



14-4-2022

Vervoersarmoede dreigt meer dan ooit voor financieel zwakkeren

Jan Vos, Zorro-werkgroep Vervoersarmoede

Inleiding

De Vlaamse regering wil met het decreet Basisbereikbaarheid (2019) het mobiliteitsbeleid grondig hervormen. Sleutelbegrippen zijn: meer duurzame verplaatsingen (meer openbaar vervoer, meer fietsen), meer vraaggericht openbaar vervoer, combimobiliteit (het combineren van verschillende soorten verplaatsingsmiddelen), meer samenhang en gedeelde verantwoordelijkheid in het openbaar vervoer. Voor 15 vervoerregio's in Vlaanderen moeten mobiliteitsplannen 2030 worden uitgewerkt en de openbaarvervoersmaatschappij De Lijn moet haar aanbod aanpassen aan de nieuwe principes rond basisbereikbaarheid.

Het burgerplatform Zorro (ZuidOostrand RouteOverleg) heeft de voorbije twee jaar heel wat denkwerk gedaan en voorstellen uitgewerkt voor het openbaar vervoer, fietsen en het creëren van leefbuurten. De werkgroep Vervoersarmoede ging na wat een en ander kan betekenen voor financieel zwakkere groepen. We bekeken daarbij zowel de globale beleidscontext als de concrete verplaatsingsnoden van financieel zwakkeren. Daarvoor gingen we vooral te rade bij maatschappelijk werkers van de OCMW's in de acht gemeenten van de Antwerpse zuidostrand.

Deze nota biedt enerzijds discussiestof voor lokale besturen (gemeenten) en regionale overheden (vervoerregio's, Vlaanderen) en wijst anderzijds ook concreet de noden aan voor de toetsing van de plannen van De Lijn.

1. Het globale beleidskader getoetst

1.1. Uitdagingen voor het openbaar vervoer

Onze mobiliteit in het algemeen en het openbaar vervoer (NMBS en De Lijn) in het bijzonder staan dit decennium voor grote uitdagingen. Het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 kiest voor een drastische modal shift: tegen 2030 wil men komen tot 40% duurzame verplaatsingen voor het geheel van Vlaanderen en zelfs 50% in de grootstedelijke gebieden.

Concreet betekent dat dat het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer moet verdubbelen.

1.2. Elektrificatie van het wagenpark zal files niet doen verminderen

De elektrificatie van nieuwe auto's tegen 2029, een recente beslissing, zal geen oplossing bieden voor ons mobiliteitsprobleem. De CO₂-uitstoot zal wel verminderen, maar er is veel kans dat we nog altijd zullen vastrijden. De files zullen niet verminderen, de verkeers- onveiligheid zal blijven en onze straten zullen zelfs nog meer ingepalmd worden door auto's. Door het subjectieve comfort- en veiligheidsgevoel in elektrische auto's zullen mensen mogelijk nog meer geneigd zijn hun eigen voertuig te nemen.

Bijkomend rijst de vraag hoe de elektrificatie van de Lijn-bussen gefinancierd wordt en hoe zich dat zal verhouden tot het werkingsbudget van de openbaarvervoersmaatschappij. Momenteel zouden nog maar 13 van 2.400 Lijn-bussen elektrisch aangedreven zijn.

1.3. Verlies van reizigers door corona: mensen hebben schrik van collectief vervoer

Voorts is door corona het gebruik van De Lijn met meer dan 40% verminderd. Reizigers hebben schrik van collectief vervoer. Vraag is hoe De Lijn het vertrouwen van haar klanten terug kan winnen. Het overwinnen van de coronapandemie zal niet volstaan. Een deel van die 40% is wellicht overgestapt op de fiets – en dat mag ook zo blijven. Maar een groot deel zit wellicht weer in zijn of haar wagen. Momenteel is het openbaar vervoer in de Antwerpse regio vooral een zaak van mensen die geen auto hebben: vooral jongeren, vrouwen, gepensioneerden en financieel zwakkeren.

1.3. Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid: op zich een goede keuze

Nog een grote uitdaging is de reorganisatie van het openbaar vervoer. De omslag van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid is principieel een goede keuze. De focus op meer vraaggerichtheid, gelaagdheid, een overstapmodel met knooppunten in plaats van een zigzagmodel en de combimobiliteit is doordacht.

Met het decreet van 2001 was het de bedoeling dat elke burger relatief dicht bij huis een halte zou hebben: 750 meter op het platteland, 650 meter in kleinstedelijke gebieden en 500 meter in grootstedelijke gebieden. In de loop der jaren besepte de overheid dat die keuzes niet haalbaar en niet efficiënt waren. Een bus die vanuit elke wijk en dorp zigzag naar de centrumstad is niet efficiënt.

Naast te volle bussen waren er ook te lege bussen. Onze stedenbouw heeft ertoe geleid dat Vlamingen bijna overal mochten en mogen wonen, met als gevolg massale lintbebouwing, 'gerenoveerde' boerderijtjes en verkavelingen tot in alle uithoeken van het land.

De nieuwe logica van basisbereikbaarheid in het decreet van 2019 legt meer de nadruk op enerzijds snelle verbindingen voor veelgevraagde verplaatsingen en anderzijds dwarsverbindingen die je efficiënt naar de snelle verbindingen brengen vanuit centra met minder vraag.

Zorro verwacht dat het beleid met het oog op de noodzakelijke modal shift ook een meer sturende rol zal opnemen in het gebruik van het openbaar vervoer. Mobiliteit is immers een onderdeel van stedenbouw, de overheid moet dus ook de manier van verplaatsen sturen. Zo is het logisch dat er in grote steden een grotere dichtheid van openbaar vervoer is. In de rand zal de dichtheid beperkter zijn, en op het platteland moet de nadruk liggen op de verbinding van dorpskernen met centrale assen.

2. Voorwaarden voor een geslaagde reorganisatie

De reorganisatie van het openbaar vervoer zal maar slagen of geloofwaardig zijn als voldaan is aan een aantal voorwaarden.

2.1. Zonder extra budgetten blijft de reorganisatie dode letter of betekent ze zelfs een achteruitgang

De grote vraag is of Vlaanderen het wel meent met de grote overstap naar openbaar vervoer. Die reorganisatie staat of valt met de nodige extra budgetten. Meer zelfs, extra budget krijgen zal maar lukken als het openbaar vervoer een ruim publiek kan verleiden. Dat betekent openbaar vervoer dat snel is, comfortabel, voldoende frequent, met een vlotte doorstroming (bv. door verkeerslichtsturing) en betrouwbaar. Met andere woorden: een aangenaam alternatief voor de auto.

Nu heerst nog te veel het vooroordeel dat openbaar vervoer het vervoer is voor mensen die geen auto hebben. In de mate dat de overheid, zowel lokaal als Vlaams, dat 'imago' bevestigt of niet tegenspreekt, zullen wellicht te weinig extra budgetten beschikbaar worden gesteld voor het openbaar vervoer. Als het openbaar vervoer zich moet reorganiseren binnen de bestaande budgetten, zal de kwaliteit niet verbeteren en zullen de huidige vooroordelen blijven bestaan. Meer zelfs, financieel zwakkere groepen zullen erop achteruitgaan. Verbindingen zullen afgeschaft worden en reizigers zullen vaker moeten overstappen. Als dat niet goed geregeld is, dan betekent dat automatisch een achteruitgang.

Een sector die er vooral is voor financieel zwakkeren krijgt niet snel extra financiële ruimte. Vergelijk bijvoorbeeld met de sociale huisvesting. Doordat die sector zich expliciet richt tot financieel zwakkeren blijft het aantal sociale woningen veel te klein. In verhouding tot andere landen heeft Vlaanderen een bedroevend laag aantal sociale huurwoningen.

2.2. Veranderingen gelijktijdig doorvoeren

Veranderingen zullen gelijktijdig moeten worden doorgevoerd: er mogen geen lijnen afgeschaft worden ten voordele van centrale verbindingen zonder dat voorzien is in alternatieve toevoerlijnen. Als kleinere centra (wijken, dorpen) geen rechtstreekse verbinding meer hebben met de stad, dan moeten de inwoners daar wel vlot aan de centrale lijnen geraken.

2.3. Vlotte en kwaliteitsvolle overstap met geïntegreerd ticket

Daarmee komen we aan een van de meest cruciale voorwaarden: garanties voor een vlotte en kwaliteitsvolle overstap. Aansluitingen moeten georganiseerd en gegarandeerd worden, tussen tram en bus, maar ook tussen bus en trein. Dat betekent niet alleen aaneensluitende (beperkte overstaptijden) rijtijden, maar ook kwaliteitsvolle overstapinfrastructuur.

Tegelijk moeten er ook dringend geïntegreerde tickets komen voor de NMBS/De Lijn. Reizigers moeten zonder meerprijs kunnen overstappen van de bussen en trams van De Lijn op de treinen van de NMBS en omgekeerd.

De frequentie van de voorstadstreinen moet drastisch opgetrokken worden, zodanig dat die een volwaardige plaats krijgen in het openbaar vervoer binnen de regio. Cruciaal is de overstaptijd. Die zou niet meer dan 10 minuten mogen bedragen.

Tot nog toe zijn er nog maar weinig of geen tekenen dat aan die randvoorwaarden gewerkt wordt of dat een en ander voorbereid wordt.

3. Vervoersarmoede

Zorro vreest dat de reorganisatie van het openbaar vervoer de mobiliteit van mensen met een beperkt inkomen in het gedrang zal brengen. In het algemeen verwijst 'vervoersarmoede' naar een gebrek aan mogelijkheden om zich te verplaatsen waardoor mensen minder kansen hebben om deel te nemen aan het sociaal leven. Heel wat schrijnende problemen die al decennia aanslepen komen daarbij aan de oppervlakte. Denk onder meer aan de problematiek van mensen met een handicap. Ondanks vele beloftes is het op dat vlak in ons land nog steeds huilen met de pet op.

De werkgroep Vervoersarmoede van Zorro focuste op mensen die wegens een gebrek aan financiële middelen aangewezen zijn op het openbaar vervoer. We namen OCMW-cliënten als referentiegroep, omdat die sowieso een zeer beperkt inkomen hebben. Het gaat om mensen die een leefloon krijgen, gelijkgestelde steun of aanvullende steun. Door de doelgroep te beperken tot OCMW-cliënten missen we nog heel veel mensen die juist boven of onder de armoedegrens zitten. Maar we zijn wel zeker dat we de laagste inkomens in het vizier hebben, afgezien van bijvoorbeeld daklozen of illegalen.

3.1. In welke mate zijn bovenlokale voorzieningen bereikbaar met het openbaar vervoer?

Om concrete knelpunten en mogelijk voorstellen te kunnen oplijsten hebben we, hoofdzakelijk via maatschappelijk werkers en andere sleutelfiguren, eerst geïnventariseerd wat de belangrijkste algemene (bovenlokale) voorzieningen zijn die binnen of vanuit een gemeente bereikt moeten kunnen worden met het openbaar vervoer. De bedoeling is dat die inventaris getoetst wordt aan de plannen van De Lijn en het *Routeplan 2030*. We beperken ons tot de acht gemeenten van de zuidoostrand: Mortsel, Edegem, Kontich, Lint, Hove, Boechout, Borsbeek en Wommelgem.

Inventaris (niet limitatief) van bovenlokale voorzieningen die voor mensen met een beperkt inkomen bereikbaar zouden moeten zijn met het openbaar vervoer:

- VDAB-werkwinkels (o.a. Mortsel, Lier)
- VDAB-opleidingen (o.a. Antwerpen, Lier)
- Werkbegeleiding en sociale tewerkstelling ('ZORA-werkt', interlokale dienst voor de zuidoostregio gevestigd in Mortsel)
- Uitzendkantoren (o.a. Mortsel, Kontich, Lier)
- Volwassenenonderwijs (o.a. Encora-Berchem, CVO-Borgerhout, LIGO-Centra Basiseducatie, CVO-LBC)
- Taallessen (Lier, Mortsel, Antwerpen bij bv. CVO's en LIGO-Centra Basiseducatie)
- Secundair technisch- en beroepsonderwijs met een bovenlokale profilering en specialisatie (niet ASO, in principe meer lokale oriëntatie): GTI's Duffel, Mortsel en Kontich, KTI Lier, Sint-Ursula Wilrijk, VTI Zandhoven, Don Bosco Hoboken
- Ziekenhuizen (UZA, Sint-Jozef Mortsel, Sint-Augustinus Wilrijk, ZNA Middelheim Berchem, AZ Monica Deurne)
- ZORA (huisartsenwachtpost voor zuidoostregio in Sint-Jozefziekenhuis Mortsel)
- Goedkopere winkels: Aldi (Mortsel, Boechout, Kontich), Lidl (Borsbeek, Kontich, Lier), HEMA (Mortsel), Zeeman (Mortsel), Wibra (Mortsel), Action (Mortsel, Lint, Kontich, Lier), Kruidvat (Mortsel, Kontich)
- Opnieuw & Co (o.a. Mortsel, Kontich, Lier, Duffel)
- Voedselbedeling (Basisschakel Edegem, sociale kruidenier Kontich, Boechout)
- Banken beperken aantal lokale kantoren (bv. Belfius en BNP Paribas Fortis zijn niet meer aanwezig in Boechout, terwijl Belfius de vaste bank is voor OCMW-cliënten in budgetbeheer)
- Vakbonden (o.a. Mortsel, Kontich, Lier)
- Ziekenfondsen (o.a. Mortsel, Kontich, Lier)
- Uitleendiensten materiaal (o.a. De Loods Broechem, Deeldepot Edegem, Maanwandelaars Boechout)
- Culturele centra, evenementenzalen, sportinfrastructuur enz.

Het is belangrijk dat die voorzieningen vlot bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, zonder dat mensen te veel tijd verliezen met overstappen. Zorro hoopt dat de reorganisatieplannen van De Lijn ook daaraan getoetst worden, zowel door de initiatiefnemers als door de gemeentebesturen.

Wellicht kan in deze lijst nog een rangorde gemaakt worden, zoals bv. de bereikbaarheid van ziekenhuizen in het algemeen en het UZA in het bijzonder, de bereikbaarheid van de huisartsenwachtpost in Mortsel enz.

Het is opvallend en wellicht logisch dat de goedkopere winkelketens zich meestal in of dicht bij de dorpskernen bevinden. Wat de grotere commerciële ketens betreft (warenhuizen, kledingzaken, bouwfirma's, autogarages, enz.) stellen we vast dat die zich nog steeds meer en meer vestigen (of verhuizen naar) langs de grote verbindingssassen, zoals de Boomsesteenweg, de Mechelsesteenweg en de Liersesteenweg. Dat versterkt het autogebruik. Die evolutie omkeren veronderstelt een totaal ander stedenbouwkundig denken. Intussen blijft goed openbaar vervoer op de grote verbindingssassen wel

noodzakelijk. In verschillende dorpskernen is er wel sprake van een voorzichtige heropleving van kleinere winkels (boetieks).

3.2. Structurele knelpunten en vragen

Uit de gesprekken met de maatschappelijk werkers van de OCMW's kwam ook nog een aantal structurele knelpunten en vragen naar voren.

3.2.1. Kleine dorpskernen Waarloos en Vremde

Los van de openbare voorzieningen die bereikt moeten kunnen worden, duiden OCMW-werkers ook gebieden aan waar het openbaar vervoer en de bereikbaarheid voor het gehele gebied problematisch zijn. Uitgesproken voorbeelden daarvan zijn de dorpskernen van Vremde en Waarloos.

Waarloos is een relatief kleine deelgemeente (ongeveer 3.000 inwoners) van Kontich en ligt op 4,5 km van het centrum van Kontich. De bereikbaarheid van Waarloos is nog extra van belang omdat er zich verscheidene complexen van sociale woningen bevinden, goed voor een 50-tal woningen. Momenteel ligt Waarloos op 3 buslijnen (91 van Berchem naar Waarloos, 191 van Antwerpen naar Rumst en 556 via Duffel naar Lier). In de laatst bekende plannen rond basisbereikbaarheid blijft enkel lijn 191 overeind. Zeer problematisch wordt de bereikbaarheid van een treinstation (Kontich, Duffel) in de buurt. Voor de rest is het overstappen geblazen.

Vremde is een kleine deelgemeente (ongeveer 3.000 inwoners) van Boechout en ligt op ongeveer 3 km van het centrum van Boechout. Momenteel heeft Vremde een eigen buslijn (51), die via Boechout, Hove en Mortsel naar Berchem-station gaat. In de plannen rond basisbereikbaarheid wordt buslijn 51 afgeschaft. Vremde wordt wel nog met de P&R van Boechout en het centrum verbonden via een nieuwe buslijn naar Lier/Putte (bus 90). Op zich een vreemde constructie. Maar het grootste probleem is het gebrek aan een tangentiële verbinding ter hoogte van Borsbeek, Boechout, Hove, Edegem en UZA.

3.2.2. Korte verbindingen

Meer algemeen vraagt Zorro of er voor 'korte verbindingen' geen specifiek aanbod gecreëerd kan worden. Denk bv. aan centrum Borsbeek tot Silsburg, Wommelgem naar P&R Wommelgem, P&R Boechout, van dorpscentra naar de stations van Boechout, Kontich, Hove en Mortsel.

Als we de logica van het spinnenwebmodel consequent doortrekken, waarom wordt dan niet meer aandacht besteed aan korte aanvoertrechten? Mogelijk kunnen die meer vraaggericht en kleinschaliger georganiseerd worden. Bestaat er geen alternatief voor een dure grote bus die permanent een lang traject aflegt? Of zitten we dan meteen bij het concept belbus of de Minder Mobielen Centrale? Waarom geen intergemeentelijk initiatief op het niveau van de zuidooststrand? Er bestaan reeds op andere domeinen precedenten (cf. ZORA-wachtpost huisartsen, 'ZORA-werkt' voor arbeidsbegeleiding en sociale tewerkstelling).

3.2.3. Minder Mobielen Centrales

Momenteel zijn Minder Mobielen Centrales (meestal opgezet door de gemeente of het OCMW) diensten die zich richten tot mensen met een laag inkomen en een beperkte mobiliteit. Gebruikers kunnen vervoer aanvragen en vrijwilligers brengen hen ter plekke. Klanten zijn vooral oudere mensen, mensen met een handicap of mensen met een laag inkomen die geen auto bezitten en zich geen taxi kunnen veroorloven (bron: [Minder Mobielen Centrales | MMC - Minder Mobielen Centrale\(s\)](#)).

Het is voor Zorro onduidelijk in welke mate gemeenten of OCMW's ook financieel zwakkeren zonder ernstige mobiliteitsproblemen tot de doelgroep rekenen. Minder Mobielen Centrales kunnen voor een aantal betrokkenen alleszins een oplossing zijn.

Tegelijk kan je dat denkspoor ook beschouwen als een excuus om het regulier openbaar vervoer niet volwaardig uit te bouwen. In zekere zin gaat dat ook op voor de gebruikers met een handicap: door het bestaan van de Minder Mobielen Centrales voelt het regulier openbaar vervoer zich veel minder verplicht om toegankelijk te zijn voor gehandicapten. In veel andere landen is de ruime toegankelijkheid van het reguliere aanbod nochtans een evidentie.

3.2.4. De fiets als oplossing

Hoewel de fiets niet voor iedereen en overall haalbaar is, kan fietsgebruik stimuleren toch een belangrijk alternatief zijn voor veel mensen met een beperkte financiële draagkracht. De mogelijkheden van de fiets voor de aanpak van vervoersarmoede zijn zeker nog onderbenut. Een belangrijke stap in de goede richting is alvast dat 'kunnen fietsen' nu opgenomen is in de eindtermen van het lager onderwijs (zie [Eindtermen | Meester op de fiets](#)).

Ondertussen zien we ook het aantal 'fietsbiebs' uitbreiden. Daar kunnen mensen voor een beperkt bedrag kinderfietsen (tot 12 jaar) lenen. Voor volwassenen zijn er momenteel allerlei soorten fietsverhuursystemen. In de plannen van de Vervoerregio is zelfs voorzien in een verhuursysteem van elektrische fietsen. Een uitdaging is dat niet alle volwassenen kunnen fietsen; leren fietsen als volwassene is niet evident (motorische coördinatie, evenwicht enz.). Kunnen OCMW's daartoe een stimulerende rol opnemen (tussenkost bij fietshuur, opleiding 'leren fietsen' enz.)?