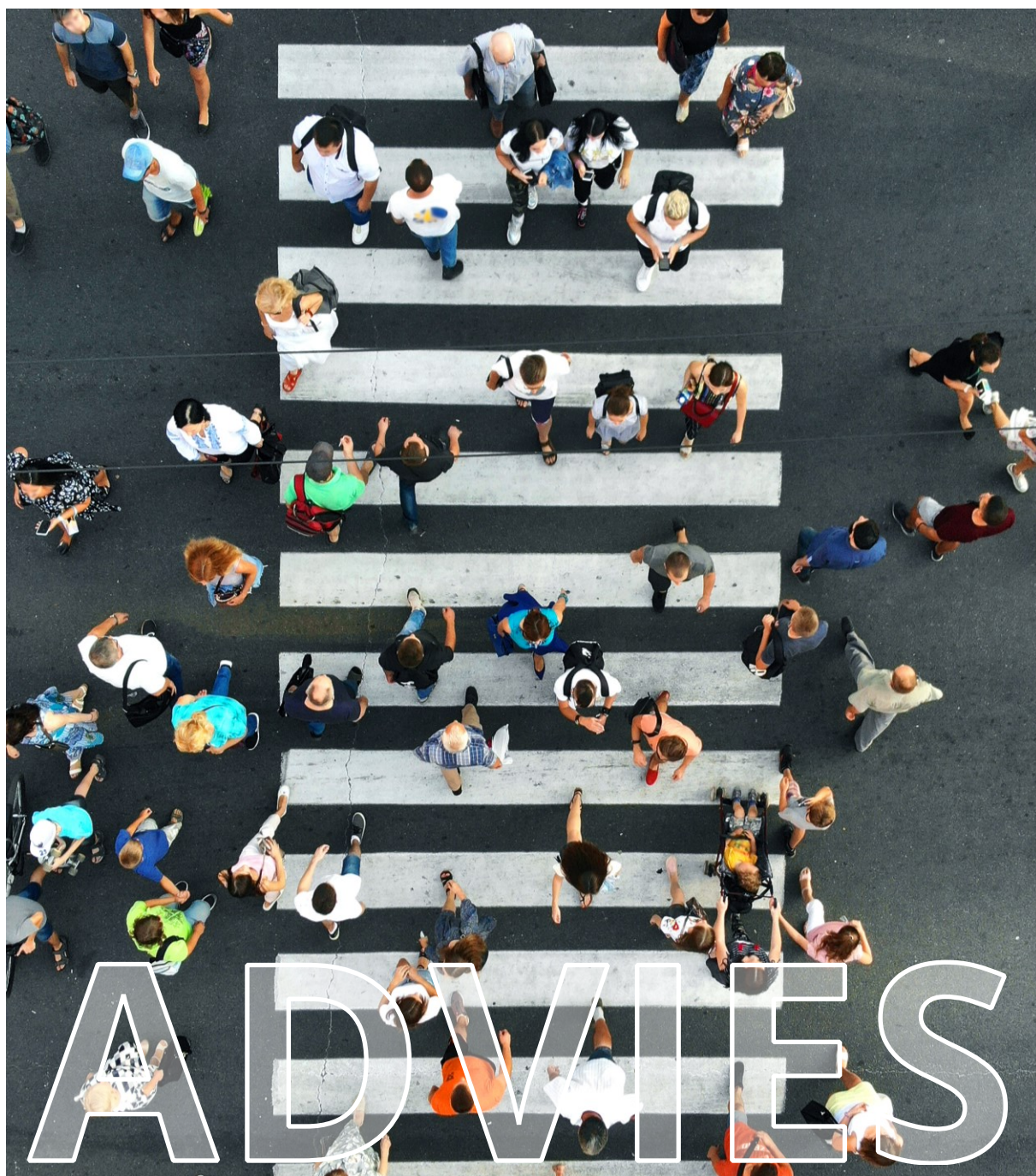




MOBILITEITSARMOEDE IN VLAANDEREN

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Goedkeuring raad

25 oktober 2024

Contactpersoon

Tim Buyse

tbuyse@serv.be

Koen De Meyer

kdmeyer@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Graaf de Ferrarisgebouw

Koning Albert II-laan 20

B-1000 Brussel

Mobiliteitsarmoede in Vlaanderen

Mevrouw de minister

Voor de MORA is het essentieel dat de Vlaamse Regering in haar mobiliteitsbeleid niet enkel een economische en ecologische blik hanteert, maar ook maximaal rekening houdt met de sociale en inclusieve rol van mobiliteit.

Mobiliteitsarmoede wegwerken is volgens de MORA dan ook een centrale taak van de overheid. Dat vraagt, wegens de nauwe link met armoede in het algemeen, om een holistische en multidisciplinaire aanpak.

In voorliggend advies duiden we de gehanteerde definitie van mobiliteitsarmoede en schetsen we de problematiek aan de hand van heel wat cijfermateriaal. Vervolgens formuleren we een maatschappelijke visie op een inclusief mobiliteitsbeleid. Vertrekkend vanuit de vaststellingen, reiken we tot slot 35 concrete bouwstenen aan die het Vlaams mobiliteitsbeleid kan inzetten om mobiliteitsarmoede aan te pakken en stappen te zetten richting een inclusief mobiliteitssysteem.

Met dit advies wil de MORA het thema hoger op de Vlaamse beleidsagenda plaatsen en handvaten aanreiken die ertoe bijdragen dat elke burger op volwaardige wijze kan participeren aan het maatschappelijk leven.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

1.	Situering	5
2.	Begrippenkader	5
2.1	Mobiliteitsarmoede	6
2.2	Verschil tussen mobiliteitsarmoede en vervoersarmoede	7
2.3	Jobbereikbaarheid	7
2.4	Autoafhankelijkheid	8
3.	Risicogroepen van mobiliteitsarmoede	9
3.1	Mobiliteitsarmoede	9
3.2	Algemene cijfers	9
3.3	Cijfers per risicogroep	12
3.4	Jobbereikbaarheid	21
3.5	Autoafhankelijkheid	23
4.	Maatschappelijke visie	25
4.1	Nood aan multidisciplinaire aanpak	25
4.2	Doelstelling Vlaams Mobiliteitsbeleid	25
5.	Vaststellingen	26
5.1	Beleidskader biedt te weinig garanties voor inclusief mobiliteitssysteem	26
5.2	Onvoldoende monitoring en beleidsonderzoek	27
5.3	Openbaar vervoer schiet tekort	29
5.4	Risicogroepen ondervinden drempels om te fietsen	32
5.5	Ongelijke toegang tot de auto	33
6.	Bouwstenen voor een inclusief mobiliteitssysteem	34
6.1	Doe de noodzakelijke aanpassingen aan het beleidskader	34
6.2	Onderzoek en monitor mobiliteitsarmoede nauwgezet	36
6.3	Zet in op een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer	37
6.4	Werk een inclusief Vlaams strategisch fietsplan uit	40
6.5	Zorg voor een meer gelijke toegang tot de auto	42
	Over de MORA	44
	Bibliografie	45
	Lijst met figuren en tabellen	47

1. Situering

Voor de MORA is het essentieel dat de nieuwe Vlaamse Regering bij de uitrol van haar mobiliteitsbeleid niet enkel een economische en ecologische blik hanteert, maar ook maximaal rekening houdt met de sociale en inclusieve rol van mobiliteit. Om dit te benadrukken publiceert de raad aan het begin van deze legislatuur dit advies dat inzicht geeft in de problematiek van mobiliteitsarmoede in Vlaanderen.

Mobiliteitsarmoede wegwerken is volgens de MORA een centrale taak van de overheid die, wegens de nauwe link met armoede in het algemeen, om een holistische en multidisciplinaire aanpak vraagt.

In overeenstemming met zijn decretale taak focust de MORA in dit advies op wat het Vlaamse mobiliteitsbeleid kan doen om een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem vorm te geven dat garandeert dat elke burger op volwaardige wijze kan participeren aan het maatschappelijk leven.

In dit advies duiden we de gehanteerde definitie van 'mobiliteitsarmoede' en schetsen we de risicogroepen van mobiliteitsarmoede. Vervolgens formuleren we een maatschappelijke visie op een inclusief mobiliteitsbeleid. Vertrekkend vanuit de vaststellingen, reiken we tot slot 35 concrete bouwstenen aan die het Vlaams mobiliteitsbeleid kan inzetten om mobiliteitsarmoede aan te pakken en stappen te zetten richting een inclusief mobiliteitssysteem¹.

2. Begrippenkader

In de literatuur worden verschillende begrippen² naast en door elkaar gebruikt om aan te geven dat mensen door een gebrekkige toegang tot mobiliteit sociale uitsluiting ervaren en daardoor niet ten volle kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.

De focus van dit advies ligt op 'mobiliteitsarmoede'. We geven in dit deel de definitie mee en duiden het verschil met 'vervoersarmoede'.

¹ De MORA dankt de externe experts die bij de totstandkoming van dit advies een gewaardeerde bijdrage leverden: Els Van den broeck (Mobiel 21), Marlies D'hertoge (Netwerk tegen Armoede), Marcel Wijnker (Inter – Toegankelijk Vlaanderen), Anne-Marie Van Wesemael (Departement MOW), Thomas Vanoutrive (Universiteit Antwerpen), Koos Fransen (Universiteit Gent), Eva Van Eenoo (VUB) en Kobe Boussauw (VUB).

² Vervoersarmoede', 'bereikbaarheidsarmoede', 'transport-gerelateerde exclusie', 'toegankelijkheidsarmoede', 'transport betaalbaarheid', 'zorgzame mobiliteit', etc.

Daarnaast geven we ook de definities mee van de begrippen 'jobbereikbaarheid' en 'autoafhankelijkheid' omdat ook deze termen veelvuldig ter sprake komen in het maatschappelijk debat in Vlaanderen.

2.1 Mobiliteitsarmoede

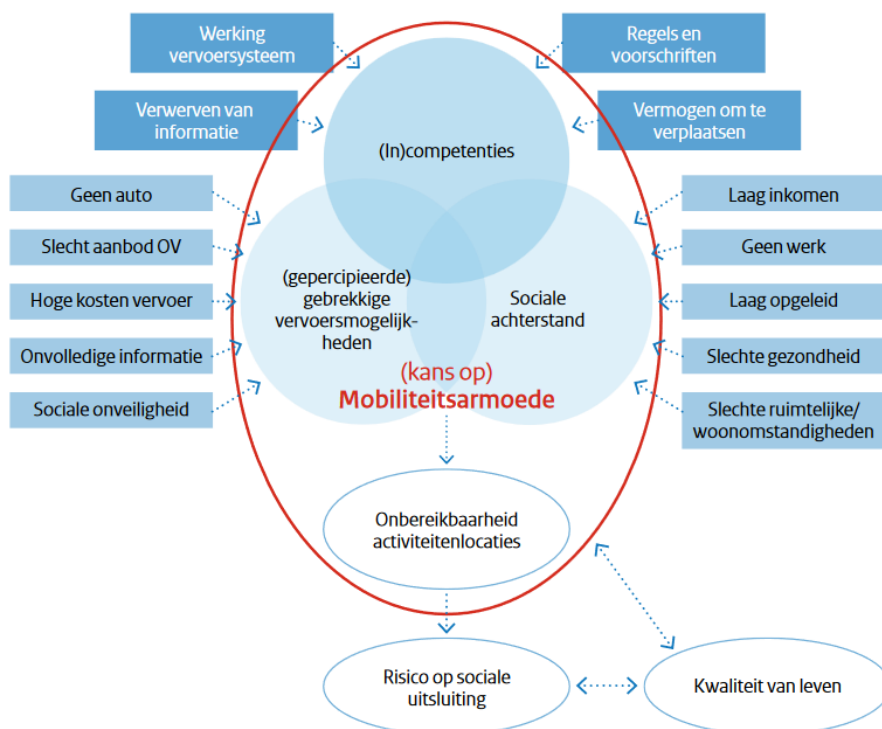
Het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) definieert **mobilitaetsarmoede** als:



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 sociaaleconomische 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.

In onderstaande figuur duidt het KiM de verschillende factoren die de kans op mobiliteitsarmoede verhogen:

Figuur 1 Conceptueel model Mobiliteitsarmoede



Bron: KiM (2018) Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

De (kans op) mobiliteitsarmoede wordt volgens het KiM veroorzaakt door 3 dimensies:

- gepercipieerde en/of objectieve (gebrekkige) vervoersmogelijkheden;
- de sociaaleconomische en ruimtelijke omgeving waarin iemand verkeert;
- de (on)vaardigheden die iemand heeft om gebruik te maken van de vervoersmogelijkheden en zich deze toe te eigenen.

Het samenspel van deze drie dimensies leidt tot onbereikbaarheid en/of ontoegankelijkheid van activiteitenlocaties: het niet of moeilijk kunnen bereiken van werklocaties, medische diensten, onderwijs en sociale netwerken (vrienden en familie). Hierdoor ontstaat er een kans op een mate van sociale uitsluiting. Dat heeft dan weer een effect op de kwaliteit van leven³

2.2 Verschil tussen mobiliteitsarmoede en vervoersarmoede

In beleidsdocumenten en academisch onderzoek uit het Nederlandse taalgebied worden de termen ‘vervoersarmoede’ en ‘mobiliteitsarmoede’ vaak door elkaar gebruikt.

Mobiel 21⁴ stelt dat vervoersarmoede meer facetten heeft dan enkel een gebrek aan een eigen auto of een handige busverbinding. **Vervoersarmoede** wordt grotendeels bepaald door de socio-economische positie van een persoon in de maatschappij. De (beperkte) beschikbaarheid van mobiliteit, om welke reden ook, vormt een eerste drempel. Daarnaast moet iemand het aanbod kennen en begrijpen, en het kunnen en durven gebruiken. Volgens Mobiel 21 vat de term **mobiliteitsarmoede** de problematiek beter samen: mobiliteitsarmoede is veel meer dan alleen een gebrek aan vervoermiddelen’. Ook het Nederlandse Kennisinstituut voor Mobiliteit hanteert daarom consequent de term ‘mobiliteitsarmoede’.

Omdat de term ‘vervoersarmoede’ lijkt te insinueren dat de problematiek enkel betrekking heeft op ontoereikende vervoersmogelijkheden, kiest de MORA in dit advies om consequent de term ‘mobiliteitsarmoede’ te gebruiken. ‘Mobiliteitsarmoede’ is breder en kan bv. ook slaan op het gebrek aan mobiliteit, een onveilige weginrichting, het niet kunnen begrijpen van het aanbod, enz.

2.3 Jobbereikbaarheid

Koos Fransen (UGent) is een referentie in Vlaanderen op vlak van onderzoek naar jobbereikbaarheid. In zijn doctoraat⁵ wijst hij op de vele academische definities van ‘bereikbaarheid’.



In essentie verwijst bereikbaarheid naar het relatieve gemak waarmee de locaties van activiteiten - zoals werk, winkelen of gezondheidszorg - bereikt kunnen worden vanaf een bepaalde locatie en door gebruik te maken van een bepaald transportsysteem. Enerzijds varieert de bereikbaarheid in de ruimte, omdat ze beïnvloed wordt door waar de activiteiten of diensten (aanbod) en de mensen (vraag) zich bevinden. Anderzijds varieert bereikbaarheid ook in de tijd, omdat vraag en aanbod en het transportsysteem tijdsafhankelijk zijn (Luo & Wang, 2003; Neutens, 2015). Kortom, het concept van bereikbaarheid kan worden opgevat als de

³ Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018) Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

⁴ Mobiel 21 (2015) Dossier vervoersarmoede vandaag.

⁵ Fransen, K. (2017) De impact van tijd- en persoonsgebonden restricties op een gelijkwaardige toegang tot voorzieningen, Proefschrift ingediend tot het behalen van de graad van Doctor in de Industriële Wetenschappen, Universiteit Gent.

mogelijkheid voor individuen of groepen om deel te nemen aan een gewenste activiteit op een voorkeurslocatie en op een gekozen tijdstip.

Jobbereikbaarheid kan dus gedefinieerd worden als het relatieve gemak waarmee tewerkstellingslocaties op een bepaald tijdstip bereikt kunnen worden vanaf een bepaalde locatie en door gebruik te maken van een bepaald transportsysteem.

2.4 Autoafhankelijkheid

Uit literatuuronderzoek blijkt dat er in de academische wereld geen eenduidige definitie of invalshoek is voor 'autoafhankelijkheid'.

Eva Van Eenoo (2024)⁶ heeft in haar doctoraatsonderzoek naar een autoafhankelijke samenleving de bestaande academische literatuur gecategoriseerd waarin de concepten '**autoafhankelijkheid**' of 'autoafhankelijke samenleving' worden geconceptualiseerd. Ze stelde vijf perspectieven voor van waaruit het idee van autoafhankelijkheid kan worden bekeken en opgelost. Die perspectieven bekijken autoafhankelijkheid:

- als algemeen kenmerk van steden en regio's;
- als kenmerk van huishoudens;
- vanuit het perspectief van toegankelijkheid;
- in relatie tot activiteiten en sociale praktijken;
- vanwege autoafhankelijkheidsbeleid.⁷

Een transportsysteem dat afhankelijk is van de auto en onvoldoende alternatieven biedt in de vorm van openbaar vervoer, de fiets enz. kan armoede en ongelijkheid creëren en verergeren op de volgende drie manieren. Een burger:

- kan niet volledig deelnemen aan sociale en economische activiteiten vanwege de onbeschikbaarheid van een auto;
- kan niet deelnemen aan sociale activiteiten en ondervindt hinder bij het vinden van werk vanwege het ontbreken van een rijbewijs;
- wordt gedwongen een auto te kopen en de kosten voor het bezitten van een auto beïnvloeden zijn budget negatief.

⁶ Van Eenoo, E. (2024) Navigating a car dependent society: The case of Flanders.

⁷ Bepaalde beleidsmaatregelen versterken de afhankelijkheid van mensen van auto's. Dit betekent dat beleidsmakers, bewust of onbewust, deze afhankelijkheid van auto's blijven ondersteunen met hun beslissingen en het moeilijk vinden om gevestigde gewoonten met betrekking tot autoreizen te veranderen.

3. Risicogroepen van mobiliteitsarmoede

In dit deel focussen we ons op cijfers die een inzicht geven in mobiliteitsarmoede in Vlaanderen. Op hoofdlijnen geven we ook enkele cijfers mee die een schets geven van de jobbereikbaarheid en de positie van de auto in Vlaanderen.

Algemene cijfers die voor Vlaanderen inzicht geven in de problematiek van mobiliteitsarmoede zijn schaars. De geconsulteerde studies hanteren vaak ook verschillende definities en berekeningsmethodes. Dit bemoeilijkt vergelijken.

Mensen die mobiliteitsarmoede ervaren hebben vaak gelijkaardige sociaal-demografische en ruimtelijke kenmerken. We geven in dit deel telkens de cijfermatige indicaties zoals ze werden verzameld over de verschillende risicogroepen.

3.1 Mobiliteitsarmoede

Uit literatuuronderzoek blijkt dat studies die een algemeen cijfermatig beeld schetsen van mobiliteitsarmoede in Vlaanderen en/of België schaars zijn. Hieronder geven we eerst de algemene gegevens uit twee referentiestudies. Vervolgens duiden we de cijfers per risicogroep.

3.2 Algemene cijfers

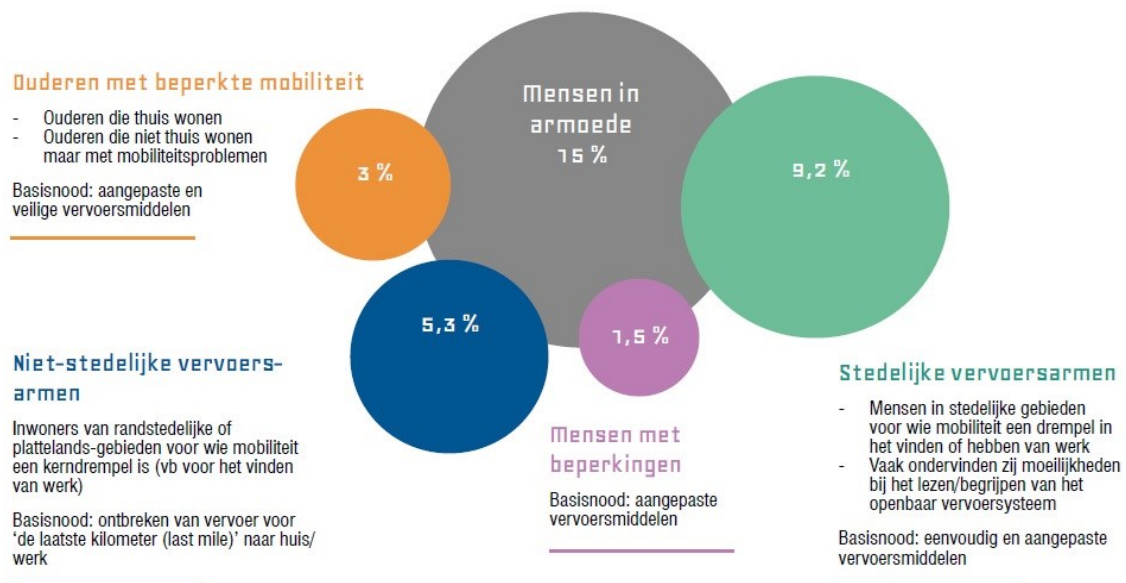
Ashoka⁸ stelt dat er in België ongeveer 2 miljoen mensen, of **19% van de bevolking mobiliteits-arm** zijn. Op basis van cijfers uit 2014 labelt Ashoka 1,07 miljoen Belgen als 'arm en mobiliteits-arm', 530.000 Belgen als 'niet arm maar wel mobiliteitsarm' en 530.000 Belgen als 'arm, risicovol'. Ashoka onderscheidt vier categorieën mobiliteitsarmen in België: stedelijke mobiliteitsarmen (9,2%), niet-stedelijke mobiliteitsarmen (5,3%), ouderen (3% of 325.000) en mensen met een (fysieke) beperking (1,5% - 170.000).

Figuur 2 geeft een cijfermatige segmentering van mobiliteitsarmen (% van de Belgische bevolking) weer.

⁸ Ashoka (2014). Addressing social challenges in Belgium through social and business co-creation – Mobility poverty, p. 5

Figuur 2 Segmentering van mobiliteitsarmoede (in % van de Belgische bevolking)

De verschillende facetten van mobiliteitsarmoede



Bron: Mobil 21 (2015) Dossier vervoersarmoede vandaag. De rol van mobiliteit in de sociale uitsluiting van mensen in armoede in Vlaanderen. p. 10.

Op basis van eigen onderzoek stelt Jan Velghe (2021)^{9,10} dat 19% van de Belgen in 2020 vervoersarmoede (transport poverty) ervaart, d.i. matige tot zeer matige beperkingen om zich te verplaatsen.

- 1,7% van de Belgen 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 volgens Velghe vaker getroffen door vervoersarmoede dan Vlamingen (16%). Het aandeel inwoners dat zeer

⁹ Velghe, J. (2021) Vervoersarmoede in België – BV-OECO.

¹⁰ 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.

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.

We geven hieronder de belangrijkste cijfers uit het onderzoek.

Impact per levensdomein

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.

Verder stelt Velghe dat een kwart van de vervoersarmen door vervoersproblemen moeilijkheden ervaart om noodzakelijke aankopen te doen (26%) en dat ruim één op vijf 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 dan andere vervoersarmen uitgesproken moeilijkheden om vrienden of familie te bezoeken (41%), noodzakelijke aankopen te doen (36%) en gebruik te maken van aangepaste medische zorgen (30%).

Impact per bestemming

Vervoersarme Belgen hebben volgens Velghe 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.

Mobiliteitsdeprivatie (transport affordability) bij de Belgen anno 2020

Velghe definieert¹¹ mobiliteitsdeprivatie wanneer 'iemand niet over voldoende financiële middelen beschikt om één of meerdere reguliere vervoersmodi (vb. auto, fiets, openbaar vervoer ...) aan te kopen of te gebruiken.' 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

¹¹ Ibidem, p.186

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. Zoals we later in dit advies ook nog zullen duiden, is dit verschil tussen mannen en vrouwen vooral van toepassing bij ouderen en minder bij jongere generaties.

Vandaag tekent er qua rijbewijs een nieuwe kloof af die eerder via inkomen verloopt. Cijfers uit het O.V.G. 6¹² tonen bv. aan dat vooral lagere inkomens geen rijbewijs bezitten.

3.3 Cijfers per risicogroep

Mobiliteitsarmoede treft niet iedereen in gelijke mate. Bepaalde demografische groepen zijn kwetsbaarder omwille van hun sociaaleconomische kenmerken, de locatie van hun woning, enz.

Uit literatuuronderzoek komen volgende profielen telkens naar voor: mensen in armoede, lage inkomensgroepen, werkzoekenden, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, mensen zonder rijbewijs, mensen met een functiebeperking, digitaal ongeletterden en zij die in rurale gebieden wonen. Vrouwen in deze kansengroepen lopen vaker een hoger risico op mobiliteitsarmoede dan mannen.

Hoewel een enkel sociaal-demografisch of ruimtelijk kenmerk soms de enige oorzaak van mobiliteitsarmoede kan zijn, is de oorzaak van mobiliteitsarmoede in de meeste gevallen een combinatie van de hierboven geschetste sociaal-demografische en/of ruimtelijke kenmerken. In een onderzoek¹³ van Netwerk Duurzame Mobiliteit, Mobiel 21 en de Universiteit Gent uit 2020 werden bijvoorbeeld vijf geclusterde groepen¹⁴ geïdentificeerd als 'minder mobiel' (mensen die zich twee of meer dagen per week niet verplaatsen):

1. Mobiele ouderen: ouder, hoog opgeleid en hoog inkomen, auto en fiets
2. Jonge starters: jonger, lage inkomens, fiets maar geen auto, stedelijk.
3. Stedelijke openbaar vervoer (OV)-afhankelijken: gemiddelde leeftijd, laag opgeleid en inkomen, slechte fysieke gezondheid, geen auto of fiets, stedelijk.

¹² Departement MOW (2023). Tabellenrapport. Tabel 116: Verdeling van rijbewijsbezit volgens netto-inkomen (persoonsniveau) (personen vanaf 18 jaar), 62.

¹³ Fransen K., Vertriest M. en Delespaul S. (2020) Minder mobiel, een bewuste keuze? Op zoek naar mobiliteitsbarrières die een volwaardige maatschappelijke participatie hinderen.

¹⁴ Clustering op basis van de sociodemografische gegevens en vervoersmogelijkheden van de respondenten leverde vijf duidelijke profielen op van respondenten die zich niet verplaatsen en zoals minder mobiel gedefinieerd worden. De volgende gegevens werden gebruikt om de respondenten te clusteren en zo te verdelen in profielen: leeftijd, fysieke gezondheid, categorisering stadsgewesten, opleiding, autobezit, inkomen, fietsbezit

4. Suburbane autoafhankelijken: ouderen, gemiddeld opgeleid en inkomen, auto maar geen fiets, randstedelijk.
5. Ouderen op het platteland: ouderen, laag opgeleid en inkomen, auto en fiets, ruraal.

Uit literatuuronderzoek blijkt dat cijfers echter vaak enkel beschikbaar zijn volgens één sociaal-demografisch en/of ruimtelijk kenmerk. Niet in het minst omdat die cijfers vaak werden verzameld door een organisatie die hen vertegenwoordigt (bv. mensen in armoede, ouderen, etc.)

Hieronder geven we de voornaamste cijfers.

Personen in armoede

Meerdere studies beklemtonen de sterke link tussen armoede en mobiliteitsarmoede. Van den Broeck en Van Os (2015) constateren dat er in Vlaanderen 'een onzichtbare, maar ijzersterke rode draad in het leven van vele mensen in armoede is: het gebrek aan mobiliteit'. Vlamingen die in armoede leven, verplaatsen zich het minst, minder snel en met een kleiner bereik dan de gemiddelde inwoner van Vlaanderen.¹⁵

Dat betekent niet dat mobiliteitsarmoede enkel een probleem is van mensen die in armoede leven. Niet alle mensen in armoede ervaren mobiliteitsarmoede, net zoals ook mensen die niet in armoede leven, mobiliteitsarmoede kunnen ervaren bijvoorbeeld door gezondheidsredenen. Vlaamse cijfers over hoeveel procent van de mensen in armoede ook mobiliteitsarmoede ervaren zijn er bijna niet. Ashoka (2014)¹⁶ verwijst in zijn rapport naar Mobiel 21 en het Netwerk tegen Armoede¹⁷ die stelden dat **67% van de mensen in armoede aangaven dat mobiliteit een drempel is om werk te vinden of uit te voeren.**

Ter ondersteuning van zowel het federale als het Vlaamse armoedebeleid worden armoedemonitors¹⁸ opgesteld. Statistiek Vlaanderen¹⁹ verwijst naar de EU-SILC-enquête van 2023 die stelt dat 12,2% van de inwoners van het Vlaamse Gewest in armoede of sociale uitsluiting leven. Dat komt overeen met ongeveer 810.000 personen. Naar arbeidsstatus is het hoogste aandeel in armoede of sociale uitsluiting te vinden bij werklozen (53%) en niet-actieven (zonder gepensioneerden) (30%). Het aandeel in armoede of sociale uitsluiting neemt af naarmate het opleidingsniveau stijgt: bij laaggeschoolden ging het in 2023 om 25%, bij hogeschoolden om 6%.

Ten slotte varieert het aandeel in armoede of sociale uitsluiting ook naar geboorteland. Personen geboren in België kennen het laagste aandeel (10%), personen geboren buiten de Europese Unie het hoogste aandeel (37%). Het aandeel personen in armoede of sociale uitsluiting lag in 2023

¹⁵ Vandenbroucke e.a. (2015) Geraak ik er wel, of geraak ik er niet? Mobiliteitsuitdagingen in Vlaanderen: een wereld van verschil. Zoals aangehaald in KiM (2018). Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

¹⁶ Ashoka (2014) Addressing social challenges in Belgium through social and business co-creation – Mobility poverty

¹⁷ Mobiel 21 en Netwerk tegen Armoede (2013) Mobikansen. Duurzame mobiliteit voor mensen in armoede.

¹⁸ Steunpunt tot bestrijding van armoede, bestaansonzekerheid en sociale uitsluiting. Armoedebarmeters.

¹⁹ Statistiek Vlaanderen (2024) Bevolking in armoede of sociale uitsluiting.

het hoogst in de provincie Antwerpen (15%) en het laagst in West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant (telkens 11%).

In 2023 lag het aandeel personen in armoede of sociale uitsluiting in het Vlaamse Gewest op 12,2%, in het Waalse Gewest op 24% en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op 38%. In België in zijn geheel ging het om 19%.

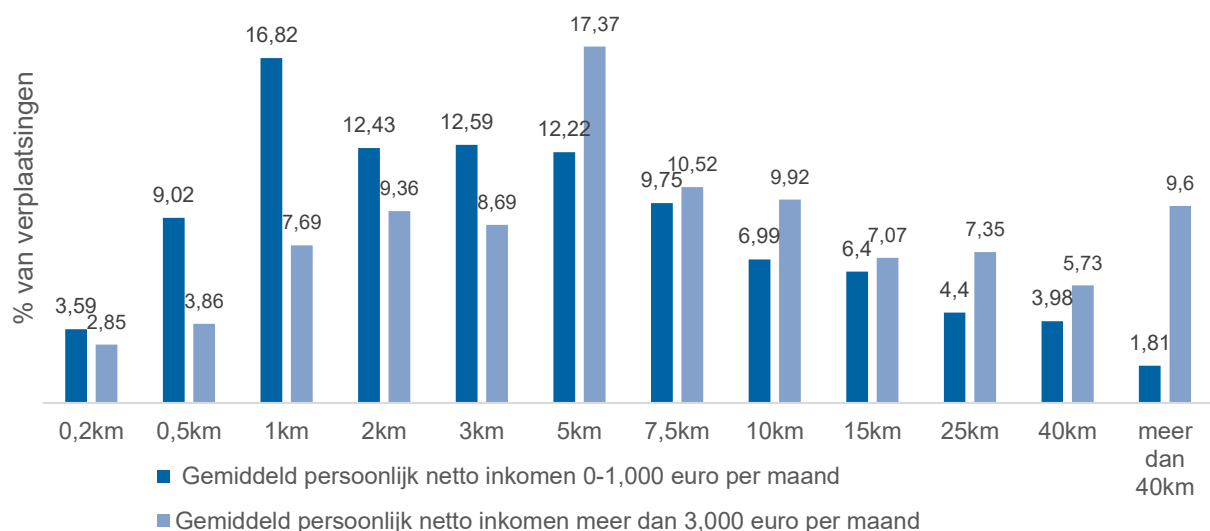
Lage inkomensgroepen

In Vlaanderen²⁰ geven de lage inkomensgroepen slechts 7% terwijl het Belgische gemiddelde ongeveer 15% bedraagt. Vanaf een bepaalde inkomensgrens zijn er meer vervoersuitgaven en wordt de keuze tussen (eigen of snelle) vervoersmodi groter. Volgens een onderzoek van Mobiel 21 in 2017, had 10% van de huishoudens in Vlaanderen geen auto omwille van financiële redenen.

Er is een zeer opvallend verschil in de afstanden die door verschillende inkomensgroepen en individuen worden afgelegd. Individen met een hoog inkomen hebben de neiging om verplaatsingen te maken die langer in afstand zijn. Dit kan o.a. worden toegeschreven aan het hoge eigendomspercentage van privé- of bedrijfsauto's. Zij hebben een grotere keuze in activiteiten. Een verschil in mobiliteitskeuzes versterkt zo sociale ongelijkheden.

De sterke correlatie tussen het gemiddelde netto-inkomen en de afgelegde verplaatsingen en afstanden blijkt o.a. uit Figuur 3.

Figuur 3 Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens netto-inkomen (persoonsniveau) en afstand



Bron: Departement MOW, OVG 6. Tabellenrapport: tabel 175, p.101.

²⁰ Mobiel 21 (2015) Dossier vervoersarmoede vandaag. Zoals aangehaald in KIM (2018) Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Hoe lager het inkomen, hoe minder ook de toegang tot een individuele wagen. Het autobezit per gezin varieert aanzienlijk afhankelijk van het inkomen, zoals weergegeven Tabel 1.

Tabel 1 Gemiddeld aantal auto's per gezin volgens netto-gezinsinkomen (2021-2022)

Netto Gezinsinkomen (€/maand)	Gemiddeld aantal auto's per gezin
0 - 1.500	0.52
1.500 - 2.000	0.87
2.001 - 3.000	1.08
3.001 - 4.000	1.41
4.001 - 5.000	1.61
> 5.000	1.93

Bron: Departement MOW, OVG 6.

Werkzoekenden

Mobiel 21 (2017)²¹ stelt dat bijna één op drie Limburgse werkzoekenden aangeeft dat mobiliteit een beperkende factor is om te solliciteren. Verder geeft 40% van de Limburgse werkzoekenden aan dat hun woonplaats hen beperkt in locaties waar ze werk kunnen zoeken. De overgrote meerderheid geeft aan dat een rijbewijs en eigen auto noodzakelijk zijn voor een toekomstige job. Van alle Limburgse werkzoekenden zonder autorijbewijs gaf 63% aan dat ze vaak moeilijkheden hebben om op de sollicitatieplek te geraken. Het onderzoek duidt verder dat één op vijf van de Limburgse werkzoekenden – naar eigen aanvoelen – aangeven dat ze al geweigerd werden voor een job omdat ze met de bus of de trein naar hun toekomstige werk wilden komen. Volgens het onderzoek zijn Limburgse werkzoekenden die zonder auto solliciteren, gemiddeld 5,7 maanden langer op zoek naar een job tegenover werkzoekenden die wel over een auto kunnen rekenen.

De betrokken VDAB-consulenten uit Limburg gaven in het onderzoek aan dat vijf groepen extra kwetsbaar zijn met betrekking tot mobiliteitsarmoede in de zoektocht naar werk:

- Mensen met lage inkomens. Zij scoren immers lager qua bezit van een fiets, rijbewijs en auto dan hogere inkomens.
- Laagopgeleiden. Zij maken bijna de helft uit van de werkzoekenden. In Limburg stelden ze vast dat minder dan 40% van de laagopgeleide werkzoekende jongeren tussen 20 en 24 jaar een autorijbewijs heeft, terwijl dat voor hoogopgeleide jongeren om 84% gaat.

²¹ Mobiel 21 (2017) Zonder auto geen job? Vervoersarmoede bij de zoektocht naar werk. *Inzicht*. Leuven. 32.

Laagopgeleide personen verplaatsen zich dan ook minder vaak (gemiddeld één verplaatsing per dag) dan hoogopgeleiden (gemiddeld drie à vier verplaatsingen per dag). Zonder rijbewijs solliciteren is voor laagopgeleide jongeren extra moeilijk omdat jobs voor laagopgeleiden vaak te vinden zijn op industrieterreinen die niet goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Laagopgeleiden werken ook vaker in ploegen en op uren waarop het aanbod openbaar vervoer slecht of onbestaande is. Uit het onderzoek bleek dat er bij laagopgeleide jongeren vaak sprake is van een vicieuze cirkel: geen job, laag inkomen, geen transport, geen job.

- Nieuwkomers/anderstaligen/vluchtelingen. Hun beperkte transportmogelijkheden hebben diverse oorzaken: geen toegang tot de auto hebben wegens het ontbreken van een geldig Europees rijbewijs, geen toegang tot het openbaar vervoer hebben omdat ze dienstregelingen niet begrijpen of niet kunnen fietsen.
- Jonge moeders en alleenstaande ouders. Voor die groep is het transport naar het werk op zich niet vaak het probleem, maar wel de combinatie met het brengen en afhalen van kinderen naar school of kinderopvang. Zeker voor jonge schoolverlaters die vaker in de horeca of in ploegen werken, is het moeilijk om een job te vinden die ze combineren met hun (alleenstaand) ouderschap.
- Oudere, digitaal ongeletterde werkzoekenden. Voor oudere werkzoekenden is de digitale kloof een belangrijke barrière om werk te vinden. Uit het onderzoek in Limburg bleek dat wie geen gps heeft of niet met Google Maps kan werken, gemiddeld 7,8 maanden langer werkloos is dan iemand die wel digitaal kan navigeren. Wie geen toegang had tot internet, was gemiddeld 13,6 maanden langer werkloos.

Personen met een migratieachtergrond

Een rapport van het Minderhedenforum (2016)²² toont aan dat het niveau van armoede onder Belgen met een Marokkaanse en Turkse achtergrond aanzienlijk hoger ligt dan onder Belgen zonder migratieachtergrond en zij ook vaker moeilijkheden ondervinden m.b.t. mobiliteit.

Vrouwen ondervinden meer mobiliteitsproblemen dan mannen. Door middel van gesprekken in focusgroepen concludeert het Minderhedenforum dat vrouwen met een migratieachtergrond en een laag inkomen vaak zo geïsoleerd leven dat ze weinig bekend zijn met de stad. Bovendien ontbreekt het hen vaak aan de benodigde vaardigheden om zelfstandig met het openbaar vervoer om te gaan, zoals het raadplegen van dienstregelingen.

²² Minderheden Forum (2016) Over Armoede en Uitsluiting bij Vrouwen met een Migratieachtergrond. Eindrapport bevraging via participatief traject bij vrouwen met een migratieachtergrond.

Personen met een functiebeperking

Enter²³ geeft aan dat in België mensen met een handicap vaak vervoersproblemen ondervinden. Deze groep heeft vaak geen rijbewijs, is vaker alleenstaand en heeft over het algemeen een lager inkomen. Als ze de mogelijkheid hadden, zouden ze zich veel meer willen verplaatsen.

Mobiliteitsproblemen kunnen ontstaan door een handicap, ziekte of tijdelijke beperking, maar ook door obstakels zoals hoge en oneffen trottoirs, onveilige oversteekplaatsen en ontoegankelijke haltes, bussen of treinen, waardoor mensen gedwongen worden om thuis te blijven. Daarnaast kan een gebrek aan vervoersdiensten in de buurt, vooral tijdens weekends of 's avonds, het reizen bemoeilijken.

Velghe²⁴ gaf in zijn onderzoek aan dat 41% van de Belgen met een fysieke beperking zich wel eens beperkt voelt in verplaatsingsmogelijkheden.

Het OVG 6²⁵ stelt dat van de mensen die permanent verplaatsingsmoeilijkheden ervaren, er meer mensen problemen ervaren bij het gebruik van modi (boven de 10%) dan bij infrastructuur (onder de 10%). 13,7% geeft aan moeilijkheden te ondervinden met fietsen, 12,5% bij het rijden met de auto en 11,7% bij verplaatsingen te voet. Voor 9% is op- en afstappen in het openbaar vervoer een probleem, voor 8,9% de toegang tot het station en perrons voor trein & metro. 8,3% geeft aan dat tram- en bushaltes een probleem vormen. Tot slot, geeft 7,6% aan dat instappen in de auto een hindernis is.



²³ Bron: zie voetnoot 10.

²⁴ Velghe, J. (2021) Vervoersarmoede in België – BV-OECO.

²⁵ Departement MOW (2023) Onderzoek Verplaatsingsgedrag 6. Analyserapport, p. 75-76.

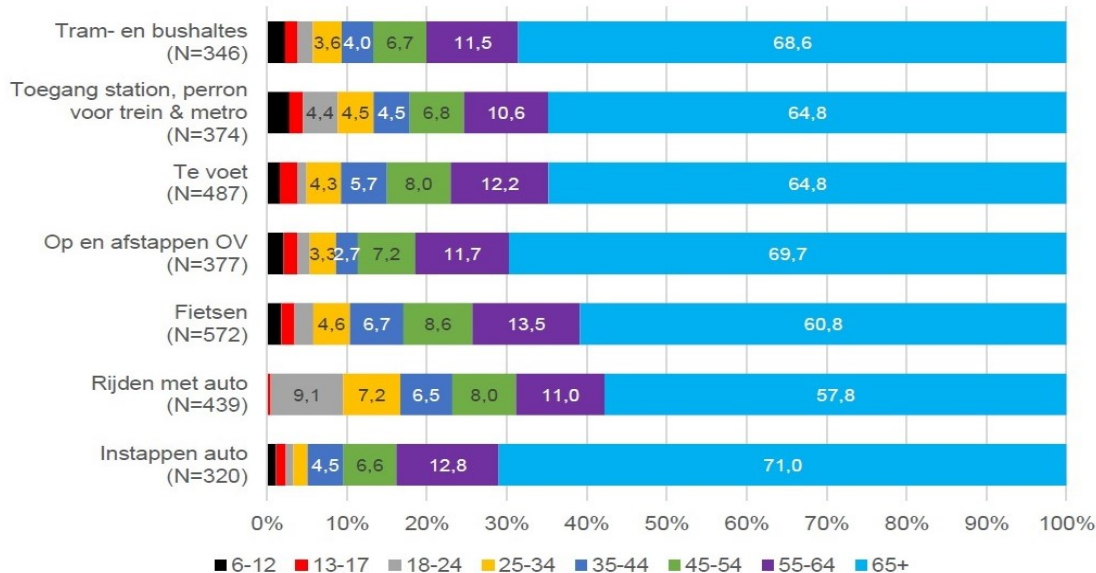
Ouderen

Enter²⁶ stelt dat ouderen vaker te maken hebben met mobiliteitsarmoede. Deze groep heeft vaker geen rijbewijs, zijn vaker alleenstaand en hebben over het algemeen een lager inkomen. Velghe²⁷ gaf in zijn onderzoek dan weer aan dat in de categorie 65-74 jaar 15% en bij 75-plussers 18% aangeeft zich wel eens beperkt te voelen in verplaatsingsmogelijkheden. Het OVG 6²⁸ geeft aan dat 65+ 'ers met gemiddeld 18,9 km, in vergelijking met andere volwassen leeftijdscategorieën, de minste afstand afleggen. Met gemiddeld 2,2 verplaatsingen per dag, verplaatsen ze zich ook het minst van alle volwassenen.

Vanoutrive²⁹ stelt dat 'terwijl sommige maatregelen zoals voordeeltarieven op het openbaar vervoer, bepaalde obstakels wegnemen, de huidige organisatie van het transportsysteem ook barrières opwerpt. De toename van digitale applicaties, de centralisering van diensten en de verhuis van diensten naar verder afgelegen locaties, de nadruk van het beleid op woon-werkverkeer en nieuwe vormen van mobiliteit gericht op jonge klanten met een hoge betalingsbereidheid kunnen vervoersarmoede versterken.'

Uit Figuur 4 blijkt dat het aantal mensen dat in het OVG 6³⁰ aangeeft 'permanent moeilijkheden te ervaren om bepaalde modi en infrastructuur te gebruiken' proportioneel toeneemt met leeftijd en duidelijk het grootst is bij de 65+'ers.

Figuur 4 Verdeling van personen volgens het ervaren van verplaatsingsmoeilijkheden



Bron: Departement MOW, OVG 6

²⁶ Enter vzw, Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (2014) Iedereen op weg'. Op naar een toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen. Sluitstuk van mobiliteitscongres en rondetafelconferentie 13 en 14 oktober 2014.

²⁷ Velghe, J. (2021) Vervoersarmoede in België – BV-OECO.

²⁸ Departement MOW, OVG 6. Analyserapport: figuren 28 (p.55) en 37 (p.65).

²⁹ Vanoutrive, T. (2023) Over essentiële bereikbaarheidsrechten van ouderen.

³⁰ Departement MOW, OVG 6. Analyserapport: figuur 49 (p. 76).

Tot slot geven we nog mee dat er bij ouderen ook verschillen zijn volgens geslacht. Uit Tabel 2 blijkt bijvoorbeeld dat in elke leeftijdscategorie mannen vaker een rijbewijs hebben dan vrouwen. Hoe hoger de leeftijd, hoe groter het verschil tussen mannen en vrouwen:

Tabel 2 Rijbewijsbezit volgens leeftijd en geslacht (2021-2022)

Leeftijd	Vrouwen	Mannen
25-34	86%	91%
35-44	82%	88%
45-54	87%	91%
55-64	89%	94%
65+	73%	94%

Bron: Departement MOW, OVG 6

Vooraf oudere vrouwen bezitten minder vaak een rijbewijs: 73% van de vrouwelijke 65+'ers heeft een rijbewijs, tegenover 94% van de mannelijke 65+'ers. Een autoafhankelijk transportsysteem, vanwege eigenschappen als autobezit, het bezit van een rijbewijs en het onderhouden van een auto, vormt inherent een nadeel voor ouderen. Dat geldt meer voor vrouwen dan mannen.

Bewoners van suburbane en rurale gebieden

De locatie van iemands woning kan een risicofactor voor mobiliteitsarmoede zijn. Prof. Kobe Boussauw (VUB) geeft hierbij de belangrijke nuance dat personen met hoge inkomens kiezen waar ze graag willen wonen – en dus zelf kiezen hoe bereikbaar ze wonen – terwijl lage-inkomensgroepen wonen waar ze het kunnen betalen – vaak op minder gunstig gelegen plaatsen. Hij geeft verder aan dat in Vlaanderen een deel van de armoede suburbaniseert, bv. vanuit Brussel naar de Denderstreek, waar wonen goedkoper is maar de bereikbaarheid minder goed.

Volgens Boussauw bepaalt de woonlocatie de autonomie van kinderen en jongeren gemiddeld nog sterker dan volwassenen. Inkomen kan een rol spelen (bv. voor de aankoop van een fiets, abonnement voor het openbaar vervoer, enz.) maar vaak in mindere mate want als je als tiener op een afgelegen locatie woont maakt het niet zoveel uit hoeveel auto's er in het gezin zijn. De nabijheid van een centrum, veilige fietsinfrastructuur of een frequente busdienst maken juist wel een groot verschil in autonomie.

Uit literatuuronderzoek blijkt dat er in Vlaanderen vooral studies zijn die de link leggen tussen mobiliteitsarmoede en rurale gebieden. We geven de inzichten van drie rapporten:

- De Vlaamse Landmaatschappij stelt in zijn Plattelandsrapport 2024³¹ dat 'Mobiliteit een uitdaging is op het platteland: het is moeilijk om basisbereikbaarheid te garanderen. De plattelandsgemeenten scoren laag op het vlak van knooppuntwaarde en voorzieningenniveau. Meer dan de helft van de inwoners van de plattelandsgemeenten woont in een gebied met een beperkte bereikbaarheid. Bovendien zijn sommige voorzieningen voor hen moeilijk in

³¹ Vlaamse Landmaatschappij (2024) Het Vlaams platteland in cijfers. Plattelandsrapport 2024.

de buurt te vinden. Het is belangrijk om daarbij rekening te houden met het schaalniveau van functies en het polycentrische stedelijke systeem van Vlaanderen. De vervoerskeuze van de inwoners van de plattelandsgemeenten hangt samen met die beperkte bereikbaarheid en de nabijheid van voorzieningen. In 2022 waren er 8 keer meer auto's dan abonnementen voor het openbaar vervoer. De Vlaamse overheid stimuleert duurzame mobiliteit, maar de plattelandsgemeenten hinken achterop. Op het platteland zijn er weinig laadpunten voor elektrische auto's, zijn er weinig systemen voor deelmobiliteit en is er weinig comfortabele en veilige fietsinfrastructuur.'

- VITO (2019) berekende dat de maatschappelijke kosten van mobiliteit per huishouden twee keer zo hoog zijn in verspreid bebouwde gebieden vergeleken met stadscentra.³²
- Een onderzoek van Cera³³ uit 2012 concludeert dat de toegankelijkheid voor plattelandsbewoners in België steeds meer een probleem wordt, vooral voor de armste bevolkingsgroepen, die zich het minst, langzamer en over een kleiner gebied kunnen verplaatsen. Op het Belgische platteland is een auto vaak essentieel voor een 'kwaliteitsvolle leefomgeving'.

Digitaal ongeletterden

De mobiliteitssector ondergaat momenteel een digitale transformatie. Steeds meer mensen gebruiken digitale tickets voor openbaar vervoer, parking-apps, real-time navigatiesystemen, deel-fietsplatformen, online reservatiesystemen voor deelwagens, enz. om zich te verplaatsen. Deze trend laat personen zonder toegang tot computers, mobiele telefoons of het internet en personen zonder digitale vaardigheden achter.

Uit de DIGNITY-enquête³⁴ van 2023 blijkt dat 'in Vlaanderen 7% van de algemene bevolking helemaal geen toegang tot internet heeft. Dit cijfer stijgt als we kijken naar de toegang tot specifieke digitale apparaten: 8% heeft geen toegang tot een smartphone en 16% heeft geen toegang tot een computer. Toegang is echter niet hetzelfde als vaardigheid. Uit de enquête blijkt '18% van de respondenten in Vlaanderen beperkte digitale vaardigheden te hebben. Personen van 65 jaar en ouder, deelnemers met een lager opleidingsniveau en in mindere mate ook deelnemers met een lager inkomen scoren beduidend lager op een digitale vaardigheidstest.'

De DIGNITY-enquête geeft verder aan dat deze drie groepen:

- minder vertrouwen hebben in hun vermogen om een onbekende verplaatsing met openbaar vervoer digitaal te plannen;
- zich beperkter voelen in hun verplaatsingsgedrag omdat digitale vaardigheden vereist zijn om de verplaatsing te plannen en uit te voeren
- digitale mobiliteitsoplossingen minder frequent gebruiken.

³² Van Eenoo, E. (2024) De busreiziger betaalt de kost van ruimtelijke verrommeling, Sampol, 29 februari 2024.

³³ Mathijssen, C. (2021) Plattelandsarmoede in Vlaanderen en Wallonië, Cera, Leuven.

³⁴ DIGNITY (2023) De digitale mobiliteitskloof in Vlaanderen.

Personen zonder rijbewijs

Het niet hebben van een rijbewijs is een risicofactor voor mobiliteitsarmoede. Uit bovenstaande cijfers bleek al dat oudere vrouwen, personen met een lager opleidingsniveau, personen met een laag inkomen en personen met een migratieachtergrond vaker geen rijbewijs hebben.

Er bestaan verschillende procedures om een rijbewijs te verwerven: met vrije begeleiding of via de rijsschool. Mobiel 21³⁵ stelt dat leerlingen die niet afkomstig zijn uit een gezin met ervaring in autorijden (waar ouders of andere naaste familieleden geen geldig Belgisch of Europees rijbewijs bezitten) vaak geconfronteerd worden met een oneerlijk speelveld bij het verkrijgen van een rijbewijs. Ze zullen sneller rijlessen volgen voor zowel theorie- als praktijkexamens, wat een grote meerkost met zich meebrengt.

3.4 Jobbereikbaarheid

In het vorige hoofdstuk haalden we al een onderzoek uit Limburg aan waaruit bleek dat personen uit deze provincie die solliciteren zonder rijbewijs vaak langer zoeken naar een job. Laagopgeleiden, personen met lage inkomens en personen met een migratieachtergrond hebben vaker geen rijbewijs en zijn daarom de meest kwetsbare groepen.

Fransen (2018)³⁶ ontwikkelde een methodologie om een jobbereikbaarheidsscore toe te kennen aan alle werkzoekenden in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Figuur 5³⁷ toont aan dat overall in Vlaanderen en Brussel de opportuniteiten voor personen met een rijbewijs (bovenste luik) om een job te bereiken groter zijn dan voor personen zonder rijbewijs (onderste luik).

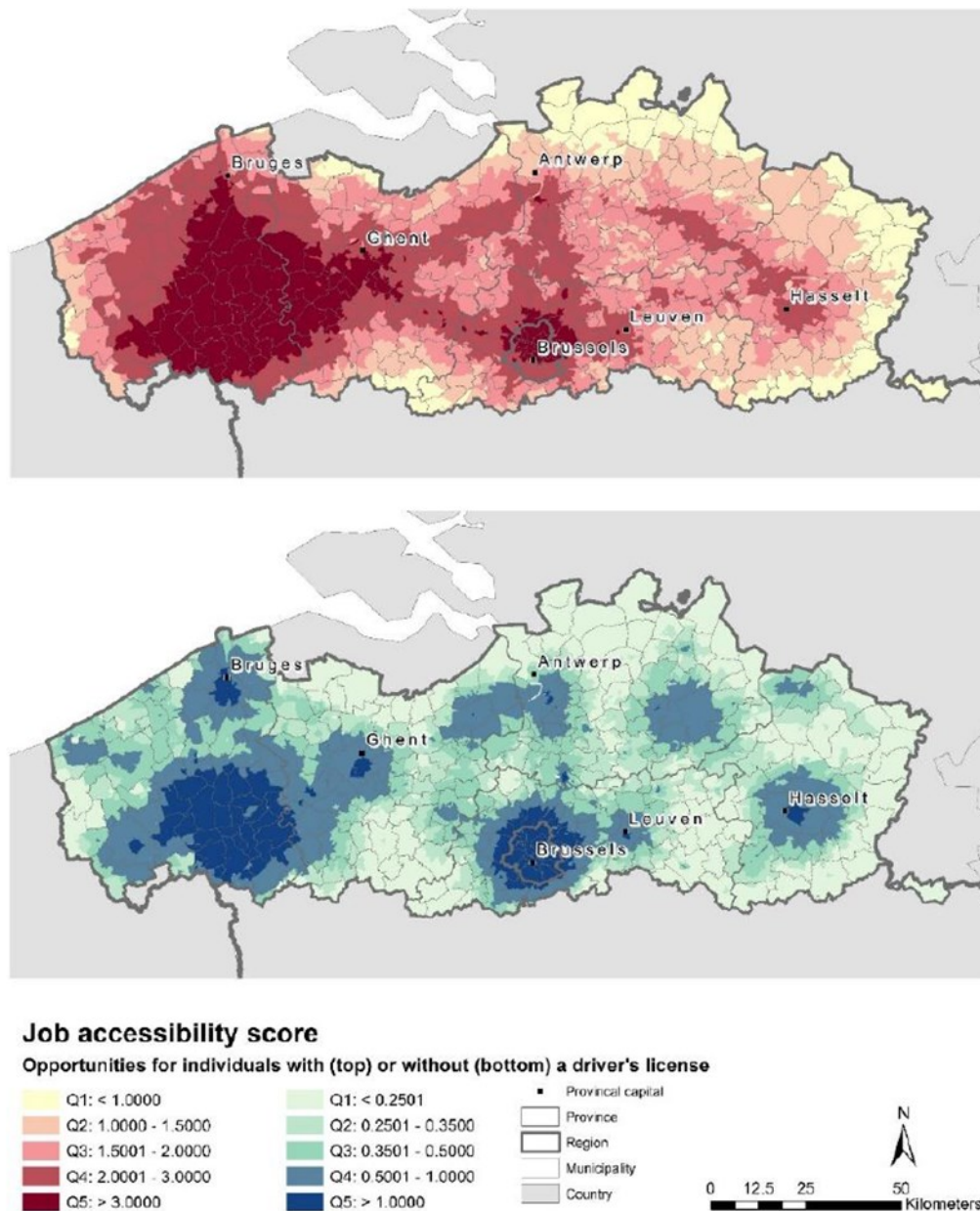


³⁵ Mobiel 21 (2017) 'Zonder auto, geen job? Vervoersarmoede bij de zoektocht naar werk.' Inzicht, Leuven, 32.

³⁶ Fransen, K (2018). De impact van tijd- en persoonsgebonden restricties op een gelijkwaardige toegang tot voorzieningen. Figuur 24, p.24.

³⁷ Koos Fransen (2018) UGent. 'De impact van tijd- en persoonsgebonden restricties op een gelijkwaardige toegang tot voorzieningen'. P. 103

Figuur 5 Quintielverdeling van bereikbaarheidsscores voor inwoners met of zonder rijbewijs in Vlaanderen en Brussel



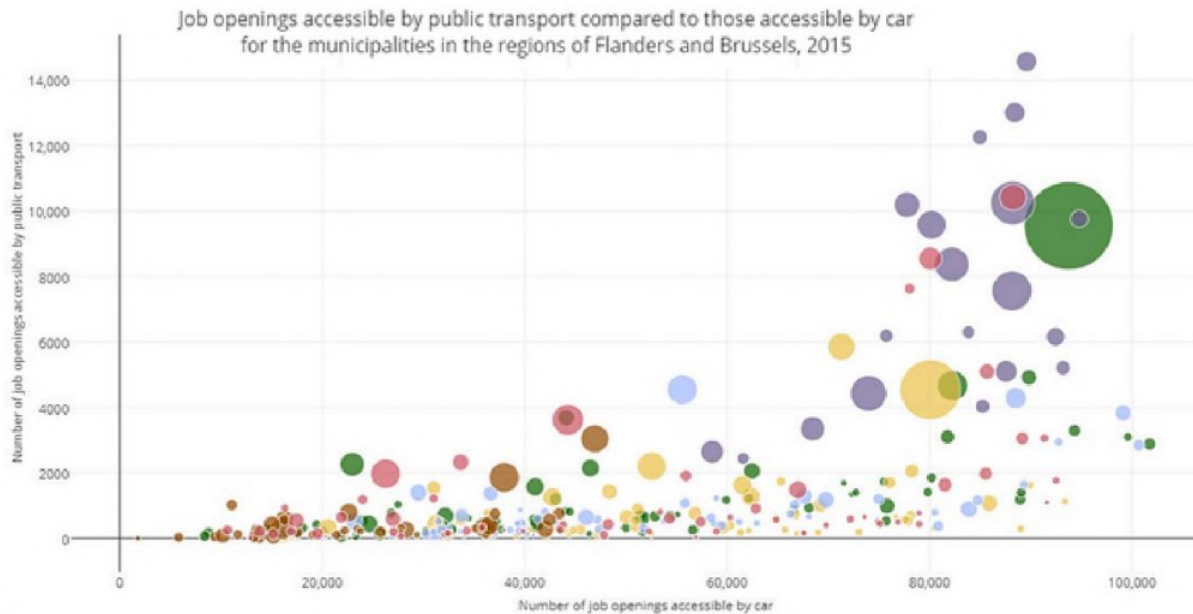
Bron: Fransen, K. (2018) De impact van tijd- en persoonsgebonden restricties op een gelijkwaardige toegang tot voorzieningen.

Fransen analyseerde ook het aantal jobs in Vlaanderen dat binnen een uur bereikbaar was met de auto in vergelijking met het openbaar vervoer (Figuur 6). Hij concludeerde³⁸ 'dat in de meeste steden en gemeenten minder dan 20% van de banen die bereikbaar waren met de auto ook bereikbaar waren met een combinatie van openbaar vervoer en fiets. Bij openstaande vacatures is

³⁸ Fransen K. (2018) zoals aangehaald in Mobiel 21 (2017) 'Zonder auto geen job? Vervoersarmoede bij de zoektocht naar werk'. Inzicht.

de verhouding nog slechter: in de meeste steden en gemeenten is minder dan 10% van de openstaande vacatures die bereikbaar zijn met de auto ook bereikbaar met het openbaar vervoer.'

Figuur 6 Vacatures bereikbaar per auto vs. openbaar vervoer in Vlaanderen en Brussel (2015)



Bron: Mobiel 21 (2017) Zonder auto geen job? Vervoersarmoede bij de zoektocht naar werk. Inzicht.

3.5 Autoafhankelijkheid

Een maatschappij waarbij bereikbaarheid vooral wordt gegarandeerd door autobereikbaarheid en waar er weinig alternatieven voorhanden zijn, beperkt de participatie van personen zonder rijbewijs of toegang tot een auto. Omdat dit risicofactoren zijn voor mobiliteitsarmoede, werden de cijfers die een verband leggen tussen het bezitten van een rijbewijs en/of auto en sociaal-demografische kenmerken (bv. inkomen, opleiding, geslacht ...), ruimtelijke kenmerken (bv. woonlocatie) en de kansen tot maatschappelijke participatie (bv. toegang tot werk) behandeld in de vorige delen 'mobiliteitsarmoede' en 'jobbereikbaarheid'.

Uit literatuuronderzoek blijkt dat er in de academische wereld geen eenduidige definitie of invalshoek is voor 'autoafhankelijkheid'. Er bestaat daarom ook geen consensus over welke variabelen moeten worden meegenomen om autoafhankelijkheid te berekenen en hoeveel gewicht aan elke variabele moet worden toegekend.

In Vlaanderen ontbreken statistieken die autoafhankelijkheid objectief en direct aanwijzen. Van Eenoo (2024) merkt op dat, hoewel het autobezit in België in lijn ligt met het Europese gemiddelde, de gemiddelde statistieken niet volledig de complexe aard weerspiegelen van een autoafhankelijke samenleving en de problemen die daarmee gepaard gaan³⁹.

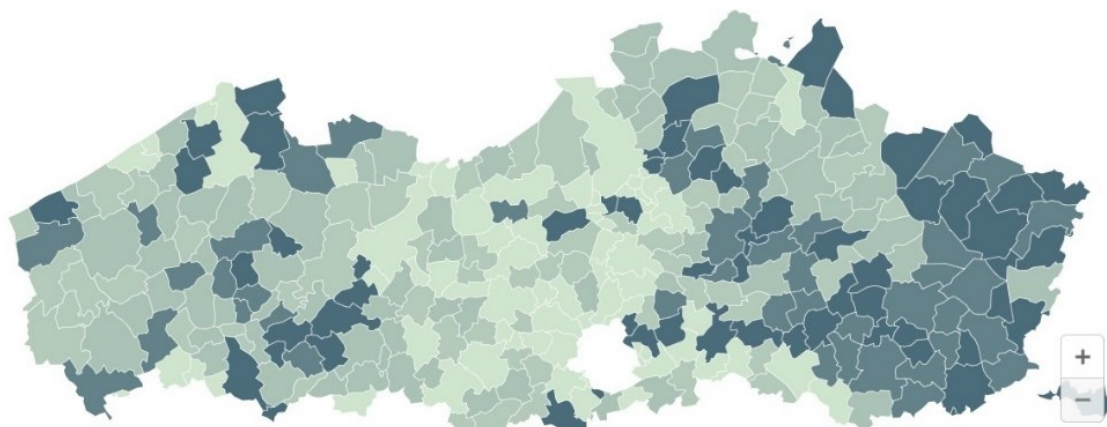
³⁹ Van Eenoo, E. (2024) Navigating a car dependent society: The case of Flanders.

Om het gebruik en bezit van de auto in Vlaanderen te duiden presenteren we hier – op hoofdlijnen - enkele cijfers:

- Uit het OVG 6⁴⁰ blijkt dat 75,6% van de afstanden die Vlamingen afleggen met de auto (bestuurder en passagier) gebeurt, terwijl dat bij het aantal verplaatsingen 57,4% was. Het gemiddeld aantal wagens per huishouden is 1,16. 17,6% van de Vlaamse gezinnen bezit geen auto, 54,5% heeft 1 auto, terwijl 28% van de gezinnen meer dan één auto bezitten. 4,1% bezit drie of meer auto's.
- De auto is in België het meest gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer. De Federale Diagnostiek Woon-Werkverkeer geeft aan dat in 2015 68,7% van de werkenden zich alleen met de wagen verplaatsen, in 2017 was dit 67,6%, in 2021 66,7%.
- Vervoer neemt een aanzienlijk deel (10,3%) van het budget van gezinnen in beslag. Het Huishoudbudgetonderzoek van 2022 van Statbel leert ons dat in het Vlaamse Gewest gemiddeld 36% van het vervoersbudget wordt besteed aan de aankoop van voertuigen. 58% gaat naar brandstof, onderhoud en andere kosten voor het gebruik van eigen voertuigen, terwijl de overige 6% wordt besteed aan de aankoop van diensten zoals openbaar vervoer en vliegtickets.
- Statbel⁴¹ geeft aan dat er in 2023 bijna 3,7 miljoen personenwagens waren ingeschreven in het Vlaamse Gewest. Dat zijn er ruim 700.000 meer dan in 2006. Dat komt overeen met een totale stijging van 24%. Het aantal personenwagens blijft jaar na jaar licht stijgen, maar die stijging neemt in de meest recente jaren wel af. Het aantal ingeschreven personenwagens steeg tussen 2022 en 2023 met 1,6%.
- Nog volgens Statbel telde het Vlaamse Gewest telde in 2022 gemiddeld 536 personenwagens per 1.000 inwoners. De grootsteden Antwerpen en Gent hebben een relatief laag autobezit. In de provincie Limburg zitten vele gemeenten boven het Vlaamse gemiddelde. Voor een overzicht, zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden..**

Figuur 7 Aantal personenwagens per gemeente per 1000 inwoners (2022)

■ < 490 ■ 490-510 ■ 510-530 ■ 530-545 ■ ≥ 545



Bron: Statbel, bewerking Statistiek Vlaanderen.

⁴⁰ Departement MOW (2023). Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 6. Analyserapport, p. 13.

⁴¹ Statbel, bewerking Statistiek Vlaanderen. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/mobiliteit/personenwagenpark>

4. Maatschappelijke visie

Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat ongeveer één op vijf Belgen mobiliteitsarmoede ervaart. Mensen in armoede, lage inkomensgroepen, werkzoekenden, ouderen, mensen met een migratieachtergrond, mensen zonder rijbewijs, mensen met een functiebeperking, digitaal ongeletterden en inwoners van rurale gebieden, lopen een hoger risico. Vrouwen in deze kansengroepen ervaren meer mobiliteitsarmoede dan mannen.

In dit hoofdstuk schetst de MORA zijn maatschappelijke visie om mobiliteitsarmoede aan te pakken en focust daarbij op de hefboomen binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

4.1 Nood aan multidisciplinaire aanpak

Voor de MORA is het belangrijk dat mobiliteitsarmoede in Vlaanderen wordt aangepakt zodat elke burger – inclusief risicogroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren – volwaardig toegang heeft tot het maatschappelijk leven. Mobiliteitsarmoede wegwerken is een centrale taak van de overheid en vraagt – o.a. wegens de nauwe link met armoede in het algemeen – om een holistische en multidisciplinaire aanpak. Samenwerking tussen verschillende beleidsdomeinen en -niveaus is noodzakelijk.

Oplossingen uit het mobiliteitsbeleid dienen aangevuld te worden met een ruimtelijk beleid dat o.a. inzet op nabijheid, verdichting, kernversterking, bundeling van functies enz. Maar ook maatregelen uit beleidsdomeinen en -niveaus die werken rond armoede, volksgezondheid, onderwijs, werk, financiën, enz. zijn onontbeerlijk om elke burger maximale participatie aan de samenleving te garanderen. Dit heeft enkel kans op slagen met nauwe betrokkenheid van de stakeholders op alle niveaus.

4.2 Doelstelling Vlaams Mobiliteitsbeleid

Om volwaardig te kunnen deelnemen aan het maatschappelijke leven heeft een burger recht op de bereikbaarheid en nabijheid van bestemmingen met diverse functies: economische functies zoals plaatsen van tewerkstelling, publieke en commerciële functies zoals onderwijs- en gezondheidsinstellingen en sociaal-culturele functies zoals plaatsen van cultuur, sport en ontspanning.

De doelstelling voor het Vlaams Mobiliteitsbeleid is om een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem vorm te geven dat garandeert dat elke burger kan participeren aan het maatschappelijk leven. Voor de MORA is dit een openbare dienstverplichting die voortvloeit uit het recht van elke burger op arbeid, onderwijs, gezondheidszorg, cultuur etc. De uitrol van maatregelen vraagt samenwerking tussen publieke, publiek-private en private spelers.

Het streven naar een inclusief mobiliteitssysteem wordt zo onderdeel van een totaalvisie op onze mobiliteit die ook doelstellingen inzake o.a. verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, modal shift, klimaat en milieu nastreeft. Deze doelstellingen moeten het kader bieden voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid en simultaan worden nagestreefd.

5. Vaststellingen

In het vorige hoofdstuk beklemtoonden we dat het Vlaams mobiliteitsbeleid een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem moet vormgeven dat garandeert dat elke burger kan participeren aan het maatschappelijk leven.

In dit hoofdstuk toetsen we deze doelstelling aan het huidige mobiliteitsbeleid en formuleren we enkele vaststellingen.

5.1 Beleidskader biedt te weinig garanties voor inclusief mobiliteitssysteem

Volgens de MORA biedt het huidige beleidskader te weinig garanties op de realisatie van een inclusief mobiliteitssysteem:

- In zijn [Mobiliteitsverslag 2022](#) maakte de MORA de vaststelling dat in het beleidsproces de initiële aandacht voor de sociale doelstellingen van basisbereikbaarheid de voorbije jaren werd verschoven naar een meer economische en financiële invulling met een focus op het behalen van een hogere kostendekkingsgraad van De Lijn, het bestrijden van congestie en een focus op doorstroming. Ook ecologische doelstellingen zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit en het halen van klimaatdoelstellingen kwamen meer op de voorgrond. Dit is een probleem dat zich, naast randstedelijke en stedelijke gebieden, vooral stelt in meer landelijke gebieden waar er een conflict is tussen de sociale doelstelling (bv. mobiliteitsarmoede vermijden) en de financiële doelstelling (bv. kostendekkingsgraad openbaar vervoer verhogen).
- De doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid worden in art. 3 van het decreet basisbereikbaarheid gedefinieerd als 'het mobiliteitsbeleid is gericht op het garanderen van de bereikbaarheid van onze samenleving. Daarbij wordt geïnvesteerd in een mobiliteitssysteem waarmee de economie en de maatschappij ondersteund worden. Het mobiliteitssysteem is duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal. Het wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid en leefbaarheid.' Een duidelijke doelstelling voor een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem ontbreekt.
- Het decreet basisbereikbaarheid stelt in art. 5 dat 'basisbereikbaarheid tot doel heeft belangrijke maatschappelijke functies bereikbaar te maken op basis van een vraaggericht systeem en met een optimale inzet van vervoers- en financiële middelen'. Het definieert niet wat geldt als basis in basisbereikbaarheid. De 'belangrijke maatschappelijke functies' worden niet verder gedefinieerd. Maatschappelijke doelstellingen zoals het wegwerken van mobiliteitsarmoede, het nastreven van een verhoogde vervoersautonomie en beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren werden niet opgenomen in het decreet. Daardoor ontbreekt een belangrijke rechtsgrond voor de vervoerregio's om deze doelstellingen te concretiseren in de regionale mobiliteitsplannen.

- Het ontwerpdecreet basisbereikbaarheid vertrok aanvankelijk van een duidelijke plan-ningshiërarchie tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de regionale mobiliteitsplannen. Met de Mobiliteitsvisie 2040 werd deze verordenende planningshiërarchie verlaten voor een inspirerende rol voor de Mobiliteitsvisie 2040 t.o.v. regionale en lokale mobiliteitsplan-nen. Samen met de al aangehaalde ontbrekende rechtsgrond in het decreet basisbereik-baarheid ontbreekt er zo een verordenend Vlaams kader dat garandeert dat de vijftien ver-voerregio's een inclusief mobiliteitssysteem nastreven dat mobiliteitsarmoede actief be-strijdt. De doelstelling zoals aangehaald in het Vlaams Regeerakkoord lijkt dit niet te wijzi-gen.
- Zoals eerder geduid, hebben bepaalde bevolkingsgroepen meer risico om mobiliteitsar-moede te ervaren. De MORA stelt vast dat zij – of hun vertegenwoordigende middenveldor-ganisaties – onvoldoende en niet systematisch worden betrokken bij de werking van de vervoerregioraden. Op onregelmatige tijdstippen worden zij soms geïnformeerd, maar van echte participatie en betrokkenheid bij de besluitvorming is onvoldoende sprake. Omdat hun ervaringskennis over de drempels van het mobiliteitssysteem onvoldoende wordt meegenomen, komt dit het draagvlak en de onderbouwing van het vervoerregionale beleid niet ten goede.
- Het mobiliteitsbeleid voerde de voorbije jaren een reeks maatregelen in met een groot mattheuseffect. De premie voor particulieren voor de aankoop van elektrische wagens, subsidies uit het Pendelfonds, het gunstige fiscale kader voor alle modi in het woon-werk-verkeer, etc. zijn voorbeelden van maatregelen die mensen met mobiliteitsarmoede vaak niet bereiken.
- Sinds 2019 is er een armoedetoets die bepaalt dat regelgeving geen doelgroepen, zoals mensen in armoede, mag uitsluiten. Regelgeving mag ook geen nieuwe armoede creëren. Een systematische mobiliteitsinclusietoets die beleidsmakers met een mobiliteitsarmoede-bril naar bestaande en nieuw te ontwikkelen regelgeving doet kijken, bestaat niet.
- Bij zo goed als elke verplaatsing, gaat de weggebruiker een deel te voet. Vandaag is er ech-ter weinig aandacht voor voetgangersbeleid binnen Vlaamse beleidsinstrumenten. Een ge-coördineerde aanpak binnen Vlaanderen en de vervoerregio's ontbreekt.

5.2 Onvoldoende monitoring en beleidsonderzoek

Het is moeilijk om een beeld te krijgen van de omvang van mobiliteitsarmoede in Vlaanderen. Al-gemene cijfers zijn er nauwelijks wat de onderbouwing van het maatschappelijk debat bemoei-lijkt. De MORA maakt verder volgende vaststellingen:

- Beleidsondersteunend onderzoek dat mobiliteitsarmoede in Vlaanderen systematisch in kaart brengt en concrete aanbevelingen formuleert, is schaars. Studies worden slechts fragmentarisch opgeleverd, hanteren onderling vaak verschillende definities en duiden soms verschillende groepen aan als risicogroep. Cijfers ontbreken vaak of zijn sterk verou-derd en houden daardoor onvoldoende rekening met recente evoluties in het mobiliteits-landschap zoals deelfietsen, deelsteps, de verschillende vormen van het flexvervoer, enz.

- Het jaarlijkse Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen bevat relevante informatie tussen bv. verplaatsingsgedrag en inkomen maar mist een holistische benadering en monitoring van mobiliteitsarmoede. De drempels die mobiliteitsarme mensen ondervinden per modus, komen er onvoldoende in beeld. Pas in het voorjaar van 2025 zullen er met het OVG 7 ook vervoerregionale cijfers zijn.
- Het BVR van 13 mei 2022 'ter uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid van 26 april 2019, wat betreft de mobiliteitsmonitoring en de voortgangsrapportage' duidt mobiliteitsarmoede niet aan als een apart thema waarover gegevens zullen worden verzameld. In zijn [advies](#)⁴² op het besluit betreurde de raad dat er geen voortgangsrapportage is op Vlaams niveau en dat één voortgangsrapportage van de regionale mobiliteitsplannen per regeerperiode onvoldoende is.
- Het Dashboard Monitoring Mobiliteit biedt onvoldoende inzicht in de voortgang die gemaakt wordt om een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem vorm te geven. Het is bijvoorbeeld onvoldoende mogelijk om te onderzoeken of de concretisering van basisbereikbaarheid - dit impliceert de uitrol van alle ruimtelijke en mobiliteitsmaatregelen zoals vormgegeven in het regelgevend kader basisbereikbaarheid, de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040, de regionale mobiliteitsplannen, het ov-net, enz. - erin slaagt om een oplossing te bieden voor de werkelijke bereikbaarheidsbehoeften van gebruikers ongeacht leeftijd, sociaaleconomische status, een woonplaats in een stedelijke of landelijke omgeving en toegankelijkheidsbeperkingen.
- In Nederland is er over deze thematiek al meer kennis om het beleid te ondersteunen. Het onderzoek van 'Een Nieuwe Kijk' bv. brengt via de IKOB-methode (Integrale Kijk op Bereikbaarheid) het kunnen bereiken van ontplooiingsmogelijkheden in kaart. Daarbij wordt gekeken naar het functioneren van het gehele stedelijke of regionale mobiliteitssysteem (auto, fiets, openbaar vervoer ...) en worden indicatoren als ruimtelijk beleid (o.a. nabijheid), kosten, reistijd, belangen en (inkomens-) verschillen tussen (groepen) mensen meegenomen. Dit onderzoek verschaft op regionaal of landelijk niveau o.a. inzicht in de bereikbaarheid per openbaar vervoer van arbeidsplaatsen voor lage en hoge inkomens, de verandering van bereikbaarheid van arbeidsplaatsen bij een vlakke kilometerheffing (7 eurocent/km), de bereikbaarheid van jobs voor lage inkomens voor geplande nieuwbouwlocaties in Amsterdam, enz. en laat toe onderbouwde beleidskeuzes te maken die maximale participatie aan de maatschappij garanderen. In Vlaanderen is, in samenwerking met 'Een Nieuwe Kijk' een VIONA-studie m.b.t. jobbereikbaarheid in opstart.

⁴² MORA (2022) Advies gegevensverwerking en uitwisseling bij emissie-monitoring.

5.3 Openbaar vervoer schiet tekort

De organisatie van het openbaar vervoer is een van de belangrijkste hefbomen die het Vlaams beleid in handen heeft om mobiliteitsarmoede aan te pakken en het mobiliteitssysteem inclusiever te maken. In die doelstelling schiet het openbaar vervoer vandaag echter tekort.

- In zijn [memorandum](#) stelt de MORA dat het openbaar vervoer in Vlaanderen met grote problemen kampt: de betrouwbaarheid ligt laag en de stiptheid komt in het gedrang door verouderd materieel, tekort aan personeel en gebrekkige doorstroming. Deze problemen vertalen zich in een toename van het aantal geannuleerde ritten en een stagnatie van de reizigerstevredenheid op een laag niveau. Broodnodige investeringen werden te traag vastgelegd en gerealiseerd waardoor de performantie onder druk komt te staan.
- Zowel de frequentie als de amplitude van veel bus- en tramlijnen nam een duik en er ontstonden steeds meer blinde vlekken in het aanbod. De vaak gebrekkige kwaliteit van het aanbod toont zich eveneens in de beperkte stiptheid en slechte staat van voertuigen. De MORA gaf aan te vrezen dat de legislatuur 2019-2024 nog lang bekend zal staan om de stilstand op het vlak van openbaar vervoer en een toename van de mobiliteitsarmoede.
- Tijdens de vorige twee legislaturen stelde de Vlaamse regering een budgetneutrale transitie naar basisbereikbaarheid voorop. Het opzet was om alle bestaande middelen voor openbaar vervoer efficiënter aan te wenden en tegelijk meer reizigers te vervoeren. De Lijn moest besparingen doorvoeren en zijn kostendekkingsgraad verhogen, de vervoerregio's moesten aan de slag met een gesloten enveloppe. Enkel het vervoer op maat kende de voorbije jaren enkele beperkte budgetverhogingen. De MORA gaf steeds aan dat er geen draagvlak is voor het blijven vasthouden aan het uitgangsprincipe van een budgetneutrale organisatie van het openbaar vervoer. Een inclusief mobiliteitssysteem is niet mogelijk als er geen verhoging van budgettaire middelen wordt voorzien.
- Toegankelijke voertuigen en haltes op alle netten van het openbaar vervoer zijn essentieel om een inclusief mobiliteitssysteem te creëren. De realiteit is vandaag echter anders. Volgens cijfers van De Lijn⁴³ is de gemiddelde toegankelijkheidsstatus van haltes – exclusief unieke vervoer op maat haltes – in het derde kwartaal van 2024 als volgt: 24,9% van de haltes is toegankelijk voor personen met een motorische beperking, 41,3% is toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie, 12,2% is toegankelijk voor personen met een visuele beperking.

Het Masterplan Toegankelijkheid wil tegen 2030 de helft van de haltes van het kern- en aanvullend net toegankelijk maken. Voor de MORA is het Masterplan te vrijblijvend, is het ambitieniveau te laag en - aan het huidige tempo – ook onrealistisch uit te voeren. De MORA stelt vast dat gemeenten vaak over onvoldoende kennis beschikken om haltes toegankelijk te maken. Initiatieven om steden en gemeenten te begeleiden – zoals coaching-trajecten om een actieplan op te stellen, de mogelijkheid om advies op te vragen bij Inter en de website toegankelijkahaltes.be – zijn niet genoeg gekend. Steden en gemeenten

⁴³ Cijfers over de toegankelijkheidsstatus van haltes, bussen en trams werden ontvangen van De Lijn.

moeten ook zelf budgetten voorzien voor de aanleg van toegankelijke haltes. De Vlaamse subsidie van max. 5000€ per halte dekt de kosten niet volledig en wordt pas na oplevering uitbetaald. Coördinatie ontbreekt.

- Nog volgens De Lijn zijn alle bussen ingezet voor het regulier vervoer (kernnet en aanvullend net) toegankelijk. Nieuwe elektrische bussen beschikken over een elektrisch bedienbare oprijplaat. Bij de trams was eind 2023 72% toegankelijk. Tegen 2025 zal 85 % van de trams toegankelijk zijn.
- Mensen met een hoger risico op mobiliteitsarmoede ervaren vaker moeilijkheden om hun weg te vinden in de vele (sociale) tarieven en ticketsystemen die er zijn voor de verschillende vormen van openbaar vervoer. Een echte en alomvattende tarief- en ticketintegratie tussen alle OV-operatoren (inclusief NMBS) en tariefintegratie over alle vervoerregio's blijft uit. Dit vormt een drempel voor combimodale verplaatsingen met het openbaar vervoer.



- De profielen van gebruikers verschillen tussen trein, metro, streekbus, stadsbus, belbus, enz. Mensen die mobiliteitsarmoede ervaren zijn, afhankelijk van hun profiel, vaker aangewezen op het gebruik van het vervoer op maat in al zijn vormen (Vast, Flex, Flex Op Afroep, Flex + voor personen met beperkte mobiliteit). De uitwerking van het vervoer op maat kent echter volgende pijnpunten:
 - Aanbestedingen voor het vervoer op maat werden te laat uitgeschreven of kregen onvoldoende respons, er was onvoldoende budget en de verantwoordelijkheden werden meermaals gewijzigd. De vraag is ook of het flexvervoer uiteindelijk wel werd op de markt gezet zoals de decreetgever het oorspronkelijk bedoeld had. Dit zorgde ervoor dat de uitrol van het vervoer op maat meermaals werd uitgesteld en nog steeds niet volledig in voege is. Het onduidelijke tijdspad maakt het moeilijk om doelgroepen correct te informeren over het aanbod dat zij kunnen gebruiken.

- In de vervoerregionale openbaar vervoersplannen is er weinig aandacht voor de ontsluiting van (perifere) tewerkstellingslocaties via het openbaar vervoer. Werknemersvervoer vormt vaak geen onderdeel van het vervoer op maat. De verhoopte kwaliteitssprong blijft uit. De doelstelling om het openbaar vervoer budgetneutraal vorm te geven is hier mede de oorzaak van.
- Door het ruimtelijk en vergunningenbeleid werden industriële en logistieke bedrijven van enige omvang en met een impactvolle activiteit vaak ingepland op afgelegen locaties. Om tegemoet te komen aan de mobiliteitsnoden van werknemers in o.a. bedrijven in havengebieden en perifere bedrijvenszones, werd op initiatief van ondernemingen collectief bedrijfsvervoer opgestart. Ook bij maatwerkbedrijven werd collectief vervoer opgestart. In dit geval minder omwille van geografische barrières, maar vooral omwille van de moeilijkheden bij deze specifieke doelgroep om zich zelfstandig te verplaatsen. Deze vormen van collectief vervoer worden in sommige gevallen te beperkt ondersteund door de Vlaamse overheid. Ondersteuning gebeurt op basis van een historische context en ad hoc beslissingen. Er is geen geobjectiveerd kader en geen duurzame visie op financiering en ondersteuning.
- Deelmodi kunnen, als vorm van vervoer op maat, een oplossing bieden. Vaak zijn er echter geen sociale tarieven en geen niet-digitale informatie- en betaalsystemen. Ook mensen die slecht ter been zijn, ondervinden drempels. Een screening op inclusiviteit van deze deelmodi gebeurt vandaag te weinig.
- Organisaties die werken met maatschappelijk kwetsbare groepen worden onvoldoende betrokken bij de concretisering van het vervoer op maat. Bij de ontwikkeling van een mobiliteitsindicatiestelling wordt Inter, het Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid, bv. niet rechtstreeks betrokken.
- Sinds de concretisering van basisbereikbaarheid doen meer mensen beroep op aangepast vervoer. De oorzaak voor de verschuiving naar het aangepast vervoer is te vinden in het onvoldoende gebruik van het flexvervoer. De redenen hiervoor zijn onder meer het toepassen van de ov-toets, de onbekendheid, de complexiteit bij registreren en reserveren, ... In een aantal provincies werden individuele gebruikers de voorbije jaren beperkt in hun ritten voor het aangepast vervoer. Het budget voor 2024 werd verhoogd zodat deze regel momenteel niet meer gehanteerd wordt.
- Een inclusief openbaar vervoer vraagt een laagdrempelig gebruik. MaaS-systemen kunnen reizigers ondersteunen die op één digitaal platform informatie willen opzoeken, betalen en reisbegeleiding willen krijgen. De Vlaamse Regering koos voor een eigen MaaS-achtig systeem in de vorm van de Hoppincentrale. De uiteindelijke, maatschappelijke doelstelling om te evolueren naar een MaaS-integratieniveau 4 – waarbij de beleidsdoelstellingen basisbereikbaarheid worden geïntegreerd in het MaaS-aanbod – lijken momenteel veraf. Ook het Vlaams afsprakenkader MaaS, dat via correctie moet leiden tot een optimaal werkend MaaS-ecosysteem, is na de eerste iteratie niet verder geraakt dan algemene principes en engagementen. Door deze finale doelstelling niet op te nemen in het bestek van de mobiliteitscentrale of het afsprakenkader, bestaat het risico dat MaaS nog lange tijd een niche-operatie zal blijven die weinig verschilt van privaat ontwikkelde routeplanners.

5.4 Risicogroepen ondervinden drempels om te fietsen

Het fietsgebruik nam de voorbije jaren sterk toe. Volgens het laatste OVG 6 doen we 18% van onze verplaatsingen met de (elektrische) fiets. Dat is een stijging van 4%-punt t.o.v. 2019. 12,5% rijdt niet-elektrisch, 5,3% elektrisch en 0,3% met een speedpedelec. 22% van de Vlamingen verplaatst zich met de (elektrische) fiets naar het werk. Door o.a. de stijgende populariteit van de elektrische fiets is de gemiddelde fietsafstand naar het werk op tien jaar verdubbeld naar 8 km.

Uit de kerncijfers van dit advies (cf. supra) bleek echter ook dat 13,7% van de Vlamingen moeilijkheden ondervindt om te fietsen en voor één op vijf Vlamingen de aankoop van een elektrische fiets te duur is.



De MORA identificeert verschillende drempels voor een inclusief fietsbeleid:

- De sterke groei van de (elektrische) fiets in het woon-werkverkeer wordt gestimuleerd door de leasing van (e-) bedrijfsfietsen, een gunstig fietsvriendelijk (para-) fiscaal kader, fietsvergoedingen, enz. Werknemers die een job hebben met die voordelen worden dus bevoordeeld. Voor mensen die nog geen job hebben, met een interim-contract werken of in een sector werken die de geschetste voordelen niet biedt, is de fiets minder een optie.
- Volgens Mobiel 21 kan 6% van de mensen in Vlaanderen niet fietsen. Een aantal organisaties bieden, vaak op kleine schaal, fietslessen aan. De reikwijdte is vandaag echter beperkt. 'De Fietsschool', een initiatief van Mobiel 21, gaf in 2023 bv. 22 gemeenten ondersteuning voor fietslessen en coaching, 11 gemeenten kregen bezoek van hun 119 lesgevers. Een geïntegreerde Vlaamse aanpak om in alle gemeenten fietslessen te bieden ontbreekt.
- Het gebruik van fietsdeelplatformen verloopt vaak via digitale apparaten. Een kredietkaart is vaak ook een must. Mensen zonder toegang tot die apparaten of betaalwijze of met beperkte digitale vaardigheden worden uitgesloten.
- Risicogroepen zoals o.a. mensen in armoede wonen vaker in woningtypes die niet de plaats bieden om een fiets veilig te stallen. Daardoor zijn zij minder geneigd om een fiets te kopen. Ook het voor hen te dure onderhoud van een fiets en het gebrek aan kleinschalige fietsherstelpunten ervaren ze als drempel. Ook mensen met een fysieke beperking ervaren het gebrek aan kwalitatieve stallingen als een drempel. De meeste inpandige fietsparkeerplaatsen bv. zijn niet bruikbaar voor afwijkende rijwielen (driewielers, bakfietsen ...). De richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen worden niet altijd toegepast.

5.5 Ongelijke toegang tot de auto

Niet alle plaatsen zijn op alle tijdstippen even vlot bereikbaar met het openbaar vervoer of de fiets. Het bezitten van een rijbewijs en toegang tot een wagen kunnen de kansen tot maatschappelijke participatie verhogen. De MORA stelt vast dat het gevoerde beleid vandaag leidt tot een ongelijke toegang tot de auto en dat daarbij mattheuseffecten optreden:

- Een groot aantal mensen werkt in sectoren die het gebruik van de wagen faciliteren door het aanbieden van bedrijfswagens, tank- of laadkaarten, een eigen oplaadstation etc. Vaak kunnen ze ook van deze voordelen genieten voor privégebruik. Mensen die nog geen job hebben, met een interim-contract werken of in een sector werken die deze voordelen niet biedt, hebben aldus een minder voordelige toegang tot de wagen.
- Aangestuurd door de gunstige fiscale behandeling, vindt de elektrificatie sneller plaats in de markt van bedrijfswagens dan bij particulieren. De raad gaf al meermaals aan dat de Vlaamse maatregelen om de elektrificatie van de particuliere markt te stimuleren, voor mattheuseffecten zorgen. De premie voor de aankoop van elektrische voertuigen en de bestaande inrichtingsprincipes 'paal volgt wagen' en 'paal volgt paal' zijn immers in het voordeel van gegoede mensen. De elektrificatie van het wagenpark wordt niet ingevoerd op een sociaal wenselijke manier en besteedt geen aandacht aan kwetsbare groepen.
- Personen die opgroeien in een gezin met een lager opleidingsniveau, een laag inkomen en een migratieachtergrond worden vaker geconfronteerd met een ongelijk speelveld bij het verkrijgen van een rijbewijs. Zij zijn immers meer aangewezen op het volgen van duurdere rijlessen via de rijsschool i.p.v. via vrije begeleiding omdat hun netwerk bv. geen (erkend) rijbewijs heeft. Vandaag bestaan er geen sociale tarieven voor het volgen van rijlessen via de rijsschool.
- Het drempelverlagende initiatief 'Rijbewijs op School', waarbij leerlingen gratis een theorieopleiding, theorie-examen en voorlopig rijbewijs konden bekomen, werd afgeschaft in 2017. 'Rijbewijzer in de Klas', een initiatief waar VSV scholen (financieel) helpt om een gediplomeerde rijlesgever theorielessen te laten geven op school, bestaat wel nog maar biedt geen examenmogelijkheid op school. Uit de [evaluatiestudie](#) van de rijopleiding blijkt dat een aanzienlijke hoeveelheid respondenten het betreurt dat je geen theoretisch examen meer kan afleggen op school. Tot aan een examencentrum geraken na je opleiding op school, kan een drempel vormen voor risicogroepen.
- Autodeelsystemen kennen een aantal drempels voor mensen die mobiliteitsarmoede ervaren. Commerciële vormen van autodelen zijn vaak minder toegankelijk dan particuliere autodeelsystemen. Het gebruik van beide systemen verloopt steeds meer via digitale apparaten. Bij commerciële autodeelsystemen is een kredietkaart en een waarborg is vaak ook een must. Mensen zonder toegang tot die apparaten of betaalwijze of met beperkte digitale vaardigheden worden uitgesloten. Niet alle Vlaamse gemeenten bieden sociale tarieven aan.

6. Bouwstenen voor een inclusief mobiliteits-systeem

Mobiliteit speelt zich niet af in een ruimtelijk vacuüm. Ruimtelijke versnippering, lintbebouwing, gebrekkige voorzieningen etc. dragen sterk bij aan het veroorzaken van mobiliteitsarmoede en aan de ernst ervan. Mobiliteitsarmoede aanpakken is dus ook een ruimtelijk verhaal.

De MORA focust in dit hoofdstuk op wat het Vlaamse mobiliteitsbeleid kan doen om een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem vorm te geven en formuleert daarbij 35 concrete bouwstenen. Om die bouwstenen optimale kansen op slagen te geven, moet er – in overeenstemming met het Vlaams regeerakkoord 2024-2029 – snel werk worden gemaakt van de definitieve vaststelling van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Binnen dit kader moeten ook de juiste instrumenten worden voorzien om ruimtelijke versnippering en lintbebouwing tegen te gaan en ruimtelijke verdichting en een terugkeer van voorzieningen aan te moedigen. Een mobiliteitsinclusietoets bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die – verder bouwend op de bestaande mobiscore – een correct inzicht geeft in de bereikbaarheid van een locatie is ook aangewezen.

6.1 Doe de noodzakelijke aanpassingen aan het beleidskader

Om tot een inclusief mobiliteitssysteem te komen, zijn aanpassingen aan het beleidskader en -proces noodzakelijk. De raad formuleert volgende aanbevelingen:

- 1 Besteed bij de concretisering van basisbereikbaarheid niet enkel aandacht aan de economische en ecologische doelstellingen maar **neem ook de sociale doelstellingen van basisbereikbaarheid maximaal mee**. Om tot een inclusief en maatschappelijk mobiliteitssysteem te komen, vraagt de raad om het decreet basisbereikbaarheid als volgt aan te passen:
 - Art. 3 stelt dat het ‘mobiliteitssysteem duurzaam, veilig, intelligent en multimodaal is’. De MORA vraagt om art. 3 aan te passen zodat ook een ‘inclusief’ mobiliteitssysteem wordt nagestreefd.
 - Art. 5 bepaalt de doelstellingen voor basisbereikbaarheid. De MORA vraagt art. 5 aan te passen zodat ook volgende doelstellingen worden meegenomen: (i) mobiliteitsarmoede in Vlaanderen, ook in buitengebieden, wegwerken; (ii) beantwoorden aan de noden van doelgroepen die fysieke, financiële en sociale problemen ervaren aan de hand van kwalitatieve en betrouwbare diensten; en (iii) een verhoogde vervoersautonomie nastreven voor mensen die voor verplaatsingen afhankelijk zijn van derden.
 - De link tussen de Mobiliteitsvisie 2040 en de regionale mobiliteitsplannen moet minder vrijblijvend worden zodat er voldoende onderlinge afstemming is. De Mobiliteitsvisie moet geconcretiseerd worden tot een plan met operationele doelstellingen, op basis van de goedgekeurde regionale mobiliteitsplannen. Het moet een duidelijk politiek statuut krijgen, en zo richtinggevend en sturend worden voor de verschillende beleidsdomeinen en –niveaus.

- Deze wijzigingen van het decreet basisbereikbaarheid moeten meer garanties geven dat de vervoerregio's op een gelijkvormige manier een sociaal en inclusief mobiliteitssysteem nastreven in hun regionale plannen.

2 Op vraag van het Vlaams Parlement publiceerde het Rekenhof in maart 2024 een evaluatie van de beleidsvoorbereiding, de regelgeving en de uitvoering van het decreet basisbereikbaarheid. Ook de MORA ging in zijn Mobiliteitsverslag 2022 na of de politieke beleidsbeslissingen richting een verdere concretisering van basisbereikbaarheid overeenkomen met de initiële doelstellingen van de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement en met de consensus binnen de MORA. In zijn memorandum publiceerde de raad concrete bouwstenen voor de verdere concretisering van basisbereikbaarheid. De raad vraagt **om aan het begin van deze legislatuur met de conclusies en aanbevelingen van bovenstaande documenten aan de slag te gaan om o.a. mobiliteitsarmoede actief te bestrijden**. De middelen die de Europese Commissie voorziet voor het Sociaal Klimaatplan dat België in 2025 moet indienen, kunnen een ruggensteun bieden voor de realisatie ervan.

3 Voer – als onderdeel van de bestaande armoedetoets – ook telkens een **mobilitéitsinclusietoets** bij de evaluatie van bestaande en de vormgeving van nieuwe regelgeving en investeringsplannen zodat elke burger maximaal kan deelnemen aan het maatschappelijk leven.



4 Organiseer bij de concretisering van basisbereikbaarheid een **gestructureerd en kwaliteitsvol participatietraject** waarbij de expertise en belangen van mensen in mobiliteitsarmoede maximaal worden meegenomen zodat het beleid een antwoord biedt op hun noden. De MORA erkent dat de organisatie van lokale participatie moeilijk en vervoerregio-specifiek is. Daarom adviseert de raad al sinds 2015 om in elke vervoerregio een uitgebreide stakeholdermapping te doen. Regionaal/regiobreed georganiseerde organisaties die expertise hebben over mobiliteitsarmoede en organisaties die de risicogroepen vertegenwoordigen, moeten deel uitmaken van de 'stakeholderfora' die vanaf 2025 zullen worden opgericht in elke vervoerregio. Ook het aanstellen van een aparte stakeholdermanager die als onafhankelijke schakel kan opereren tussen de leden van de vervoerregioraad, de stakeholders en het maatschappelijk middenveld is aangewezen. Deze taakstelling kan eventueel ook worden toegewezen aan een vertegenwoordiger van het departement MOW.

- 5 Zorg voor extra **ondersteuning voor middenveldorganisaties die mobiliteitsarmoede helpen bestrijden**. Door hun beleidswerk, ervaringskennis en lokale verankering kunnen zij een actieve rol spelen bij o.a. het organiseren van praktijkgerichte vormingen voor lokale ambtenaren en begeleiding voor mensen die moeilijk hun weg vinden in het (digitale) mobiliteitsaanbod. De taakstellingen rond mobiliteitsarmoede moeten opgenomen worden in het te wijzigen 'subsidiedecreet mobiliteitsverenigingen en -projecten'. Zet via projectsubsidieëring verder in op innovatieve kruisbestuiving tussen organisaties die de risicogroepen van mobiliteitsarmoede vertegenwoordigen en organisaties die werken rond duurzame mobiliteit en mobiliteitsarmoede.
- 6 **Geef voetgangersbeleid een ruimere plaats in o.a. de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040** en de regionale mobiliteitsplannen. Stel, naar analogie met de fietsmanager, ook een voetgangersmanager aan. Stimuleer intergemeentelijke samenwerking om verbindingen en voetgangersnetwerken over gemeentegrenzen uit te bouwen. Hou de vademeca voetgangersvoorzieningen en toegankelijk domein up-to-date. Creëer een sensibilisatiecampagne om te voet gaan als aantrekkelijk en evident verplaatsingsmotief te promoten.

6.2 Onderzoek en monitor mobiliteitsarmoede nauwgezet

Om het maatschappelijk debat en de beleidsaanpak van mobiliteitsarmoede te ondersteunen, is er nood aan meer beleidsonderzoek en een transparante monitoring.

De MORA formuleert volgende aanbevelingen:

- 7 Stel, in samenwerking met het middenveld, de academische wereld en andere stakeholders, een **onderzoeksagenda mobiliteitsarmoede** op die kennis oplevert om onderbouwde beleidskeuzes te maken zodat elke burger maximaal kan deelnemen aan het maatschappelijk leven.
- 8 Pas het wetgevend kader basisbereikbaarheid aan zodat mobiliteitsarmoede als apart thema systematisch wordt **gemonitord en aan bod komt in de voortgangsrapportages** van de Vlaamse Mobiliteitsvisie en regionale mobiliteitsplannen. De raad adviseert jaarlijkse rapporteringen over o.a. mobiliteitsarmoede zodat het beleid eventueel sneller kan bijgestuurd worden.
- 9 Neem in **het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen meer indicatoren op** die een duidelijk beeld schetsen van de omvang van mobiliteitsarmoede in Vlaanderen en per vervoerregio. Ook onderzoek naar 'suppressed travel' – dat is onderzoek dat de verplaatsingen die niet gemaakt zijn, maar waar wel behoefte aan was – moet in kaart gebracht worden. Mede op basis van de ervaringskennis van mobiliteitsarme mensen, moeten de drempels die zij ervaren, duidelijker in kaart gebracht worden.
- 10 **Voeg 'mobiliteitsarmoede' als apart thema toe aan het Dashboard Monitoring Mobiliteit**. Verzamel daarbij niet enkel gegevens van publieke spelers maar integreer ook data uit dit rapport, van het mobiliteitsmiddenveld, van academisch onderzoek etc. Zo wordt het dashboard ook een portaal voor de opvolging van mobiliteitsarmoede op Vlaams, vervoerregionaal en lokaal niveau.

- 11** **Neem in maatschappelijke kosten-batenanalyses verdelingseffecten op** (bv. inkomensdecielen, beperking, ouderdom enz.) zodat duidelijk wordt of investeringen wel of niet bijdragen aan het bestrijden van mobiliteitsarmoede.

6.3 Zet in op een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer

Een inclusief mobiliteitssysteem dat mobiliteitsarmoede actief bestrijdt, kan enkel gerealiseerd worden met een openbaarvervoersbeleid dat de gebruiker eindelijk echt centraal stelt. Een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer in Vlaanderen is broodnodig.

De MORA formuleert volgende aanbevelingen:

- 12** Voorzie, o.a. op basis van een behoeftenonderzoek bij de vervoerregio's, **meer middelen voor een inclusief Vlaams openbaar vervoer en laat de focus op budgetneutraliteit los**. De raad gaf in het verleden al meermaals aan dat de ambitieuze transitie naar basisbereikbaarheid en de vormgeving van een inclusief openbaar vervoer extra kosten met zich mee zal brengen. Er moet dus financiële ruimte zijn om te kunnen experimenteren en de vooropgestelde inclusieve doelstellingen te halen.
- 13** Hou bij de interpretatie van de indicatoren uit de benchmark De Lijn rekening met de **rol die de vervoermaatschappij moet spelen bij de concretisering van een inclusief mobiliteitssysteem**. Besteed niet enkel aandacht aan indicatoren zoals 'kostendekkingsgraad', maar neem de realisatie van inclusieve doelstellingen – bv. toegankelijke voertuigen, sociale tarieven, enz. – mee. Richt een inhoudelijke stuurgroep op die het studiebureau dat de benchmark zal opstellen, begeleidt bij de interpretatie van indicatoren, rekening houdend met de factoren die eigen zijn aan de Vlaamse beleids- en mobiliteitscontext en de geformuleerde inclusieve doelstellingen.
- 14** Zet tijdens deze legislatuur de **betalbaarheid en toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor alle (doel-) groepen centraal**. Een echte en alomvattende tarief- en ticketintegratie tussen alle OV-operatoren (inclusief NMBS) en tariefintegratie over vervoerregio's heen dringt zich op. Betere tariefcombinaties en -samenhang verlagen de drempel om gebruik te maken van verschillende vormen van openbaar vervoer en stimuleren de combinatie van vervoersmodi. De raad formuleert daartoe volgende voorstellen:
- Voer geen fluctuerende tarieven in die de constante dynamiek tussen vraag en aanbod volgen, noch spits- en daltarieven. Dit zijn geen voorbeelden van reizigersgericht openbaar vervoer. Veel reizigers kunnen immers niet vrij kiezen wanneer ze een verplaatsing maken en hangen vast aan specifieke tijdstippen.
 - Stop de jarenlange discussies tussen vervoersoperatoren en hun voogdijoverheden over tarief- en ticketintegratie. Er moeten eindelijk afspraken komen over compensaties voor eventuele minderopbrengsten en de verdeling van de opbrengsten uit de verkoop van multimodale vervoerbewijzen. Meer tariefsamenhang in het openbaar vervoer zal de kost voor de gebruiker verminderen en het gebruiksgemak en -comfort verhogen.

- Behoud controle over het prijsbeleid van het Vlaams openbaar vervoer en organiseer hierover een terugkerend publiek en democratisch debat. De MORA gaf in zijn adviezen al aan dat het feit dat de vervoerregio's de tarieven bepaalt voor het vervoer op maat de in het decreet basisbereikbaarheid aangehaalde doelstelling van maximale tarief- en ticketintegratie in de weg staat. Uit de praktijk blijkt vandaag dat veel vervoerregio's de hen decretaal toegewezen taak ook moeilijk vinden en het departement MOW de coördinatie op zich neemt. De MORA vraagt daarom dat de Vlaamse Regering het tarief- en ticketbeleid coördineert en bepaalt voor het kern- en aanvullend net en het vervoer op maat. Dit vraagt een aanpassing van het decreet basisbereikbaarheid.
- Maak een bindend doelgroepenplan voor het openbaar en collectief vervoer en koppel dit aan het tariefbeleid.
- Integreer binnen de Hoppincentrale de tarieven van alle modi, ook spelers uit het vervoer op maat. Zorg ervoor dat ook de derdebetalerssystemen van steden en gemeenten volledig worden meegenomen.

15 Voorzie **toegankelijke voertuigen, haltes en Hoppinpunten op alle netten**. Maak het Masterplan Toegankelijkheid minder vrijblijvend en verhoog het ambitieniveau en het realisatietempo. De doelstelling uit het Vlaams Regeerakkoord 2024-2029 om tegen medio 2025 het bestaande plan te evalueren en om binnen de vervoerregio's concrete doelstellingen af te spreken, is alvast een eerste stap in de goede richting. Een vereenvoudiging van het administratief proces, een overkoepelende werking en financiering en hogere subsidie-regelingen voor lokale en Vlaamse wegbeheerders zullen ook noodzakelijk zijn. Maak verder bestaande initiatieven – zoals de coachingtrajecten om een actieplan op te stellen, het advies van Inter, de website toegankelijkehaltes.be en de brochures 'toegankelijke haltes' en de 'Bushaltegids' bekender bij steden en gemeenten.

16 Onderzoek **het potentieel van autonome voertuigen** om een inclusief mobiliteitssysteem te creëren. Autonoom vervoer wordt in eerste instantie best ingezet als aanvulling op het bestaande openbaarvervoernetwerk. Zo kan het bv. een oplossing bieden voor mensen die het reguliere openbaar vervoer niet kunnen gebruiken of om op bepaalde tijdstippen plaatsen te ontsluiten waar de organisatie van regulier openbaar vervoer minder opportuun is. Vraag de Taskforce Autonoom Vervoer om dit beleid vorm te geven en proefprojecten te coördineren.

17 Zet in op een **snellere realisatie van het vervoer op maat** in al zijn vormen. Stel een kalender op voor alle betrokken stakeholders en belanghebbenden om duidelijkheid te scheppen in de verdere timing. Communiceer ook actief naar de reiziger zodat hij weet welke toekomstige veranderingen er op til zijn in het vervoer op maat en verduidelijk tot wie hij zich moet richten voor informatie, klachten, enz. De raad formuleert verder volgende suggesties:

- Screen de bestaande en nog in te voeren vormen van vervoer op maat en deelsystemen op inclusiviteit. Uit de evaluatie moet duidelijk blijken welke financiële, fysieke, digitale, enz. drempels mensen in mobiliteitsarmoede ondervinden bij het gebruik

van deelmodi. Zet maximaal in op niet-digitale informatie volgens het click-call-connect-principe, communicatie en betalingen en voorzie sociale tarieven.

- Besteed meer aandacht aan de ontsluiting van (perifere) tewerkstellingslocaties. Zij moeten in eerste instantie worden ontsloten door de vier lagen van basisbereikbaarheid. Waar het moeilijk is om openbaar vervoer te organiseren en bedrijven zelf collectief vervoer moeten voorzien, moet gewerkt worden aan een geobjectiveerd kader voor financiering en een duurzame visie op de ontwikkeling en ondersteuning. Daarbij kan gekeken worden naar samenwerking met ov-operatoren en coördinatoren, alsook naar samenwerkingen tussen bedrijven onderling. Structurele en substantiële financiële ondersteuning zal daartoe noodzakelijk zijn om het collectief vervoer te blijven organiseren en een blijvende bijdrage te leveren aan zowel de modal shift, als aan het bestrijden van mobiliteitsarmoede. Het overlegproces over de toekomstscenario's en samenwerkingsakkoorden dat eind 2023 is opgestart tussen de Vlaamse overheid en de vertegenwoordigers van het collectief bedrijfsvervoer, moet in dat kader volop gesteund worden.
- Zorg ervoor dat mensen met een beperking maximaal toegang hebben tot het reguliere openbaar vervoer. Voorzie daarnaast voldoende budget voor het aangepast vervoer zodat gebruikers niet beperkt worden in hun aantal ritten per maand. Betrek organisaties die werken met maatschappelijk kwetsbare groepen bij de concretisering van het vervoer op maat. Betrek Inter bij de mobiliteitsindicatiestelling.

18 Laat de Hoppincentrale zo snel mogelijk evolueren naar **MaaS-integratieniveau 4 en het principe van een open systeem**. Dit biedt de beste garantie om het Hoppinsysteem in functie te stellen van de inclusieve beleidsdoelstellingen van basisbereikbaarheid en de integratie van het volledige beschikbare aanbod. Zorg ervoor dat de Hoppincentrale niet enkel digitaal, maar ook telefonisch bereikbaar is voor alle gebruikers.

19 Richt een **onafhankelijke MaaS-regulator** op. Deze regulator moet in samenwerking met het (mobiliteits-) middenveld en andere relevante stakeholders de spelregels voor een Vlaams MaaS ecosysteem bepalen en handhaven. De regulator moet er mee op toezien dat alle MaaS-platformen die toegang willen tot de Vlaamse markt bv. sociale tarieven aanbieden, ook inzetten op niet-digitale informatie, de inclusieve doelstellingen van basisbereikbaarheid mee helpen realiseren, enz. Zo draagt de ontwikkeling van MaaS bij aan de creatie van een inclusief mobiliteitssysteem. Dit vraagt maximale afstemming met andere gewesten en de interfederale MaaS-visie.

20 Ontwikkel, samen met organisaties die werken met mensen die een risico lopen op mobiliteitsarmoede, **een campagne die het openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief in de markt zet**. Zet in op inclusieve communicatie die stereotypen vermijdt en verspreid de boodschap via een ruime selectie aan campagnekanalen voor een breed bereik.

21 **Verhoog de betrouwbaarheid en de stiptheid van het openbaar vervoer** door in te zetten op doorstromingsmaatregelen, nieuw materiaal en een toekomstig HR- en opleidingsbeleid bij De Lijn. De huidige vacatures moeten ingevuld worden, maar ook opleidingen en

aanwervingen met het oog op de transitie naar zero-emissie vervoer moeten hoog op de agenda staan.

- 22 Zet in op een **vroegere en latere dienstregeling van het openbaar vervoer**.
- 23 Vergroot de attractiviteit van het OV-aanbod door in te zetten op **nette infrastructuur en voertuigen**. Ontwikkel maatregelen die het veiligheidsgevoel voor zowel de chauffeurs als de reizigers vergroten en ook objectief het aantal incidenten terugdringen.
- 24 Leg, in samenwerking met de federale overheid, de andere gewesten en hun ov-operatoren, **aansluitijden vast in een overstap-protocol die o.a. aansluitgaranties en zorg bij ernstige vertraging bevat**. Ontwikkel bij De Lijn, zoals bij de NMBS, ook een thuiskomgarantie die reizigers bij afschaffing van de laatste bus of tram via een taxi toch naar de halte nabij hun huis of bestemming brengt.
- 25 Zorg voor **voldoende loketten, papieren dienstregelingen** enz. zodat ook mensen met minder digitale vaardigheden informatie kunnen vinden over het aanbod van het openbaar vervoer. Zet in op real-time communicatie die – specifieke doelgroepen indachtig – niet enkel via apps beschikbaar is.

6.4 Werk een inclusief Vlaams strategisch fietsplan uit

De MORA herhaalt de aanbeveling uit zijn memorandum om **aan het begin van de legislatuur 2024-2029 een strategisch fietsbeleidsplan met concrete acties en een beleidshorizon tot 2030 uit te rollen**. Vertrekkend van een evaluatie die de drempels voor een inclusief fietsbeleid in kaart brengt, dient het plan maatregelen te bevatten zodat alle burgers met de fiets maximaal kunnen participeren aan de maatschappij. Een inclusief Vlaams strategisch fietsplan moet richtinggevend zijn voor de vervoerregio's, lokale besturen en wegbeheerders en ingebed zijn in een overkoepelend mobiliteitsbeleid.



De raad adviseert om volgende maatregelen in het plan op te nemen en vervolgens te concretiseren:

- 26 Zet in op **inclusieve fietsdeelsystemen** die focussen op mensen die het moeilijk hebben om zich te verplaatsen en/of om reguliere fietsdeelsystemen te gebruiken. Steden en gemeenten, OCMW's, middenveldorganisaties, de VDAB enz. kunnen hierbij belangrijke partners zijn. SNORKO⁴⁴ uit Kortrijk is een interessant voorbeeld.
- 27 Zorg voor een gecoördineerde Vlaamse aanpak voor het **aanbieden van fietslessen in alle Vlaamse gemeenten**. Betrek de bestaande spelers en zorg voor structurele ondersteuning om de organisatie en opstart van fietsscholen in heel Vlaanderen te ondersteunen. Volgens Mobiel 21 kan 6% van de mensen in Vlaanderen niet fietsen. Een aantal organisaties bieden, vaak op kleine schaal, fietslessen aan. De reikwijdte van deze lessen is vandaag echter beperkt. 'De Fietsschool', een initiatief van Mobiel 21, gaf in 2023 bv. 22 gemeenten ondersteuning voor fietslessen en coaching, 11 gemeenten kregen bezoek van hun 119 lesgevers. Een gecoördineerde Vlaamse aanpak die fietslessen aanbiedt in alle Vlaamse gemeenten ontbreekt vandaag.
- 28 **Ondersteun projecten zoals 'Een fiets voor iedereen'** van de Fietzersbond, Netwerk tegen Armoede en Cera. Dit project pakt mobiliteitsarmoede aan met fietsen en gaat op zoek naar een oplossing op maat. Dat kan gaan om fietslessen, het aanbieden van betaalbare fietsen, het aanbieden van betaalbaar fietsonderhoud en -herstel, verkeerseducatie, fietsbuddy-initiatieven, fietsherstellessen, fietsateliers, deelfietsen, speciale fietsen (rolstoelfietsen, riksja-fietsen), enz.
- 29 **Stimuleer werkgevers en werknemers om end-of-lease fietsen aan te bieden aan sociale organisaties** zodat zij het ter beschikking kunnen stellen aan mensen die mobiliteitsarmoede ervaren.
- 30 Onderzoek de mogelijkheden tot **verruiming van het fietsleasesysteem** voor werknemers die er vandaag geen toegang toe hebben.
- 31 Stimuleer de toepassing van de richtlijnen voor fietspaden en -stallingen uit het **Vademecum Fietsvoorzieningen** om ook maximale toegang te garanderen voor personen die afwijkende rijwielen zoals driewielers, bakfietsen enz. gebruiken. Behoud de afdwingbaarheid van het vademecum.
- 32 Stimuleer steden en gemeenten en projectontwikkelaars om **diefstalveilige fietsenstallingen** te voorzien zonder extra kosten voor de gebruiker, in eerste instantie in buurten waar mensen hun fiets niet veilig thuis kunnen stallen.

⁴⁴ SNORKO ontleent snorfietsen of elektrische fietsen aan werkzoekenden die het moeilijk hebben om zich te verplaatsen naar hun bedrijf, stageplaats of opleiding. Hiermee speelt Kortrijk in op de soms moeilijk bereikbare ligging, flexibele uren, moeilijke bereikbaarheid met het openbaar vervoer van en naar de bedrijven + het feit dat niet ieder gezin de mogelijkheid heeft tot het investeren in meerdere vervoersmiddelen. Werkzoekenden kunnen zich wenden tot het Sociaal Huis om één van die snorfietsen te ontfangen. Ook organisaties kunnen de snorfietsen in bruikleen krijgen voor werknemers met verplaatsingsproblemen. De fietsen worden onderhouden door een maatwerkbedrijf.

6.5 Zorg voor een meer gelijke toegang tot de auto

Zoals aangegeven in het deel ‘maatschappelijke visie’ van dit advies, dient het streven naar een inclusief mobiliteitssysteem steeds onderdeel te zijn van een totaalvisie op mobiliteit die ook het aandeel van duurzame modi doet stijgen, ‘Vision Zero’ nastreeft en doelstellingen m.b.t. congestie, klimaat & milieu ondersteunt.

Een aantal plaatsen zijn echter alleen of, op sommige tijdstippen, gemakkelijker te bereiken met de auto. Toegang hebben tot een rijbewijs of auto, kan dus de kansen op maatschappelijke participatie verhogen. Daarom is het belangrijk dat de geschetste drempels en mattheuseffecten worden bestreden.

De raad formuleert volgende aanbevelingen:

- 33** Zorg ervoor dat **autodeelsystemen toegankelijk zijn voor burgers**. Dit impliceert dat mensen hun ritten o.a. niet alleen moeten kunnen boeken en betalen via digitale apparaten en kredietkaarten. Stimuleer alle Vlaamse gemeenten om sociale tarieven te voorzien voor het gebruik van autodeelsystemen. Voorzie als overheid de tools en ondersteuning om deze doelstelling te bereiken zodat de lasten niet bij de individuele aanbieders komen te liggen.
- 34** Voer de **versnelde elektrificatie van het voertuigenpark in op een sociaal wenselijke manier** met extra aandacht voor kwetsbare groepen.
 - Voorzie geen premies meer voor de aankoop van elektrische wagens door particulieren. Maak werk van een betrouwbare tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen, neem drempels weg voor een uniforme batterijcheck waarmee kopers inzicht krijgen in de capaciteit en levensduur van de batterij. Onderzoek of een sociaal leaseprogramma van elektrische fietsen en lichte elektrische wagens een oplossing kan bieden voor specifieke doelgroepen. Bestudeer de resultaten uit [Frankrijk](#).
 - Voorzie een stabiel financieel engagement op lange termijn om de versnelde implementatie van de elektrificatie van de busvloot mogelijk te maken. Dit vraagt om meer investeringsmiddelen voor bussen en stelplaatsen van De Lijn en steunmaatregelen voor de exploitanten.
 - Zet in op stimuleringsmaatregelen voor de uitbreiding van sociaal toegankelijke elektrische deelmobiliteit en verschaft premies voor de aankoop van elektrische voertuigen van nichevloten die o.a. worden gebruikt in het vervoer op maat, en hun ondersteunende laadinfrastructuur. Dergelijke premies moeten gepaard gaan met een duidelijk tijdspad en van bij de start eindig zijn.
 - Breid publiek toegankelijke en betaalbare laadinfrastructuur uit en werk drempels weg voor het laden in appartementsgebouwen. Voorzie laadpunten exclusief voor microbussen, taxi's, minibussen 8+1, deelauto's en – fietsen. Kies bij Hoppinpunten resoluut voor snelladers om korte oplaadcycli mogelijk te maken en zet in op preferentiële laadtarieven.

- 35 Werk **drempelverlagende maatregelen** uit voor het behalen van een rijbewijs. De raad adviseert om het initiatief 'rijbewijs op school' terug in te voeren en sociale tarieven te voorzien voor het behalen van een theoretisch en praktisch rijexamen. Herzie de regels rond vertalingen en tolken bij rijexamens zodat meer talen dan enkel Frans, Engels en Duits beschikbaar zijn.



Met dit advies, en de 35 concrete bouwstenen die erin worden aangereikt, hoopt de MORA de verschillende actoren binnen het Vlaamse mobiliteitsbeleid te inspireren om mobiliteitsarmoede aan te pakken en zo een inclusief mobiliteitssysteem te garanderen voor iedereen.

Een holistische en multidisciplinaire aanpak van mobiliteitsarmoede is daarbij evenwel onontbeerlijk. Oplossingen uit het mobiliteitsbeleid dienen aangevuld te worden met maatregelen uit beleidsdomeinen en -niveaus die werken rond ruimte, armoede, volksgezondheid, onderwijs, financiën, enz. om elke burger maximale participatie te garanderen aan de samenleving. Dit heeft enkel kans op slagen met nauwe betrokkenheid van de stakeholders op alle niveaus.



Over de MORA

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) is de strategische adviesraad voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

De MORA adviseert



De MORA adviseert de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement over de krachtlijnen van het mobiliteitsbeleid en de openbare werken in Vlaanderen en brengt advies uit over voorontwerpen en voorstellen van decreet, ontwerpen van besluit en ontwerpen van samenwerkingsakkoord

die de Vlaamse Gemeenschap of het Vlaamse Gewest wil sluiten met de Staat of met andere gemeenschappen en gewesten, het te voeren begrotingsbeleid inzake mobiliteit, met inbegrip van de meerjareninvesteringsplannen van de entiteiten die bevoegd zijn voor verkeer en vervoer, en exploitaties van het geregeld vervoer.

De MORA overlegt en biedt draagvlak



De leden van de Mobiliteitsraad hebben een stevige achterban. In de Algemene Mobiliteitsraad, de Commissie Personenmobiliteit en de Commissie Goederenvervoer, Logistiek en Internationale Knooppunten zijn meer dan 65 organisaties vertegenwoordigd: interprofessionele en sectorale sociale partners, operatoren van personen- en goederenvervoer, mobiliteitsverenigingen, middenveldverenigingen, kennisinstellingen, expertorganisaties en mobiliteitsdeskundigen. De MORA is zo stevig verankerd in de maatschappij.

De adviezen van de MORA volgen uit intensief overleg en weerspiegelen gezamenlijke standpunten, gebaseerd op een weldoordachte consensus.

De MORA onderbouwt, verbindt en weegt



De MORA heeft veel deskundigheid in huis om adviezen van goede kwaliteit af te leveren. Naast het eigen studie- en onderzoekswerk betreft de MORA regelmatig experts en externe stakeholders en overlegt op structurele wijze met de Vlaamse administratie, het Vlaams Parlement en met de andere gewesten en de federale adviesorganen.

De MORA voedt en weegt op het publieke debat en ijvert voor meer impact op het beleid in het belang van een veilig, duurzaam, vlot, toegankelijk en betaalbaar mobiliteitssysteem in Vlaanderen.

Bibliografie

Accenture (2014) Addressing social challenges in Belgium through social & business co-creation – mobility poverty.

Carmen Mathijssen (2012) Plattelandsarmoede in Vlaanderen en Wallonië.

De Lijn (2024) Memorandum De lijn: Tijd voor versnelling (2024-2029)

E. Alonso-Elpelde, X.García-Muros, M.González-Eguino (2023) Transport poverty indicators: A new framework based on the household budget survey

Een nieuwe kijk (2024) Presentatie rapport tariefdifferentiatie OV in de vervoerregio Amsterdam.

Een nieuwe kijk (2024) Advies voor verdere aanpak bereikbaarheidsongelijkheid en rechtvaardige bereikbaarheid groene Metropoolregio.

Enter vzw, Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid (2015) Iedereen op weg: Op naar een toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen.

Eva van Eenoo (2014) Navigating a car dependent society: The case of Flanders.

Eva van Eenoo (2024) De busreiziger betaalt de kost van ruimtelijke verrommeling.

Giulio Mattioli, Cameron Roberts, Julia K. Steinberger, Andrew Brown (2020) The political economy of car dependence: A systems of provision approach.

Henk Meert, Marie Bourgeois, Krista Van Hoof, Tim Asperges (2003) Immobiel op het platteland: Omtrent rurale vervoersarmoede in Vlaanderen, Koning Boudewijnstichting

Jan Velghe (2021) Vervoersarmoede in België, BV-OECO

Karel Martens, Aaron Golub (2011) Accessibility measures from an equity perspective.

Karen Lucas, Giulio Mattioli, Ersilia Verlinghieri, Alvaro Guzman (2016) Transport poverty and its adverse social consequences.

Komaf met armoede (2023) Armoedebarmometer 2023

Koos Fransen (2017) De impact van tijd- en persoonsgebonden restricties op een gelijkwaardige toegang tot voorzieningen. Proefschrift ingediend tot het behalen van de graad van Doctor in de Industriële Wetenschappen

Koos Fransen, Greet Deruyter, Philippe De Maeyer (2018) The impact of driver's license ownership on unemployed job seekers' access to job openings: Assessing the driver's license at School project in Flanders.

Koos Fransen, Miguel Vertriest, Sam Delespaul (2020) Minder mobiel, een bewuste keuze?

Merten De Kinderen, Sam Delespaul (2023) De digitale mobiliteitskloof in Vlaanderen: Onderzoeksinzichten voor beleidsmakers.

Meryem Kanmaz (2016) Give her a Break: Over Armoede en Uitsluiting bij Vrouwen met een Migratie-achtergrond.

Mobiel 21 (2015) Dossier vervoersarmoede vandaag. De rol van mobiliteit in de sociale uitsluiting van mensen in armoede in Vlaanderen.

Mobiel 21 (2017) Zonder auto geen job? Vervoersarmoede bij de zoektocht naar werk.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2018) Mobiliteitsarmoede: vaag begrip of concreet probleem?

Social exclusion unit (2003) Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion

Thomas Vanoutrive (2018) Minder inkomen, dus minder mobiel, dus minder kansen?

Thomas Vanoutrive (2023) Over essentiële bereikbaarheidsrechten van ouderen.

Vlaamse Overheid (2021) Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040.

Vinger aan de Pols (2024) Inspiratienota: Tools en aanbevelingen voor een toegankelijke gezondheidszorg vanuit participatie met mensen in kwetsbare situaties.

Lijst met figuren en tabellen

Figuren

Figuur 1	Conceptueel model Mobiliteitsarmoede	6
Figuur 2	Segmentering van mobiliteitsarmoede (in % van de Belgische bevolking).....	10
Figuur 3	Verdeling van het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag volgens netto-inkomen (persoonsniveau) en afstand	14
Figuur 4	Verdeling van personen volgens het ervaren van verplaatsingsmoeilijkheden.....	18
Figuur 5	Quintielverdeling van bereikbaarheidsscores voor inwoners met of zonder rijbewijs in Vlaanderen en Brussel	22
Figuur 6	Vacatures bereikbaar per auto vs. openbaar vervoer in Vlaanderen en Brussel (2015)	23
Figuur 7	Aantal personenwagens per gemeente per 1000 inwoners (2022)	24

Tabellen

Tabel 1	Gemiddeld aantal auto's per gezin volgens netto-gezinsinkomen (2021-2022).....	15
Tabel 2	Rijbewijsbezit volgens leeftijd en geslacht (2021-2022)	19