Hoorzitting ODAV – koepel Diensten Aangepast Vervoer Vlaanderen
Commissie MOW 10 juni 2021

Binnen Vlaanderen zijn 21 vervoerders belast met de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een ernstig beperkte mobiliteit. Deze Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) organiseren in 27 vervoersgebieden een gebiedsdekkende werking en bieden gang-gang vervoer aan voornamelijk rolstoelgebruikers en personen met een ernstig beperkte mobiliteit.

We wensen als Overlegplatform van de Diensten Aangepast Vervoer te benadrukken dat we als huidige erkende aanbieders onder het compensatiedecreet achter de nieuwe mobiliteitsaanpak van de basisbereikbaarheid zouden willen staan, maar zijn zeer bezorgd over onze doelgroep binnen de vorm en de inhoud van de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid. We hebben als diensten tientallen jaren expertise opgebouwd in het werken met een vaak bijzonder kwetsbare doelgroep. Jaarlijks organiseren onze vervoerders bijna 300.000 trajecten van deur tot deur (gang-gang) voor personen die ernstig beperkt zijn in hun mobiliteit, mensen die via andere wegen niet de mogelijkheden en het budget hebben om deel te nemen aan het maatschappelijk leven.

We vinden het belangrijk dat de mobiliteitsvragen van deze groep gebruikers meegenomen wordt en ook binnen de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid een antwoord krijgen.

We zien hierin vandaag een aantal leemtes en problemen, en wensen onze bezorgdheden daarrond te delen. Deze bezorgdheden worden des te groter, wetende dat deze met concrete aanbevelingen, al sinds 2017 vanuit ODAV worden aangereikt. We pleiten voor meer toegankelijke, kwaliteitsvolle en betaalbare vervoersoplossingen voor de doelgroepgebruikers binnen het VOM (Vervoer op maat)

We leggen de focus op volgende bezorgdheden:

1. Mobiliteitsindicatiestelling

Het is vandaag niet duidelijk welke gebruikers in aanmerking zullen komen voor het Flexplus-vervoer.

Enkel de huidige gebruikers van het aangepast vervoer (Diensten Aangepast Vervoer en MAV's) zouden in een eerste fase van de uitrol van de basisbereikbaarheid worden meegenomen binnen de doelgroep van het Flexplus-vervoer.

De via het compensatiedecreet erkende vervoerders werken vandaag niet met een, door het compensatiedecreet bepaalde, indicatiestelling. Elke aanbieder beslist zelf binnen het kader van het compensatiedecreet welke gebruikers al dan niet in aanmerking komen, en of de dienstverlening bestaat voor enkel rolstoelgebruikers en/of minder mobiele stappers. Eveneens het indienen van attesten, als voorwaarde voor het gebruik van het vervoer, wordt bepaald op niveau van de vervoerder. Dit zorgt voor een grote diversiteit binnen de huidige gebruikers van het aangepast vervoer in Vlaanderen.

De mobiliteitsindicatiestelling zal gebeuren op Vlaams niveau. Echter kan een vervoerregio zelf beslissen in hoeverre bepaalde opties binnen het Flex- en Flexplus-vervoer worden aangeboden. Welke garantie heeft men als gebruiker om effectief vervoer te krijgen?

We stellen ons de vraag welk betaalbaar aanbod er zal zijn voor personen die niet in aanmerking komen voor het Flexplus-vervoer door de indicatiestelling, maar toch geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer binnen de andere vervoerslagen.

Wij betrachten een link tussen het recht op mobiliteit dat wordt verankerd door het Internationaal engagement via het VN-Verdrag van de rechten van personen met een handicap en de mobiliteitsindicatiestelling. Elke persoon moet de waarborg krijgen te kunnen participeren aan de samenleving.

2. Doeleinde vervoer

Openbaar vervoer is gericht op elke persoon die zich wenst te verplaatsen, ongeacht het doel van deze verplaatsing. Ook binnen het Flexplus-vervoer mag het doeleinde van dit vervoer geen reden zijn om al dan niet in aanmerking te komen voor een verplaatsing via dit Flexplus-traject. Het is vandaag de bevoegdheid van de vervoerregioraad om deze doeleinden al dan niet te bepalen.

Het dringend en liggend ziekenvervoer valt niet onder de huidige dienstverlening van de vervoerders en zal in de toekomst ook geen deel uitmaken van het Flexplus-vervoer.

3. Kostprijs

De aanvangsbudgetten voor het vervoer op maat zijn gebaseerd op de huidige middelen voor de Diensten Aangepast Vervoer en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer.

De huidige erkende vervoerders hebben vandaag de mogelijkheid om te werken met vrijwilligers en personeel via sociale economie, welke voor de organisatie een effect heeft op de totale loonkost. Wanneer een vervoerder in de toekomst in opdracht voor de mobiliteitscentrale zal rijden, kan hij dit met grote waarschijnlijkheid niet meer doen via de inzet van vrijwilligers. Dit zal leiden tot een sterke verhoging in de personeelskost voor de organisatie van het vervoer.

De algemene prijs van het vervoer zal volgens het economisch principe bij het in de markt zetten veel hoger liggen dan de huidige prijzen.

Het is zeer onzeker hoeveel van de huidige sociale vervoerders na de uitrol van de basisbereikbaarheid actief kunnen blijven. Een aantal factoren kunnen hierin bepalend zijn:

- (On)mogelijkheid voor het intekenen op bestekken voor vervoerders Flexplus door lokale besturen:
  Drie van de huidige erkende vervoerders zijn een lokaal openbaar bestuur, drie andere vervoerders werken samen in onderaanneming met lokale openbare besturen.
- Inzet vrijwilligers en sociale economie:
  70% van de vervoerders werken momenteel met vrijwilligers, 64% zet in op begeleidingstrajecten via de sociale economie

- Visie organisaties:
  De huidige vervoerders zijn allen ontstaan uit een sociaal doel. De bezorgdheid rond de verderzetting van dit doel binnen de basisbereikbaarheid blijft zeer actueel. De mogelijke ongerijmdheid dreigt te leiden tot overweging van de stopzetting van de dienstverlening.

De centrale vraag blijft welke elementen binnen de basisbereikbaarheid nodig zijn om een evenwicht te krijgen tussen de sociale en economische aspecten van het doelgroepenvervoer.

4. Tarieven gebruikers

Een sociaal tarief voor Flexplus-vervoer is essentieel voor deze vaak kwetsbare doelgroep. De huidige gebruikers beschikken zeer vaak over een laag inkomen met bovendien hoge medische kosten. Een verhoging van tarieven ten aanzien van het compensatiedecreet dreigt te leiden tot uitsluiting en isolement van de meest kwetsbaren.

De huidige tarieven worden via het compensatiedecreet met bepaalde minimum- en maximumprijzen bepaald. Vandaag zien we hierdoor binnen Vlaanderen in de verschillende vervoersgebieden grote verschillen. In de toekomst zullen de vervoerregio's bevoegd zijn voor de tariefbepaling. We pleiten ervoor om met alle regio's samen een uniform tarief te bepalen, zodoende dat elke gebruiker binnen Vlaanderen aan een gelijk sociaal tarief Flexplus-vervoer kan rijden.

5. Zorgcomponent bij Flexplus-vervoer

Flexplus-vervoer houdt vervoer in voor specifieke doelgroepen die nood hebben aan een 'plus', aan extra ondersteuning om zich vlot te kunnen verplaatsen. Dit wil onder meer zeggen dat men als dispatcher een luisterend oor heeft en tijd neemt om de vervoersvraag in kaart te brengen, dat de chauffeur ook de rol van begeleider moet kunnen opnemen, met aandacht voor de nodige psychische en fysieke aspecten in de begeleiding van de gebruikers.

Doelgroepenvervoer onder Flexplus dient rekening te houden met een aantal beperkingen in onder meer gecombineerd vervoer of de timing van de planning van de trajecten.

Er dient een voldoende kwalitatief en een sterk klantgericht aanbod te zijn voor elke persoon met een vervoersbehoefte, ook wanneer de zorgnood groter is.

6. Belang dialoog

We zijn op de hoogte gesteld van overleg tussen de kabinetten, administraties van Mobiliteit en onder meer Welzijn. We staan hier sterk achter en vragen om dit op korte termijn nog te intensiveren en open te trekken naar nog meer stakeholders.

We pleiten er eveneens voor om gebruikersorganisaties meer en beter te betrekken. En dit niet enkel gericht op gehandicaptenorganisaties, maar eveneens op onder meer senioren- en armoedeorganisaties.

We geloven erin dat wanneer er bij de uitrol van het Flexplus-vervoer rekening wordt gehouden met bovenstaande elementen er een kans is op slagen.

Wanneer men alleen blijft vertrekken vanuit economische principes zullen er veel huidige gebruikers van het aanbod DAV en MAV in de kou komen te staan en wordt voor velen onder hen de deelname aan de maatschappij verhinderd.