

“Ik geraak er niet”. Vervoersarmoede, een probleem voor mensen met een chronische ziekte?

Bertout Hellemans, stafmedewerker Samana

Ilse Janssens, stafmedewerker Samana

Samenvatting

De actiegroep mobiliteit van Samana peilde naar de mobiliteitsmogelijkheden van mensen met een chronische ziekte. Met de resultaten wil de actiegroep gerichte acties en initiatieven opzetten om drempels die de doelgroep ervaart op het vlak van mobiliteit zoveel mogelijk weg te werken.

Opmerkelijk, de meerderheid van de bevroegden schat zijn of haar mobiliteit erg hoog in, heeft een eigen wagen en doet vooral beroep op de naaste omgeving wanneer zij hulp nodig hebben om zich te verplaatsen. De groep die wel mobiliteitsdrempels ervaart stelt de verplaatsingen veelal uit om financiële redenen. Het openbaar vervoer wordt niet gezien als geschikt alternatief en ook de kennis over- en het gebruik van het aangepast vervoersaanbod is erg beperkt.

Sleutelwoorden: chronisch zieken, mobiliteit, vervoersarmoede, openbaar vervoer, aangepast vervoer

1. Doelstelling en methode

‘Meten is weten’ ... vanuit dat uitgangspunt organiseerde de actiegroep mobiliteit van Samana, bestaande uit vrijwilligers en educatieve medewerkers, een bevraging bij mensen met een chronische ziekte om te peilen naar de drempels die zij ervaren op het vlak van mobiliteit. “Ik geraak er niet”, is een vaak gehoorde uitspraak wanneer iemand uitgenodigd wordt om deel te nemen aan een activiteit.

Dit “mobiliteitsargument” wordt zowel door vrijwilligers als professionelen vaak genoemd als belangrijke reden waarom mensen met een chronische ziekte niet kunnen deelnemen aan de werking. Maar klopt dat ook? En hoe groot is deze groep en welke drempels ervaren zij?

De actiegroep mobiliteit van Samana wil met de resultaten van de bevraging bekijken welke creatieve oplossingen uitgewerkt kunnen worden voor situaties waarin beperkte mobiliteit een drempel is voor deelname aan de werking. De werkgroep wil hierrond experimenten en acties opzetten.

De enquête werd verzonden in het najaar van 2017: 36.000 volwassenen tussen 18 en 65 jaar oud, waarvan we, op basis van enkele indicatoren (statuut chronisch zieken, statuut invaliditeit, statuut gehandicapte, forfait B of C thuisverpleging) kunnen afleiden dat ze chronisch ziek zijn, én waarvan het mailadres gekend was, kregen een mail¹ met de vraag deel te nemen aan de online enquête. In totaal vulden 4.850 mensen de enquête in, een responsgraad van 13,5%.

2. Profiel van de deelnemers

De enquête werd beantwoord door 3.027 vrouwen en 1.823 mannen, een verhouding van 2/3^{de} vrouwen tegenover 1/3^{de} mannen.

Van al de respondenten is 65% ouder dan 50 jaar. Hoewel het moeilijk bleek om ‘jongere’ mensen met een chronische ziekte te bereiken, vulden toch 615 personen tot 39 jaar de enquête in (13% van de respondenten).

¹ De vragenlijst werd enkel uitgestuurd naar personen die bij het doorgeven van hun e-mailadres aan CM de toestemming hebben gegeven om gecontacteerd te worden in het kader van de aanvullende diensten en voordelen (de opting-in hebben aangekruist). Ze mogen dan ook per mail gecontacteerd worden om deel te nemen aan een online enquête.

De respondenten zijn gelijkwaardig gespreid over de provincies, 32% van de respondenten woont in de stad of in een stadsomgeving, terwijl 65% in een dorp/gemeente woont.

2.1. Rijbewijs

86% van de respondenten heeft zelf een rijbewijs. 9% van de respondenten woont met iemand samen die een rijbewijs heeft, en bijna 5% geeft aan dat niemand in zijn of haar gezin een rijbewijs heeft.

2.2. Arbeidssituatie

31% van de respondenten is actief op de arbeidsmarkt. De grote meerderheid van de bevroegden (70%) is niet actief.

2.3. Gezinstoestand

Van de bevroegden is 30% alleenstaand en woont 70% samen met iemand. Van alle bevroegden heeft 60% geen inwonende kinderen.

2.4. Gezondheidstoestand

Er werd ook gevraagd naar de gezondheidstoestand:

- 70% beschrijft zichzelf als 'chronisch ziek'
- 21% heeft een fysieke beperking of handicap
- 18% heeft een psychische kwetsbaarheid
- 7% heeft een visuele of auditieve stoornis
- 17% duidt een andere mogelijkheid aan, en beschrijft deze zelf:
 - 5% vermeldt rugproblemen, gewrichtsproblemen, reuma, amputaties, enz.
 - 1,8% van de ondervraagden heeft te maken met kanker
 - 1,2% lijdt aan CVS (chronisch vermoeidheidssyndroom) of fibromyalgie

3. Bevraging mobiliteit van personen met een chronische ziekte

3.1. Mobiliteitstoestand: gebruik van hulpmiddelen

Om de toestand van de deelnemers goed in te schatten werd bevroegd welke hulpmiddelen al dan niet door deze doelgroep gebruikt worden om zich te verplaatsen. De meerderheid van de respondenten (72%) heeft hiervoor geen hulpmiddelen nodig. 15% gebruikt voor zijn verplaatsing een wandelstok of krukken. Sommige respondenten gebruiken hiervoor een rolwagen: 2% een elektrische rolwagen en 8% een manuele rolwagen. Een rollator of looprek wordt door 4% gebruikt. 12% geeft aan een ander hulpmiddel te gebruiken.

3.2. Wagen

Van de bevroegden beschikt 19% niet over een wagen, 75% beschikt over een gewone wagen (niet-aangepast) en 6% gebruikt een aangepaste wagen.

3.3. Manier van verplaatsen

Om te polsen hoe men zijn verplaatsingen meestal maakt, werd de deelnemers gevraagd één vervoerswijze aan te duiden die het meest gebruikt wordt (zie tabel 1): de wagen steekt hier helemaal bovenuit (58% met de eigen wagen en 6% met de wagen van iemand anders). Op ruime afstand volgt de fiets (13%). Het aandeel dat aangepast vervoer of vervoer via bv. de minder mobiele centrale gebruikt, is zeer miniem. De bus is goed voor 4% en 6% verplaatst zich meestal te voet.

Er zijn een aantal regionale verschillen terug te vinden (zie tabel 1).

In Brussel ziet de situatie er anders uit, met een veel groter gebruik van het openbaar vervoer en beperkter gebruik van de wagen. Men verplaatst zich hier ook meer te voet in vergelijking met de andere provincies. In Limburg en Vlaams-Brabant wordt de fiets merkbaar minder als vervoersmiddel gebruikt, met meer gebruik van de wagen.

Ook de woonomgeving (stads- of dorpsomgeving) leidt tot een aantal verschillen. Ook al blijft de wagen op nummer 1 staan voor beide woonomgevingen, in een dorp wordt de wagen vaker gebruikt voor verplaatsingen in vergelijking met stadsbewoners. Stadsbewoners kiezen dan weer vaker voor het openbaar vervoer of gaan vaker met de fiets of te voet in vergelijking met dorpsbewoners.

3.4. Afhankelijkheid van derden

Er werd ook gepeild naar de mate van afhankelijkheid van derden om zich te kunnen verplaatsen. Daaruit blijkt dat een groot deel van de bevroegden in meerdere of mindere mate afhankelijk is van anderen voor zijn of haar verplaatsingen. De helft van de bevroegden (48%) geeft aan 1 keer per maand of meer hulp nodig te hebben.

- 9% van de respondenten is totaal afhankelijk van anderen voor verplaatsingen (heeft hulp nodig voor elke verplaatsing).
- 15% heeft minstens wekelijks hulp nodig.
- 24% heeft minstens maandelijks hulp nodig.

Anderzijds heeft de helft van de bevroegden (52%) nooit hulp van anderen nodig.

Wie voor zijn verplaatsing wél afhankelijk is van anderen, zoekt meer hulp in de eigen sociale omgeving dan bij gespecialiseerde organisaties (zie tabel 2). Men krijgt vooral hulp van personen uit het eigen gezin: de partner of een ander inwonend gezinslid.

Tabel 1: Meest gebruikte wijze van verplaatsing: totaal en uitgesplitst volgens provincie

	Antwerpen	Brussel	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
Met aangepast vervoer voor rolwagengebruikers	1%	.	0%	0%	.	0%	0%
Met de bromfiets/moto	1%	.	0%	1%	2%	1%	1%
Met de bus	5%	10,5%	3%	3%	4%	4%	4%
Met de fiets	16%	10,5%	8%	17%	9%	14%	13%
Met de metro	0%	14%	.	.	0%	.	0%
Met de tram	1%	.	0%	1%	.	1%	1%
Met de trein	2%	.	0%	1%	2%	1%	1%
Met de wagen van iemand anders	6%	.	6%	5%	6%	5%	6%
Met een taxi	0%	3%	0%	0%	0%	.	0%
Met mijn wagen	53%	28%	70%	57%	62%	56%	58%
Met vervoer via een Minder Mobielen centrale	1%	3%	1%	1%	1%	1%	1%
Te voet	5%	21%	5%	6%	6%	7%	6%
Overige	9%	10%	7%	8%	8%	10%	9%

Tabel 2: Van wie ben je afhankelijk voor je verplaatsingen?

Van mijn partner	59%
Van een ander gezinslid (bv. inwonende ouders of kinderen)	22%
Van niet-inwonende familie	26%
Van burens	7%
Van vrienden	23%
Van een persoonlijke assistent (PAB)	2%
Van Minder Mobielen Vervoer	5%
Van andere specifieke organisaties	7%

Ook hier zijn een aantal provinciale nuances terug te vinden (figuur 2).

Brussel is koploper in gebruik van het openbaar vervoer. Maar liefst 67% maakt hiervan gebruik op een regelmatige basis (minstens maandelijks). In de andere regio's lijkt men veel beperkter gebruik te maken van het openbaar vervoer (tussen de 14% en 28% op regelmatige basis). Het aantal mensen dat zegt dagelijks gebruik te maken van het openbaar vervoer is ongeveer gelijk verdeeld over de provincies (behalve in Brussel). Er is vooral een verschil terug te vinden bij mensen die verklaren nooit gebruik te maken van het openbaar vervoer, waarbij Limburg (47%) en West-Vlaanderen (40%) er nog wat meer uitspringen.

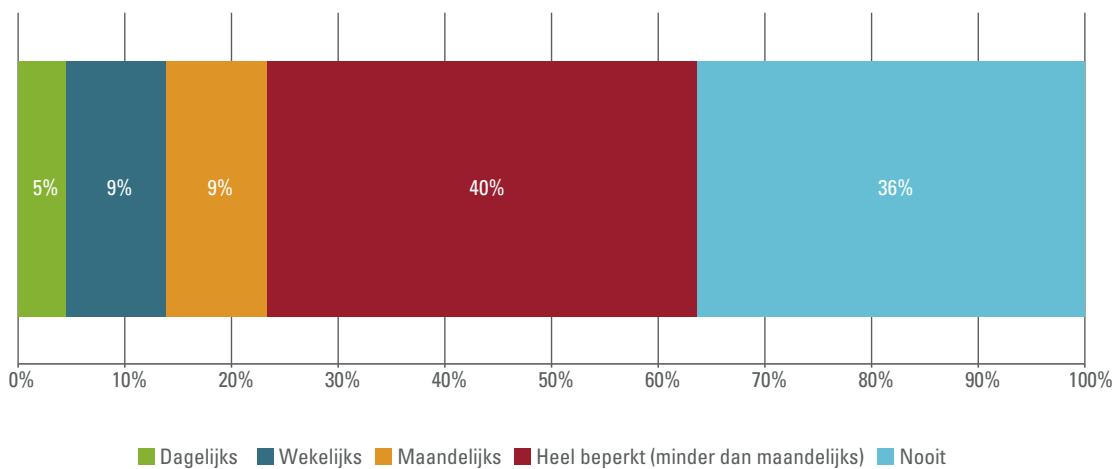
De frequentie van het gebruik van openbaar vervoer verschilt volgens woonplaats (dorp of stadsomgeving) (figuur 3). In een dorpsomgeving wordt het openbaar vervoer minder gebruikt dan in een stadsomgeving: in de stad gebruikt 8% dit dagelijks (tegenover 2% in een dorp). Dubbel zoveel mensen gebruiken het openbaar vervoer in de stad wekelijks (tegenover personen uit een dorpsomgeving), 4 op 10 van de respondenten uit een dorp gebruikt nooit openbaar vervoer, terwijl dit in een stad minder dan drie op tien is.

3.5. Openbaar vervoer

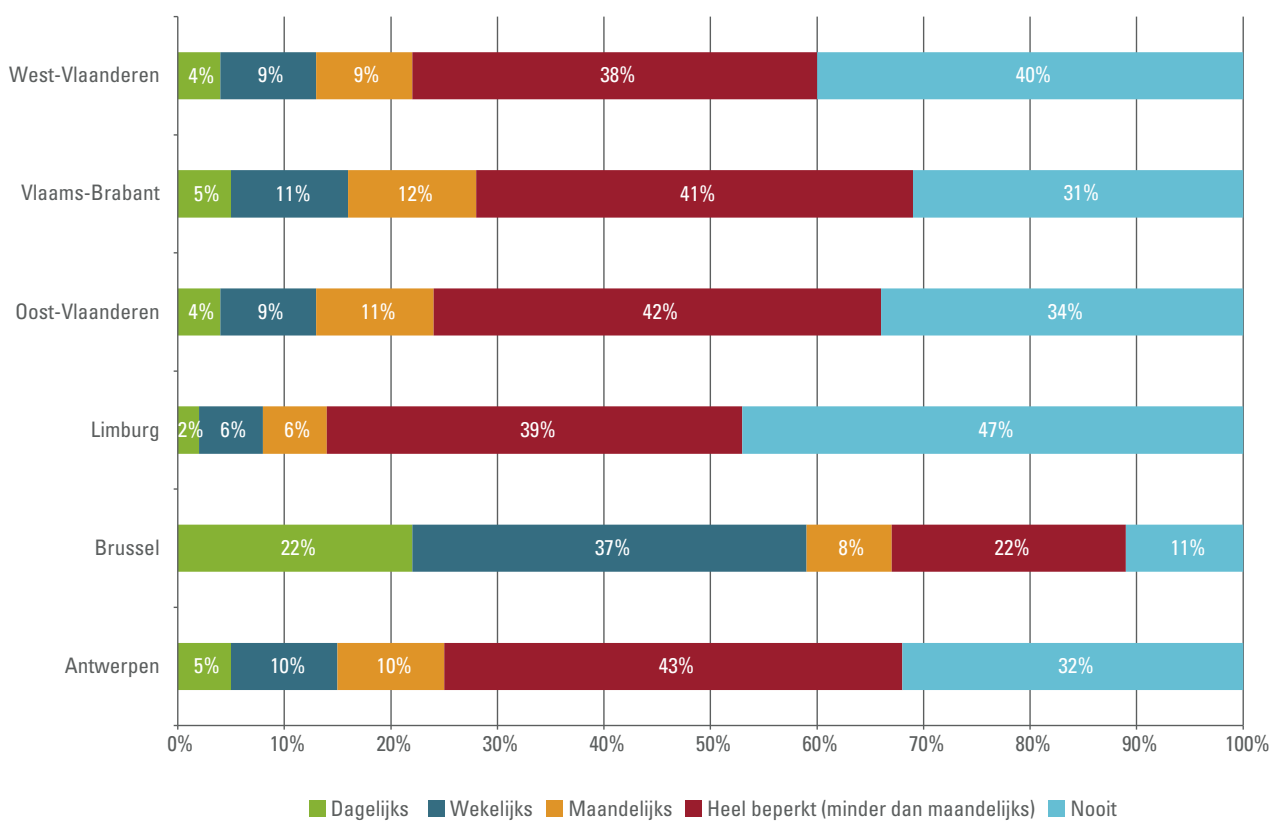
Het openbaar vervoer (bus, tram, trein, metro) wordt zeer beperkt gebruikt (figuur 1). Slechts 23% gebruikt op een regelmatige basis² (minstens maandelijks) het openbaar vervoer. 40% doet dit heel beperkt (minder dan maandelijks). 36% maakt hier zelfs nooit gebruik van.

2 Het resultaat 'op regelmatige basis' is de optelsom van de percentages dagelijks, wekelijks en maandelijks gebruik. Dit geeft een beeld van alle personen die minstens maandelijks het openbaar vervoer gebruiken en omvat dus alle personen die zowel dagelijks, wekelijks als maandelijks dit doen.

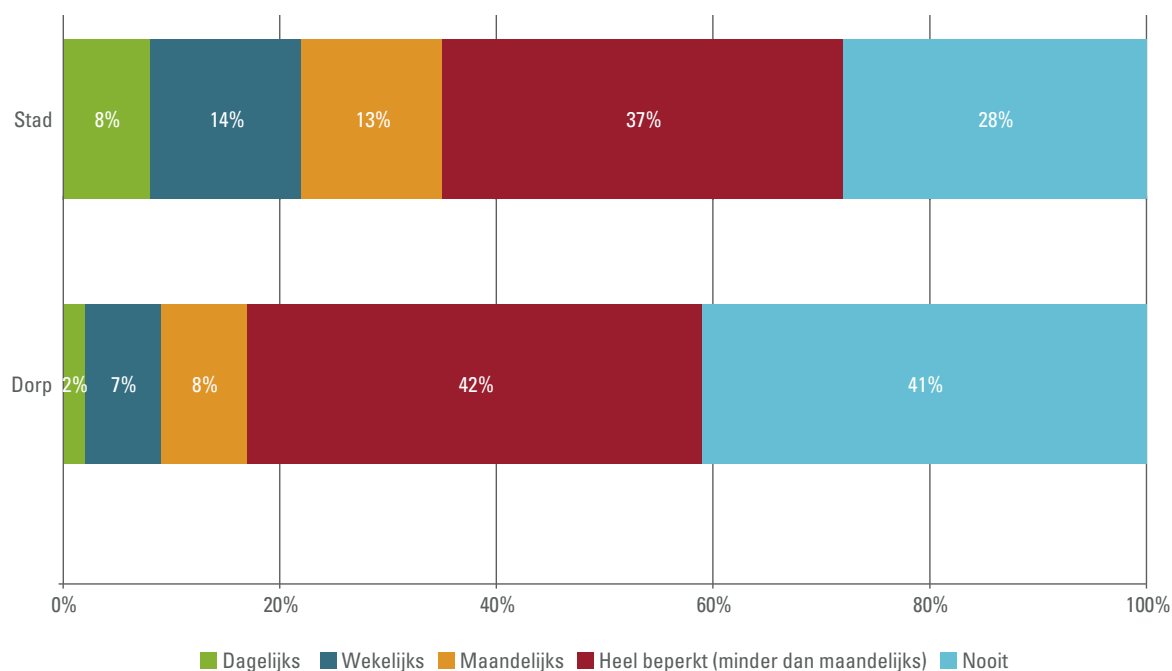
Figuur 1: Frequentie gebruik openbaar vervoer



Figuur 2: Frequentie gebruik openbaar vervoer – volgens provincie



Figuur 3: Frequentie gebruik openbaar vervoer – volgens dorp / stad



Alle respondenten kregen de vraag waarom ze het openbaar vervoer niet of slechts beperkt gebruiken. De aangehaalde redenen zijn vooral van praktische aard (tabel 3). Eén derde vindt het niet handig, één derde zegt dat de verbindingen niet voldoende afgestemd zijn, voor één op tien voldoen de uurregelingen niet en één op tien heeft geen openbaar vervoer in de buurt. Financiële redenen spelen blijkbaar minder een rol (slechts 6% vermeldt dit).

Comfort en de eigen mogelijkheden om het openbaar vervoer te nemen spelen ook mee: het openbaar vervoer is niet toegankelijk voor hen (5%), biedt te weinig comfort (8%), of het is onmogelijk het openbaar vervoer te gebruiken omwille van de ziekte of beperking die men heeft (15%).

Eén op vijf (20%) haalt andere redenen aan:

- Ik heb een wagen (3%)
- Ik heb er geen behoefte aan (1,3%)
- Er is te weinig plaats op, de opstap is te moeilijk (2%)
- De halte is te ver, er is te weinig openbaar vervoer (1,3%)
- Ik doe geen verre verplaatsingen (1%)
- Ik gebruik mijn fiets (1%)
- Het is te moeilijk (alleen) (1%)

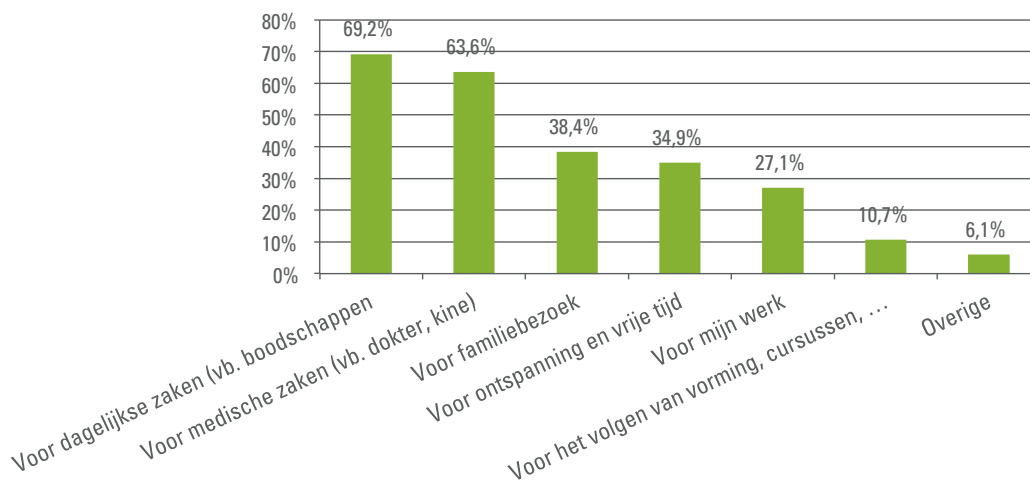
3.6. Reden van verplaatsing

Dagelijkse zaken zoals boodschappen doen zijn de belangrijkste redenen van verplaatsing, gevolgd door 'medische verplaatsingen' (figuur 4). Zich verplaatsen voor bijvoorbeeld het volgen van een vorming scoort opvallend veel lager.

Tabel 3: Redenen waarom het openbaar vervoer niet gebruikt wordt

Het is niet handig	34%
De verbindingen zijn slecht, je doet er te lang over	30%
Mijn ziekte of beperking maakt het onmogelijk	15%
De uurregelingen zijn slecht	14%
Er is geen openbaar vervoer in de buurt	10%
Het is ingewikkeld/moeilijk (bv. je moet vooraf reserveren, ...)	9%
Er is te weinig comfort	8%
Het is te duur voor mij	6%
Het is niet toegankelijk voor mij	5%
Overige (geef nadere toelichting)	20%

Figuur 4: Reden van verplaatsing



3.7. Uitstel van verplaatsingen

Verplaatsingen dienen weinig uitgesteld te worden: 59% van de bevraagden stelt nooit verplaatsingen uit. Verplaatsingen moeten soms uitgesteld worden om financiële redenen (14%), of omdat er niemand beschikbaar is om te helpen bij de verplaatsing (16%). Slechts 4% moet soms verplaatsingen uitstellen omdat er geen aangepast vervoer beschikbaar is. En 2% omdat het openbaar vervoer niet (tijdig) gereserveerd kon worden.

Het al dan niet hebben van een wagen speelt hier een belangrijke rol:

- Van de mensen die zeggen dat ze nooit verplaatsingen moeten uitstellen heeft 13% geen wagen.
- Van wie meldt verplaatsingen uit te stellen om financiële redenen, heeft 26% geen wagen.
- Van degenen die soms verplaatsingen uitstellen omdat er niemand aanwezig is om te helpen, heeft 37% geen wagen.
- Van wie verplaatsingen uitstelt door afwezigheid van aangepast vervoer heeft 53% geen wagen.
- Van wie verplaatsingen uitstelt omdat er geen openbaar vervoer (tijdig) kon gereserveerd worden heeft 58% geen wagen.

Over alle redenen heen blijft het percentage mensen met een aangepaste wagen dat verplaatsingen moet uitstellen ongeveer gelijk; dit schommelt tussen 5 en 9%.

3.8. Vervoersorganisaties

De kennis over verschillende vervoersorganisaties lijkt beperkt (tabel 4). Wanneer we deze doelgroep een aantal organisaties opsommen, blijkt 38% geen van de aangehaalde organisaties te kennen. Het Minder Mobielen vervoer van CM (35%) en het

Minder mobielenvervoer van gemeente of OCMW (30%) zijn het best gekend.

Tabel 4: Kennis vervoerorganisaties

Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV)	6%
Taxi Hendrickx	27%
Avira	1%
Autodelen	22%
On Wheels	2%
Minder Mobielen Vervoer van CM	35%
Minder mobielenvervoer van gemeente of OCMW	30%
Geen van deze	38%

Wanneer doorgevraagd wordt naar andere organisaties, die men ook kent, worden volgende vernoemd (tabel 5):

Tabel 5: Andere organisaties

	Vermeld door x %
Privé ambulance of ziekenvervoer	15%
Diensten aangepast vervoer	11%
Belbus	8%
Taxibedrijven	16%
Blablacar, taxistop	2%
Cambio	3%
Openbaar vervoer	7%

262 personen gaven via deze vraag bijkomende informatie, een greep uit de losse citaten die vermeld werden:

Welke organisaties ken je nog?

- 'Minder mobiele centrale OCMW, maar daar verdien ik 50 euro/jaar teveel om er gebruik te kunnen van maken. En is ook duur hé.'
- 'Allemaal veel te duur!'
- 'De lijn? Ik krijg nergens informatie over iets.'
- 'Ik ken ik er weinig van, ik doe beroep op familie of bureu'. 'Gewone taxi's, maar duur!'
- 'De rolmobiel, als ik het me goed herinner is minder mobiel vervoer van CM niet beschikbaar in Herentals. Voor minder mobielvervoer van de gemeente kom ik niet in aanmerking omwille van mijn beroepsinkomen.'
- 'Er is mij nooit iets gezegd van die organisaties op CM'.
- 'Ik ben niet vertrouwd met bovenstaande en andere vervoersorganisaties. Ik heb er nog nooit bij stil gestaan of dit voor mij ook een optie kan zijn.'
- 'Ik dacht dat minder mobiele vervoer van CM, jaren geleden afgeschaft was, andere ken ik niet.'

Men blijkt ook weinig gebruik te maken van deze organisaties: 87% heeft nog nooit beroep gedaan op één van deze. Waarschijnlijk is er een logisch verband met het groot aantal deelnemers dat een eigen wagen ter beschikking heeft, maar ook de beperkte kennis van het alternatieve vervoersaanbod speelt een rol: wat men niet kent, gebruikt men niet.

Toch deed een aantal respondenten er wel beroep op:

- 5% deed beroep op Minder Mobielvervoer CM
- 4% deed beroep op Taxi Hendrickx
- 4% deed beroep op Minder mobiele vervoer van gemeente of OCMW
- 1% deed beroep op Mobiliteitscentrale Aangepast vervoer (MAV)

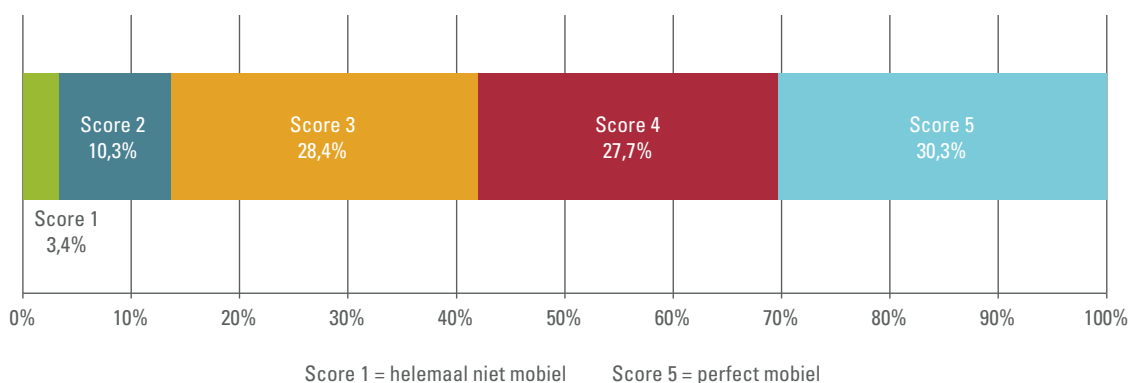
3.9. Mobiliteitsscore (figuur 5)

Aan de respondenten werd gevraagd een score te geven op hun mobiliteit. Ze konden hiervoor een score geven van 1 (helemaal niet mobiel) tot 5 (perfect mobiel).

De meerderheid van de respondenten (58%) schat de eigen mobiliteit hoog in: 30% zegt perfect mobiel te zijn, en nog eens 28% geeft zichzelf een hoge score op mobiliteit (score 4). Toch geeft 28% zichzelf maar een gemiddelde score (score 3) en scoort 14% zich laag in (score 2 of 1).

Bijna 40% van de bevroegden vindt zich onvoldoende geïnformeerd over mobiliteit en het maken van verplaatsingen (31% eerder niet en 8% zeker niet goed geïnformeerd).

Figuur 5: Mobiliteitsscore



4. Enkele conclusies

4.1. Geen eenduidig beeld

De resultaten van dit onderzoek geven geen eenduidig beeld. Wanneer de deelname van mensen met een chronische ziekte aan de activiteiten van Samana wordt geëvalueerd, is “ik geraak er niet” (m.a.w. het mobiliteitsargument) één van de meest aangehaalde redenen. Dit sluit ook aan bij het “buikgevoel” van de vrijwilligers en professionele medewerkers. Toch strookt dat niet helemaal met de resultaten van dit onderzoek. Een meerderheid van de respondenten schat de eigen mobiliteit hoog tot erg hoog in. Als meest gekozen vervoermiddel steekt de (eigen) wagen er helemaal bovenuit.

Het aandeel uit de doelgroep dat aangepast vervoer of openbaar vervoer gebruikt, blijkt zeer beperkt te zijn. En nog opvallender, een groot deel van de doelgroep blijkt weliswaar aangewezen te zijn op hulp van derden om zich te verplaatsen, maar die hulp wordt meer gezocht in de eigen sociale omgeving dan bij gespecialiseerde organisaties. Met andere woorden, een groot deel van de doelgroep geeft aan wel te geraken waar men naartoe wenst te gaan.

Het loont dus zeker de moeite om gericht te peilen naar de motieven van de doelgroep om wel of niet deel te nemen aan het activiteiten- en vormingsaanbod van Samana (iets wat ook reeds deels werd bevraagd in het Samana onderzoek naar de interesses in een ontmoetings- en vormingsaanbod van jongere mensen met een chronische ziekte), en daarbij toch ook voorbij het “ik geraak er niet” argument te gaan kijken.

4.2. Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer wordt door de doelgroep erg beperkt gebruikt, vooral om praktische redenen. Een te beperkt aanbod, te weinig comfort, slechte verbindingen, niet handig in gebruik, ... Dit is een belangrijk signaal! Als we het autogebruik willen terugdringen is een goed kwalitatief uitgebouwd openbaar vervoer sowieso één van de belangrijkste alternatieven. Meer specifiek voor onze doelgroep zullen we moeten bekijken en opvolgen hoe het luik aangepast vervoer in de verschillende vervoersregio's zal ingevuld worden (cfr. Het principe van basisbereikbaarheid in de Vlaamse regelgeving).

4.3. Vervoersarmoede

“Mobiliteit rijmt niet zomaar op vrijheid: jij kiest waar en wanneer je heen gaat. Naar je werk, je school of je avondje uit. Naar de dokter die je nodig hebt en de sportclub. We verplaatsen ons per dag gemiddeld drie keer, waarbij we gemiddeld per dag 40 km afleggen”, zo stelt Vlaams onderzoek naar ons verplaatsgedrag.

Helaas is dit voor een aantal mensen met een chronische ziekte niet zo evident, 14% scoort zichzelf erg laag op zijn / haar mobiliteitsmogelijkheden.

En 14% geeft aan verplaatsingen uit te stellen om financiële redenen.

Het openbaar vervoer wordt niet als afdoende vervoersmogelijkheid gezien, zoals reeds aangegeven. Maar ook vervoersorganisaties die aangepast vervoer aanbieden zijn niet of onvoldoende gekend. Het gebrek aan informatie, het ondoorzichtige aanbod en de verschillende gebruiksvoorwaarden zijn mogelijke verklaringen voor het geringe gebruik van dit vervoersaanbod door een deel van de doelgroep die hiermee geholpen kan worden.

Overleg en afstemming tussen de verschillende aanbieders van aangepast vervoer en samen inzetten op betere informatie kunnen op korte termijn de bekendmaking en het gebruik ervan alvast ten goede komen. Op langere termijn zouden een laagdrempelige “tool” en echte routeplanner die gebruikers en aanbieders samenbrengt zeker een meerwaarde kunnen zijn.

De actiegroep mobiliteit van Samana gaat met deze resultaten aan de slag om zelf acties rond aangepast vervoer en vervoersarmoede bij mensen met een chronische ziekte op touw te zetten. Ze bekijkt hoe ze kan aansluiten bij bestaande initiatieven en overlegorganen om daarin de stem van de eigen doelgroep te laten horen.