

Vrijwilliger van de
Minder Mobiele Centrale
Bron: M'pact



VRIJWILLIGERSVERVOER VOOR MINDER MOBIELE PERSONEN

Je kent vast personen die omwille van ouderdom of een andere oorzaak niet langer zelfstandig kunnen verplaatsen en hierdoor soms geïsoleerd kunnen geraken. Om toch deel te nemen aan de maatschappij zijn ze vaak aangewezen op vrijwilligersvervoer. Maar ook hier botsen we op uitdagingen.

Angelo Meuleman (angelo.meuleman@mpact.be) werkt al 15 jaar lang voor M'pact (voormalige Taxistop) op verschillende projecten rond mobiliteit, zowel in Vlaanderen als internationaal. Sinds vorig jaar werkt hij als directeur voor M'pact en leidt hij de organisatie.

“Meer met minder”. Dat is het leidende principe van M'pact. Het doel van deze organisatie (vereniging zonder winstoogmerk) is om enerzijds meer energie-efficiëntie, inclusie, sociale cohesie,... te bereiken. Anderzijds doelt M'pact op minder files, uitstoot, kosten en dergelijke om dit te bereiken. Om een zo groot mogelijke sociale en ecologische impact te hebben, steunt M'pact op drie pijlers: oplossingen, innovatie en beleid. M'pact biedt oplossingen door eigen diensten te creëren. Ze gaan daarnaast op zoek naar partners om nieuwe oplossingen te ontwikkelen. Tot slot willen ze het draagvlak voor gedeelde en geconnecteerde mobiliteit vergroten, zowel bij het grote publiek als bij de politiek. In dit hele verhaal staat mobiliteit altijd in functie van de mens. Gedeelde

mobilititeit verhoogt de sociale samenhang, creëert meer interactie tussen mensen en schept mogelijkheden om minder mobiele mensen mee in het sociaal en mobiel weefsel op te nemen. Om hun diensten te kunnen aanbieden, maakt M'pact onder andere gebruik van vrijwilligerswerking. Ook vrijwilligersvervoer toont aan dat informele zorg veel verder gaat dan enkel medische zorgen. Voor verplaatsingen van minder mobiele personen wordt er meer en meer gerekend op de steun van familieleden, burens en vrijwilligers. Zo neemt de informele zorg ook op dit vlak gedeeltelijk de rol van de formele zorg over. Het is echter niet vanzelfsprekend om vrijwilligers te vinden en hen gemotiveerd te houden. Wij zijn in gesprek gegaan met Angelo Meuleman, directeur van M'pact, om hier dieper op in te gaan.

Informele zorg neemt in toenemende mate een belangrijke positie in onze maatschappij in. Onder druk van bezuinigingen en de vermaatschappelijking van de zorg, neemt de informele zorg namelijk gedeeltelijk de rol van de formele zorg over. Vrijwilligers zijn hiervoor cruciaal. Is dit een trend die jullie bij M'pact ook opmerken?

Mpact is als sinds 1982 actief met de Minder Mobielen Centrales (binnenkort Mobitwin). Dit is een dienst die vervoer aanbiedt door vrijwilligers voor mensen die zich niet meer zelfstandig kunnen verplaatsen. Dit is meestal door ouderdom. Deze mensen hebben daarnaast ook een beperkt inkomen. Aangezien we al zo lang in de markt zitten en met vrijwilligers werken, voelen wij niet meteen aan dat er een andere trend is. We merken daarentegen wel dat er anders wordt gewerkt rond vrijwilligers dan vroeger. Vragen zoals "Wat kunnen we nu verwachten van vrijwilligers?" en "Hoe kunnen we vrijwilligerswerking als maatschappelijke dienstverlening aanbieden?" komen meer en meer ter sprake. Daar heb ik vooral het gevoel dat de overheid niet goed weet hoe ze hiermee moet omgaan. Enerzijds vinden ze vrijwilligerswerking efficiënt, maar anderzijds zien ze ook wel in dat het structureel niet altijd de beste oplossing is. In al die jaren dat ik al voor Mpact werk, heb ik hier geen duidelijk antwoord op gezien en is er niet veel veranderd in de samenwerking met overheden.

Bij ons is het meer dan enkel een mobiliteitsprobleem dat we proberen op te lossen

Hoe werkt jullie vrijwilligerswerking en hoe trekken jullie vrijwilligers aan?

De Minder Mobielen Centrales zijn actief in ongeveer 80% van de Vlaamse gemeenten. Ook in Brussel en in sommige Waalse gemeenten bieden wij onze diensten aan. We werken hiervoor samen met lokale partners: de gemeenten, lokale dienstverleners, lokale organisaties en dergelijke. Mpact biedt ondersteunende tools aan, maar heel veel werk gebeurt lokaal. Die lokale partners zoeken naar vrijwilligers. Zij kijken of deze vrijwilligers geschikt zijn, geschikt blijven en ook gemotiveerd blijven om als vrijwilliger te blijven werken voor de Minder Mobielen Centrales. Ze moeten niet enkel de nodige rijvaardigheden hebben, maar ook betrouwbaar zijn en bereid zijn om minder mobiele personen te helpen. Naast de werving van vrijwilligers, kunnen de lokale partners ook kijken naar de specifieke behoeften in hun buurten. Dit is iets waar Mpact weinig zicht op heeft. De lokale partners brengen de vrijwilligers en

De Fietsambassade. Bron: Frank Toussaint



de leden die nood hebben aan vrijwilligersvervoer, samen.

Mpact zelf kan niet heel veel doen om vrijwilligers aan te trekken. Als wij grote campagnes zouden organiseren, dan bestaat het gevaar dat we vrijwilligers in bepaalde gemeenten aantrekken die niet per se een tekort hebben. Het is vooral belangrijk om een lokaal evenwicht te hebben tussen vraag en aanbod. Daarnaast krijgen we ook meer leden telkens we een campagne voeren voor vrijwilligers. Zo lossen we niet per se het probleem op, maar maken we het soms zelfs groter. Het is belangrijk om hier op een heel verstandige manier mee om te gaan. Zelfs lokale campagnes met sociale media (waar wij veel expertise in hebben), zijn niet altijd geschikt. Vaak door een verankering in het lokaal verenigingsleven, het inzetten van onze eigen vrijwilligers en het gebruik maken van hun netwerk, kunnen we een beter evenwicht behouden en bewaken. Dit blijft natuurlijk een uitdaging. Heel veel lokale centrales hebben het moeilijk om het aantal vrijwilligers in stand te houden. De Covid-epidemie heeft hier jammer genoeg ook een impact op gehad. Hierna is de vrijwilligerswerking en het aantal vrijwilligers nog steeds niet helemaal terug op gang gekomen.

Denk je dat deze vorm van vrijwilligersvervoer een positieve impact heeft op de gemeenschap?

Vrijwilligersvervoer lijkt mij zeker de beste oplossing voor de problematiek rond vervoer van ouderen en minder mobiele personen. Als we zouden spreken over de beste oplossing voor mobiliteitsproblemen, dan zou professioneel vervoer misschien beter zijn. Bij ons is het echter meer dan enkel een mobiliteitsprobleem dat we proberen op te lossen. Wij kijken ook naar de sociale kant. Veel van onze leden verplaatsen zich soms maar één keer per maand buitenshuis. Zij hebben vaak weinig contact met andere mensen. Aan de hand van ons vrijwilligersvervoer hebben ze een warm contact en is er ook iemand die eens gaat kijken hoe het met hen gaat. Op deze manier wordt er ook toegezien op het welzijn van onze leden. Ik denk dat als hiervoor een professioneel vervoersbedrijf ingeschakeld zou worden, dat we deze sociale kant zouden missen.

Wat het beleid zou moeten doen, is een beleid creëren

Zijn er nog andere specifieke uitdagingen waar jullie op botsen met de Minder Mobielen Centrales?

Wij bieden jaarlijks ongeveer 500 000 ritten aan over heel België. Dat is veel, maar tegelijkertijd ook nog altijd heel weinig. Ik vind het nog altijd een uitdaging om de doelgroep van de Minder Mobielen Centrales echt voldoende te helpen. Hiervoor zouden we het aantal ritten misschien zelfs moeten vertienvoudigen. Onze werking en de gemeentes zijn daar niet klaar voor aangezien we niet de middelen hebben om dit te kunnen uitbouwen. Vanuit Vlaanderen is er geen budget en de gemeenten willen deze middelen slechts beperkt zelf ter beschikking stellen want dit is eigenlijk een taak van de regio's. Dit maakt het allemaal heel moeilijk.

Verdere uitdagingen zijn de verkeersvrije stadscentra, lage-emissiezones en stadscentra met parkeerbepalingen. We staan hier volledig achter vanuit het duurzaamheidsperspectief, maar er is onvoldoende nagedacht om oplossingen te bieden voor mensen die minder mobiel zijn. Sommige gemeentes zoeken oplossingen zodat onze chauffeurs gemakkelijker bepaalde zones kunnen

binnenrijden en zodat de politie een oogje dichtknijpt. Maar er wordt over het algemeen nogal artisaanl mee omgegaan en vaak zijn dit enkel oplapmiddeltjes. Het gevolg hiervan is dat veel chauffeurs in steden gaan afhaken en dat onze doelgroep zich niet meer kan verplaatsen. Deze uitdagingen zijn heel erg actueel. De beperkte middelen en de problemen in veel Vlaamse stadscentra zijn maar twee van de vele uitdagingen waar wij mee te maken hebben.

Zijn er zaken die het beleid zou moeten doen of anders zou moeten aanpakken om een oplossing te kunnen bieden voor deze uitdagingen?

Wat het beleid zou moeten doen, is een beleid creëren. Vandaag zien we voornamelijk lapmiddeltjes voor mensen die minder mobiel zijn. Veel van deze middeltjes zijn goedbedoeld, maar bieden vaak geen antwoord op de mobiliteitsbehoeften van deze personen. Veel steden ervaren dezelfde problematiek, dus moeten ze vaker ervaringen uitwisselen. Centrumsteden moeten ook kwaliteit kunnen aanbieden aan de oudere bewoners op vlak van mobiliteit. Wij voelen aan dat er momenteel nog heel veel geïmproviseerd wordt. Een duidelijk beleid voor deze doelgroep bestaat te weinig, maar is wel broodnodig.

Met een goede dienstverlening bedoel ik ook dat er persoonlijk contact is

Zijn er projecten die jullie aan het ondernemen zijn om jullie vrijwilligersvervoer haalbaar te houden op de lange termijn?

Er zijn een aantal concrete zaken die ik kan vermelden. Ten eerste kijken we naar initiatieven in Vlaanderen met vervoer met riksja's. De meeste van deze initiatieven zijn van woonzorgcentra en deze zijn vooral gericht op recreatief vervoer. In Gent is de Fietsambassade een project begonnen met de fietstaxi. Deze ritten zijn voornamelijk voor functioneel vervoer, bijvoorbeeld een afspraak bij de kapper, bezoek bij familie of vrienden. De chauffeurs van de fietstaxi's zijn ook vrijwilligers die een opleiding krijgen om met de fietstaxi te rijden. Mpact wil kijken hoe we deze werking in Vlaanderen nog kunnen uitbreiden en ook integreren in de werking van de Minder Mobielen Centrales. We willen deze dienst zeker niet overnemen, maar door onze krachten te bundelen, kunnen we de doelgroep beter bedienen. Deze riksja's kunnen namelijk een oplossing zijn in de centrumsteden waar autovervoer vaak moeilijk is. De eerste fietsen van ons rijden nu in het Mechelse met een lokale partner.

Ten tweede willen we zorgen dat er een geïntegreerd beleid rond mobiliteit voor ouderen en vrijwilligersvervoer komt, en dat er ervaringen uitgewisseld worden. Dit thema moet hoger op de politieke agenda staan. In Vlaanderen wordt er tegenwoordig veel gedaan rond green deals. We hebben onlangs ook een ballonnetje opgelaten voor een zilveren deal rond zorgzame mobiliteit. Dit zouden we graag in het voorjaar lanceren om dit hoger op de agenda te plaatsen, alle juiste stakeholders bij elkaar te brengen en om samen naar oplossingen te zoeken.

Op Europees vlak merken we dat er ook innovatiemiddelen en subsidies gaan naar de problematiek rond inclusie, diversiteit en vervoer voor ouderen. Dit is daarentegen wel heel beperkt als je kijkt naar de middelen die gaan naar nieuwe technologieën en elektrische mobiliteit. Gelukkig is er de laatste vijf jaar wel een positieve trend te zien. Wij proberen ook mee aan die middelen

te komen zodat we in Vlaanderen meer ruimte hebben om verder te innoveren. Eén van de Europese projecten waar Mpact een hoofdpartner is, is SMALL (Shared multimodal Mobility Accessible to All). Dit projectidee hebben we zelf gecreëerd in samenwerking met de UGent en de Fietsambassade. Binnen dit project wordt er gekeken naar vervoer voor diverse doelgroepen (inclusief ouderen) om ook daar beleidsmatig naar the next level te gaan.

Welke rol zou technologie kunnen spelen om naar the next level te gaan? Biedt dit een kans om jullie diensten te verbeteren of vormt dit net extra uitdagingen?

Het is heel moeilijk voor ons om op de juiste snelheid de juiste technologie aan te bieden. We merken dat er vraag is vanuit de overheid en de onderzoeksweld om over te stappen naar nieuwe technologieën, maar deze technologieën kunnen een goede dienstverlening niet vervangen. Met een goede dienstverlening bedoel ik ook dat er persoonlijk contact is. De persoon achter de telefoon kent de chauffeur en kent ook de ouderen. Vaak wordt gevraagd om dit te vervangen door technologie die veel efficiënter werkt, maar naar ons gevoel is dit zeker geen oplossing. Innovatiemiddelen kunnen niet per se een betere dienstverlening creëren. Dit kan het misschien wel goedkoper maken, maar het maakt het zeker niet gemakkelijker voor onze doelgroep. Voor onze leden blijft een belletje aan de telefoon de beste oplossing. Aan de andere kant zijn er wel zaken die onze dienstverlening mogelijk kunnen ondersteunen. Een voorbeeld is dat, als een chauffeur voor de Minder Mobielen Centrale een rit aan het uitvoeren is, zijn auto aan de hand van nummerplaatherkenning wel door stadscentra kan rijden of parkeren in bepaalde gebieden.

Welke boodschap wil je zeker nog meegeven met de AGORA-lezer?

Mobiliteit moet niet per se als een doelstelling gezien worden. Mobiliteit is namelijk een belangrijk middel om de levenskwaliteit (van ouderen) te verhogen. Mobiliteit wordt nu nog te vaak bekeken vanuit het STOP-principe of de duurzame mobiliteitspiramide, maar eigenlijk moet er (ook) meer aandacht gaan naar de behoeftepiramide. Mobiliteit is belangrijk voor mensen om zich te kunnen ontwikkelen, zichzelf te zijn en te kunnen participeren in de samenleving. Dus bij deze ook een oproep voor mobiliteitsexperten, ruimtelijke planners, beleidsmakers etc. om samen te werken, ervaringen uit te wisselen en ook om de ouderen altijd mee te nemen in het verhaal.

Meer informatie over Mpact, hun diensten en projecten kan je vinden op:

<https://www.mpact.be/>

<https://www.mindermobielencentrale.be/>

<https://www.interregnorthsea.eu/small>

Caroline Beckers (caroline.beckers@ugent.be) is de AGORA-redacteur die het geluk had Angelo Meuleman te mogen interviewen voor dit themanummer. Ze werkt als doctoraatsonderzoeker in de onderzoeksgroep Sociale en Economische Geografie (UGent). Haar onderzoek focust op de mobiliteit van ouderen.