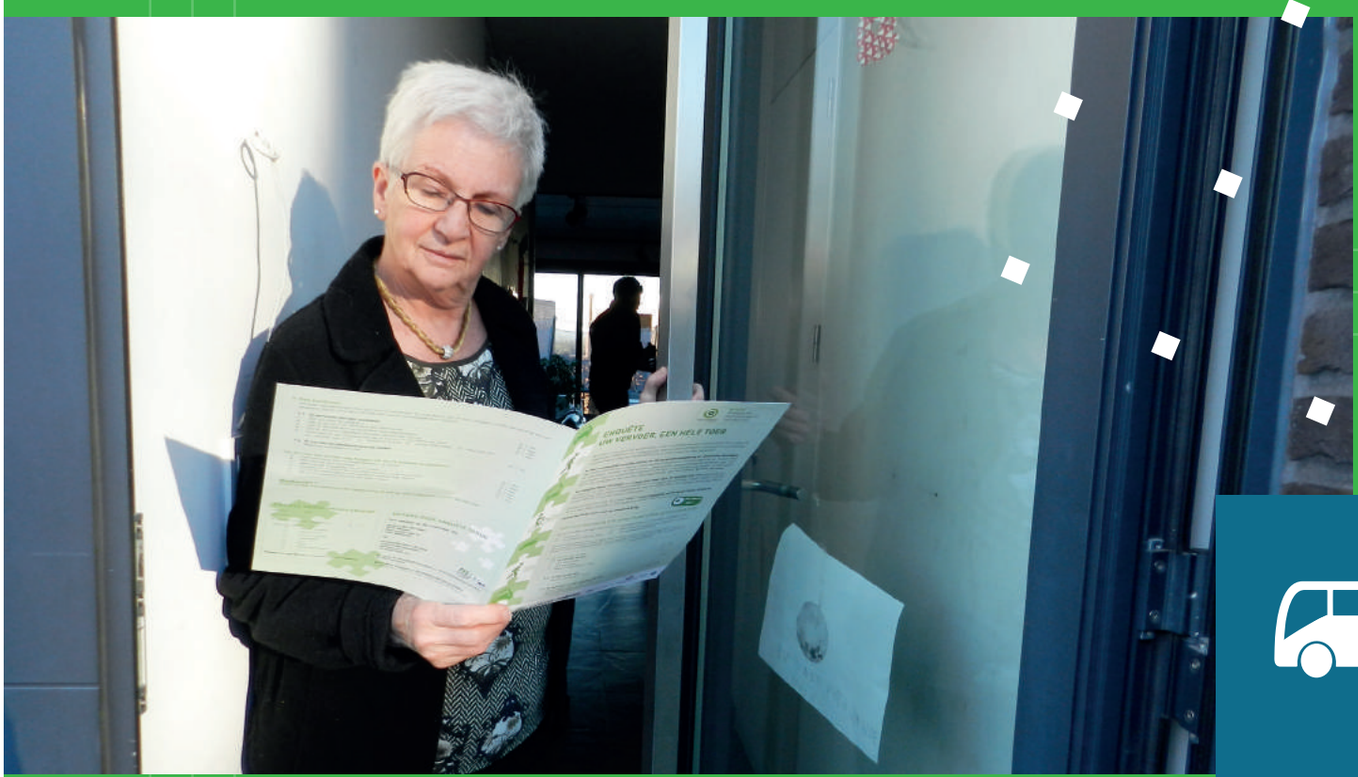


UW VERVOER EEN HELE TOER

Resultaten van de enquête

1. Aanleiding tot de enquête

Met het decreet basisbereikbaarheid (22/06/2019) van de Vlaamse Regering is er voor de komende jaren een stevige hertekening van het openbaar vervoer gepland. Het doel daarbij is om voor de toekomst een bestemmingsgericht en vraaggestuurd mobiliteitssysteem op te zetten, waarbij combimobiliteit mogelijk wordt gemaakt. Gemeenten overleggen en beslissen over zulke regionale mobiliteitsplannen gezamenlijk in een vervoerregioraad. Vlaanderen telt 15 vervoerregioraden.

Als sociale beweging willen we input over de verplaatsingsnoden van specifieke doelgroepen aan de vervoerregioraden aanleveren. Zowel in regio Leuven als in regio Halle-Vilvoorde hebben we daartoe in het najaar van 2019 een mobiliteitsenquête verspreid. Met de enquête hebben we verplaatsingsgedrag en –behoeften bevraagd, oplossingen voorgesteld en gepeild naar in hoeverre mensen van die oplossingen éffectief gebruik zouden maken. De focus van de enquête lag op 'vervoer op maat', als 'last mile', als laatste laag (of soms ook als eerste stap) in een vervoerstraject.

Artikel 32 § 4 van het decreet basisbereikbaarheid (22/06/2019) vermeldt wat onder 'vervoer op maat' verstaan wordt: *"Het vervoer op maat is de vervoerslaag die bestaat uit collectief aangeboden vervoer en die inspeelt op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Op regionaal niveau is het vervoer op maat complementair aan het kern- en aanvullend net."* Bij vervoer op maat wordt onderscheid gemaakt tussen vervoer voor 'open gebruikers' en 'doelgroepenvervoer'; bovendien zijn er ook gradaties in de noodzaak aan 'vervoer op maat', waardoor verschillende types van vervoer (halte tot halte, deur tot deur) voorzien zullen worden.

Participatie is in het decreet expliciet ingeschreven (decreet basisbereikbaarheid, artikel 31 § 3): *"Op lokaal niveau bepaalt het college van burgemeester en schepenen de participatie. In voorkomend geval kunnen betrokken colleges van burgemeester en schepenen samen het participatietraject vaststellen. Als daartoe wordt besloten in het kader van participatie, kunnen de vergaderingen van de projectstuurgroep worden opengesteld voor vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en de bevolking. Als er geen regels worden vastgesteld voor de participatie, onderwerpt het college van burgemeester en schepenen het voorlopige ontwerp van lokaal mobiliteitsplan minstens aan een openbaar onderzoek. De Vlaamse Regering kan de minimale regels bepalen voor het participatie-traject"*. Met (de resultaten van) onze enquête wilden we stimuleren dat mensen over hun eigen vervoer nadenken en zich hierover uitspreken. De enquête had voor onze beweging ook tot doel om de verplaatsingsnoden én mogelijke oplossingen te verkennen. Met de resultaten van de enquête, die een vrij hoge respons kende (502 unieke deelnemers), willen we ons als beweging.net ook gefundeerd uitspreken en gemeentebesturen en de vervoerregio cijfers in handen geven.

Bovendien, dankzij de enquête beschikken we niet enkel over cijfers, maar ook over verhalen. Bijna één vierde van de respondenten (24,7 %) heeft de witruimte die we boden (zowel online als offline) benut. Ze bezorgden ons getuigenissen, opmerkingen, klachten, vervoersverhalen, suggesties voor een betere organisatie van het vervoer, … Cijfers én verhalen tonen alleszins dat er een grote variëteit is in hoe mensen zich kunnen en willen verplaatsen. Die verscheidenheid noopt tot haast situationeel ('op maat') denken en vraagt om af te stappen van stereotiepe ideeën over hoe mensen zich verplaatsen.

In een regio die én intensief (en vastgelopen) verkeer kent rond de steden én waar openbaar vervoer vooral in kleinere kernen tot op heden als ontoereikend of onaangepast wordt gezien, is een kwalitatief aanbod aan 'vervoer op maat' noodzakelijk. Het decreet basisbereikbaarheid biedt daar kansen toe. De taak van elke vervoerregio bij het opmaken van een plan voor 'vervoer op maat', vertrekt bij het zo goed mogelijk inschatten van de vervoersvraag. Wij menen dat de resultaten van deze enquête, zowel de cijfers als de verhalen, hierbij kunnen helpen.

RETOUR
Beweging.net
Pletinckxstraat 19
1000 BRUSSEL

ENQUÊTE
UW VERVOER, EEN HELE TOER

Wat doet u als u zich wil verplaatsen, maar u zelf geen vervoermiddel heeft? Zou u gebruik maken van andere vervoermiddelen (vb. een autodeelsysteem) in uw buurt? Is uw verplaatsingsverhaal er één van weinig kilometers, maar vaak van veel gepuzzel?

In deze eenvoudige enquête willen we uw verplaatsingsgedrag en -behoeften bevragen. We stellen oplossingen voor en willen weten in hoeverre u hiervan gebruik zou maken. Met de resultaten spreken we gemeenten, organisaties, gespecialiseerde diensten aan. Het kan zorgen voor een geschikt(er) aanbod in uw buurt. Gemeenten overleggen en beslissen komende maanden in een vervoerregioraad samen over het aanbod **'vervoer op maat'.**

De enquête bevat 10 vragen en vraagt niet meer dan 10 minuten tijd. Meestal wordt gevraagd 'ja' of 'nee' te omcirkelen (gesloten bevraging). Bij sommige vragen heeft u ook de mogelijkheid nog andere mogelijkheden aan te vullen (open bevraging). Achteraan kan u vinden hoe deze enquête terug te bezorgen.

Online invullen kan ook. Surf naar **https://www.beweging.net/brussel-halle-vilvoorde** en vul daar deze enquête in. Uw gegevens komen dadelijk bij ons toe.

Alvast hartelijk dank voor uw medewerking.

Doe mee en win !

Door deze bevraging in te vullen maakt u kans op een mooie prijs.

Kruis hieronder aan wat u wil winnen (1 mogelijkheid) en vul achteraan uw gegevens aan.

☐ taxicheque ☐ Blue-Bike-abonnement (fiets ontlenen aan treinstation)
☐ 10-rittenkaart met de trein ☐ 10-rittenkaart met de bus

Deze bevraging gebeurt anoniem. Wil u echter deelnemen aan de wedstrijd, noteer achteraan dan uw adresgegevens. Winnaars worden persoonlijk verwittigd. Persoonsgegevens worden enkel gebruikt en bewaard in functie van deze wedstrijd, conform de privacy-wetgeving (GDPR)

1. Zo verplaats ik me

1.1. Ik rijd met de auto
- Als bestuurder ..... ja / nee
- Als passagier ..... ja / nee

Waarom wel/waarom niet?
.....

1.2. Ik rijd met de fiets ..... ja / nee
Waarom wel/waarom niet?
.....

1.3. Ik maak gebruik van openbaar vervoer ..... ja / nee
Regelmatig af en toe nooit (omcirkel)
Waarom wel/waarom niet?
.....

RETOUR
Beweging.net
Pletinckxstraat 19
1000 BRUSSEL

ENQUÊTE
UW VERVOER, EEN HELE TOER

Wat doet u als u zich wil verplaatsen, maar u zelf geen vervoermiddel heeft? Zou u gebruik maken van andere vervoermiddelen (vb. een autodeelsysteem) in uw buurt? Is uw verplaatsingsverhaal er één van weinig kilometers, maar vaak van veel gepuzzel?

In deze eenvoudige enquête willen we uw verplaatsingsgedrag en -behoeften bevragen. We stellen oplossingen voor en willen weten in hoeverre u hiervan gebruik zou maken. Met de resultaten spreken we gemeenten, organisaties, gespecialiseerde diensten aan. Het kan zorgen voor een geschikt(er) aanbod in uw buurt. Gemeenten overleggen en beslissen komende maanden in een vervoerregioraad samen over het aanbod **'vervoer op maat'.**

De enquête bevat 10 vragen en vraagt niet meer dan 10 minuten tijd. Meestal wordt gevraagd 'ja' of 'nee' te omcirkelen (gesloten bevraging). Bij sommige vragen heeft u ook de mogelijkheid nog andere mogelijkheden aan te vullen (open bevraging). Achteraan kan u vinden hoe deze enquête terug te bezorgen.

Online invullen kan ook. Surf naar **https://www.beweging.net/brussel-halle-vilvoorde** en vul daar deze enquête in. Uw gegevens komen dadelijk bij ons toe.

Alvast hartelijk dank voor uw medewerking.

Doe mee en win !

Door deze bevraging in te vullen maakt u kans op een mooie prijs.

Kruis hieronder aan wat u wil winnen (1 mogelijkheid) en vul achteraan uw gegevens aan.

☐ taxicheque ☐ Blue-Bike-abonnement (fiets ontlenen aan treinstation)
☐ 10-rittenkaart met de trein ☐ 10-rittenkaart met de bus

Deze bevraging gebeurt anoniem. Wil u echter deelnemen aan de wedstrijd, noteer achteraan dan uw adresgegevens. Winnaars worden persoonlijk verwittigd. Persoonsgegevens worden enkel gebruikt en bewaard in functie van deze wedstrijd, conform de privacy-wetgeving (GDPR)

1. Zo verplaats ik me

1.1. Ik rijd met de auto
- Als bestuurder ..... ja / nee
- Als passagier ..... ja / nee

Waaromwel/waaromniet?
.....

1.2. Ik rijd met de fiets ..... ja / nee
Waarom wel/waarom niet?
.....

1.3. Ik maak gebruik van openbaar vervoer ..... ja / nee
Regelmatig af en toe nooit (omcirkel)
Waarom wel/waarom niet?
.....

2. Verspreiding van de enquête

De enquête kon online (op https://www.beweging.net/brussel-halle-vilvoorde) en op papier worden ingevuld, van 9 september tot en met 30 november 2019. In totaal werden 502 formulieren ingevuld, 319 online en 183 op papier.

Vervoer op maat behelst 'doelgroepenvervoer', naast 'open gebruikers'; toch hebben we niet alle mogelijke doelgroepen in Vlaams-Brabant aangeschreven om aan onze enquête deel te nemen. Scholierenvervoer is bijvoorbeeld buiten beschouwing gelaten. Hadden we dit wel meegenomen, hadden we andere vragen moeten stellen en andere antwoordmogelijkheden moeten voorzien.

Onze enquête wilden we gericht verspreiden bij mensen waarvan we wisten dat ze nu al moeilijkheden hebben om ergens te geraken, of waarvan we het op zijn minst vermoedden. Voor die gerichte verspreiding hebben we het eigen netwerk van partnerorganisaties ingezet (CM-Vervoer, Okra, Familiehulp, Welzijnsschakels, Samana, ...) over de hele provincie Vlaams-Brabant, maar was er ook samenwerking met sociale huisvestingsactoren in de provincie (SWAL, Cnuz, Gewestelijke Maatschappij voor Volkshuisvesting, Providentia, Elk Zijn Huis Tervuren, Webra). Er werd gebust in Asse, Bertem, Grimbergen, Halle, Hoeilaart, Huldenberg, Herent, Kortenberg, Liedekerke, Londerzeel, Meise, Merchtem, Overijse, Sint-Pieters-Leeuw, Steenokkerzeel, Tervuren, Wezembeek-Oppem en Zaventem.

De link naar de online enquête werd verspreid via diverse kanalen. En mede door de samenwerking met sociale huisvestingsactoren, werd het ook opgepikt door gemeenten. Daardoor kende de enquête een grotere verspreiding dan aanvankelijk bedoeld. De (link naar de) enquête kwam terecht bij leden van gemeentelijke adviesraden (Gecoro's, SAR's, mobiliteitsraden, welzijnsraden, ...), bij inwoners van de gemeenten (via een gemeentelijke elektronische nieuwsbrief), door het te communiceren binnen het Netwerk Duurzame Mobiliteit (die over heel Vlaanderen werken), ... Daardoor werd de enquête ook door mensen in andere provincies ingevuld, en door (in het geval van Brussel) inwoners van een ander gewest.
Wij beperken ons in dit resultatenrapport tot de antwoorden van mensen uit de provincie Vlaams-Brabant en willen aanbevelingen doen rond 'vervoer (op maat)' voor Vervoerregioraad Leuven en Vervoerregioraad Vlaamse Rand (Halle-Vilvoorde). Cijfers per gemeente zijn op aanvraag verkrijgbaar, extra informatie vind je op www.uwvervoer.be

> *Elke mens moet zich uitspreken om vervoerd te worden, een buurtbus zou voor mij handig zijn als die naar het ziekenhuis, de stadskern en het home rijdt.*
>
> *(Anoniem uit Vilvoorde)*

3. Profiel van de deelnemers

Omdat elk item afzonderlijk gescoord diende te worden, kon er door respondenten beslist worden (zowel online als op papier) om slechts onderdelen van de enquête in te vullen. Om die reden, zullen we bij de resultaten telkens weergeven hoeveel respondenten een specifiek item een score gaven (N= ...).

Woonplaats

Respondenten kwamen vanuit haast alle gemeenten in de regio, hieronder de top 6 van gemeenten (gemeenten op dezelfde lijn, hebben quasi gelijk gescoord):

	Regio Halle-Vilvoorde	Regio Leuven
1	Vilvoorde	Groot Leuven
2	Steenokkerzeel Londerzeel	Aarschot
3	Affligem	Bertem
4	Grimbergen	Kortenberg
5	Opwijk	Tremelo Rotselaar Herent Scherpenheuvel-Zichem
6	Sint-Pieters-Leeuw Beersel	Diest Tienen

Leeftijd

Naar leeftijdsverdeling krijgen we volgend beeld:

Gemiddelde leeftijd van alle respondenten (N= 392) = 62,5 jaar

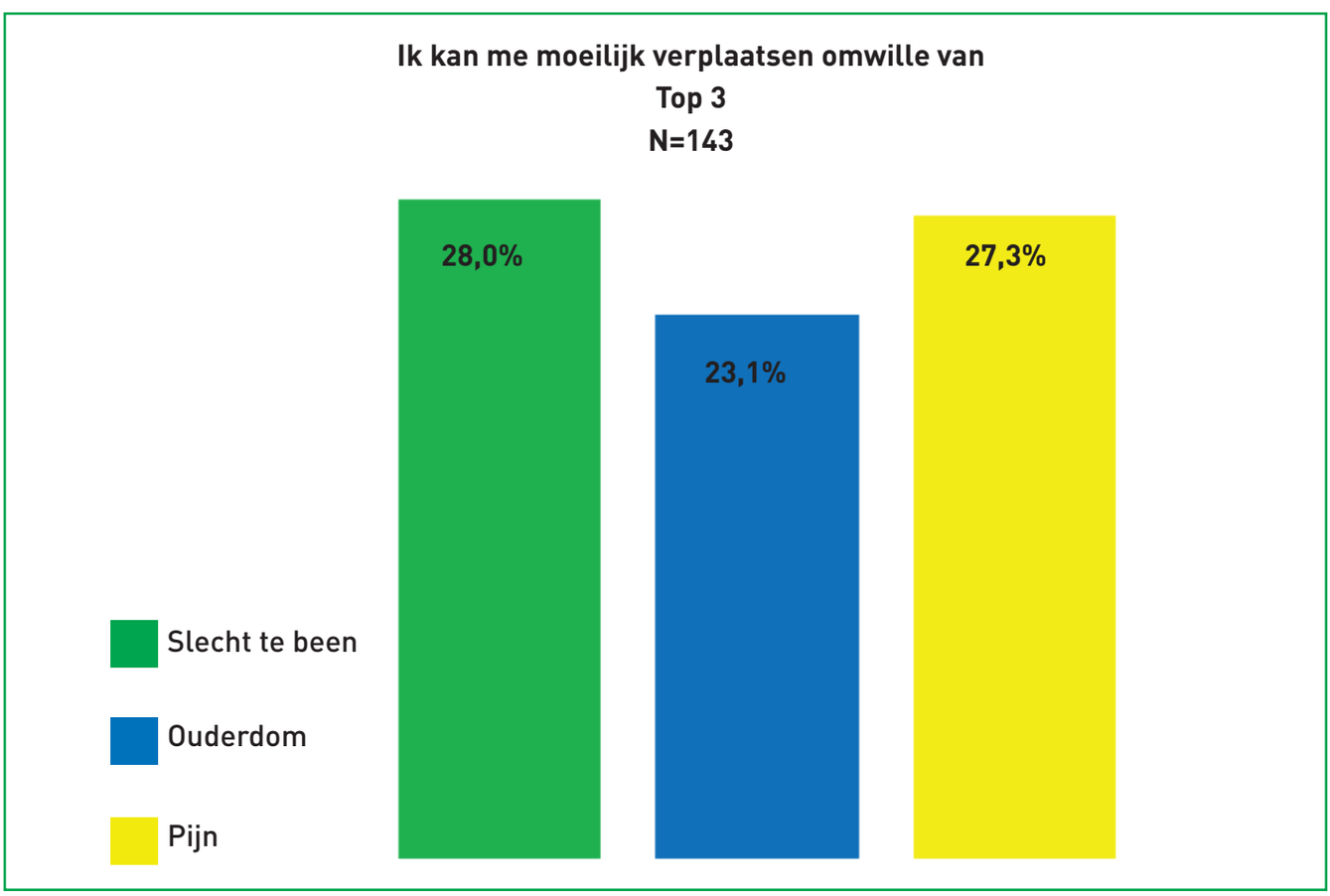
Opgedeeld in categoriën (samen 100 %)
Jonger dan 30 jaar: 4,6 %
30-40 jaar: 5,3 %
40-50 jaar: 8,7 %
50-60 jaar: 13,6 %
60-70 jaar: 32 %
70-80 jaar: 27,2 %
Ouder dan 80 jaar: 8,6 %

Verplaatsingsmogelijkheden

De meerderheid van de respondenten is zowel bestuurder (82 %) als ook af en toe passagier (57,3 %) in de wagen. Nog 67,2 % rijdt per fiets, 37,5 % maakt regelmatig gebruik van openbaar vervoer. 13,6 % gebruikt nooit openbaar vervoer.

Redenen die verplaatsingen moeilijk maken

Na 'slecht te been' (28 %), wordt 'pijn' (27,3 %) door respondenten aangegeven als 'hindernis' om zich te verplaatsen.



4. Resultaten

4.1. Algemeen

De grote respons (N=502) geeft duidelijk weer dat de bekommernis omtrent verplaatsingen in de toekomst groot is. Dat mensen wakker liggen van hoe ze zich (nu en in de toekomst) zullen verplaatsen, is zeker...
Vooraf en tijdens de looptijd van de enquête bereikten ons (naast de verhalen die op de enquête werden ingevuld) klachten over de gebrekkige dienstverlening van De Lijn. Personeelstekort werd daarbij door De Lijn grotendeels als reden opgegeven. Uit de communicatie van De Lijn bleek zelfs dit in Vlaams-Brabant het grootst was. Door de aan ons gemelde klachten, merkten we dat vele mensen zich in de steek gelaten voelden en niet langer rekenden op openbaar vervoer. Uiteraard had dat minder gebruik van openbaar vervoer tot gevolg. De cirkelredenering werd compleet: minder gebruikers van openbaar vervoer, minder volk op de bussen, minder personeel dat wordt ingezet, minder personeel wordt aangeworven, ...

Hoewel we in de enquête geen ecologische redenen bevraagd hebben, kwam dit toch een aantal keer terug als expliciete bekommernis.

"Beetje jammer dat enkel Cambio genoemd worden als voorbeeld van een autodeel-aanbieder. Er zijn er nog andere, bijvoorbeeld coöperatieve.
En Cambio zet nog iets teveel in op fossiele deel wagens, vind ik." (Reindert uit Dilbeek)

"Omwille van het milieu, maak ik zo min mogelijk gebruik van de auto en zo veel als mogelijk neem ik de trein." (anoniem uit Sint-Pieters-Leeuw)

In wat volgt, geven we van elk onderdeel telkens de top 5 mee in dit resultatenrapport. Een overzicht van álle gescoorde items per deelvraag geven we, in grafiekvorm, op vraag graag door. Heel wat extra info én verhalen zijn ook te vinden op de website www.uwvervoer.be

"Nu worden ritten afgelast, zonder dat men dit weet en worden schema's aangepast, zonder de reiziger op de hoogte te brengen.
Op 2 november rijdt er zondagsdienst, terwijl de mensen dit niet weten. Ik ben dit toevallig te weten gekomen." (Alice uit Borchtlombeek)

"Alvorens extra oplossingen te ontwikkelen, lijkt het meer dan wenselijk de diensten van De Lijn betrouwbaar te maken. Dit is er de laatste jaren alleen maar op verslechterd. Slechts 1 bus per uur overdag, daar kan ik mee leven, maar dan moet het uurrooster betrouwbaar zijn. Occasionele vertraging is altijd mogelijk, maar regelmatig 20 of 30 minuten te laat, of helemaal niet komen, is zeer spijtig." (anoniem uit Wemmel)

"Sinds april 2019 gaat het van kwaad naar erger. Je weet nooit wanneer er al dan niet een bus komt. De apps van De Lijn zelf zijn niet betrouwbaar, de klantendienst is vaak niet bereikbaar, klachten worden niet beantwoord, ... tijdens de spits rijdt 1 op de 3 bussen, dus 2 op de 3 niet. Vooral de ritten van de lijnen 460, 250 en 251 zijn zwaar getroffen. Je weet nooit of je binnen 2 uur van Londerzeel naar Brussel geraakt of omgekeerd. Mensen geraken daardoor niet op het school of het werk. Dat kan je 1 keer uitleggen, maar niet gedurende 6 maanden." (Liesbet uit Londerzeel)

"Er loopt duidelijk iets mis met ons openbaar vervoer in Vlezenbeek. Al meermaals viel lijnbus 142 er tussenuit, zowel richting Brussel als naar Vlezenbeek. Bij De Lijn kreeg ik als antwoord dat ze te weinig buschauffeurs hebben in Vlaams-Brabant en er dus ritten wegvallen. Een knelpuntberoep door werkvoorwaarden/rijtijden/verloning? Ter staving mijn wedervaren vorige vrijdag. Ik moest om 10u45 bij cardioloog Callens zijn in de Galgstraat. Ik was in Vlezenbeek tijdig vertrokken om 9u45 en kwam terug thuis rond 14u20. Ongeveer 5 uur onderweg in de eigen gemeente!" (Jaklien uit Vlezenbeek)

"De dienstverlening van De Lijn laat het enorm afweten de laatste weken en maanden. Andere oplossingen (vb. privaat busvervoer) dringen zich overal in Vlaanderen meer en meer op." (Jonas uit Gooik)

4.2. Huidig verplaatsingsgedrag

- **74,6 % zegt geen moeilijkheden te ondervinden bij het verplaatsen wanneer ze geen vervoermiddel hebben, 25,4 % geeft aan moeilijkheden te hebben zich te verplaatsen**

Een groot aantal respondenten geeft aan geen moeite te hebben om zich te verplaatsen. 74,6 % duidt 'nee' als antwoordmogelijkheid aan bij vraag *2.1. Ik ondervind 'soms' moeilijkheden om me te verplaatsen, omdat ik geen vervoermiddel heb.* Tegelijkertijd merken we dat net díe respondenten later in de enquête aangeven toch moeilijkheden te ondervinden (door de afstand tot een halte, door het meenemen van een rollator, ...)

25,4 % van het totale aantal respondenten geeft aan toch dagelijks moeilijkheden te ondervinden. We mogen niet voorbijgaan aan één vierde van het totale aantal respondenten die zegt ergens niet te geraken, bij elke verplaatsing te moeten zoeken of die zelfs bij elke intentie zich te willen verplaatsen noodgedwongen thuisblijft. Dit is een significant aantal, waarvoor 'vervoer op maat' echt aangewezen is. Uit de verhalen blijkt dat deze reizigers niet gebaat zijn met halte-tot-halte-vervoer, maar een gang-tot-gang-aanbod nodig hebben om zich te verplaatsen.

Opvallend is dat respondenten die moeilijkheden ondervinden om zich te verplaatsen (om verschillende redenen), vaker beroep doen op familie dan op buren.

De stap om in de buurt hulp te vragen om op een bestemming te geraken blijkt groter dan bijvoorbeeld familie aan te spreken die verder weg woont.

> *Voorlopig ga ik in de omgeving van Vilvoorde met mijn elektrische fiets overal naartoe. Voor mijn moeder (91 jaar) en haar generatiegenoten is het openbaar vervoer echter onbetrouwbaar en niet gebruiksvriendelijk. Zij moeten dus vaak gebruik maken van een taxi of op ons rekenen om chauffeur te spelen. Dit moet anders kunnen. Woonzorgcentrum Beaulieu is zonder taxi of chauffeur niet bereikbaar.*
>
> *(anoniem uit Vilvoorde)*

> *Ik ben mobiel, neem regelmatig het openbaar vervoer, maar naar bepaalde activiteiten/concerten/voorstellingen ga ik niet, omdat er geen mogelijkheid is met het openbaar vervoer om s avonds laat nog thuis te geraken.*
>
> *(anoniem uit Sint-Pieters-Leeuw)*

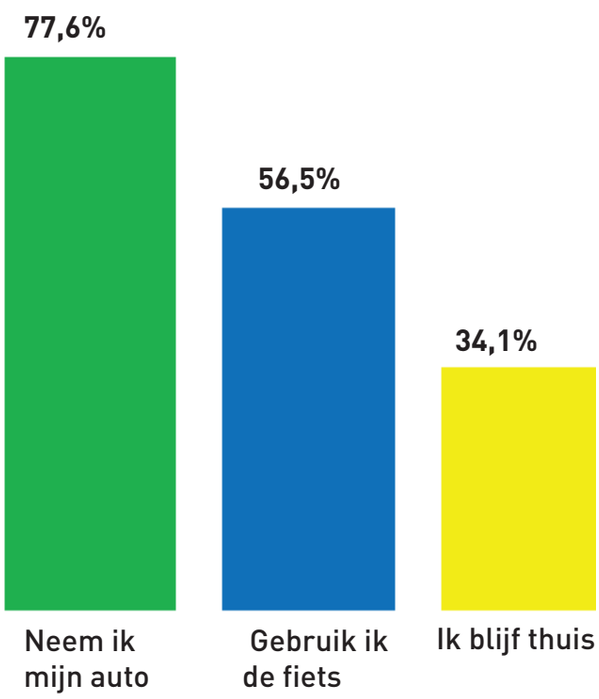
- **Het meest moeilijk is bereikbaarheid naar familie of vrienden toe (29,2 %), gevolgd door voorzieningen (24,9 %) en vrijetijdsbestemmingen (24,2 %)**

2.2. Deze bestemmingen zijn voor mij moeilijk bereikbaar	N = ...	... % geeft 'ja' aan
• Naar familie/vrienden	• N = 448	• 29,2 %
• Naar een voorziening (bank, mutualiteit, gemeentehuis, hospitaal, ...)	• N = 449	• 24,9 %
• Naar vrijetijdsbestemmingen (bibliotheek, teken- of muziekacademie, cultureel centrum, petanquebaan, sportclub, ...)	• N= 449	• 24,2 %
• Andere (kerkhof, markt, ...)	• N= 438	• 21,9 %
• Voor mijn werk (job, sollicitatie, interimkantoor, werkloosheidskantoor)	• N = 427	• 12,4 %

Er wordt het meest beroep gedaan op familieleden om verplaatsingsoplossingen te zoeken, zegden we al. Toch zijn familie en vrienden volgens de cijfers het moeilijkst te bereiken. We vermoeden dat mensen die afhankelijk zijn van familie en vrienden, diezelfde familie en vrienden niet opnieuw inschakelen om bij hen op bezoek te gaan.

- **Als het niet lukt, blijf ik thuis (34,1 %)**

Als ik mij wil verplaatsen van A (thuis) naar B (mijn bestemming), maar geen enkele bus dat traject doet en het te ver is/te lang duurt om te voet te doen, dan...
N = 455
Top 3

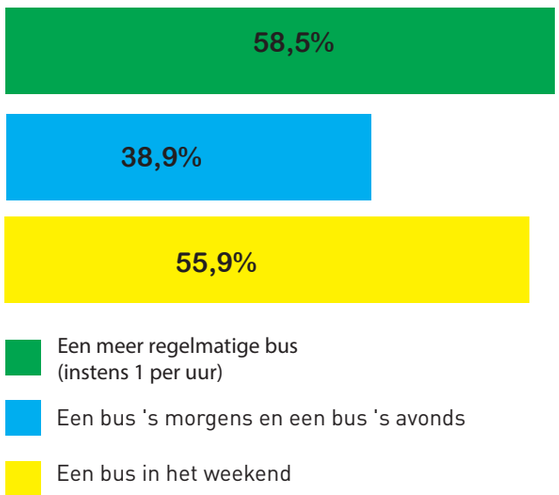


We willen hier wijzen op het toch hoge aantal (34,1 %) van het 'blijf ik thuis'-antwoord, dat tegelijkertijd frappant als problematisch mag genoemd worden. Thuis blijven, betekent voor mensen afgesloten/uitgesloten worden van bepaalde activiteiten, sociale contacten die wegvallen, niet toekomen aan zorgen die ze nodig hebben, ... (vb. een ziekenhuisconsultatie die verzet moet worden, maar eigenlijk niet langer uitgesteld kan worden). Bovendien duiden mensen met een 'blijf ik thuis'-antwoord een hoge afhankelijkheid aan, én van openbaar vervoer, én van anderen om op een gewenste bestemming te geraken.

> *Laat de bussen toch op tijd rijden en zorg ervoor dat rolstoel en mobielscooter op trein en bus mogen. Met mijn mobielscooter mag ik op de trein, niet op de bus, dus zit ik dikwijls thuis vast.*
>
> *(Christophe uit Strombeek-Bever)*

4.3 Mogelijke oplossingen

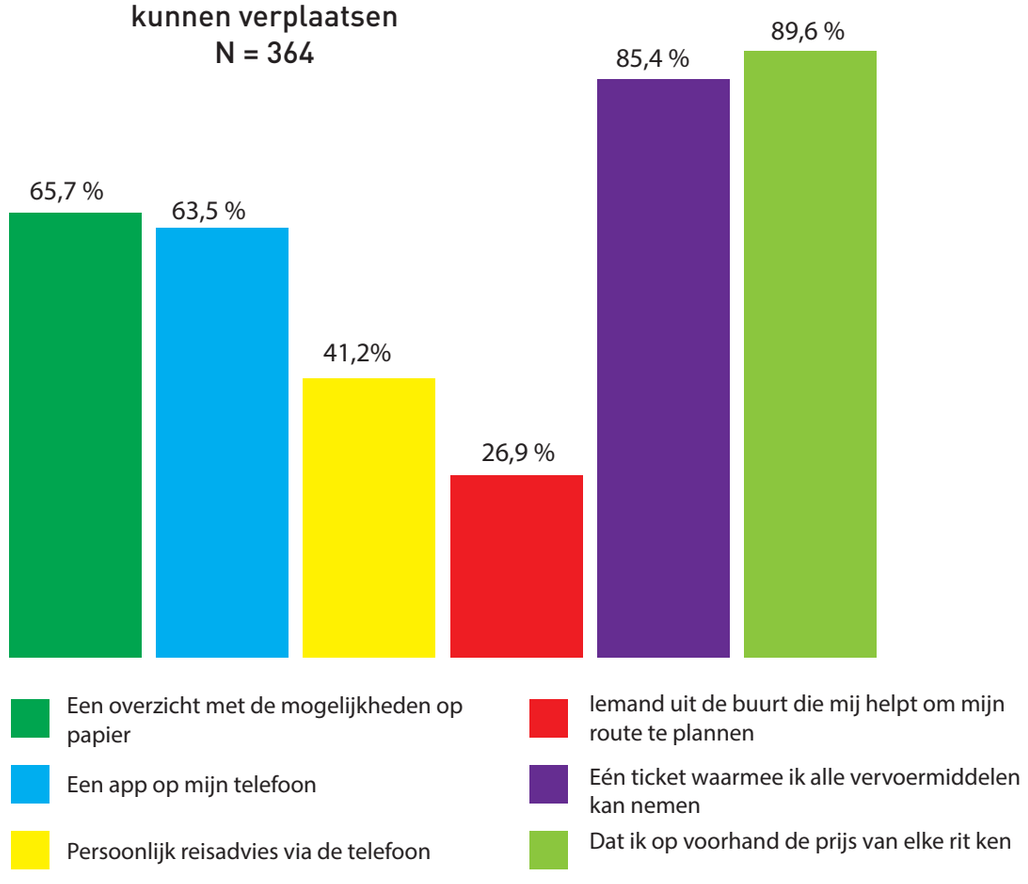
Om mij nog gemakkelijker te verplaatsen, zouden deze oplossingen voor mij een hulp zijn
N = 422
Top 3



Ik woon in Moorsel, deelgemeente Tervuren, ik vind het erg dat we 2 bussen moeten nemen om in het centrum van Tervuren te geraken, bovendien moet je soms nog een hele tijd wachten alvorens de volgende bus komt, en dit voor een afstand van 5 à 6 km!! Ooit werd er een rechtstreekse bus ingezet gedurende 1 jaar, maar ondertussen wegens geen budget afgeschaft!

(Anne-Marie uit Tervuren)

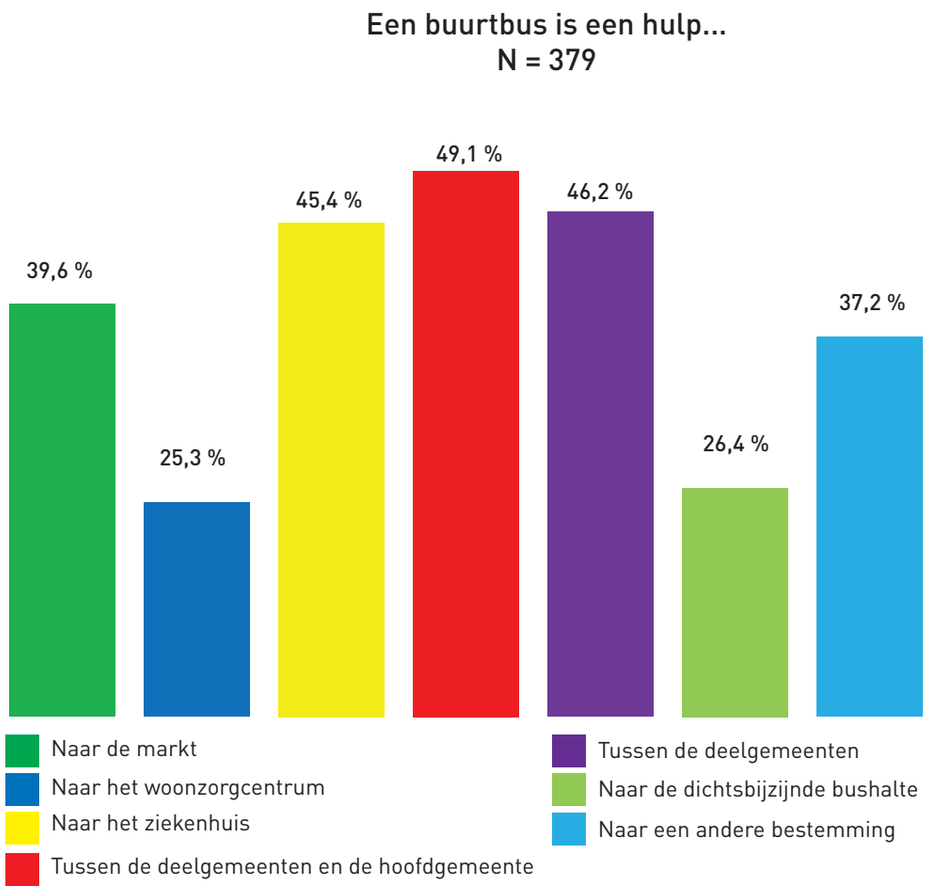
Dit zou mij verder nog helpen om me te kunnen verplaatsen
N = 364

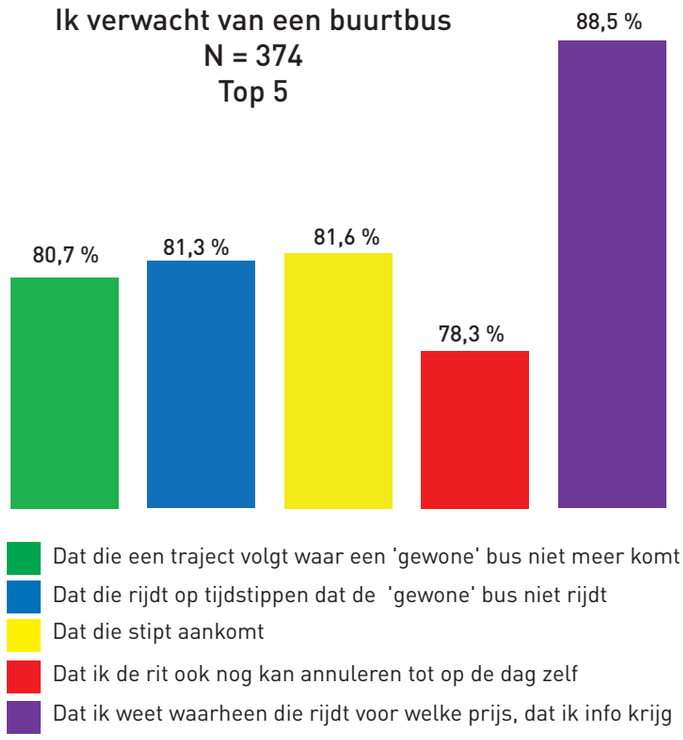


4.4 Eventueel toekomstig verplaatsingsgedrag (per systeem)

Verschillende vervoersmiddelen werden in de enquête volgens dezelfde methodologie afgecheckt: buurtbus, autodeelsysteem, fietsdeelsysteem, mindermobielenvervoer, taxidienst. Telkens hebben we gepeild naar de verwachtingen van deelnemers aan de enquête ten opzichte van een bepaald systeem, om vervolgens te bevragen in hoeverre ze hiervan effectief gebruik zouden maken.

4.4.1. BUURTBUS

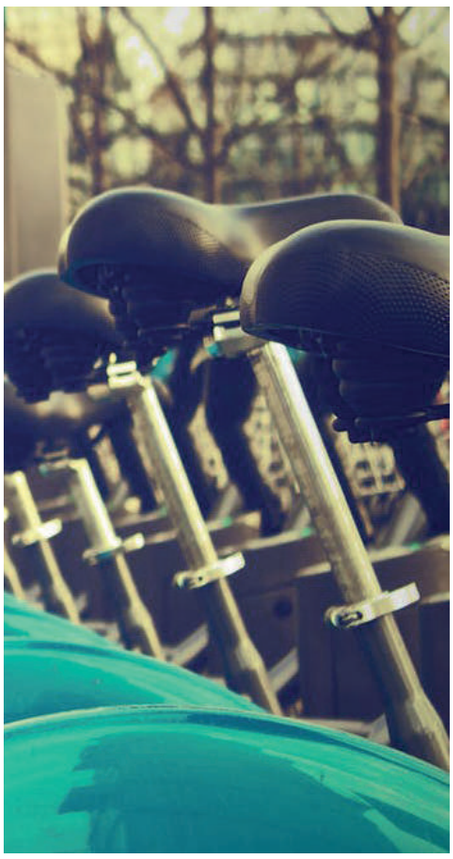


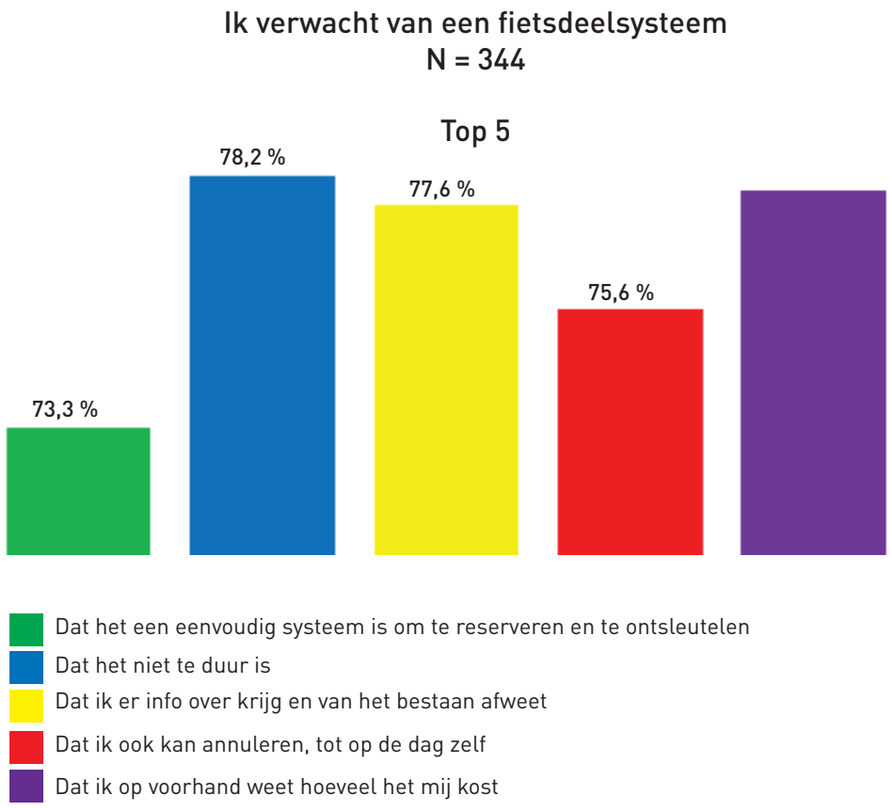


Het zou zeer veel doen moest er een kleine bus (bv bij de opstart 10 personen) rond de kerktorens van de nabije gemeenten rijden en dit om het uur of twee, maar niet dezelfde routes nemen als de lijnbus. Bijvoorbeeld Damlaan in Steenokkerzeel, daar komt niets van openbaar vervoer.

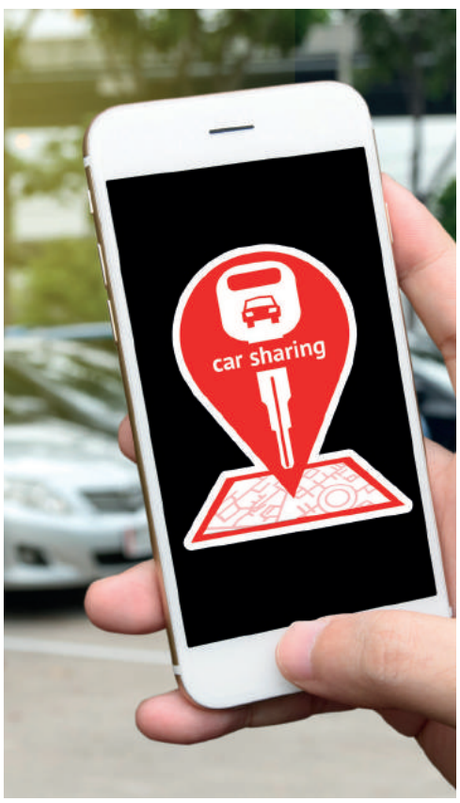
(anoniem uit Steenokkerzeel)

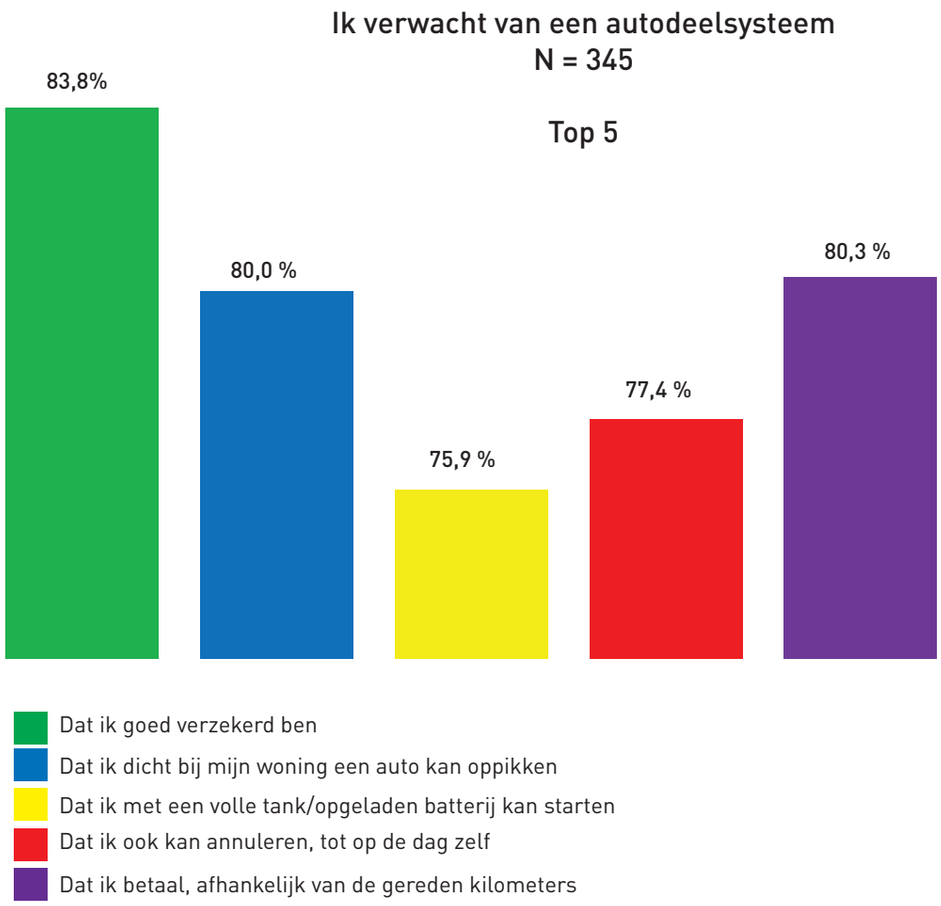
4.4.2. FIETSDEELSYSTEEM



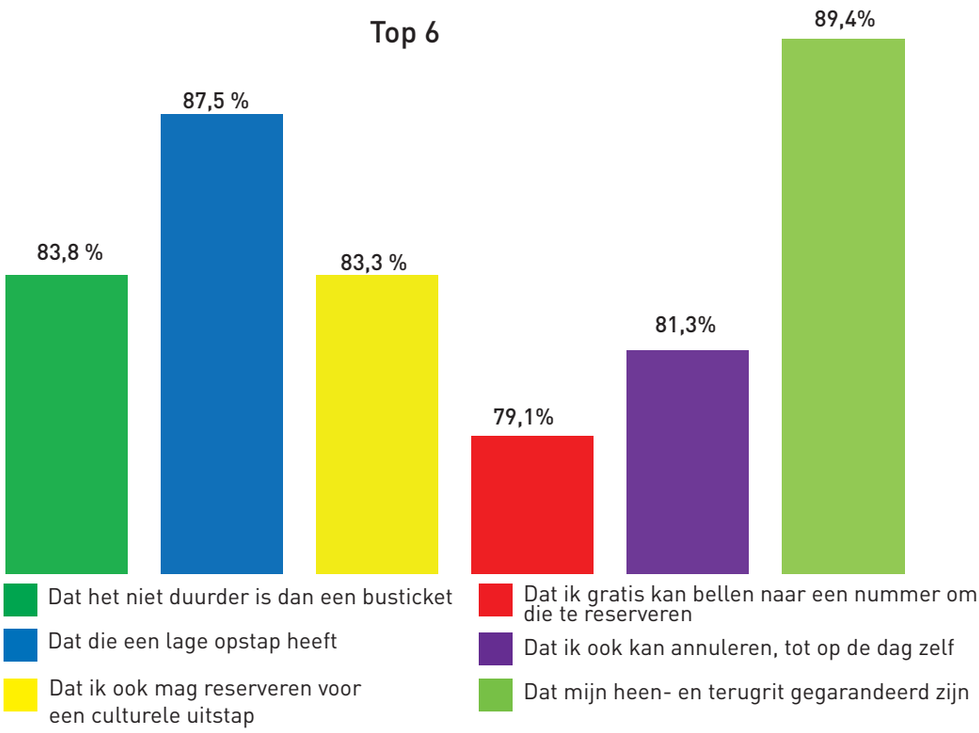


4.4.3. AUTODEELSYSTEEM





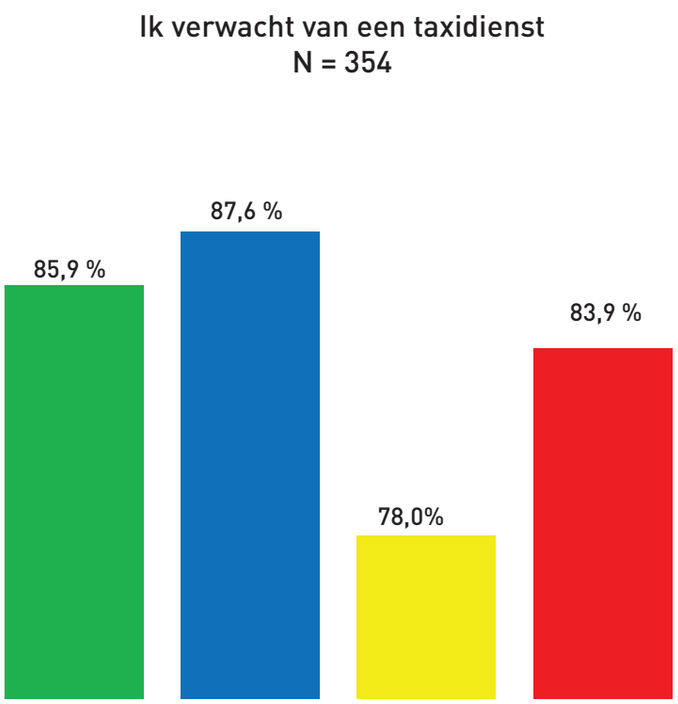
4.4.4. MINDERMOBIELENVERVOER



De chauffeur-begeleider zou de te vervoeren (gebeurlijk gehandicapte of zieke) persoon bij minder mobiele vervoerdienst, kunnen begeleiden tot aan de wachtzaal van de te consulteren arts, zeker bij een eerste consultatie in een ziekenhuis of een medisch centrum.

(anoniem)

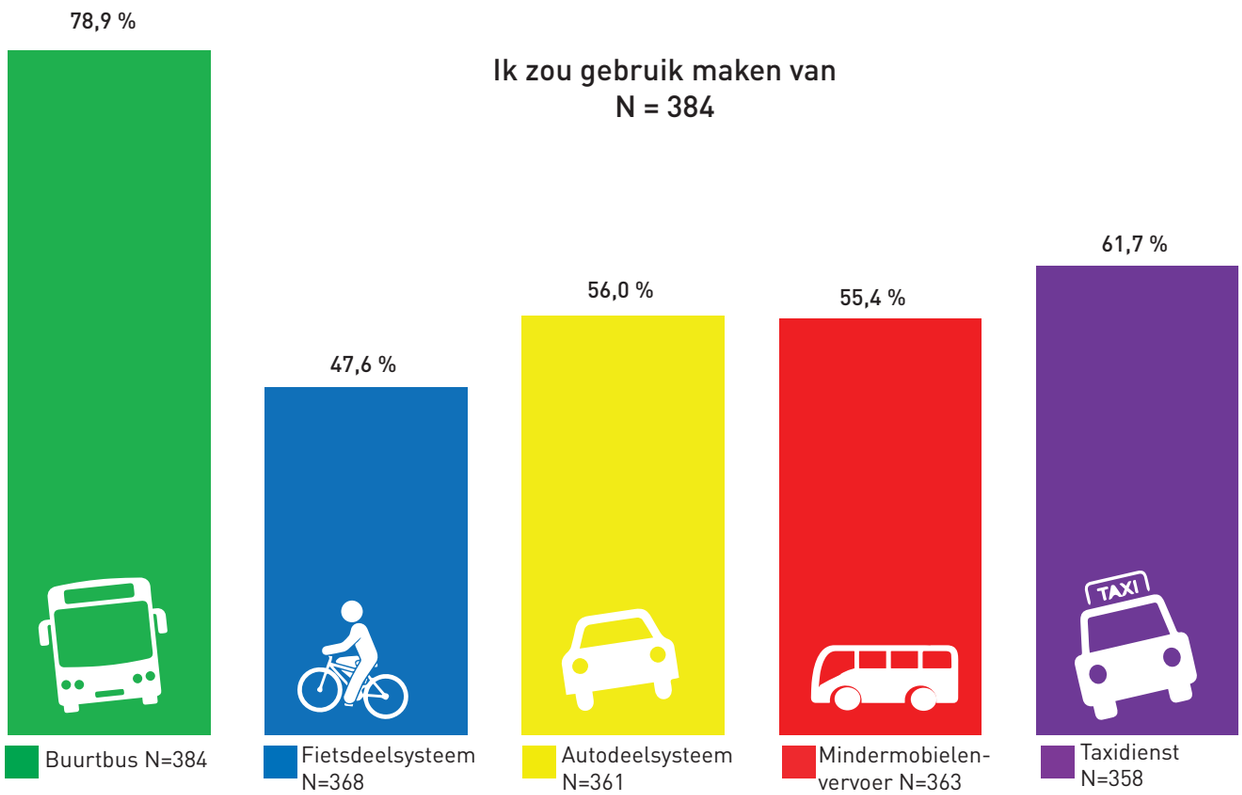
4.4.5. TAXIDIENST



Voor een rit van 10 kilometer met een taxi zijn respondenten bereid te betalen (vraag 9.1. op enquête, onderdeel)
(N= 329)

- Minder dan 10 € (54,1 %)
- Tussen 10-30 € (44,1 %)
- Tussen 30-50 € (1,8 %)
- Méér dan 50 € (0 %)

4.4.6. GEBRUIK VAN DE VERSCHILLENDE SYSTEMEN



- **Uit deze tabel (die de afzonderlijke vraag bij elk systeem weergeeft "Mocht het in mijn buurt zijn, zou ik ervan gebruik maken") concluderen we het volgende:**

- Autodelen wint van fietsdelen

- Buurtbus wint van taxi, maar dan vooral voor op momenten dat de 'gewone' bus niet rijdt. (blijkt uit vraag 5.1)

- Auto (mét chauffeur, in sommige gevallen) blijft het gekozen vervoermiddel bij uitstek vanwege comfort (rollator kan mee, sneller op bestemming, ...), toegankelijkheid (op de oprit, geen reservatiekost) en 'betaalbaarheid' (de werkelijke kost van een eigen wagen is door weinigen gekend)

- Een taxidienst willen gebruiken scoort (na 'buurtbus') vrij hoog, zeker gezien die, door dezelfde respondenten, duur wordt ingeschat.

- Toegankelijkheid (lage opstap bijvoorbeeld) is een zeer belangrijk element om van dienstverlening gebruik te maken.

- Over het algemeen, zijn dit bij alle systemen de meest terugkerende verwachtingen:

  o Betrouwbare en volledige informatie

  o Dat 'het systeem' te vertrouwen is, dat mensen erop kunnen rekenen (heen-én terugritten)

> *Alle openbaar vervoer moet toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor mensen met gelijk welke handicap. Het aankopen van publieke vervoersmiddelen die hier niet aan voldoen, moet verboden worden.*
>
> *(Rik uit Tienen)*

5. Aanbevelingen

- Wat voorop staat is **de bekommernis van mensen omtrent verplaatsingen** in de toekomst. Mobiliteit beroert mensen en is voor velen een pijnpunt, zo blijkt overduidelijk uit de resultaten. Vooral doelgroepenvervoer, dat in het decreet omschreven wordt als 'van gang tot gang' of 'van deur tot deur', moet in een regionaal mobiliteitsplan en zeker in de uitrol van vervoer op maat voldoende mogelijk gemaakt worden.

- Er zijn **verschillende redenen** waarom mensen openbaar vervoer (maar ook andere vervoerswijzen) vandaag benutten, blijkt uit onze cijfers: studenten die nog niet met de auto kunnen rijden, ouderen of personen met een beperking, (al dan niet permanent) die niet meer met de auto kunnen rijden, mensen die er bewust voor kiezen om (vanwege klimaat- en/of financiële overwegingen) geen auto te bezitten, mensen die in afgelegen gebieden wonen (waar weinig tot geen voorzieningen voorhanden zijn), mensen die zich enkel bij slecht weer niet met fiets of te voet verplaatsen, … Ook 'vervoer op maat' (dat 'vervoer op afroep' is) kan voor verschillende doeleinden worden ingezet: op tijdstippen dat het regulaire aanbod niet voldoet, voor culturele uitstappen, omwille van de lage opstap, … . We vragen dat niet enkel de opdeling 'van deur tot deur'/'van halte tot halte' binnen 'vervoer op maat' mag gelden, maar dat ook de diversiteit van (mogelijke) gebruikers in het achterhoofd gehouden wordt en er dus niet (langer) in stereotypen gedacht wordt.

> *Ook mobiele mensen verkiezen wel eens het comfort van een busrit boven een fietstocht in weer en wind."*
>
> *(anoniem uit Opwijk)*

- Bij het bepalen van een gebruikerssegment voor types vervoermiddelen, is het belangrijk om goed voor ogen te houden wie echt aangewezen is op (openbaar) vervoer (op maat) en dus gerust **'vervoersafhankelijk'** mag genoemd worden enerzijds (zie het relatief hoge aantal dat 'ik blijf thuis' als antwoord op vraag 3 van de enquête aankruiste) en anderen ('open gebruikers' volgens het decreet). We menen dat openbaar vervoer een dienst moet blijven waarop gerekend kan worden én we suggereren dat tarieven variëren naargelang gebruikers minder of meer afhankelijk zijn van vervoer op om de bestemming te geraken.

> *Voor slechtziende, beperkt-mobiele mensen is enkel een deur-tot-deur-oplossing mogelijk."*
>
> *(anoniem uit Merchtem)*

- 'Vervoer op maat' wordt vaak omschreven als vervoer voor 'the last mile'. Dat suggereert dat het ook als laatste/laagste laag bekeken wordt. Wij pleiten er echter voor om 'vervoer op maat' vanaf het begin in de vervoerregioraad mee te nemen, en niet als sluitstuk. Vervoer op maat is voor vele mensen een **essentieel onderdeel**, daarom moet het van meet af aan mee uitgebouwd worden. Voorstellen voor een kern- of aanvullend net worden daarom in de vervoerregioraden best niet als definitief beschouwd, wanneer ook 'vervoer op maat' nog niet in het vizier is gekomen. Het gelijktijdig bekijken van de verschillende lagen in het vervoersverhaal, zorgt er onzes inziens tevens voor dat – zowel qua uittekening als qua budget – vervoer op maat het niet enkel 'met de kruimels moet doen' in het vervoersverhaal.

- Uit onze resultaten blijkt dat **mobiliteit sterk gelinkt is aan welzijn:**

- 29,2 % geeft aan dat de moeilijkheden bij verplaatsingen de bereikbaarheid naar familie of vrienden is, 24,9 % geeft aan dat de moeilijkheden bij verplaatsingen de bereikbaarheid naar voorzieningen (zoals een hospitaal) is.

- 34,1 % blijft thuis wanneer er geen bus komt en geen ander vervoersmiddel voorhanden is (de correlatie met 'geen bestuurder van een wagen zijn' is 33 % of ongeveer 1/3)

- Een ticket voor mindermobielenvervoer is liefst niet duurder dan een busticket (betaalbaarheid bepaalt gebruik)

Zich kunnen verplaatsen, betekent zich goed voelen, deel kunnen nemen aan activiteiten, mensen kunnen ontmoeten. Niet in de mogelijkheid zijn zich te verplaatsen, betekent vaak geïsoleerd worden (van mensen, van activiteiten) of niet toekomen aan de zorg die nodig is (geen makkelijke bereikbaarheid naar ziekenhuis, dokter, ...) Alleen al daarom vragen we om op gemeentelijk vlak ook welzijnsschepenen en –ambtenaren actief te betrekken bij de voorstellen die in de vervoerregio gedaan worden.

- Aanbieders van deelsystemen moeten zich goed bewust zijn van, en zoveel mogelijk ingaan op, de verwachtingen die leven. Concreet hebben we **verwachtingen ten aanzien van fiets-en autodeelsystemen** bevraagd in vraag 6 en 7. Niet aanknopen bij deze verwachtingen, betekent in realiteit dat een deelsysteem, dat in een gemeente wordt aangeboden, vaak niet gebruikt zal worden.

> *Denk aan kinderstoelen bij deelsystemen en aan grotere gezinnen.*
>
> *(Stefanie uit Vilvoorde)*

> *Ik zou mijn eigen auto inruilen voor deelauto, mochten er meer deelauto's 'automatiques' zijn. Plus een deelauto heeft bij de mensen die ik ken ook het nadeel dat ze niet in straat kunnen parkeren bij rap laden en lossen. Je mag enkel parkeren op basis van bewoners-kaart aan de hand van nummerplaat, cambio kan dit niet. Bovendien zelfde probleem bij recyclagepark. Enkel auto's van inwoners mogen er hun afval deponeren.*
>
> *(anoniem)*

Telkens moeten ook bij een aanbod van deelsystemen (in deze volgorde) prijs en reserveringsmodaliteiten ('dat het een eenvoudig systeem is om te reserveren en te ontsleutelen') helder zijn.

- De afstand tot een bushalte blijkt een rol te spelen om een bus te nemen; als er een deelsysteem in de buurt is (en niet eerst 'een voortraject' moet worden afgelegd) zou er effectief gebruik van gemaakt worden; van alle voorgestelde vervoersoplossingen in de enquête is het idee van een buurtbus het meest populair; locaties op loop- of fietsafstand zijn voor de meeste respondenten makkelijk bereikbaar; kortom **'nabijheid'** is hier het gemeenschappelijke, én niet te onderschatten, element. We willen daarom dat er door gemeenten sterk wordt ingezet op nabuurschap - en verenigingen die terdege een belangrijke rol spelen mogen hierin erkend worden – en dat gemeenten voorzieningen in kleine kernen en buitengebieden zoveel mogelijk faciliteren. Het decreet basisbereikbaarheid focust eerst op grote lijnen en hoofdassen, terwijl er weinig aandacht gaat naar de 'vlakken' tussen die assen. In die 'vlakken' gaat het om nabijheid, en uiteindelijk dus ook om minder (kilo)meters.

- Doorgaans wordt er door vervoeraanbieders vanuit gegaan dat systemen en hun dienst- of reservatieregeling gekend zijn, terwijl er bij (potentiële) gebruikers vaak toch heel veel vragen leven. Ook uit de enquête blijkt dat mensen **'informatie'** als belangrijkste verwachting omtrent eender welk systeem (zowel van openbaar vervoer, buurtbus als van fiets- en autodeelsystemen) aanvinken. We menen dat het daarbij niet enkel gaat over informatie op papier, of via een app, maar wél om het helder aanbieden van de verschillende vervoersmogelijkheden. Heel wat mensen hebben nu het gevoel dat het boven hun hoofd groeit, dat er geen overzicht is. Veel informatie komt bovendien

in stukjes en beetjes tot bij mensen), gegroepeerd aanbieden is zeker een opdracht van de nog op te richten mobiliteitscentrale, maar ook op gemeentelijk niveau (en zelfs op wijkniveau) is het wenselijk om te bundelen hoe je je vervoer in elkaar kan puzzelen en dit zelfs op papieren folder (of een geschikte drager voor een duidelijk overzicht dat je 'bij de hand hebt') ter beschikking te stellen. Dat de mobiliteitscentrale steeds informeert over de goedkoopste formule voor een vervoersvraag, staat ten dienste van de gebruiker en dus buiten kijf.
Bovendien is op gemeentelijk vlak een mobipunt de veruitwendiging van een overzichtelijk aanbod met vervoersmogelijkheden, daarom verwachten we ook ten aanzien van de mobipunten dus veel.

Duidelijke informatie voor alle leeftijdsgroepen is een absolute must; niet alleen info via apps, websites en dergelijke. Maar bereikbare diensten en uitleg in heldere taal via brochures, folders, …"

(anoniem uit Beersel)

- Uit de geschreven/ingevulde reacties op de witruimtes van de enquête is meer dan duidelijk dat mensen **ook vervoersoplossingen** wensen **voor cultuuruitstappen**. Het huidig vervoeraanbod is daarop (nog) niet georganiseerd. Beroep doen op aangepast vervoer/vervoer op maat lijkt ons best behouden te blijven zoals ze nu is, en dus gekoppeld aan voorwaarden, maar de invulling van het gebruik van vervoer mag niet beperkt zijn tot voorwaarden. In avondlijke, nachtelijke en meer en meer tijdens weekenduren weten mensen nu dat ze niet op een bus kunnen rekenen, en dus worden de kilometers in dat 'tijdsslot' veelal met de wagen gedaan.
We stellen voor dat verschillende diensten voor vervoer op maat, samen met de taxisector, uitgedaagd worden om na te denken hoe ze deze niche bedienen van mensen die voor cultuuruitstappen vervoerd willen worden.

Ik ben mobiel, neem regelmatig het openbaar vervoer, maar naar bepaalde activiteiten/concerten/voorstellingen ga ik niet, omdat er geen mogelijkheid is met het openbaar vervoer om s' avonds laat nog thuis te geraken.

(anoniem uit Sint-Pieters-Leeuw)

Waarom is er geen bus naar de Bellekouter in Affligem in het weekend, wanneer daar zoveel zaken doorgaan in het weekend?

(anoniem uit Affligem)

- Aan de nog op te richten mobiliteitscentrale worden heel wat operationele taken toegeschreven (artikel 33 van het decreet Basisbereikbaarheid). Omdat het geregeld terugkeerde op de witruimte van de bevraging, vragen we ook dat interoperabiliteit een feit kan zijn tegen de opstart van de mobiliteitscentrale. Dat betekent dat **met één vervoerbewijs een volledige verplaatsing** kan gemaakt worden, en verschillende aanbieders dus op elkaar afgestemd zijn. Naast dat geïntegreerd ticket, is het bovendien noodzakelijk dat ook sociale abonnementen kunnen (blijven) gelden binnen de tariefstructuur. Op die manier blijft vervoer voor elke gebruiker, maar zeker voor wie vervoersafhankelijk en minder gegoed is, betaalbaar.

> *Wij wonen in de buurt waar zowel De Lijn, de MIVB en de TEC langskomt. Hoe idioot is het niet dat we voor elke maatschappij een ander ticket moeten kopen. Al langer dan 10 jaar heb ik gehoord dat een ticket van De Lijn en de MIVB bij de andere geldig zou zijn."*
>
> *(anoniem uit Halle)*

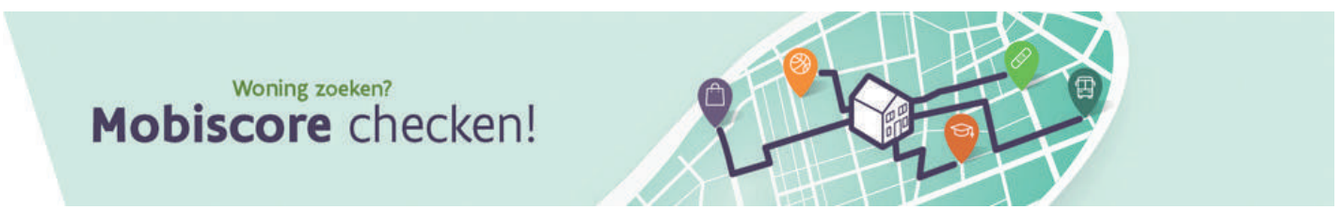
- Het vernieuwde taxidecreet is geënt op het basisbereikbaarheidsdecreet. Als aan taxi's een plaats gegeven wordt in de uitrol van 'vervoer op maat', dan vragen we dat **de prijs gereguleerd** wordt. Het gros van de respondenten van onze enquête geeft aan dat er van de taxi gebruik zou gemaakt worden, maar verwacht ook dat die goedkoop is (niet duurder dan 50 € voor een rit van 10 kilometer).

- Attractiepolen die langs belangrijke vervoerslijnen liggen, moeten toch ook zo veel als mogelijk de toets doorstaan van **mensen die minder goed te been zijn** (zegt grafiek over 'pijn' en 'slecht te been'). We denken dan bijvoorbeeld aan ziekenhuizen, begraafplaatsen, woonzorgcentra, winkels, zwembaden, ...

- Dat we, vanuit de resultaten van deze enquête, sterk pleiten voor een degelijk vervoersplan waar liefst zo veel mogelijk mensen (en bij voorrang 'vervoersafhankelijken') gebruik van kunnen maken, hoeft niet te verwonderen. Tegelijkertijd willen we opperen om plannen ook weer niet te 'betonneren'. De doorkijk op 30 jaar waarmee in veel vervoerregioraden vervoersplannen worden opgemaakt, houdt in dat gedurende die 30 jaar attractiepolen kunnen ontstaan op een bepaalde plek of kunnen wijzigen van locatie (denk aan de inplanting van bijvoorbeeld sporthal, woonzorgcentrum, bijkomende deelsystemen en mobipunten in de gemeente). Onze oproep aan de vervoerregioraden is bijgevolg om vervoerslijnen uit te tekenen en vervoersmogelijkheden te bedenken die zich **voldoende snel en flexibel kunnen aanpassen aan nieuwe situaties**. Deze redenering omkerend, vraagt dat anderzijds om een slimme inplanting van zulke attractiepolen. Dat vraagt dat ook het domein ruimtelijke ordening genoeg betrokken wordt bij de plannen die in de vervoerregioraad worden uitgetekend. Als het gaat om slimme inplanting, geldt dit uiteraard ook voor diensten, bedrijven, sociale huisvesting, ...

> *Ik zoek mijn route via de NMBS routeplanner; veel mensen weten niet dat die ook reisadvies geeft voor de bus. Meer mensen zouden dit toch moeten weten?*
>
> *(Carlos uit Tremelo)*

- Sinds 2019 kunnen Vlamingen **de 'mobiscore'** voor hun woning opzoeken op https://mobiscore.omgeving.vlaanderen.be/. Een getal kleiner of gelijk aan 10 geeft weer hoe bereikbaar (te voet of met de fiets) voorzieningen zijn in een (toekomstige) buurt. Nog los van het feit dat deze score locatiegebonden is, en bijgevolg geen rekening houdt met het verplaatsingsgedrag van bewoners van een bepaald adres, durven wij stellen dat stringent omgaan met deze score geen goede zaak is. Bovendien menen we dat een score van bijvoorbeeld 4,9/10, waar er matig gescoord wordt op de afzonderlijke parameters 'openbaar vervoer', 'onderwijs', 'winkels en diensten', ontspanning sport en cultuur' en 'gezondheid en zorg' een lokale overheid niet van haar verantwoordelijkheid ontslaat om net díe functies weer mogelijk te maken, en ervoor te zorgen dat én voorzieningen én vervoer gegarandeerd kunnen worden.

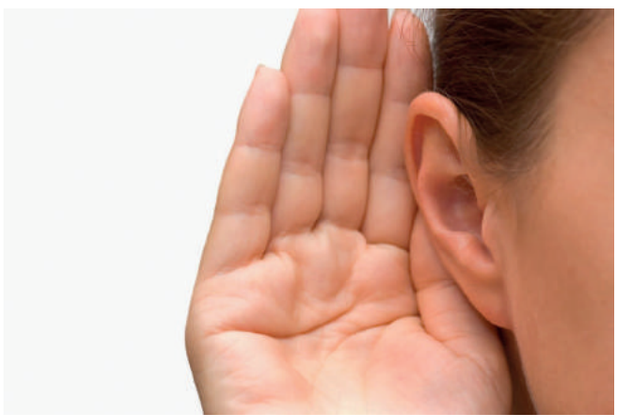


- Specifiek voor Vervoerregio Vlaamse Rand durven we hopen dat **Brussel** (en hoe vervoer daar geregeld is) wordt meegenomen. Wanneer beleidsmakers het eens zijn met de stelling dat mobiliteitskwesties niet stoppen aan gemeente- noch gewestgrenzen, lijkt het ons dat er maximale energie moet gaan naar gesprekken met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en MIVB, en de valorisering van dat gewest en die instantie aan de tafel van de vervoerregioraad.

> *Laat MIVB openbaar vervoer in de rand rond Brussel reglen. Zij bewijzen dat ze dat prima doen daar waar De Lijn op alle vlakken ondermaats presteert (...) De Lijn moet proactief inspelen op nieuwe woonwijken en industrieterreinen. Die wijken worden vaak vergeten met tot gevolg geen enkel openbaar vervoer.*
>
> *(Nicole uit Halle)*

- Een gewenst en gepast vervoersaanbod voor de vervoersvraag van de regio uittekenen, is de expliciete taak van de vervoerregioraad (en allen die erin zetelen). In hoeverre dit gerealiseerd wordt, is meteen ook de graadmeter om de vervoerregioraad te beoordelen. Uiteraard is **een goed evenwicht** tussen 'vervoer voor de allerindividueelste wens' en 'eenzelfde aanbod voor iedereen' nodig. Indicatoren voor een welslagen lijken ons daarom een goed clusteren van verschillende vervoersvragen, het ingaan op specifieke noden en (nogmaals) informatie toegankelijk maken.

- Aan alle studiebureaus die de vervoerregioraden ondersteunen, werd **participatie** als opdracht meegegeven. We hopen dat alle vervoerregioraden én alle (betrokken) gemeenten op een degelijke manier inspraak organiseren en dat er geleerd is uit de proefprojecten (waar participatie eerder als 'informatie' opgevat was). We zijn ervan overtuigd dat, als er in de vervoerregio echt geluisterd wordt (we durven zelfs stellen: 'actief bevraagd wordt') naar de expertise van gebruikers, welzijns-en middenveldorganisaties, adviesraden en eerstelijnszorgzones én als er voldoende gecommuniceerd wordt (lees: geregelde terugkoppeling naar alle gemeentelijke inwoners, zelfs gedurende het proces dat afgelegd wordt), dat het draagvlak voor nieuwe vervoersplannen elementair vergroot.



> *Ik hoop dat er met deze enquête rekening gehouden wordt.*
>
> *(Lut uit Moorsel)*

> *Veel succes met de enquête, ik hoop dat onze suggesties invloed hebben.*
>
> *(anoniem)*

6. Dank aan

- ✓ Iedereen die de enquête invulde
- ✓ De partners die meehielpen in de verspreiding (ACV, CM, partnerorganisaties zoals Okra, Samana, Welzijnszorg/Samen Tegen Armoede, Familiehulp) en sociale huisvestingsactoren in de regio
- ✓ Alle organisaties die ons contacteerden (Diensten Aangepast Vervoer, De Maretak vzw vereniging voor chronische pijn, eerste lijnszorgzones, ...)
- ✓ Studiedienst beweging.net
- ✓ Resultatenrapport "Ik geraak er niet: vervoersarmoede, een probleem voor mensen met een chronische ziekte?" van enquête Samana, december 2018
- ✓ inspiratie vanuit de campagne Welzijnszorg en Welzijnsschakels (ism Mobiel 21) "ik geraak er niet"
- ✓ gesprekken met Autodelen – VVSG – KVLV die gelijktijdig een bevraging hielden: "(gedeelde) mobiliteit in uw buurt"

7. Meer info? Contact opnemen?

Voor regio Leuven:

Tine Vanderaspoilden, stafmedewerker beweging.net Leuven
tine.vanderaspoilden@beweging.net

Voor regio Halle-Vilvoorde:

Sofie Neyens, stafmedewerker beweging.net Brussel-Halle-Vilvoorde
sofie.neyens@beweging.net

> *Hopelijk krijgen we busvervoer 's avonds van een voorstelling in CC De Meent naar Halle. Dit is actueel een groot probleem voor senioren van Huizingen en Buizingen die niet meer thuis geraken 's avonds na een culturele voorstelling. Kan de Lijn hiervoor niets doen op een vrijdag- en een zaterdagavond ?*
>
> *(Hilde uit Huizingen)*

8. Nog enkele vervoersverhalen

De elektrische fietsen zijn natuurlijk nuttig voor personen die deze nog kunnen gebruiken, maar niet voor iedereen haalbaar.
(Lutgard uit Beersel)

Parkings net buiten de centra moeten gemakkelijk bereikbaar zijn, met overdag continu gratis shuttlediensten van en naar het centrum en in de avond een lagere frequentie.
(anoniem uit Affligem)

Graag een buslijn van Keerbergen rechtstreeks naar Gasthuisberg.
(Paula uit Keerbergen)

Betere verbinding van verschillende dorpen met openbaar vervoer is nodig.
(Rita uit Sint-Joris-Winge)

Meer hulp bij boeken en betalen bustickets bij Flixbus of Blablacar.
(anoniem uit Lubbeek)

Ik neem dikwijls de bus en dank de chauffeurs. Er zijn er te weinig, daardoor zijn er soms gaten in de bediening. Maar toch liever bussen die op tijd zijn.
(Annette uit Halle)

Laat de belbus terug rijden in regio Vilvoorde, en laat de bussen regelmatiger en stipter rijden.
(Chantal uit Vilvoorde)

Ik zit zelf in een rolstoel en daardoor kan ik veel vervoermiddelen niet nemen. Vooral de CM vervoerdienst gebruik ik voor vervoer naar het dagcentrum.
(Liesl uit Diest)

Mijn eigen wagen afstaan, voelt alsof mijn vrijheid me, als 88-jarige met een probleem aan de rug, ontnomen wordt. Toch heb ik al gekeken naar autodeelsystemen. Graag wil ik daarop ingaan, maar volgens mijn dochter zal dat veel kosten.
(Mariette uit Wemmel)

Van een fietsdeelsysteem zou ik geen gebruik maken, omdat ik een fiets heb. Een autodeelsysteem is beter voor het milieu en dan heb je zelf minder kosten zoals verzekering voor een auto die weinig gebruikt wordt.

Aan een taxi heb ik geen nood op mijn huidige woonplaats.
(Elisabeth uit Kessel-Lo)

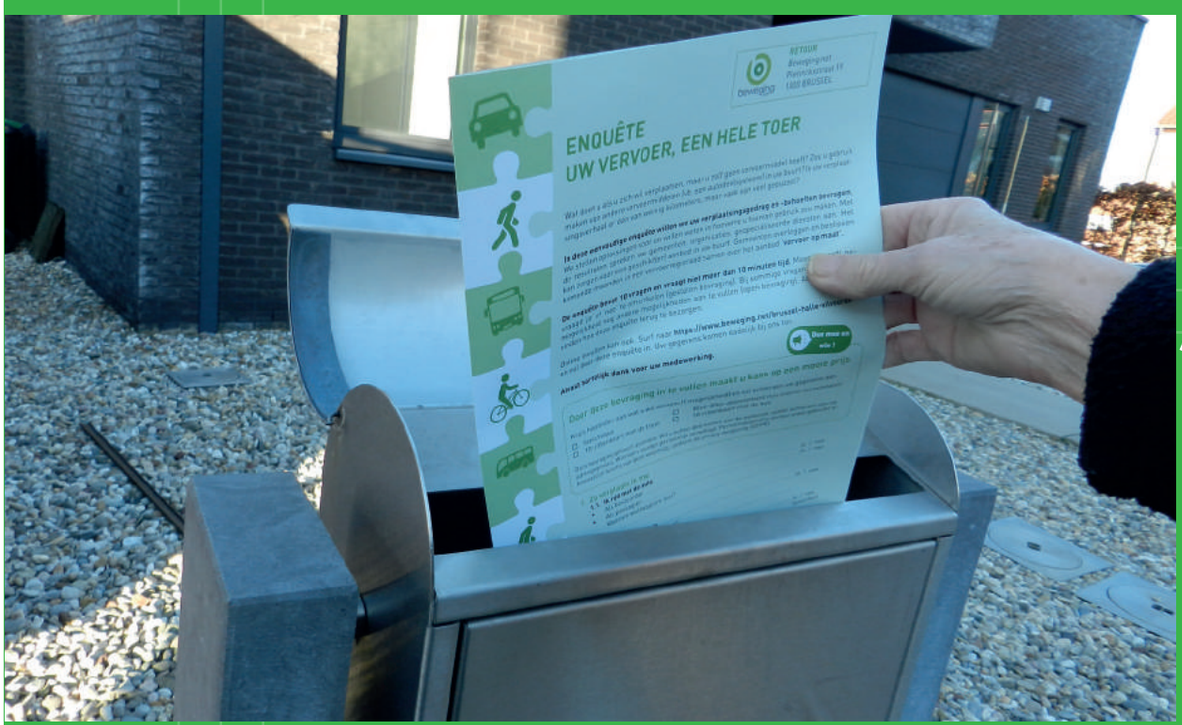
In Asse waar ik woon is het openbaar vervoer voor mij voldoende. Maar 's avonds kan ik na een bezoek aan het cultuurcentrum niet meer thuis geraken met de lijnbus 214 omdat die na 22 uur niet meer doorrijdt naar 'halte Kobbegem'.
(anoniem uit Asse)
Ik stap moeilijk van Alsemberg tot de Halderbosstraat, bus 153-155.
(Flora uit Dworp)

Er is nood aan een degelijke vervoeroplossing voor mensen die in shiften werken, 's nachts tussen donderdag en zaterdag moet er een 'Noctis' regeling zijn, zodat jongeren makkelijk en veilig thuis geraken.
(anoniem uit Vilvoorde)

Ik ben directeur van Familiehulp regio Brussel-Halle-Vilvoorde. Wij hebben nood aan een aanbod aangepast vervoer. Ouderen geraken niet meer zelfstandig in onze Noah's (dagopvang), bijvoorbeeld in Beersel. Een taxi is voor hen veel te duur. Ze moeten begeleid worden van deur tot deur. Soms zijn ze rolstoelgebonden. Mensen willen op het vervoer kunnen rekenen, maar dit ook afzeggen als ze zich niet goed voelen. We vinden geen vrijwilligersvervoerdiensten en zijn vaak genoodzaakt om het met ons eigen personeel te doen. Soms denken we er daarom binnen Familiehulp aan om samen te werken met een school die ochtendritten en avondritten organiseert. Als zij na hun shiften voor onze mensen zouden kunnen zorgen dan zou dat een oplossing zijn.
(Martine uit Dilbeek)

Ik ben directeur van een woonzorgcentrum in Koningslo. Zowel bewoners, bezoekers als personeel raken hier amper met openbaar vervoer. De bushalte is te ver en de bus rijdt zelden het afgesproken traject. Op deze manier kan ik amper personeel aanwerven en is het moeilijk om bezoekers tot bij onze bewoners te krijgen. Laat staan dat de bewoners zelf het openbaar vervoer kunnen gebruiken aangezien de halte te ver is. Dit is toch een onmenselijke toestand.
(anoniem uit Vilvoorde)

Het grote belang van degelijke fietspaden, wil ik benadrukken. Veel mensen zouden zich vaker per fiets verplaatsen, als er veilige fietspaden zijn.
(anoniem uit Grimbergen)



beweging.net

V.U. Nele De Cuyper, secretaris beweging.net
Vlaams-Brabant en Brussel

CHRISTELIJKE MUTUALITEIT
samana samen met
okra trefpunt 55+
Familiehulp
Welzijnsschakels samen sterkt
cnuz Een stevige thuisbasis!
Gewestelijke maatschappij voor volkshuisvesting
sociaal wonen SWaL
Providentia
Elk zijn Huis Tervuren
WEBRA