

Mobiliteitssteun voor

AUTEUR ERIC LE BRETON FOTOGRAFIE PAYAL VORA & JEAN RUAUD

Door het versnipperen van de ruimte en het ontstaan van nieuwe tewerkstellingsvormen is de maatschappij grondig veranderd. Achtergestelde bevolkingsgroepen zijn door hun beperkte mobiliteit extra kwetsbaar voor deze veranderingen.

Achtergestelde bevolkingsgroepen moeten sociaal en professioneel in de maatschappij kunnen integreren, maar dat lukt niet zonder mobiel te zijn. Daarom worden er in Frankrijk verschillende initiatieven ontplooid om mobiliteitssteun te bieden aan allerlei achtergestelde groepen, zoals (jonge) werkzoekenden, alleenstaande moeders en immigranten. Momenteel zijn er meer dan vijfhonderd initiatieven, zowel op nationaal niveau als in landelijke en grootstedelijke omgevingen. In dit artikel worden drie van deze projecten besproken.

Het eerste initiatief is dat van de 'Association des Flandres pour l'Education, la Formation des Jeunes et l'Insertion Sociale et Professionnelle' (Afeji) in Duinkerke in Noord-Frankrijk. Vijf jaar geleden constateerde deze vereniging dat mensen met een minimum-inkomen moeite hebben om hun werk of school te bereiken. Deze mensen wonen vaak in de buitenwijken waar collectief vervoer niet efficiënt georganiseerd kan worden. De mobiliteitsmogelijkheden zijn er dus beperkt. Om dit probleem te verhelpen, startte de Afeji met bromfietsverhuur. Dit bleek zo'n succes dat de vereniging nu ongeveer honderd bromfietsen verhuurt. Daarnaast kocht de Afeji voor inwoners van rurale gebieden vier auto's, die op bestelling tussen de woning en het werk of de school rijden.

Het tweede initiatief is de vereniging 'Auto insertion Iotoise' (Ail 46), die in 1998 in Cahors, gelegen in het zuidwesten van Frankrijk, werd opgericht. Ze verhuurt tachtig auto's aan werkzoekenden tegen een prijs die vijf tot zes keer lager is dan de marktprijs. Op deze manier kunnen de werkzoekenden zich toch verplaatsen naar tijdelijke jobs, seizoensarbeid en andere gelegenheden. Werkzoekenden kunnen maximaal drie opeenvolgende maanden een auto huren. De departementale raad draagt ongeveer tachtig procent van de huurkosten: rond de twaalf euro per dag per auto.

Het laatste voorbeeld speelt in de West-Franse stad Saint-Nazaire in het departement Loire-Atlantique. De 'Fédération des Maisons

de Quartier' vangt huisvrouwen uit migrantenfamilies op. Hoewel deze vrouwen in Saint-Nazaire wonen en dus toegang hebben tot het openbaar vervoersnetwerk van deze stad, maken zij hier amper gebruik van. Ze beheersen de Franse taal niet, kunnen de kaart van het openbaar vervoersnetwerk niet lezen en de lijst met de vertrektijden niet ontcijferen. Ze begrijpen niet hoe deze westerse vervoerzorg werkt. Inmiddels hebben ze daardoor verschillende angsten ontwikkeld: de angst om alleen de stad in te gaan en de angst om te verdwalen. Om deze angsten te overwinnen, organiseert de vereniging een basiscursus mobiliteit. De vrouwen leren kaartlezen waardoor ze zich kunnen oriënteren in de stad. Ook leren ze fietsen. Enkelens worden zelfs toegelaten tot een cursus die hen voorbereidt op het behalen van een rijbewijs. Daarvoor heeft de vereniging een eigen goedkope rijkschool.

Exclusie door dubbele fragmentatie

Deze voorbeelden van succesvol mobiliteitsmanagement voor zwakkere groepen in de Franse samenleving illustreren dat mobiliteit voor minderheden heel belangrijk, maar niet vanzelfsprekend is. Het toenemende belang van mobiel zijn kan worden verklaard door twee fragmentatieprocessen. Ten eerste breiden steden zich uit en versnipperen de rurale ruimte. Hierdoor is in de afgelopen decennia de gemiddelde dagelijks afgelegde afstand verdubbeld: van twintig naar ongeveer veertig kilometer. Ten tweede zijn nieuwe tewerkstellingsvormen ontstaan. Een fulltime negen-tot-vijfbaan met onbepaalde contractduur is niet langer de norm. In 1975 daalde het aandeel van banen voor onbepaalde tijd al tot zestig procent. Contracten van bepaalde duur, interimwerk, parttime werk, glijdenuren en nacht- en weekendwerk zijn niet langer een uitzondering. Deze nieuwe tewerkstellingsvormen, die een hoge bewegingsvrijheid van werknemers vereisen, zijn momenteel goed voor twee derde van alle jobs.

Om sociaal en professioneel te kunnen integreren, moet men dus mobiel zijn. Maar de mobiliteitsmogelijkheden zijn ongelijk verdeeld. Enkele cijfers illustreren dit. Van de armste gezinnen in Frankrijk bezit 56 procent geen auto. Dit is onvergelijkbaar met het autobezit onder de rijkste gezinnen: slechts vier procent daarvan heeft geen auto. Autobezit is niet voldoende, want men moet eerst een rijbewijs halen. Uit een enquête, gehouden in 2002 in Île-de-France, blijkt dat het bezit van een rijbewijs het laagst is onder werkzoekenden: 81 procent van de werkende vrouwen heeft een rijbewijs tegenover 61 procent van de werkloze vrouwen. Voor mannen is dat respectievelijk 92 en 72 procent. Achtergestelde bevolkingsgroepen bevinden zich dus in een moeilijke situatie. Mindst dan een op de drie mensen bezit een rijbewijs en slechts een op tien een auto. Een kwart van de bevolking heeft noch een rijbewijs noch een bromfiets, noch een abonnement voor het openbaar vervoer. Het enige alternatief dat overblijft, is te voet gaan.

Openbaar vervoer lost het probleem niet op. Steden spreiden zich alsmat verder uit, en in deze versnipperde ruimte kan het openbaar

achtergestelden



Te voet gaan is het enige alternatief voor achtergestelden.

vervoer niet efficiënt georganiseerd worden. In buitenwijken en de rurale gebieden is openbaar vervoer daarom vaker niet dan wel beschikbaar. Anderzijds vereisen de nieuwe arbeidsvormen verplaatsingen buiten de spitsuren. Het openbaar vervoer is ontoereikend voor werknemers met een baan met glijdende of wisselende uren. Naast het beperkte aanbod is er nog het probleem van de kostprijs. Investeren in een abonnement is voor een gezin met een bescheiden inkomen te duur, en daarom blijft men eenmalige tickets kopen. Deze gezinnen komen wel in aanmerking voor allerlei kortingen, maar de aanvraag voor een goedkoop abonnement is zo gecompliceerd dat het mensen afschrikt. Men moet goed geïnformeerd zijn, verschillende stappen doorlopen en persoonlijke documenten kunnen overleggen. Minder dan de helft van de rechthebbenden dient effectief een aanvraag in.

Mobiliteit is meer dan transport

Mobiliteit wordt traditioneel herleid tot transport: de fysieke verplaatsing van een individu van plaats A naar B. Transportoperators focussen op het inzetten van individuele of collectieve transport-

middelen waarbij individuen als gelijk worden verondersteld. Culturele en symbolische dimensies van mobiliteit worden niet in aanmerking genomen. De eerder vermelde initiatieven maken duidelijk dat er meer dimensies zijn dan enkel het transporteren.

Ten eerste moet men het eigen lichaam beheersen. Mobiel zijn en het vergroten van je persoonlijke leefruimte gaat gepaard met leren lopen en het verwerven van evenwicht en een verfijnde psychomotoriek. Dit laatste is onontbeerlijk bij het autorijden, omdat je daarbij verschillende activiteiten tegelijkertijd moet kunnen uitvoeren. Deze lichamelijke vaardigheden lijken vanzelfsprekend, maar mensen met gezondheidsproblemen beseffen dat dit niet zo is. Deze mensen zijn oververtegenwoordigd in de achtergestelde bevolkingsgroepen.

Ten tweede is van A naar B reizen niet vanzelfsprekend eenvoudig. Men moet vooraf trajecten kunnen uitstippelen en oriënteringspunten kunnen identificeren. Door praktische ervaringen op te doen, zal men zich de ruimte alsmaar meer gaan toe-eigenen. Sommige bevolkingsgroepen hebben echter angst om zich te verplaatsen in de complexe buitenwereld: "Het openbaar vervoer, ik begrijp er

niets van... Je verdwaalt erin, telkens raak je de weg kwijt! Het is een gekkenhuis..."

Ten derde speelt tijd een rol. Tijd is een belangrijk begrip in de mobiliteitswereld: dienstregelingen moeten gerespecteerd worden, reistijden moet men kunnen inschatten en de tijd om een activiteit uit te voeren moet afgestemd worden op de tijd die nodig is voor de terugreis. Sommige bevolkingsgroepen hebben geen vat op tijd.

Ten vierde zijn er ten slotte randvoorwaarden voor verplaatsing. Niet alleen de verkeerswetten moeten gerespecteerd worden. Men moet een bankpas bezitten om gebruik te kunnen maken van de pinautomaat of om een vervoersticket te kunnen betalen. Men moet een autoverzekering afsluiten en betalen en de auto technisch laten onderhouden (economische regels). Men moet kunnen lezen en schrijven, en om omroepberichten op het station te kunnen begrijpen moet men de taal beheersen (kennisregels). Men moet verkeersborden respecteren, een rijbewijs of abonnement op zak hebben en zich gepast gedragen tegenover loketbedienden van diverse vervoersnetwerken (gedragsregels).

Deze vier dimensies maakt men zich eigen in een leerproces waarbij er 'goede' en 'slechte' leerlingen zijn. De beheersing van deze dimensies kan verschillen naar sociaal en cultureel milieu. Elk individu verplaatst en gedraagt zich daardoor anders. Mobiliteit sluit hierdoor aan bij het uitgebreide terrein van de ruimtelijke antropologie.

Informatie van het openbaar vervoer is niet voor iedereen duidelijk.

Meer publieke dienstverlening

De initiatieven van de sociaal werkers zijn interessant, maar het blijven 'slechts' plaatselijke initiatieven, die bovendien beperkt worden door procedures en budgettering. Er is behoefte aan meer publieke dienstverlening voor mobiliteit waar iedereen die mobiliteitsbeperkingen ondervindt een beroep op kan doen. Er dreigt sociale en professionele uitsluiting van deze mensen. Om dit te voorkomen moet er meer samenwerking komen tussen sociaal werkers en mobiliteitsdeskundigen. Sociaal werkers komen wel in aanraking met de dagelijkse problemen van achtergestelde bevolkingsgroepen, maar hebben geen kennis van de werking van het mobiliteitssysteem.

Maatschappelijk werkers zijn zich bewust van de problemen van exclusie, maar het sociaal beleid van Frankrijk besteedt er weinig toegevoegde aandacht aan. Het rapport over kwetsbare stedelijke zones van de Délégation Interministérielle à la Ville (2004) wijdt geen enkel hoofdstuk aan deze problematiek. Ook het plan voor sociale cohesie van 18 januari 2005 vermeldt de mobiliteitsproblemen van achtergestelde bevolkingsgroepen niet. In het verkeersbeleid is het gelukkig enigszins anders. De wet Orientation des Transport Intérieurs van 1982 vermeldt reeds in het eerste hoofdstuk het 'recht op transport' en verduidelijkt vervolgens dat achtergestelde bevolkingsgroepen "beroep kunnen doen op maatregelen aangepast aan hun situatie". Vanuit deze gedachte werden er meer openbaar vervoerslijnen aangelegd tussen het stadscentrum en de armere buitenwijken en werd het openbaar vervoersnetwerk fijnmaziger. Maar zoals eerder vermeld, bereiken deze maatregelen slechts een deel van de doelgroep.



Enkele lokale initiatieven tonen aan dat samenwerking tussen het sociale beleid en het verkeersbeleid kan leiden tot een efficiënte sociale politiek van mobiliteit. In het departement Nord werd een integratieplan voor de periode 2005-2010 opgesteld. Hierin werd nadrukkelijk de doelstelling opgenomen om achtergestelde bevolkingsgroepen mobieler te maken. In het departement Lot heeft de algemene raad van bestuur, die verantwoordelijk is voor het sociale beleid, een mobiliteitsdeskundige aangetrokken. Dergelijke ontwikkelingen zouden ook elders doorgevoerd moeten worden. Een andere mogelijkheid is om enkele zetels in de transportraden voor te behouden aan personen die vertrouwd zijn met het sociale beleid. Een kruisbestuiving tussen het beleid en de meer actiegerichte praktijk behoort ook tot de opties.

De dubbele fragmentatie van ruimte en tewerkstelling zal zich verder doorzetten. De mobiliteitsbehoeften van achtergestelde bevolkingsgroepen zullen hierdoor toenemen, maar de auto en het openbaar vervoer zijn voor hen geen geschikt alternatief. Sociaal werkers hebben een aantal oplossingen voor de voornaamste transportmiddelen (de auto en het openbaar vervoer) uitgewerkt: transport op bestelling en goedkope taxi's, carpooling en -sharing, verhuur van tweewielers en auto's, basiscursussen mobiliteit en voorbereiding op het behalen van een rijbewijs. Sommige oplossingen bestaan al langer dan twintig jaar, zij het kleinschalig; andere zijn nieuw. Deze alternatieven zouden algemener gebruikt moeten worden, en daarom is het dringend zaak dat mobiliteitsdeskundigen ermee vertrouwd raken. Daarenboven moet een gezamenlijke inspanning geleverd worden, zoals ook gedaan is voor het openbaar vervoer naar aanleiding van de conferentie in Tours in mei 1970.

Maar wie gaat de meer publieke dienstverlening van mobiliteit organiseren? Vandaag de dag zijn er enkel lokale, stedelijke en interstedelijke vervoerders. En welk juridisch kader zal hiervoor voorzien worden? Ontplooiën de bestaande vervoersmaatschappijen nieuwe activiteiten die de huidige mobiliteitsproblemen oplossen, of laat de overheid nieuwe vervoersmaatschappijen toe die deze nieuwe diensten aanbieden? Men heeft recent een eerste stap in deze richting gezet. Artikel 54 van de wet van februari 2005 over de ontwikkeling van de rurale gebieden vermeldt dat "het, in bepaalde gevallen, toegestaan is dat lokale gemeenschappen associaties of particulieren afvaardigen die instaan voor het transport op bestelling". Hoewel nog beperkt tot de rurale gebieden en het transport op bestelling, betekent dit wel de start van een publieke dienstverlening met nieuwe operators. Dit nieuwe begin kan gecoördineerd worden door de mobiliteitsautoriteiten, omdat deze het gezag hebben om openbaar vervoer en de nieuwe complementaire diensten te verenigen om zo uiteindelijk het recht op mobiliteit te realiseren.

Het succes van de drie initiatieven die als voorbeeld zijn genoemd, is een interessant studieobject. Speciale autorijscholen bereiden ongeschoolden voor op het behalen van een rijbewijs. Bijna alle bromfietsen en auto's worden verhuurd. De uitbating van goedkope taxi's en transport op bestelling behaalt in perifere gebieden betere resultaten dan het openbaar vervoer. Ongeveer de helft van de mensen die beroep deden op deze vormen van mobiliteitssteun vonden een baan. Om het effect van de extra bewegingsvrijheid van achtergestelde bevolkingsgroepen te onderzoeken, zijn echter meer systematische evaluaties nodig. Het effect van de mobiliteitssteun op de professionele integratie moet verder onderzocht worden. Momenteel bestaat er enkel de studie van Philippe Choffel waarin het effect van mobiliteitsmogelijkheden op de duur van werkloosheid

wordt nagegaan. Werkloosheid duurt gemiddeld 23 procent korter bij mensen met een rijbewijs, twintig procent korter bij mensen die over een individueel transportmiddel beschikken en acht procent korter bij mensen die gratis vervoer hebben.

Een aanzienlijk deel van de Franse bevolking heeft problemen om zich te verplaatsen, wat de sociale en professionele integratie beperkt. In afwachting van meer onderzoek kan de omvang van het probleem slechts indirect geschat worden. Volgens de enquête 'Handicap - Incapacité - Dépendance' ondervinden 5,8 miljoen personen dagelijks bereikbaarheidsproblemen. Op basis van een andere enquête van de Inspection Générale des Affaires Sociales en de Conseil Général des Ponts et Chaussées wordt geschat dat 4,5 miljoen inwoners van rurale gebieden dagelijks problemen hebben om zich te verplaatsen. Een derde bron geeft aan dat een derde van de 6,5 miljoen uitkeringsgerechtigden met een minimuminkomen mobiliteitsproblemen heeft. Deze studies beschrijven uiteraard bevolkingsgroepen die onderling niet volkomen vergelijkbaar zijn. De cijfers geven echter duidelijk aan dat de maatschappelijke inzet een mobilisatie noodzakelijk maakt.

Politici geven soms aan dat mobiliteitssteun veel geld kost. Ze moeten echter voor ogen houden dat de kosten voor mobiliteitssteun gecompenseerd worden door besparingen op de uitkeringsuitgaven. Het is belangrijk dat men daarop wordt gewezen, want een departement als Nord telt vandaag zeventigduizend uitkeringsgerechtigden met een minimuminkomen. De besproken initiatieven behaalden praktische successen en hielpen mensen weer aan het werk. Daarnaast zet mobiliteitssteun aan tot het heroverwegen van het begrip mobiliteit, zowel in de wetenschap als in de politieke en beleidsarena's. Het begin is er, maar er moet nog veel gebeuren alvorens mobiliteitssteun geïntegreerd is in de wetenschappelijke, politieke en beleidsmatige denkkaders.

Eric le Breton (eric.lebreton@uhb.fr) is als socioloog verbonden aan de Université Rennes 2. Sinds 2002 leidt hij het onderzoeksprogramma Mobiliteit en Integratie aan het Institut pour la Ville en Mouvement. Dit instituut heeft meerdere enquêtes uitgevoerd naar het mobiliteitsgedrag van achtergestelde bevolkingsgroepen en ondersteunt initiatieven voor mobiliteitssteun. Vertaald door Veronique Van Acker.

Literatuurselectie

- Choffel, Ph. (2003) Habiter un quartier défavorisé: quels effects sur la durée du chômage? Dares. Premières Informations, Premières Synthèses.
- Délégation Interministérielle à la Ville (2004) Observatoire national des zones urbaines sensibles. Editions de la Div.
- Chanut, J.-M. & H. Michaudon (2004) Difficultés à se déplacer et problèmes d'accessibilité. Une approche à partir de l'enquête HID. Etudes et Résultats, nr. 306.
- Belleville-Pla, A. (2004) Les trajectoires professionnelles des bénéficiaires des minima sociaux. Etudes et Résultats, nr. 320.
- Inspection Générale des Affaires Sociales et du Conseil Général des Pont et Chaussées (2004) Favoriser l'accès aux transports en zones rurales. Promouvoir un Chèque Transport. Paris.
- Le Breton, E. (2005) Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale. Ivry-sur-Seine Cedex: Armand Colin.