

SOCIAAL: aanbieden van mobiliteitsvormen waarmee alle personen zich doeltreffend en aangenaam kunnen verplaatsen - Naar meer sociale inclusie

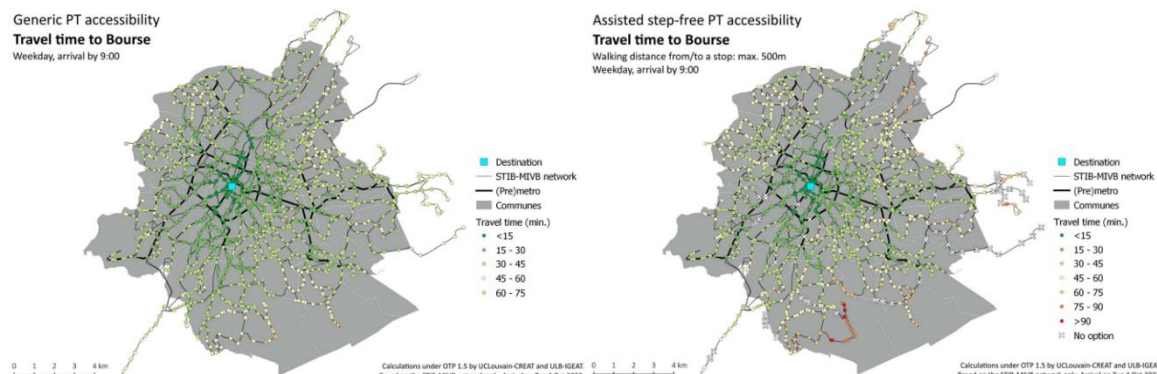
De afgelopen jaren trad de sociale dimensie sterk naar voren in het publieke debat over het mobiliteitsbeleid (rustige wijken, de lage-emissiezone, de kilometerheffing, enz.). Het betreft een dimensie die een zeer divers publiek aanspreekt en aan vele uitdagingen raakt zoals de toegankelijkheid van de openbare ruimte, het openbaar vervoer, economische kwetsbaarheid of gender.

Zelfs als het ontegensprekelijk zo is dat er nog veel moet gebeuren, werden er zeker in de afgelopen tien jaar meerdere omvangrijke programma's ontwikkeld om de toegankelijkheid te verbeteren, en deze werden nog uitgebreid sinds de goedkeuring van Good Move. De aandacht voor de problemen die samenhangen met economische kwetsbaarheid is echter van meer recente datum. Brussel Mobiliteit werkt momenteel aan instrumenten om dit thema in de toekomst beter op te volgen. Hetzelfde geldt voor gendergerelateerde kwesties.

De openbare ruimte en het openbaar vervoer toegankelijk maken

Ongeveer een persoon op drie is op een gegeven moment beperkt in zijn mobiliteit. Dat kan tijdelijk of permanent zijn of te wijten zijn aan een bepaalde omstandigheid. Het thema toegankelijkheid wordt ook des te belangrijker gezien de vergrijzing van de Brusselse bevolking.

Er bestaan op het vlak van toegankelijkheid van de openbare ruimte en het openbaar vervoer nog steeds grote ongelijkheden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Zo is er het JUSTICE-project (UCL, ULB, 2023) dat de verschillen in reistijd in kaart bracht van verschillende punten in het gewest naar een vijftiental belangrijke locaties (op de kaart hieronder is dat het Centraal Station), voor respectievelijk een persoon die geen mobiliteitsproblemen ervaart en een rolstoelgebruiker. De rolstoelgebruiker doet er veel langer over omdat deze omwegen moet maken om gebruik te kunnen maken van de toegankelijke delen van het openbaarvervoernet (het metronetwerk werd buiten beschouwing gelaten). Sommige delen van het gewest zijn zelfs volledig ontoegankelijk, omdat er geen haltes zijn die voldoen aan de normen voor personen met beperkte mobiliteit.



Ondanks deze vaststelling - die zonder twijfel enigszins overdreven is wegens de vooronderstellingen die aan de basis liggen van het onderzoek en die het hele metronet uitsluiten - is de situatie de laatste jaren gevoelig verbeterd, met de jaarlijkse herinrichting van openbaarvervoerhaltes, de plaatsing van liften, de geluids aankondiging buiten de haltes, een audit van alle buslijnen via het AccessiBus-programma (rollend materieel met toegangshellingen, bewegwijzering die de toegankelijkheid van de haltes aangeeft, enz.).

Deze positieve evoluties op het terrein vormen het resultaat van een uitdrukkelijker toegankelijkheidsbeleid. Zo zijn er het Strategisch plan voor het toegankelijk maken van het MIVB-netwerk dat is toegevoegd aan het beheerscontract 2019-2023; de oprichting van een taskforce Toegankelijkheid; het voorleggen van de meeste projecten voor herinrichting van de openbare ruimte aan de afdeling Actieve Modi van de GMC; opleidingen over toegankelijkheid van de openbare ruimte voor projectontwerpers en de aannemers die de werken uitvoeren; het opnemen van specifieke meldingscategorieën voor voetgangerstoegankelijkheid in de Fix My Street-app (slecht geplaatste podotactiele elementen, beschadigde voetgangersbekleding, enz.); ondersteuning aan de gemeentes voor het toegankelijk maken van hun voetgangersnetwerk (TPWOR); enz.

Ondanks deze opmerkelijke vooruitgang, valt het niet te ontkennen dat de hierboven genoemde initiatieven moeten worden voortgezet en dat er duurzame en doeltreffende oplossingen moeten komen voor toegankelijkheidsproblemen die nog steeds niet correct worden aangepakt (bijvoorbeeld de bouwplaatsen op voetpaden) of die het gevolg zijn van technologische innovatie (zoals het wildparkeren van micromobiliteitsvoertuigen) of die nog kunnen verergeren (zoals auto's die op het trottoir parkeren wegens hun voortdurend toenemende omvang). Het zal er ook op aankomen de digitale tools toegankelijker te maken (apps van de operatoren, Floya, enz.) en via deze tools ook relevante informatie te verstrekken voor personen met beperkte mobiliteit (opzoeken van aangepaste routes, informatie over gespecialiseerde diensten, enz.).

De uitdagingen m.b.t. financiële kwetsbaarheid in verband met het mobiliteitsbeleid

De auto is het type mobiliteit dat het zwaarste weegt op het gezinsbudget (behoudens de bedrijfswagen), maar voor sommige gezinnen en beroepen is de auto een onontbeerlijk gegeven.

Gezinnen met een lager inkomen bezitten (veel) minder vaak een auto. Op basis van een kruising van gegevens (DIV en Beclotax, 2019) blijkt dat 39% van de gezinnen met een inkomen tussen 1.500 en 1.999 euro een auto bezitten, tegen 61% voor gezinnen met een inkomen tussen 3.000 en 3.499 euro. Het verband tussen inkomen en autobezit is nochtans niet absoluut, want een aantal financieel kwetsbare gezinnen heeft een auto. Op basis van de SILC-enquête (*Survey on the income and living conditions*) uit 2022 blijkt dat 5,4% van alle Brusselse gezinnen (of 9,3% van de gemotoriseerde Brusselse gezinnen) een auto bezitten terwijl ze zich in een sociaal en materieel kwetsbare situatie bevinden¹.

De budgettaire middelen die deze gezinnen aan de auto spenderen maakt dat ze over onvoldoende financiële middelen beschikken om minstens een keer per jaar op vakantie te vertrekken, om een onvoorziene factuur te betalen, enz. Een groot deel van deze gezinnen kan echter moeilijk zonder auto, wat verklaart waarom ze bereid zijn tot zulke financiële offers. De sociodemografische kenmerken van kwetsbare gezinnen met een auto lijken op een reële behoefte aan een auto te wijzen. Het betreft gezinnen die over een equivalent inkomen (gewogen op basis van de gezinsomvang) van ongeveer 1.626 euro beschikken, met (veel) kinderen. Technische beroepen/arbeiders zijn ook sterk vertegenwoordigd in dit segment.

Op basis van deze vaststellingen, tekenen zich twee mogelijke oplossingen af: enerzijds zorgen dat er kwaliteitsvolle alternatieven zijn voor automobilititeit, die fysiek en financieel toegankelijk zijn; anderzijds voor de economisch meest kwetsbare gezinnen die een auto nodig hebben in oplossingen voorzien die hen in staat stellen zich met de auto te verplaatsen.

- Hetzij via een aangepast en uitgebreid aanbod van deelauto's. In dat verband zijn de initiatieven die Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel in 2023 opstartten het vermelden waard, namelijk de projectoproep "Inclusive car sharing" en "de Green Deal autodelen". Deze zijn bedoeld om autodelen toegankelijker te maken voor de financieel meest kwetsbare groepen, gezinnen met kinderen, ouderen en personen die moeite hebben met de digitalisering.
- Hetzij door maatregelen in te zetten die het autogebruik en -bezit inperken, maar met voldoende sociaal corrigerende maatregelen². Zoals de uitzonderingen voor de LEZ voor personen met een handicap die een verhoogde tegemoetkoming genieten (VT-statuuut) of de progressieve belasting in het kader van de kilometerheffing op basis van het fiscale vermogen van de auto. Het zou zonder twijfel de moeite waard zijn de mogelijkheid en het belang te onderzoeken van een uitbreiding van dit soort corrigerende maatregelen naar specifieke doelgroepen.

In dat opzicht moet ook de grote onrechtvaardigheid van het systeem van bedrijfswagens worden benadrukt.

Meer alternatieven voor de auto

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest biedt een gunstige omgeving voor gezinnen die om financiële redenen niet over een auto kunnen beschikken. Dankzij de concentratie aan handelszaken en diensten en het openbaar vervoer kunnen veel gezinnen comfortabel leven zonder een auto. In zekere zin is elke uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer mogelijk een sociale begeleidingsmaatregel.

¹ SILC is een enquête die elke Europese lidstaat jaarlijks moet uitvoeren. We beschikken in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelukkig over voldoende gegevens om relatief fijnmazige analyses te maken. De analyses hieronder werden uitgevoerd met de steun van het Observatorium voor Gezondheid en Welzijn van Brussel-Hoofdstad. Ze zijn geïnspireerd op het werk van G. Mattioli. 2017. "Forced Car Ownership" in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts." *Social Inclusion* 5(4): 147–60.

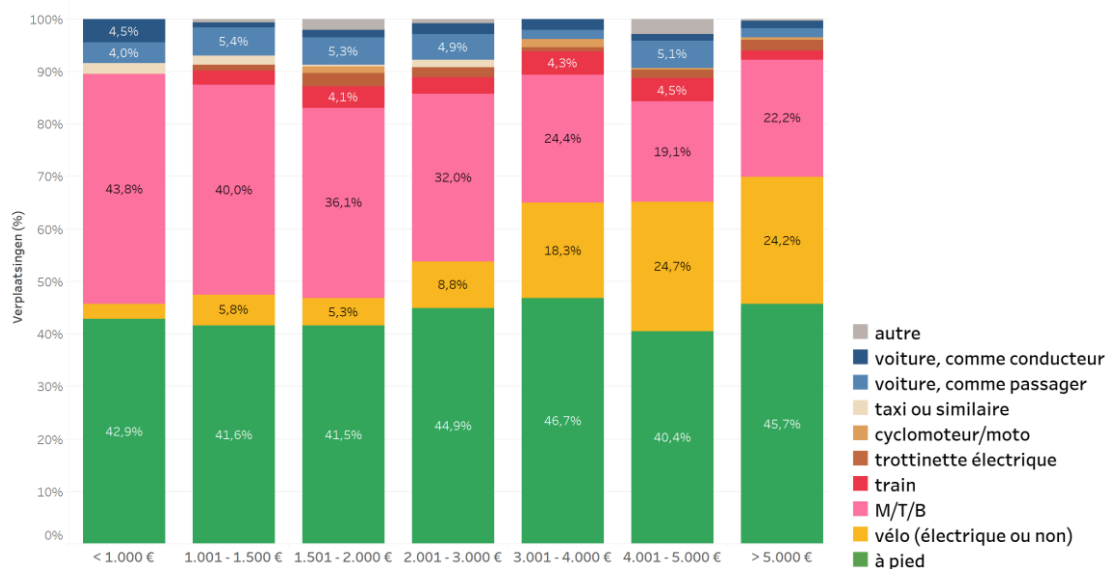
² Cf. Position Paper van BSI "Integratie van sociale rechtvaardigheid in de autobeperkende beleidsagenda: waarom en hoe"

De niet-indexering van de tarieven sinds een tiental jaar en de vele sociale tarieven maken dat de MIVB bijzonder betaalbaar is voor gezinnen met een zeer bescheiden inkomen. Een jaarabonnement kost vandaag feitelijk 21% minder dan 10 jaar geleden, en dat voor een dienstverlening die sterk verbeterd is op het gebied van de frequentie, de dekking van het net, het comfort en de toegankelijkheid.

Bovendien draagt de verbetering van de toegankelijkheid van het MIVB-net (zie hierboven) ook bij aan een comfortabeler openbaar vervoer voor verplaatsingen met kinderen, wat belangrijk is omdat het hebben van kinderen een factor is die ten grondslag ligt aan een toenemend gebruik - en ook de aankoop - van een auto.

Bovenop het openbaarvervoeraanbod moet ook fietsen toegankelijker worden gemaakt voor kwetsbare gezinnen. Gezinnen met een laag inkomen fietsen immers opvallend minder. De grafiek hieronder uit de enquête over het verplaatsingsgedrag van Brussel Mobiliteit (2021-2022) toont het modale aandeel van de *niet-gemotoriseerde* gezinnen volgens inkomenscategorie. Het modale aandeel van het fietsen schommelt rond 5% in gezinnen waar minder dan 2.000 euro wordt verdiend, terwijl dit 25% bedraagt in gezinnen die over meer dan 4.000 euro per maand beschikken.

Modale aandelen per inkomensklasse : respondenten zonder auto in het gezin



Deze verschillen zijn het resultaat van materiële factoren zoals de moeilijkheid om fietsen te stallen in kleine woningen zonder opslagruimte, de kostprijs van een elektrische fiets, ontbrekende fietsinfrastructuur, enzovoort, maar ook van een andere maatschappelijke houding ten opzichte van fietsen wegens een gebrek aan fietseducatie, een angst om te fietsen in de stad, enzovoort.

Er is een vanzelfsprekend belang om de meest kwetsbare groepen in het zadel te krijgen en voornamelijk dan gezinnen die ondanks hun financiële kwetsbaarheid een auto bezitten. Er bestaan al een aantal initiatieven in die zin, bijvoorbeeld "Vélo Solidaire". Nochtans moeten de sensibiliseringsmaatregelen en de materiële steun worden uitgebreid (steun voor de aankoop van een fiets, parkeergelegenheid voor gezinnen met onaangepaste woningen, enz.).

Om de modale verschuiving te ondersteunen, met name voor de meest kwetsbare groepen, heeft het gewest ten slotte de Brussel'Air-premie specifiek voor personen met een laag inkomen verhoogd. Via Leefmilieu Brussel kan men bovendien een beroep doen op een Mobility Coach die informatie op maat geeft over de verschillende alternatieven voor de auto in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Naar een meer structurele aanpak van de uitdagingen op het gebied van financiële kwetsbaarheid m.b.t. het mobiliteitsbeleid

Over het algemeen werkt Brussel Mobiliteit aan een meer structurele aanpak van deze financiële uitdagingen (naar het voorbeeld van de uitdagingen i.v.m. universele toegankelijkheid) via:

- Meerdere studies en analyses om de mobiliteitspraktijken en de verdeling van het autobezit volgens verschillende sociodemografische variabelen beter te begrijpen;
- Een facilitator "sociale kwesties" die in juni 2023 in dienst werd genomen;

- De oprichting van een nieuwe afdeling van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie die zich specifiek met de sociale uitdagingen bezighoudt. Dit vloeit rechtstreeks voort uit de door Brussel Mobiliteit en Leefmilieu Brussel georganiseerde gespreksdag over sociale kwesties³.



Genderkwesties

Er is niet één specifieke actie die gelijkheid verzekert in de openbare ruimte op het vlak van mobiliteit. Een van de acties is de herinrichting van de openbare ruimte. Dat moet de verblijfsfunctie verbeteren en bijdragen aan de inclusie van een meer divers publiek, wat helpt in de strijd tegen de ongelijke toegang tot stedelijke voorzieningen, zoals het toekomstige project aan het Koninginneplein.

Bovendien past Brussel Mobiliteit elk jaar een genderbudgeting toe op 25% van zijn begroting en subsidieert het projecten die rechtstreeks ten goede komen aan vrouwen zoals Les Hirond'elles (vzw Molembike). Deze vzw heeft een programma om allerlei doelgroepen, maar voornamelijk vrouwen en kinderen uit de wijk, aan het fietsen te krijgen. Een ander gesubsidieerd project is "Vélo Solidaire" (vzw Cyclo, de Ateliers de la rue Voot en Pro Velo). Dit project moet fietsen toegankelijk maken voor een kwetsbaar publiek via het ter beschikking stellen van een tweedehandsfiets en opleidingen om deze personen te begeleiden bij deze modale verschuiving.

Sinds 2023 wordt een sessie over gender opgenomen in de opleiding voor de mobiliteitsadviseurs. In de mate van het mogelijke worden de mobiliteitsindicatoren op een naar gender uitgesplitste wijze verzameld voor het opvolgen van de mobiliteitspraktijken. Zo merkt men sinds 2016 een toename van het aantal vrouwelijke fietsers van 34 naar 40%. Hoewel dit niets zegt over de fysieke of mentale belasting of eventuele ongelijkheden die verband houden met deze trajecten, is het toch wel bemoedigend om vast te stellen dat dit percentage toeneemt naarmate de inrichtingswerken voor fietsinfrastructuur uitbreiden. Naast de infrastructuur zijn ook maatregelen om mensen in het zadel te helpen zeer belangrijk.

In de openbare ruimte dragen zeer weinig straten⁴, openbaarvervoerhaltes of kunstwerken een vrouwen naam. De MIVB gaat voort met het vervrouwelijken van haltenamen. Tussen 2021 en 2023 werden er 17 haltes herdoopt. Andere staan gepland voor 2024. In het gewest werden drie nieuwe bruggen over het kanaal naar vrouwen genoemd (de Loredana Marchi-brug (2021), de Fatima Mernissi-brug (2021), de Suzan Daniel-brug). In mei 2022 werd de Leopold II-tunnel omgedoopt tot Annie Cordy-tunnel. In 2020 hadden slechts 6% van de straatnamen een vrouwen naam. Vandaag (oktober 2023), is dat 7,42%⁵.

Ten slotte werd in het Brussels plan ter bestrijding van geweld tegen vrouwen 2020-2024 een opleiding voor MIVB-personeel over seksuele intimidatie in het openbaar vervoer opgenomen. Bovendien voorziet de nieuwe beheersovereenkomst 2024-2028 van de MIVB dat er rekening wordt gehouden met gender en vanaf 2025 zal er in samenwerking met Brussel Mobiliteit een jaarlijkse analyse worden uitgevoerd van de genderverdeling van de reizigers op het net op de verschillende tijdstippen van de dag, en uitgesplitst naar de verschillende vervoerswijzen.

³ Een samenvatting van deze dag: Gids van de Mobiliteit en de Verkeersveiligheid (najaar 2023)

⁴ [EqualStreetNames.Brussel](https://www.equalstreetnames.brussel.be/)

⁵ [Noms Peut-Être stelt de Equal Street Names-kaart voor – Noms Peut-Être! \(wordpress.com\)](https://noms-peut-etre.com/)