

Modellen voor basisbereikbaarheid

1. Inleiding

In opdracht van de Vlaamse regering onderzoekt vervoersmaatschappij De Lijn de mogelijkheden van basisbereikbaarheid als invulling van het recht op mobiliteit. Die basisbereikbaarheid moet in de plaats komen van de basismobiliteit waar de vorige Vlaamse regering(en) zwaar op inzetten. Beide willen het recht op mobiliteit van elke Vlaming in de praktijk realiseren, maar ze vertrekken elk vanuit een andere invalshoek.

Basismobiliteit houdt in dat elke Vlaming een bushalte (of bij uitbreiding, een halte met aanbod aan openbaar vervoer) heeft op wandelafstand van zijn woning. Het decreet basismobiliteit werd goedgekeurd in 2001 en stelt de wandelafstand op 750 meter voor plattelandsgemeenten, 650 meter voor kleinstedelijk gebied en 500 meter voor grootstedelijk gebied.

Het concept basisbereikbaarheid stelt dat (lokale en regionale) diensten goed bereikbaar moeten zijn via het openbaar vervoer. Los van de nabijheid van een halte moeten mensen met het openbaar vervoer tot bij het sociaal huis, gemeentehuis, sporthal, zwembad, ziekenhuis, ziekenfonds, ... geraken.

Eenzijds wil men met dit concept de zwaktes van het decreet basismobiliteit opvangen. De nabijheid van een halte verzekert nog geen degelijk aanbod aan openbaar vervoer. Vaak zijn mensen aangewezen op een weinig klantvriendelijke belbus of rijdt de bus aan hun deur net niet naar de dienst waar zij geregeld een beroep op doen. Ook vanuit de verenigingen waar armen het woord nemen worden vragen gesteld bij de meerwaarde van basismobiliteit. Een halte op wandelafstand is nog geen garantie op een degelijk aanbod.

Volgens ons biedt de invalshoek van basisbereikbaarheid kansen, maar ook risico's. Grote voordeel is dat men met dit concept vraaggestuurd kan werken. Wat zijn de behoeften van inwoners van een bepaalde gemeente of wijk? Van welke diensten vinden zij het belangrijk dat die vlot bereikbaar zijn? Via welke vervoersmiddelen kan die bereikbaarheid het best gegarandeerd worden? In tegenstelling tot basismobiliteit, waarbij men vooral aanbodgestuurd werkt. Er wordt een (fijnmazig) netwerk van haltes voorzien binnen een bepaalde perimeter met een vast aanbod en daar moet de gebruiker dan maar zo goed mogelijk gebruik van maken.

Risico's zijn er zeker ook. Basisbereikbaarheid is zeer breed in te vullen, een containerbegrip waar je alle richtingen mee uit kunt. Het Netwerk tegen Armoede wil actief nadenken over de invulling en wil het concept definiëren vanuit een beter, vraaggericht aanbod openbaar vervoer op maat van een (lokale) gemeenschap. Groot risico is dat men het concept basisbereikbaarheid gebruikt als een middel om te besparen. Daar zal het Netwerk tegen Armoede niet aan meewerken.

Vervoersarmoede is een van de meest hardnekkige en tegelijk meest onderschatte knelpunten voor mensen in armoede. Ze hypothekeren de kansen op werk of een opleiding, maken welzijnsdiensten fysiek onbereikbaar en bemoeilijken de uitbouw van

een sociaal netwerk. De Vlaamse regering heeft de verantwoordelijkheid om te investeren in het recht op mobiliteit van elke Vlaming, niet in het minst in de Vlaming met een laag inkomen.

In deze nota evalueren we een aantal (nieuwe en minder nieuwe) vervoersmodi die het concept basisbereikbaarheid in de praktijk kunnen brengen. De verschillende modellen worden al gebruikt in het buitenland (vooral in Nederland), soms ook al in Vlaanderen, en moeten het recht op mobiliteit garanderen in gebieden waar het reguliere aanbod niet kan voldoen aan de mobiliteitsvraag van de bewoners. We onderzoeken mogelijkheden voor openbaar vervoer in 3 verschillende contexten:

- op het platteland of moeilijk bereikbare gebieden
- woon-werk-verkeer
- particulier vervoer.

Die opdeling is niet altijd zo strikt af te bakenen. We hanteren de structuur vooral om de mogelijkheden op een heldere manier te kunnen evalueren.

2. Platteland en moeilijk bereikbare gebieden

2.1. Belbus

De belbus is wel bekend in Vlaanderen en zeker ook bij mensen in armoede. Het concept bestaat bij ons al van in de jaren '90 en werd toen geïntroduceerd om betaalbaar en flexibel openbaar vervoer aan te bieden in gebieden waar het reguliere aanbod onvoldoende is.

De belbus werkt met een reserveringssysteem binnen een bepaalde regio (cluster van gemeenten). Hij heeft geen vast traject of een vaste dienstregeling. In principe moet je 2 uur vooraf reserveren, maar in de praktijk blijkt de reserveringstijd soms veel langer te zijn. Het traject en het tijdstip waarop je je bestemming bereikt, hangt dus af van andere reserveringen. De belbus haalt je altijd op en zet je altijd af bij een bushalte.

Voordelen:

- Het belangrijkste voordeel is dat hij er is, dat er aan aanbod is in gebieden waar er voor het overige nauwelijks openbaar vervoer is
- Chauffeurs proberen soms flexibeler te zijn dan het systeem, maar dat hangt echt af van de goodwill van chauffeurs

Nadelen:

- Onvoldoende capaciteit. Bij reservering blijkt belbus al vaak vol te zitten
- Het nummer om te reserveren is betalend. Bovendien lopen de wachttijden aan de telefoon soms heel hoog op. Dat geeft voor mensen in armoede een hoge telefoonrekening, bovenop de kosten voor de busrit
- Zeer onlogische indeling, zeer moeilijk om aansluiting te hebben van een belbusregio op een andere
- Soms enorm lange trajecten voor afstand tussen plaatsen die eigenlijk vrij klein is
- Systeem is helemaal niet flexibel. Wie aan een halte wacht waar een belbus passeert, mag niet opstappen zonder reservatie, ook al is er nog plaats op de bus

- Als je ziek bent, moet je afbellen, nog een bijkomende kost en vaak raak je niet eens tijdig binnen op de centrale, waardoor een schorsing dreigt
- Centrale moet steeds exacte naam van halte hebben, niet vanzelfsprekend
- Weinig hulp van telefooncentrale, je moet het allemaal eerst zelf uitgezocht hebben
- Geen oplossing als je ergens dringend naartoe moet
- Je weet vooraf wanneer je vertrekt, maar niet wanneer je aankomt.

“Ik wil met de belbus naar het ziekenhuis van Schriek dat het dichtst in de buurt is. Dat lukt niet, want de belbus rijdt alleen naar het ziekenhuis in Mechelen.”

“Ik probeer altijd op woensdag de belbus te reserveren om mijn kleinkinderen van school op te halen. Dat lukt meestal niet omdat men prioriteit geeft aan... schoolkinderen!”

“Het voordeel van de belbus? Ge komt al eens op plaatsen waar ge anders niet komt en waar ge ook helemaal niet moet zijn. Het is altijd een beetje reizen.”

Conclusie:

De belbus biedt nauwelijks een oplossing voor mensen in armoede om zich te verplaatsen naar vrienden, familie, diensten, werk, ... Het is zeer weinig flexibel. Je hebt geen zicht op wanneer je je bestemming bereikt. Je doet soms heel lang over een traject en voor dringende verplaatsingen biedt de belbus geen oplossing. Het betalende reserveringsnummer maakt het belbusvervoer ook duur, terwijl de reservering vaak helemaal niet vlot verloopt (lange wachttijden, bussen die volzet zijn).

2.2. Buurtbus

De Buurtbus werkt op het niveau van een dorp of een cluster van deelgemeenten waar geen of zeer weinig regulier openbaar vervoer is. Het gaat doorgaans om een mini-bus (8 personen) met vrijwillige chauffeurs en het geheel wordt beheerd door buurtbewoners vanuit een buurtbusvereniging.

De buurtbus werkt met een vaste dienstregeling, uitgewerkt door de buurtbusvereniging zelf. Die kan dus zelf nadenken over de frequentie en de haltes van de buurtbus op bepaalde (of alle) dagen van de week. De bus kan bijvoorbeeld op marktdag het vervoer van en naar de wekelijkse markt verzekeren, schoolverbindingen, evenementen, ... Hij heeft een minimumcapaciteit van 15 à 20 reizigers per werkdag en maximum 70 (anders is het niet meer haalbaar met vrijwillige chauffeurs en een mini-bus). De buurtbus voorziet op bepaalde punten ook aansluiting met het reguliere net. Het tarief is hetzelfde als dat van het reguliere openbaar vervoer.

Voordelen:

- Vaste dienstregeling is positief. Je kunt je beter organiseren en je hebt zicht op wanneer je je bestemming bereikt.

Nadelen:

- Vragen bij werken met vrijwillige chauffeurs. Gaat men voldoende mensen vinden? Hebben die de nodige capaciteiten? Wat met de veiligheid? Cfr. Mindermobielencentrale, op zich werkt dit goed, maar veel hangt af van de

vrijwillige chauffeur. Worden bij de Buurtbus chauffeurs vooraf of tijdens hun indiensttreding gekeurd?

- Betaalde tewerkstelling vervangen door vrijwilligerswerk, roept veel vragen op
- Wat bij drukke momenten, vb. marktdag? Kan zo'n Buurtbus de vraag dan wel aan?
- Krijgen vrijwilligers een vrijwilligersvergoeding of worden ze op een andere manier vergoed? Vrijwilligers kosten ook geld op vlak van ondersteuning.

Conclusie:

Veel ethische en praktische vraagtekens bij gebruik van vrijwilligers. Wij streven naar duurzaam en werkbaar werk en hier wordt betaald werk vernietigd en vervangen door vrijwilligerswerk. Waarom dit niet integreren in sociale economie? Veel vragen ook over vergoeding, capaciteiten van vrijwilligers en veiligheid voor de reiziger. Als vrijwilligers met een mini-bus van 8 personen rondrijden is nog iets anders dan met je personenwagen rondrijden voor MMC.

2.3. Flexbus

De Flexbus, met een professionele chauffeur, is een mini-bus (8 pers.) die altijd vertrekt vanuit een openbaar vervoersknooppunt (station, autobusstation of punt waar verschillende buslijnen samenkomen) en mensen naar een bestemming in de buurt brengt (gemeente of naburige gemeenten). De vertrektijd is afgestemd op aankomsturen van trein en/of bus. De Flexbus staat dus in principe klaar wanneer reizigers op het knooppunt aankomen.

De route wordt dan in samenspraak met de instappende reizigers vastgelegd binnen een straal rond het knooppunt. De reizigers worden afgezet op wandelafstand van hun woonplaats. De tarieven zijn dezelfde als voor het reguliere openbaar vervoer.

Voordelen:

- Je geraakt op een relatief vlotte manier op wandelafstand van je bestemming
- Je hoeft niet te reserveren

Nadelen:

- Van knooppunt naar huis lukt, maar de omgekeerde beweging is niet voorzien. Zo blijf je nog altijd beperkt in je mobiliteit
- Wat als de bus er niet is, heb je dan info over waar hij is of hoe lang hij nog wegblijft?
- Wat als er teveel volk is voor 1 Flexbus?
- Niet vanzelfsprekend om reizigers onder elkaar traject te laten afstemmen. Kan tot chaos of conflicten leiden
- Moeilijk om aankomsttijd vooraf in te schatten, heel afhankelijk van andere reizigers, lastig om bvb. tijdig op je werk te raken

Conclusie:

Flexibele formule, maar nadelen van bvb. Belbus blijven hier ook gelden. Geen vaste route, zeer onvoorspelbaar, onduidelijk wanneer je aankomt. Wel positief dat je niet hoeft te reserveren.

2.4. Treintaxi

De treintaxi is een personenwagen (met een professionele chauffeur) die je op afroep (via een belknop) komt ophalen aan het station of aan een vervoersknooppunt en je naar je bestemming in de buurt (binnen een afgebakende straal) brengt. De tarieven zijn dezelfde als voor het openbaar vervoer.

Voordelen:

- Geen reservatie(kosten), vlotte manier om taxi op te roepen
- Kan goede aanvulling zijn op ander openbaar vervoer, bvb. na normale uren

Nadelen:

- Ook hier probleem dat je wel van station of knooppunt naar je bestemming raakt, maar niet omgekeerd
- Wat als er veel volk van de trein stapt en die willen allemaal de treintaxi nemen?
- Wat met toegankelijkheid voor mensen met een rolstoel?

Conclusie:

De treintaxi kan meerwaarde hebben in combinatie met andere vervoerssystemen, maar zwakke punt blijft dat je wel op je bestemming raakt, maar niet terug. Positief is het systeem op afroep.

3. Particulier vervoer

Particulier vervoer draait rond systemen waarbij vrijwillige chauffeurs hun eigen personenwagen of een gemeenschappelijk mini-busje inzetten om minder mobiele of mensen met een laag inkomen van en naar hun bestemming te brengen.

Bij ons is het klassieke voorbeeld de mindermobielencentrale (MMC), die in veel gemeenten actief is. Tarieven verschillen van gemeente tot gemeente, maar vaak wordt er ook met sociale tarieven gewerkt.

Het vervoer wordt georganiseerd vanuit een vereniging of een stichting (zoals de MMC) en de chauffeurs krijgen een vrijwilligersvergoeding en een kilometervergoeding. Het kan gebruikt worden op maat, om mensen van deur tot deur te vervoeren, of om mensen in groep van en naar een evenement te brengen. Ritten moeten wel vooraf gereserveerd worden.

Voordelen:

- Persoonlijke service
- In veel gemeenten betaalbaar, maar niet overal dezelfde tarieven, voor mensen met een laag inkomen soms toch nog altijd duur

Nadelen:

- Centrale is enkel bereikbaar tijdens de kantooruren
- Lang vooraf reserveren, bvb. 2 dagen vooraf, daardoor niet geschikt voor dringende verplaatsingen
- Weinig flexibel, bvb. max. 3 ritten per week voor zelfde gebruiker
- In de weekends veel vraag, maar weinig beschikbare chauffeurs

Conclusie:

Het particulier vervoer met vrijwilligers, zoals de mindermobielen centrale, biedt zeker een toegevoegde waarde, maar heeft ook zijn beperkingen. Het biedt een service op maat en van deur tot deur, wat een grote meerwaarde is in vergelijking met andere vervoerssystemen. Het is doorgaans ook redelijk betaalbaar, al verschillen de tarieven per gemeente en kan het voor mensen met een laag inkomen toch nog duur uitvallen. Eenduidige tarieven en een algemeen sociaal tarief zou wenselijk zijn. Het zou niet mogen afhangen van waar je woont hoeveel je betaalt voor de MMC.

Werken met vrijwilligers geeft ook wel reële nadelen. Lang vooraf reserveren maakt het systeem een stuk minder aantrekkelijk. Mensen kunnen niet op de MMC rekenen voor dringende verplaatsingen. Vrijwillige chauffeurs zijn ook maar beperkt beschikbaar, waardoor het aanbod niet altijd afgestemd is op de vraag.

4. Woon-werkverkeer

4.1. Fietspunt

Een fietspunt stelt fietsen ter beschikking aan OV-knooppunt, station of carpoolparking. Die kunnen dan gehuurd worden. Bekende voorbeelden zijn de leenfietsystemen (Velo in Antwerpen, Villo in Brussel of Blue Bikes van NMBS), maar dit kan ook georganiseerd worden door bedrijven, eventueel zelfs gezamenlijk door bedrijven uit dezelfde industriezone. Werknemers gebruiken de fiets om van het knooppunt naar het werk te gaan en terug, eventueel met een financiële tussenkomst van de werkgever.

Voordelen:

- Flexibel systeem, je kunt zelf je route bepalen en bent niet meer alleen afhankelijk van openbaar vervoer
- Je hebt je vervoerstijd zelf in de hand

Nadelen:

- Prijs kan wel een drempel zijn voor mensen in armoede, zeker als men dit wil gebruiken zonder dat men werkt, bvb. om te solliciteren of een opleiding te volgen. De tarifiering moet echt toegankelijk zijn.
- Systeem moet ook gebruiksvriendelijk zijn, vaak met krediet- of bankkaarten, wat drempel betekent voor mensen in armoede.
- Wat met mensen die tijdelijk werk hebben
- Geen oplossing voor minder mobielen

Conclusie:

Een fietspunt biedt zeker mogelijkheden, ook voor wie op zoek is naar werk of zich gewoon wil verplaatsen, maar er blijven veel vragen bij de kostprijs. In hoeverre komt de werkgever daarin tussen en wat met mensen die dit willen gebruiken om te solliciteren of voor een opleiding of om zich gewoon te verplaatsen? Het is ook geen oplossing voor minder mobielen.

In 't Lampeke in Leuven worden fietsen verhuurd aan €1/dag. Dat werkt, want ook bruikbaar voor mensen die interimwerk doen en dus niet zomaar een abonnement kunnen krijgen via hun werkgever.

4.2. Ploofiets-abonnement

Met een supplement op je OV-abonnement kun je een ploofiets gebruiken die je meeneemt op bus of trein.

Voordelen:

- Flexibel systeem, je kunt zelf je route bepalen en bent niet meer alleen afhankelijk van openbaar vervoer
- Nog flexibeler en gebruiksvriendelijker dan het fietspunt
- Je hebt je vervoerstijd zelf in de hand

Nadelen:

- Vragen over kostprijs: ploofietsen zijn op zich heel duur, hoeveel gaat zo'n huursupplement dan kosten
- Wat met mensen die tijdelijk werk hebben
- Wat met de huurwaarborg
- Geen oplossing voor minder mobielen

Conclusie:

Ploofietsabonnement is een goede oplossing voor wie werkt en voor zover de tarieven niet te hoog zijn (werkgever zal moeten tussenkomen). Voor wie niet werkt, valt dit waarschijnlijk vrij duur uit. Het is ook geen oplossing voor minder mobielen.

5. Conclusies

In het algemeen moeten we opletten dat we het huidige aanbod niet vervangen door een wirwar aan systemen met elk hun eigen dienstregeling, gebruiksvoorwaarden, tarieven en personeel, waardoor de gebruiker door de bomen het bos niet meer ziet. Ons openbaar vervoer dreigt zeer onoverzichtelijk te worden.

Het Netwerk tegen Armoede wil mee nadenken over alternatieven voor het huidige aanbod voor zover de tarieven voor de gebruiker daardoor niet stijgen. Nu wordt de drempel al verhoogd door duurdere tickets en een weinig klantvriendelijk ticketsysteem (papieren ticket nog duurder dan sms-ticket).

Een wonderoplossing bestaat er niet. Elk systeem heeft zijn eigen specifieke voor- en nadelen. In het algemeen wordt de belbus als zeer klantvriendelijk ervaren. Dit biedt zeker geen garantie op basismobiliteit of basisbereikbaarheid.

Systemen als buurtbus of particulier vervoer bieden mogelijkheden, maar wij stellen ons vragen bij de inzet van vrijwilligers. Zij kunnen per definitie niet de dienstverlening en veiligheid bieden die je wel kunt verwachten van professionele chauffeurs. Als er toch met vrijwilligers gewerkt wordt, vragen wij een voldoende professionele omkadering.

Voor ons is dit ook een ethische kwestie. Het Netwerk tegen Armoede vindt het problematisch om tewerkstelling te vervangen door vrijwilligerswerk, net in een tijd waarin mensen zwaar geïsoleerd worden als ze geen job vinden.

De andere vervoerssystemen (flexbus, treintaxi) kunnen een oplossing bieden in combinatie met een goed uitgebouwd regulier openbaar vervoer. Dat laatste blijft voor ons prioritair. Een fijnmazig netwerk, ook in minder bereikbare gebieden met een goede dienstverlening en sociale tarieven.

Voor woon-werkverkeer ziet het Netwerk tegen Armoede veel mogelijkheden in fietspunten, voor zover de werkgever die betaalbaar houdt voor de (potentiële) werknemer. Plooi-fiets-abonnementen lijken ons moeilijk realiseerbaar tegen betaalbare tarieven voor mensen met een laag inkomen.

Basisbereikbaarheid kan voor ons geen alibi zijn om een (zoveelste) besparingsronde door te voeren en dienstverlening terug te schroeven. Als dat het einddoel is van het concept basisbereikbaarheid, is het gedoemd om te mislukken.