

# De vervoersnoden en -wensen van personen met een beperking

In kader van het 'Businessplan voor een gebiedsdekkend, complementair en geïntegreerd Vlaams toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest' voerde IMOB (UHasselt) een marktstudie uit. Hierbij werd enerzijds een inschatting gemaakt van de huidige en toekomstige markt aan potentiële gebruikers van aangepast vervoer. Een tweede gedeelte van deze marktstudie betrof het in kaart brengen van de specifieke noden en problemen die personen met een beperking ervaren tijdens het verplaatsen met verschillende vervoerswijzen, en welke wensen zij hebben op vlak van (aangepast) vervoer. Hiervoor werd een bevraging gehouden bij ouderen en personen met een beperking, uit geheel Vlaanderen en met verschillende soorten beperkingen. De vragenlijst werd ingevuld door 344 respondenten.

We beschrijven hieronder enkele belangrijke resultaten uit dit onderzoek, waaruit blijkt dat het voor personen met een beperking en ouderen niet altijd evident is om zich te verplaatsen.

## Socio-demografische gegevens

Het merendeel van de respondenten waren vrouwen, en vooral personen met een motorische beperking namen deel. Meer dan een derde van de respondenten woont alleen en kan dus minder beroep doen op gezinsleden voor hulp tijdens het verplaatsen. Over het algemeen verdient

67% van alle respondenten minder dan 2x het leefloon. Deze inkomensgrens is een belangrijk criterium om gebruik te mogen maken van de diensten van de Minder Mobielen Centrales. 12% van de respondenten heeft zelfs een inkomen dat lager is of gelijk aan 1x het leefloon, waardoor ze heel beperkte middelen hebben om deel te nemen aan het maatschappelijke leven. Verder heeft 42% van de respondenten geen rijbewijs, en heeft 20% wel een rijbewijs maar is niet (meer) rijgeschikt. Bijna de helft van de respondenten woont in een landelijke tot zeer landelijke omgeving, waar over het algemeen de vervoersmogelijkheden minder gunstig zijn ten opzichte van een stedelijke omgeving.

## Beperkingen bij het afleggen van verplaatsingen

Het merendeel van de respondenten is beperkt in het afleggen van korte afstanden en/of het opgaan van enkele treden, waardoor men vaak beroep doet op een (manuele of elektrische) rolstoel of scootmobiel voor verplaatsingen buitenshuis. Ongeveer 20% van de respondenten is wel in staat om honderd meter te wandelen, maar niet om meer dan een kilometer te wandelen. Het gebruik van het openbaar vervoer is dan ook moeilijk omwille van te verre halteafstanden, ontoegankelijkheid van de omgeving of van de infrastructuur. Het decreet Basismobiliteit voorziet

in maximale halteafstanden, maar niet alle personen met een beperking zijn in staat om deze afstanden af te leggen. Mensen met een ernstigere beperkingsgraad hebben duidelijk meer problemen om het reguliere bus- en treinnetwerk te gebruiken. Een groot gedeelte van personen die voortdurend gebruik maken van een rolstoel, neemt zelfs helemaal nooit de bus of de trein.

Veel respondenten geven aan dat ze belemmerd zijn om een activiteit te kunnen uitvoeren door beperkte vervoersmogelijkheden. Ongeveer 72% wordt hier maandelijks mee geconfronteerd, 46% minimaal wekelijks en 18% zelfs dagelijks. De meeste respondenten geven aan dat ze graag meer verplaatsingen zouden afleggen indien dit mogelijk zou zijn.

De meeste respondenten geven verder ook aan dat ze vrienden of familie in de omgeving hebben die bereid zijn om hen te helpen tijdens het verplaatsen, maar dat dit niet altijd mogelijk is (bijvoorbeeld indien dit sociale netwerk niet beschikbaar is en/of geen aangepaste toegankelijke wagen ter beschikking heeft).

Naast fysieke of communicatieve drempels en de bereikbaarheid (verre halteafstanden), worden ook de nood aan persoonlijke begeleiding en het vooraf moeten reserveren van vervoer aangehaald als belangrijke problemen tijdens het verplaatsen.

## **Wensen met betrekking tot aangepast vervoer**

Met betrekking tot aangepast vervoer geeft de helft van de respondenten aan dat ze niet-dringende verplaatsingen niet meer zouden uitvoeren vanaf een kostprijs van €0,40 tot €0,60 per kilometer.

Bijna 60% van de respondenten hecht veel belang aan flexibiliteit, en wil daarom maximaal 2 uur op voorhand hun verplaatsing reserveren. Respondenten aanvaarden een gemiddelde tijds marge van 20 minuten voor verplaatsingen met een vast begintijdstip (bijvoorbeeld een doktersafspraak of gaan werken), en 65 minuten voor verplaatsingen met een variabel begintijdstip (bijvoorbeeld winkelen of recreatieve activiteiten). Bijna de helft van de respondenten aanvaardt een omrijtijd van 20 minuten.

Aan de respondenten werd gevraagd of ze een verminderde service (onder andere een bredere tijdsrange waarbinnen ze worden opgehaald, reizen in de daluren, een langere reistijd door het combineren van verplaatsingen van verschillende personen, etc.) zouden accepteren indien er een lagere kostprijs tegenover zou staan. Er tekenen zich in het algemeen twee profielen reizigers af: een grote groep reizigers die om verschillende redenen (bijvoorbeeld de dagelijkse planning van de reizigers, maar ook beperkingen die een lange wachttijd of lange reistijd niet mogelijk maken) een hoge stiptheid vereisen. Ten tweede is er een redelijk grote groep reizigers (typisch 30-50%) die wél bereid is om een langere reistijd te hebben of een minder strikt ophaaltijdstip accepteert indien er een kostprijsvermindering tegenover staat. Het merendeel van de respondenten is bereid om tijdens de daluren te reizen voor een lagere kostprijs.

