

## Hoofdstuk 13. Het mobiliteitsbudget

De laatste intermediaire behoefte die moet worden vervuld om adequaat te kunnen participeren aan de samenleving is mobiliteit. De Universele Verklaring van de Rechten van de Mens omschrijft mobiliteit als een basisrecht: "Iedereen heeft het recht zich vrijelijk te verplaatsen en te vertoeven binnen de grenzen van elke staat" (Artikel 13, §1). Om hun verschillende sociale rollen goed te vervullen is het noodzakelijk dat mensen zich kunnen verplaatsen, naar de winkel, naar de dokter, naar de bioscoop of naar school. Indien deze diensten en goederen voor personen niet toegankelijk zijn omwille van een gebrek aan aangepaste mobiliteit, dreigt maatschappelijke uitsluiting<sup>i</sup>. Wat hiervoor minimaal nodig is, hangt sterk af van onder meer hun gezondheidstoestand, hun arbeidssituatie, of de mate waarin hun bestemming bereikbaar is met het openbaar vervoer. Aangezien we veronderstellen dat de typegezinnen in goede gezondheid verkeren en wonen op een toegankelijke locatie, kunnen zij zich te voet, met de fiets of het openbaar vervoer verplaatsen. Wanneer de financiële behoeftigheid van reële gezinnen wordt onderzocht, moet uit het sociaal onderzoek blijken of een eigen wagen minimaal noodzakelijk is. Dit kan het geval zijn wanneer een eigen wagen nodig is om bijvoorbeeld te gaan werken<sup>ii</sup> of wanneer het gezin woont op een locatie met een te beperkt openbaar vervoersaanbod<sup>iii</sup>.

Ook wanneer gezinnen wonen op een locatie met voldoende openbaar vervoer, beargumenteerden focusgroepen dat een auto in sommige situaties noodzakelijk is. De argumenten hiervoor zijn dat een auto nodig kan zijn om zware boodschappen te doen, voor het maken van een uitstapje, om verre familie te bezoeken wanneer die niet gemakkelijk bereikbaar is of voor verre sollicitaties. De focusgroepeelnemers vinden het belangrijk om in deze situaties niet altijd afhankelijk te zijn van anderen. Autodelen of carpooling werd door hen naar voor geschoven als een mogelijke oplossing. Zonder onze focus op een financiële ondergrens te verliezen, meenden we rekening te moeten houden met deze uitdrukkelijk benoemde behoefte en rekenen we een autobudget mee dat gezinnen toelaat om één halve dag per maand en één dag per jaar gebruik te maken van het systeem van autodelen. We voorzien in het referentiebudget ook de kost voor een rijbewijs. In verschillende focusgroepen werd het belang van een rijbewijs onderstreept. Dit is noodzakelijk om gebruik te kunnen maken van de deelauto, maar ook in het vinden van werk blijkt dit een grote troef.

Daarnaast, voorzien we in de korf « mobiliteit » voor iedere persoon een degelijke en goed uitgeruste fiets. We berekenen in overleg met een fietsenatelier een prijs voor een fiets die geschikt is voor intensief gebruik vanaf de leeftijd van 2,5 jaar. Daarnaast wordt er een kost voor basisonderhoud (bv. poetsen, smeren) en onderhoud bij een fietsenmaker voorzien. Tot slot is ook een budget opgenomen voor fietsuitrusting zoals een fietsstoeltje, een fietshelm, een slot en fietstassen.

Voor het berekenen van de kostprijs voor het gebruik van het openbaar vervoer, houden we rekening met alle verplaatsingen die nodig zijn voor het vervullen van alle behoeften (zie Hoofdstuk 1). Aldus voorzien we voor iedereen een jaarabonnement voor het gebruik van openbaar busvervoer. In Vlaanderen berekenen we de kostprijs van een jaarabonnement van de Lijn, in Wallonië van de TEC en de prijs van de MIVB wordt gehanteerd in Brussel. Daarnaast voorzien we een budget voor 10 treinritten voor alle volwassenen en jongeren vanaf 12 jaar.

- 
- <sup>i</sup> Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*, 169(6), 353-365.
- Martens, K. & Bastiaanssen, J. (2014). An index to measure accessibility poverty risk. *Proceedings of Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk*, Eindhoven, the Netherlands.
- <sup>ii</sup> Fransen, K., Boussauw, K., Deruyter, G., Maeyerb, P.D. (2019). The relationship between transport disadvantage and employability: Predicting long-term unemployment based on job seekers' access to suitable job openings in Flanders, Belgium. *Transp. Res. Part A*, 125, 268-279.
- <sup>iii</sup> Verachtert, E., Mayeres, I., Poelmans, L., van der Meulen, M., Vanhulsel, M., & Engelen, G. (2019). Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen. Vito: Mol.