

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 322

van **DIRK DE KORT**

datum: 18 december 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Vervoersarmoede - Initiatieven

Mobiliteitsarmoede is niet eenvoudig te herkennen, maar het is wel een belangrijk probleem voor heel wat mensen in Vlaanderen. Mensen die moeilijkheden hebben om zich te verplaatsen, hebben minder kans op onderwijs, werk, gezondheid en meer kans op sociaal isolement.

Mobiliteits- of vervoersarmoede is vaak het gevolg van een combinatie van gebrekkige toegang tot vervoersmiddelen, verminderde bereikbaarheid van bestemmingen en beperkte persoonlijke vaardigheden. Het gaat daarbij voornamelijk om mensen met een laag inkomen, mensen die werkloos zijn of werk zoeken, ouderen (met name vrouwen), mensen zonder rijbewijs, mensen met een migratieachtergrond en bewoners van landelijke gebieden.

Vorig minister van Mobiliteit Hilde Crevits heeft verschillende projecten opgestart tegen vervoersarmoede, waaronder de shuttles naar moeilijk bereikbare werkplaatsen, het project BlueCall Phone van De Lijn, het actieprogramma Mobikansen door Mobiel 21 en Netwerk tegen Armoede, ...

Binnen het concept van basisbereikbaarheid moet er ook voldoende aandacht zijn voor vervoersarmoede zodat iedereen vlot op zijn/haar bestemming geraakt.

Vervoersarmoede is een complex gegeven dat verschillende domeinen overstijgt en vanuit verschillende perspectieven aangepakt moet worden.

1. Wat is er gebeurd met de projecten die toenmalig bevoegd minister Crevits heeft opgestart om vervoersarmoede te bestrijden?
 - a) Werden deze geëvalueerd?

Zo ja, wat waren de resultaten?

Zo neen, waarom niet?
 - b) Zijn ze voortgezet? Hebben ze een vervolg gekregen?

Zo ja, hoe loopt dit?

Zo neen, waarom niet?
2. Bestaat er een duidelijk begrippenkader van vervoersarmoede in Vlaanderen? Wordt hier onderzoek naar gevoerd?

Zo ja, kan de minister dit toelichten? Welke resultaten kwamen uit de studies?

Zo neen, waarom niet?

3. Hoe zal ervoor gezorgd worden dat er oog is voor vervoersarmoede binnen basisbereikbaarheid, op de verschillende hiërarchische niveaus?
 - a) Zal hiervoor een kader ontwikkeld worden vanuit Vlaanderen voor de vervoersregio's?
 - b) Zullen de vervoersregio's voldoende budget krijgen om vervoersarmoede te bestrijden?
 - c) Welk groeipad wordt vooropgesteld om de opstart van de vervoer-op-maat-projecten binnen de vervoersregio's in goede banen te leiden?
4.
 - a) Is er overleg geweest tussen de ministers over het wegwerken van knelpunten voor werkzoekenden in het kader van vervoersarmoede?
 - b) Worden er ondersteunende maatregelen genomen voor werkzoekenden in het kader van vervoersarmoede (bv. tijdelijk mobiliteitsbudget voor openbaar vervoer, deelsystemen, ...)?
5. Is er overleg geweest met de bedrijven over het wegwerken van knelpunten voor werkzoekenden in het kader van vervoersarmoede?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Liesbeth Homans (142), Ben Weyts (322), Philippe Muyters (123).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 322 van 18 december 2018

van **DIRK DE KORT**

1. BlueCall Phone werd omgevormd tot BlueAssist. In 2014 werd het mobiliteitsproject 'Meer mobiel met het openbaar vervoer dankzij BlueAssist' van BlueAssist, De Lijn en Imob – met steun van DMOW – uitgevoerd. Het project omvatte een Vlaamse promotiecampagne om met het gebruik van BlueAssist de toegankelijkheid van het openbaar vervoer te verbeteren. Aansluitend werd door Imob UHasselt een exploratief onderzoek uitgevoerd naar vrijwillige assistentieverlening tijdens verplaatsingen met het openbaar vervoer.
 - a) De uitgebreide communicatiecampagne richtte zich enerzijds op de gebruikers van BlueAssist: personen die moeilijkheden ondervinden met het begrijpen van de communicatie en/of zich verstaanbaar maken. Deze mensen bleken, mits de extra ondersteuning van BlueAssist, in staat om relatief zelfstandig gebruik te maken van het openbaar vervoer.
Anderzijds werden de betrokken werknemers van De Lijn (chauffeurs, Lijnwinkelmedewerkers, communicatiedienst, ...) en de medereizigers op de hoogte gebracht van de werking van BlueAssist.
U vindt het evaluatierapport als bijlage.
 - b) De werking van BlueAssist werd opgenomen in de handleiding van de chauffeurs van De Lijn en komt ook aan bod in de basisopleiding en de voortgezette opleiding 'Toegankelijkheid'. Chauffeurs worden bijkomend herinnerd aan de werking van BlueAssist door het opnieuw uitsturen van het bericht en de bijkomende toelichting.

Wat betreft het driejarig actieprogramma Mobikansen van Mobiel 21 vzw bestond de evaluatie uit de tussentijdse verslagen en het eindverslag (zie bijlage voor eindverslag). Zo een actieprogramma wordt maximum voor 3 jaar gesubsidieerd.

De projecten met de shuttlediensten naar werkplaatsen lopen nog steeds. Deze projecten werden tot hier toe niet geëvalueerd. Wel wordt dit werknemersvervoer geïntegreerd in de nieuwe netten van basisbereikbaarheid. Indien het reizigerspotentieel groot genoeg is, zullen deze ritten behoren tot het aanvullend net, indien niet, behoort dit tot de onderste laag 'vervoer op maat'.

2. Vervoersarmoede kan op verschillende manieren gedefinieerd worden. In de nauwe betekenis van het woord gaat het om het niet kunnen betalen van transport (bv. kopen van een vervoermiddel, brandstof of tickets). In de bredere betekenis gaat vervoersarmoede over weinig of geen opties hebben om je te verplaatsen door verschillende redenen, waaronder financiële redenen maar ook het gebrek aan transportvoorzieningen en/of vaardigheden. Op het meest algemene niveau gaat vervoersarmoede over het niet geraken waar men moet geraken om actief deel te nemen aan de samenleving (bv. op het werk, op school, in de supermarkt, bij de dokter). Vervoersarmoede-experten zijn het erover eens dat de armste groepen in de samenleving ook het meest beperkt zijn qua mobiliteitsopties. Toch overlappen armoede en vervoersarmoede slechts gedeeltelijk: mensen die over voldoende financiële middelen beschikken, kunnen toch vervoersarm zijn, bijvoorbeeld omwille van gezondheidsredenen. Mobiel 21, mede ondersteund vanuit Vlaanderen, voert regelmatig onderzoek naar vervoersarmoede in onze regio.

3. In het kader van de reguleringssimpactanalyse (RIA) bij de nota aan de Vlaamse Regering (zomer 2018) werd een armoedetoets uitgevoerd. Hier werden de nieuwe beleidsmaatregelen afgewogen tegenover de huidige situatie. De voordelen van het nieuwe beleid werden opgesomd voor de doelgroep 'personen in armoede':
- Betere ontsluiting van economische, sociale of andere attractiepolen door middel van openbaar personenvervoer; met name een betere bereikbaarheid van tewerkstellingspolen moet een vlottere bereikbaarheid garanderen
 - Een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi laat toe om de eindbestemming efficiënt te bereiken.
 - Aan de vervoerregio's kunnen via het uitvoeringsbesluit minimale vereisten opgelegd worden om doelgroepen te betrekken bij het opstellen van de mobiliteitsplannen.
 - Mensen in armoede worden op structurele wijze betrokken in de uittekening van het nieuwe mobiliteitsmodel. Ze hebben de mogelijkheid om te participeren in het regionale mobiliteitsbeleid, mits zij op een gepaste wijze worden bevraagd en betrokken.
 - Zowel digitale als niet-digitale bereikbaarheid van mobiliteitscentrale.

Echter, het aspect vervoersarmoede dient nog verder uitgewerkt te worden en zal opgenomen worden bij het schrijven van de uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering.

Per vervoerregio wordt een participatietraject uitgestippeld in samenwerking met het begeleidende studiebureau. Zoals vermeld in de RIA zullen vertegenwoordigers van kinderen en jongeren, en mensen in armoede hierin vertegenwoordigd zijn.

- a) Er kan reeds meegegeven worden dat de vervoerregioraad het volume en de tarieven binnen het vervoer op maat - de onderste laag van het openbaar vervoer - zal bepalen. Wel zullen er voor het vervoer op maat minimale principes opgelegd worden, zoals de opname van de huidige gebruikers aangepast vervoer in het doelgroepenvervoer. De Mobiliteitscentrale zal ook via verschillende kanalen te raadplegen zijn, namelijk zowel via applicatie, website als via een gratis telefoonnummer.
Regels omtrent tarieven voor het kernnet en aanvullend net zullen vastgelegd worden in de uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering. Hier kunnen, zoals vandaag bij De Lijn het geval is, ook sociale tarieven gehanteerd worden voor bepaalde doelgroepen.
- b) Basisbereikbaarheid is een budgetneutrale operatie. De vervoerregio's krijgen niet meer middelen dan voorheen. Het is aan de vervoerregio's om met deze middelen de meest optimale vervoersoplossingen te realiseren.
- c) Aangezien het vervoer op maat beslist wordt door de vervoerregioraad, wordt dit overgelaten aan de regio zelf.
4. a) Het overleg tussen de kabinetten van minister Weyts, minister Homans en minister Muyters – wat vervoersarmoede betreft – is vooral gerelateerd aan projecten.
Voorbeelden hiervan zijn de studie rond vervoersarmoede in Vlaanderen door M21, uitgevoerd in Limburg in samenwerking met VDAB, overleg met Max Mobiel Gent die een vervoersaanbod aanbiedt bovenop het bestaande openbaar vervoer op tijdstippen waarop openbaar vervoer nog niet of niet meer beschikbaar is.
- b) Elke niet-werkende werkzoekende kan een treinticket aan verminderde kostprijs krijgen voor verplaatsing in het kader van een sollicitatie bij een werkgever of uitzendkantoor, voor het afleggen van examens bij Selor of voor een occasionele verplaatsing die kadert in een opleidingsaanvraag of een begeleidingsactie (infosessies, technische testing, psychologisch onderzoek, medisch onderzoek in kader van beroepsopleiding of begeleiding. Zie ook het antwoord op sv 687 van mevrouw Emmily Talpe van 20 juli 2018)

In het kader van werkplekleren (bv bij IBO, werkervaringsstage,...) wordt voorzien in een vervoersvergoeding onder de vorm van lijnabonnementen (1, 3 of 12 maanden) of rittenkaarten van De Lijn, of een forfaitaire verplaatsingsvergoeding wanneer voor eigen vervoer geopteerd wordt.

Binnen de bijzondere tewerkstellingsondersteunende maatregelen kennen we eveneens een vervoersvergoeding voor wie door zijn arbeidshandicap een begeleider of speciaal vervoer nodig heeft voor de verplaatsing naar het werk. (<https://www.vdab.be/arbeidshandicap/verplaatsingskosten.shtml>)

5. Vanuit het beleidsdomein Economie wordt gepleit voor vestiging van bedrijven met veel werknemers op plaatsen die goed ontsloten zijn door openbaar vervoer. Vanuit het beleidsdomein Werk wordt in dit kader eerder projectmatig met bedrijven samengewerkt (zie 4a)