Hoorzitting ODAV – koepel Diensten Aangepast Vervoer Vlaanderen
Commissie MOW 17 februari 2022

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.

Zoals de conceptnota over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking stelt, is mobiliteit een voorwaarde tot inclusie.
Het huidige openbaar aangepast vervoer binnen het compensatiedecreet wordt door de vervoerders aangeboden op een zeer laagdrempelige en toegankelijke manier. De zorg/begeleidende component is een belangrijke factor. De gebruiker staat centraal en vormt het uitgangspunt voor de dienstverlening. Vervoer van deur tot deur, vaak gang tot gang met assistentie vormt de basis van het aanbod.

Het Vlaams regeerakkoord stelt dat de garanties vervat in het compensatiedecreet overeind zullen blijven.

Wil een vervoerder in de toekomst in aanmerking komen om, als OV-taxi, opdrachten in het kader van Flex+ vervoer uit te voeren, dan dient men te voldoen aan de nieuwe regelgeving via het decreet individueel bezoldigd personenvervoer. De indieners van de conceptnota stellen dat het niet mogelijk, noch wenselijk is de voertuigen van de DAV's te beschouwen als OV-taxi's en ze dus te onderwerpen aan de verplichtingen voor OV-taxi's.
Als ODAV zijn we bezorgd over de impact van deze nieuwe regelgeving en wensen we te benadrukken dat we hierin risico's zien m.b.t. een daling van de kwaliteit van de zorgcomponent binnen de toekomstige dienstverlening. We vrezen voor een negatieve impact naar de meerwaarde van de sociale tewerkstelling en vrijwilligerswerk. Vandaag zet een meerderheid van de sociale vervoerders hierop in. Het blijft onduidelijk hoe en of we dit in de toekomst kunnen meenemen.

We wensen als ODAV het belang te benadrukken om bij het doelgroepenvervoer te vertrekken vanuit een sociaal principe, waarbij de gebruiker en zijn behoeften centraal staat.
Hierbij leggen we de focus op een aantal pijlers binnen het vervoer op maat en Flex+ vervoer:

- Mobiliteitsindicatiestelling
  Het Flex+ vervoer dient beschikbaar te zijn voor élke persoon met een beperkte mobiliteit die een vervoersbehoefte heeft en hiervoor niet terecht kan binnen het aanbod van de andere vervoerslagen.

- Tarieven
  Het aanbod moet betaalbaar zijn en aan een sociale prijs aangeboden worden. Ook en vooral voor personen met een beperkt budget, hoge medische/… kosten en frequente vervoersnoden. ODAV is voorstander van een uniform tarief over de vervoerregio's heen.

- Vervoersbestemming
  Er mag geen onderscheid gemaakt worden in de bestemming of de aard van het vervoer. Elke persoon heeft recht op mobiliteit en dient hierover geen verantwoording af te leggen of aan voorwaarden te voldoen.

- Kwaliteit dienstverlening
  Toegankelijkheid en laagdrempeligheid van het aanbod moeten centraal staan binnen het Flex+ vervoer. Dit zowel in contacten rond aanvraag, informatieverstrekking, vervoersaanbod, assistentieaanbod en betaling van vervoer. Velen van onze cliënten zijn niet vertrouwd of in de mogelijkheid voor het gebruik van pc, smartphone, …

We durven vanuit ODAV te blijven geloven in de basisbereikbaarheid. Maar wensen ook te benadrukken dat we meer en betere garanties wensen rond de kwaliteit van de dienstverlening voor de huidige en toekomstige gebruikers.

- Zullen deze garanties er voldoende zijn?
- Heeft het Flex+ vervoer en zijn doelgroep een duidelijke plaats gekregen in alle vervoerregioplannen?
- Krijgen de gebruikers onder de basisbereikbaarheid een aanbod (van aanvraag tot facturatie) dat minstens even kwaliteitsvol is als het huidige aanbod?
- Biedt een overschakeling van het huidige aangepast vervoer naar het toekomstige Flex+ vervoer voldoende meerwaarde voor onze gebruikers?
- Wordt het Flex+ vervoer niet te veel benaderd als bijdrage voor een efficiënter systeem binnen het vervoer op maat en de hogere vervoerslagen?

Vele vragen waarop we na reeds vele gesprekken nog steeds geen duidelijke, toekomstgerichte antwoorden hebben mogen ontvangen. De ongerustheid over de uitrol van het Flex+ vervoer binnen de basisbereikbaarheid wordt bij alle huidige betrokkenen steeds groter.