en uw gezin	21%	29%*	33%*	20%	53%*
Vlot en op tijd naar het werk en weer thuis geraken	20%	8%	7%	7%	7%
Het volgen van een opleiding of stage	15%	8%	12%	7%	9%
Het vinden van een job	14%	4%	13%	14%	13%
In orde brengen van allerlei administratieve formaliteiten (vb. gemeentehuis/stadhuis)	13%	18%*	20%	13%	22%*
Geld afhalen, bankverrichtingen uitvoeren	11%	16%*	13%	20%	9%
De hobby's van uw kinderen	6%	5%	7%	-	4%
Het onderwijs en de opleiding van uw kinderen	3%	-	-	-	2%
Totaal	325	112	60	15	45

Bij langdurig zieken heeft beperkte mobiliteit vooral negatieve gevolgen voor de medische zorgen en noodzakelijke aankopen. Bij mensen met een fysieke beperking en mensen die een rolstoel nodig hebben om zich te verplaatsen, hebben mobiliteitsproblemen vooral een grote impact op de mogelijkheid om noodzakelijke aankopen te doen.

Een groot aandeel langdurig zieken, mensen met een fysieke beperking en mensen in een rolstoel signaleert dat, net zoals bij andere Belgen, mobiliteitsproblemen een negatieve impact hebben op de mogelijkheid om deel te nemen aan vrije tijds- en culturele activiteiten en het in stand houden van sociale contacten met vrienden of familie.

Beperkte vervoersmogelijkheden zorgen er bij 33% van alle Belgische werkzoekenden en bij 79% van de Belgische werkzoekenden met vervoersproblemen voor dat zij moeilijker een job vinden. Bij 25% van alle Belgische werkzoekenden en 61% van de vervoersarme werkzoekenden vormen verplaatsingsproblemen ook een hindernis voor het volgen van een aangepaste opleiding of stage.

Belgen die het financieel moeilijk hebben én zich beperkt voelen in hun vervoersmogelijkheden, geven aan dat deze beperkte mobiliteit vooral negatieve gevolgen heeft voor de mogelijkheid om noodzakelijke aankopen te doen en in aangepaste medische zorgen te voorzien voor het individu en zijn of haar gezin. Bovendien heeft een beperkte mobiliteit binnen deze categorie een negatieve impact op het in stand houden van vriendschaps- en familierelaties.

Bij alleenstaanden hebben vervoersproblemen vooral negatieve gevolgen voor deelname aan cultuur en vrijetijdsactiviteiten en het in stand houden (of verder uitbouwen) van vriendschaps- en familierelaties... Een pijnlijke vaststelling, aangezien voldoende sociale contacten zeer belangrijk zijn voor het welbevinden en de levenskwaliteit in het algemeen van alleenstaanden.

Bij Belgen die afgelegen wonen, hebben mobiliteitsbeperkingen vooral een negatieve impact op voldoende (aangepaste) medische zorgen voor een individu en/of het gezin (cf. tabel 17).

Tabel 17 – Verband impact op levensdomeinen van beperkte mobiliteit en doelgroep werkzoekenden, financieel moeilijk, alleenstaand, woont afgelegen (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	werkzkd	Financi zmoeilijk	Alleenst	Woont afgelegen
Uw hobby's, vrije tijd, sport en culturele activiteiten	39%	22%	16%	40%	22%
Sociale contacten met vrienden en familie	36%	8%	32%	42%*	27%
Noodzakelijke aankopen voor uzelf (of uw gezin)	26%	22%	41%*	25%	26%
De medische zorg voor uzelf en uw gezin	21%	13%	30%*	18%	40%*
Vlot en op tijd naar het werk en weer thuis geraken	20%	31%	10%	24%	25%
Het volgen van een opleiding of stage	15%	61%	21%	17%	16%
Het vinden van een job	14%	79%	19%	17%	25%*
In orde brengen van allerlei administratieve formaliteiten (vb. gemeentehuis/stadhuis)	13%	-	19%	11%	18%
Geld afhalen, bankverrichtingen uitvoeren	11%	9%	23%*	6%	20%*
De hobby's van uw kinderen	6%	8%	5%	2%	7%
Het onderwijs en de opleiding van uw kinderen	3%	-	2%	1%	-
Totaal	325	23	43	146	45

- Conclusie: Impact van vervoersarmoede op verschillende levensdomeinen

Vervoersarmoede heeft niet alleen negatieve gevolgen voor de vrijetijds- en cultuurparticipatie en het sociaal leven van de Belgen die erdoor getroffen worden, nogal wat vervoersarmen ervaren bovendien moeilijkheden om noodzakelijke aankopen te doen of om te genieten van aangepaste medische zorgen. Hoe erger de vervoersproblemen die Belgen ervaren, hoe groter de impact op de mogelijkheid om familie te bezoeken, noodzakelijke aankopen te doen en gebruik te maken van aangepaste medische zorgen.

Bij vervoersarme langdurig zieken en vervoersarmen met een fysieke beperking (incl rolstoelgebruikers) én bij vervoersarmen die het financieel moeilijk hebben, heeft beperkte mobiliteit een relatief zeer grote negatieve impact op de mogelijkheid om noodzakelijke aankopen te doen en gebruik te maken van aangepaste medische zorgen.

Eén derde van alle Belgische werkzoekenden vindt moeilijker een job door vervoersproblemen en een kwart van alle Belgische werkzoekenden vindt door vervoersproblemen moeilijker een aangepaste opleiding of stage.

Alleenstaanden ervaren door vervoersarmoede vooral problemen om deel te nemen aan vrijetijds- en culturele activiteiten en het in stand houden of uitbouwen van sociale contacten.

Belgen die afgelegen wonen, kunnen door vervoersproblemen vooral minder vaak gebruik maken van aangepaste medische zorgen.

In Wallonië resulteert vervoersarmoede meer dan in andere regio's in het niet of nauwelijks in staat zijn om volwaardig deel te nemen aan culturele en vrijetijdsactiviteiten. Vervoersarmoede heeft in Wallonië ook vaker een negatieve impact op de jobkansen van werkzoekenden en geld afhalen of het uitvoeren van bankverrichtingen.

In Vlaanderen en Brussel heeft vervoersarmoede meer dan in Wallonië als gevolg dat mensen moeilijker sociale contacten met vrienden of familie kunnen uitbouwen of in stand houden. In Brussel hebben vervoersproblemen een relatief grote negatieve impact op de onderwijs- en opleidingskansen van de kinderen.

6) Impact van vervoersarmoede op bereikbaarheid van bestemmingen

Vervoersarmoede betekent concreet dat een aantal bestemmingen of voorzieningen helemaal niet of eerder moeizaam bereikbaar zijn.

Een eerste opvallende vaststelling is dat voor een zeer groot aandeel van de vervoersarme Belgen container- of recyclageparken niet of relatief moeilijk bereikbaar zijn.

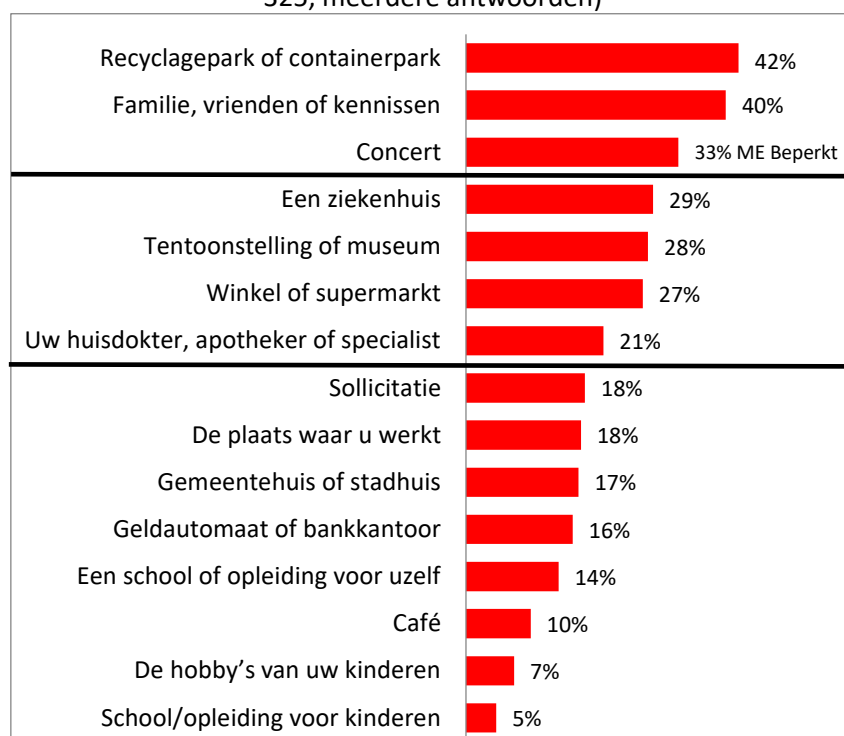
Een beperkte mobiliteit heeft bovendien een zeer grote negatieve impact op het sociaal leven van Belgen (cf. supra) en dat vertaalt zich concreet in het moeilijk kunnen bereiken van familieleden, vrienden of kennissen.

Niet of onvoldoende kunnen deelnemen aan vrijetijds- en culturele activiteiten (cf. supra) betekent in de praktijk dat bij uitstek concerten en tentoonstellingen of musea moeilijker bereikbaar zijn voor vervoersarmen.

Het onvoldoende gebruik kunnen maken van aangepaste medische zorgen (cf. supra) wordt in de eerste plaats veroorzaakt door het moeilijk of helemaal niet kunnen bereiken van ziekenhuizen, maar ook (zij het in iets mindere mate) door het maar moeizaam kunnen bereiken van (huis)artsen of apothekers.

Problemen om noodzakelijke aankopen te doen, hebben vooral te maken met het moeilijk kunnen bereiken van winkels of supermarkten.

Figuur 20 – Welke bestemmingen zijn voor u moeilijker bereikbaar? (n matig tot ernstig Beperkt = 325, meerdere antwoorden)



Mensen die ernstige mobiliteitsbeperkingen ervaren, vinden vooral medische voorzieningen, zoals ziekenhuizen, huisartsen of apothekers, moeilijker bereikbaar, naast familie, vrienden of kennissen en winkels of supermarkten. Opvallend is ook het relatief grote aandeel binnen deze groep die moeilijkheden ervaart om de werkplek of plaats van sollicitatie te bereiken (cf. tabel 18).

Tabel 18 – Verband bereikbaarheid en beperkte mobiliteit (n MME Beperkt = 882)

	% Belgen (MMEBeperkt)	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeer beperkt
Recyclagepark/containerpark	28%	20%	42%*	42%*
Concert	28%	25%	33%*	33%
Familie, vrienden of kennissen	26%	18%	38%*	45%*
Een ziekenhuis	20%	15%	21%*	48%*
Tentoonstelling of museum	19%	14%	25%*	35%*
Winkel of supermarkt	15%	8%	24%*	36%*
De plaats waar u werkt	13%	10%	13%	29%*
Uw huisdokter, apotheker of specialist	13%	8%	15%*	36%*
Sollicitatie	11%	7%	14%*	29%*
Geldautomaat of bankkantoor	11%	9%	12%	27%*
Gemeentehuis of stadhuis	10%	5%	14%*	25%*
Een school of opleiding voor uzelf	8%	5%	12%*	20%*
Café	8%	6%	8%	15%*
De hobby's van uw kinderen	4%	3%	5%	13%*
Een school of opleiding voor uw kinderen	4%	4%	2%	12%*
Totaal	882	557	233	92

Vlamingen die mobiliteitsbeperkingen ervaren (tabel 19), slagen er niet of onvoldoende in om naar een recyclagepark te gaan, familie, vrienden of kennissen te bezoeken of medische voorzieningen te bereiken.

Brusselaars met mobiliteitsbeperkingen kunnen vooral recyclageparken en familie, vrienden of kennissen moeizaam of helemaal niet bereiken.

Tabel 19 – Verband bereikbaarheid en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Recyclagepark of containerpark	42%	45%	45%	38%
Familie, vrienden of kennissen	40%	40%	45%	39%
Concert	33%	28%	28%	40%*
Een ziekenhuis	29%	33%*	14%	28%
Tentoonstelling of museum	28%	26%	14%	34%*
Winkel of supermarkt	27%	29%	22%	27%
Uw huisdokter, apotheker of specialist	21%	24%*	8%	22%
Sollicitatie	18%	16%	8%	24%*
De plaats waar u werkt	18%	15%	11%	22%
Gemeentehuis of stadhuis	17%	18%	16%	17%
Geldautomaat of bankkantoor	16%	14%	8%	22%
Een school of opleiding voor uzelf	14%	14%	11%	16%
Café	10%	11%	-	12%
De hobby's van uw kinderen	7%	5%	6%	10%
Een school of opleiding voor uw kinderen	5%	3%	3%	7%
Totaal	325	152	36	137

In Wallonië hebben mobiliteitsproblemen een grote impact op bereikbaarheid van vrienden of familie en culturele evenementen of musea. Een relatief groot aandeel Walen kan door mobiliteitsbeperkingen potentiële werkgevers (ifv sollicitatie) en/of een geldautomaat of bankkantoor moeilijk bereiken.

- Conclusie: Impact van vervoersarmoede op bereikbaarheid van bestemmingen

Recyclageparken, familie of vrienden, culturele evenementen of musea, medische voorzieningen (in de eerste plaats ziekenhuizen) en winkels of supermarkten, blijken voor een zeer groot aandeel vervoersarme Belgen helemaal niet of zeer moeilijk bereikbaar. Voor Belgen met zeer ernstige

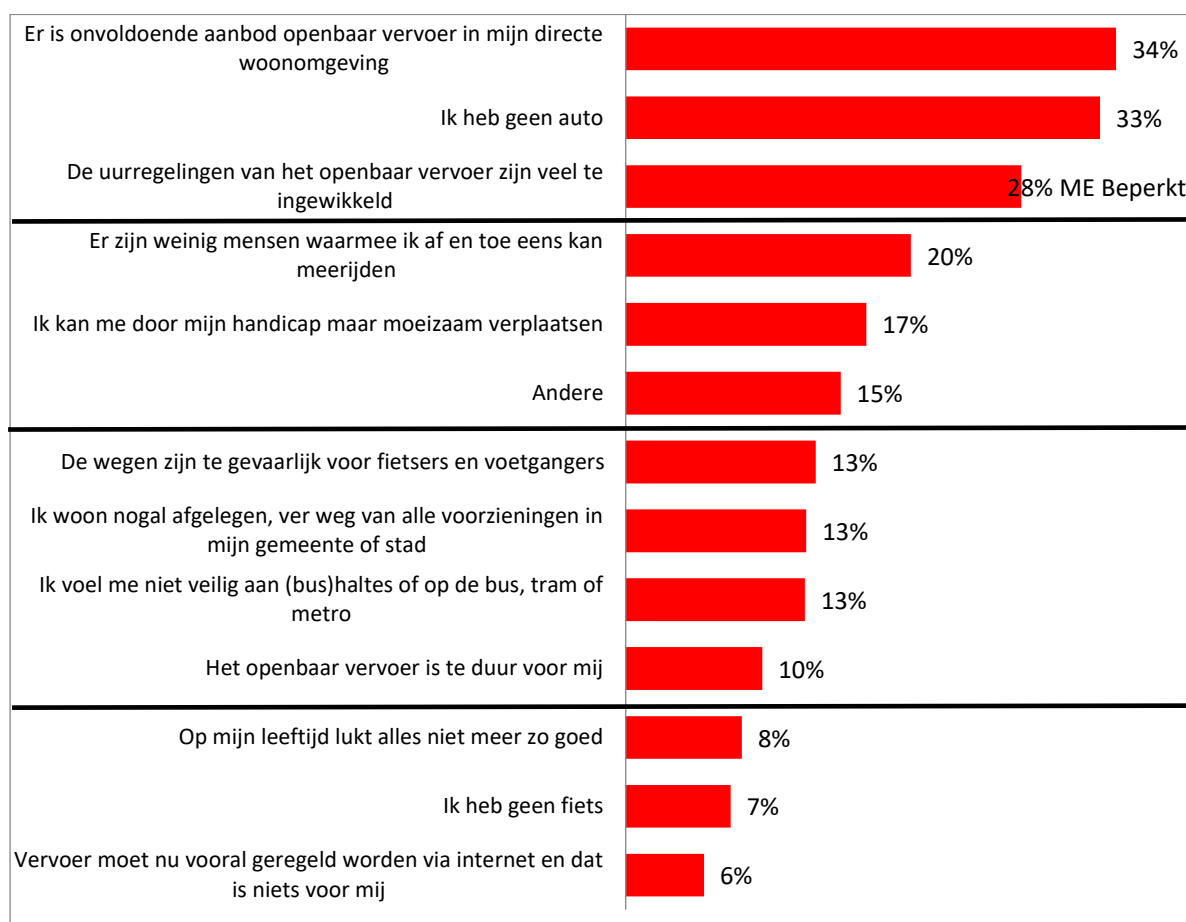
vervoersproblemen vormt vooral de bereikbaarheid van medische voorzieningen, familie of vrienden, recyclageparken en winkels of supermarkten een zeer grote uitdaging.

In Vlaanderen heeft vervoersarmoede een relatief grote negatieve impact op bereikbaarheid van medische voorzieningen (vooral ziekenhuizen), in Brussel betekent vervoersarmoede voor nogal wat inwoners het moeilijk kunnen bereiken van familie of vrienden en in Wallonië hebben heel wat inwoners door vervoersarmoede het moeilijk om culturele evenementen te bereiken en ervaren nogal wat werkzoekenden door vervoersarmoede problemen om een potentiële werkplek (sollicitatie) te bereiken.

7) Oorzaken van vervoersarmoede

De voornaamste oorzaken voor mobiliteitsproblemen bij Belgische vervoersarmen zijn onvoldoende aanbod van het openbaar vervoer in de directe woonomgeving en het niet bezitten van een auto. Andere belangrijke factoren zijn de complexiteit van uurregelingen van het OV, te weinig mensen met wie hij of zij kan meerijden en een handicap waardoor iemand zich maar moeizaam kan verplaatsen.

Figuur 21 – Hoe komt het dat u zich niet altijd kunt verplaatsen zoals u dat graag zou willen?
(n matig tot ernstig Beperkt = 325)



Bij mensen die te maken hebben met ernstige mobiliteitsbeperkingen (tabel 20), wordt een gebrek aan verplaatsingsmogelijkheden vooral veroorzaakt door een onvoldoende aanbod openbaar vervoer in de woonomgeving, ingewikkelde uurregelingen van het OV, niet bezitten van een eigen wagen, te weinig mensen waarmee iemand kan meerijden en een handicap. Ook onveilige OV-haltes en openbaar vervoer dat te duur uitvalt, zijn relevante oorzaken van ernstige mobiliteitsbeperkingen bij de Belgen.

Belgen die zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen signaleren nog andere oorzaken voor het gebrek aan vervoersmogelijkheden dat ze ervaren: één respondent kan zijn of haar woning niet verlaten zonder

hulp... 'en al 8 jaar is er geen hulp, dus ik zit al 8 jaar opgesloten tussen 4 muren!!!', een andere respondent signaleert dat hij als rolstoelgebruiker steeds op voorhand vervoer moet aanvragen.

Volgens Belgen met eerder matige mobiliteitsbeperkingen, worden vervoersproblemen ook veroorzaakt door te weinig openbaar vervoer 's avonds en 's nachts, slechte verbindingen en aansluitingen tussen gemeenten of gewoon te weinig aanbod openbaar vervoer en openbaar vervoer dat moeilijk toegankelijk is voor mensen met een handicap. Een andere oorzaak voor mobiliteitsbeperkingen binnen deze categorie is het niet beschikken over een rijbewijs.

Eén respondent die hoogstens heel af en toe mobiliteitsbeperkingen ervaart geeft ook nog mee dat sommige voorzieningen steeds minder toegankelijk worden omdat ze bvb. niet meer bemand zijn of omdat bvb. bankdiensten of postdiensten uit de buurt of gemeente verdwijnen... 'certains endroits restent inaccessibles ou le sont de moins en moins en raison de la réduction des services au public: services de gare avec personnel présent ou services bancaires ou de poste à proximité de chez soi.'

Tabel 20 – Verband oorzaken en mate van beperkte mobiliteit (n MME Beperkt = 882)

	% Belgen (MMEbeperkt)	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeer beperkt
Er is onvoldoende aanbod openbaar vervoer in mijn directe woonomgeving	27%	22%	32%*	41%*
De uurregelingen van het openbaar vervoer zijn veel te ingewikkeld	23%	21%	26%	32%*
Ik heb geen auto	20%	13%	33%*	34%*
Andere	20%	22%	16%	13%
Er zijn weinig mensen waarmee ik af en toe eens kan meerijden	14%	10%	16%*	30%*
De wegen zijn te gevaarlijk voor fietsers en voetgangers	12%	12%	12%	17%
Ik voel me niet veilig aan (bus)haltes of op de bus, tram of metro	12%	12%	10%	20%*
Ik woon nogal afgelegen, ver weg van alle voorzieningen in mijn gemeente of stad	12%	11%	11%	16%
Ik kan me door mijn handicap maar moeizaam verplaatsen	9%	5%	13%*	27%*
Op mijn leeftijd lukt alles niet meer zo goed	8%	8%	8%	10%
Het openbaar vervoer is te duur voor mij	7%	5%	6%	19%*
Ik heb geen fiets	6%	4%	6%	10%*
Vervoer moet nu vooral geregeld worden via internet en dat is niets voor mij	4%	4%	4%	9%*
Totaal	882	557	233	92

Onvoldoende aanbod openbaar vervoer en ingewikkelde uurregelingen worden door Walen nog frequenter aangeduid als oorzaak van mobiliteitsbeperkingen dan door Vlamingen of Brusselaars. Walen geven ook vaker dan andere Belgen aan dat afgelegen wonen (ver weg van alle voorzieningen in de gemeente of stad) oorzaak is van vervoersarmoede.

In Vlaanderen wordt vervoersarmoede relatief frequent veroorzaakt door het ontbreken van een netwerk waarmee iemand kan meerijden en een fysieke beperking.

Het niet bezitten van een eigen wagen heeft in Brussel zo mogelijk een nog grotere negatieve impact op verplaatsingsmogelijkheden dan in Vlaanderen en Wallonië. Een relatief groot aandeel Brusselaars duidt ook subjectieve onveiligheidsgevoelens (d.i. bang om slachtoffer te worden van criminaliteit) aan als oorzaak van beperkte verplaatsingsmogelijkheden.

Tabel 21 – Verband oorzaken en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Er is onvoldoende aanbod openbaar vervoer in mijn directe woonomgeving	34%	29%	28%	42%*
Ik heb geen auto	33%	34%	37%	32%
De uurregelingen van het openbaar vervoer zijn veel te ingewikkeld	28%	19%	25%	38%*
Er zijn weinig mensen waarmee ik af en toe eens kan meerijden	20%	23%	17%	18%
Ik kan me door mijn handicap maar moeizaam verplaatsen	17%	22%*	14%	12%
Andere	15%	18%	26%	9%
De wegen zijn te gevaarlijk voor fietsers en voetgangers	13%	11%	9%	17%
Ik woon nogal afgelegen, ver weg van alle voorzieningen in mijn gemeente of stad	13%	9%	3%	20%*
Ik voel me niet veilig aan (bus)haltes of op de bus, tram of metro	13%	13%	19%	10%
Het openbaar vervoer is te duur voor mij	10%	11%	3%	10%
Op mijn leeftijd lukt alles niet meer zo goed	8%	10%	5%	6%
Ik heb geen fiets	7%	7%	8%	8%
Vervoer moet nu vooral geregeld worden via internet en dat is niets voor mij	6%	5%	-	7%
Totaal	325	152	36	137

- Conclusie: oorzaken van vervoersarmoede

Vervoersarmoede wordt volgens de Belgische vervoersarmen zelf vooral veroorzaakt door onvoldoende aanbod openbaar vervoer in de directe woonomgeving en het niet in het bezit zijn van een eigen wagen, maar ook complexiteit van de uurregelingen van het OV, gebrek aan een ondersteunend vervoersnetwerk en een handicap worden vaak aangeduid als oorzaken van vervoersarmoede. Belgen met zeer ernstige vervoersproblemen duiden ook frequenter onveilige OV-haltes en de kostprijs van het OV aan als relevante oorzaken van vervoersarmoede.

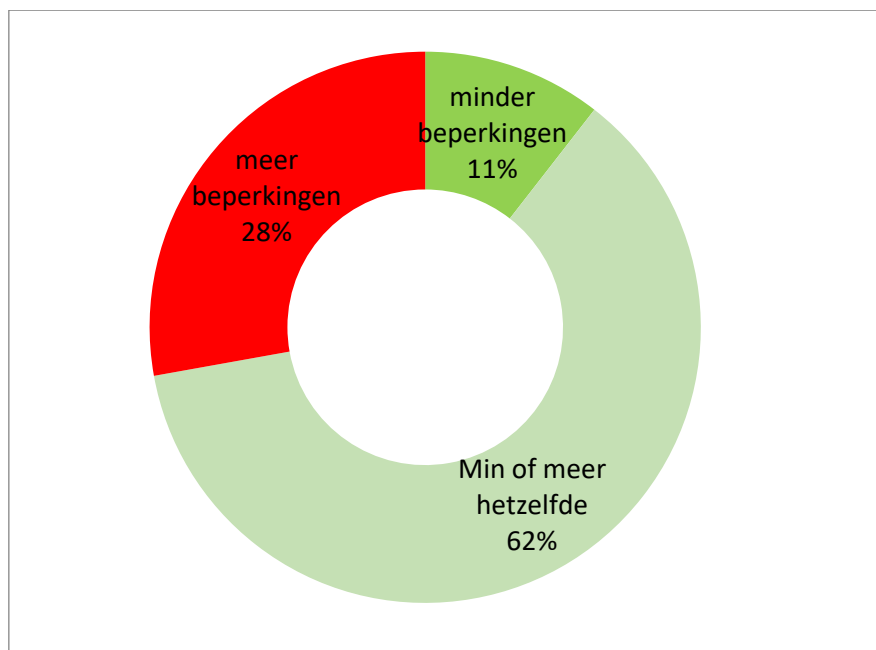
In Wallonië worden onvoldoende OV-aanbod, ingewikkelde uurregelingen en afgelegen wonen vaker als oorzaken van vervoersarmoede aangeduid, in Vlaanderen wordt een gebrek aan persoonlijk vervoersnetwerk en/of een handicap frequenter geciteerd.

In Brussel heeft het niet bezitten van een eigen wagen een nog grotere negatieve impact dan in Vlaanderen en Wallonië. Een relatief groot aandeel Brusselaars duidt subjectieve onveiligheidsgevoelens (d.i. bang om slachtoffer te worden van criminaliteit) aan als oorzaak van vervoersarmoede.

8) Ervaart u nu meer beperkingen dan vroeger?

Bijna 30% van de 40+'ers (alle Belgen) ervaart op dit moment meer beperkingen om zich te verplaatsen dan in een vorige levensfase.

Figuur 22 – Ervaart u nu (> 39 j) meer beperkingen dan toen u 30 jaar was? (n 40+ = 1137)



De voornaamste oorzaak op lange termijn van een beperktere mobiliteit bij vervoersarme 40+'ers is een verminderde fysieke conditie en een vermindering van inkomsten.

Andere vaak vermelde oorzaken of evoluties op de langere termijn zijn een afname van het aanbod openbaar vervoer in de woonomgeving, diensten en/of voorzieningen die uit de gemeente verdwenen zijn, het feit dat hij of zij zich niet meer kan verplaatsen met de auto en veel minder vervoersmogelijkheden in een nieuwe woonomgeving na verhuis.

Figuur 23 – Hoe komt het dat u nu meer beperkingen ervaart dan toen u 30 j was? (n matig tot ernstig Beperkt = 136)



Bij 40+'ers die zeer grote mobiliteitsbeperkingen ervaren (cf. tabel 22), zijn naast het achteruitgaan van de fysieke conditie ook een vermindering van de inkomsten, het niet meer met de auto kunnen rijden of minder mensen waarmee iemand kan meerijden, belangrijke evoluties die de verplaatsingsmogelijkheden van Belgen beperken op langere termijn.

Tabel 22 – Verband evoluties en mate van beperkte mobiliteit (n = 320)

	% Belgen	Niet beperkt	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeer beperkt
Mijn fysieke conditie is achteruitgegaan	53%	41%	56%	60%*	45%
Ik heb nu minder inkomsten dan vroeger	26%	15%	21%	28%	50%*
Veel voorzieningen, zoals winkels, bankkantoor, postkantoor,... zijn uit mijn gemeente verdwenen	19%	19%	22%	19%	12%
Het aanbod van openbaar vervoer in mijn woonomgeving is sterk afgenomen	15%	13%	11%	21%*	17%
Ik kan niet meer met de fiets rijden	14%	23%	12%	14%	10%
Andere	13%	27%	9%	9%	19%
Ik ben verhuisd en waar ik nu woon zijn er veel minder vervoersmogelijkheden	12%	9%	9%	15%	14%
Er zijn minder mensen waarmee ik af en toe eens kan meerijden	10%	6%	8%	9%	24%*
Ik kan niet meer met de auto rijden	10%	-	7%	14%*	22%*
Vervoer moet nu vooral geregeld worden via internet en dat is niets voor mij	5%	-	7%	4%	7%
Mijn partner is langdurig ziek geworden	5%	-	8%*	5%	-
Het vervoer van de kinderen neemt zeer veel tijd in beslag	1%	-	1%	2%	-
Totaal	320	53	131	94	42

Eén Belg met ernstige mobiliteitsbeperkingen signaleert dat overheid en samenleving weinig of geen aandacht besteden aan mensen die zich enkel nog met een rolstoel kunnen voortbewegen... *‘Van de moment dat je in een rolstoel terecht komt besta je niet meer voor de maatschappij, vrienden en familie laten je vallen, voor gehandicapten die niet in een instelling zitten wordt niets gedaan, nu smijten ze met geld voor de gezonde mensen, maar al jaren is er geen geld voor ons, ik heb al jaren maar 40% van mijn wedde en nog nooit een opslag gekregen, en toch moet ik ook al mijn facturen betalen en onze medische kosten lopen de spuigaten uit, maar we worden nergens gehoord, noch bij de politiek, noch door de media, ze hebben zelfs het fatsoen niet om op onze mails te antwoorden!!!! En ook jullie doen niets met deze enquête voor ons, alleen maar statistieken opmaken, maar geen enkele echte hulp voor ons!!!!’*

Andere evoluties op de langere termijn die mobiliteitsproblemen kunnen doen toenemen bij mensen met ernstige mobiliteitsproblemen, zijn familie of vrienden die verhuizen en daardoor moeilijker bereikbaar zijn en de inrichting van wegen of het gedrag van automobilisten die, vandaag minder nog dan vroeger, op geen enkele manier rekening houden met de zwakke weggebruiker... *‘les routes ne sont plus adaptées à la circulation des usagers faibles, voitures sur les trottoirs, portières qui s'ouvrent devant vous en vélo 3 fois je me suis fait renversé sur un passage piéton personne ne respecte rien, en vélo vous êtes frolé par les voitures parfois je ne sais même pas sortir de chez moi car voiture garée sur le trottoir contre ma porte d'entrée c'est un désastre.’*

In tabel 23 gaan we na of er een verband is tussen specifieke LT-evoluties en leeftijd.

Naarmate Belgen ouder worden, gaat hun fysieke conditie steeds sterker achteruit, wat uiteraard een negatieve impact heeft op de mogelijkheden om zich te verplaatsen. Dit verklaart wellicht gedeeltelijk waarom vooral de alleroudsten vaker aangeven nu meer mobiliteitsbeperkingen te ervaren omdat ze zich niet meer kunnen verplaatsen met de auto of met de fiets.

Naarmate Belgen ouder worden, geven ze ook steeds frequenter aan dat veel voorzieningen (vb. winkels, bankkantoor, postkantoor,...) uit hun gemeente zijn verdwenen, waardoor deze voorzieningen moeilijker of helemaal niet bereikbaar worden. Bij 65+’ers is er, t.o.v. jongere leeftijdscategorieën, een iets groter aandeel dat aangeeft nu meer mobiliteitsbeperkingen te ervaren dan vroeger omdat vervoer nu vooral geregeld moet worden via internet.

Tabel 23 – Verband evoluties en leeftijd (n totaal = 320, n leeftijd = 302)

	% Belgen	45 – 55j	55 – 64j	65 – 74j	75+
Mijn fysieke conditie is achteruitgegaan	53%	54%	51%	58%	60%
Ik heb nu minder inkomsten dan vroeger	26%	30%	29%	23%	21%
Veel voorzieningen, zoals winkels, bankkantoor, postkantoor,... zijn uit mijn gemeente verdwenen	19%	14%	20%	21%	26%
Het aanbod van openbaar vervoer in mijn woonomgeving is sterk afgenomen	15%	9%	17%	16%	16%
Ik kan niet meer met de fiets rijden	14%	15%	10%	15%	21%
Andere	13%	16%	15%	11%	11%
Ik ben verhuisd en waar ik nu woon zijn er veel minder vervoersmogelijkheden	12%	18%*	8%	11%	3%
Er zijn minder mensen waarmee ik af en toe eens kan meerijden	10%	15%	9%	8%	5%
Ik kan niet meer met de auto rijden	10%	10%	8%	6%	16%
Vervoer moet nu vooral geregeld worden via internet en dat is niets voor mij	5%	3%	3%	7%	8%
Mijn partner is langdurig ziek geworden	5%	1%	4%	7%	5%
Het vervoer van de kinderen neemt zeer veel tijd in beslag	1%	3%	1%	-	-
Totaal	320	79	89	96	38

Tabel 24 – Verband evoluties en regio (n totaal = 320)

	% Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Mijn fysieke conditie is achteruitgegaan	53%	57%	55%	47%
Ik heb nu minder inkomsten dan vroeger	26%	32%*	15%	19%
Veel voorzieningen, zoals winkels, bankkantoor, postkantoor,... zijn uit mijn gemeente verdwenen	19%	14%	20%	27%*
Het aanbod van openbaar vervoer in mijn woonomgeving is sterk afgenomen	15%	14%	15%	17%
Ik kan niet meer met de fiets rijden	14%	16%	10%	11%
Andere	13%	17%	5%	9%
Ik ben verhuisd en waar ik nu woon zijn er veel minder vervoersmogelijkheden	12%	7%	5%	20%*
Er zijn minder mensen waarmee ik af en toe eens kan meerijden	10%	14%*	-	5%
Ik kan niet meer met de auto rijden	10%	10%	20%	8%
Vervoer moet nu vooral geregeld worden via internet en dat is niets voor mij	5%	5%	-	5%
Mijn partner is langdurig ziek geworden	5%	5%	5%	4%
Het vervoer van de kinderen neemt zeer veel tijd in beslag	1%	1%	5%	-
Totaal	320	182	20	118

In Vlaanderen heeft een vermindering van inkomsten en steeds minder mensen waarmee iemand kan meerijden een relatief grote impact op langere termijn, in Wallonië weegt het verdwijnen van

voorzieningen uit gemeentes en minder vervoersmogelijkheden in de nieuwe woonomgeving na een verhuis zwaarder door dan in beide andere regio's.

- Conclusie: evoluties op de langere termijn als oorzaak van vervoersarmoede

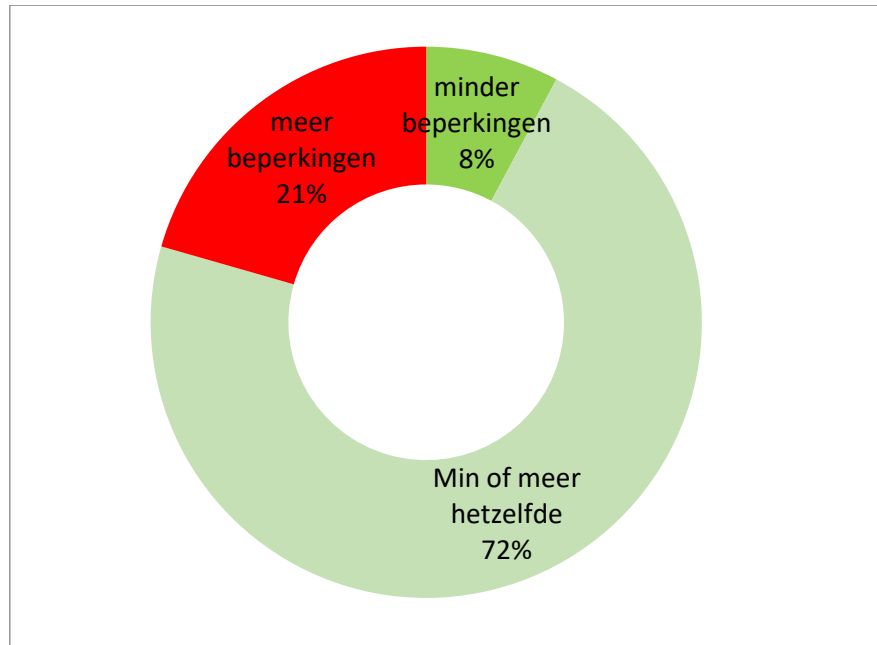
De belangrijkste oorzaken op langere termijn van een beperktere mobiliteit bij vervoersarme 40+'ers zijn een verminderde fysieke conditie en een vermindering van het inkomen. Andere belangrijke oorzaken op langere termijn zijn de afname van het aanbod openbaar vervoer in de onmiddellijke woonomgeving, diensten en/of voorzieningen die uit de gemeente verdwijnen en zich niet meer kunnen verplaatsen met de auto.

In Vlaanderen zijn een vermindering van inkomsten en een krimpend persoonlijk vervoersnetwerk (nog) belangrijker dan in Brussel en Wallonië. In Wallonië heeft het verdwijnen van voorzieningen uit de gemeente en minder vervoersmogelijkheden in de nieuwe woonomgeving na een verhuis een grotere langere termijn impact op vervoersarmoede dan in Vlaanderen en Brussel..

9) Ervaart u tijdens corona meer beperkingen dan voor corona?

Ongeveer 1 op 5 Belgen (21%) ervaart sinds corona meer beperkingen m.b.t. de mogelijkheden om zich te verplaatsen.

Figuur 24 – Ervaart u sinds corona meer beperkingen dan voor corona? (n = 1700)



Belgen die meer mobiliteitsbeperkingen ervaren sinds de coronapandemie (21%), zijn vaker:

- Hoger opgeleiden (25% Univ diploma) en studenten (29%)
- Mensen die thuis Arabisch, Berbers of Turks spreken (45%, niet significant, lage aantallen)
- Mensen die financieel moeilijk rondkomen (28%), mensen met matige (26%) tot ernstige financiële deprivatie (37%)
- Mensen die zich om financiële redenen geen auto kunnen veroorloven (38%) en mensen die sterk afhankelijk zijn van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen (32%)
- Mensen in een rolstoel (31%, niet significant, lage aantallen)
- Alleenstaanden (24%)
- Stadsbewoners (25%)

De pandemie heeft een grotere impact op de verplaatsingsmogelijkheden van Brusselaars (27%) en Walen (25%) dan op de verplaatsingsmogelijkheden van Vlamingen (17%).

De negatieve impact van de coronapandemie op de verplaatsingsmogelijkheden van de Belgen neemt toe naarmate Belgen ook voor de coronapandemie sterker geconfronteerd werden met

vervoersarmoede: maar liefst 45% van de Belgen met ernstige mobiliteitsproblemen ervaart tijdens de coronapandemie meer vervoersproblemen dan voorheen tgo. 30% van de Belgen met matige mobiliteitsbeperkingen, 22% van de Belgen met milde beperkingen en (amper) 14% van de Belgen zonder mobiliteitsproblemen (cf. Tabel 25).

Tabel 25 – Ervaart u sinds corona meer beperkingen dan voor corona? (n = 1700)

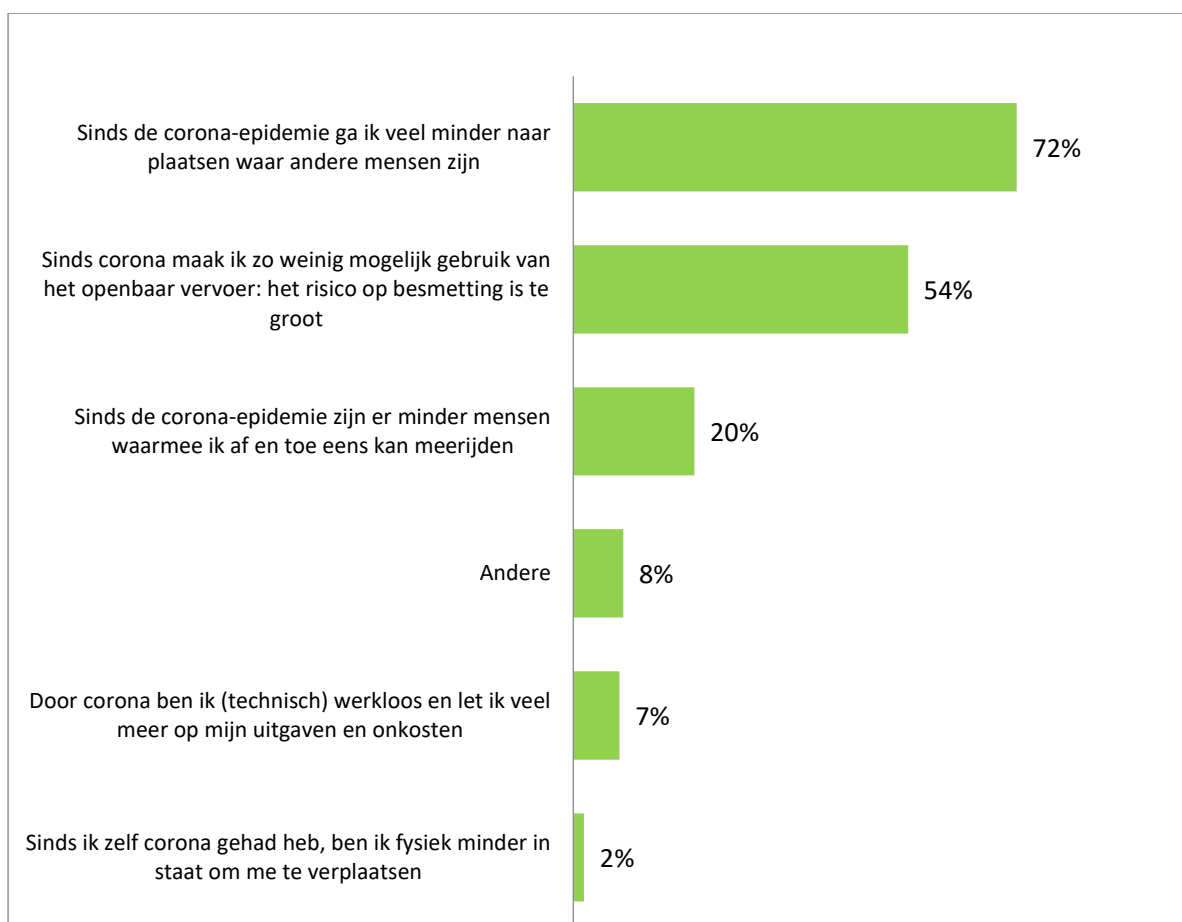
	% Belgen	Niet beperkt	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeet beperkt
Ik ervaar nu minder beperkingen om me te verplaatsen dan voor de corona-epidemie	8%	7%	10%	6%	5%
De mogelijkheden om me te verplaatsen zijn sinds de corona-epidemie dezelfde gebleven	72%	79%*	68%*	63%*	50%
Ik ervaar nu meer beperkingen om me te verplaatsen dan voor de corona-epidemie	21%	14%	22%*	30%*	45%*
Totaal	1700	818	557	233	92

Belgen ervaren in coronatijden vooral meer mobiliteitsbeperkingen omdat ze sinds de pandemie plaatsen vermijden waar andere mensen samen komen (72%) en omdat ze zo weinig mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer (54%).

Een beperkter maar nog altijd relevant aandeel ervaart meer mobiliteitsbeperkingen omdat er sinds corona minder mensen zijn waarmee ze af en toe kunnen meerijden (20%).

Bij vervoersarme Belgen is de impact van het niet meer kunnen meerijden met mensen sinds corona groter dan bij andere Belgen (cf. Tabel 26)

Figuur 25 – Hoe komt het dat u sinds corona meer beperkingen ervaart? (n = 350)



Tabel 26 – Impact corona en mate van beperkte mobiliteit (n = 350)

	% Belgen	Niet beperkt	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeer beperkt
Sinds de corona-epidemie ga ik veel minder naar plaatsen waar andere mensen zijn	72%	73%	74%	73%	58%
Sinds corona maak ik zo weinig mogelijk gebruik van het openbaar vervoer: het risico op besmetting is te groot	54%	55%	52%	56%	56%
Sinds de corona-epidemie zijn er minder mensen waarmee ik af en toe eens kan meerijden	20%	9%	14%	38%*	34%*
Andere	8%	9%	5%	7%	17%*
Door corona ben ik (technisch) werkloos en let ik veel meer op mijn uitgaven en onkosten	7%	5%	6%	14%*	7%
Sinds ik zelf corona gehad heb, ben ik fysiek minder in staat om me te verplaatsen	2%	-	1%	4%*	5%*
Totaal	350	114	124	71	41

Bij mensen met matige mobiliteitsbeperkingen heeft de coronapandemie ook nog om andere redenen een negatieve impact op de vervoersmogelijkheden: vb. angst voor besmetting zorgt ervoor dat mensen minder buiten komen en minder bewegen, waardoor hun lichaamsgewicht toeneemt of bestaande aandoeningen erger worden en mensen (nog) minder in staat zijn om zich te verplaatsen... *‘depuis l'apparition du coronavirus, j'ai beaucoup moins bougé par peur de l'attraper et ma maladie chronique s'est aggravée.’*

- Conclusie: corona en vervoersarmoede

De coronapandemie heeft een veel grotere negatieve impact op de verplaatsingsmogelijkheden van vervoersarme Belgen dan op de verplaatsingsmogelijkheden van andere Belgen: bijna de helft van de vervoersarme Belgen ervaart sinds de coronapandemie nog meer mobiliteitsbeperkingen dan voor het uitbreken van de pandemie.

Sinds corona maken alle Belgen veel minder gebruik van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen en kunnen vooral vervoersarme Belgen veel minder frequent met iemand meerijden.

Angst voor besmetting zorgt er bovendien voor dat mensen minder bewegen, waardoor hun lichaamsgewicht toeneemt en hun algemene gezondheidstoestand en lichamelijke conditie slechter wordt.

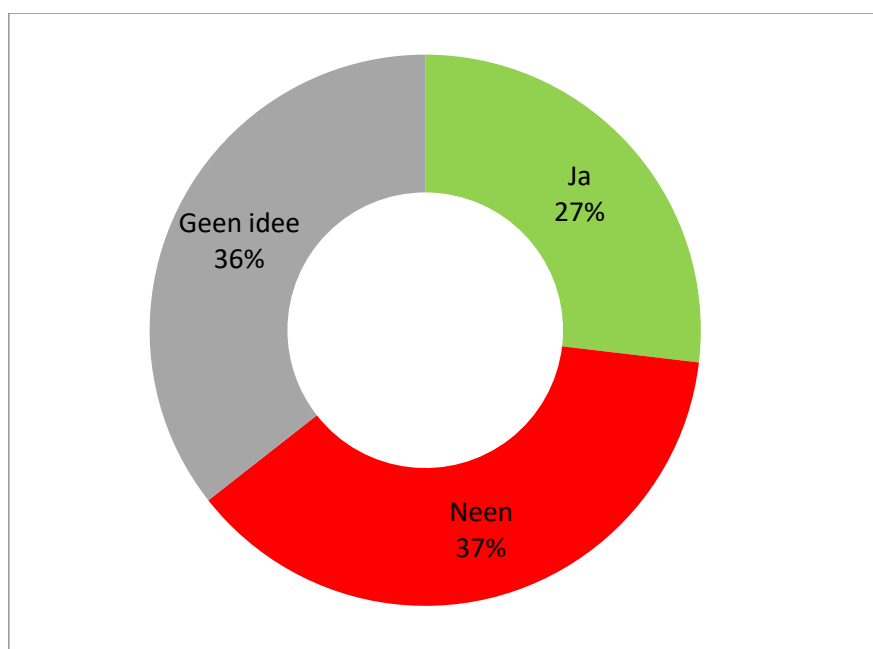
10) Autodelen

- Beschikbaarheid van een autodeelsysteem in de gemeente of stad

Iets meer dan een kwart van de Belgen kan in zijn of haar gemeente of stad gebruik maken van een autodeelsysteem, voor 38% is dit onmogelijk en ongeveer één derde van de Belgen heeft geen idee (36%).

In steden (51%) en voorsteden (35%) is het aandeel inwoners dat in zijn of haar gemeente een autodeelsysteem kan gebruiken (en daarvan op de hoogte is) veel groter dan in dichtbevolkte (14%) en landelijke gemeenten (7%).

Figuur 26 – Kan u in uw stad of gemeente gebruik maken van een autodeelsysteem? (N = 1700)



Amper 12% van de Walen kan in de eigen stad of gemeente gebruik maken van een autodeelsysteem (of is daarvan op de hoogte), in Vlaanderen (29%) en Brussel (62%) is dit aandeel aanzienlijk hoger. Een relatief groot aandeel Vlamingen (39%) weet niet of er in zijn of haar gemeente een autodeelsysteem operationeel is (cf. Tabel 27).

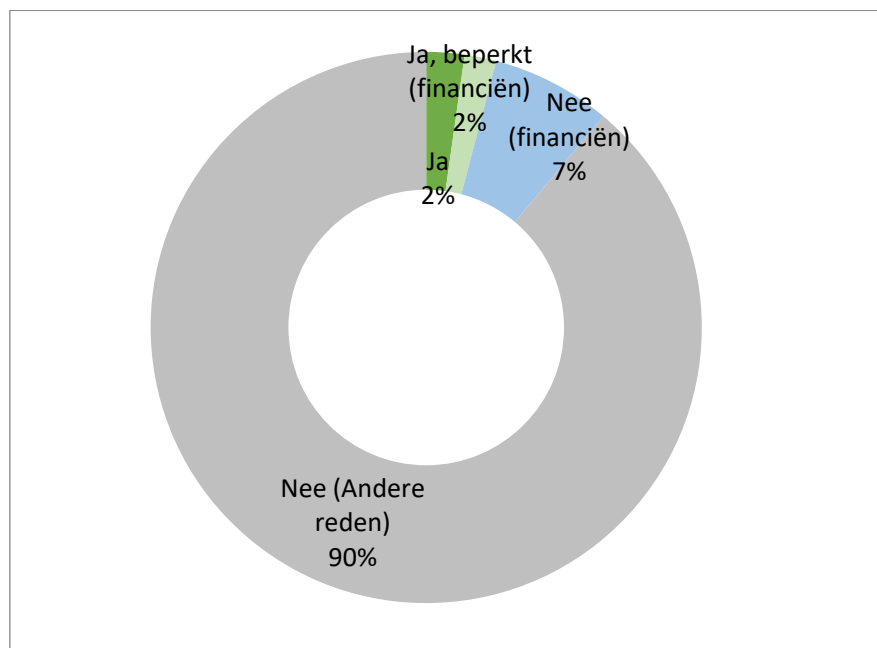
Tabel 27 – Verband autodeelsysteem en regio (n totaal = 1700)

Autodeelsysteem in uw stad of gemeente?	% Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Ja	27%	29%*	62%*	12%
Nee	38%	33%	14%	54%*
Geen idee	36%	39%	23%	34%
Totaal	1700	990	170	540

- Gebruik maken van autodelen

4% van de Belgen maakt wel eens gebruik van een autodeelsysteem, de helft daarvan probeert het gebruik van deelauto's wel zoveel mogelijk te beperken uit financiële overwegingen.

Figuur 27 – Maakt u wel eens gebruik van een autodeelsysteem? (n = 1700)



Belgen die wel eens gebruik maken van een autodeelsysteem (4%), zijn vaker...

- 18 – 24 – jarigen (10%) en 35 – 44 – jarigen (8%)
- Gezinnen met kinderen jonger dan 12 jaar (8%)
- Mensen die het financieel moeilijk hebben (5%) en mensen met ernstige materiële deprivatie (10%)

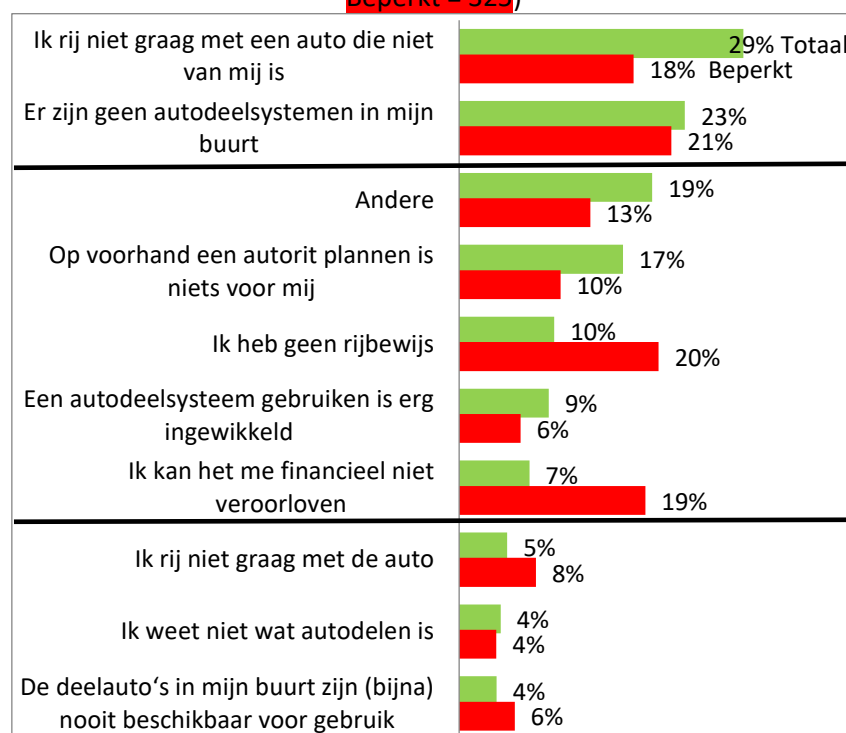
- Mensen die zich geen auto kunnen veroorloven om financiële redenen (16%)
- Mensen die thuis Arabisch, Berbers of Turks spreken (40%, niet significant, lage aantallen)
- Mensen in een rolstoel (14%, niet significant, lage aantallen, proberen gebruik te beperken uit financiële overwegingen)
- Stadsbewoners (9%)
- Mensen met een smartphone die al eens vervoer online gereserveerd en geboekt hebben (6%)

Een relatief groot aandeel Brusselaars (9%) t.o.v. Vlamingen (4%) en Walen (3%) heeft al eens gebruik gemaakt van een autodeelsysteem.

Bewoners van een gemeente of stad waar een autodeelsysteem beschikbaar is, maken vaker gebruik van een autodeelsysteem dan andere Belgen (7%). Mensen die mobiliteitsbeperkingen ervaren maken frequenter gebruik van een autodeelsysteem (6%) dan Belgen die geen mobiliteitsbeperkingen ervaren (3%).

Zelf over een auto beschikken blijkt één van de voornaamste 'drempels' om aan autodelen te doen (cf. categorie 'Andere' = 19%). Andere belangrijke drempels zijn niet graag met een wagen rijden die niet de eigen wagen is (29%), het ontbreken van autodeelsystemen in de buurt of woonomgeving (23%) en het bij voorbaat moeten plannen van autoritten bij autodelen (17%).

Figuur 28 – Waarom maakt u geen gebruik van een autodeelsysteem? (n = 1700, n matig tot ernstig Beperkt = 325)



Bij vervoersarme Belgen zijn het niet beschikken over een rijbewijs (20%) en het zich niet financieel kunnen veroorloven van deelauto's (19%) opvallend belangrijke drempels voor het gebruik van deelwagens. Toch zijn ook binnen deze groep het ontbreken van autodeelsystemen in de buurt (21%) en liever niet met de auto van iemand anders rijden (18%), vaak voorkomende redenen om zich niet te verplaatsen met deelauto's (cf. figuur 28).

Een bijkomende reden voor Belgen met ernstige mobiliteitsbeperkingen om geen gebruik te maken van autodelen, is dat het wagenpark van autodeelsystemen onvoldoende aangepast is aan specifieke fysieke beperkingen... *'er zijn geen auto's die een rolstoel of scooter mee kunnen nemen... ik rij met aangepast wagen stuur en rem aan het stuur... la voiture est adaptée à mon handicap.'*

Andere Belgen signaleren dat ze geen autodeelsysteem gebruiken omdat ze geen auto nodig hebben om zich te verplaatsen, omdat ze uit ideologische overwegingen tegen autodelen zijn, omdat ze autodelen te duur vinden (in vergelijking met het openbaar vervoer bvb.) of omdat deelauto's onvoldoende aangepast zijn aan hun specifieke vervoersnoden (cf. supra)... *'J'ai trois jeunes enfants qui ont besoin d'un siège auto chacun - je pense qu'il n'y a pas de véhicule partagé assez grand dans les environs (c'est d'ailleurs très dommage, car j'y penserais sincèrement).'*

- Conclusie : autodelen en vervoersarmoede in België

4% van de Belgen doet wel eens aan autodelen: het aandeel actieve autodelers is in Brussel (9%) hoger dan in de rest van het land (3 à 4%). Autodelers zijn vaker stadsbewoners, jongere Belgen en Belgen die zich om financiële redenen geen eigen wagen kunnen veroorloven. Ook vervoersarme Belgen en Belgen die IT-mobiel zijn (cf. supra) maken vaker gebruik van autodelen dan andere Belgen.

Voorale bewoners van steden en voorsteden kunnen in hun gemeente gebruik maken van een autodeelsysteem én zijn daar ook van op de hoogte. Het aandeel inwoners dat in zijn of haar gemeente gebruik kan maken van een autodeelsysteem ligt veel hoger in Vlaanderen dan in Wallonië.

Een eigen auto, niet graag met een auto rijden die geen persoonlijk bezit is en het ontbreken van autodeelsystemen in de buurt zijn de belangrijkste redenen voor de Belgen om niet aan autodelen te doen. Bij vervoersarmen zijn ook het niet beschikken over een rijbewijs en de kosten voor het gebruik van een deelauto relevante bijkomende drempels voor autodelen.

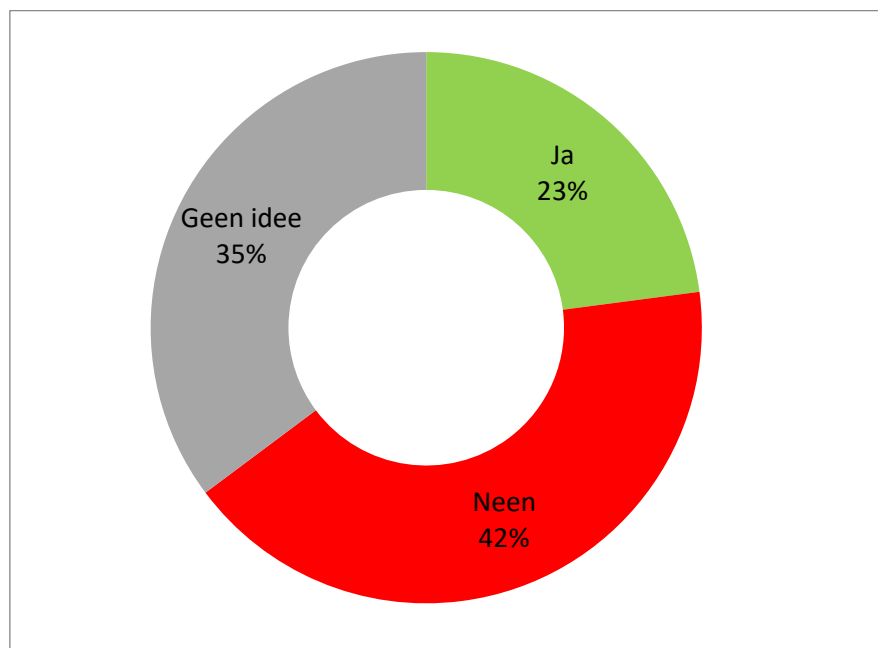
11) Fietsdelen & e-steps

- Beschikbaarheid van een fietsdeelsysteem in de gemeente of stad

Ongeveer een kwart van de Belgen (23%) kan in de eigen gemeente of stad gebruik maken van een fietsdeelsysteem, 35% heeft geen idee en 42% van de Belgen is ervan overtuigd dat er in hun gemeente of stad geen fietsdeelsysteem operationeel is.

Voorals inwoners van steden (48%) kunnen in de eigen gemeente of stad een fietsdeelsysteem gebruiken, in dichtbevolkte (13%) en landelijke gemeenten (4%) is dit veel minder het geval. Inwoners van voorsteden weten vaak niet (40%) of ze in hun stad of gemeente gebruik kunnen maken van een fietsdeelsysteem.

Figuur 29 – Kan u in uw stad of gemeente gebruik maken van een fietsdeelsysteem? (N = 1700)



Tabel 28 – Verband fietsdeelsysteem en regio (n totaal = 1700)

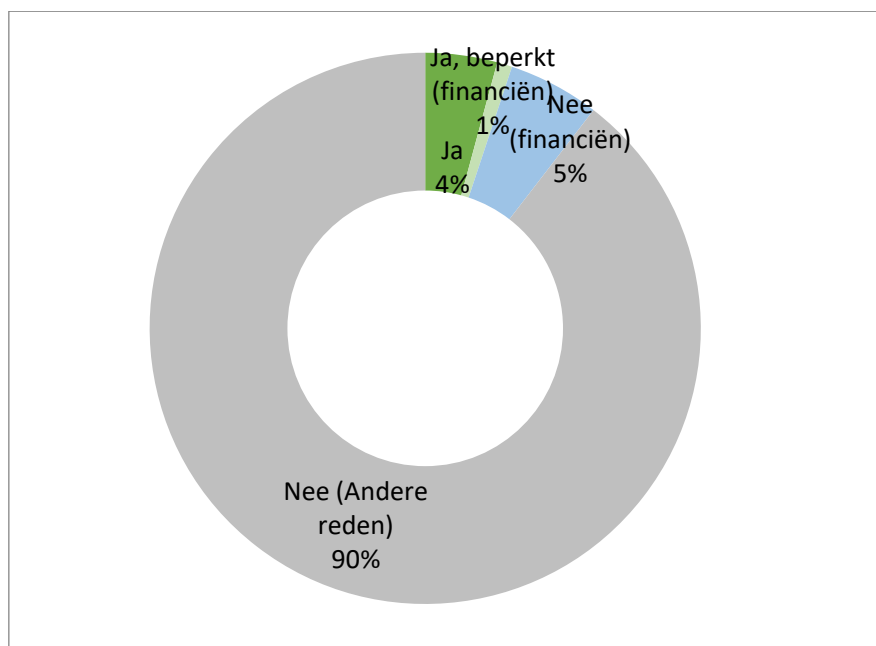
Fietsdeelsysteem in uw stad of gemeente?	% Belgen	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Ja	23%	25%*	72%*	4%
Nee	42%	35%	13%	64%*
Geen idee	35%	40%*	16%	33%
Totaal	1700	990	170	540

Maar liefst 72% van de Brusselaars geeft aan dat ze in hun stad of gemeente gebruik kunnen maken van een fietsdeelsysteem, in Vlaanderen is dit 25% en in Wallonië amper 4%. De onwetendheid bij de Vlamingen over een fietsdeelsysteem in de eigen gemeente of stad is relatief groot. Bijna twee derde (64%) van de Walen geeft aan dat er in hun eigen gemeente of stad geen fietsdeelsysteem operationeel is.

- Gebruik maken van deelfietsen

5% van de Belgen maakte ooit al eens gebruik van een fietsdeelsysteem, één vijfde van de fietsdelers beperkt dit gebruik zoveel mogelijk uit financiële overwegingen.

Figuur 30 – Maakt u wel eens gebruik van een fietsdeelsysteem? (n = 1700)



Belgen die wel eens gebruik maken van een fietsdeelsysteem (5%), zijn vaker...

- 18 – 34 – jarigen (12%) en studenten (14%)
- Mensen die thuis Arabisch, Berbers of Turks spreken (20%, niet significant, lage aantallen)
- Hoger opgeleiden (8%, diploma Univ)
- Stadsbewoners (11%)
- Mensen met een smartphone die al eens online een verplaatsing gereserveerd en betaald hebben (9%)

Brusselaars (9%) maken vaker gebruik van een fietsdeelsysteem dan Vlamingen (6%) en Walen (3%). Mensen uit steden of gemeenten waar een fietsdeelsysteem operationeel is (15%) maken vaker gebruik van fietsdelen dan andere Belgen.

Mensen die niet aan fietsdelen doen, doen dit vaak (niet) omdat ze zelf al een fiets hebben. (cf. 'Andere' = 19%).

Andere belangrijke drempels zijn het ontbreken van fietsdeelsystemen in de buurt (25%) en niet graag met een fiets rijden die geen persoonlijk bezit is (20%). Een beperkter aandeel doet niet aan fietsdelen omdat ze niet graag met de fiets rijden (14%) of omdat ze zich als fietser onvoldoende veilig voelen in het verkeer (11%).

Voor mensen die mobiliteitsbeperkingen ervaren, vormen financiële overwegingen een grotere drempel om gebruik te maken van deelfietsen dan voor andere Belgen (cf. figuur 31).

Figuur 31 – Waarom maakt u geen gebruik van een fietsdeelsysteem? (n = 1700, n matig tot ernstig Beperkt = 325)

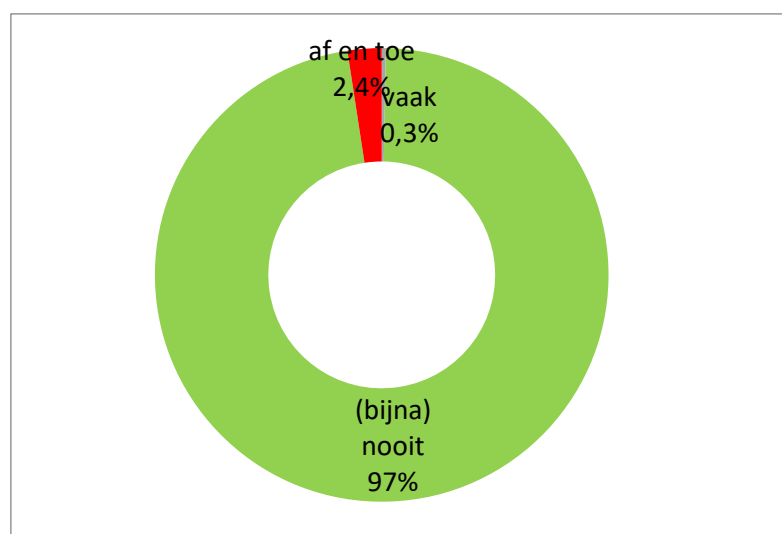


Andere redenen om zich niet te verplaatsen met deelfietsen zijn fysieke beperkingen waardoor fietsen onmogelijk wordt en het beschikken over een volwaardig alternatief zoals een plooi fiets.

- E-steps

97% van de Belgen gebruikt bijna nooit een e-step om zich te verplaatsen, 2,4% doet dit af en toe en 0,3% van de Belgen verplaatst zich naar eigen zeggen regelmatig met een e-step.

Figuur 32 – Frequentie verplaatsingen met een e-step (N = 1700)



Belgen die minstens af en toe een e-step gebruiken om zich te verplaatsen (2,7%), zijn vaker...

- 18 – 24 – jarigen (9%), studenten (9%) en 25 – 34 – jarigen (5%)
- Mensen die thuis Arabisch, Berbers of Turks spreken (20%, niet significant, lage aantallen)
- Lager opgeleiden (8% van de Belgen zonder diploma SO, 4% vd Belgen niet HO)
- Alleenstaanden (5%) en stadsbewoners (5%)
- Mensen met een matig (5%) tot ernstige mobiliteitsdeprivatie (10%)
- Mensen die IT-Mobiel zijn (4%)

Brusselaars (7%) maken vaker gebruik van e-steps om zich te verplaatsen dan Vlamingen (2%) en Walen (2%).

- Conclusie: fietsdelen, e-steps en vervoersarmoede

5% van de Belgen maakte ooit al gebruik van deelfietsen: 9% van de Brusselaars, 6% van de Vlamingen en (amper) 3% van de Walen. Belgen die wel eens gebruik maken van fietsdelen zijn vaak jonger, hoger opgeleid, wonen in de stad, zijn IT-mobiel (cf. supra) en wonen in een stad of gemeente waar een fietsdeelsysteem beschikbaar is.

Zelf in het bezit zijn van een fiets en niet graag met een fiets rijden die geen persoonlijk bezit is, vormen voor alle Belgen belangrijke redenen om zich niet met deelfietsen te verplaatsen. Voor Belgen in vervoersarmoede zijn ook financiële overwegingen een belangrijke reden om zich niet te verplaatsen met een deelfiets.

2,7% van de Belgen maakt minstens af en toe gebruik van een e-step om zich te verplaatsen. E-steps zijn iets populairder bij jonge, lager opgeleide en/of alleenstaande stadsbewoners die IT-mobiel zijn en zich één of meerdere vervoersmodi niet financieel kunnen veroorloven. Brusselaars maken vaker gebruik van e-steps om zich te verplaatsen dan Vlamingen en Walen.

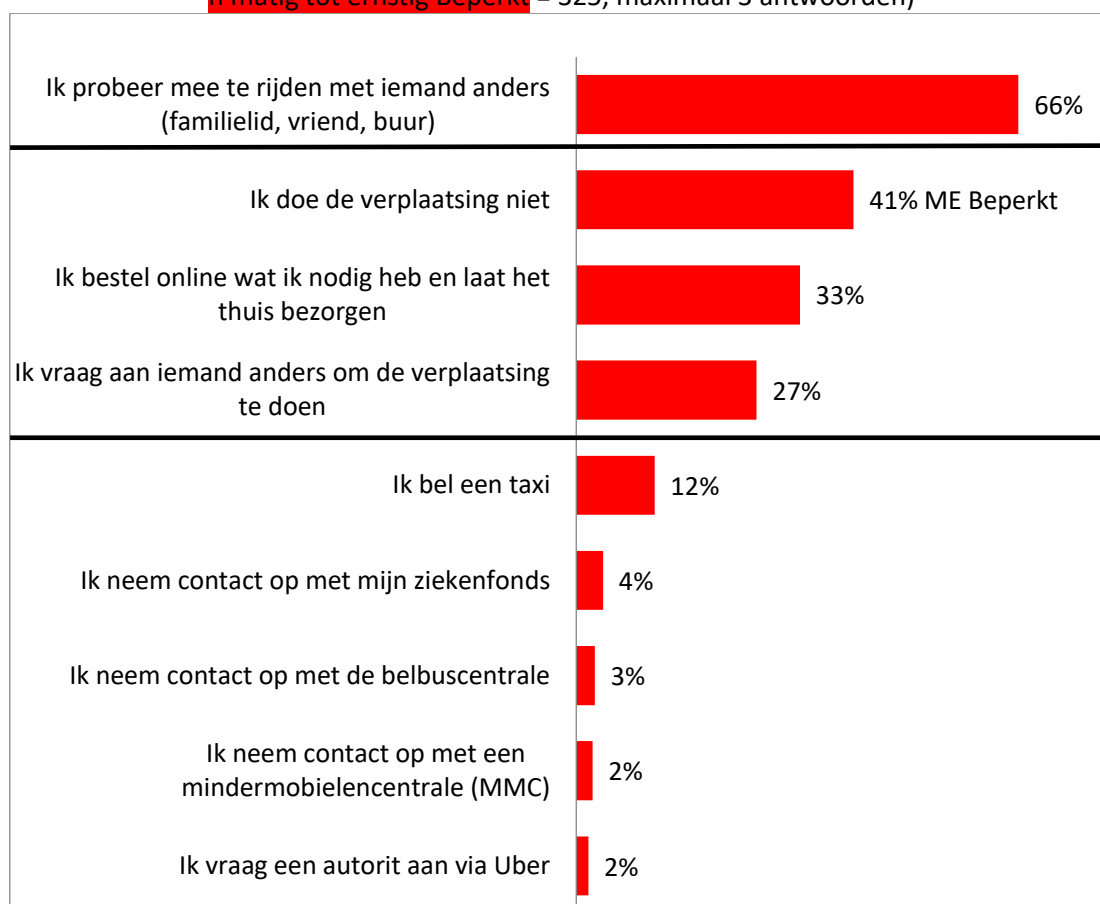
12) Wat doen mensen zelf om hun mobiliteitsbeperkingen te overwinnen?

Vervoersarmen die een noodzakelijke verplaatsing niet zelfstandig kunnen doen, zullen in de eerste plaats proberen mee te rijden met iemand uit de omgeving (vb. buur) of uit het persoonlijk netwerk (familielid, vrienden).

Voor 41% van de vervoersarmen die met deze situatie geconfronteerd worden, zit er blijkbaar niets anders op dan de noodzakelijke verplaatsing gewoon niet te doen.

Andere vaak voorkomende oplossingsstrategieën zijn producten of diensten online bestellen en de aankoop thuis laten bezorgen of aan iemand anders vragen om de verplaatsing te doen.

Figuur 33 – Wat doet u indien u een noodzakelijke verplaatsing niet zelfstandig kunt doen? (n matig tot ernstig Beperkt = 325, maximaal 3 antwoorden)



Uit tabel 29 blijkt dat er voor Belgen met ernstige tot zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen, meer dan voor andere Belgen, vaak niets anders op zit dan verplaatsingen niet te doen, ook al beschouwen ze deze verplaatsingen als noodzakelijk.

Uit dezelfde tabel blijkt ook dat meerijden met iemand anders of iets online bestellen in elk geval een deel van de oplossing kan zijn voor mensen met vervoersproblemen: beide strategieën worden immers vooral frequenter toegepast door Belgen met een matige mobiliteitsbeperking, wat toelaat te veronderstellen dat ze een belangrijke eerste stap kunnen zijn om de gevolgen van vervoersarmoede te beperken.

Tabel 29 – Verband oplossingsstrategieën en beperkte mobiliteit (n mild/matig/ernstig beperkt = 882)

	% Belgen (MMEbeperkt)	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeet beperkt
Ik probeer mee te rijden met iemand anders (familielid, vriend, buur)	60%	57%	68%*	62%
Ik doe de verplaatsing niet	33%	29%	40%*	45%*
Ik bestel online wat ik nodig heb en laat het thuis bezorgen	28%	25%	34%*	31%
Ik vraag aan iemand anders om de verplaatsing te doen	28%	28%	26%	30%
Ik bel een taxi	12%	12%*	15%*	4%
Ik neem contact op met mijn ziekenfonds	4%	3%	4%	4%
Ik vraag een autorit aan via Uber	3%	3%	1%	3%
Ik neem contact op met de belbuscentrale	2%	2%	2%	5%*
Ik neem contact op met een mindermobielenentrale (MMC)	2%	1%	1%	6%*
Totaal	882	557	233	92

Mensen met een ernstige mobiliteitsbeperking maken ook iets frequenter dan andere Belgen gebruik van een mindermobielenentrale indien ze een noodzakelijke verplaatsing niet zelfstandig kunnen doen.

Indien vervoersarme Brusselaars (cf. Tabel 30) een noodzakelijke verplaatsing niet zelf kunnen doen, hebben ze, meer dan vervoersarmen uit Vlaanderen en Wallonië, de gewoonte om de verplaatsing gewoon niet te doen en een andere oplossing te zoeken. 40% doet een online bestelling waardoor de verplaatsing overbodig wordt en 24% vraagt aan iemand anders om de verplaatsing te doen. 23% belt een taxi en 8% vraagt een autorit aan via Uber.

Vlamingen proberen vooral mee te rijden met iemand anders, kiezen ervoor om de verplaatsing niet te doen of bestellen online wat ze nodig hebben. Een relatief groot aandeel Vlamingen vraagt aan iemand anders om de verplaatsing te doen. Het is in Vlaanderen iets vaker dan in Brussel en Wallonië de gewoonte een belbuscentrale of mindermobielen centrale te contacteren i.f.v. een noodzakelijke verplaatsing.

Waalse vervoersarmen proberen eerst en vooral mee te rijden met iemand anders of doen de verplaatsing gewoon niet.

Tabel 30 – Verband oplossingen en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Ik probeer mee te rijden met iemand anders (familielid, vriend, buur)	66%	66%	58%	68%
Ik doe de verplaatsing niet	41%	36%	53%	45%
Ik bestel online wat ik nodig heb en laat het thuis bezorgen	33%	34%	40%	31%
Ik vraag aan iemand anders om de verplaatsing te doen	27%	32%	24%	22%
Ik bel een taxi	12%	9%	23%*	12%
Ik neem contact op met mijn ziekenfonds	4%	5%	-	4%
Ik neem contact op met de belbuscentrale	3%	5%*	-	1%
Ik neem contact op met een mindermobielen centrale (MMC)	2%	5%*	-	1%
Ik vraag een autorit aan via Uber	2%	1%	8%*	1%
Totaal	325	152	36	137

- Conclusie: wat doen mensen zelf om hun vervoersproblemen op te lossen?

Vervoersarmen die zich toch moeten verplaatsen, ook al kunnen ze een verplaatsing niet zelfstandig doen, zullen vooral proberen mee te rijden met iemand anders (66%). Voor 41% van de Belgische vervoersarmen die een noodzakelijke verplaatsing niet zelfstandig kan doen, zit er vaak niets anders op dan deze verplaatsing gewoon niet te doen. Andere frequent gehanteerde oplossingsstrategieën zijn online bestellen wat iemand nodig heeft (33%) of aan iemand anders vragen om de verplaatsing te doen (27%).

Met iemand anders meerijden en iets online iets bestellen, vormen m.a.w. twee belangrijke mogelijke pistes om negatieve gevolgen van vervoersarmoede voor de levenskwaliteit enigszins te beperken.

Vervoersarme Brusselaars nemen indien nodig iets vaker een taxi of Ubertaxi, bij vervoersarme Vlamingen is het meer dan in Brussel en Wallonië de gewoonte een belbuscentrale of mindermobielen centrale te contacteren i.f.v. een noodzakelijke verplaatsing.

13) Welke maatregelen zouden echt helpen?

De belangrijkste actie of maatregel die vervoersarme Belgen kan helpen om mobiel meer autonomie te verwerven is een andere en betere organisatie van het openbaar vervoer. Op de tweede plaats komen het bezit van een eigen wagen, vaker met iemand (kunnen) meerijden en goedkoper openbaar vervoer.

Doeltreffende maatregelen of acties die nog altijd door meer dan 10% van de Belgische vervoersarmen aangeduid worden, zijn voorzieningen beter concentreren op een makkelijk bereikbare plaats, dicht bij het centrum van een gemeente of stad wonen, beschikken over een elektrische fiets en meer en goedkopere parkeerplaatsen in het centrum van stad of gemeente.

Figuur 34 – Wat zou u echt helpen om de mobiliteitsbeperkingen die u ervaart op te lossen?
(n matig tot ernstig Beperkt = 325)



Voor Belgen met ernstige tot zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen (cf. tabel 31) is het beter concentreren van voorzieningen (cf. winkels, ziekenhuizen, bankkantoren) op een goed bereikbare plaats (nog) belangrijker dan voor Belgen met een matige mobiliteitsbeperking.

Tabel 31 – Verband maatregelen overheid/samenleving en beperkte mobiliteit (n mild/matig/ernstig Beperkt = 882)

	% Belgen (MMEbeperkt)	Mild Beperkt	Matig beperkt	Zeer beperkt
Indien het openbaar vervoer anders en beter georganiseerd zou zijn	40%	38%	43%	45%
Indien ik vaker met iemand zou kunnen meerijden	20%	17%	27%*	25%*
Indien het openbaar vervoer goedkoper zou zijn	20%	17%	23%	26%*
Indien ik een auto had	20%	13%	30%*	32%*
Indien er meer en goedkopere parkeerplaatsen zouden zijn in het centrum van mijn gemeente of stad	15%	17%*	10%	13%
Andere	14%	15%	13%	12%
Indien winkels, ziekenhuizen, bankkantoren,... beter geconcentreerd zouden zijn op een goed bereikbare plaats	13%	11%	13%	20%*
Indien ik wat dichterbij het centrum van een gemeente of stad woonde	11%	9%	16%*	9%
Indien ik een elektrische fiets had	10%	9%	11%	13%
Indien er een autodeelsysteem in de buurt was	4%	4%	4%	7%
Indien ik een degelijke gewone fiets had	3%	4%	3%	4%
Indien ik meer internetvaardigheden had om vervoer te kunnen reserveren en plannen	3%	3%	2%	5%
Indien er een fietsdeelsysteem in de buurt was	3%	2%	4%	2%
Totaal	882	557	233	92

Belgen met zeer ernstige mobiliteitsproblemen geven aan dat ook een hoger inkomen in combinatie met een betere (medische) begeleiding hun vervoersmogelijkheden zouden doen toenemen, één Belg stelt onomwonden... *‘In de eerste plaats meer respect voor ons, minder financiële voordelen voor gezonde mensen zodat het voor ons minder kost of gratis is, geef de zorg aan wie het nodig heeft en beschouw ons als mensen, want dieren worden beter behandeld dan wij!!!! De dieren hebben zelfs een minister die echt iets voor hen doet, dat hebben wij niet!!!!’*

Een andere Belg met ernstige mobiliteitsbeperkingen kaart het belang aan van begeleiding op het openbaar vervoer... *‘Indien ik een begeleiderskaart zou hebben zodat iemand met mij mee kan op het openbaar vervoer zonder dat dat enorm veel geld kost.’*

Belgen met matige mobiliteitsbeperkingen stellen een waaier van aanvullende maatregelen voor die hun vervoersmogelijkheden kunnen doen toenemen: vb. geen beperkingen op diesel in sommige steden of omgekeerd een wagen die binnen mag in een LEZ, een nieuwe metrolijn of nachtbussen die elke nacht rijden, beter controleren van gehandicaptenkaarten, verhuizen naar het stadscentrum. Voor enkele respondenten binnen deze categorie zou een verbetering van de gezondheidstoestand (vb. door medische ingrepen die mensen zich op dit moment niet kunnen veroorloven) al een aanzienlijke vooruitgang betekenen m.b.t. de mogelijkheden om zich te verplaatsen.

De vervoersmogelijkheden bij vervoersarme Brusselaars (tabel 32) zouden niet alleen verbeteren door een performanter openbaar vervoer maar (bijna even belangrijk) ook door het kunnen beschikken over een eigen wagen. Opvallend is ook dat Brusselse vervoersarmen vaker dan Vlamingen en Walen aangeven dat ze gebaat zouden zijn met meer en goedkopere parkeerplaatsen in het stadscentrum. Brusselse vervoersarmen zijn er tenslotte – iets frequenter dan Vlamingen en Walen – van overtuigd dat hun vervoersmogelijkheden zouden toenemen indien ze de beschikking zouden hebben over een elektrische fiets.

Naast goedkoper en beter openbaar vervoer en evt. het bezit van een eigen wagen is het voor Vlaamse vervoersarmen vooral belangrijk dat ze vaker met iemand zouden kunnen meerijden.

Net als Brusselaars beschouwen veel Waalse vervoersarmen het kunnen beschikken over een eigen wagen als een belangrijke mogelijke oplossing voor hun mobiliteitsbeperkingen. Waalse vervoersarmen pleiten ook voor het beter concentreren van diensten en voorzieningen op een goed bereikbare plaats en denken vaker dan andere Belgen dat dicht bij het centrum van hun gemeente of stad gaan wonen een (deel van de) oplossing zou kunnen zijn voor hun mobiliteitsproblemen.

Tabel 32 – Verband maatregelen overheid/samenleving en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Indien het openbaar vervoer anders en beter georganiseerd zou zijn	43%	44%	42%	43%
Indien ik een auto had	30%	26%	39%	33%
Indien ik vaker met iemand zou kunnen meerijden	27%	32%*	23%	21%
Indien het openbaar vervoer goedkoper zou zijn	24%	25%	25%	22%
Indien winkels, ziekenhuizen, bankkantoren,... beter geconcentreerd zouden zijn op een goed bereikbare plaats	15%	12%	14%	19%
Indien ik wat dichterbij het centrum van een gemeente of stad woonde	14%	13%	8%	17%
Andere	13%	13%	11%	12%
Indien ik een elektrische fiets had	11%	11%	14%	11%
Indien er meer en goedkopere parkeerplaatsen zouden zijn in het centrum van mijn gemeente of stad	11%	10%	17%	11%
Indien er een autodeelsysteem in de buurt was	5%	4%	-	7%
Indien er een fietsdeelsysteem in de buurt was	3%	3%	3%	4%
Indien ik een degelijke gewone fiets had	3%	3%	3%	3%
Indien ik meer internetvaardigheden had om vervoer te kunnen reserveren en plannen	3%	4%	3%	2%
Totaal	325	152	36	137

Vervoersarme 55+'ers (cf. tabel 33) denken dat vooral een andere en betere organisatie van het openbaar vervoer een effectieve maatregel zou zijn om hen de mogelijkheid te geven zich vlotter en zelfstandiger te verplaatsen. 55+'ers zijn er ook (iets) vaker dan andere Belgen van overtuigd dat meer internetvaardigheden verwerven om vervoer te kunnen reserveren en plannen een goede strategie zou zijn om mobieler te zijn.

Mensen met een fysieke beperking, mensen die zich vooral voortbewegen in een rolstoel en langdurig zieken die mobiliteitsproblemen ervaren zijn van oordeel dat, naast een betere organisatie van het openbaar vervoer, vaker met iemand kunnen meerijden de meest effectieve strategie is om zich vlotter te kunnen verplaatsen.

Andere maatregelen die bij mensen met een fysieke beperking, mensen in een rolstoel en langdurig zieken op meer bijval kunnen rekenen, zijn het beter concentreren van voorzieningen op een bereikbare plaats en meer en goedkopere parkeerplaatsen in het centrum van een gemeente of stad.

Tabel 33 – Verband maatregelen overheid/samenleving en doelgroep ouderen, fysieke beperking, rolstoel, langdurig zieken (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	55+	Fysieke beperking	Rolstoel	Langdurig ziek
Indien het openbaar vervoer anders en beter georganiseerd zou zijn	43%	37%	30%	27%	29%
Indien ik een auto had	30%	21%	17%	13%	22%
Indien ik vaker met iemand zou kunnen meerijden	27%	26%	35%*	27%	40%*
Indien het openbaar vervoer goedkoper zou zijn	24%	13%	15%	-	18%
Indien winkels, ziekenhuizen, bankkantoren,... beter geconcentreerd zouden zijn op een goed bereikbare plaats	15%	19%	20%	27%	22%
Indien ik wat dichterbij het centrum van een gemeente of stad woonde	14%	15%	7%	7%	9%
Andere	13%	16%	22%*	27%	22%

Indien ik een elektrische fiets had	11%	7%	10%	-	16%
Indien er meer en goedkopere parkeerplaatsen zouden zijn in het centrum van mijn gemeente of stad	11%	12%	17%	20%	13%
Indien ir een autodeelsysteem in de buurt was	5%	3%	2%	7%	4%
Indien er een fietsdeelsysteem in de buurt was	3%	3%	2%	-	-
Indien ik een degelijke gewone fiets had	3%	3%	3%	-	2%
Indien ik meer internetvaardigheden had om vervoer te kunnen reserveren en plannen	3%	6%*	5%	7%	2%
Totaal	325	112	60	15	45

Voor werkzoekende vervoersarmen is het kunnen beschikken over een (eigen) auto nog belangrijker om voldoende mobiel te kunnen zijn dan voor andere Belgen, al blijft een andere en betere organisatie van het openbaar vervoer ook voor deze groep prioritair. 9% van de werkzoekenden (t.o.v. 5% van alle Belgen die mobiliteitsbeperkingen ervaren) is van oordeel dat een autodeelsysteem in de buurt een goede maatregel zou zijn om hun vervoersmogelijkheden en jobkansen te doen toenemen.

Ook alleenstaande vervoersarmen zijn ervan overtuigd dat het bezit van een (eigen) wagen en beter openbaar vervoer de beste manieren zijn om zich vlotter en zonder beperkingen te kunnen verplaatsen.

Vervoersarmen die het zeer moeilijk hebben om financieel rond te komen, zijn er over het algemeen minder van overtuigd dat één van de voorgestelde maatregelen een oplossing kan zijn voor hun mobiliteitsproblemen, 14% van de Belgen die het financieel zeer moeilijk hebben (t.o.v. 11% van alle Belgen met mobiliteitsbeperkingen) is van oordeel dat meer en goedkopere parkeerplaatsen in het centrum van de stad of gemeente een deel van de oplossing kan zijn voor de mobiliteitsbeperkingen die ze ervaren.

Voor vervoersarme Belgen die afgelegen wonen zijn een beter georganiseerd en goedkoper openbaar vervoer absoluut prioritaire maatregelen, maar ook dicht bij het centrum van hun stad of gemeente wonen of het beter concentreren van voorzieningen op een bereikbare plaats zou voor deze Belgen een deel van de oplossing kunnen zijn. 11% van de vervoersarme Belgen die afgelegen wonen is van oordeel dat een autodeelsysteem in de buurt een goede maatregel zou zijn om hun vervoersproblemen op te lossen (cf. Tabel 34).

Tabel 34 – Verband maatregelen overheid/samenleving en doelgroep werkzoekenden, financieel moeilijk, alleenstaand, woont afgelegen (n matig tot ernstig Beperkt = 325)

	% Totaal	werkzkn	Financi zmoeilijk	Alleenst	Woont afgelegen
Indien het openbaar vervoer anders en beter georganiseerd zou zijn	43%	40%	21%	44%	53%
Indien ik een auto had	30%	57%	28%	41%*	18%
Indien ik vaker met iemand zou kunnen meerijden	27%	26%	28%	29%	22%
Indien het openbaar vervoer goedkoper zou zijn	24%	26%	23%	21%	47%*
Indien winkels, ziekenhuizen, bankkantoren,... beter geconcentreerd zouden zijn op een goed bereikbare plaats	15%	9%	16%	8%	22%
Indien ik wat dicht bij het centrum van een gemeente of stad woonde	14%	9%	10%	12%	38%*
Andere	13%	9%	16%	14%	13%
Indien ik een elektrische fiets had	11%	13%	11%	10%	13%
Indien er meer en goedkopere parkeerplaatsen zouden zijn in het centrum van mijn gemeente of stad	11%	5%	14%	8%	11%

Indien er een autodeelsysteem in de buurt was	5%	9%	7%	8%	11%*
Indien er een fietsdeelsysteem in de buurt was	3%	5%	2%	4%	2%
Indien ik een degelijke gewone fiets had	3%	9%	7%	4%	-
Indien ik meer internetvaardigheden had om vervoer te kunnen reserveren en plannen	3%	-	7%	2%	4%
Totaal	325	23	43	146	45

- Conclusie: maatregelen tegen vervoersarmoede

Het openbaar vervoer anders en beter organiseren staat met stip op nummer 1 van de reeks maatregelen die volgens de Belgische vervoersarmen zelf vervoersarmoede in België kunnen terugdringen. Maar ook het bezit van een eigen wagen, op regelmatige basis met iemand kunnen meerijden en goedkoper openbaar vervoer zouden volgens vervoersarmen effectieve maatregelen zijn tegen vervoersarmoede in België.

In Brussel en Wallonië is, volgens de vervoersarmen zelf, het bezit van een eigen wagen iets belangrijker dan in Vlaanderen. Volgens Brusselse vervoersarmen zou ook het kunnen beschikken over een elektrische fiets een effectieve maatregel tegen vervoersarmoede kunnen zijn. Vlamingen vinden het dan weer (nog) belangrijker dat ze regelmatig met iemand kunnen meerijden.

Waalse vervoersarmen pleiten frequenter voor het beter concentreren van diensten en voorzieningen op een goed bereikbare plaats en denken vaker dan andere Belgen dat dicht bij het centrum van hun gemeente of stad gaan wonen een (deel van de) oplossing kan zijn voor hun mobiliteitsproblemen.

14) Anders en beter organiseren van openbaar vervoer: op welke manier?

- Anders en beter organiseren van het openbaar vervoer in Brussel

Brusselaars die zich beperkt voelen in hun verplaatsingsgedrag en van oordeel zijn dat het anders en beter organiseren van het openbaar vervoer een deel van de oplossing voor hun vervoersproblemen kan zijn, pleiten algemeen voor een grotere frequentie van het openbaar vervoer, een ruimer aanbod tijdens de daluren zowel 's morgens vroeg, 's avonds laat, 's nachts als tijdens de weekends en een uitgebreider OV-netwerk in de periferie.

Een tweede belangrijk aandachtspunt bij deze Brusselaars is minder onveiligheid(sgevoel) tijdens verplaatsingen met het openbaar vervoer.

Brusselaars die vervoersbeperkingen ervaren, geven ook aan dat de connectie tussen verschillende vervoersmodi beter kan, één Brusselaar signaleert zelfs... 'Impossible pour moi de planifier bus-train-bus (et avec trois sociétés!)'.

Andere Brusselaars met vervoersproblemen pleiten er voor om reizigers correcter te informeren over evt. problemen (vb. vertragingen, ongeval,...) met een bus, tram of metrolijn en over de tijd die nodig zal zijn om dit probleem op te lossen.

Brusselaars die eerder uitzonderlijk vervoersproblemen ervaren, pleiten aanvullend voor het correcter informeren van reizigers indien de haltes en het traject van een OV-verbinding definitief of tijdelijk (vb. door werken) gewijzigd zijn... 'mieux communiquer et informer par des affiches ET des cartes pour montrer exactement où se trouvent les nouveaux arrêts, et les changements de trajets, les déviations etc... '...'Moins de déviations en raison des travaux. Souvent le bus ne passe pas et rien n'est indiqué correctement.'

Eén respondent vindt dat Brusselaars makkelijker abonnementen van de TEC, STIB en De Lijn moeten kunnen combineren of 'cumuleren' om vlotter van en naar Brussel te reizen.

Brusselaars die eerder uitzonderlijk vervoersproblemen ervaren, doen ook enkele 'gratisvoorstellen'... 'Prévoir un jour de gratuité des transports sur la semaine'... 'Rendre les trajets gratuits jusqu'à minuit après qu'on a validé la carte MOBIB.'

Eén Brusselaar pleit er voor om elke bus en trein uit te rusten met een 'rampe d'accès pour les PMR', een andere Brusselaar wil dat er minibusjes worden ingelegd 'pour connecter les voiries secondaires.'

- Anders en beter organiseren van het openbaar vervoer in Wallonië

Walen die vervoersbeperkingen ervaren en een beter georganiseerd openbaar vervoer als een deel van de oplossing beschouwen, pleiten er eerst en vooral voor dat er openbaar vervoer voorzien wordt op plaatsen waar op dit moment geen aanbod is.

Verder pleiten deze Walen voor een grotere frequentie of regelmaat in het aanbod openbaar vervoer... 'Au lieu d'avoir un bus Tec toutes les demi heure aux heures de pointe et toutes les heures aux heures creuses, avoir 4 bus par heure.', meer haltes, meer aanbod op 'horaires mieux adaptés'... 'déjà plus régulier que un le matin et un le soir ce ne serait pas si mal.', meer aanbod 's morgens, overdag, 's avonds, tijdens het weekend en zelfs de klok rond om bvb. vaker te kunnen deelnemen aan culturele activiteiten... 'en élargissant les plages horaires (trains qui roulent toute la nuit ou au moins un train entre minuit et 3h00 du matin pour pouvoir assister à des activités culturelles en soirée sans être bloqué pour le retour).'

Walen pleiten ook voor meer aanbod het hele jaar door, dus niet alleen i.f.v. de schoolgaande jeugd en voor meer zones, regio's of gemeenten die bediend worden door het OV... 'nombre plus élevé de zones desservies.' En voor meer verbindingen tussen dorpen... 'il n'y a pas de ligne de bus inter village.'... 'Plus de lignes entre les communes. Souvent, il faut se rendre dans le centre ville pour prendre une autre ligne vers un lieu qui n'est pas forcément éloigné de chez soi à vol d'oiseau.'

Verschillende respondenten beklemtonen dat er in hun (rurale) woonomgeving de facto GEEN OV-aanbod (meer) bestaat... 'je ne sais pas plus de gare, plus de bus.'... 'Augmentation de l'offre pour les coins ruraux.'

Eén Waalse respondent met ernstige vervoersproblemen is van oordeel dat het openbaar vervoer niet meer in staat is zijn rol als publieke dienstverlener adequaat te vervullen... 'Les transports en commun ont tous été supprimés pour économiser de l'argent. Les transports en commun ne remplissent plus leur rôle de service public et ne permettent plus aux personnes qui voudraient les utiliser de pouvoir le faire parce que l'offre, les correspondances, les fréquences ont toutes été revues à la baisse pour ne pas dire supprimées. Si je veux aller au travail en transport en commun, à 40 kms de chez moi, ça me prendrait 2h30 !!! En voiture, 35 min... Le choix est vite fait!'

Een beter doordachte ruimtelijke ordening maakt volgens een aantal respondenten integraal deel uit van een betere organisatie van het openbaar vervoer... 'Tout les magasins sont regroupés sur la grand route et presque plus dans le village pour y aller il me faut 2 bus'... 'Un meilleur aménagement global (Je vie a la louviere, et boss a charleroi, ce qui est en théorie très proche (20-25 KM maximum); mais entre la distance de la gare de mon domicile (30 minutes de marche), les retards "un jour sur deux",

le temps du trajet, les correspondance avec le Métro (+ leur retard, quotidien) le trajet me prend au final 1h15 (quand tout vas bien) à 1h45 (sans retard mais les jours où les correspondance tombe mal) + les temps des retards, aller et retour, ca fait long le trajet la Louviere => charleroi’.

Verschillende Waalse respondenten wijzen op het belang van stiptheid van (vooral) treinen, deze stiptheid is natuurlijk cruciaal voor trajecten waarbij verschillende vervoersmodi (vb. trein + bus of metro) gecombineerd worden... ‘En étant plus fiables (manque de respect des horaires et annulations de train sont trop fréquents)’.

Enkele Walen met vervoersbeperkingen pleiten voor een meer commerciële, d.i. klantvriendelijke aanpak bij vervoersbedrijven, vb. op vlak van communicatie... ‘En faisant de la publicité comme toute société commerciale : les heures, les prix, les avantages etc...’ en bij het personeel... ‘Avoir des chauffeurs et du personnel plus "commercial". Particulièrement la TEC, les chauffeurs de métros sont tres tres rarement agréable.’

Verschillende Waalse respondenten wijzen er ook op dat er trein- en busverbindingen onvoldoende op elkaar aansluiten.

Volgens één Waalse respondent met vervoersproblemen zou één ticket waarmee men zowel trein, tram als bus kan nemen, mensen toelaten om zich vlotter te verplaatsen... ‘Il faudrait un ticket global pour aller de A à B comprenant train, tram, bus ce qui augmenterait les possibilités et diminuerait les temps d'attente et le prix.’

Een andere respondent pleit voor meer toegankelijkheid van het openbaar vervoer, niet alleen voor personen met een fysieke beperking, maar ook voor... ‘les jeunes parents avec poussettes ou buggies.’

Ook Walen die eerder uitzonderlijk vervoersproblemen ervaren, pleiten voor een ruimer aanbod, zeker ook in kleinere dorpen, tijdens weekends en feestdagen, enz...

Verschillende respondenten vinden het openbaar vervoer op dit moment te duur, één respondent is van oordeel dat openbaar vervoer in steden gratis zou moeten zijn.

Eén getuigenis illustreert op een treffende manier dat het openbaar vervoer in Wallonië voor velen helaas vaker niet dan wel de meest haalbare en aantrekkelijke optie is om zich te verplaatsen... ‘J'ai actuellement 1 train par heure pour me rendre et rentrer de mon travail, ce qui est très contraignant. Quasi pas de bus pour aller à la gare, conduire les enfants, à l'école. En fait je fais juste mon trajet travail en transport en commun. Je dois faire tous le reste en voiture car le réseau de transport n'est pas suffisant.’

Nogal wat Walen denken bij een betere organisatie van het openbaar vervoer ook spontaan aan verbeterpunten voor de trein (cf. supra)... 'Beaucoup plus de possibilités d horaire aller et retours et peut être remettre le passage du train dans les petites communes'... 'plus de trains par heure.'

Eén Waalse respondent wijst op de nood aan een groter aanbod specifiek m.b.t. de bereikbaarheid van winkels... 'en passant dans les endroits ou les magasins sont situés et en étant plus fréquents'.

- Anders en beter organiseren van het openbaar vervoer in Vlaanderen

Vlaamse respondenten met matige tot ernstige vervoersbeperkingen die van oordeel zijn dat een beter georganiseerd openbaar vervoer een mogelijke oplossing is voor hun vervoersproblemen, pleiten eerst en vooral voor een ruimer aanbod OV zoals meer bussen in landelijke gemeenten, frequentere busverbindingen 'vb. 1 per uur, indien je er 1 mist, direct 1 extra uur wachten'... 'meer ritten naar de stad, goedkopere treintickets + gratis parking aan treinstation, latere treinritten naar bv. Sportpaleis na een concert.', meer aanbod overdag buiten de spitsuren, 's morgens vroeg of (vooral) 's avonds en 's nachts (bussen of treinen), buslijnen vervangen door belbussen, 'i.p.v. halte afschaffen, haltes bij creëren', meer aanbod van bussen en treinen tijdens het weekend, ... 'In het weekend rijden weinig bussen. Treinen rijden soms maar tot 22u, wat dineren met vrienden die verder wonen moeilijk maakt.'

Vlaamse respondenten pleiten ook voor het beter op elkaar afstemmen van verschillende vervoersmodi... 'ook tussen treinen en bussen.'

Verschillende Vlamingen met vervoersproblemen tonen zich voorstander van een flexibeler openbaar vervoer... 'Vervoer van deur tot deur en niet enkel tot de halte.'... 'aanvraagstelsel voor bepaalde verbindingen, zo kunnen er bijvoorbeeld verbindingen die minder vaak gebruikt worden verminderen en verbindingen die er nog niet zijn er komen als er veel vraag naar is.'

Nogal wat Vlaamse respondenten wijzen er op dat stiptheid van het openbaar vervoer een aandachtspunt blijft, zeker ook bij bussen... 'De bussen komen soms niet op tijd of komen helemaal niet.'... 'Metro/trein is beter dan bus o.a. omdat die stipter zijn dan bussen -> bus kan soms 5 min te vroeg zijn, soms 10min te laat => veel tijdverlies om daarmee rekening te houden; aansluitingen kunnen gemist worden, etc.'

Stiptheid blijkt bovendien een cruciale factor bij het combineren van vervoersmodi... 'betere stiptheid zodat aansluitingen kunnen gehaald worden.'

Enkele respondenten pleiten ook voor een goedkoper en beter toegankelijk openbaar vervoer voor personen in een rolstoel... 'Vaak rijden de bussen door en op de trein kan je niet op.'

Volgens één respondent moeten we terug naar een systeem van cash betalen op de bus... 'Beter bereikbaar, niet op voorhand moeten online betalen, terug cash betalen of bancontact op openbaar vervoer.'

Eén oudere Vlaming stelt voor om in zijn of haar stad een speciale 'stadsbus' te laten rijden... 'Er zou bv een stadsbus mogen komen, die door alle wijken van de stad rijden en nu het WZC helemaal uit het centrum is, daar een bushalte in de buurt zou beter zijn. Liefst De Lijn. Nu rijden er wel enkele lijnen over de grote baan door de stad, met haltes ver uit elkaar, maar heel veel mensen moeten verder dan de 500 meter stappen! Wat voor ouderen zeker al ver is.'

Een andere Vlaamse respondent vat in zijn antwoord een aantal cruciale verbeterpunten van het openbaar vervoer in Vlaanderen mooi samen... 'Betere organisatie. lagere prijs. Een beter ontwaardingssysteem (het "nieuwe" elektronische betalingssysteem is eigenlijk al verouderd en hapert constant). Minder veranderingen aan bestaande lijnen en een halt toeroepen aan inkorting van trajecten en het aantal overstappen verminderen. Meer voertuigen inzetten (wachttijden zijn soms te lang en bovendien vallen er regelmatig bussen weg met nog langere wachttijden tot gevolg). Uurregelingen zijn onbetrouwbaar en de weinige elektronische borden met wachttijden werken niet of niet goed.'

Ook Vlamingen die hoogstens af en toe vervoersproblemen ervaren, pleiten voor een ruimer aanbod openbaar vervoer in hun woonomgeving, vb. een aanbod dat niet enkel gericht is 'in een straal naar de stad', maar ook op verbindingen tussen gemeenten. Zelfs het eenvoudig respecteren van de dienstregeling zou volgens sommige Vlamingen al een serieuze verbetering zijn... 'Bussen moeten gewoon rijden volgens de dienstregeling. De helft van de tijd komen ze niet opdagen in Antwerpen.'

Het aanbod openbaar vervoer in specifieke regio's, zoals delen van de provincie Limburg, wordt door sommige respondenten als ronduit problematisch wordt ervaren... 'Noord-Limburg niet voldoende voorzien van openbaar vervoer.'... 'Dikke ramp in de uithoeken van Limburg!!!'... 'Ik woon bvb in een deelgemeente van Herk-de-Stad. Om met de bus in het centrum van de stad te raken, moet ik een omweg van +-35 km maken voor een verplaatsing van +-8 km.'... 'Trein Noorderkempen rijdt meer niet dan wel en kost 8.90 voor een rit van 14 minuten en dan nog eens 7 euro parking! Voor 16 euro kan ik al even inde stad parkeren denk ik dan!' En verder... 'Meer treinstations in Noord-Limburg.'

Eén respondent beschrijft hoe het gebrek aan openbaar vervoer een obstakel vormt voor ecologisch duurzame verplaatsingen van en naar concerten... 'Er zouden later op de avond ook nog treinen en bussen moeten rijden, al is het aan een zeer lage frequentie. Als je op café gaat, vrienden bezoekt of naar een concert gaat, kan je niet meer met het openbaar vervoer naar huis. Zo moet ik elke keer als

ik naar een concert in het sportpaleis wil, met de auto gaan omdat er geen treinen meer naar Leuven rijden.’

Een aantal Vlamingen wijst ook op de noodzaak om méér bussen of trams in te zetten tijdens de spitsuren, op dit moment zitten bussen of trams soms zo overvol dat reizigers alleen nog voor het openbaar vervoer zullen kiezen als er werkelijk geen enkel alternatief is... ‘Je zit dikwijls op de tram als sardienen in een blikje. En de begeleiders liggen dikwijls te zeggen doorschuiven alhoewel er al veel te veel volk op de voertuigen zitten. Vooral aan de metrostations Handel en aan station Astrid en Diamant stappen de mensen nog op alhoewel de tram overvol is.’

Enkele Vlamingen vinden dat de dienstverlening van het OV naar specifieke doelgroepen toe nog aanzienlijk kan verbeteren, vb. door... ‘invaliden gemakkelijker te laten in en uit stappen en te stoppen op plaatsen waar de nutsvoorzieningen zijn, kliniek, kine, bank enz’.

Nogal wat Vlamingen ergeren zich aan de weinig gebruiksvriendelijke, moeilijk toegankelijke of nauwelijks beschikbare informatie over dienstregelingen en evt. vertragingen en pleiten voor... ‘Duidelijkere app of folder welke bus of tram waar komt, voor mij soms onduidelijk.’... ‘Veel makkelijker. De website/routeplanner van De Lijn is bijvoorbeeld erg onduidelijk.’... ‘Als de bussen stipter zouden aankomen of accurate live updates konden geven over vertragingen.’

Eén respondent is van oordeel dat één applicatie i.f.v. het plannen van alle verplaatsingen een aanzienlijke verbetering zou zijn... ‘1 app om alle verplaatsingen te organiseren en in functie van de situatie de oplossing aanbieden die het de beste tijd / kost per km geeft. Dit kan dan bv een taxi zijn tot aan het station, een treinrit tot aan de bestemming en een tuk tuk tot de finale bestemming...’

- Conclusie: anders en beter organiseren van het openbaar vervoer

Brusselse vervoersarmen pleiten algemeen voor een grotere regelmaat in het aanbod openbaar vervoer en een ruimer aanbod tijdens de daluren zowel ‘s morgens vroeg, ‘s avonds laat, ‘s nachts als tijdens de weekends en een uitgebreider OV-netwerk in de periferie. Enkele Brusselse vervoersarmen dringen aan op meer veiligheids(gevoel) tijdens verplaatsingen met de bus, tram of metro en accurate en tijdige informatie over problemen op specifieke lijnen (vb. door een verkeersongeval) of tijdelijke wijzigingen van een busverbinding (vb. door werkzaamheden).

Waalse vervoersarmen beklemtonen het belang van een OV-aanbod in gebieden en gemeenten waar op dit moment openbaar vervoer (quasi) onbestaande is. Een tweede opvallende verzuchting bij de Walen is een regelmatig aanbod, dus ook overdag, ‘s avonds, ‘s nachts i.f.v. culturele evenementen

en liefst ook in weekends en tijdens zomervakanties. Een beter doordachte ruimtelijke ordening is volgens nogal wat Walen een belangrijke flankerende maatregel.

Meer klantvriendelijkheid, stiptheid, een betere aansluiting tussen vervoersmodi en eventueel één ticket per traject met verschillende vervoersmodi, zouden er mee kunnen toe bijdragen dat het OV in Wallonië, d.i. bussen, trams en metro's en zeker ook treinen, uitgroeit tot een performant, geloofwaardig en aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Vlaamse vervoersarmen pleiten in de eerste plaats voor een ruimer (overdag, 's avonds, 's nachts, tijdens het weekend,...) en flexibeler aanbod openbaar vervoer (ook bvb. van deur tot deur), bij uitstek in landelijke gemeenten. In sommige regio's, zoals delen van Limburg, blijkt het actuele aanbod OV ronduit problematisch.

Stiptheid van het OV, zeker van bussen bij De Lijn, is een belangrijk aandachtspunt voor Vlamingen, niet in het minst omdat deze stiptheid natuurlijk onontbeerlijk is voor het vlot kunnen combineren van vervoersmodi. Vlamingen pleiten ook voor vlottere verbindingen tussen gemeenten onderling: vaak kan een relatief korte afstand naar buurgemeente enkel overbrugd worden via een omweg langs een nabij gelegen stad.

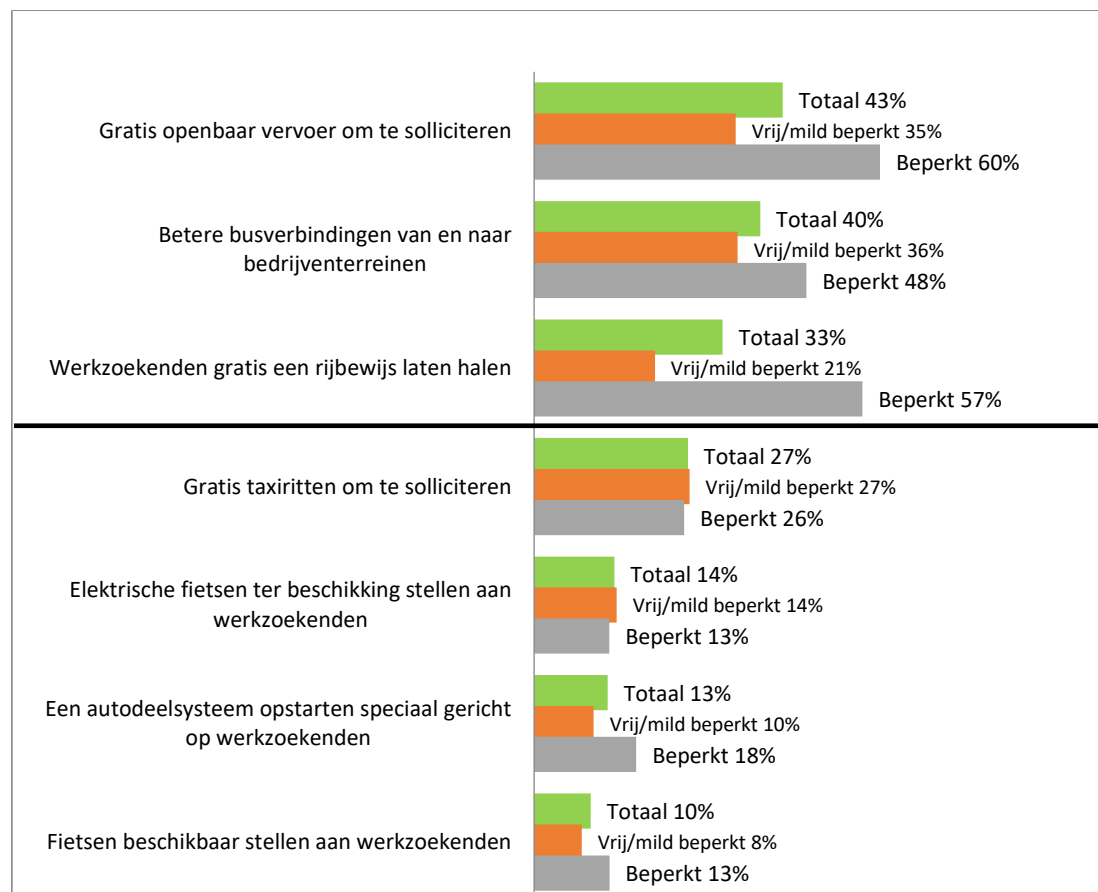
Nogal wat Vlamingen ergeren zich aan de weinig gebruiksvriendelijke, moeilijk toegankelijke of nauwelijks beschikbare informatie over dienstregelingen en evt. vertragingen bij De Lijn en zijn ervan overtuigd dat vervoer op maat van specifieke doelgroepen nog aanzienlijk kan verbeteren... vb. door... 'invaliden gemakkelijker te laten in en uit stappen en te stoppen op plaatsen waar de nutsvoorzieningen zijn, kliniek, kine, bank enz'.

15) Welke maatregelen m.b.t. mobiliteitsbeperkingen kunnen werkzoekenden echt helpen bij het vinden van een job?

Belgische werkzoekenden die matig tot ernstige mobiliteitsbeperkingen ervaren, zijn ervan overtuigd dat gratis openbaar vervoer om te solliciteren, werkzoekenden gratis een rijbewijs laten halen en betere busverbindingen van en naar bedrijventerreinen veruit de beste maatregelen zijn om moeilijkheden bij het vinden van een job door vervoersarmoede uit de weg te ruimen.

Nog altijd een kwart van de werkzoekenden (die mobiliteitsbeperkingen ervaren) kan zich vinden in gratis taxiritten om te solliciteren. Maatregelen zoals het ter beschikking stellen van (elektrische) fietsen of een autodeelsysteem opstarten speciaal gericht op werkzoekenden kunnen op minder bijval rekenen (cf. figuur 35).

Figuur 35 – Welke maatregelen m.b.t mobiliteitsbeperkingen zouden u helpen bij het vinden van een job? (n = 71, n vrij/mild beperkt = 48, n matig tot ernstig beperkt = 23)



Tabel 35 – Verband maatregelen werkzoekenden en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 23)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Gratis openbaar vervoer om te solliciteren	60%	40%	(50%)	68%
Werkzoekenden gratis een rijbewijs laten halen	57%	40%	(50%)	63%
Betere busverbindingen van en naar bedrijventerreinen	48%	60%	-	50%
Gratis taxiritten om te solliciteren	26%	-	-	37%
Een autodeelsysteem opstarten speciaal gericht op werkzoekenden	18%	-	-	26%
Fietsen beschikbaar stellen aan werkzoekenden	13%	40%	-	6%
Elektrische fietsen ter beschikking stellen aan werkzoekenden	13%	20%	-	13%
Totaal	23	5	(2)	16

Ruim een kwart van de Waalse werkzoekenden vindt dat ook autodeelsystemen speciaal gericht op werkzoekenden een deel van de oplossing kunnen zijn. Vlamingen tonen zich enthousiaster dan Brusselaars en Walen over het ter beschikking stellen aan werkzoekenden van fietsen of elektrische fietsen i.f.v. hun zoektocht naar een job.

- Conclusie: maatregelen tegen vervoersarmoede bij werkzoekenden

Vervoersarme werkzoekenden zouden naar eigen zeggen minder (vervoers)problemen ervaren bij het vinden van een job vinden indien ze gratis met trein, tram of bus naar een sollicitatiegesprek zouden kunnen gaan, indien ze gratis een rijbewijs zouden kunnen halen en/of indien er vlottere OV-verbindingen zouden zijn van en naar bedrijventerreinen.

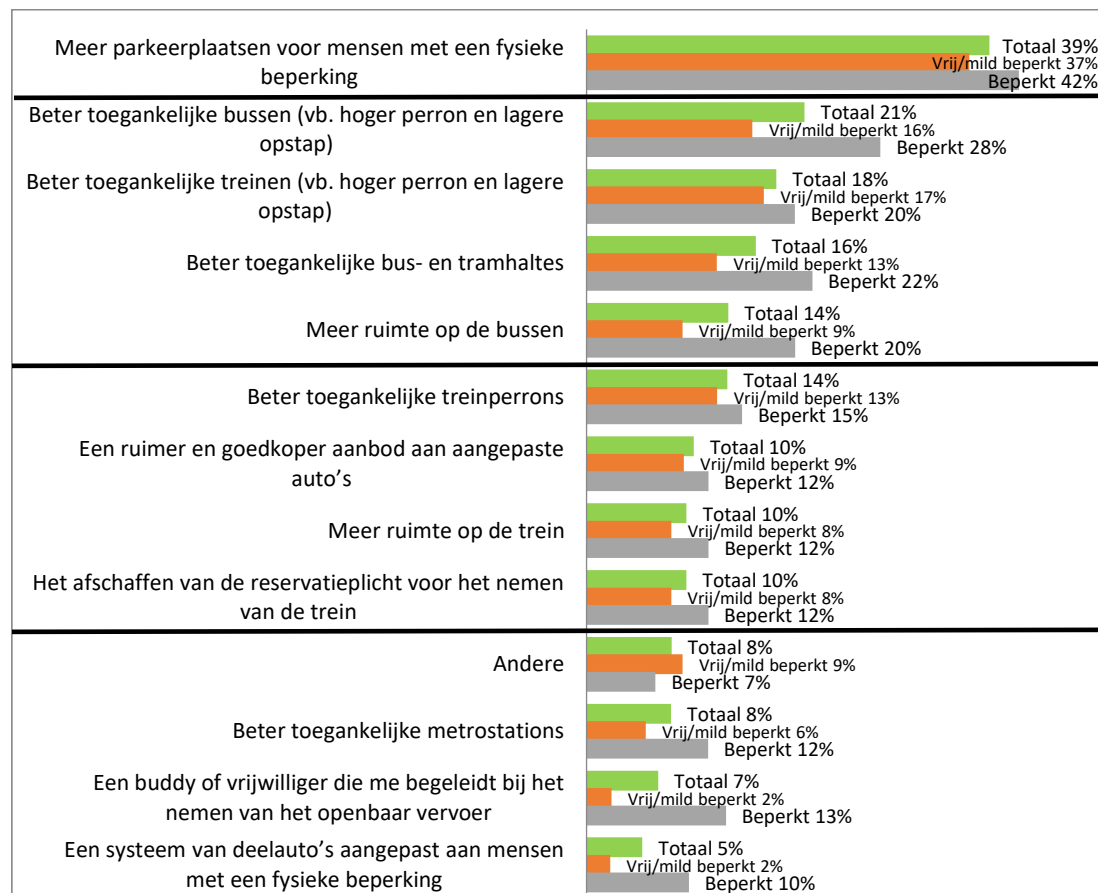
Waalse werkzoekenden denken dat ook autodeelsystemen gericht op werkzoekenden een deel van de oplossing kunnen zijn en Vlaamse werkzoekenden zijn er vaker dan andere Belgen van overtuigd dat ook

het gratis ter beschikking stellen van (elektrische) fietsen werkzoekenden met vervoersproblemen kan helpen in hun zoektocht naar werk.

16) Maatregelen tegen vervoersarmoede bij mensen met een fysieke beperking

Vervoersarmen met een fysieke beperking hebben vooral nood aan meer parkeerplaatsen voorbehouden voor mensen met een fysieke beperking. Ook een betere toegankelijkheid van bussen, bus- en tramhaltes, meer ruimte op bussen, een betere toegankelijkheid van treinen en (iets minder prioritair) treinperrons zou de vervoersmogelijkheden voor mensen met een fysieke beperking gevoelig doen toenemen.

Figuur 36 – Welke maatregelen m.b.t mobiliteitsbeperkingen zouden u echt helpen? (mensen met een fysieke beperking, n = 147, n vrij/mild beperkt = 87, n matig tot ernstig beperkt = 60)



Meer ruimte op de trein, het afschaffen van de reservatieplicht voor het nemen van de trein en een ruimer en goedkoper aanbod aan aangepaste auto's kunnen op iets minder enthousiasme rekenen, maar worden toch nog door 10 à 15% van de Belgische vervoersarmen met een fysieke beperking ervaren als zinvolle maatregelen om hun verplaatsingsmogelijkheden te doen toenemen. Dezelfde vaststelling geldt voor

beter toegankelijke metrostations en een systeem van buddy's of vrijwilligers die iemand kunnen begeleiden tijdens een verplaatsing met het openbaar vervoer.

10% van de vervoersarmen met een fysieke beperking toont zich voorstander van een systeem van deelauto's aangepast aan mensen met een fysieke beperking.

Eén Belg stelt voor om vervoerstarieven voor personen met een fysieke beperking te verminderen en beter te controleren of mensen zonder beperkingen geen misbruik maken van voorzieningen voor mensen met een fysieke beperking... *'Maak alles goedkoper voor ons, wij verdienen minder maar alles is duurder voor ons!!!! En als aan alle bovenvermelde oplossingen voldaan is, dat gezonde mensen er dan ook nooit misbruik van maken!!!! 1 max 2 parkeerplaatsen voor ons en dan worden ze ingenomen door gezonde mensen ofwel door mensen die misbruik maken van een parkeerkaart voor gehandicapten!!!!'*

Tabel 36 – Verband maatregelen mensen met een fysieke beperking en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 60)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Meer parkeerplaatsen voor mensen met een fysieke beperking	42%	40%	-	57%
Beter toegankelijke bussen (vb. hoger perron en lagere opstap)	28%	28%	-	35%
Beter toegankelijke bus- en tramhaltes	22%	16%	-	43%
Meer ruimte op de bussen	20%	23%	-	15%
Beter toegankelijke treinen (vb. hoger perron en lagere opstap)	20%	19%	-	29%
Beter toegankelijke treinperrons	15%	12%	-	29%
Een buddy of vrijwilliger die me begeleidt bij het nemen van het openbaar vervoer	13%	14%	-	15%
Meer ruimte op de trein	12%	12%	-	15%
Het afschaffen van de reservatieplicht voor het nemen van de trein	12%	12%	-	15%

Een ruimer en goedkoper aanbod aan aangepaste auto's	12%	9%	-	22%
Beter toegankelijke metrostations	12%	7%	-	29%
Een systeem van deelauto's aangepast aan mensen met een fysieke beperking	10%	5%	-	28%
Andere	7%	7%	33%	-
Totaal	60	43	3	14

Vervoersarme Walen met fysieke beperkingen pleiten nog frequenter dan Vlamingen voor meer parkeerplaatsen voorbehouden voor mensen met een fysieke beperking, beter toegankelijke bussen of trams/bus- of tramhaltes of metrostations en beter toegankelijke treinen en treinperrons.

Een groter aandeel Walen (28%) dan Vlamingen (5%) beschouwt een systeem van deelauto's aangepast aan mensen met een fysieke beperking als een zinvolle maatregel om zich vlotter te kunnen verplaatsen (cf. tabel x).

- Conclusie: maatregelen tegen vervoersarmoede bij Belgen met een fysieke beperking

Vervoersarmen met een fysieke beperking signaleren enerzijds vooral een nood aan meer parkeergelegenheid voorbehouden voor hun doelgroep en anderzijds een betere toegankelijkheid van OV-haltes, een betere toegankelijkheid van treinen en meer ruimte op bussen.

In Wallonië kan een systeem van deelauto's aangepast aan mensen met een fysieke beperking op veel meer bijval rekenen dan in Vlaanderen.

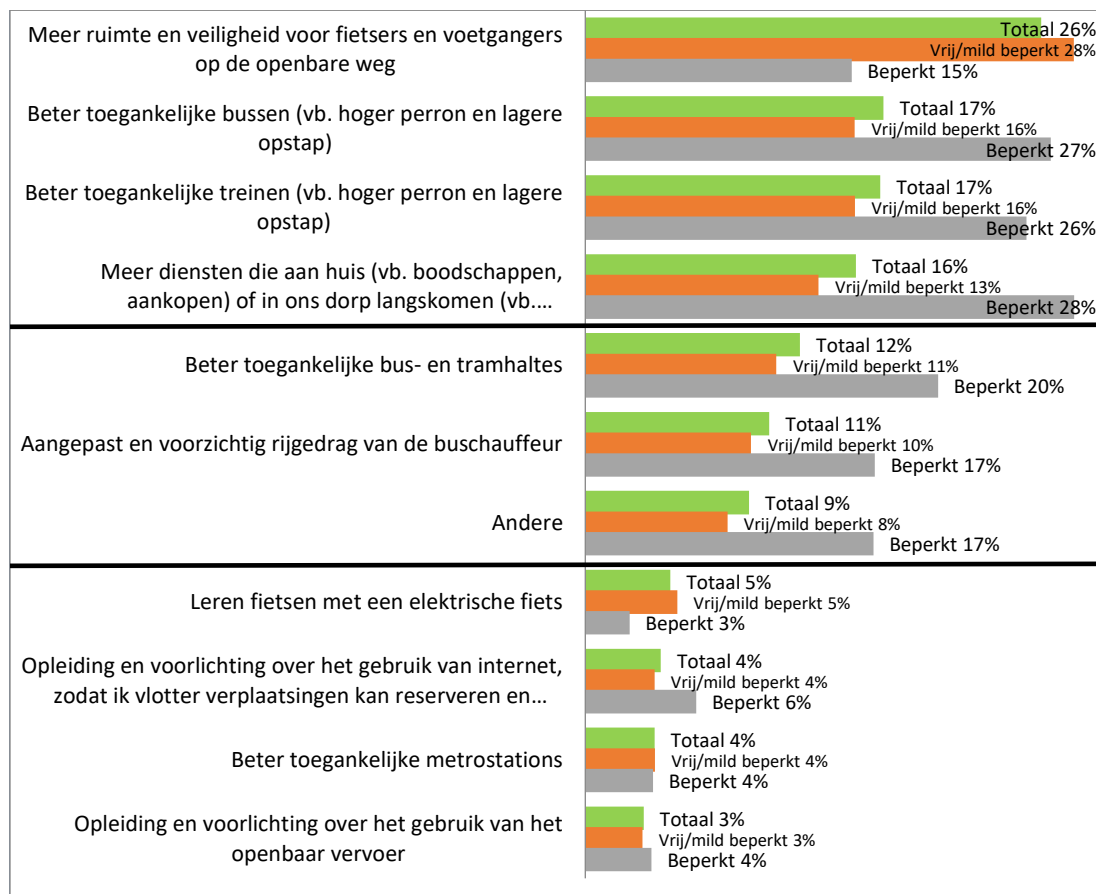
17) Maatregelen tegen vervoersarmoede bij ouderen

Beter toegankelijke bussen en treinen en meer diensten aan huis of in het dorp waar ze wonen, zijn volgens de vervoersarme ouderen zelf de belangrijkste maatregelen of acties die vervoersarmoede bij ouderen kunnen voorkomen of terugdringen.

Andere belangrijke maatregelen of acties zijn beter toegankelijke bus- en tramhaltes, aangepast en voorzichtig rijgedrag van buschauffeurs en meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers op de openbare weg.

Meer ruimte en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers blijkt voor ouderen *die weinig of geen mobiliteitsbeperkingen* ervaren een absolute topprioriteit om zich vlot te kunnen (blijven) verplaatsen in het verkeer.

Figuur 37 – Welke maatregelen m.b.t mobiliteitsbeperkingen zouden u echt helpen? (> 59 jaar, n = 529, n vrij/mild beperkt = 451, n matig tot ernstig beperkt = 78)



Opleiding en voorlichting, vb. m.b.t. internetgebruik, gebruik van het openbaar vervoer of leren fietsen met een elektrische fiets, kunnen op minder bijval rekenen.

Eén oudere respondent (die op dit moment niet geplaagd wordt door mobiliteitsbeperkingen) pleit voor een... *'frekwent en kleinschaliger (vb. minibus) openbaar vervoer om te 'pendelen' van huis naar meest nabije centrum of grotere hub van openbaar vervoer.'*

Vlaamse vervoersarme 60+'ers pleiten vaker voor meer diensten aan huis of in hun dorp, een aangepast en voorzichtig rijgedrag van buschauffeurs en meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers.

Waalse vervoersarme 60+'ers vinden vaker dan andere Belgen dat beter toegankelijke treinen en bus- en tramhaltes hun bewegingsvrijheid kan bevorderen.

Tabel 37 – Verband maatregelen ouderen en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 78)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Meer diensten die aan huis (vb. boodschappen, aankopen) of in ons dorp langskomen (vb. bankverrichtingen)	28%	38%	-	26%
Beter toegankelijke bussen (vb. hoger perron en lagere opstap)	27%	27%	30%	26%
Beter toegankelijke treinen (vb. hoger perron en lagere opstap)	26%	22%	20%	32%
Beter toegankelijke bus- en tramhaltes	20%	16%	20%	26%
Aangepast en voorzichtig rijgedrag van de buschauffeur	17%	22%	20%	10%
Andere	17%	22%	-	16%
Meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers op de openbare weg	15%	19%	10%	13%
Opleiding en voorlichting over het gebruik van internet, zodat ik	6%	5%	10%	6%

vlotter verplaatsingen kan reserveren en betalen				
Beter toegankelijke metrostations	4%	8%	-	-
Opleiding en voorlichting over het gebruik van het openbaar vervoer	4%	3%	-	7%
Leren fietsen met een elektrische fiets	3%	3%	-	3%
Totaal	78	37	10	31

- Conclusies: maatregelen tegen vervoersarmoede bij ouderen

Vervoersarme ouderen (> 59j) zouden vooral gebaat zijn bij beter toegankelijke bussen en treinen en meer diensten aan huis of in het dorp waar ze wonen. Een groot aandeel vervoersarme ouderen pleit aanvullend voor beter toegankelijke bus- en tramhaltes, aangepast en voorzichtig rijgedrag van buschauffeurs en meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers op de openbare weg.

Meer ruimte en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers blijkt voor ouderen *die hoogstens uitzonderlijk mobiliteitsbeperkingen* ervaren een absolute topprioriteit om zich vlot te kunnen (blijven) verplaatsen in het verkeer.

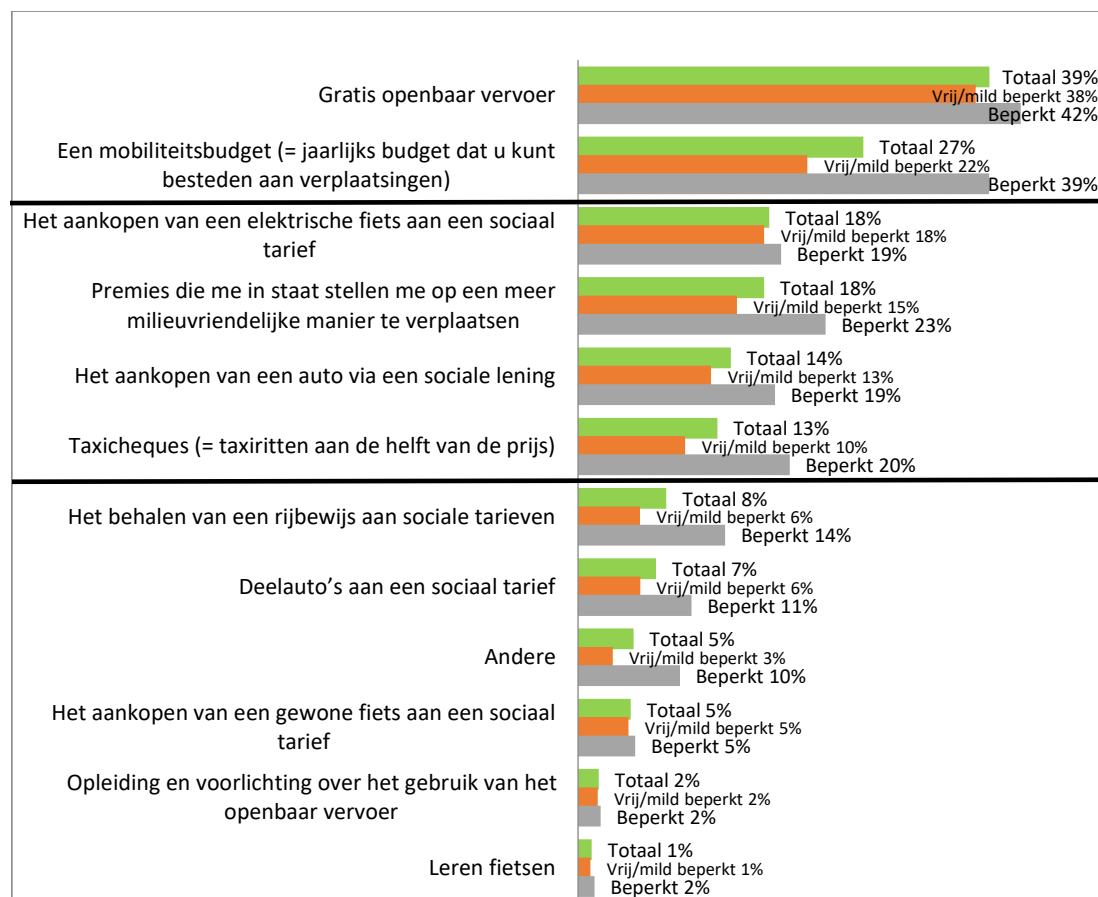
Vlaamse vervoersarme 60+'ers pleiten vaker dan andere Belgen voor aangepast en voorzichtig rijgedrag van buschauffeurs en meer ruimte en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, Waalse vervoersarme 60+'ers pleiten nog meer dan andere Belgen voor beter toegankelijke treinen en beter toegankelijke bus- en tramhaltes om zich vlotter te kunnen verplaatsen.

18) Maatregelen tegen vervoersarmoede bij mensen die moeilijk rondkomen

Vervoersarme Belgen die financieel moeilijk rondkomen tonen zich een zeer groot voorstander van gratis openbaar vervoer en een mobiliteitsbudget (= budget dat ze jaarlijks aan mobiliteit kunnen besteden) als oplossing voor hun vervoersproblemen.

Andere overheidsmaatregelen of acties die door minstens 1 op 5 van de minder begoede Belgen worden verwelkomd zijn premies die ook mensen met een beperkt inkomen in staat stellen om zich op een milieuvriendelijke manier te verplaatsen, taxicheques, het aankopen van een elektrische fiets aan een sociaal tarief en/of het aankopen van een auto via een sociale lening.

Figuur 38 – Welke maatregelen m.b.t mobiliteitsbeperkingen zouden u echt helpen? (mensen die moeilijk rondkomen, n = 612, n vrij/mild beperkt = 424, n matig tot ernstig beperkt = 188)



Het behalen van een rijbewijs aan een sociaal tarief (14%) of deelauto's aan een sociaal tarief (11%) kunnen op iets minder bijval rekenen. Leren fietsen, aankopen van een gewone fiets aan een sociaal tarief

en opleiding en voorlichting over het gebruik van het openbaar vervoer worden slechts door een zeer klein aandeel van deze categorie vervoersarme Belgen ($\leq 5\%$) beschouwd als doeltreffende oplossingen voor de mobiliteitsbeperkingen die ze ervaren.

Eén Belg met ernstige mobiliteitsbeperkingen is van oordeel dat de overheid zich bij het toekennen van voordelen te eenzijdig baseert op het inkomen en te weinig rekening houdt met de reële kosten die het leven met een handicap met zich meebrengt... *‘Voor het toekennen van voordelen zou niet alleen gekeken mogen worden naar het inkomen maar ook naar de kosten: voor 2 rolstoelen (de mijne en die van mijn moeder) moet ik een grotere auto kopen, mijn huis kost meer door de aanpassingen, ik heb dure hulpmiddelen nodig enz... bvb: iemand is gezond en heeft een inkomen van 2000€ en heeft 500€ kosten, houdt dus 1500€ over of iemand is gehandicapt en verdient 3000€ en heeft 2000€ kosten, houdt dus maar 1000€ over maar die gezonde persoon krijgt van de overheid een tussenkomst en de gehandicapte niet omdat alleen naar het inkomen wordt gekeken en niet naar inkomen min de kosten (noodzakelijke kosten hé!!!!)!!!! En zo is het altijd, de ene krijgt alles en de andere niets!!!!’*

Eén Belg met een fysieke beperking en een bescheiden inkomen pleit voor de toekenning van een begeleiderskaart Openbaar Vervoer... *‘voor alle mensen met een beperking ongeacht welke beperking of welk inkomen.’*

Anderen pleiten eenvoudig voor een hoger pensioen of een hogere invaliditeitsuitkering... *‘Een menswaardig pensioen, ook voor mensen die een aantal jaren voor hun kinderen zorgden en daarna gescheiden zijn.’*

Eén Belg met een bescheiden inkomen (maar zonder mobiliteitsproblemen) is voorstander van een sociale tegemoetkoming voor bepaalde kosten verbonden aan het gebruik van een wagen... *‘sociale tegemoetkoming voor taksen en verzekeringen van een wagen.’*

Vlamingen tonen zich enthousiaster dan Walen en Brusselaars over taxicheques en het ontvangen van premies die hen in staat stellen zich op een meer milieuvriendelijke manier te verplaatsen. Vervoersarme Brusselaars met een beperkt inkomen zijn vaker dan andere Belgen van oordeel dat de mogelijkheid om een elektrische fiets aan te kopen aan een sociaal tarief een oplossing kan zijn voor hun vervoersproblemen.

Tabel 38 – Verband maatregelen mensen die financieel moeilijk rondkomen en regio (n matig tot ernstig Beperkt = 188)

	% Totaal	Vlaanderen	BHG	Wallonië
Gratis openbaar vervoer	42%	43%	42%	41%
Een mobiliteitsbudget (= jaarlijks budget dat u kunt besteden aan verplaatsingen)	39%	38%	33%	41%
Premies die me in staat stellen me op een meer milieuvriendelijke manier te verplaatsen	23%	26%	18%	22%
Taxicheques (= taxiritten aan de helft van de prijs)	20%	26%	19%	15%
Het aankopen van een elektrische fiets aan een sociaal tarief	19%	20%	34%	15%
Het aankopen van een auto via een sociale lening	19%	23%	14%	15%
Het behalen van een rijbewijs aan sociale tarieven	14%	10%	18%	17%
Deelauto's aan een sociaal tarief	11%	12%	-	12%
Andere	10%	7%	15%	11%
Het aankopen van een gewone fiets aan een sociaal tarief	5%	5%	5%	6%
Opleiding en voorlichting over het gebruik van het openbaar vervoer	2%	2%	5%	1%
Leren fietsen	2%	-	4%	2%
Totaal	188	81	21	86

- Conclusie: maatregelen tegen vervoersarmoede bij mensen die moeilijk rondkomen

Vervoersarme Belgen die financieel moeilijk rondkomen zouden meest baat hebben bij gratis openbaar vervoer en/of een mobiliteitsbudget (= budget dat ze jaarlijks aan mobiliteit kunnen besteden). Deze Belgen pleiten aanvullend ook voor premies die hen in staat stellen zich op een milieuvriendelijke manier

te verplaatsen, taxicheques en het aankopen van een elektrische fiets en/of auto aan een sociaal tarief of via een sociale lening.

Vervoersarme Vlamingen met een beperkt inkomen tonen zich enthousiaster dan andere Belgen over taxicheques en premies die hen in staat stellen zich op een meer milieuvriendelijke manier te verplaatsen. Vervoersarme Brusselaars met een beperkt inkomen pleiten vaker dan andere Belgen voor de mogelijkheid om een elektrische fiets aan te kopen aan een sociaal tarief.

19) Wat kan de overheid doen om ervoor te zorgen dat elke Belg voldoende mogelijkheden heeft om zich te verplaatsen?

In een laatste open vraag geven we de gelegenheid aan alle Belgen die deelnamen aan ons onderzoek om zelf voorstellen te formuleren over wat de overheid concreet kan doen om vervoersarmoede in België te voorkomen of beperken.

- Mogelijke overheidsmaatregelen of acties tegen vervoersarmoede volgens de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Brusselaars met zeer beperkte vervoersmogelijkheden pleiten onomwonden voor gratis openbaar vervoer en/of hogere uitkeringen om vervoersarmoede bij de Belgen tegen te gaan.

Ook Brusselaars met ernstige vervoersproblemen tonen zich in de eerste plaats voorstander van overheidsmaatregelen die vervoer financieel toegankelijker maken: vb. premies voor mensen met een laag inkomen, goedkoper openbaar vervoer tot zelfs sociale tarieven voor de rijopleiding.

Eén Brusselaar met ernstige vervoersproblemen wil dat de overheid meer werk maakt van de sociale onveiligheid bij verplaatsingen met de bus, tram of metro, een andere Brusselaar wil dat het OV 's ochtends vroeger en 's avonds later rijdt.

Brusselaars met matige vervoersproblemen verwachten vooral veel van een veiliger, beter aangepast en ruimer aanbod openbaar vervoer: vb. gratis of goedkoper openbaar vervoer ('surtout le train!'), o.a. voor ouderen 'Offrir les transports en commun aux seniors (c'était le cas pour la STIB mais cet abonnement social VIP 65+ gratuit a été révoqué et c'est déplorable)', meer verbindingen en frequentere verbindingen, meer veiligheid aan de haltes en tijdens verplaatsingen, meer plaats op treinwagons, een beter uitgebouwd netwerk in de periferie,... Eén Brusselaar pleit voor... 'Offrir un ticket unique de point a point quelque soit la société de transports utilisée.'

Enkele Brusselaars denken dat taxicheques of een vergoeding van taxikosten voor mensen met een fysieke beperking een deel van de oplossing kan zijn. Slechts één Brusselaar met matige vervoersproblemen is van oordeel dat sterker inzetten op autodelen en 'des services de voisinages' de vervoersarmoede in België effectief kan terugdringen.

Brusselaars die eerder uitzonderlijk vervoersproblemen ervaren, zijn er van overtuigd dat een gratis of goedkoper en een beter uitgebouwd openbaar vervoer dat ook fysiek en financieel toegankelijk is voor personen met een fysieke beperking een oplossing kan zijn voor vervoersarmoede.

Deze Brusselaars denken dat ook financiële maatregelen zoals gratis alternatieven ‘pour ceux qui en ont besoin’ en taxicheques vervoersarmoede in België kunnen terugdringen, net als de mogelijkheid om gebruik te maken van een ‘véhicule solidaire’ of ‘un système de navettes de transports en commun’ voor personen met een fysieke beperking.

Algemeen vinden deze Brusselaars moet de publieke ruimte veel toegankelijker worden voor personen met een fysieke beperking... ‘adapter les trottoirs, les entrées dans les bus/magasins/musées/stations de métro...’

Enkele Brusselaars pleiten uitdrukkelijk voor het fietsvriendelijker maken van Brussel... ‘Minder auto’s en meer fietsgelegenheid.’... ‘Plus de pistes cyclable et elles doivent etre plus securitaires aussi!’

Eén Brusselaar die eerder uitzonderlijk mobiliteitsproblemen ervaart, prijst zichzelf gelukkig dat hij of zij in een stad woont en heeft geen idee wat overheden zouden kunnen doen om vervoersarmoede op het platteland tegen te gaan... ‘Moi j'ai de la chance d'habiter en ville et très proche d'une multitude de moyens de locomotion, c'est vraiment un énorme confort. Par contre si on habite la campagne....Je ne sais pas ce que les PP pourraient...’.

Ook Brusselaars die zelf geen mobiliteitsproblemen ervaren, vinden dat gratis of een goedkoper (incl. abonnementen) openbaar vervoer en een uitgebreider aanbod (vb. meer verbindingen, frequenter, betere afstemming tussen vervoersmodi/vervoersmaatschappijen) een zinvolle maatregel kan zijn om vervoersarmoede terug te dringen. Eén respondent voegt daaraan toe dat een redelijk pensioen natuurlijk ook al veel zou oplossen.

Een andere Brusselaar pleit er voor om aanvullend ‘deelsystemen goedkoper en toegankelijker te maken en openbaar vervoer gratis te maken voor bepaalde groepen die het moeilijker hebben.’

Personen met een fysieke beperking moeten verplaatsingen met een taxi kunnen doen die niet meer kosten dan een verplaatsing met het openbaar vervoer én bedrijven moeten gestimuleerd worden om een eigen ‘système de navette’ te organiseren. Personen met een fysieke of andere beperking moeten

vaker gebruik kunnen maken van aangepaste belbussen... 'Belbussen beter beschikbaar stellen en dan met name de bussen waar minder validen zich goed mee kunnen verplaatsen. Dit gaat om allerlei soorten van beperkingen.'

Eén Brusselaar toont zich erg kritisch voor het opleggen van normen voor het toelaten van auto's waardoor hij of zij niet meer naar een aantal steden kan rijden... 'Ophouden euronorm-eisen op verschillende steden te plaatsen, ik rijd met een oudere diesel-auto omdat ik me geen nieuwe wagen kan veroorloven, dus mag ik nu niet meer in Antwerpen rijden, en binnenkort niet meer in Brussel.'

Een andere respondent vindt dat steden hun inwoners beter kunnen informeren over de verschillende vervoersmogelijkheden... 'en ville, informer sur les possibilités actuelle.'

Eén Brusselaar die zelf op dit moment geen mobiliteitsproblemen ervaart, vindt dat steden en gemeenten een soort kadaster moeten opmaken dat inzicht geeft in het verplaatsingsgedrag en de vervoersmogelijkheden van hun inwoners, om op die manier vervoersarmoede terug te dringen... 'les communs devraient établir un cadastre de la mobilité personnelle des habitants.'

- Conclusie : mogelijke overheidsmaatregelen tegen vervoersarmoede in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Volgens de Brusselaars kunnen overheden vervoersarmoede bij de Belgen meest effectief tegengaan door openbaar vervoer financieel toegankelijker te maken, vb. door gratis openbaar vervoer en het optrekken van uitkeringen, en door ervoor te zorgen dat mensen zich veiliger voelen tijdens verplaatsingen met het openbaar vervoer. Brusselaars pleiten bovendien voor een ruimer en performanter aanbod openbaar vervoer.

Brusselaars vinden dat het voor mensen met een fysieke beperking mogelijk moet zijn om zich relatief goedkoop (d.i. met taxicheques of voor de prijs van een rit met het OV) met een taxi te verplaatsen. Ook de publieke ruimte moet veel toegankelijker worden voor mensen met een fysieke beperking.

Eén Brusselaar pleit voor de opmaak van een soort kadaster dat inzicht geeft in het verplaatsingsgedrag en de vervoersmogelijkheden van de inwoners van een stad of gemeente, om op die manier vervoersarmoede doelgericht te bestrijden.

- Mogelijke overheidsmaatregelen of acties tegen vervoersarmoede volgens de Walen

Walen die zeer ernstige vervoersproblemen ervaren, pleiten enerzijds voor een performanter en goedkoper openbaar vervoer en meer openbaar vervoer in kleine dorpen en anderzijds voor verregaande financiële maatregelen om vervoersarmoede bij Belgen zoveel mogelijk te voorkomen... 'En fonction des revenus et des situations, octroyer à toutes ces personnes une carte de bus ou (...) et pourquoi pas de train'... 'Rendre les transports en commun entièrement gratuits pour les personnes sans emploi (étudiants, chômeurs) ou personne ne disposant pas de revenus fixes ou inférieurs à une certaine somme, comme c'est le cas dans d'autres villes (en France, par exemple), diminuer le prix pour les autres personnes ayant un revenu.'

Walen die ernstige vervoersproblemen ervaren, vinden het een goed idee om mensen gratis gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, bvb. afhankelijk van het doel van de verplaatsing zoals werk zoeken of medische zorgen. Deze Walen pleiten ook voor een (groter) busaanbod in dorpen... 'Si vous habitez en province de Luxembourg il n'y a rien. Même Proximus ne fonctionne pas!!!'

Enkele Waalse respondenten met ernstige vervoersproblemen zijn van oordeel dat fiscale maatregelen die vervuilende vervoersmodi duurder maken aangevuld moeten worden met fiscale maatregelen of premies die het gebruik van het openbaar vervoer financieel aantrekkelijker maken... 'au même titre que l'on taxe les gens avec une voiture (taxe écolo), on peut donner un avantage en impôts à ceux qui utilisent les transports en commun,... Un avantage (en impôt, en prime) pourrait être une "recompense" pour ceux privilégiant les transports écolo ou motivant pour ceux en voiture.'

Sommige respondenten pleiten aanvullend voor meer investeringen in verkeersveiligheid voor zwakke weggebruikers... 'il faudrait que les mobilités douces soient moins dangereuses. je n'oserais pas prendre le vélo dans ma rue car les voitures roulent très vite. La commune ne veut rien faire pour y remédier, malgré les accidents.'

Eén Waalse respondent met ernstige vervoersproblemen wil dat er een soort sociale dienst wordt opgericht voor mensen met vervoersproblemen... 'créer un service d'aide sociale disponible à petits frais ou sur base de volontaire pour aider aux déplacements soit gratuit soit déductible fiscalement.' Uiteraard bestaan er op dit moment al vergelijkbare initiatieven en dit voorstel kan er bvb. ook op wijzen dat bestaande diensten nog onvoldoende bekend zijn.

Een andere respondent pleit onomwonden voor herfederalisering van het (overwegend regionale) mobiliteitsbeleid, want de huidige bevoegdheidsverdeling zou alleen maar verwarring en chaos creëren bij de reiziger... 'Refédéraliser les compétences en matière de transport en commun et développer un réel réseau national de transports en commun interconnectés de façon optimale et rationnelle. A l'heure actuelle, ce n'est que le chaos.'

Walen met eerder matige vervoersproblemen pleiten opnieuw voor een goedkoper (incl. trein) of zelfs gratis (evt. enkel voor personen met een fysieke beperking) en uitgebreider (frequenter en de klok rond) aanbod openbaar vervoer, bij uitstek in kleinere dorpen. Enkele respondenten betreuren het feit dat blijkbaar nogal wat verbindingen en haltes verdwenen zijn de voorbije jaren.

Een beter openbaar vervoer is volgens een Waalse respondent vooral nodig voor ouderen op het platteland die niet (meer) met de auto (kunnen) rijden... 'Je pense que tout le monde sait se débrouiller avec l'offre actuelle. Je pense que seules les personnes âgées isolées ont des difficultés. Car elles n'ont plus la possibilité de prendre la voiture, les transports en commun ne se trouvent pas forcément près de chez elles et elles n'ont pas de famille sur qui compter pour les différents déplacements.' En verder 'Investir plus dans les transports et surtout penser aux personnes âgées qui sont complètement oubliées.'

Een oudere respondent geeft een accurate beschrijving van dit probleem... 'Je suis en région rurale où il n'y a aucun transport en commun surtout le soir, donc obligée de rester à la maison sinon je ne peux pas rentrer chez moi.'

Eén respondent is van oordeel dat het reguliere aanbod openbaar vervoer zou moeten aangevuld worden met vervoerssystemen aangepast aan specifieke vervoersnoden op specifieke tijdstippen... 'des systèmes de déplacement adaptés à des besoins plus spécifiques (par exemple des bus spéciaux avec des horaires spéciaux).'

Een andere respondent pleit aanvullend voor het inleggen van gratis vervoersdiensten naar specifieke bestemmingen (vb. medische zorgen, boodschappen doen, kapper, familiebezoek,...) voor mensen met een fysieke beperking... 'Tant que les services publics de transports n'offrent pas de réelles opportunités pour les PMR, il devrait y avoir un service gratuit pour ces personnes pour aller chez le médecin ou à l'hôpital et offrir au moins un trajet AR chaque semaine pour des raisons personnelles (courses, coiffeur, visites à la famille, etc).'

Verschillende Walen met matige vervoersproblemen wijzen er trouwens op dat er nog heel wat ruimte voor verbetering is i.v.m. mobiliteit van rolstoelgebruikers ... 'un meilleur accès (même si je ne suis pas concernée) pour les personnes en fauteuil roulant... c'est franchement une catastrophe.', ook investeringen in de toegankelijkheid van de publieke ruimte, van winkels en van het openbaar vervoer zijn dringend nodig... 'Adapter les espaces publics aux personnes en situation de handicap (rampes, etc.), exiger de meilleures adaptations de la part des commerces et exploitants privés, augmenter l'offre de transports en commun et adapter ceux-ci aux personnes en situation de handicap plus efficacement.'... 'Avoir des transports ainsi qu'une ville mieux adaptée PMR car peu est adapter.'

Enkele respondenten denken aan een specifiek mobiliteitsbudget of transportcheques voor mensen in vervoersarmoede... 'un package de chèques transport de 150 euro par an incluant soit des chèques taxi, un forfait TEC et un railpass ou deux.'

Investerings in openbaar vervoer en vervoer op maat kunnen aangevuld worden met het oprichten van een platform voor 'covoiturage sécurisée' en voor het bijwonen van specifieke (culturele) evenementen kan speciaal voor de gelegenheid een taxidienst ingelegd worden... 'un service de prise à domicile à tarif réduit et suivant les rentrées d'argent de chacun. Cela permettrait aussi à de jeunes conducteurs de trouver un emploi de chauffeur.'

Enkele Waalse respondenten met matige vervoersproblemen tonen zich voorstander van het aanmoedigen van duurzame mobiliteit, vb. door veiliger verkeer voor zachte weggebruikers en door gemeenten te ondersteunen die het verplaatsingsgedrag van hun inwoners willen verduurzamen... 'aider les communes à mettre en place des systemes de mobilité plus écologiques'.

Eén respondent stelt voor om op grote schaal elektrische fietsen te verhuren en op die manier verplaatsingen met de auto te ontmoedigen... 'proposer des locations de vélos électriques à grandes échelles pour favoriser la mobilité douce et limiter l'utilisation de la voiture pour les trajets en solitaire.' Andere respondenten pleiten voor meer parkeermogelijkheden voor deelwagens en het beter informeren van burgers over 'les alternatives pas cher de transport'.

Eén Waalse respondent (met matige vervoersproblemen) wil dat mensen gratis een rijbewijs kunnen halen: het bezit en gebruik van een auto op zich kost immers al heel veel.

Ook Walen die hoogstens uitzonderlijk vervoersproblemen ervaren, pleiten voor gratis of goedkoper openbaar vervoer en een ruimer aanbod van openbaar vervoer, vb. ook tijdens weekends en

vakantieperiodes. Enkele respondenten vinden het een goed idee dat openbaar vervoer gratis wordt voor specifieke doelgroepen zoals jongvolwassenen, ouderen en mensen met financiële problemen, tarieven kunnen ook gedifferentieerd worden naargelang de vervoers- en financiële situatie van de reiziger.

Verschillende respondenten pleiten voor meer openbaar vervoer op het platteland en één respondent pleit onomwonden voor het invoeren van een soort basismobiliteit... 'faire en sorte que chaque cillage aie des transports en commun le train ou le bus.'

Een andere respondent adviseert kort en bondig... 'augmenter sensiblement le passage des bus et les adapter aux personnes handicapées.'

Verschillende respondenten leggen de nadruk op het veiligheidsgevoel bij bushaltes en op bussen ('à certaines heures, certains endroits, personne ne se sent en sécurité') of willen een betere match tussen de dienstregeling van het openbaar vervoer en ... 'certaines activités surtout en soirée.'

Enkele respondenten pleiten aanvullend voor sociale taxi's of afspraken tussen overheden en taxibedrijven i.v.m. het vervoer van personen met een fysieke beperking... s associer avec des sociétés de taxis a prix très modiques pour personne présentant des handicaps, et avec intervention des pouvoirs publics.

Eén Waalse respondent die eerder uitzonderlijk vervoersbeperkingen ervaart, situeert de vervoersproblematiek in een ruimere context en betreurt dat het humane aspect bij contacten die te maken hebben met vervoer en andere diensten meer en meer op de achtergrond raakt... 'il faudrait plutôt viser l'accessibilité des services nécessaires avec une approche humaine. Des services bancaires ou l'accès à des tickets de transports ne peuvent se résumer à des automates. L'aspect relationnel et humains en cas de panne informatique est primordial.'

Walen die op dit moment geen mobiliteitsproblemen ervaren, zijn opnieuw absoluut voorstander van gratis of goedkoper openbaar vervoer, een ruimer aanbod van het openbaar vervoer, bij uitstek op het platteland, en een betere afstemming tussen verschillende OV-maatschappijen (vb. SNCB en TEC).

Eén respondent merkt op... 'Pour aller à Ostende et en revenir, en train, ça me coute aussi cher qu'un billet d'avion pour le sud de la France! C'est hallucinant!'

Enkele respondenten pleiten er voor om het reguliere aanbod openbaar vervoer aan te vullen met taxi's en minibussen die via een gemeentelijk call center opgeroepen kunnen worden... 'créer des taxis ou des

minis bus communaux voir provinciale a des tarifs assez bas qui permettrai a ces personnes des déplacements plus aisés via un call center communale qui gèrerait les appels et permettrait d'aller là où on veut et rentrer chez soi après. De plus cela créerait de l'emploi.'

Eén respondent merkt daarbij op dat een te sterke associatie van 'sociale taxi's' met het OCMW (CPAS) voor sommigen een drempel kan zijn om van dit systeem gebruik te maken... 'les taxis sociaux ne doivent pas forcément venir des CPAS qui pourrait donner une fausse image de faiblesse (devoir faire appel au CPAS peut être un frein pour les gens).'

Enkele respondenten dringen aan op 'systèmes de covoiturage' georganiseerd door bedrijven voor hun (toekomstige) werknemers.

Nogal wat Walen die op dit moment geen vervoersproblemen ervaren, beklemtonen het belang van de auto m.b.t. verplaatsingsmogelijkheden of -beperkingen die mensen ervaren... 'Cela dépend beaucoup de la situation géographique et du type d'habitat. J'habite dans un lotissement situé à proximité d'un petit village. La voiture est absolument nécessaire pour tout déplacement. Les pouvoirs publics ne peuvent rien y faire.'

Enkele respondenten pleiten er dan ook voor om geen maatregelen meer te nemen die autoverkeer teveel aan banden leggen... 'Arrêter d'interdire la circulation en voiture (jugé trop polluante) dans certaines villes.'... 'ne pas faire payer l'entrée dans les grandes villes, car c'est un budget et ensuite tout le monde ne se sent pas à l'aise dans les transports en commun!!!'... 'Diminuer le taux de TVA sur les voitures et les taxes de circulation pour permettre à plus de citoyens de s'acheter un véhicule.'

Eén respondent geeft aan dat er in Wallonië op dit moment eigenlijk geen volwaardig alternatief is voor de auto 'Avoir une offre alternative à la voiture sérieuse et digne de ce nom. On est nulle part.'

Een Waalse respondent die op dit moment geen vervoersproblemen ervaart, houdt een vurig pleidooi voor het recht op mobiliteit van elke Belg... 'chacun doit pouvoir se déplacer en fonction de leur besoins ou moyens... Il devrait être à notre époque possible de faire appel à une personne qui pourrait nous conduire à un prix correct... Je pense aussi aux personnes âgées qui n'ont plus de contact ni de famille et se retrouvent isolés de force et ne savent même pas se rendre à leurs RDV médicaux ou faire leurs courses élémentaires de base.'

- Conclusie : mogelijke overheidsmaatregelen tegen vervoersarmoede in Wallonië

Walen pleiten eerst en vooral voor een performanter en goedkoper openbaar vervoer en bij uitstek voor meer openbaar vervoer in kleinere plattelandskernen. Ook inkomensondersteunende maatregelen, zoals een specifiek mobiliteitsbudget of transportcheques, zouden een goede maatregel zijn om de gevolgen van vervoersarmoede zoveel mogelijk te beperken.

Het reguliere OV-aanbod moet aangevuld worden met vervoerssystemen aangepast aan specifieke vervoersnoden op specifieke tijdstippen, vb. het voorzien van gratis vervoersdiensten naar specifieke bestemmingen (vb. medische zorgen, boodschappen doen, kapper, familiebezoek,...) voor mensen met een fysieke beperking... Nogal wat Walen zijn trouwens van oordeel dat er nog heel wat ruimte voor verbetering is i.v.m. de mobiliteit van personen in een rolstoel.

Investerings in openbaar vervoer en vervoer op maat kunnen aangevuld worden met het oprichten van een platform voor 'covoiturage sécurisée' en voor het bijwonen van specifieke (culturele) evenementen kan speciaal voor de gelegenheid een taxidienst ingelegd worden.

Walen beklemtonen dat er op dit moment in veel Waalse gemeenten eigenlijk geen volwaardig vervoersalternatief is voor de auto waardoor iemand die niet of niet meer met de auto kan rijden snel in de vervoersarmoede dreigt te belanden.

Sommige Waalse respondenten met ernstige vervoersproblemen stellen voor om fiscale maatregelen die vervuilende vervoersmodi duurder maken aan te vullen met fiscale maatregelen of premies die het gebruik van duurzame alternatieven zoals het openbaar vervoer goedkoper maken.

- Mogelijke overheidsmaatregelen of acties tegen vervoersarmoede volgens de Vlamingen

Vlamingen die zelf zeer ernstige vervoersproblemen ervaren, pleiten in de eerste plaats voor een soort 'mobiliteitsbudget', d.i. een gerichte financiële vervoersondersteuning voor mensen die zich onvoldoende kunnen verplaatsen... 'héél grondig en individueel per persoon kijken wat echt noodzakelijk is om de sociale contacten en winkelen op zelfstandige basis, mogelijk te maken door een "budget" uit te keren. Let wel : goede opvolging is belangrijk om de niet rechthebbenden uit te sluiten en zo budget aan de juiste personen toe te kennen.'

Openbaar vervoer moet volgens één Vlaming gratis zijn voor mensen die om gezondheidsredenen niet (meer) met de auto mogen rijden... 'Openbaar vervoer gratis beschikbaar stellen voor mensen die bijv rijongeschikt verklaart zijn door epilepsie. Deze mensen vragen er niet naar!!!!'

Volgens een andere Vlaming met zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen zou minstens elke gemeente over een aanbod mindermobielenvervoer moeten beschikken... 'Ook zou er per gemeente een mindermobiel vervoer moeten zijn....Nu is dat via een centrale in Leuven....en zijn er vaak géén mogelijkheden om snel weg te kunnen...'.

Vlamingen die ernstige mobiliteitsbeperkingen ervaren willen vooral dat het openbaar vervoer gratis of goedkoper wordt en dat er een ruimer aanbod OV is dat beter op elkaar wordt afgestemd. Eén respondent pleit ook voor meer veiligheid op bussen en trams.

Vlaamse respondenten willen ook... 'Mensen die een erkenning van handicap/beperking hebben sowieso toegang geven tot meer maatregelen onafhankelijk van inkomen of aantal 'punten'.

Eén van die maatregelen zou het aanbieden van taxicheques kunnen zijn... 'zodat het nemen van een taxi betaalbaar wordt voor mensen met bescheiden inkomens.'

Vlamingen met matige vervoersproblemen tonen zich een groot voorstander van een toegankelijker, performanter en goedkoper (of gratis) openbaar vervoer: vb. door een ruimer aanbod OV ook 's nachts en tijdens weekends, meer stiptheid en reizigers beter informeren over vertrek en aankomst, het behouden van goede verbindingen, een ruimer aanbod in kleinere steden en gemeenten en meer belbussen.

Eén respondent wijst op het goede voorbeeld van Noorwegen... 'Tijdens het weekend een (beperkt) nachtnet voor bus en trein. Zoals in Noorwegen, waar bussen in het weekend gedurende de hele nacht rijden: minder ongevallen door rijden onder invloed.' Een andere jonge respondent vindt vooral verplaatsingen met de trein erg duur... 'het is zeer duur om je te verplaatsen met de trein! (vb. het treinticket dat ik betaal om te gaan klimmen kost meer dan het dubbele van de inkom van de klimzaal. dit beide aan studententarief)'

Eén Vlaming pleit ook expliciet voor het beter informeren van mensen over de dienstregeling OV... 'Voor sommige mensen, een betere voorlichting. Bijv. met gemakkelijk begrijpbare boekjes in de brievenbus.'

Verschillende respondenten wijzen er op dat er al heel wat initiatieven bestaan, maar dat ze wellicht nog onvoldoende bekend zijn bij mensen die er meest baat bij zouden hebben, één centraal infopunt zou een deel van de oplossing kunnen zijn... 'ik denk dat er veel initiatieven zijn, maar ze zijn misschien onvoldoende bekend. Meer bekendheid geven aan de beschikbare diensten/mogelijkheden via 1 centraal infopunt.'

Andere Vlamingen met matige vervoersproblemen pleiten voor het financieel ondersteunen van mensen in vervoersarmoede, vb. door 'Pensioenen op een leefbaar minimum brengen' of het toekennen van een mobiliteitsbudget... 'aan iedereen die kan aantonen dat hij/zij daar nood aan heeft.'

Verschillende respondenten denken dat het stimuleren van carpooling, vb. m.b.t. hobby's en sociale activiteiten en door werkgevers, en het sterker promoten van autodelen en fietsdelen vervoersarmoede bij Belgen kan terugdringen.

Eén Vlaming is ervan overtuigd dat vaker kiezen voor wonen in de stad, de stad aantrekkelijker maken als woon- en leefomgeving (vb. door meer park en natuur) en in de stad openbaar vervoer zo gebruiksvriendelijk en performant mogelijk maken, een effectieve strategie zou zijn om vervoersarmoede zoveel mogelijk te voorkomen.

Verschillende respondenten pleiten voor aanpassingen aan de infrastructuur, niet alleen voor de zwakke weggebruiker, maar ook voor weggebruikers die zich maar zeer moeizaam kunnen verplaatsen... 'investeren in een betere algemene infrastructuur. fietspaden, oversteekplaatsen, voetpaden, etc. Meer de nadruk leggen op openbaar vervoer en de zwakke weggebruiker in plaats van enkel auto's.'... 'Betere, rechte, brede voetpaden. Wandelpaden die ook met kruk bereikbaar zijn.'... 'Voetpaden heraanleggen voor mensen met een rollator/rolstoel.'

Eén Vlaming is ervan overtuigd dat het faciliteren van contacten tussen mensen met vervoersproblemen en vrijwilligers, vb. via een online platform, een oplossing kan zijn... 'Online platform maken om welwillende Belgen en Belgen die slecht te been zijn met elkaar te verbinden, ouderen wegwijs maken door hen hierover te contacteren en eventueel iemand langs te sturen met uitleg.'

Ook Vlamingen die eerder uitzonderlijk vervoersproblemen ervaren, zijn van oordeel dat een goedkoper en performanter OV vervoersarmoede bij de Belgen kan voorkomen of beperken. Eén respondent heeft een zeer uitgesproken mening over wat volgens hem of haar beter kan bij het Vlaamse OV... 'Trouwens de service van de lijn is niet zoals het zou moeten zijn. Chauffeurs rijden gewoon door als ze iemand nog

snel zien komen aanlopen, alhoewel ze hun deuren iets langer kunnen open houden. Stiptheid is dikwijls ook een probleem. ... De Lijn zou de mensen ook beter moeten informeren als er vertragingen zijn en waarom.'

Eén respondent wijst er op dat vooral verbindingen tussen aangrenzende gemeenten of dorpen veel beter kunnen... 'Betere verbindingen tussen dorpen. Moet nu eerst altijd naar stad om een andere bus of tram te nemen, naar een volgende dorp dat maar 6km verder is.'

Een andere respondent is ervan overtuigd dat een performant OV op het platteland nooit financieel haalbaar zal zijn en pleit daarom voor minder fiscale lasten op auto's voor plattelandsbewoners... 'Belastingen op auto's reduceren voor de niet stedelijke gebieden, want daar zou een deftig openbaar vervoersnetwerk veel te duur worden.'

Eén Vlaming pleit voor het opzetten van een toegankelijk online platform waar mensen met een fysieke beperking hun verplaatsing op een gebruiksvriendelijke manier kunnen plannen... 'een goed platform voor deze mensen waar ze hun uitstap kunnen plannen: transportmiddelen, locatie, mindervalide mogelijkheden ter plaatse en onderweg.'

Een Vlaming met een fysieke beperking vindt dat de reservatieplicht voor het OV voor mensen met een beperking afgeschaft moet worden en pleit ervoor dat... 'Perrons, haltes en stations zouden in snel tempo toegankelijk gemaakt moeten worden, het duurt nu veel te lang.'

Ook in Vlaanderen leeft, net als in Wallonië, bij sommigen het idee dat een volledig unitair Belgisch mobiliteitsbeleid beter in staat zou zijn dan het huidige beleid binnen de verschillende regio's om vervoersarmoede in België te voorkomen of te beperken... 'Er wordt, binnen alle regeringen, met teveel maten en teveel gewichten gewerkt. Er zijn te veel (deel-)regeringen. Schaf alle gewesten en provinciebesturen af en maak België terug één, met 1 regering die beslissingen neemt en met een beperkt aantal ministerposten. Belast het zware buitenlandse verkeer dat gebruik maakt van onze wegen. Bestraf zware verkeersinbreuken harder... Met het geld dat vrijkomt kan men de infrastructuur van onze wegen, fiets- en voetpaden in orde te brengen, belastingen verminderen, sociale leningen voor economische voertuigen aan te kopen, enz.'

Deze respondent pleit er ook voor om mensen met een fysieke beperking vrij te stellen van een jaarlijkse inkomstenbelasting... 'Bestraf een invalide niet door hem/haar jaarlijks belastingen te laten betalen. Het is zo al moeilijk genoeg om de eindjes aan elkaar te knopen zonder die extra kost er ook nog eens bij. Ik

persoonlijk val overal door de mazen van het net. En er zijn nog zoveel andere dingen die de overheid kan doen.'

Nogal wat Vlamingen zonder vervoersproblemen tonen zich uiterst kritisch over de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer (en het OV-beleid), o.a. als mogelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto:

'Openbaar vervoer is simpelweg onmogelijk op het platteland. Ik heb een bushalte op een tiental minuten wandelen maar er komt maar een bus om het uur en dan ook nog naar een beperkt aantal richtingen. Treinstation is er niet op 15km en dan weeral met een ongeloofelijk klein aanbod,... Wij MOETEN eigen vervoer voorzien, de staat kan daar in helpen door de taxen/accijnzen te verlagen in gebieden met slecht openbaar vervoer.'

'het is een hel om te moeten rekenen op het openbaar vervoer. zeker in landelijke gebieden moet je al veel tijd hebben om de bus te willen nemen. eens om het uur een bus is echt te weinig en dan doet die nog een omweg van een uur om een ritje van 5 minuten te doen.'

'Als student nam ik dagelijks de bus, en naar mijn eerste job nam ik bus-trein-bus. Wat me daarvan is bijgebleven, en ook meteen de reden waarom ik openbaar vervoer zoveel mogelijk probeer te mijden, is dat het duur is, vuil, helemaal niet stipt en betrouwbaar. Als de overheid daar iets aan kan doen, zou dat iedereen ten goede komen.'

'In plaats van het openbaar vervoer al maar af te bouwen en duurder te maken, te zorgen dat er meer openbaar vervoer is aan een redelijke prijs. De overheid doet goed zijn best om mensen te ontmoedigen het openbaar vervoer te nemen.'

Ook in Vlaanderen zijn er dan ook heel wat mensen van overtuigd dat een gratis of goedkoper en performanter OV de beste manier is om vervoersarmoede in België zoveel mogelijk te voorkomen of beperken: er is duidelijk vraag naar het later (of 's nachts en in het weekend) laten rijden van bussen 'zodat iedereen nog thuis kan geraken.' en vooral het aanbod in specifieke regio's zoals Limburg en delen van West-Vlaanderen laat blijkbaar te wensen over... 'Zo wordt er in Limburg voornamelijk gesnoeid in de lijnen van het openbaar vervoer waardoor niet iedereen deze kan nemen.' ... 'meerdere treinen en bussen inzetten, vooral in West-Vlaanderen die dikwijls vergeten wordt. Veel veiliger fietspaden maken en deze ook beter onderhouden vooral in landbouwstreken zoals Diksmuide.'

Eén respondent pleit voor het uitrollen van een vervoerssysteem gericht op vervoersarmen dat zich flexibel aanpast aan de verplaatsingsmotivatie... 'kleinschalig maar frequenter (vb. Belbus of vast circuit) openbaar vervoer, taxicheques voor specifieke verplaatsing (vb. naar dokter, ziekenhuis ...), gereserveerd vervoer bij evenementen.'

Enkele Vlamingen denken dat het aantrekkelijker en laagdrempeliger maken van verplaatsingen met de fiets één van de manieren kan zijn om vervoersarmoede terug te dringen, vb. door fietsinfrastructuur te verbeteren, fietsen of elektrisch fietsen fiscaal aantrekkelijker te maken of elektrische fietsen gratis ter beschikking te stellen aan vervoersarmen.

Vervoersarmen zouden volgens enkele Vlamingen ook gebaat zijn bij het financieel laagdrempeliger maken van fiets- en autodeelsystemen, andere Vlamingen pleiten dan weer uitdrukkelijk voor het voorzien en promoten van deelsystemen in kleinere dorpen en afgelegen gebieden.

Enkele Vlamingen zonder vervoersproblemen zijn voorstander van het oprichten van een soort buurtnetwerk... 'waar mensen met verplaatsingsmoeilijkheden terecht kunnen.' of het ontwikkelen van een app of website... 'waarin mensen die het nodig hebben zich kunnen registreren en mensen die willen helpen ook om carpoolers te vinden' (cf. supra).

- Conclusie: mogelijke overheidsmaatregelen tegen vervoersarmoede in Vlaanderen

Vlamingen denken in de eerste plaats aan het gericht financieel ondersteunen van mensen met vervoersproblemen: vb. via een mobiliteitsbudget, taxicheques of gratis openbaar vervoer voor mensen die om gezondheidsredenen niet meer met de auto mogen rijden. Er zou ook minstens in elke gemeente een mindermobielen centrale actief moeten zijn.

Vlamingen tonen zich net als Brusselaars en Walen een groot voorstander van een toegankelijker, performanter en goedkoper (of gratis) openbaar vervoer: vb. door een aanbod OV 's nachts en tijdens weekends, een ruimer aanbod in kleinere steden en gemeenten (bij uitstek in delen van Limburg en West-Vlaanderen) en meer belbussen. Eén respondent wijst er op dat vooral verbindingen tussen aangrenzende gemeenten of dorpen veel beter kunnen.

Er zou aanvullend een vervoerssysteem gericht op vervoersarmen kunnen uitgerold worden dat zich flexibel aanpast aan het motief van de verplaatsing.

Volgens een aantal Vlamingen bestaan er eigenlijk al heel wat initiatieven, maar zijn ze nog onvoldoende bekend. Eén centraal infopunt zou daarom een deel van de oplossing kunnen zijn. Ook het faciliteren van contacten tussen vervoersarmen en vrijwilligers kan helpen om vervoersarmoede terug te dringen, bvb. door het oprichten van een soort (online) buurtnetwerk waar mensen met verplaatsingsmoeilijkheden met hun vragen terecht kunnen.

Het financieel laagdrempeliger maken van fiets- en autodeelsystemen en meer deelsystemen in kleinere dorpen en afgelegen gebieden kan volgens een aantal Vlamingen vervoersarmoede mee helpen terugdringen.

Vlamingen zijn er van overtuigd dat er nog heel wat verbetering mogelijk is door investeringen in infrastructuur voor de zwakke én vervoersarme weggebruiker. Een deel van de antwoord op vervoersarmoede kan ook zijn dat steden aantrekkelijker worden als woon- en leefomgeving, waardoor meer mensen in de stad (blijven) wonen en voorzieningen ook voor vervoersarmen bereikbaar blijven.

IX. Conclusies

A. Wat is vervoersarmoede en wie loopt meer risico?

Vervoersarmoede of transport poverty omvat minstens 3 dimensies: zich bepaalde vervoersmodi niet kunnen veroorloven (Transport affordability), gebrek aan toegang tot vervoer (Mobility poverty) en gebrek aan bereikbaarheid van activiteiten of locaties (Accessibility poverty).

Mobiliteitsarmoede of vervoersarmoede omschrijven we binnen dit rapport als uitgesloten worden of zich uitgesloten voelen van een volwaardige deelname aan één of meerdere domeinen van de samenleving (vb. werk, diensten, cultuur, vrije tijd, sociaal leven,...) door onvoldoende toegang tot vervoersmogelijkheden en/of het niet of zeer moeizaam kunnen bereiken van activiteiten (vb. werk, cultuur, familie, vrienden,...), diensten (vb. bank,...) of voorzieningen (vb. winkels, medische zorg).

Een gebrek aan voldoende financiële middelen (mensen met een laag inkomen, werkzoekenden), gebrek aan vaardigheden of vaardigheden die afnemen doorheen de tijd (ouderen, langdurig zieken, mensen met een fysieke beperking) en gebrek aan kennis in het algemeen of kennis van de taal (vb. nieuwkomers, migranten) zijn cruciale elementen die mensen in vervoersarmoede kunnen doen belanden.

Andere oorzaken van vervoersarmoede zijn onvoldoende beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen in de buurt van een specifieke woonlocatie (plattelandsbewoners, kansarme stadsbuurten) en evoluties op langere termijn zoals een gewijzigde locatie van belangrijke werkgevers (stadsbewoners, werkzoekenden) en diensten of voorzieningen.

Ook een gebrek aan tijd, vb. door de combinatie van jonge kinderen en werk, verhoogt het risico op vervoersarmoede, net als zelf kind of jongere zijn in een afgelegen dorp op het platteland. Sociale onveiligheid aan haltes of op het OV vormt voor specifieke groepen zoals vrouwen en ouderen een extra handicap om zich vrij te kunnen bewegen of verplaatsen.

19% van de Belgen leeft in 2015 in vervoersarmoede, het gaat vooral om stedelingen (9,2%) en Belgen op het platteland (5,3%) en in iets mindere mate om ouderen (3%) en mensen met een (fysieke) beperking (1,5%).

Opvallende constanten doorheen de levenssituatie van vervoersarmen zijn het niet of onvoldoende toegang hebben tot openbaar vervoer en het niet kunnen beschikken over en/of zich niet meer kunnen verplaatsen met een eigen wagen.

B. Verplaatsingsgedrag en mobiliteitsbeleid in de verschillende Belgische regio's

Waalse gezinnen verplaatsen zich bij voorkeur met de auto, Vlamingen rijden ook graag eens met de fiets en Brusselaars verplaatsen zich evenveel te voet of met het openbaar vervoer dan met de auto.

In Wallonië en Vlaanderen beschikt slechts een kleine minderheid van de gezinnen NIET over één of meerdere eigen wagens (+/- 15%), in het BHG is dit aandeel veel groter (> 40%). Op het Waalse platteland heeft minder dan 3% van de gezinnen geen eigen wagen.

Al of niet gebruik maken van het openbaar vervoer varieert sterk naargelang de levensfase van de Belgen: voor jongere en oudere Belgen is het openbaar vervoer een zeer belangrijk vervoersmiddel, bij jongvolwassenen daarentegen is het openbaar vervoer eerder een symbool van onvolwassenheid en afhankelijkheid. Voor drukbezette volwassenen is het openbaar vervoer meestal synoniem voor gebrek aan comfort en tijdverlies.

De **Vlaamse Overheid** wil de vroegere aanbodsgerichte logica van het OV-aanbod (cf. decreet basismobiliteit) vervangen door een vraaggerichte logica (cf. decreet basisbereikbaarheid) i.f.v. een betere bereikbaarheid van belangrijke maatschappelijke functies, d.i. bij uitstek woon-werk en woon-schoolverkeer.

Het Vlaams openbaar vervoer wordt op dit moment volledig geherstructureerd: Vlaanderen zal in de toekomst bestaan uit 15 vervoerregio's die deels autonoom het openbaar vervoer zullen organiseren. Finaal moet deze operatie uitmonden in een vervoerssysteem dat Vlamingen zoveel mogelijk in staat stelt om zich te verplaatsen met een combinatie van vervoersmodi.

Sceptici merken echter op dat deze reorganisatie vervoersarmoede in Vlaanderen gevoelig kan doen toenemen, niet in het minst omdat combimobiliteit nu eenmaal hogere eisen stelt aan de digitale vaardigheden van de gebruikers dan bvb. zich uitsluitend verplaatsen met de eigen auto of fiets. Het risico dat veel Vlamingen uiteindelijk zullen gedwongen worden om vaker de eigen wagen te gebruiken om zich te verplaatsen lijkt niet denkbeeldig.

Het vervoer op maat, de facto een vervoer 'op vraag' van mensen met zeer specifieke vervoersnoden, wordt door de vervoerregio's zelf georganiseerd, maar zullen deze regio's voldoende middelen krijgen om dit te realiseren en, indien dit niet het geval is, wie zal dan het kind van de rekening zijn? De vervoerregio's zullen in elk geval voldoende inspanningen moeten doen om de specifieke vervoersbehoeften in de eigen regio nauwkeurig in kaart te brengen.

Binnen het mobiliteitsbeleid van de huidige **Waalse regering** staat één doelstelling centraal: het terugdringen van de dominante positie van de auto binnen het verplaatsingsgedrag van de Walen.

De Waalse automobilist moet geactiveerd worden, d.w.z. hij of zij moet vaker te voet gaan en meer gebruik maken van (elektrische) fietsen of micromobiele vervoersmodi zoals e-steps. Walen moeten naar de toekomst toe ook vaker vervoersmodi combineren zodat verplaatsingen met de eigen wagen overbodig worden. Investeren in deelmobiliteit (vooral autodelen en fietsdelen) lijkt cruciaal om combimobiliteit mogelijk te maken.

Een systeem van (deel)taxi's, complementair met andere vervoersmodi, zou er kunnen voor zorgen dat ook Walen met zeer specifieke vervoersnoden voldoende verplaatsingsmogelijkheden hebben.

Finaal wil de Waalse regering evolueren naar het aanbieden van mobiliteitspakketten. Eenvoudige en transparante tarifiering op maat moet garanderen dat zich verplaatsen financieel toegankelijk blijft voor elke Waal en dat combimobiliteit (financieel) aantrekkelijker wordt dan de aankoop en het gebruik van privé-vervoer.

Het autobezit in **het BHG** is relatief laag t.o.v. het autobezit in Vlaanderen en Wallonië en het BHG wil van deze opportuniteit gebruik maken om autogebruik in Brussel zoveel mogelijk los te koppelen van autobezit, zonder dat de Brusselaars inboeten aan bewegingsvrijheid.

Nogal wat Brusselaars ervaren mobiliteitsbeperkingen en dit aandeel zal door de vergrijzing van de bevolking naar de toekomst toe wellicht nog toenemen. De evolutie naar 'Mobiliteit als dienst' vormt dan ook niet alleen een opportuniteit i.f.v. de omslag naar een duurzamer verplaatsingsgedrag, maar biedt ook mogelijkheden om de bestaande vervoersongelijkheid in Brussel te verminderen.

Een aangepaste tarifiering van mobiliteitsdiensten bvb. kan er voor zorgen dat Brusselaars minder moeten uitgeven aan vervoer en dat ze ook zonder auto volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving.

De **federale regering** wil met haar mobiliteitsbeleid de modal shift in de verschillende regio's naar meer combimobiliteit, deelmobiliteit en gebruik van actieve vervoersmodi voluit ondersteunen, vb. door een ruimer treinaanbod en het ontwikkelen van een fietsvisie.

C. Duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit toegepast op personenvervoer betekent dat elke persoon of elk gezin ernaar streeft zich zo veilig mogelijk te verplaatsen tegen een haalbare kostprijs zonder de veiligheid en gezondheid van medeburgers in gevaar te brengen en zonder de mobiliteitsinfrastructuur, het milieu en de natuurlijke omgeving schade te berokkenen.

Het STOP – principe stelt gebruikers en beleidsmakers in staat een hiërarchie of rangorde van wenselijke vervoerswijzen te bepalen i.f.v. verduurzaming van ons verplaatsingsgedrag: 1) Stappen, 2) Trappen, 3) Openbaar of Collectief Vervoer en 4) Privé gemotoriseerd vervoer.

Deelauto's kunnen er, evt. in combinatie met deelfietsen, voor zorgen dat leven zonder auto voor een groter aantal gezinnen haalbaar wordt. Deelmobiliteit vormt volgens sommigen een essentieel onderdeel van de verschuiving van een mobiliteitssysteem gedomineerd door privé-vervoer naar een mobiliteitssysteem waarin combimobiliteit en mobility as a service een centrale rol krijgt toebedeeld.

Deelmobiliteit biedt vooralsnog bij uitstek opportuniteiten voor duurzaam verplaatsingsgedrag in steden: deelauto's zijn in een stedelijke omgeving onmiddellijk bereikbaar voor een groot aantal potentiële klanten en deelfietsen vormen een mogelijke compensatie voor het relatief hoge risico op fietsdiefstal in steden en het gebrek aan ruimte bij stadsbewoners om fietsen te stallen. Deelmobiliteit hoeft zich echter niet tot steden te beperken: autodelen op het platteland kan er bvb. komen op initiatief van een 'derde partij', d.i. een organisatie die een deel van het eigen wagenpark als deelauto ter beschikking stelt aan geïnteresseerde gezinnen.

Deelsystemen zijn echter zeker niet voor iedereen even toegankelijk: ze blijken vaak toch nog te duur voor mensen met beperkte inkomens en gebruik maken van deelsystemen lukt meestal niet zonder voldoende digitale vaardigheden.

Elektrificatie van ons wagenpark staat op dit moment nog in de kinderschoenen, maar het belang en aandeel van elektrische wagens t.o.v. auto's met een verbrandingsmotor zal snel toenemen.

Voortschrijdende elektrificatie van het wagenpark kan de reeds bestaande vervoersongelijkheid echter verder doen toenemen, daarom pleit een aantal experts nu reeds voor compenserende maatregelen.

D. Duurzaam mobiliteitsbeleid en vervoersarmoede

Maatregelen zoals de invoering van een LEZ, verhogen van parkeertarieven of rekeningrijden komen extra hard aan bij mensen met een laag inkomen.

Lokaal duurzaam mobiliteitsbeleid zorgt er misschien voor dat middenklassers zich op lokaal niveau duurzamer gaan verplaatsen, maar het verandert niet altijd iets aan hun verplaatsingsgedrag voor grotere afstanden. Tegelijkertijd wordt door het verkeersvrij maken van woonzones in steden, wonen in bepaalde stadswijken steeds duurder, waardoor bewoners met een beperkt inkomen gedwongen worden om te verhuizen naar buurten waar ze niet zonder auto kunnen.

Uiteraard zijn er ook beleidsopties die zowel verplaatsingsgedrag verduurzamen als vervoersarmoede tegengaan: vb. fietslessen voor volwassenen, investeringen in degelijke fietsinfrastructuur en een grotere nabijheid van voorzieningen, bij uitstek in buurten waar bewoners met een laag inkomen sterk vertegenwoordigd zijn.

De ervaring in Nederland leert dat meer verplaatsingen met de fiets vervoersarmoede effectief gedeeltelijk kunnen terugdringen, vooral dan bij stadsbewoners en voor het afleggen van afstanden van maximaal 5 à 10 km.

E. Vervoersarmoede bij de Belgen anno 2020

Op basis van literatuurstudie en gesprekken met ervaringsdeskundigen en experts werd een vragenlijst ontwikkeld. Deze vragenlijst werd eind november – begin december 2020 online ingevuld door een representatieve steekproef van 1700 Belgen. In de enquête werd zeer expliciet aangegeven of de vragen betrekking hebben op de periode vóór of tijdens de coronapandemie.

1) Mobiliteitsdeprivatie (transport affordability) bij de Belgen anno 2020

Mobiliteitsdeprivatie betekent dat iemand niet over voldoende financiële middelen beschikt om één of meerdere reguliere vervoersmodi (vb. auto, fiets, openbaar vervoer,...) aan te kopen of te gebruiken (cf. supra, transport affordability).

Bij 13% van de Belgen is sprake van matige tot ernstige mobiliteitsdeprivatie: 10% van de Belgen kan zich de aankoop of het gebruik van 2 à 3 vervoersmodi financieel niet veroorloven en voor nog eens 3% van de Belgen zijn aankoop of gebruik van 4 of meer vervoersmodi financieel onhaalbaar.

Belgen met ernstige mobiliteitsdeprivatie kunnen zich vooral geen auto (aankoop of gebruik) en/of geen elektrische fiets veroorloven en ook gebruik maken van een autodeelsysteem en/of het openbaar vervoer is voor een groot deel van deze Belgen vaak gewoon te duur.

De aankoop van een elektrische fiets is voor meer dan 1 op 5 Belgen financieel niet haalbaar. 14% van de Belgen heeft geen rijbewijs, opvallend is het relatief hoge aandeel vrouwen (18%) t.o.v. mannen (9%) dat niet beschikt over een rijbewijs.

2) Vervoersarmoede (transport poverty) bij de Belgen anno 2020

19% van de Belgen ervaart in 2020 vervoersarmoede, d.i. matige tot zeer ernstige beperkingen om zich te verplaatsen: 1,7% ervaart zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen en vindt bijna nooit een oplossing voor vervoersproblemen, 3,8% ervaart ernstige mobiliteitsbeperkingen en vindt niet altijd een oplossing en 13,7% ervaart af en toe mobiliteitsbeperkingen, maar vindt meestal wel een oplossing voor zijn of haar vervoersproblemen.

Voorals mensen met een fysieke beperking (incl. rolstoelgebruikers), mensen met een langdurige ziekte en/of mensen met financiële problemen en werkzoekenden, worden vaker dan andere Belgen geconfronteerd met ernstige tot zeer ernstige mobiliteitsbeperkingen. Dezelfde vaststelling geldt, zij het iets minder uitgesproken, voor Belgen die afgelegen wonen en alleenstaanden.

Walen (26%) en inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (21%), worden vaker getroffen door vervoersarmoede dan Vlamingen (16%). Het aandeel inwoners dat zeer ernstige vervoersproblemen ervaart is in de 3 Belgische regio's eerder vergelijkbaar (1 à 2%).

In absolute aantallen zijn mensen die moeilijk rondkomen (incl. werkzoekenden), alleenstaanden en stadsbewoners sterkst vertegenwoordigd binnen de populatie vervoersarme Belgen, gevolgd door ouderen, mensen met een fysieke beperking en langdurig zieken. Mensen die afgelegen wonen zijn nog altijd goed voor 14% van alle vervoersarmen in België.

3) Op welke levensdomeinen heeft vervoersarmoede de grootste impact?

Ruim één derde van de Belgische vervoersarmen kan door vervoersproblemen niet of nauwelijks deelnemen aan vrijetijds- en culturele activiteiten (39%) of veel te weinig op bezoek gaan bij vrienden en familie (36%). Vervoersarmoede doet m.a.w. het risico op sociaal isolement zeer snel toenemen.

Een zo mogelijk nog pijnlijker vaststelling is dat niet minder dan een kwart van de vervoersarmen door vervoersproblemen moeilijkheden ervaart om noodzakelijke aankopen te doen (26%) en dat ruim één op 5 van de vervoersarmen door vervoersproblemen onvoldoende gebruik kan maken van aangepaste medische zorgen (21%).

Belgen die het ergst getroffen worden door vervoersarmoede, ervaren nog meer uitgesproken dan andere vervoersarmen moeilijkheden om vrienden of familie te bezoeken (41%), noodzakelijke aankopen te doen (36%) en gebruik te maken van aangepaste medische zorgen (30%).

4) Welke bestemmingen worden voor vervoersarmoede minder bereikbaar?

Vervoersarme Belgen hebben bij uitstek moeite om een recyclagepark (42%), familie of vrienden (40%), culturele evenementen (33%) of musea, medische voorzieningen (in de eerste plaats ziekenhuizen, 29%) en winkels of supermarkten (27%) te bereiken.

Voor Belgen met zeer ernstige vervoersproblemen vormt vooral het bereiken van medische voorzieningen (48%), familie of vrienden (45%), recyclageparken (42%) en winkels of supermarkten (36%) een zeer grote uitdaging.

5) Vervoersarmoede: oorzaken op korte en langere termijn

Vervoersarmoede wordt volgens de Belgische vervoersarmen zelf vooral veroorzaakt door onvoldoende aanbod openbaar vervoer in de directe woonomgeving en het niet kunnen beschikken over een eigen wagen. Maar ook de complexiteit van de uurregelingen van het OV, gebrek aan personen in de omgeving met wie iemand af en toe kan meerijden en een handicap worden frequent aangeduid als belangrijke onmiddellijke oorzaken. Belgen met zeer ernstige vervoersproblemen duiden ook vaak onveiligheid aan OV-haltes en de kostprijs van het OV aan als relevante oorzaken van vervoersarmoede.

Op langere termijn wordt een beperktere mobiliteit bij oudere vervoersarmen (40+'ers) vooral in de hand gewerkt door een verminderde fysieke conditie (55%), gevolgd door een vermindering van het inkomen (35%). Andere relevante oorzaken op langere termijn van vervoersarmoede bij oudere Belgen zijn een

afname van het aanbod openbaar vervoer in de onmiddellijke woonomgeving (20%), diensten en/of voorzieningen die uit de gemeente verdwijnen (17%) of het zich niet meer kunnen verplaatsen met de auto (16%).

6) Impact van de corona-epidemie

De coronapandemie heeft een veel grotere negatieve impact op de verplaatsingsmogelijkheden van vervoersarme Belgen dan op de verplaatsingsmogelijkheden van andere Belgen: sinds corona maken alle Belgen (en dus ook vervoersarme Belgen) veel minder gebruik van het openbaar vervoer en kunnen vervoersarme Belgen veel minder frequent met iemand meerijden.

7) Vervoersarmoede en deelmobiliteit

4% van de Belgen doet wel eens aan autodelen en 5% maakte ooit al gebruik van deelfietsen. Autodelers zijn vaker stadsbewoners, jongere Belgen en Belgen die zich om financiële redenen geen eigen wagen kunnen veroorloven. Vervoersarme Belgen maken vaker gebruik van autodelen dan andere Belgen.

Het ontbreken van autodeelsystemen in de buurt, niet beschikken over een rijbewijs en de financiële kost van het gebruik van een deelauto, zijn belangrijke argumenten voor vervoersarmen om niet aan autodelen te doen.

8) Wat doen mensen zelf om hun mobiliteitsbeperkingen te overwinnen?

Vervoersarmen die zich toch moeten verplaatsen, ook al kunnen ze een verplaatsing niet zelfstandig doen, zullen in de eerste plaats proberen om mee te rijden met iemand anders (66%). 41% van de Belgische vervoersarmen die een noodzakelijke verplaatsing niet zelfstandig kan doen, geeft aan dat ze deze verplaatsing dan maar gewoon annuleren. Andere frequent gehanteerde oplossingsstrategieën zijn online bestellen wat iemand nodig heeft (33%) of aan iemand anders vragen om de verplaatsing te doen (27%).

Indien vervoersarmen met iemand kunnen meerijden en/of in staat zijn om online aankopen te doen, kunnen ze de negatieve gevolgen van vervoersarmoede dus nog enigszins beperken.

9) Welke maatregelen zouden mensen in vervoersarmoede echt helpen?

Om vervoersarmoede terug te dringen moet de overheid in de eerste plaats het openbaar vervoer anders en beter organiseren. Andere acties of maatregelen die vervoersarmen echt zouden helpen zijn het

kunnen aankopen en gebruiken van een eigen wagen, op regelmatige basis met iemand kunnen meerijden en een goedkoper openbaar vervoer.

Vervoersarmen pleiten algemeen voor een grotere regelmaat in het aanbod OV en een ruimer aanbod OV tijdens de daluren zowel overdag, 's morgens vroeg, 's avonds laat, 's nachts als tijdens de weekends en zomervakanties.

X. Aanbevelingen

We maken binnen dit hoofdstuk een expliciet onderscheid tussen generieke maatregelen tegen vervoersarmoede enerzijds en anderzijds maatregelen tegen vervoersarmoede die vooral binnen de context van specifieke Belgische regio's en/of voor specifieke doelgroepen doeltreffend kunnen zijn.

Onze aanbevelingen zijn er zoveel mogelijk op gericht om zowel vervoersarmoede tegen te gaan als het verplaatsingsgedrag van de Belgen op een ecologische manier te verduurzamen.

A. Generieke maatregelen tegen vervoersarmoede in België

- 1) Algemeen: het belang van automobilititeit verminderen en alternatieven voor privé-vervoer toegankelijker en aantrekkelijker maken

Belgen in vervoersarmoede onderscheiden twee hoofdoorzaken van vervoersproblemen: een ontoereikend aanbod openbaar vervoer en geen of onvoldoende toegang tot privé-vervoer, vb. omdat aankoop en gebruik van een auto (vooralsnog) te duur zijn of omdat mensen niet meer met de auto kunnen of mogen rijden (vb. gezondheid, hoge leeftijd).

Preventiebeleid m.b.t. vervoersarmoede richt zich dus best in de eerste plaats op het zoveel mogelijk voorkomen of terugdringen van auto-afhankelijkheid en het zo toegankelijk en aantrekkelijk mogelijk maken van collectieve vervoersmodi en combimobilititeit.

- 2) Voorkomen of terugdringen van auto-afhankelijkheid

Auto-afhankelijkheid impliceert dat het onmogelijk is voor individuen of gezinnen om volwaardig deel te nemen aan verschillende activiteiten in de samenleving zonder het bezit en gebruik van (minstens) één eigen wagen. Naarmate de auto-afhankelijkheid binnen een samenleving toeneemt, neemt ook de vervoersongelijkheid toe en dus ook de kans dat individuen en gezinnen op een bepaald moment in hun levensloopbaan geconfronteerd zullen worden met vervoersarmoede.

Terugdringen van auto-afhankelijkheid kan door de aankoop van een eerste eigen wagen minder aantrekkelijk te maken voor jongvolwassenen en door de toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid van actieve modi en mobiliteit als dienstverlening voor jong én oud te maximaliseren.

Minder Belgen die als jongvolwassene kiezen voor een eigen wagen, betekent dat méér Belgen er zullen naar streven om hun woonplaats en/of werkplek zó te kiezen dat ze ook zonder eigen wagen volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. Hoe meer Belgen we er m.a.w. kunnen van overtuigen om zich geen auto aan te schaffen, hoe groter de kans dat we vervoersarmoede in een latere fase van hun levensloopbaan kunnen voorkomen.

Daarbij is het ook mooi meegenomen dat naarmate meer en meer mensen er bewust voor kiezen een leven te leiden zonder eigen wagen, het bezit van een eigen wagen aan status inboet en/of minder vaak een dwingende norm wordt binnen bredere lagen van de bevolking.

3) Actief ontmoedigen van meerdere auto's per gezin

Vervoersongelijkheid ontstaat niet alleen omdat een aanzienlijk deel van de Belgen geen toegang (meer) heeft tot privé-vervoer, maar ook omdat meerdere auto's per gezin steeds vaker regel wordt dan uitzondering.

Uiteraard staat ook deze evolutie haaks op het streven naar het beperken van vervoersongelijkheid en het voorkomen van vervoersarmoede. We stellen dan ook voor om...

- Particulier autodelen sterker aan te moedigen, bij uitstek op het platteland: dit kan er o.a. voor zorgen dat de aanschaf van meerdere eigen auto's per gezin overbodig wordt
- Een progressieve belasting in te voeren op particulier autobezit, waarbij de belastingdruk per auto gevoelig toeneemt vanaf de aanschaf van een 2^{de} gezinswagen

4) Particulier autobezit strikter reserveren voor mensen die het echt nodig hebben

Vervoersarmoede wordt vaker wel dan niet veroorzaakt door een combinatie van factoren: vb. chronische gezondheidsproblemen en/of fysieke beperkingen in combinatie met een bescheiden inkomen of uitkering in combinatie met alleenstaand zijn en dus niet kunnen terugvallen op de ondersteuning van gezinsleden, enz... Mensen met fysieke beperkingen, een bescheiden inkomen en een gebrek aan sociale of familiale ondersteuning hebben bovendien meestal een relatief beperkt aantal vervoersopties: vaak zijn collectieve vervoersmiddelen minder toegankelijk voor deze groep en is gebruik maken van actieve vervoersmodi al helemaal geen optie (meer).

Bezit van één of meerdere eigen wagens daarentegen komt frequenter voor bij individuen en gezinnen die ook nog eens beschikken over een brede waaier van alternatieve vervoersopties: vb. actieve vervoersmodi, vervoersdiensten en zelfs makkelijker in staat zijn om te verhuizen.

Ons voorstel is dan ook om deze scheefgegroeide situatie te corrigeren bij uitstек voor vervoersarmen met een fysieke beperking door bvb. handicap en leeftijd, dit kan o.a. door...

- gerichte lastenverlaging van particulier autobezit voor vervoersarmen met een fysieke beperking door handicap of leeftijd
- meer parkeerruimte in stedelijke centra exclusief gereserveerd voor vervoersarmen met een fysieke beperking door handicap of leeftijd
- betere handhaving om ervoor te zorgen dat parkeerplaatsen voorbehouden voor vervoersarmen met een fysieke beperking niet gebruikt worden door andere automobilisten.

5) Naar een OV-aanbod dat rekening houdt met de vervoersbehoeften van alle gebruikers

Het actuele OV-aanbod binnen de verschillende Belgische regio's richt zich bij uitstек op de gemiddelde vervoersvraag van de modale OV-gebruiker i.f.v. de meest regelmatige (en drukst bezette) verplaatsingen van en naar werk of school.

Het hoeft ons dan ook niet te verbazen dat voor vervoersvragen die als minder urgent of (economisch) noodzakelijk beschouwd worden, maar wel een grote impact hebben op de levenskwaliteit, zoals contact met familie of vrienden of deelname aan culturele activiteiten, het OV-aanbod ondermaats is of zelfs volledig ontbreekt.

Samen met vele Belgen vraagt de BV-OECO dan ook met aandrang om...

- Een aanpassing en uitbreiding van het aanbod openbaar vervoer, d.i. prioritair een uitgebreider aanbod 's avonds, 's nachts, vroeg in de ochtend en tijdens de weekends.
- Elke gebruiker veel actiever, transparanter en laagdrempeliger informeren over dienst- en uurregelingen en eventuele tijdelijke wijzigingen binnen het vervoersaanbod
- Aanvullen van het regulier OV-aanbod met lokale vervoersdiensten aangepast aan specifieke vervoersneden, prioritair het voorzien van financieel laagdrempelige vervoersdiensten naar specifieke bestemmingen i.v.m. medische zorg, boodschappen doen, familiebezoek,...

-

- 6) Veel meer bekendheid en drempelverlagende initiatieven m.b.t. deelmobiliteit in steden én op het platteland

Uit ons onderzoek blijkt dat de participatiegraad (4 à 5%) in België aan deelmobiliteit bedroevend laag is, zeker als we deze participatiegraad vergelijken met het bezit en gebruik van een eigen wagen bvb. (> 80% in Vlaanderen en Wallonië).

Eén van de oorzaken van deze bescheiden participatiegraad is de nog altijd zeer beperkte bekendheid en vertrouwdeheid van de Belgen met deelmobiliteit in het algemeen en autodelen in het bijzonder.

Toch blijkt uit ons onderzoek dat gebruik van deelauto's door vervoersarmen wel degelijk beschouwd wordt als één van de mogelijke antwoorden op hun vervoersnoden, maar... gebruik maken van autodelen is vaak toch nog te duur voor vervoersarme Belgen. Bovendien is het overgrote deel van het aanbod deelsystemen (zowel auto als fiets) ontoegankelijk voor vervoersarme Belgen die niet over voldoende of voldoende aangepaste digitale vaardigheden beschikken.

We pleiten dan ook voor...

- Het veel actiever publiek promoten van auto- en fietsdelen bij het brede publiek
- Reeds op jonge leeftijd Belgen vertrouwd maken met de praktijk van deelmobiliteit, vb. door al in het secundair onderwijs ouders, leerkrachten, rolmodellen, lokale ambtenaren,... te laten getuigen over het gebruik en aanbod van deelauto's en door tijdens de rij-opleiding jongvolwassenen kennis te laten maken met deelauto's. Dit betekent ook dat aanbieders van deelauto's sterker moeten inzetten op het zo toegankelijk mogelijk maken van autodeelsystemen voor jongvolwassen Belgen (< 25 jaar) met een rijbewijs maar met weinig rij-ervaring.
- Financieel (veel) laagdrempeliger maken van het gebruik van deelauto's en deelfietsen voor vervoersarmen en mensen met een beperkt inkomen of uitkering. De sector moet ook geloofwaardige oplossingen garanderen i.v.m. de terechte bekommernis bij mensen in armoede voor mogelijk onverwacht grote kosten door schade aan deelauto's.
- Uitbaters van auto- en fietsdeelsystemen verplichten om hun aanbod enerzijds digitaal zo toegankelijk mogelijk te maken en anderzijds lokaal (vb. lokale overheid) en op maat begeleiding voorzien voor vervoersarmen met beperkte digitaal-mobiele vaardigheden.

- Het aanbod van deelauto's sterker diversifiëren naar doelgroepen die extra kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede, vb. meer deelauto's met kleine aanpassingen voor mensen met een beperkte handicap door een fysieke beperking of leeftijd.
- Het aanbod van vooral autodeelsystemen aanzienlijk uitbreiden naar stadsdelen en plattelandsgemeenten waar op dit moment nog elk aanbod ontbreekt. De voorbeelden uit ons rapport (cf. supra) waarbij wagens van 'derde' organisaties (kan ook de gemeente zelf zijn bvb.) als deelauto's worden aangeboden verdienen navolging.

7) Wegwerken van de genderongelijkheid m.b.t. het behalen van een rijbewijs

Anno 2020 moeten we helaas nog altijd vaststellen dat het aandeel mannen (91%) dat in het bezit is van een rijbewijs significant hoger is dan het aandeel vrouwen met een rijbewijs (82%).

Het niet bezitten van een rijbewijs zorgt er voor dat vrouwen nog altijd extra kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede, vb. indien ze na een scheiding of na het overlijden van hun partner als alleenstaande (ouder) achterblijven.

De BV-OECO pleit er dan ook voor om alle drempels die vrouwen ervan weerhouden om een rijbewijs te halen zo grondig mogelijk in kaart te brengen en weg te werken.

8) Zoveel mogelijk dichten van de digitale mobiliteitskloof en veel meer rekening houden met diversiteit van digitale vaardigheden

De Gezinsbond wijst er terecht op dat vervoersarmoede gevoelig zal toenemen indien combimobiliteit en MaaS de norm wordt omdat digitale vaardigheden nu eenmaal ongelijk verdeeld zijn in onze samenleving: nog altijd 10% van de Belgen beschikt vandaag niet over een smartphone en maar liefst 58% van de Belgen heeft op dit moment geen enkele ervaring met het online reserveren en betalen van een verplaatsing met het OV.

Bovendien blijkt uit ons onderzoek dat het online bestellen van producten of diensten een frequent toegepaste oplossingsstrategie is van vervoersarmen indien ze niet in staat blijken om zich zelfstandig te verplaatsen voor een noodzakelijke aankoop.

Digitale vaardigheden zijn over het algemeen beperkter bij ouderen, lager opgeleiden en gezinnen met een beperkt inkomen of uitkering... Uitgerekend die bevolkingscategorieën dus die ook extra kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede.

Het hoeft m.a.w. geen betoog dat, zolang de digitale kloof bestaat, elk vervoersbeleid en -aanbod dat combimobiliteit wil faciliteren, nog meer dan nu het geval is, rekening zal moeten houden met digitaal minder vaardige gebruikers.

9) Eén centraal infopunt i.f.v. het plannen van verplaatsingen (cf. mobiliteitscentrales)

Nogal wat respondenten wijzen er op dat er wellicht al veel initiatieven en voorzieningen zijn voor mensen met vervoersproblemen, maar dat deze initiatieven vaak onvoldoende bekend zijn bij mensen die er het meest baat bij zouden hebben.

De aangekondigde opstart van mobiliteitscentrales binnen de verschillende regio's vormt o.i. dan ook een ideale gelegenheid om deze initiatieven op een gebruiksvriendelijke manier te ontsluiten en beter bekend te maken bij Belgen in het algemeen en specifiek bij Belgen met vervoersproblemen.

10) Veilige en aantrekkelijke fietsinfrastructuur voor oude Belgen en fietslessen voor nieuwkomers

Vooraf de Waalse en Brusselse, maar ook de Vlaamse regering streeft er zeer expliciet naar om de mobiele Waal, Brussel en Vlaming sterker te activeren, d.w.z. ervoor te zorgen dat hij of zij vaker kiest voor actieve vervoersmodi zoals wandelen of fietsen, zeker bij het overbruggen van afstanden tot 5 à 10 km. Onderzoek in fietsland Nederland leert ons dat fietsen, bij uitstek voor stadsbewoners en voor afstanden tot 5 à 10 km, wel degelijk een deel van de oplossing kan zijn om vervoersarmoede te voorkomen of beperken.

Het Nederlandse fietsbeleid leert ons echter ook een andere, voor België tamelijk pijnlijke, les: op langere termijn investeren in een veilige fietsinfrastructuur is nu eenmaal een noodzakelijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat de modale Belg vaker de voorkeur geeft aan verplaatsingen met de fiets. Nogal wat Belgen met vervoersproblemen geven immers aan dat zij zich op dit moment eenvoudigweg niet DURVEN verplaatsen met de fiets op de openbare weg.

Mobiel 21 merkt terecht op dat we er soms te snel vanuit gaan dat fietsen voor elke volwassene een verworven vaardigheid is... Helaas is dit niet het geval: heel wat nieuwkomers hebben in hun land van herkomst nooit leren fietsen. Daarom moeten steden en andere lokale overheden blijven investeren in fietslessen en in een financieel laagdrempelig basisaanbod van kwaliteitsvolle fietsen voor nieuwkomers.

11) Vervoersarmoede op het platteland voorkomen op langere termijn door het bijsturen van ruimtelijke (wan)orde

Verschillende evoluties op langere termijn hebben er toe geleid dat het risico op vervoersarmoede op het platteland gevoelig is toegenomen: vb. verschraling van het OV-aanbod en het verdwijnen van winkels, diensten (vb. bankdiensten) en voorzieningen uit kleinere kernen en gemeenten, sterk verspreide en uitgewaaierde bewoning, fusies van steden en gemeenten waardoor de afstand tussen een lokale overheid en 'de mensen' steeds groter wordt, enz...

Tegelijkertijd stellen we vast dat Belgisch beleid van oudsher sterk gericht is op het verwerven van een eigen woning en het zolang mogelijk thuis blijven wonen (vb. via mantelzorg en thuiszorg), waardoor het voor nogal wat oudere Belgen allesbehalve evident is om op latere leeftijd nog te verhuizen naar een buurt dicht bij het centrum van een gemeente of stad.

Vooruitziend beleid dat verder toenemende vervoersarmoede op het platteland op langere termijn wil voorkomen zal veel meer dan nu het geval is aandacht moeten besteden aan...

- Kernversterking van gemeenten en steden, dit betekent o.a. woningen sterker concentreren in de kernen en een basisaanbod diensten en voorzieningen garanderen in deze kernen (cf. [initiatief CD&V](#) minstens één bankautomaat in elke Belgische gemeente)
- Woonbeleid en ruimtelijk beleid heroriënteren in congruentie met de veranderende vervoersnoden doorheen de levensloopbaan, een belangrijk element van dit beleid is het stimuleren en in staat stellen van ouderen met een eigen woning op het platteland om een afgelegen woonst vlotter in te ruilen voor een woongelegenheden dicht bij het centrum van een stad of gemeente.

B. Specifieke maatregelen tegen vervoersarmoede in de verschillende Belgische regio's

12) Vervoersarmoede in Brussel: wat is het probleem en wat kan er aan gedaan worden?

21% van de Brusselaars ervaart matig tot ernstige mobiliteitsbeperkingen, een groot deel van de vervoersarmoede in Brussel wordt verklaard door materiële deprivatie binnen gezinnen. Het niet bezitten van een eigen wagen en subjectieve onveiligheid bij het nemen van bus, tram of metro zijn in Brussel vaker oorzaak van vervoersarmoede dan in Vlaanderen en Wallonië.

Specifieke aanbevelingen voor het BHG zijn...

- Financiële ondersteuning of tegemoetkoming van gezinnen met een beperkt inkomen voor het behalen van een rijbewijs
- Financieel faciliteren van de aanschaf en het onderhoud van een elektrische fiets voor gezinnen met een beperkt inkomen
- Meer (sociale) veiligheid bij het nemen van de bus, tram of metro
- Accurate en tijdige informatie over problemen op specifieke verbindingen van het OV

13) Vervoersarmoede in Wallonië: wat is het probleem en wat kan er aan gedaan worden?

Maar liefst 26% van de Walen wordt geconfronteerd met matige tot ernstige mobiliteitsbeperkingen en de vervoersarmoede in Wallonië kan voor een aanzienlijk deel (maar niet uitsluitend) verklaard worden door een gebrek aan financiële middelen.

Walen beklemtonen dat er op dit moment in veel Waalse gemeenten eigenlijk geen volwaardig vervoersalternatief is voor de auto waardoor het risico erg groot is dat Walen die niet of niet meer met de auto kunnen rijden in vervoersarmoede terechtkomen.

Door vervoersarmoede kunnen Walen meer nog dan andere Belgen niet volwaardig deelnemen aan culturele activiteiten. Een relatief groot aandeel vervoersarme Walen vindt ook moeilijker een job door vervoersproblemen. Deelmobiliteit en autodeelsystemen lijken in Wallonië slechts zeer beperkt aanwezig.

Specifieke aanbevelingen voor Wallonië zijn...

- Het aanzienlijk uitbreiden van het aanbod deelmobiliteit en autodeelsystemen, zowel in steden als stadswijken en plattelandsgemeenten.
- Een aanvullend en gestructureerd carpool-aanbod voor verplaatsingen in zeer landelijke gebieden organiseren (zie vb. Taxito in Zwitserland, <https://taxito.com/web/fr/passagers.html>, netwerk van stops, vraag en aanbod worden gematched via sms-berichten)
- beter concentreren van diensten en voorzieningen op een goed bereikbare plaats en de mogelijkheid faciliteren voor vervoersarmen (vb. oudere bewoners in afgelegen dorpen) om te verhuizen naar het centrum van hun gemeente of stad
- een basisaanbod OV-diensten voorzien in gebieden of gemeenten (bij uitstek plattelandskernen) waar op dit moment elk aanbod ontbreekt.

- De keuze voor duurzame vervoersmodi zoals OV en (elektrische) fiets fiscaal belonen

14) Vervoersarmoede in Vlaanderen: wat is het probleem en wat kan er aan gedaan worden?

16% van de Vlamingen ervaart matig tot ernstige mobiliteitsbeperkingen, een gedeelte van de vervoersarmoede in Vlaanderen kan opnieuw verklaard worden door een gebrek aan financiële middelen. Vervoersarmoede in Vlaanderen heeft echter vaak ook te maken met een fysieke beperking of het ontbreken van een persoonlijk 'vervoers'-netwerk (d.i. personen waarmee iemand kan meerijden).

Specifieke aanbevelingen voor Vlaanderen zijn...

- Lokaal investeren in en begeleiding voorzien voor het uitbouwen van persoonlijke 'vervoers'-netwerken voor vervoersarmen (vb. op buurtniveau), contacten tussen vervoersarmen en vrijwilligers in een buurt, wijk of gemeente kunnen bvb. gefaciliteerd worden door het oprichten van een soort online (buurt)netwerk waar mensen met verplaatsingsmoeilijkheden met hun vragen terecht kunnen.
- Een ruimer en flexibeler aanbod OV(-diensten), bij uitstek in vervoersarme regio's zoals delen van de provincie Limburg en West-Vlaanderen
- Meer rechtstreekse OV-verbindingen tussen buurgemeenten (niet steeds via een omweg naar een stad bvb.).
- Meer stiptheid van het OV (vb. bussen bij De Lijn) en meer accurate en toegankelijke info over dienstregelingen en vertragingen.
- Een ruimer aanbod deelsystemen in kleinere dorpen en afgelegen gebieden

C. Specifieke maatregelen tegen vervoersarmoede binnen verschillende doelgroepen

15) Mensen met een fysieke beperking

41% van de mensen met een fysieke beperking wordt geconfronteerd met matig tot ernstige mobiliteitsbeperkingen, deze vervoersarmoede wordt gedeeltelijk verklaard door beperkte financiële middelen.

Vervoersarmen met een fysieke beperking signaleren prioritair een nood aan...

- meer parkeergelegenheid specifiek voor mensen met een beperking

- een betere toegankelijkheid van OV-haltes,
- meer ruimte op bussen
- een betere toegankelijkheid van treinen.
- een toegankelijk online platform (vgl. één centraal infopunt/mobiliteitscentrale, cf. supra) waar mensen met een fysieke beperking hun verplaatsing op een gebruiksvriendelijke manier kunnen plannen
- Meer buddy's of vrijwilligers die mensen met een fysieke beperking kunnen begeleiden, vb. tijdens een verplaatsing met het openbaar vervoer

16) Mensen die financieel moeilijk rondkomen

31% van de mensen die financieel moeilijk rondkomen (46% van de mensen met ernstige financiële deprivatie) heeft te maken met matig tot ernstige mobiliteitsbeperkingen.

Vervoersarme Belgen die financieel moeilijk rondkomen signaleren prioritair een nood aan...

- gratis openbaar vervoer
- een mobiliteitsbudget, d.i. een (persoonsvolgend) budget dat ze jaarlijks aan mobiliteit kunnen besteden
- premies die hen in staat stellen zich op een milieuvriendelijke manier te verplaatsen.

17) Werkzoekenden

Eén derde van **ALLE** Belgische werkzoekenden en bijna 80% van de werkzoekende vervoersarmen vindt moeilijker een job door vervoersbeperkingen, een kwart van alle Belgische werkzoekenden vindt door vervoersbeperkingen moeilijker een aangepaste opleiding of stage.

Vervoersarme Belgische werkzoekenden zouden makkelijker een job vinden indien ze (prioritair)...

- gratis een rijbewijs zouden kunnen halen
- gratis met trein, tram of bus naar sollicitatiegesprekken zouden kunnen gaan
- indien er vlottere OV-verbindingen zouden zijn van en naar bedrijventerreinen.

18) Ouderen

15% van de 65 tot 75 – jarigen en 18% van de 75+’ers ervaart matige tot ernstige mobiliteitsbeperkingen.

Vervoersarme ouderen signaleren prioritair een nood aan...

- beter toegankelijke bussen en treinen
- meer diensten aan huis of in het dorp waar ze wonen.
- beter toegankelijke bus- en tramhaltes,
- aangepast en voorzichtig rijgedrag van de buschauffeur
- meer ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers op de openbare weg.

BIBLIOGRAFIE

Autodelen.net, 2019, Basisbereikbaarheid & Mobipunten. [Online](#)

Autodelen.net, 2019, Autodelen voor iedereen. Inspiratieboek. KBS/provincie Oost-Vlaanderen. [Online](#)

Bienstman, M. (BBL), 7 september 2020, Elektrische auto's steeds toegankelijker dankzij deze 5 trends. [Online](#)

Brussel Mobiliteit (Gewestelijke Overheidsdienst Brussel), 2020, Gewestelijk Mobiliteitsplan 2020 – 2030 (Plan Good Move). [Online](#)

Canter, R., et. al., mei 2015, Dossier vervoersarmoede Vandaag. De rol van mobiliteit in de sociale uitsluiting van mensen in armoede in Vlaanderen. Mobiel 21, [Online](#)

Carmen, R., et. al., november 2019, Car Sharing in Flanders. Pub. nr 9, Center Circular Economy. [Online](#)

Corens, S. (MINARAAD), versie december 2020, Gebiedsgerichte afstemming van hernieuwbare energie. studie Milieu- en Natuurraad Vlaanderen (Ontwerp rapport).

Cornelis, E., et. al., 2010, Mobiliteit in België in 2010: resultaten van de Beldam-Enquête. [Online](#)

Daubresse, C., maart 2017, Les ménages et leurs dépenses de transports. Analyse thématique. Federaal Planbureau. [Online](#)

De Meyer, K. (MORA), juni 2014, Gedeelde Mobiliteit: 'Van bezit naar gebruik.' Uit Mobiliteitsbrief 150 – Auto- en fietsdelen. [Online](#)

Dedecker, P., et. al., 2018, Ouder worden op het Vlaamse platteland. Over wonen, zorg en ruimtelijk ordenen in dun bevolkte gebieden. Garant, Antwerpen/Apeldoorn.

Dept. MOW/VO, 21 juli 2018, Met basisbereikbaarheid naar betere mobiliteit. [Online](#)

Derauw, S. et. al., december 2019, Enquête monitor over de mobiliteit van de Belgen. FOD Mobiliteit en Vervoer. [Online](#)

Dutry, C., in Peeters, A., September 2020, Grote veranderingen op til in het Openbaar Vervoer. De Zondag. [Online](#)

FOD Economie, december 2020, Barometer van de Informatiemaatschappij. [Online](#)

Gilkinet, G., november 2020, Beleidsverklaring Mobiliteit. [Online](#)

Glorieux, I & De Busscher, M., 2007, de sociale effecten van basismobiliteit in niet-stedelijke gebieden. Onderzoeksgroep TOR, Vakgroep Sociologie, VUB. [Online](#)

Hine, J., september 2007, Transport disadvantage and social exclusion. Presentation, Trinity College Dublin. [Online](#)

IWEPS, mei 2014, Enquête Baromètre Social de la Wallonie 2012. [Online](#)

Jorritsma, P., et. al., oktober 2018, Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid – Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. [Online](#)

Kampert, A., et. al., december 2018, Risico op vervoersarmoede. Een eerste aanzet tot een indicator. Discussion Paper CBS. [Online](#)

Knack.be, 08 05 2019, 'Elektrificatie van wagenpark zal automatisch tot kilometerheffing leiden.' [Online](#)

Lucas, K., et. al., maart 2016, Transport Poverty and its adverse social consequences. Transport, Volume 169, ICE Proceedings. [Online](#)

Martens, K., et. al., februari 2011, Vervoersarmoede bestaat. Mindervaliden en minderbedeelden ervaren belemmering in mobiliteit. Verkeerskunde, pp. 34 – 38. [Online](#)

Martens, K., januari 2012, Role of the bicycle in the limitation of transport poverty in the Netherlands. [Online](#)

Masuy, A., et. al., La voiture: une nécessité ou une habitude? Résultats de MOB WAL 2017. IWEPS. [Online](#)

Mathijssen, C., april 2012, Plattelandsarmoede in Vlaanderen en Wallonië. Een publicatie uit de reeks Horizonten. Cera CVBA [Online](#)

Meert, H., et. al., maart 2003, Immobiel op het Platteland. Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen. [Online](#)

Mobiliteitsraad Vlaanderen (MORA), april 2015, Advies basisbereikbaarheid. Maatschappelijke visie op de conceptualisering van basisbereikbaarheid. [Online](#)

Netwerk Duurzame Mobiliteit, 27 10 2016, E-mobiliteit wordt volwassen. [Online](#)

Netwerk Duurzame Mobiliteit, februari 2020, Onze Visie. [Online](#)

Netwerk Duurzame Mobiliteit, 12 03 2020, Elektrisch rijden in België: een stand van zaken. [Online](#)

SPW Mob/Infr Wallonie, 9 mei 2019, Stratégie Régionale de la Mobilité (SRM). [Online](#)

Statbel, november 2019, Huisvesting neemt steeds grotere hap uit huishoudbudget. [Online](#)

Van Coppenolle, A., et. al., 2019, Rapport sur la cohésion sociale en Wallonie. Droit à la Mobilité. DiCS/IWEPS/FWB. [Online](#)

Van de Moortel, G. & Dobbelaere, N., 7 december 2016, De Lijn en het einde van de basismobiliteit. [Online](#)

Van de Moortel, G., 20 juli 2018, Basisbereikbaarheid : de mens centraal of de economie? De Wereld Morgen. [Online](#)

Van Eeckhoutte, D., et. al., 2016. *Mobiliteit: openbare werken, vervoer en verkeersveiligheid*. In: B. Seutin et G. van Haegendoren (eds.), *De bevoegdheden van de gewesten*, die Keure, Brugge.

Vanoutrive, T., 2018, 'Minder inkomen, dus minder mobiel, dus minder kansen?' in Jaarboek Armoede en Sociale Uitsluiting 2018. [Online](#)

Vanoutrive, T., Cant, J. (2020) Naar gezonde en duurzame voedselomgevingen. Studie in opdracht van de Vlaamse overheid, Departement Omgeving. Brussel. [Online](#)

VIAS in DM, 30 12 2020, 'E-bikes sterkste stijger, e-wagens nog te duur.'

Vlaamse Overheid, dept. MOW, 2019, Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2018 – 2019). Analyserapport. [Online](#)

Vlaamse Overheid, dept. MOW, 2020, Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2019 – 2020). Analyserapport. [Online](#)

Vlaamse Overheid, dept. MOW, november 2019, Beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2019 -2024. [Online](#)

Vlaamse Regering, juni 2017, Startnota – Zorgen voor een energietransitie. [Online](#)

Vlaamse Regering, mei 2019, Conceptnota aan de Vlaamse Regering: Uitwerking Mobiliteitscentrale.

[Online](#)