



SESSION ORDINAIRE 2020-2021

23 MARS 2021

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE
PROPOSITION DE RÉOLUTION
visant à subventionner la mise en place d'un
transport social

(déposée par M. Christophe DE BEUKELAER (F) et Mme
Bianca DEBAETS (N))

Développements

La capacité à se mouvoir détermine en partie notre liberté et notre indépendance. Elle permet d'entretenir une vie sociale et culturelle, de faire ses courses ou de se rendre à des rendez-vous médicaux. Avec l'âge, cette capacité à se déplacer diminue et nos aînés se retrouvent progressivement confrontés à des obstacles de plus en plus difficiles à surmonter.

Pour les aînés, l'utilisation de la voiture assure une autonomie effective. Cependant, avec l'âge, les aînés perdent progressivement l'habitude de la conduite due à une baisse des capacités physiques. Ainsi, si 65 % des 65-74 % conduisent, le chiffre chute à 40 % une fois passée la barre des 75 ans et ce, pour continuer à décroître à mesure que l'âge avance¹.

Ce constat demande de proposer des modes alternatifs adéquats à la voiture individuelle pour les personnes plus âgées.

Pour les transports en commun, la fréquentation des bus, tram, train et métro par les personnes âgées est directement liée au confort et à la pénibilité du service. Les facteurs d'un abandon de ce mode sont multiples : démarrage des bus trop brusques, difficultés à monter et descendre, pas suffisamment de places assises, manque d'abris et de bancs, rupture de la continuité dans le trajet...

1. Belgian daily mobility 2012

GEWONE ZITTING 2020-2021

23 MAART 2021

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT
VOORSTEL VAN RESOLUTIE
tot subsidiëring van het opzetten van sociaal
vervoer

(ingediend door de heer Christophe DE BEUKELAER (F)
en mevrouw Bianca DEBAETS (N))

Toelichting

Het vermogen om zich te bewegen bepaalt voor een deel onze vrijheid en onafhankelijkheid. Het stelt mensen in staat een sociaal en cultureel leven te leiden, boodschappen te doen of naar medische afspraken te gaan. Naarmate we ouder worden, vermindert dit vermogen om zich te verplaatsen en onze ouderen worden geleidelijk aan geconfronteerd met steeds moeilijker te overwinnen hindernissen.

Voor ouderen zorgt het gebruik van de auto voor een daadwerkelijke autonomie. Met de jaren verliezen ouderen echter geleidelijk aan de gewoonte om te rijden, omdat hun lichamelijke vermogens afnemen. Zo rijdt 65 % van de 65-74-jarigen met de auto, maar daalt dit cijfer tot 40 % zodra zij 75 jaar zijn, en blijft het dalen naarmate de leeftijd toeneemt¹.

Deze vaststelling pleit voor het aanbieden van adequate alternatieven voor de privé-auto aan oudere personen.

In het geval van het openbaar vervoer houdt het gebruik van bussen, trams, treinen en de metro door ouderen rechtstreeks verband met het comfort en de moeilijkheidsgraad van de dienst. Er zijn veel redenen om van dit vervoermiddel af te zien: de bussen starten te brusk, het is moeilijk om in en uit te stappen, er zijn niet genoeg zitplaatsen, er zijn niet genoeg bushokjes en banken, onderbreking van de continuïteit van het traject.

1. Belgian daily mobility 2012

Ainsi, il ressort que les personnes âgées abandonnent plus rapidement l'usage des transports en commun que la voiture. Que ça soit pour les raisons précédemment citées ou en raison de problèmes de santé².

Concernant la marche, ce mode de déplacement reste le plus répandu chez les seniors et tend à être largement prédominant, dès 70 ans, sur l'ensemble des autres modes. Toutefois, le périmètre de marche diminue sensiblement avec l'âge, avec l'apparition de problèmes de santé ou encore en raison d'un sentiment d'insécurité, pour se limiter à quelques centaines de mètres³. La même analyse peut être faite pour le vélo et les autres modes de transport actifs.

Face à la complexité que représente la mobilité pour les aînés, la commune de Woluwe-Saint-Pierre a mis en place un transport social. Il permet aux plus de 65 ans, qui sont en possession d'un certificat médical attestant de l'incapacité à se déplacer par leurs propres moyens et à utiliser les transports en commun, de disposer d'un service leur garantissant un trajet porte-à-porte, sûr, convivial et financièrement attractif. Les trajets effectués par les transports sociaux offrent la possibilité de se déplacer au sein de la commune, pour 2 euros par course, ainsi que dans les communes limitrophes, pour 4 euros par course.

Le service est financé de manière ingénieuse via plusieurs canaux :

- les revenus de la publicité que les commerçants locaux apposent sur le véhicule ;
- le personnel est pour partie sous contrat d'insertion (article 60 du CPAS par exemple) ;
- des chauffeurs bénévoles renforcent l'équipe ;
- la contribution des bénéficiaires.

En fonction depuis 2015, ce service est un succès avec quotidiennement plus de 50 courses réalisées au profit des habitants de la commune. A titre de comparaison, le système régional similaire des chèques taxis permettant aux personnes handicapées et aux plus de 75 ans de bénéficier d'un bon d'une valeur de 5 euros n'a été utilisé que 38.000 fois en 2019, soit 100 chèques par jour pour l'ensemble du territoire bruxellois.

Le succès de l'expérience sanpétrusienne est dû à l'ancrage local du service qui crée la confiance des bénéficiaires, et à la façon de le structurer, qui en fait une opération win-win pour tous les acteurs. Ce transport social se veut un service qui comble le vide laissé par le désintérêt des taxis pour ces courses trop contraignantes (petits trajets, longs temps d'attente, accompagnement nécessaire, problématique de l'aller-retour...).

Het lijkt er dus op dat ouderen sneller afzien van het gebruik van het openbaar vervoer dan van de auto. Of het nu om de bovenvermelde redenen is of wegens gezondheidsproblemen².

Lopen is nog steeds de meest gebruikte vervoerswijze voor ouderen en overheerst vanaf de leeftijd van 70 jaar vaak alle andere vervoerswijzen. De loopafstand neemt echter sterk af met de leeftijd, met het optreden van gezondheidsproblemen of door een gevoel van onveiligheid, en blijft beperkt tot een paar honderd meter³. Dezelfde analyse kan worden gemaakt voor fietsen en andere actieve vervoerswijzen.

Om de complexiteit van de mobiliteit voor ouderen aan te pakken, heeft de gemeente Sint-Pieters-Woluwe een systeem van sociaal vervoer opgezet. Dankzij dit systeem kunnen 65-plussers, die een medisch attest hebben waaruit blijkt dat zij niet in staat zijn zich op eigen kracht te verplaatsen en het openbaar vervoer te gebruiken, gebruikmaken van een dienst die hun een veilige, gebruiksvriendelijke en financieel aantrekkelijke rit van deur tot deur garandeert. De ritten met het sociaal vervoer bieden de mogelijkheid om zowel binnen de gemeente te reizen, voor €2/rit, als naar naburige gemeenten, voor €4/rit.

De dienst wordt op ingenieuze wijze gefinancierd via verschillende kanalen :

- inkomsten uit reclame die plaatselijke handelaars op het voertuig plaatsen ;
- een deel van het personeel werkt met een inschakelingscontract (vb. art. 60 van het OCMW) ;
- vrijwillige chauffeurs versterken het team ;
- de bijdrage van de begunstigen.

Deze dienst, die sinds 2015 in gebruik is, is een succes: er worden dagelijks meer dan 50 ritten gemaakt ten bate van de inwoners van de gemeente. Ter vergelijking: het vergelijkbare gewestelijke systeem van taxicheques waarmee personen met een handicap en 75-plussers een cheque ter waarde van €5 kunnen krijgen, werd in 2019 slechts 38.000 keer gebruikt, d.w.z. 100 cheques/dag voor het hele Brusselse grondgebied.

Het succes van het experiment in Sint-Pieters-Woluwe is te danken aan de plaatselijke verankering van de dienst, die vertrouwen wekt bij de begunstigen, en aan de manier waarop de dienst gestructureerd is, waardoor het een win-winoperatie is voor alle actoren. Dit sociaal vervoer is een dienst die de leemte opvult die is ontstaan door het gebrek aan belangstelling van taxi's voor deze omslachtige ritten (korte ritten, lange wachttijden, begeleiding nodig, probleem van de heen- en terugreis ...).

2. http://www.unipso.be/IMG/pdf/Vieillissement_-_Cahier_6.pdf
3. Mobilité des personnes âgées, Claude Dumas, 2012

2. http://www.unipso.be/IMG/pdf/Vieillissement_-_Cahier_6.pdf
3. Mobilité des personnes âgées, Claude Dumas, 2012

Dans cette optique, l'instauration d'un soutien régional à la création d'un service de transport social dans les communes bruxelloises permet de créer une offre de mobilité complémentaire dans notre Région qui favorise l'autonomie des seniors. Ce soutien peut se traduire par plusieurs outils :

- un subside pour inciter les communes à créer un tel dispositif ;
- la désignation d'une personne-ressource chez Bruxelles Mobilité pour soutenir les communes dans la démarche ;
- le développement d'un outil informatique de gestion spécifique.

Christophe DE BEUKELAER (F)
Bianca DEBAETS (N)

Vanuit dit oogpunt maakt de invoering van gewestelijke steun voor de oprichting van een dienst voor sociaal vervoer in de Brusselse gemeenten het mogelijk om in ons Gewest een aanvullend mobiliteitsaanbod tot stand te brengen dat de autonomie van de ouderen bevordert. Deze steun kan de vorm van verschillende hulpmiddelen aannemen :

- een subsidie om gemeenten aan te moedigen een dergelijk systeem op te zetten ;
- de aanstelling van een referentiepersoon bij Brussel Mobiliteit om de gemeenten bij het proces te ondersteunen ;
- de ontwikkeling van een gepast geïnformatiseerd beheersinstrument.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

visant à subventionner la mise en place d'un transport social

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu les ambitions de GoodMove visant à améliorer la qualité des services en les adaptant aux besoins des usagers ;

Vu la volonté de GoodMove d'identifier les nouveaux potentiels de développement en lien avec le transport à la demande ;

Vu la fiche C5 de GoodMove souhaitant améliorer les services du transport pour les personnes à mobilité réduite ;

Considérant le vieillissement de la population ;

Considérant la difficulté des seniors, se voyant contraints médicalement de ne plus utiliser les transports en commun, à se déplacer ;

Considérant que la politique des chèques taxis subsidiés ne rencontre pas un grand succès : 38.149 en 2019, soit 100 par jour ;

Considérant la réussite du projet de transport social à Woluwe-Saint-Pierre avec 50 courses par jour ;

Considérant le désintérêt du secteur des taxis pour ces très courtes courses ;

Considérant la nécessité de favoriser l'autonomie des seniors ;

Demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

- de débloquer un subside pour soutenir financièrement les communes concernées par ce manque d'offre de déplacement pour les aînés et qui, en partenariat avec les commerçants locaux, créent un service de transport social pour seniors ;
- de désigner une personne-ressource chez Bruxelles Mobilité pour soutenir et accompagner les communes dans la création d'un service de transport social communal ;
- de charger le CIRB de développer un outil informatique spécifique pour la gestion de ce service à destination des communes.

Christophe DE BEUKELAER (F)
Bianca DEBAETS (N)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot subsidiëring van het opzetten van sociaal vervoer

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de ambities van GoodMove om de kwaliteit van de diensten te verbeteren door ze aan te passen aan de behoeften van de gebruikers ;

Gelet op de wens van GoodMove om nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden in verband met vervoer op aanvraag te vinden ;

Gelet op fiche C5 van GoodMove met de wans de vervoersdiensten voor mensen met beperkte mobiliteit te verbeteren ;

Overwegende de vergrijzing van de bevolking ;

Overwegende de moeilijkheid voor ouderen die om medische redenen geen gebruik meer kunnen maken van het openbaar vervoer om zich te verplaatsen ;

Overwegende dat het beleid van subsidieerbare taxicheques niet erg succesvol is: 38.149 in 2019 of 100 per dag ;

Overwegende het succes van het sociaal vervoerproject in Sint-Pieters-Woluwe met 50 ritten per dag ;

Overwegende het gebrek aan belangstelling van de taxisector voor deze zeer korte ritten ;

Overwegende de noodzaak om de autonomie van ouderen te bevorderen ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

- een subsidie vrij te maken om de gemeenten die een gebrek aan vervoersdiensten voor ouderen hebben en die in partnerschap met de plaatselijke handelaars een sociale vervoersdienst voor bejaarden opzetten, financieel te steunen ;
- bij Brussel Mobiliteit een referentiepersoon aan te wijzen om de gemeenten te ondersteunen en te begeleiden bij de oprichting van een gemeentelijke dienst voor sociaal vervoer ;
- het CIBG te belasten met de ontwikkeling van een gepast geïnformatiseerd instrument voor het beheer van deze dienst voor de gemeenten.