



## Zorgen voor "Route 65"



*Route 66, de legendarische crossing in de US, domein voor avontuurlijke backpackers, zwervers... born to be wild, is een begrip.*

*En wat met Route 65? Hoe zit het met de mobiliteit van senioren die nog in eigen woning leven maar een stuk minder mobiel zijn? Met de mobiliteit van senioren die nog in eigen woning leven, een stuk minder mobiel zijn en toevallig niet in een stedelijk centrum wonen?*

*Hoe vergroten we hun participatiegraad zodat een beetje van hun leven weer route 66 wordt in plaats van rest 89?*

*Zorgen voor participatie is zorgen voor 'zorgroutes'. Een idee van grootschalig klein vervoer dat, naar ik hoop, senioren in vervoering brengt.*

Een dossier van

**Griet Coppé**  
**Vlaams Volksvertegenwoordiger CD&V**  
**Eerste schepen stad Roeselare**

[www.grietcoppe.be](http://www.grietcoppe.be)  
najaar 2010

## Uitgangspunten

Uiteraard werden de afgelopen jaren heel wat denkwerk, boeiende voorstellen en fantastische realisaties gepresteerd betreffende toegankelijkheid - senioren - mobiliteit. Het warm water dient niet meer uitgevonden al blijft het steeds zoeken naar verdergaande irrigatie om irritatie tegen te gaan. Laat dit dossier hiertoe een bijdrage zijn, vanuit mijn jarenlange ervaring in de ouderenbeleidsector, de sociale beleidsector binnen Roeselare, en recenter West-Vlaanderen en Vlaanderen tout court.

Wat zijn de uitgangspunten?

- Senioren **zo lang mogelijk in hun eigen thuis**, zo zelfstandig mogelijk, kwalitatief leven bieden. Een uitgangspunt dat én menselijk én sociaal én financieel te verdedigen valt. Zelden valt social en human profit zo mooi samen met profit profit.
- Senioren leven kwalitatief - zowel op psychisch als fysisch vlak - als ze **betrokken** blijven: emotioneel, sociaal, cultureel, politiek, sportief,... Isolement is een stap achteruit of nog: laat de klok te snel tikken en versnelt het verouderingsproces.
- Senioren van nu en zeker straks, zijn minder groep maar meer een verzameling individuen die **op hun maat**, naar hun behoefte, in onafhankelijkheid, infrastructuur en mogelijkheden willen vinden en indien ok, daaraan willen participeren.

Indien we willen streven naar een maximale participatiegraad, vertrekkend vanuit een thuissituatie, dan is het een boeiende denkoefening om de begrippen 'zelfstandig wonen', 'mobiliteit' en 'toegankelijkheid' van hieruit te benaderen.

Nogmaals, we vertrekken zeker niet van niets.

In heel wat steden en gemeenten werden Woonzorgzones afgebakend. Vaak zones die een hoge concentratie aan hogeleefijdsbewoners bevatten. Vanuit dit gegeven werd rekening gehouden met de implantatie van dienstverlening, openbaar vervoer... ed. Een aspect dat zeker verder moet uitgebouwd worden. Decentralisatie van heel wat sociale, culturele en administratieve dienstverlening is een belangrijk punt. Transport naar de centrale dienstverleningspunten eveneens. Daarop komen we even later terug.

## Een paar cijfers

Het publiek voor wie dit dossier bestemd is, kan genoeg cijfermateriaal met de klik van de muis bovenhalen. Dus nee, niet massaal veel statistieken, groei- of slinkcurves, en pronostieken.

- Mindermobielen centrale Roeselare; hier leren cijfers ons dat de stijging in het aantal ritten niet gevolgd wordt (of in veel mindere mate) door een stijging in het aantal mensen dat beroep doet op MMC. Conclusie? Het gaat hier om een intensifiëring van het gebruik, niet om een verbreding van het aantal gebruikers.
- Cijfers CD&V-senioren: 10% van 75-plussers gaat nooit buiten. 11% van 55-plus beschikt over geen enkel vervoermiddel
- 60% van ouderen verplaatst zich nooit met bus of tram, 70% nooit met de trein, 94% nooit met belbus of taxi, en 98% doet nooit beroep op MMC.
- Slechts 1/3 van de ouderen die met de eigen wagen rijdt, participeert frequent aan cultuur. Hier is het vooral de afstand zelf die een rol speelt: blijkbaar verplaatsen senioren zich minder gemakkelijk over grote afstanden. (gegevens uit 'Klaar? Actie over ouderen en cultuurparticipatie', BAS olv prof. Verté).
- Navraag bij senioren leert dat de meeste verplaatsingen gebeuren om te winkelen en om iemand een bezoek te brengen (vanuit CD&V senioren)
- 20% van de senioren kan niet alleen van het openbaar vervoer gebruikmaken.
- Studies op vraag van de Europese commissie voor transport tonen aan dat mobiliteit van senioren ook gendergebonden is. Het is nog altijd zo dat vrouwelijke senioren minder over een eigen wagen bezitten dan mannen. Ook kunnen minder vrouwelijke senioren een wagen besturen, wat ze - in geval ze alleen komen te staan - volledig afhankelijk maakt van openbaar vervoer of ondersteuning door anderen. (slechts 7% van de alleenstaande vrouwelijke senioren boven de 75 heeft toegang tot een wagen, terwijl 86% van de mannen tussen 55 en 74 jaar wel over een wagen beschikte. Zie tabellen in bijlage. Natuurlijk zal dit met de tijd meer in evenwicht komen, maar sowieso spreekt het onderzoek nog over een significant verschil voor de komende 20 jaar (ook rekening houdend met de grotere levensverwachting).

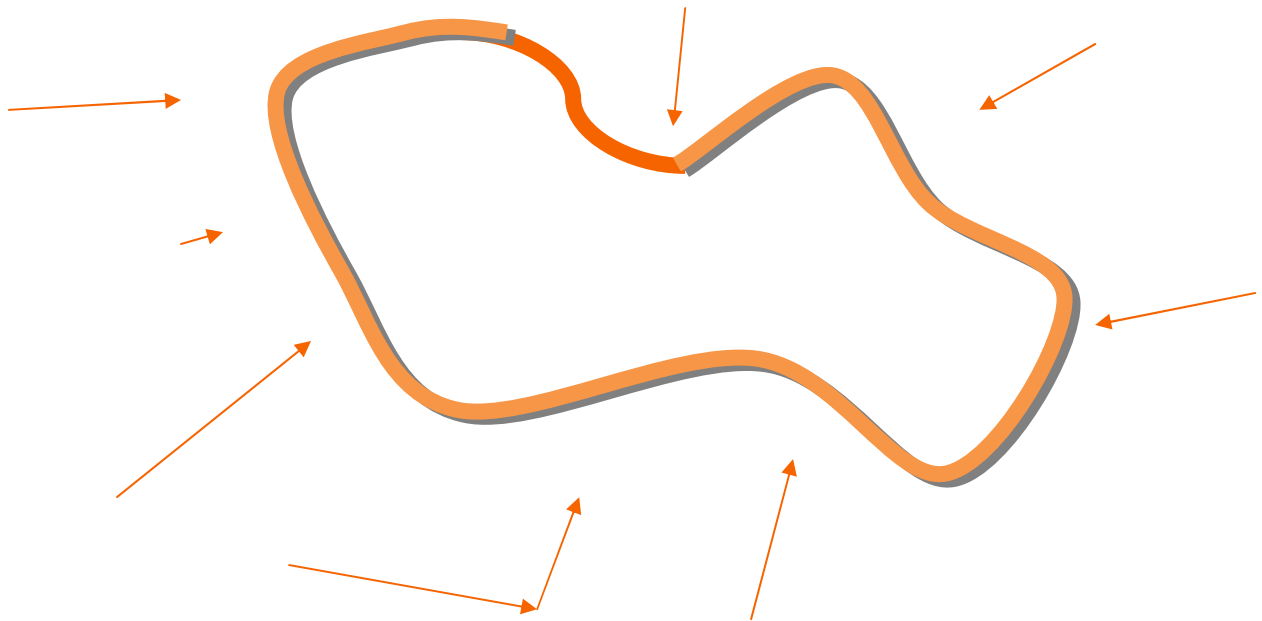
## Lacunes

- Senioren wonen vaak wel in eigen woning, maar in een woning die 'geïsoleerd' ligt, ver 'van de werke'. Zeker buiten de stadsring, op aangrenzende gebieden en op het platteland is dat het geval.
- Woningen binnen de stadsring zijn duurder, precies omdat het praktische voordeel van de bereikbaarheid van deze leefplaatsen in cijfers wordt omgezet. Niet voor iedereen haalbaar. Senioren die op seniorenleeftijd een woning (appartement) betrekken - buiten het aanbod van een socialehuisvestingsmaatschappij - weten van centen. Moeten van centen weten.
- Openbaar vervoer is nauwelijks haalbaar voor mindermobiele senioren, zelfs al zijn deze mentaal gezond. Van knielbussen is in Vlaanderen weinig sprake, en zo'n 57% van de lijnbussen zou geschikt zijn om een rolwagengebruiker mee te nemen. Zelfs de meeste taxi's hebben geen gemakkelijke instap, wat het gebruik afremt.
- Taxi's zijn ideaal als eerste partner 'deur tot deur', maar in weinig gemeenten en zelfs in de kleinere centrumsteden, is taxivervoer beschikbaar en, nog een bridge further, ingeburgerd.
- Openbaar vervoer gaat niet van deur tot deur. De timing is te weinig frequent waardoor ook het systeem erg duur wordt. Tijdstabellen binnen een centrumstad

worden wel vermeld maar kunnen niet aangehouden worden wegens het chaotisch verkeer. Hopen en wachten is de boodschap. In vrij weinig steden wordt digitaal aangegeven hoelang het nog duurt voor jouw bus of trein arriveert. (Leuven, Berlijn, ...)

- Belbussen komen tegemoet aan een flexibel transport: het idee is fantastisch, het kostplaatje enorm. Net zoals de grootte van de belbussen overigens die daarom bijna altijd een lege indruk geven, wat, zoals iedere marketeer weet, de perceptie versterkt dat het systeem 'niet werkt'.
- MMC en andere initiatieven op vrijwillige basis, bewijzen zeker hun nut maar hebben in het kader van mobiliteit vooral een warme, symbolische waarde. Toch is hun systeem, op aanvraag, van deur tot deur een goed voorbeeld van de veelgevraagde flexibiliteit.

## Het idee Route 65



### Doelgroep:

- 65-plus
- Mindermobiele senioren, mentaal gezond
- Mindermobiele senioren, met verminderde mentale vermogens, evt onder begeleiding. Voorzien van 'companion'.

### Doelstelling:

- Participatiekansen verhogen zonder beroep te doen op 'caritatieve' mogelijkheden, wat voor senioren - zeker in de toekomst - een drempel zal vormen
- Flexibel, openbaar, en gemakkelijk herkenbaar transport met duidelijk tarief
- Geen uurschema. Maar het project is in die zin grootschalig genoeg dat er om de paar minuten een 'route 65' passeert
- Belangrijk is dat 'route 65' aansluiting geeft met het bestaande openbaar vervoer dat trajecten over grotere afstanden verzorgt. Op die manier kun je stellen dat route 65 een bijna lokale deur-aan-deur verbinding is, een hub als het ware, waarmee je start of eindigt indien je grotere trajecten aflegt.

### Idee:

- Route 65 is een route die - door lokale overheden in overleg met diverse actoren op het sociale beleidsvlak - wordt bepaald. De route verbindt op een efficiënte wijze belangrijke ankerpunten (attractiepolen) in het sociale, culturele, administratieve en fysieke leven van senioren. We hebben het dan over: ziekenhuizen, culturele centra, dienstencentra, gemeentelijke administratie, sociaal huis, station, OCMW, parken, bibliotheek, ...
- Deze zorgroute zie je in vet uitgetekend op bovenstaand schema. De vet-getekende route is de centrale as waar zich alle 'route 65-wagens' continu in begeven, op

vraag iemand oppikken daarbuiten en zo vlug mogelijk daar terugkeren. Of vice versa, iemand op vraag daarbuiten afzetten, mensen oppikken en zo vlug mogelijk terug op dat circuit zitten.

- De oproepen door klanten (65-plussers dus) worden ontvangen door een dispatching in een centraal callcenter waardoor altijd de dichtstbijzijnde wagen die vrij is, kan gestuurd worden. Een systeem dat in Manchester (UK) in het Ring and Ride project voor Groot Manchester al toegepast wordt teneinde een maximale synergie en kostendrukking tot stand te brengen tussen alle DRT-diensten (DRT= Demand Responsive Transport).
- Route 65 wordt bereden door personenwagens, gemakkelijk instapbaar en voorzien van een laadruimte waar met gemak een rolwagen kan in geplaatst worden.
- De chauffeurs van deze wagens kunnen via een project sociale economie worden ingeschakeld. Evengoed kan het onderhoud, de centrale garage dus, een project sociale economie vormen.
- De wagens zelf kunnen zo milieuvriendelijk mogelijk zijn, en bevatten niet meer dan 4 zitplaatsen.
- De wagens zijn duidelijk herkenbaar.
- Als er in de wagen plaats is, wordt voor elke senior die 'teken' geeft, gestopt.
- Er wordt van deur naar deur afgezet. Hiertoe is een centrale dispatching nodig die de wagens kan tracen en opdracht kan geven, te vergelijken met de moderne taxicentrale.
- Net zoals het openbaar vervoer zijn de wagens van Route 65 gemachtigd om de speciaal daartoe bestemde rijstroken te gebruiken. Dat verhoogt én de zichtbaarheid en de gemiddelde snelheid.
- Route 65 wordt in de desbetreffende internetsite van de stad geïntegreerd. Met als voorbeeld [www.a2binfo.net](http://www.a2binfo.net) uit Engeland en Wales: daar kan wie dan ook, van waar dan ook, uitzoeken wat de mogelijke transporten zijn van punt a naar b (a2b dus). Het gaat hier om samenwerking met Publiek transport, private initiatieven en Community Transport (iets wat wij minder kennen).

Kortom: route 65 is een traject dat het hart van de stad volgt en verbindt mensen met het hart van die samenleving.

Het vervoer is niet persoonlijk, maar wordt gedeeld. Het gaat iets trager misschien gezien de aandacht voor mindermobiele mensen.

Maar de frequentie moet zeer hoog, zodat de vraag zo snel mogelijk beantwoord wordt en de wachttijd kort wordt.

Eventueel kan ook een halte worden voorzien in de Winkelmobiliteit-winkel: een punt in het centrum van de stad waar mindermobiele senioren een rollator, rolwagen of zelfs elektrische rolwagens kunnen huren om op zelfstandige basis in het stadscentrum hun inkoop te doen. Bij terugkeer leveren ze het toestel weer in en maken gebruik van de route 65-stop om terug naar huis te keren. Dit idee bestaat al met succes in Birmingham (UK).

## Prijsverrekening

### Uitgangspunt:

- Dit vervoer wordt niet gratis aangeboden, maar ook niet duur. Het systeem van Taxi-vouchers zoals dit bestaat in UK (Rural Areas), kan zeker inspirerend werken. In dit systeem wordt aan een vooropgestelde doelgroep een boek vouchers gegeven (op dit moment 140 Britse Pond) en dat voor een jaar. Ze kunnen deze afgeven aan de chauffeurs (meestal taxi-chauffeurs) en leggen het verschil toe. In UK wordt dit vooral in zeer afgelegen gebieden gebruikt. Op het web is hun taxi-voucher toolkit een handig instrument om deze te implementeren.  
<http://www.ruralcommunities.gov.uk/files/CA155-TaxiVouchersToolkit.pdf>
- Een abonnementsysteem kan uitgewerkt worden, op halfjaarbasis.
- Een rittenkaart kan in elke wagen aangevraagd worden.
- Het idee van het Barenticket in het Rijn- en Ruhrgebied (Duitsl) kan zeker ook overwogen worden: zo'n ticket is een maandticket dat zowel transport, marketing en communicatie ineen brengt. Het ticket richt zich naar 60-plussers en toont mogelijkheden om met dit ticket aan culturele, sportieve, sociale participatie te doen. Het ticket kan de ganse dag gebruikt worden, geen restricties buiten piekuren. Buiten de piekuren laat het ticket wel toe dat er een 2<sup>de</sup> reiziger kan meereizen. Een idee (companion-card) dat ook in Australië bestaat (de Australische kaart wordt uitgereikt aan mensen die voor de rest van hun leven niet in staat zijn zonder compagnon naar sociale, administratieve of gezondheidscentra te gaan). De companion is dan vaak iemand die een mindermobiele senior vergezelt. Met het ticket is een magazine verbonden die senioren inlicht over alle mogelijke activiteiten binnen het gebied toegankelijk met het Barenticket.
- Een rit kan per keer betaald worden: binnen de vette kring geldt een vast tarief. Oppikken of afzetten buiten route 65 kost iets meer.