

Op naar toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen

Mieke Broeders

Directeur

Enter, Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid
Agentschap Toegankelijk Vlaanderen

HOORZITTING VLAAMS PARLEMENT

BRUSSEL

7 MEI 2015

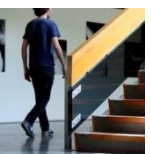


iedereen op weg



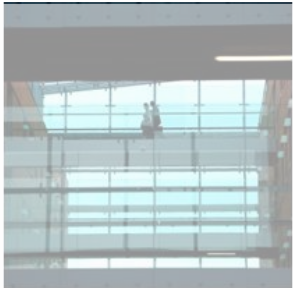
Vlaams Expertisecentrum Toegankelijkheid

- Technisch inhoudelijke ondersteuning en advisering Vlaams toegankelijkheidsbeleid
(in het bijzonder Gelijke Kansen Vlaanderen en via Open CoördinatieMethode alle Vlaamse beleidsdomeinen)
- Onderzoek en projecten
- Publiekswerking en netwerking
- Sinds 1 mei vormen we samen met ATO, Toegankelijkheidsbureau, Westkans en Intro het Agentschap Toegankelijk Vlaanderen





Expertise verankeren in diverse domeinen



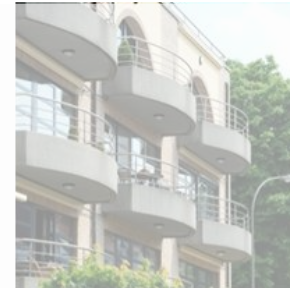
■ publieke gebouwen



■ publieke omgeving



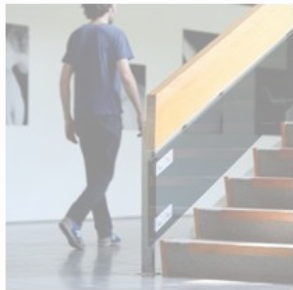
■ mobiliteit



■ wonen



■ zorg



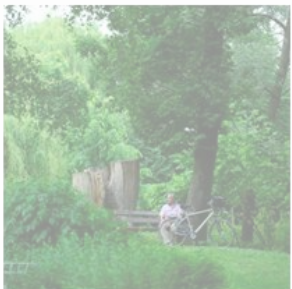
■ cultuur en vrije tijd



■ toerisme



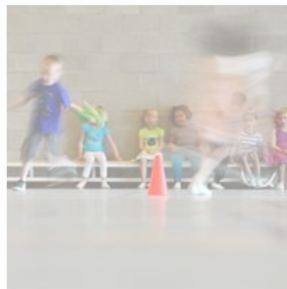
■ onderwijs



■ park en groen



■ communicatie



■ sport



Mobiliteit
de onmisbare
schakel



Mobiliteit schakel tot participatie

- Versnipperd, niet-gebiedsdekkend en onoverzichtelijk vervoersaanbod
- Ontoegankelijkheid van halteplaatsen, perrons en stations, rollend materieel, publiek domein
- Openbaar vervoer en aangepast vervoersaanbod nauwelijks aanvullend op elkaar ingezet
- Voor initiatiefnemers, overheid én gebruikers weinig kostenefficiënt

VERSUS

- **VN-verdrag** inzake rechten van personen waarbij België zich verbonden heeft
‘om personen met een handicap **op voet van gelijkheid** de **toegang te garanderen** tot de fysieke omgeving, tot **vervoer**, informatie en communicatie met inbegrip van informatie- en communicatiesystemen en technologieën en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor of verleend worden aan het publiek in **zowel stedelijke als landelijke** gebieden ...’ art. 9

→ Structurele aanpak dringt zich op

Bouwen aan een toegankelijk Vlaams vervoersysteem





Hefbomen voor een toegankelijk vervoersysteem – Enter vzw (2009)

Vervoersaanbod voor personen met beperkte mobiliteit: versnipperd, divers en veel blinde vlekken

- zicht krijgen op bestaande vervoersaanbod, de knelpunten, noden en oplossingsstrategieën
- organisatie model gedragen door de gebruikers en de verschillende vervoersaanbieders (openbaar vervoer en aangepast vervoer, privé sector, vzw's, mindermobielen centrales ...)
- concept Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV)



Bouwen aan een toegankelijk Vlaams vervoersysteem

- **Geïntegreerd**: inzet en afstemming met de verschillende soorten vervoeraanbieders
- **Complementair**: OV en deur-deurvervoer aanvullend op elkaar
- **Gebiedsdekkend**: van versnipperd aanbod tot gebiedsdekking
- Openbaar vervoer is, daar waar mogelijk, altijd de eerste keuze: belang van maximaal inzetten van toegankelijke halte-halte vervoer.
- Aangepast gang-gang/deur-deurvervoer is aanvullend. Het is een vangnet.

Businessplan Toegankelijk Vervoersysteem

Marktstudie

- Aantal potentiële gebruikers? Uit te voeren ritten? ...
- Huidige markt in kwantitatieve en kwalitatieve termen
- Onderzoek noden en wensen gebruikers
- Tijdshorizonten
2014/2015
2020
2030



Actieonderzoek

- Schaalgrootte MAV
- Operationeel onderzoek MAV
- MAV-projecten Vlaams-Brabant
- MAV-project provincie Antwerpen



Bestuurlijke en financiële analyse

- Bestuursvorm MAV
- Financieringsplan
- Tijdshorizonten
2014/2015
2020
2030





Enkele markante bevindingen onderzoek Vervoersnoden en -wensen van personen met een beperking

- 36% **woont alleen**
- 67% **verdient minder dan 2x het leefloon**
- 12% **inkomen lager dan of gelijk aan leefloon**
- 42% heeft **geen rijbewijs**, 20% heeft **rijbewijs** maar is **niet meer rijgeschikt**
- 62% is voor **verplaatsingen met de auto afhankelijk van anderen**
- 42% woont in **landelijke tot zeer landelijke omgeving**



Beperkingen bij activiteiten & verplaatsingen – Toegang tot openbaar vervoer

Ernstige beperkingen bij verplaatsen bij de respondenten

- 52% bij 100 meter wandelen
- 64% bij 500 meter wandelen
- 74% bij > 1000 meter wandelen

Het bereiken van de bushaltes is dus niet vanzelfsprekend!

Veel respondenten zijn belemmerd in hun activiteiten door beperkte vervoersmogelijkheden

- Ongeveer 72% van respondenten maandelijks belemmerd
- 46% minimaal wekelijks
- **18% zelfs dagelijks**

De meeste respondenten willen zich graag meer verplaatsen indien dit mogelijk zou zijn.



Beperkingen bij activiteiten & verplaatsingen – Gebruik van het openbaar vervoer

Moeilijkheden bij gebruik van **bus**

- 66% van respondenten met een rolstoel gebruikt bus nooit
- 30% gebruikt assistentie hiervoor
- 13% doet dit zelf maar ondervindt moeilijkheden

Moeilijkheden bij gebruik van **trein**

- 44% van respondenten met een rolstoel gebruikt de trein nooit
- 39% gebruikt assistentie hiervoor
- 16% doet dit zelf maar ondervindt moeilijkheden

→ Ook het gebruik van bus en trein is niet vanzelfsprekend!



Onderzoek vervoersnoden en -wensen van personen met een beperking

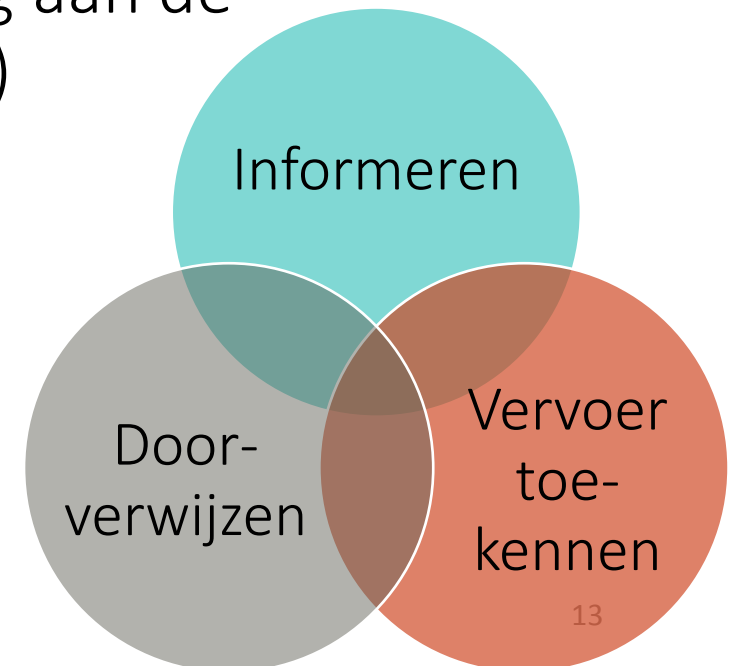
Voornaamste problemen tijdens verplaatsen

- **Fysieke of communicatieve drempels**
 - Fysieke beperkingen
 - Niet durven of kunnen nemen van OV omwille van ontoegankelijke info
- **Bereikbaarheid**, nl. afstand tot OV-halte
 - Afstanden tot halte vaak te hoog voor personen met een ernstige mobiliteitsbeperking
- Nood aan **persoonlijke begeleiding**
 - Begeleiders niet altijd beschikbaar en/of geen aangepaste voertuigen
- **Vooraf reserveren** van vervoer
 - Gebrek aan flexibiliteit (bv. lange minimale reserveringstermijnen)



Bouwen aan een toegankelijk Vlaams vervoersysteem

- MAV als centraal aanspreekpunt voor persoon met mobiliteitsbeperking
- MAV zet alle bestaande vervoertypes aanvullend op elkaar in door een gerichte doorverwijzing van de vervoersvraag aan de meest geschikte vervoeraanbieder (via screening)





Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer

Concrete vervoersvragen

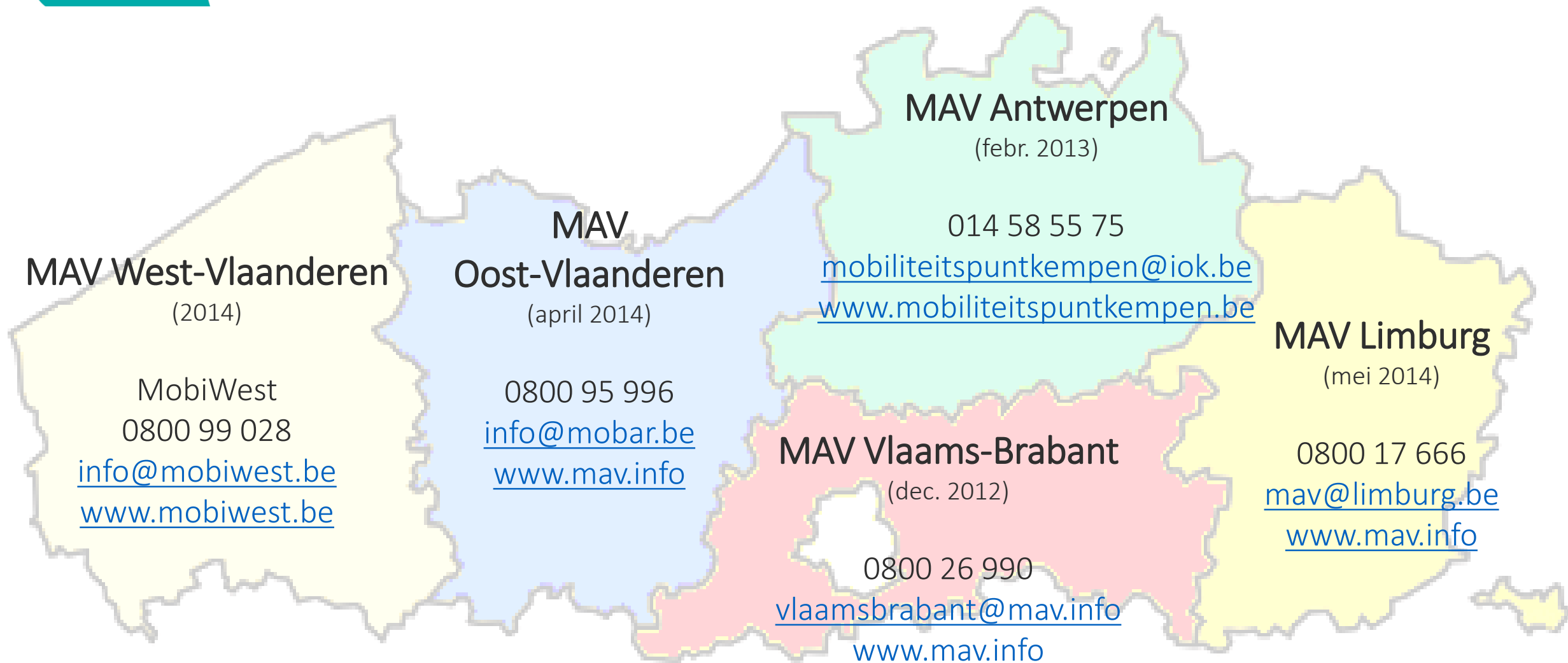
- Doelgroep: Persoon met mobiliteitsbeperking
- Screening en doorverwijzing naar:
 - Derden (Openbaar vervoer, Mindermobielencentrales, niet-gecompenseerde aanbieders van aangepast vervoer)
 - Facultatief en gegarandeerd vervoer
- Gebruikersdossiers, registratie en rapportage

Informatieverstrekking

- Doelgroep: iedereen met vragen over aangepast en toegankelijk vervoer
- Algemene informatieverstrekking over aangepast en toegankelijk vervoer
- Registratie en rapportage

Vervoersregisseur

- Registratie knelpunten en noden gebruikers aangepast en toegankelijk vervoer
- Rapportage voor beleidsinformatie (input voor MAV als vervoersregisseur)
- Organisatie van vervoer





Verwerking vervoersvraag door MAV

Toegankelijk vervoer
Halte tot halte

Openbaar
vervoeraanbieders



Belbuscentrale
De Lijn



Contact center
NMBS



Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer

Toegankelijk vervoer
Deur – deur / gang - gang

Aanbieders
aangepast vervoer



Gecompenseerde
vervoerder



Vrijwilligersvervoer



Taxi- of VVB-dienst



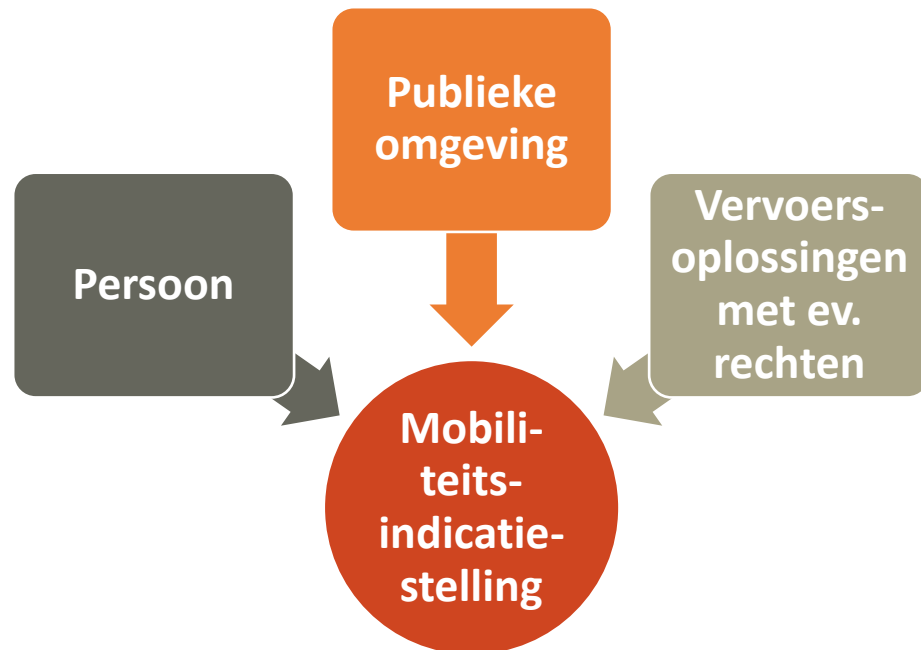
Ziekenfondsen

Andere diensten 16



Mobiliteitsindicatiestelling (MOBIS)

Screening: 3 aspecten bij afweging voor al dan niet gebruik van openbaar vervoer



$$\begin{aligned} \text{Mobiliteitsindicatiestelling} &= \\ &\text{Mobiliteitsbeperking \& mogelijkheden} \\ &\quad \text{persoon} \\ &+ \\ &\text{Beperkingen \& mogelijkheden} \\ &\quad \text{openbare ruimte} \\ &+ \\ &\text{Beperkingen \& mogelijkheden} \\ &\quad \text{openbaar vervoer} \end{aligned}$$



Mobiliteitsindicatiestelling (MOBIS)

- Instrument voor de MAV's voor een meer objectieve, genuanceerde screening en doorverwijzing
- Opstap naar financiering van de vervoerde i.p.v. de vervoerder maar vandaag mist dit nog performantie omwille van:
 - Tekort aan betrouwbare en objectieve informatie toegankelijkheid van de stations, rollend materieel, haltes, publiek domein
 - Beperkingen en mogelijkheden van de persoon – uitbreiding en uitdieping van aspect mobiliteit bij de inschalingsmodellen van de zelfredzaamheid van personen
 - Onvoldoende rechtstreeks inzicht op toegankelijkheid en aanbod van (openbaar) vervoer

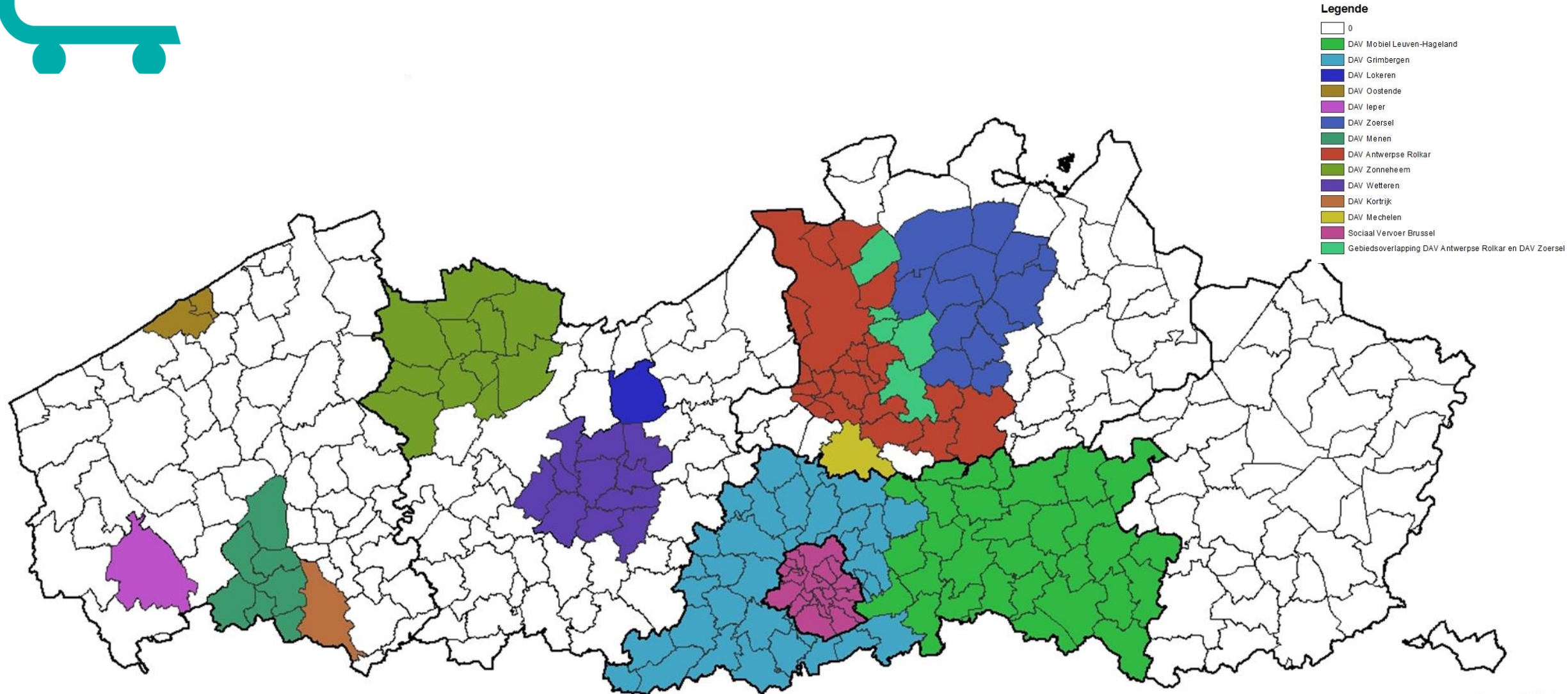


Compensatiedecreet

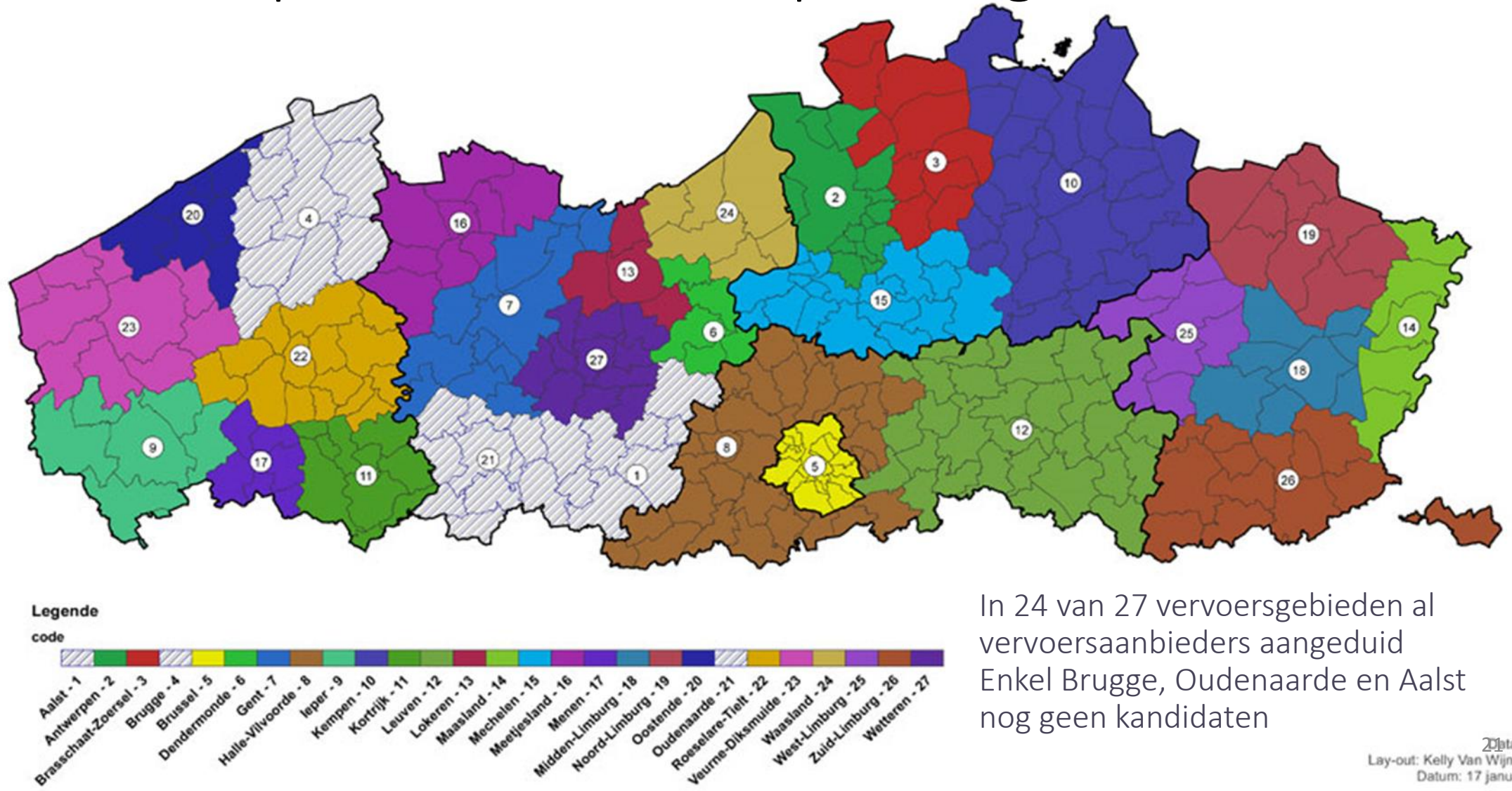
- 2014: Decreet tot compensatie van de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit in uitvoering
- Doelgroep: individuele personen met ernstig beperkte mobiliteit
- Van Diensten Aangepast Vervoer met subsidies onder GKV naar compensaties voor **Openbaar Aangepast Vervoer** onder MOW
- Vervoer als **openbare dienstverlening**
- Vlaamse overheid financiert dus maar organiseert niet
- Enkel **sociaal vervoer**!
zieken-, collectief leerlingen- en collectief werknemersvervoer, het vervoer dat georganiseerd wordt door de ziekenfondsen, en het vervoer dat terugbetaald wordt door het RIZIV zijn uitgesloten
- Vervoer van personen met een mobiliteitsbeperking: **permanent beschikbaar** én **kwalitatief hoogstaand**



Tot en met 2013: Diensten Aangepast Vervoer



Vervoersgebieden waar vervoerders belast werden met een openbare dienstverplichting



In 24 van 27 vervoersgebieden al vervoersaanbieders aangeduid
Enkel Brugge, Oudenaarde en Aalst nog geen kandidaten



Compensatiedecreet maximumbedragen gebruiker

Maximale bedragen die de vervoerder aan de gebruiker mag aanrekenen:

Gebruiker met rolstoel	Gebruiker zonder rolstoel
minimaal € 0 en maximaal € 2 als instapgeld	minimaal € 0 en maximaal € 2 instapgeld
minimaal € 0 en maximaal € 1 per gereden km tot en met 25 km	minimaal € 0,65 en maximaal € 1,50 per gereden km tot en met 25 km
minimaal € 0 en maximaal € 1,75 per gereden kilometer vanaf 26 km tot en met 50 km	minimaal € 0,90 en maximaal € 1,75 per gereden kilometer vanaf 26 km tot en met 50 km
+ indexering Vanaf 51 km kan de vervoerder het tarief per gereden km vrij bepalen	



Actieonderzoek vervoer voorzieningen (2012)

- (Semi)residentiële voorzieningen voor personen met een handicap en ouderen ook groot aandeel in organisatie van aangepast vervoer
- Voorzieningen worstelen zwaar met organisatie en financiering, tegelijkertijd beschikken ze over goed bruikbare aangepaste busjes die slechts beperkt worden ingezet → groot potentieel
- Lange rijtijden voor cliënten (35 % zit meer dan één uur in voertuig)
- Personeelsinzet is groot – ook verzorgend personeel wordt ingezet met hun eigen voertuig.
- Grote vervoersproblemen en hoge kostprijs werpt een zware schaduw over semi-residentiële zorg en thuiszorg
- Bereidheid tot inpassing groepsvervoer in organisatiemodel en MAV werking



Beleidsaanbevelingen

- Op korte termijn **continuering van de MAV werking**
- Bron van ervaring, expertise m.b.t. samenwerking van de verschillende vervoersaanbieders , welzijnsactoren en de verschillende beleidsniveaus (gemeenten, provincies, Vlaanderen)
- Biedt de broodnodige **ondersteuning** aan doelgroep met grote vervoersarmoede en wijst de weg in het beperkte, versnipperde en dure aanbod van vandaag
- **Provinciale** schaal van de MAV's werkt – nabijheid bij de cliënt en goede schaal voor samenwerking
- De **regisseursfunctie** van de MAV's moet **versterkt** worden: het organiseren van een betaalbare, toegankelijke rit voor de persoon met beperking



Beleidsaanbevelingen

- Samenwerking uitbouwen met **welzijnsvoorzieningen** – vandaag zijn er veelbelovende **pilootprojecten** in de MAV werking in die richting – rol van vervoersorganisator opnemen
- Primordiaal is de **neutrale positie** van de MAV: de MAV of elke andere vervoerscentrale kan niet regisseur zijn én vervoerder zijn
- **Sturende rol** naar de erkende vervoerders in kader van compensatiedecreet



Beleidsaanbevelingen

- Deur-deur vervoer is voor deze doelgroep zeker in landelijke gebieden vaak de enige oplossing maar ook duur voor de gebruiker
- De gebruiker mag niet de rekening betalen voor ontoegankelijkheid en onbereikbaarheid van het openbaar vervoer
- Volwaardige financiering van deur- deur vervoer zeker in landelijke gebieden is noodzakelijk

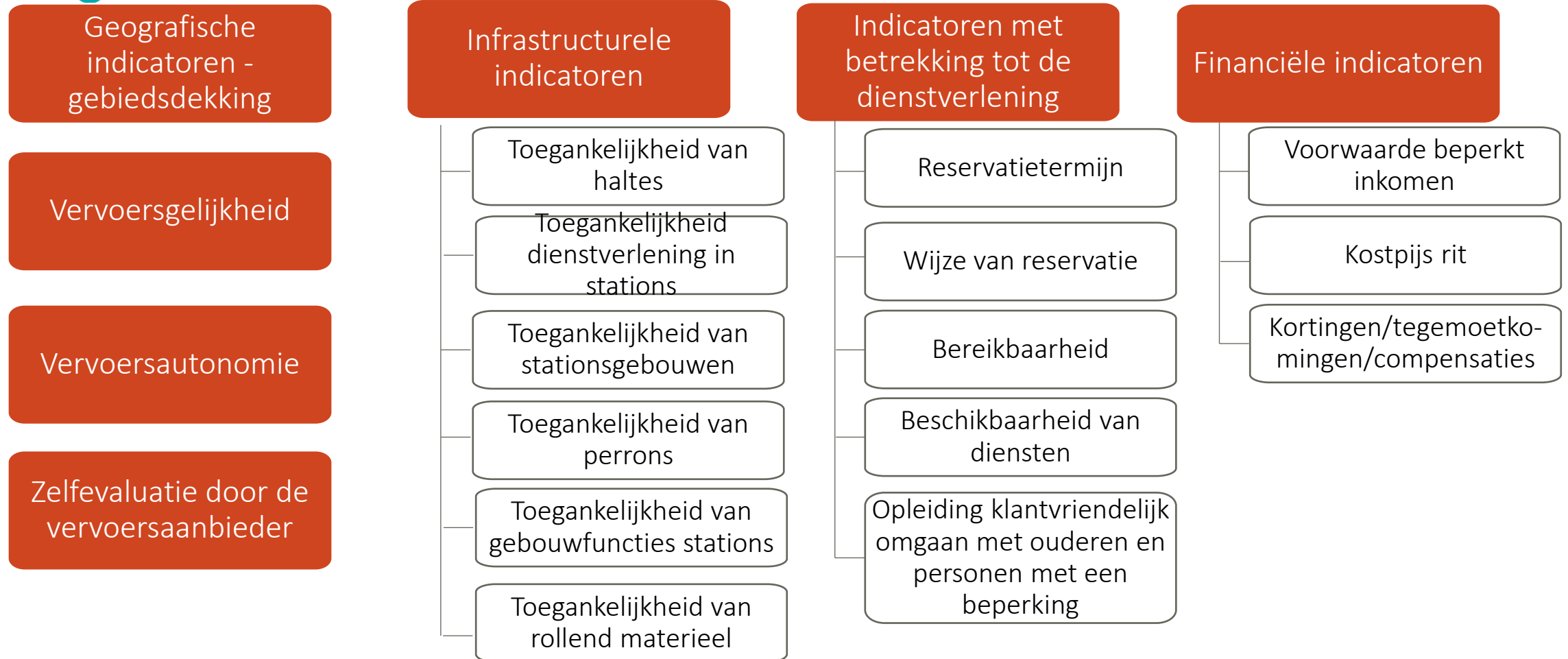


Beleidsaanbevelingen

- Betaalbaarheid en optimalisering en kwaliteit kan maar gegarandeerd worden indien op lange termijn voor landelijke gebieden een vraaggestuurd deur-deur vervoer uitgebouwd wordt voor iedereen
- MAV is een interessante proeftuin en opstap om de samenwerking en het vraaggestuurd aanbod verder vorm te geven
- Resoluut toegankelijk maken van het openbaar vervoer, haltes, dienstverlening én publiek domein voor deze doelgroep
- Invoeren van openbaar vervoer haltes op sociale puntbestemmingen
- Objectief en neutraal in kaart brengen van het vervoersaanbod en opvolgen van de toegankelijkheidsinspanningen
- MeerMobiel monitor



MeerMobielmonitor



MeerMobiel, alle informatie op 1 plek

www.meermobiel.be

011 26 50 30

info@meermobiel.be

Databank



Infolijn



Website



Monitor



**MEER
MOBIEL**

iedereen op weg





Nood aan Task Force met Welzijn en andere beleidsdomeinen

- Vervoersarmoede van de doelgroep ouderen en personen met beperkingen moet over de beleidsdomeinen heen aangepakt worden
- Mobiliteit is dé zwakke schakel in inclusie, thuiszorg, vermaatschappelijking van de zorg
- Oproep tot een Taskforce Mobiliteit voor Personen met beperkingen en ouderen waar alle beleidsdomeinen en beleidsniveaus en aanbieders de krachten bundelen en een actieplan uitwerken
- Mobiliteit inpassen in het beleid van persoonsvolgend budget



Meer informatie



Belgiëplein 1

3510 Kermt

011 26 50 30

www.entervzw.be

info@entervzw.be



011 26 50 30

www.meermobiel.be

info@meermobiel.be

