



DOSSIER MOBILITEIT

Hoe verplaatsen we - vrijwilligers, personeel en verblijvende groepen - ons best op een veilige, duurzame en betaalbare manier van, naar en rond het jeugdverblijf/kampeerterrein? Die vraag willen we de komende pagina's graag beantwoorden.

In dit dossier staan we stil bij een algemeen principe en zoeken we naar de meerwaarde voor alle partijen. We gaan dieper in op de rol van de uitbater en onderbouwen dit met praktische informatie en voorbeelden, gebaseerd op inzichten over het verplaatsingsgedrag van groepen.

S.T.O.P.

Het S.T.O.P.-principe is een leidraad om verplaatsingen op een bewuste manier te organiseren. Het is een eenvoudige rangorde waarin stappen (S) en trappen (T) prioritair zijn. Daarna volgt openbaar vervoer (O). Verplaatsingen met een personenwagen (P) komen pas op de laatste plaats. De rangschikking is gemaakt op basis van de impact op ruimte en gezondheid. Veel wagens op de weg vergen verhoudingsgewijs meer ruimte (er is bijvoorbeeld meer parkeerplaats nodig) en produceren meer fijn stof en CO₂.

OP ZOEK NAAR MEERWAARDE

Personenvervoer staat volgens het S.T.O.P.-principe helemaal onderaan de ranglijst, maar in de praktijk is het vaak andersom. Heel wat groepen verkiezen personenvervoer boven openbaar vervoer terwijl we weten dat meer dan de helft van de jeugdverblijven op minder dan vijf kilometer van een treinstation gelegen is.

Vervoersvorm	CO ₂ -uitstoot per persoon
Stappen	0g/km
Trappen (fietsen)	0g/km
Openbaar vervoer	23g/km (tram) 28g/km (trein) 85g/km (bus)
Personenwagen (gemiddeld 1,4 inzittenden)	132g/km

(Bron: De Lijn)

Hoewel het de groep is die beslist hoe de verplaatsing naar en van het jeugdverblijf te maken, kan je als uitbater het S.T.O.P.-principe wel promoten en groepen begeleiden naar alternatieven. Dit levert namelijk voor beide partijen een win-winsituatie op.

Fietsen naar het jeugdverblijf komt de gezondheid ten goede. Tegelijk besparen groepen fors op hun mobiliteitsbudget. Hierdoor wordt een verblijf plots een stuk goedkoper en kunnen de vrijgekomen middelen anders besteed worden. Nog een voordeel van fietsen is het vergroten van de actieradius ter plaatse. Uitstappen op enkele kilometers afstand worden een stuk haalbaarder.

Is de afstand tot het jeugdverblijf niet overbrugbaar met de fiets, dan kan openbaar vervoer, eventueel gecombineerd met stappen, een goed alternatief zijn. De verplaatsing wordt dan een activiteit en beleving op zich. Bovendien creëren groepen zo een extra aantal uren samenzijn, zeker als het jeugdverblijf pas in de late



Minder auto's zorgen voor minder parkeerdruk rond het jeugdverblijf.

namiddag toegankelijk is. Want reizen met het openbaar vervoer, gecombineerd met een tocht, vergt doorgaans extra tijd.

Wat zijn dan de voordelen voor de uitbater van de verschillende alternatieven voor de auto? Minder auto's zorgen voor minder parkeerdruk rond het jeugdverblijf. Er moet minder geïnvesteerd worden in parkeerplaatsen en het beperkt de overlast voor de buurt. Minder auto's zorgen ook voor een positief effect op het veiligheidsgevoel. Kinderen moeten met hun bagage namelijk niet meer laveren tussen andere aankomende en vertrekkende wagens. Door alternatieven voor het personenvervoer te promoten, creëer je ook meer ademruimte tijdens een groepswissel, want groepen die fietsen of gebruik maken van de combinatie openbaar vervoer en wandelen, komen meestal pas in de late namiddag naar de verblijfsplaats omdat hun verplaatsing wat tijdsintensiever is.

Mobiliteit op maat

VOOR DE GROEPEN

In ons doelgroepenonderzoek van 2016 vroegen we hoe jeugdgroepen zich het jaar voordien verplaatst hadden voor één van hun meerdaagse verblijven. Daarbij konden ze meerdere antwoorden aanduiden. Uit onderstaande tabel blijkt de diversiteit van verplaatsingen. De auto scoort het hoogst, maar wordt vaak gebruikt in combinatie met andere vervoersmiddelen.



Kaart onveilige situaties aan bij de gemeente.

	Trein	Bus/tram/ metro	Autocar	Auto/ carpooling	Fiets	Te voet
Lokaal jeugdwerk	35 %	13 %	32 %	58 %	19 %	9 %
Provinciaal/landelijk jeugdwerk	53 %	27 %	33 %	63 %	20 %	17 %
Onderwijs	12 %	10 %	73 %	14 %	4 %	4 %
Sportclubs met jeugdwerking	9 %	12 %	16 %	62 %	22 %	6 %
Jeugdhulpverlening	18 %	5 %	23 %	95 %	9 %	5 %
TOTAAL	26 %	13 %	38 %	53 %	15 %	8 %

Uitbaters die willen investeren in mobiliteit, kunnen in de eerste plaats veel communiceren. Vraag aan de groepen hoe ze normaal gezien hun vervoer organiseren en pols naar de reden van die keuze. Overtuig groepen indien nodig van de meerwaarde van alternatieven en verwijz ze door naar informatie waarmee ze aan de slag kunnen. Die informatie kan je bundelen op de eigen website, meer bepaald op een uitgebreide pagina over de bereikbaarheid van het jeugdverblijf.

Als uitbater ken je ongetwijfeld het meest aangewezen traject tussen station of bushalte en het jeugdverblijf. Dat biedt extra opportuniteiten. Om de drempel voor alternatieven te verlagen, kan je als uitbater ook een aanbod op maat uitwerken. Zo kan je het belevingsaspect van de verplaatsing nog vergroten. Ontwikkel bijvoorbeeld een zoektocht of dropping, of ga partnerschappen aan om de korte verplaatsingen af te leggen met een huifkar, toeristentreintje, fiets ... Geef in dit geval ook veiligheidstips op maat.

Bij wandelen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer is het transport van bagage vaak een heikel punt. Als hier geen adequaat antwoord op wordt gevonden, is de stap naar vervoer met wagens opnieuw snel gezet. Om dit te voorkomen, kan je als uitbater het transport van de bagage van en naar het station met

eigen transportmiddelen organiseren of andere oplossingen suggereren, zoals het aanbieden van stockageruimte zodat bagage vroeger kan worden afgeleverd.

Ter plaatste kan je uitstappen met de fiets stimuleren door zelf fietsen tegen een huurprijs aan te bieden. Hou er wel rekening mee dat er dikwijls veel herstelwerk nodig is. Daarom is het afsluiten van een overeenkomst met een fietsverhuurdienst misschien een betere oplossing. Of adviseer aan groepen om ook plaats voor fietsen te voorzien in de vrachtwagen die wordt ingezet voor het vervoer van het materiaal.

Groepen op tocht zijn kwetsbare weggebruikers. Veiligheidstips meegeven is daarom aangewezen. Maar in bepaalde gevallen blijft de situatie toch gevaarlijk, bijvoorbeeld als de weginfrastructuur niet voldoet. Kaart daarom ook de onveilige situaties aan bij de gemeente en formuleer voorstellen. Vraag om kruispunten veilig in te richten, de maximumsnelheid rond het jeugdverblijf te beperken, trage wegen opnieuw open te stellen, nieuwe trage wegen te voorzien of bushaltes dicht bij het jeugdverblijf te voorzien. Een werk van lange adem, maar wel een serieuze meerwaarde als het uiteindelijk toch gerealiseerd wordt.

UITBATER AAN HET WOORD

Het Laathof is erkend als jeugdverblijf type C en biedt in volpensionformule onderdak aan groepen tot maximaal 76 personen. Het jeugdverblijf is gelegen in Hingene, een deelgemeente van Bornem. We stelden enkele vragen aan centrumverantwoordelijke Karin Tas.

Wat zijn de mogelijkheden qua openbaar vervoer?

In Bornem is een treinstation, maar de tocht van ongeveer drie kilometer is ver en weinig aantrekkelijk. Verder is het aanbod van De Lijn beperkt tot de schooluren. Buiten de schooluren moet je twee dagen vooraf een belbus reserveren. Dat is weinig gebruiksvriendelijk. De gemeente financiert daarom voor zes weken een proefproject, namelijk de Bornembus. Dat is een gratis busdienst die frequent de deelgemeentes bedient.

Als het openbaar vervoer niet gebruiksvriendelijk is, hoe komen groepen dan naar het jeugdverblijf?

We bereiken met ons jeugdverblijf veel scholen uit de directe omgeving. Die scholen komen meestal met de fiets tot bij ons. Zo leren de kinderen ook beter fietsen, een leerdoelstelling die dan direct in de praktijk wordt omgezet.

Hoe motiveer je die scholen om met de fiets te komen?

Ik heb veel scholen die jaarlijks terug komen. Die zijn overtuigd van de voordelen en dat breng ik over op nieuwe groepen. Wie met de fiets komt, kan ook eenvoudiger uitstappen doen ter plaatse, bijvoorbeeld naar het streekmuseum.

Hoe veilig is fietsen rondom het jeugdverblijf?

De groepen maken meestal gebruik van het fietspad langs de Schelde, en die ligt op anderhalve kilometer van het jeugdverblijf. Een groot deel van de verplaatsingen is hierdoor autoluw. Als leerkrachten klagen over de veiligheid, gaat het meestal over wielertoeristen die langs de Schelde hun snelheid niet aanpassen.

Hoe wordt de bagage naar het jeugdverblijf gebracht?

De meeste scholen vragen aan de ouders hulp voor het transport van de bagage en de begeleiding tijdens de fietstocht. Een bestelwagen wordt dan gebruikt voor het transport van de bagage in de heenrit en de fietsen van de begeleiders in de terugrit.

Wordt bagage op een ander tijdstip gebracht?

Meestal wordt de bagage afgeleverd op het tijdstip dat de groep aankomt. Uitzonderlijk gebeurt dit de dag vooraf. Dit is dan wel op afspraak.

Welke ondersteuning bied je aan groepen die met de fiets komen?

Om calamiteiten met de fietsen te vermijden, wordt een vergaderzaal omgevormd tot fietsenberging. Zo staan de fietsen veilig. Bij een defect aan een fiets kan onze klusjesman helpen of wordt er doorverwezen naar de fietsmaker wat verderop in het dorp. Als groepen geen eigen vervoer hebben en onderweg fietspech kennen, fungeren we ook als pechdienst en springen we ter hulp met eigen vervoer. Maar dat is eerder uitzondering dan regel, net zoals onze oppasdienst voor een leerling die bijvoorbeeld een gebroken been heeft en bij ons moet wachten tot de groep er is.

VOOR HET PERSONEEL

De inspanningen die je op vlak van mobiliteit levert naar de groepen toe, kan je perfect doortrekken naar de eigen werking. Bekijk daarom met je personeelsleden hoe het S.T.O.P.-principe kan worden toegepast op het woon-werkverkeer en de dienstverplaatsingen, dit binnen het wettelijk kader. Dit wettelijk kader vind je terug in de collectieve arbeidsovereenkomst (cao) die afgesloten wordt per paritair comité. Voor het jeugdtoerisme is dat doorgaans het paritair comité van de horeca (302).

Woon-werkverkeer wordt gezien als privé-tijd. De werknemer staat daarom zelf in voor die verplaatsing en de daaraan verbonden kosten. Hierdoor heeft elke werknemer ook het recht om zelf te bepalen hoe hij/zij naar het werk komt. Als werkgever kan je de werknemer dus niet verplichten om bijvoorbeeld het openbaar vervoer te gebruiken, maar je kan het wel stimuleren.

In elke cao staat opgenomen wat de verplichte tussenkomst van de werkgever is in het woon-werkverkeer. Voor de verschillende manieren waarop een werknemer naar het werk kan komen, bestaan er verschillende minimale verplichte tussenkomsten. Zo kan je bijvoorbeeld het openbaar vervoer aantrekkelijker maken door dit volledig terug te betalen, terwijl je voor de wagen enkel de verplichte tussenkomst betaalt.



Wie met de fiets komt, kan ook eenvoudiger uitstappen doen ter plaatse.

Als uitbater kan je de werknemer ook informeren over het recht om bijvoorbeeld bij mooi weer te fietsen en bij slecht weer het openbaar vervoer te gebruiken of om fietsen en het openbaar vervoer te combineren tijdens dezelfde verplaatsing. Voor die flexibiliteit vraag je dan aan de werknemer best een verklaring op eer, waarin de manier(en) waarop hij/zij naar het werk wenst te komen wordt/worden opgenomen, gecombineerd met een maandelijks gedetailleerd overzicht van de gemaakte verplaatsingen.

Dienstverplaatsingen zijn verplaatsingen die de werknemer aflegt in opdracht van de werkgever. Dit gebeurt tijdens de arbeidstijd en de verplaatsingskosten zijn 'kosten eigen aan de werkgever'. Als werkgever kan je hier wel bepalen hoe die verplaatsingen worden gemaakt. Is carpoolen mogelijk of is de locatie gemakkelijk bereikbaar met het openbaar vervoer, dan kan je de werknemer verplichten deze vervoersmodi te gebruiken.



De inspanningen die je op vlak van mobiliteit levert naar de groepen toe, kan je perfect doortrekken naar de eigen werking.

VOORDELIG WOON-WERKVERKEER VIA NMBS EN DE LIJN

Het basisprincipe is dat de werknemer het woon-werkverkeer betaalt en dat de werkgever via de patronale bijdrage de verplichte tussenkomst (of meer) terugbetaalt. Omdat dit echter veel administratieve opvolging vereist, kan je ook kiezen voor een derdebetalersovereenkomst. Dankzij die overeenkomst betaalt de werknemer dan enkel zijn deel of bij gratis woon-werkverkeer helemaal niets. De patronale bijdrage wordt dan direct aan de werkgever gefactureerd.

Zie www.belgianrail.be/nl/bedrijven/woon-werkverkeer.aspx en www.delijn.be/nl/zakelijk-aanbod/voordelig-woon-werk-verkeer/.

HET PENDELFONDS

Projecten die een verschuiving van niet-duurzame vervoermiddelen naar de fiets (stadsfiets, e-fiets of speed pedelec) beogen, kunnen in aanmerking komen voor subsidiëring. Concreet gaat het over infrastructurele ingrepen die functionele fietsverplaatsingen faciliteren en de aankoop en leasing van bedrijfsfietsen en fietsvergoedingen ondersteunen.

Zie www.pendelfonds.be.

VOOR DE VRIJWILLIGERS

Of je de kosten van je vrijwilligers vergoedt, beslis je zelf. De vrijwilliger heeft daarop niet automatisch recht. Betaal je onkostenvergoedingen uit, dan moet je met de vrijwilliger wel duidelijke afspraken maken. De wet verplicht de vrijwilliger namelijk om te kiezen tussen de forfaitaire en reële kostenvergoeding, maar je kan van de gelegenheid uiteraard ook gebruik maken om enkele krijtlijnen uit te zetten rond duurzaamheid. Zo kan je bijvoorbeeld kiezen om voor verplaatsingen onder 10 kilometer enkel fietsvergoedingen uit te betalen, tenzij verplaatsingen met de wagen noodzakelijk zijn voor het vervoeren van materiaal. Zo stimuleer je vrijwilligers om de auto thuis te laten.

Mogelijkheden voor groepen

Nuttige informatie over de bereikbaarheid van het jeugdverblijf bundel je best op je eigen website. Ontwikkel hiervoor een afzonderlijke pagina en hou het S.T.O.P.-principe in het achterhoofd. Zet de route voor de wagen dus onderaan en niet bovenaan op die pagina. Leg links naar interessante tools en geef tips rond de veiligheid en betaalbaarheid van de verplaatsing. Verwijs ook zeker naar de website www.goedopwegnaarhetjeugdverblijf.be. Daar vinden groepen heel wat praktische tips.

Te voet of met de fiets

Wil je groepen motiveren om te voet of met de fiets naar het jeugdverblijf te komen, verwijs dan zeker naar de website www.veiligopstap.be. Deze site bundelt alle informatie om met een groep veilig op stap te gaan. Groepen vinden er tips om de tocht voor te bereiden, info over de geldende verkeersregels en wat ze best doen als het toch fout loopt. Groepen vinden er ook handige tools die ze kunnen downloaden om tijdens de voorbereiding te gebruiken. Hoewel de website veel informatie biedt, kan je wel nog enkele aandachtspunten extra belichten. Zo vermijd je dat groepen de wandel- of fietstocht onderschatten.

Het uitstippelen van de tochten zelf kan via diverse tools. Voor een wandeltocht kan je gebruik maken van www.openstreetmap.org en voor een fietstocht zijn er de fietsknooppunten. Die vind je op www.fietsnet.be.

Verkeersregelaars

De wegcode omschrijft enkele zogenaamde 'verkeersregelaars'. Dat zijn statuten die de mogelijkheid bieden om het verkeer, waar dat toegelaten is, mee te regelen. Politieagenten zijn het zeker niet, maar een seingever, gemachtigd opzichter, wegkapitein of groepsleid(st)er mag in bepaalde gevallen wel aanwijzingen geven of het verkeer zelfs stil leggen.

Wegkapiteins kunnen grote groepen fietsers begeleiden en zijn duidelijk omschreven in de wegcode. Voor groepsleid(st)ers is het minder duidelijk. Zij worden vermeld als begeleid(st)ers van een groep stappers maar het 'wat en hoe' is daarbij niet vermeld. Duidelijk is wel dat een groepsleid(st)er 'verantwoordelijkheid' opneemt voor de groep en de verplaatsing dus moet organiseren en begeleiden zoals het hoort. Meer info: www.veiligopstap.be

Openbaar vervoer

Hoe bereiken groepen het jeugdverblijf met het openbaar vervoer? Daarbij kan je als uitbater zeker de groepen begeleiden. Groepen kunnen hun verplaatsing met het openbaar vervoer plannen via de websites van de NMBS en De Lijn. De routeplanner van De Lijn heeft zelfs de optie om de beste reisroute van adres tot adres te zoeken. Het voordeel is dat de naam van de halte niet gekend moet zijn.

Beide sites zijn handige hulpmiddelen die in veel gevallen de beste oplossing voorstellen, maar toch is waakzaamheid nodig. Groepen worden er bijvoorbeeld best op gewezen om rekening te houden met de tijd die nodig is voor het overstappen. Dit verloopt in groep dikwijls minder vlot. Ook wordt, bijvoorbeeld in het kader van de veiligheid, soms beter een ander station of een andere bushalte voorgesteld. Wat we sowieso aanraden, is om de naam van de trein- en bushalte het dichtst bij je verblijf te vermelden in je communicatie.

De combinatie van openbaar vervoer en fietsen is voor grote groepen niet mogelijk. Op de trein is het aantal plaatsen voor fietsen jammer genoeg beperkt en ook het huren van fietsen aan het station is voor grote groepen meestal niet mogelijk.

De Lijn bedient niet alle regio's op dezelfde manier. Een vaste lijn wordt soms vervangen door een belbus. Dat is een haalbare optie voor een kleine groep, maar niet voor grotere groepen. Een belbus moet vooraf gereserveerd worden en vervoert maximum 15 personen. Voor informatie kan je de groepen doorverwijzen naar www.delijn.be/nl/belbus. Gelukkig kunnen erkende jeugdverenigingen in de zomervakanties wel versterkingsritten aanvragen, zie groene tekst op pagina 9.

De bereikbaarheid van het jeugdverblijf is één factor, de betaalbaarheid van de reis een tweede. Ook hier kan je groepen wegwijs maken met een link naar de desbetreffende pagina's van de NMBS en De Lijn.

Overleg met de NMBS

De verplaatsing van Chiro Overschelde met de trein verliep in de zomer van 2018 niet zoals gewenst. Hun frustraties uitten ze via de Facebookpagina van de NMBS en dit werd opgepikt door de nationale media. Er waren klachten over onvoldoende zitjes ondanks de gereserveerde plaatsen, de kostprijs van de tickets en onvoldoende plaats voor fietsen en bagage. Een probleem dat volgens de koepels van de jeugdbewegingen elke zomer opduikt. Vervelend, want openbaar vervoer is voor jongeren het middel bij uitstek om zich zelfstandig te verplaatsen.

Via de Vlaamse Jeugdraad wordt al jarenlang geprobeerd om de trein jeugdwerkrunderlijker te maken, maar met

weinig succes. Het verhaal van Chiro Overschelde heeft de nieuwe spoorbaas Sophie Dutordoir echter wakker geschud en ze wil in overleg gaan met de jeugdsector. Hopelijk levert het deze keer wel tastbare maatregelen op.

Overleg met De Lijn

Sinds de zomer van 2017 hebben de Vlaamse ministers Weyts (mobiliteit) en Gatz (jeugd) de handen in elkaar geslagen voor een goedkope kampverplaatsing via De Lijn. Dit in overleg met de koepels van de jeugdbewegingen, De Ambrassade en CJT. Concreet kunnen erkende jeugdverenigingen tijdens de maanden juli en augustus een versterkingsrit aanvragen, dit houdt in dat een lijnbus een afwijkend traject kan afleggen met een jeugdvereniging aan boord, zolang er kan op- en afgestapt worden aan een bestaande halte. De verplaatsing mag ook niet langer zijn dan 50 km, wat geen probleem vormt om van een treinstation richting kampplaats de bus te nemen of tijdens het kamp een verplaatsing te maken in de buurt van het jeugdverblijf/kampeerterein. Kostprijs is 1,30 euro per inzittende.

In overleg met De Lijn konden we jaarlijks ook een vijftal tijdelijke haltes installeren vlakbij een kampplaats. Dit was nog geen onverdeelde succes, in 2019 ondernemen we een nieuwe poging om dit ingang te laten vinden.

De private busmaatschappij

Blijken de fiets en het openbaar vervoer geen optie, dan kan je groepen aansporen om samen te werken met een private busmaatschappij. Via de website www.eenbushuren.be kunnen groepen een aanvraag insturen die automatisch verspreid wordt naar verschillende maatschappijen in hun regio. Enkele dagen later ontvangen ze dan verschillende offertes in hun mailbox.

Om de vervoerskost te verminderen, kan je groepen wijzen op het feit dat sommige gemeenten een stuk betalen van het collectief vervoer of suggereren om met andere groepen een autocar te delen. Dan rijdt de bus vol heen en mits een kleine verplaatsing naar een ander jeugdverblijf vol terug. In sommige gemeenten helpt de jeugddienst zelfs mee in de zoektocht naar een geschikte groep.

Busproject in de Westhoek

Een negental jeugdverblijven in de Westhoek (op grondgebied Heuvelland, Poperinge en Mesen) bundelde de

krachten en stuurde een gezamenlijke prijsvraag naar een aantal vervoersfirma's. Op basis van de ontvangen offertes werd vervolgens beslist samen te werken met één lokale busmaatschappij, dit voor het vervoer van het station naar het jeugdverblijf of voor uitstappen van het jeugdverblijf naar regionale toeristische bestemmingen. Voor deze ritten betalen groepen telkens een vaste prijs. Vervoer van het station Ieper of Poperinge naar het jeugdverblijf of terug kostte de groep in de zomer van 2018 niet meer dan 83 euro voor een autocar van maximum 30 personen en 104 euro voor een autocar van maximum 50 personen. De aanvraag van de ritten gebeurt rechtstreeks via de busmaatschappij. Een aanbod dat in 2017 door 26 en in 2018 door 30 groepen werd gebruikt.

Carpoolen

De wagen is voor veel groepen vaak de gemakkelijkste en op het eerste gezicht goedkoopste oplossing, maar niet voor de ouders die rijden. De wagens en de kilometers moeten betaald worden, veel mensen spenderen een avond of halve dag tijd aan het heen en weer rijden en uitstoot en vervuiling hebben een effect op de omgeving. Houden groepen toch vast aan het personenvervoer, vraag dan op zijn minst om te carpoolen. Bezorg een goede wegbeschrijving als de locatie moeilijk te vinden is met gps of bij wegenwerken, dit om nutteloze kilometers te vermijden. Voor de praktische organisatie kan je groepen doorverwijzen naar Taxistop, waar ze terecht kunnen voor een carpoolplan of -tool op maat.

Auto's vullen met JNM

Via de website van de koepel kunnen lokale JNM-begeleiders inloggen op de beheerspagina van hun afdeling. Daar kunnen de begeleiders, naast de klassieke ledenadministratie, ook extra functies activeren zoals een carpoolplanner voor activiteiten buitenshuis. Ouders die op hun beurt inloggen op de website, kunnen zo niet alleen hun kinderen inschrijven voor die activiteiten, maar ook aangeven of ze bij een activiteit buitenshuis nog ruimte hebben in de wagen. Ouders of leden kunnen zo onderling afspreken.

Netwerk Duurzame Mobiliteit aan het woord

Katrijn Braeckman is medewerker bij het Netwerk Duurzame Mobiliteit en begeleidde samen met CJT het proefproject 'Goed op weg naar het jeugdverblijf'. Dit project werd gesubsidieerd door de provincie Oost-Vlaanderen, met de bedoeling na te gaan welke kansen er zijn om groepen die naar het jeugdverblijf komen, te stimuleren tot duurzamere verplaatsingen. Vijf jeugdverblijven stapten mee in het project. En wat blijkt? Er is heel wat potentieel om de verplaatsingen van groepen naar het jeugdverblijf te verduurzamen.

Moet de uitbater groepen motiveren tot duurzame verplaatsingen of is dit eerder een opdracht voor de NMBS, De Lijn, de scholen of de koepelorganisaties van het jeugdwerk?

Willen we onze verplaatsingen verduurzamen, dan hanteren we best het S.T.O.P.-principe. Hiervoor is een mentaliteitswijziging noodzakelijk op alle niveaus. De NMBS en De Lijn moeten een aanbod uitwerken dat bruikbaar is voor verblijvende groepen. De koepelorganisaties kunnen dit aanbod helpen vorm geven. En eens het aanbod er is, kunnen ze het promoten bij de achterban. Als uitbater kan je vervolgens het aanbod ondersteunen door het concreet toe te passen op het eigen jeugdverblijf en te promoten bij de groepen die reserveren en boeken.

Wat was de drijfveer van de uitbaters om deel te nemen aan het project?

De belangrijkste drijfveer is vooral van praktische aard. Bij aankomst en vertrek van de groepen zorgen de vele auto's voor overlast in de buurt en dat is voor elke uitbater vervelend. Maar ook tijdens het verblijf willen veel uitbaters die auto's weren, dit omwille van een tekort aan parkeerplaatsen.

Waarom zou een jeugdgroep die kiest voor personenvervoer, zoeken naar alternatieven? Dit is en blijft toch de eenvoudigste en goedkoopste oplossing?

Klopt. Bepaalde groepen verdienen zelfs aan het individueel vervoer wanneer ze de ouders uitnodigen voor een bezoekdag en daar een betalende maaltijd aan koppelen. Toch ben ik ervan overtuigd dat groepen openstaan voor duurzamere vervoersvormen. Kijk naar de jaarthema's en de diverse projecten die koepelorganisaties steunen, dit ligt volledig in de lijn van wat wij nastreven.

Hoe denk je de groepen concreet te overtuigen?

Door meer in te zetten op de beleving van de verplaatsing. Een verblijf start niet bij aankomst aan het jeugdverblijf, maar bij vertrek aan de eigen voordeur. Op de trein of tijdens de fiets- of wandeltocht kunnen allerlei activiteiten georganiseerd worden. En met goede voorbeelden kunnen andere groepen warm gemaakt

worden. Uitbaters kunnen die voorbeelden verzamelen en bijvoorbeeld communiceren via hun website.

Volstaat een voorbeeld of moet je als uitbater toch wat meer communiceren?

Een voorbeeld zal niet volstaan. Uit het project blijkt trouwens dat de meeste uitbaters onvoldoende en/of vanuit de autologica communiceren.

Hoe moet het dan wel?

Volg het S.T.O.P.-principe in je communicatie en geef gedetailleerd info. Geef groepen een overzicht van trage wegen, de nummers van de knooppunten, de namen van de bushaltes, de uurregeling en omschrijf hoe lang ze onderweg zijn. Kies met andere woorden voor de weg van de minste weerstand en vermijd doorklikken en verder opzoekwerk. Vergeet de informatie niet regelmatig te controleren. Misschien is nu en dan een update nodig.

Hoe ver ga je in die ondersteuning? Moet je groepen bijvoorbeeld ook informeren over de haalbaarheid per leeftijdsgroep?

Dat laat je best over aan de groepsverantwoordelijke, maar als uitbater kan je uiteraard wel doorverwijzen naar de website www.goedopwegnaarhetjeugdverblijf.be. Deze website heeft een pagina vol tips voor wie kiest voor alternatieven voor de wagen.

“Zet meer in op de beleving van de verplaatsing.”

Moet je groepen belonen die hun vervoersmodi wijzigen?

Neen. Het project loofde 75 euro uit aan groepen die kozen voor een duurzamer alternatief,

maar daarop werd niet massaal ingetekend. We kregen daarentegen wel een positieve reactie van een groep die als verrassing een sleutelhanger van het verblijf kreeg voor het nemen van openbaar vervoer.

Hoe kunnen uitbaters groepen nog meer ondersteunen?

Uit het project blijkt dat uitbaters soms de bagage halen aan het station of voor de inkopen een bakfiets aanbieden. Dat zijn mooie initiatieven die het verblijf zonder auto mogelijk maken. Uitbaters die deze extra service niet haalbaar vinden, kunnen groepen aanraden om in een beperkt aantal auto's te voorzien. Dit kan handig zijn, ook in geval van nood.

Welke tips heb je nog voor uitbaters?

Maak promotie in je eigen regio, in een straal tot ongeveer 30 kilometer van het jeugdverblijf. Voor veel groepen (scholen en jeugdwerk op weekend) primeert het samenzijn namelijk op de omgeving en zijn verre verplaatsingen niet noodzakelijk. Dit vermindert het aantal gereden kilometers met de auto, maar verhoogt ook de kans dat groepen met de fiets of het openbaar vervoer kunnen komen.

Wat kunnen uitbaters nog verwachten van het Netwerk Duurzame Mobiliteit?

Het doel van het Netwerk Duurzame Mobiliteit is verschillende doelgroepen over hun mobiliteit doen nadenken. Via de website www.goedopwegnaarhetjeugdverblijf.be werd hiervoor een tool uitgewerkt. Deze tool vraagt de groepen hoe ze hun verplaatsing willen maken en stelt daar enkele alternatieven tegenover. De tool zet dus de groepen aan het denken, maar verzamelt gelijktijdig ook gegevens over wat de groepen doen en haalbaar vinden. Deze informatie is zinvol om verdere acties op te zetten. Bij deze een oproep aan de uitbaters om de tool te promoten.



Uit het project blijkt dat uitbaters soms de bagage halen aan het station, wat een verblijf zonder auto mee helpt mogelijk maken.

BEREIKBAARHEID

Onderstaand voorbeeld vertrekt vanuit de autologica en toont weinig bijkomende uitleg. De groep moet verdere informatie zelf opzoeken via linken (zie tekst in het cursief).



Bereken *hier* je route met de wagen. Parkeren kan op de openbare parking.



Het fietsknooppunt 5 van het netwerk Waasland ligt vlakbij. Via *Fietsnetwerk* stippel je de mooiste routes naar het jeugdverblijf uit.



Het station ligt op minder dan een kilometer van het jeugdverblijf. Je spoorroute kan je *hier* online plannen.



De Lijn heeft verschillende bussen die halt houden aan het station. Je kan *hier* de route plannen.



Halfweg tussen knooppunten 12 en 55 passeer je het Stadspark, op een boogscheut van ons jeugdverblijf. Via *Fietsnet* stippel je een route uit.



Het station Gent Sint-Pieters ligt op twintig minuten stappen van ons jeugdverblijf. Je reisroute per trein kan je *hier* online plannen.



Aan het station Gent St-Pieters kan je bus 15 of 16 nemen tot de "Halte Molenstraat" in de Kerkstraat. Vanuit Gent-centrum kan je aan Gent-Zuid bus 18 of 24 nemen tot aan dezelfde halte. Je bent telkens ongeveer tien tot vijftien minuten onderweg met de bus. Ons jeugdverblijf ligt op 200 meter van de halte. *Hier* kan je een route plannen.

VZW Jong uit Gent getuigt

“Bij vzw Jong zoeken wij altijd naar een manier waarbij wij zoveel mogelijk drempels kunnen wegwerken voor de kinderen. Op kamp gaan is heel leuk, dus we willen iedereen kunnen meenemen, ook de meer kwetsbare kinderen. Goedkoop reizen is voor ons prioritair. Dat en veel plezier maken, even weg van de stad.”

Foad en zijn 4 collega's gingen in mei 2017 met een groep van 23 kinderen tussen 6 en 11 jaar vanuit Gent naar Axlandhoeve in Sinaai. Ze maakten van hun tocht een heuse belevenis. Ze vertrokken met de tram, stapten de trein op tussen Gent en Sint-Niklaas, namen daar de bus tot Sinaai en kwamen te voet aan op hun bestemming na een heuse fotozoektocht.

Hoe ze dat praktisch mogelijk maakten? “Ons vertrekkur afstemmen op de tram-, bus- en treinen was via internet makkelijk en vlot geregeld.”, zo vertelt Foad. “En de staptocht hadden we vooraf op een leuke manier voorbereid, met een fotozoektocht. Daarvoor gebruikten we Google Maps en Streetview. Maar ook aan de veiligheid dachten we: alle kinderen kregen een fluohesje voor de tocht. En één begeleider reed toch met de minibus naar Sinaai: met spelmateriaal, de bagage van de kinderen en het eten voor

het weekend. De minibus kon ook dienst doen bij een noodgeval ter plekke, maar dat was gelukkig niet nodig.”

De tocht zag er zo uit:

16u30
vertrek met de tram aan ons speelplein

17u10
aankomst Gent Sint-Pieters

17u26
met de trein naar Sint-Niklaas, babbelen, zingen en spelletjes spelen

18u
station Sint-Niklaas, tijd voor een sapje, een sandwich en wat groepsspelletjes

18u45
de bus op, naar Sinaai

19u15
aankomst op het pleintje aan de Sinaaidreef, start fotozoektocht

19u50
aankomst Axlandhoeve na een staptocht van 1,5 km

“Op zondagmiddag deden we hetzelfde voor de terugtocht. De kinderen vonden het erg leuk op deze manier. De tocht was een hele belevenis. We hadden allemaal het gevoel dat ons weekend met een speels begonnen was. Voor ons was dit een nieuwe ervaring, maar zeker voor herhaling vatbaar.”

Deze groep maakte gebruik van het recht dat iedere volwassene die een treinrit betaalt, vier kinderen gratis mee mag nemen. De tram- en busritten werden vooral gedaan met Buzzypassen die de stad Gent verdeelt onder alle kinderen die in Gent wonen om het openbaar vervoer toegankelijk te maken.

HUIS WERK 54

In april verschijnt HuisWerk 54, met daarin extra aandacht voor digitalisering.

“Wat is de wifi code?” Dit is vaak de eerste vraag die uitbaters krijgen van de verblijvende groepen en dit - laat ons eerlijk zijn - omdat ze vooral verbonden willen blijven via sociale media. Maar dankzij een connectie met het internet zijn er ook heel wat andere toepassingen mogelijk. In welke mate maken we daarvan gebruik binnen de sector? Bied je als uitbater nog de klassieke stafkaart aan die sneuvelt na één regenbui of stippel je via de computer zelf enkele tochten uit en bezorg je het gpx-bestand? En de waarborg, moet dit nog cash betaald worden? Of gebruik je hiervoor al de Bancontact-app?

Je voelt het wellicht aan, in het dossier digitalisering zoeken we naar toepassingen die het leven van de groepen en de uitbaters dikwijls een stukje eenvoudiger maken.

Heb je zelf nog goede suggesties of tips of wil je reageren op dit thema, dan kan dat via de Facebookpagina van CJT Ondersteuning of door te mailen naar ondersteuning@cjt.be.

Wie trouwens iets extra wil doen, is steeds welkom op de redactievergadering van HuisWerk. We komen ongeveer tweemaandelijks samen. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen via ondersteuning@cjt.be of tel. 09/210.57.75.