



VLAAMSE OUDERENRAAD

**Advies 2015/5 over basisbereikbaarheid
in functie van het openbaar vervoer**

**Advies 2015/5 over basisbereikbaarheid
in functie van het openbaar vervoer**

Inhoud

Samenvatting	3
Aanleiding	3
Belang van mobiliteit voor ouderen	3
Beleidscontext	4
Visie van de Vlaamse Ouderenraad op het concept basisbereikbaarheid	4
Algemene uitgangspunten bij de invulling van het concept basisbereikbaarheid	4
Fysieke toegankelijkheid	5
Vaststellingen met betrekking tot het huidige reguliere aanbod en toekomstperspectieven	5
Aangepast vervoer	6
Betaalbaarheid	7
Communicatie en informatie	7
Praktische consequenties concept basisbereikbaarheid	8
Betrokkenheid van ouderen.....	9
Geraadpleegde literatuur	10

Samenvatting

In dit advies vraagt de Vlaamse Ouderenraad:

1. afdwingbare rechten voor gebruikers van het openbaar vervoer;
2. een grondige evaluatie van het decreet basismobiliteit;
3. een decretale regeling van het concept basisbereikbaarheid;
4. een vervoerssysteem op basis van individuele en collectieve vervoersnoden;
5. garantie op bereikbaarheid van bestemmingen;
6. betaalbaar én toegankelijk openbaar en aangepast vervoer met inbegrip van gratis openbaar vervoer voor financieel zwakkere ouderen;
7. een structurele afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en operatoren;
8. één mobiliteitsregisseur met participatie en inspraak van gemeenten en ouderen.

Aanleiding

Belang van mobiliteit voor ouderen

Mobiliteit is een basisrecht voor iedereen, ongeacht leeftijd, fysieke toestand of socio-economische situatie. Het is de taak van de overheid om dit basisrecht te garanderen.

Het maatschappelijk en persoonlijk belang van goede mobiliteit kan nauwelijks overschat worden. Ouderen hebben mobiliteit nodig om deel te nemen aan het openbare leven, van diensten en voorzieningen gebruik te maken, boodschappen te doen, andere mensen te ontmoeten, opleidingen te volgen, vrijwilligerswerk uit te voeren, enz.

De vergrijzing en de wens van ouderen om zo lang mogelijk zelfstandig te blijven, maakt dat zij in de toekomst steeds vaker, talrijker en langer aan het verkeer zullen deelnemen. Iedereen wil veilig, snel en vlot op een bestemming naar keuze geraken, maar dat is voor ouderen niet altijd evident.

De afhankelijkheid van het openbaar vervoer wordt groter naarmate men ouder of meer zorgbehoevend wordt. Het is dan ook noodzakelijk om de (vervoers)noden en wensen van ouderen te (her)kennen en hierop een gepast antwoord te bieden. De combinatie van afhankelijkheid van vervoer met een slechte bereikbaarheid van bepaalde bestemmingen verhoogt het risico op sociale uitsluiting en vervoersarmoede bij sommige ouderen.

De huidige besparingsmaatregelen versterken de lacunes in de huidige aanpak nog en dragen niet bij tot het bevorderen van de mobiliteit van ouderen. Deze is echter cruciaal voor de sociale integratie, maatschappelijke participatie, autonomie en het zo lang mogelijk in de vertrouwde omgeving blijven wonen. Verschillende ritten verdwijnen, bepaalde haltes worden niet meer bediend, het aanbod in de daluren slinkt af en men zal moeilijker of niet meer op een bestemming geraken.

Beleidscontext

In het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019 kondigt de Vlaamse regering aan te willen streven naar:

'Een goed openbaar vervoersaanbod dat meer vraaggestuurd is. Voor de reiziger betekent dat maximaal inzetten op comfortabele voertuigen, optimale frequenties, concurrentiële snelheid en eenvoudig geïntegreerde dienstverlening en tarieven. Het concept van basismobiliteit wordt geëvalueerd en evolueert op basis hiervan naar basisbereikbaarheid.'

Tot op heden zorgde het decreet basismobiliteit (2001) voor een duidelijk, genormeerd en afdwingbaar recht op mobiliteit voor alle burgers. Iedereen die in een woonzone in Vlaanderen woont, heeft recht op een gegarandeerd aanbod aan openbaar vervoer. De Lijn bracht het openbaar vervoer binnen ieders handbereik. Helaas bood het fijnmazig netwerk onvoldoende antwoord op alle maatschappelijke vragen en functies en was de zogenaamde basismobiliteit voor iedereen ontoereikend in landelijke gebieden. Naast de lacunes op vlak van aanbod zijn er voor ouderen ook tekortkomingen op vlak van toegankelijkheid, betaalbaarheid en communicatie. Het huidige reguliere openbaar vervoer blijkt dus niet altijd het (enige) juiste antwoord te zijn op mobiliteits- en vervoersvragen. Ondanks alle inspanningen blijven voor het dagelijks leven belangrijke bestemmingen onbereikbaar. De Vlaamse Ouderenraad vraagt dan ook een grondige evaluatie van het decreet basismobiliteit en een decretale verankering van het concept basisbereikbaarheid dat het afdwingbaar recht op mobiliteit moet garanderen en invullen.

Visie van de Vlaamse Ouderenraad op het concept basisbereikbaarheid

Algemene uitgangspunten bij de invulling van het concept basisbereikbaarheid

1. Er moet een krachtdadig en duurzaam mobiliteitsbeleid gevoerd worden, dat tegemoetkomt aan de vaak specifieke behoeften van ouderen op het gebied van vervoersorganisatie, verkeersinfrastructuur, mobiliteitsdiensten, inrichting van publieke ruimten, veiligheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid en informatie. De Vlaamse Ouderenraad vraagt de Vlaamse overheid om initiatieven te nemen die de vervoersmogelijkheden voor alle ouderen garanderen.
2. De invulling van het concept basisbereikbaarheid moet vertrekken vanuit de noden en behoeften van burgers om volwaardig te kunnen participeren aan het maatschappelijk leven. De Vlaamse Ouderenraad legt hierbij de nadruk op het bundelen van functies, het versterken van kernen en een optimale inzet van beschikbare middelen. Nabijheid is de beste garantie op bereikbaarheid en cruciaal voor de organisatie van een globaal, inclusief en toegankelijk vervoersysteem. Een goede bereikbaarheid van woonzones, winkels, diensten, voorzieningen en sociaal-cultureel leven is cruciaal. De inplanting van nieuwe sociale woningen, assistentiewoningen en woonzorgcentra moet dan ook doordacht gebeuren.

3. De Vlaamse overheid zet nu vooral in op woonwerk- en schoolverkeer. Boodschappen doen en verplaatsingen in het kader van vrijetijdsparticipatie zijn goed voor ongeveer 55 procent van het totaal aantal verplaatsingen in Vlaanderen. Bij ouderen zijn dit sowieso de meest voorkomende verplaatsingsmotieven. De Vlaamse Ouderenraad vraagt garanties op een goede ontsluiting van aantrekkingspolen zoals woonwijken, het winkelaanbod, diensten en sociale voorzieningen, ziekenhuizen en woonzorgcentra, lokale dienstencentra, cultuur-, ontmoetings- en vergadercentra, sportclubs,...
4. De Vlaamse Ouderenraad betreurt dat er reeds aanpassingen doorgevoerd zijn zonder dat het concept basisbereikbaarheid, na het nodige overleg, werd uitgewerkt. De Vlaamse Ouderenraad pleit voor continuïteit van de dienstverlening en vraagt om bijkomende aanpassingen aan de dienstverlening en/of de tarieven van het openbaar vervoer pas uit te voeren wanneer de alternatieven operationeel zijn.

Fysieke toegankelijkheid

5. Het verhogen van de toegankelijkheid tot het transportsysteem is voor ouderen uitermate belangrijk. Slechts 3,5 procent van de haltes van De Lijn zijn toegankelijk voor reizigers met een fysieke beperking. Niet alleen de toegankelijkheid van het rollend materieel, maar ook van de haltes en de publieke ruimte zijn van belang en zullen vele ouderen ten goede komen. Indien er in de toekomst meer vervoeraanbieders deel uitmaken van het reguliere openbaar vervoer, moeten ook deze vervoersvormen toegankelijk zijn voor ouderen.
6. Overstappen is moeilijker voor ouderen die minder vertrouwd zijn met het openbaar vervoer en/of wegens fysieke beperkingen meer tijd nodig hebben om over te stappen.

Vaststellingen met betrekking tot het huidige reguliere aanbod en toekomstperspectieven

7. De Vlaamse Ouderenraad dringt er bij de Vlaamse overheid zeer sterk op aan dat de sociale en maatschappelijke functie van het openbaar vervoer niet aangetast wordt. Naast een economische return vormen deze functies een belangrijk argument in het oordeel of verbindingen al dan niet zinvol zijn.
8. Om de transitie van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd openbaar vervoer te bewerkstelligen, zijn bijkomende investeringen in alternatieve en aangepaste vervoersalternatieven noodzakelijk. Deze investeringen zijn onmisbaar om het openbaar vervoer op termijn betaalbaar te houden voor de reiziger en om gebiedsdekking in Vlaanderen te realiseren.
9. De NMBS fungeert als hoofdverbindingssas en baat samen met De Lijn het kernnet uit binnen het huidige collectief openbaar vervoernetwerk. Er dient een structurele aanbodafstemming te komen tussen alle operatoren (Vlaanderen, Brussel, Wallonië) die de ontsluiting van dit kernnet verzorgen.

10. De nieuwe uurregeling met minder bussen in de daluren en in het weekend wordt door ouderen als ontoereikend ervaren. Het realiseren van een volledige gebiedsdekking, ook in landelijke gebieden en buitenwijken, en vlotte verbindingen kan enkel mits de uitbouw van een aanvullend fijnmazig netwerk. Een flankerend beleid over alle beleidsniveaus heen is hierbij noodzakelijk. De Vlaamse Ouderenraad begrijpt dat alternatieve vervoersconcepten wellicht een plaats kunnen innemen in het nieuwe model van basisbereikbaarheid. Wel is de Vlaamse Ouderenraad van mening dat vervoersconcepten met vrijwilligers niet binnen het reguliere openbaar vervoersnetwerk opgenomen kunnen worden.

Aangepast vervoer

11. Hoewel het reguliere openbaar vervoer zeker aangemoedigd moet worden, is het gebruik voor sommige ouderen niet mogelijk en zijn ze aangewezen op aangepaste vervoersvormen die deur-tot-deur vervoer aanbieden. Deze vervoersvormen kunnen volgens de Vlaamse Ouderenraad geen deel uitmaken van het reguliere openbaar vervoer. Ze zijn wel complementair en van belang binnen het nieuwe concept basisbereikbaarheid.
12. 65-plussers doen naarmate hun leeftijd stijgt, meer beroep op aangepaste vervoersvormen zoals taxi, belbus, Minder Mobielen Centrale (MMC), Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV). Deze collectieve, maar meer persoonlijke vervoerswijzen helpen ouderen met fysieke beperkingen vooruit bij het zich buitenhuis verplaatsen en zijn vaak meer comfortabel voor ouderen dan het reguliere openbaar vervoer. Het versnipperde en niet gebiedsdekkend karakter van het huidige deur-tot-deur vervoer moet, samen met de kostprijs ervan, meegenomen worden in het debat rond basisbereikbaarheid.
13. Vrijwilligersvervoer past omwille van stabiliteitsredenen niet in het openbaar vervoernetwerk, maar is wel een complementaire partner binnen het aangepast vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking. Het vervoer kan echter niet altijd gegarandeerd worden wegens een mogelijk tekort aan vrijwilligers. De Vlaamse Ouderenraad vraagt de overheid om de MMC te ondersteunen als operator binnen het aangepast vervoer.
14. De Vlaamse Ouderenraad wenst eveneens het belang van de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) te benadrukken. Ze fungeren als laagdrempelig en centraal aanspreekpunt waar ouderen met een mobiliteitsbeperking terecht kunnen met hun specifieke mobiliteits- en vervoersvragen. Het centraal contactpunt screent zowel de vervoeraanvrager als de vervoersvraag om tot de meest aangewezen invulling van de aangepaste verplaatsing te kunnen komen.

Betaalbaarheid

15. Door het afschaffen van het gratis bus- en tramvervoer voor 65-plussers, uitgezonderd voor de rechthebbenden op de THAB, vreest de Vlaamse Ouderenraad een vermindering van mobiliteitskansen en een stijging van vervoersarmoede bij financieel zwakkere ouderen. Het openbaar vervoer en alle andere vervoersvormen die een rol kunnen spelen in het uitwerken van het concept basisbereikbaarheid, inclusief MMC, moeten betaalbaar zijn en blijven. Elke financiële drempel zet een rem op de mobiliteitskansen. Het risico bestaat dat ouderen bepaalde bestemmingen niet meer kunnen bereiken en bijgevolg moeten thuisblijven, wat een negatieve weerslag heeft op hun maatschappelijke participatie en bovendien kan leiden tot sociaal isolement. Dit staat echter haaks op het huidige beleid waarin actief ouder worden en langer thuis blijven wonen gestimuleerd worden.
16. De Vlaamse Ouderenraad vraagt betaalbare en eenduidige tarieven, alsook eenvormigheid van tarieven binnen verschillende gemeenten voor alle vervoersvormen. De Vlaamse Ouderenraad blijft ook bij een eerder ingenomen standpunt en pleit voor gratis bus- en tramvervoer voor financieel zwakkere ouderen. De Vlaamse Ouderenraad is voorstander van tariefintegratie tussen de verschillende complementaire vervoeraanbieders (De Lijn, NMBS, MIVB, TEC) in Vlaanderen, Brussel en Wallonië en pleit voor één uniek ticket voor alle vervoermodi die de basisbereikbaarheid zullen realiseren. Reizigers kunnen op die manier vlot overstappen met eenzelfde ticket of abonnement.

Communicatie en informatie

17. Informatie over alle verplaatsingsmogelijkheden en tarieven moet maximaal toegankelijk zijn voor ouderen. Ze moeten het aanbod kennen en begrijpen en ze moeten het openbaar vervoer durven en kunnen gebruiken. Bovendien wijst de Vlaamse Ouderenraad erop dat informatie ook nog steeds op de meer traditionele manieren aangeboden moet worden (via schriftelijke informatie, gratis telefoonnummer en persoonlijke contacten).
18. Ouderen komen al te vaak in een kluwen terecht van verschillende tarieven, afstanden, voertuigen, service, enz. De Vlaamse Ouderenraad is daarom voorstander van een centrale databank in de vorm van een toegankelijk aanspreekpunt én een overzichtelijke website waar alle informatie van de verschillende vervoeraanbieders beschikbaar is en alle reizigers met een vervoersvraag terecht kunnen.
19. Gemeentebesturen kunnen eveneens een actieve rol opnemen als aanspreekpunt voor vervoersvragen binnen het reguliere en aangepast openbaar vervoer. Ze kunnen inwoners de nodige informatie verschaffen over de verschillende vervoersmogelijkheden en verkeerswijzigingen in de regio.

Praktische consequenties concept basisbereikbaarheid

20. De Vlaamse Ouderenraad pleit voor één mobiliteitsregisseur die het openbaar vervoer (met uitzondering van aangepast vervoer) in Vlaanderen regisseert, mét inspraak van gemeenten en participatie van burgers, alsook een duidelijke taakinfilling. Ouderen kunnen hun stem laten horen en participeren in het mobiliteitsdebat via de lokale ouderenadviesraad of een adviesfunctie in de gemeentelijke begeleidingscommissie. De Vlaamse Ouderenraad acht het niet wenselijk om de regierol voor het openbaar vervoer aan steden en gemeenten toe te wijzen. Niet alle gemeenten beschikken over de knowhow en mogelijkheden om deze taak ten gronde en efficiënt uit te voeren.
21. Een onderscheid kan gemaakt worden tussen de operationele regisseursfunctie voor het aangepast vervoer en de strategische regisseursfunctie voor het regulier openbaar vervoer. De MAV's kunnen de operationele regisseursfunctie op zich nemen en een gepast antwoord bieden op specifieke vervoersvragen van personen met een beperkte mobiliteit. De strategische regisseursfunctie fungeert als een orgaan om basisbereikbaarheid op lokaal niveau te garanderen.
22. De voornaamste taak van de regisseur is het in kaart brengen van de verschillende vervoersinitiatieven en deze op elkaar afstemmen. Bovendien dient de regisseur ook te zorgen voor een algehele afstemming tussen de verschillende beleidsniveaus en vervoersregio's. Het opsporen van hiaten en het detecteren van regio's met onvoldoende gebiedsdekking, kan eveneens een taak zijn van de mobiliteitsregisseur. Het finale doel voor ouderen is dat ze door middel van betaalbaar, kwalitatief en toegankelijk vervoer hun bestemming naar keuze kunnen bereiken.
23. Naast de eerder genoemde kerntaken en mogelijke rollen moet de toekomstige regisseur ook nog andere taken en rollen vervullen zoals het bewaken van de kwaliteitsnormen en het wetgevend kader betreffende het aanbod, tarieven en de toegankelijkheid van verschillende vervoersvormen. Indien De Lijn in staat is om deze taken adequaat uit te voeren, heeft de Vlaamse Ouderenraad er geen bezwaar tegen dat de rol van regisseur toegewezen wordt aan De Lijn.
24. In het kader van basisbereikbaarheid is een samenwerking met meerdere privé initiatieven en vervoersaanbieders niet uitgesloten. In het belang van ouderen is het belangrijk een wettelijk kader op te stellen, met een duidelijke regelgeving rond aanbod, tariefregeling, vergunningen en verzekeringen. In het kader van duurzame mobiliteit is het bovendien belangrijk dat rekening wordt gehouden met de milieuvriendelijkheid van alle vervoersvormen.

Betrokkenheid van ouderen

25. De Vlaamse Ouderenraad is voorstander van een algehele afstemming tussen de lokale besturen, de Vlaamse en de federale overheid. Het versterken van de relaties met ruimtelijke ordening, wonen, milieu, economie, onderwijs, welzijn en gezondheid moet bijdragen aan een totaalvisie op duurzame mobiliteit in Vlaanderen.
26. Daarenboven vraagt de Vlaamse Ouderenraad als officieel adviesorgaan van de Vlaamse regering in de toekomst betrokken te worden bij de verdere uitbouw van het mobiliteitsbeleid. Slechts dankzij overleg met de vertegenwoordigers van de ouderen kunnen specifieke aandachtspunten rond mobiliteit en publieke ruimte voor ouderen blijvend onder de aandacht gehouden worden.

Goedgekeurd door de raad van bestuur op 23 september 2015.

*Jul Geeroms
Voorzitter*

*Mie Moerenhout
Directeur*

Geraadpleegde literatuur

- CD&V, Visienota basisbereikbaarheid: van massa-aanbod naar maatwerk, 01/06/2015.
- De Ridder, A, Brouwers, K., Keulen, M., Jans, L., de Kort, D., Van Miert, P., Voorstel van resolutie betreffende het invoeren van het principe van basisbereikbaarheid bij het Vlaamse stads- en streekvervoer, 30/06/2015.
- Enter vzw, Onderzoek naar hefboomen toegankelijk vervoersysteem voor Vlaanderen, 2009.
- Kesteloot, R., directeur-generaal De Lijn, Van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid, 2015.
- Mobiel21, Dossier vervoersarmoede vandaag, mei 2015.
- MORA-advies, april 2015:
<http://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-basisbereikbaarheid>
- Netwerk tegen armoede (modellen voor basisbereikbaarheid), mei 2015:
<http://www.netwerktegenarmoede.be/acties/basisbereikbaarheid>
- Rapporten Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) Vlaanderen 4.5 (september 2012-september 2013), 2014:
<http://www.mobielvlaanderen.be/ovg/ovg45-0.php?a=19&nav=11>
- Supporters openbaar vervoer, Conceptnota basisbereikbaarheid, oktober 2015.
- Supporters openbaar vervoer, Visienota basisbereikbaarheid, oktober 2015.
- Vandenbroucke, J., Van basismobiliteit naar mobiliteitsgarantie, 27/04/2015.
- Vlaamse Ouderenraad, <http://www.vlaamse-ouderenraad.be/Publicaties/advies/Advies%202014-1%20bij%20het%20Ontwerp%20Mobiliteitsplan%20Vlaanderen%20DEF.pdf>
- Vlaamse Ouderenraad, <http://www.vlaamse-ouderenraad.be/Publicaties/standpunt/Standpunt%20structurele%20besparingen%20De%20Lijn%20&%20mogelijke%20tariefaanpassingen%20Vlaamse%20regering%20DEF.pdf>, 2012.
- Vlaams Parlement, Schriftelijke vraag nr. 882 Bus- en tramhaltes De Lijn – toegankelijkheid, 2015
<https://www.vlaamsparlement.be/parlementaire-documenten/schriftelijke-vragen/965983>