



Actieplan vervoersarmoede 2021-2025

20 oktober 2022 Actieplan

Entiteit Dienstoverschrijdende werkgroep vervoersarmoede

Contactpersoon Kris Helincks

Inhoud

I.	Inleiding	3
II.	Acties per thema	5
A.	Evalueren en optimaliseren van de mobiliteitsopties voor personen met verminderde mobiliteit	5
1.	Universal Design vanaf ontwerpfase: toepassing in geplande heraanlegdossiers van het openbaar domein	7
2.	Kleine infrastructuuringrepen tbv de keten van toegankelijkheid rond sociale, medische en culturele bestemmingen	9
3.	Fietstaxidienst voor personen met verminderde mobiliteit	11
4.	Meer toegankelijke bus- en tramhaltes: ambitie charter garanderen	13
5.	Raadpleegbare online kaart van alle toegankelijke bus-en tramhaltes in Gent	15
6.	Bestaand aanbod vervoer op maat voor minder mobiele Gentenaars evalueren en toegankelijker maken	16
7.	Toegankelijke taxi's	20
B.	Inclusief fietsbeleid: fietslessen, -bezit en -cultuur van jongs af voor iedereen	22
8.	Fietslessen: het huidige aanbod versterken en uitbreiding naar kinderen, jongeren en senioren	22
9.	Fietsbezit-en onderhoud: gerichte financiële tussenkomst	27
10.	Verduurzamen van het doen fietsen: nazorg na fietslessen en community building	30
C.	Tussenkomst in het openbaar vervoeraanbod van De Lijn om toegang tot onderwijs te garanderen	33
11.	Tussenkomst en mogelijk maken van een abonnement De Lijn voor 1 ouder van 0-11 jarige kinderen zonder wettig verblijf voor begeleiding naar zorg en school	35
12.	Verdeling van tienrittenkaarten De Lijn bij +14-jarige leerlingen voor verplaatsingen ikv werkplekieren en proactieve vorming over het gebruik van het openbaar vervoer	38

D.	Bereikbaarheid van niet-bediende haltes garanderen en communicatie op maat voorzien nav de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan De Lijn voor personen in een kwetsbare situatie	40
13.	Opvolging vanaf implementatie van de flankerende maatregelen voor de geschrapte haltes n.a.v. de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan van De Lijn en ondersteuning met communicatie op maat	40
E.	Kansen creëren voor autodelen	43
14.	Drempelverlagende acties om autodelen toegankelijker te maken voor personen in een kwetsbare situatie	43
F.	Evaluatie en opvangen van de sociale impact van de lage emissiezone	45
15.	Evaluatie van de sociale impact van de invoering van de lage emissiezone in het stadscentrum	45
III.	Overzicht acties en budget per drempel	48
A.	Acties in verhouding tot drempel	48
B.	Acties in verhouding tot budget	49

I. Inleiding

Gent wil een stad zijn die vooroploopt, maar ten allen tijde ook achterom kijkt om te zien of iedereen mee is. **Inclusie** (de ‘stad als kansenfabriek’) is een **speerpunt van het huidige stadsbestuur**. Het vormt een rode draad over alle beleidsdomeinen heen. Zo getuigt ook de inleiding van de beleidsnota 2020-2025 van Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed (p. 6):

*Het doel van elk beleidsdomein is ‘het goede leven’ voor alle Gentenaars bereikbaar maken. [...] Zo moet iedereen zich kunnen thuis voelen in Gent, en er **alle kansen krijgen**, zowel in ons stadscentrum als verschillende wijken en deelgemeenten. De grote verschillen in deze stad moeten zich weerspiegelen in het beleid dat dus **niet enkel duurzaam en toekomstgericht maar ook inclusief** moet zijn. Ook als het mobiliteit, publieke ruimte, stedenbouw, monumentenzorg, archeologie en archiveren betreft. Het betekent dat we voor het beleid niet vertrekken vanuit klassieke opgelegde schema’s. Wel vanuit de **wezenlijke behoeftes van burgers** en met een voortdurende dialoog en samenspel.*

Om alle kansen te krijgen en volwaardig deel uit te maken van onze Gentse samenleving is mobiel zijn – zich vlot kunnen verplaatsen – een noodzaak. Mobiel zijn is belangrijk voor elke Gentenaar. **Mobiel zijn is een recht**. In het bestuursakkoord 2019-2024 wordt het recht op mobiel zijn en het tegengaan van vervoersarmoede aangehaald:

“Zich vlot kunnen verplaatsen, is belangrijk voor elke Gentenaar en Gent-gebruiker. [...] Mobiel zijn is een recht. We willen dat mobiliteit in Gent toegankelijk is voor iedereen. Vervoersarmoede gaan we actief tegen. Samen met de betrokken middenveldorganisaties onderzoeken we de betekenis en omvang van vervoersarmoede, en we werken een aanpak uit. We ontwikkelen instrumenten (zowel digitaal – Mobility As A Social Service (MAASS) bijvoorbeeld – als analoog) die duurzame mobiliteitsmodi haalbaar en betaalbaar maken voor iedereen. Daardoor is overal in Gent duurzame mobiliteit de evidente keuze voor iedereen. We begeleiden minder mobielen naar de passende ondersteuningsmogelijkheden.”

Niet alle Gentenaars zijn even mobiel. Wat vanuit de maatschappij wordt aangeboden volstaat niet altijd om iedereen dezelfde kansen te bieden op vlak van mobiliteit. Sommige mensen zijn **“vervoersarm”**: ze kunnen zich om bepaalde redenen niet of niet vlot verplaatsen en geraken daardoor uitgesloten van bepaalde aspecten van het maatschappelijke leven. Het niet of nauwelijks mobiel zijn, bepaalt hun mogelijkheden op vlak van onderwijs, buitenshuis werken, sport- en cultuurbeleving, het hebben en onderhouden van sociaal contacten, enz. Vervoersarmoede is meer dan een louter financieel probleem: het is een complexe combinatie van persoonlijke mogelijkheden en vaardigheden en een gebrekkig aanbod dat uiteenlopende groepen van mensen vervoersarm maakt.

De ernst van de bereikbaarheidsproblematiek en vervoersafhankelijkheid neemt toe naarmate mensen meer zorgbehoevend of armer zijn. Hun sociaal netwerk is vaak erg beperkt waardoor carpoolen of ‘meerijden met’ niet evident is, ook niet in de stad. Ondanks het grotere vervoersaanbod is wonen in de stad geen garantie tot bannen van vervoersarmoede. Hier wordt het prijskaartje van mobiliteit en de toegankelijkheid ervan bepalend. Toegankelijkheid wordt bepaald door complexe openbaar vervoersschema’s, het interpreteren van tarieven, de vaardigheden om via digitale weg vervoersmiddelen te reserveren en te gebruiken, de fysieke omgeving. Hoewel de fiets een alternatief is voor veel inwoners, is dit niet voor iedereen evident. Niet elke Gentenaar kan of durft fietsen in de stad. De aankoop en het onderhoud van een fiets en de fiets veilig kunnen stallen is evenmin evident voor sommige groepen.

Om mobiliteit voor elke Gentenaar toegankelijk te maken, **zetten we daarom in op:**

1.	€	Het wegwerken van financiële drempels
2.		Het verhogen van de toegankelijkheid bij verplaatsingen voor personen met verminderde mobiliteit
3.		Het verhogen van kennis, vaardigheden en betrokkenheid m.b.t. duurzame vervoersmogelijkheden
4.		Het garanderen van informatieverstrekking, communicatie- en betalingsmethodes op maat (o.a. bekendheid aanbod, talige drempel, digitale drempel, bankkaart-bezit)
5.		Het garanderen van geografische bereikbaarheid met duurzame vervoersmogelijkheden voor iedereen, met specifieke aandacht voor personen in een kwetsbare situatie (o.a. bereikbaarheid van afgelegen wonen, arbeid en school)

Het actieplan kwam tot stand **op basis van** een inventarisatie van **signalen via verschillende kanalen**, o.a.:

- de Signalenbundel 2018 en 2021
- evaluatierapport wandelbus 2020: gebaseerd op gebruikerscijfers, advies vanuit de Stedelijke Adviesraad voor Personen met een Handicap, de klankbordgroep en een doelgroepbevraging
- Dialoogtafel mensen in armoede
- het Memorandum van de Seniorenraad
- burgervragen bij het Mobiliteitsbedrijf en de toegankelijkheidsambtenaren
- inspraak bij het Ouderenbeleidsplan
- nauwe kennisuitwisseling tussen het Mobiliteitsbedrijf en de Gentse toegankelijkheidsambtenaren
- een dienstoverschrijdende workshop en daaruit voortvloeiende thematische werkgroepen met vertegenwoordiging van 14 stadsdiensten
- het evaluatieonderzoek 'Vervoer op Maat Minder Mobiele Gentenaars' 2021 van Mobiel21¹

Op basis van die signalen werd er uiteindelijk een selectie van acties gemaakt waaraan concreet kan worden gewerkt. We ontvingen ook adviezen van de Stedelijke Seniorenraad en de Stedelijke Adviesraad Personen met een Handicap (SAPH) op het ontwerp van onderliggend actieplan. Dit leidde tot enkele verduidelijkingen en bijkomend engagement in het actieplan.

Het is relevant om te vermelden dat **sommige acties al lopende** zijn, opgestart in 2021. In die gevallen wordt dit in de tekst vermeld en waar relevant wordt er via voetnoot verwezen naar de betreffende goedkeuring door het College van burgemeester en schepenen of door Gemeenteraad.

Na deze inleiding volgt **sectie II**. Deze centrale sectie omschrijft de **inhoud van het actieplan**, dat **15 acties** telt verdeeld onder **6 blokken** (A-F) die elk gericht zijn op een mobiliteitsmodus en geordend zijn volgens het STOP-principe. Blok A vormt daarop een uitzondering, met de focus op verminderde mobiliteit, een drempel die impact heeft op elke vervoersmodus. Het is dan ook het uitgebreidste blok, met 7 acties die elk focussen op een vervoersmodus, opnieuw volgens het STOP-principe geordend. Blok B focust op de fiets (met 3 acties), blok C op openbaar vervoer en betaalbaarheid (met 2 acties), blok D op openbaar vervoer en bereikbaarheid (met 1 actie), blok E op autodelen (met 1 actie) en blok F op gemotoriseerd verkeer en luchtkwaliteit (met 1 actie). Bij alle acties is er aandacht gegaan naar de hierboven genoemde **5 types drempels** en waar relevant worden deze

¹ Dit onderzoek, in opdracht van Mobiliteitsbedrijf en Lokaal Sociaal Beleid, is één van de acties van onderliggend actieplan (zie verder actie 6). Het werd afgewerkt in september 2021. De aanbevelingen zijn ter harte genomen en er is effectief bijgestuurd in dit uitgebreide Actieplan, met nieuwe of uitgebreide acties: in de acties 3 (fietstaxidienst), 4 (toegankelijke haltes), 6 (bestaand VoM toegankelijker maken), 7 (toegankelijke taxi's) en 13 (flankerende maatregelen -het aspect communicatie- nav het Nieuwe Net van De Lijn).

drempels aangepakt. Elke actie start met een samenvattende tabel, waarin o.a. de aangepakte drempels aangegeven staan met hun symbool.

Het Actieplan eindigt met **2 grote overzichten (sectie III)**. Enerzijds een overzicht dat duidelijk maakt hoe sterk er op de **5 types drempels** wordt ingezet overheen alle acties. Anderzijds een overzicht van **budgetten** (per jaar, per actie en onderaan een totaal ook per type drempel). Deze budgettabel geeft niet enkel de budgetten van het Actieplan weer, maar ook budgetten van andere grote projecten en reguliere werking binnen de Stad Gent die zich inzetten op vervoersarmoede. Zo situeert het dit Actieplan in het breder engagement van de Stad voor dit thema.

Dit Actieplan is per definitie een samenwerkingsbeleid waarbij o.a. armoedebeleid, gelijke kansen en toegankelijkheidsbeleid en werk betrokken zijn.

II. Acties per thema

A. Evalueren en optimaliseren van de mobiliteitsopties voor personen met verminderde mobiliteit

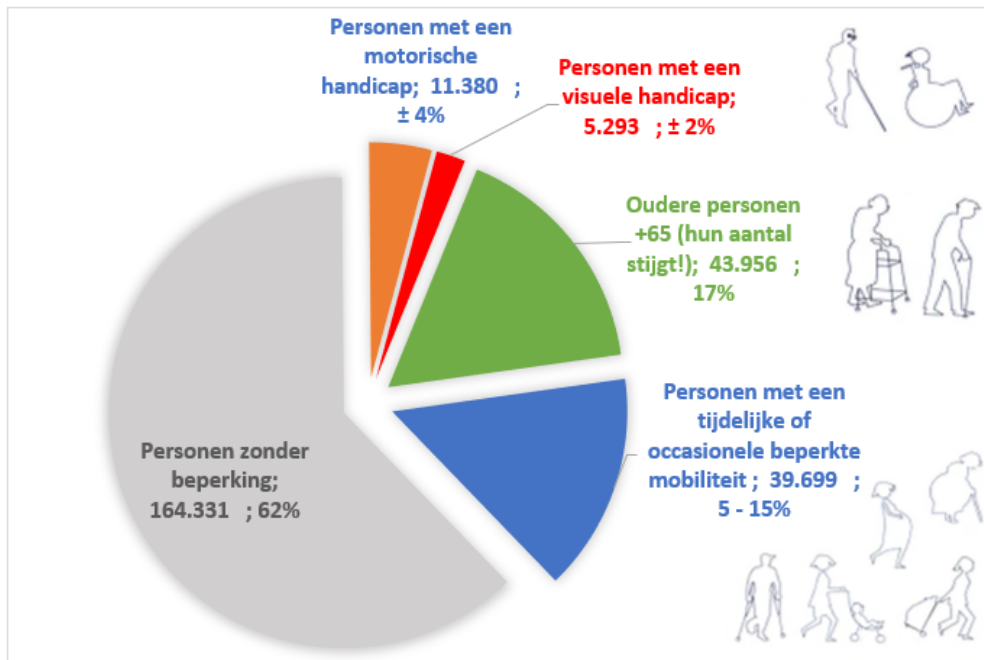
Het **VN-verdrag** inzake de rechten van personen met een handicap bepaalt dat alle personen met een handicap **moeten kunnen genieten van alle mensenrechten**, zoals het recht op gelijkheid en non-discriminatie, het recht op toegankelijkheid, het recht op vrijheid en veiligheid van de persoon, het recht op zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij, het recht op onderwijs, het recht op werk, enzovoort. Zich kunnen verplaatsen op het openbaar domein en gebruik kunnen maken van voldoende vervoersmodi, zijn bepalende kwaliteitsvoorwaarden om van vele van deze rechten te kunnen genieten. Soms kan een persoon met een handicap door bepaalde hindernissen zijn of haar mensenrechten niet op gelijke voet met anderen uitoefenen. Dan stelt het verdrag dat hij of zij **recht heeft op redelijke aanpassingen** om die hindernissen weg te nemen. Het verdrag werd aangenomen door de Verenigde Naties op 13 december 2006. In België is dit verdrag sinds 1 augustus 2009 van kracht.

Unia² definieert de personen met een handicap die onder het VN-Verdrag vallen, als volgt:

Personen met langdurige fysieke, mentale, intellectuele of zintuiglijke beperkingen die hen in wisselwerking met diverse drempels kunnen beletten volledig, effectief en op voet van gelijkheid met anderen te participeren in de samenleving. Deze brede opvatting van handicap omvat motorische handicap, chronische ziekte of aandoening, visuele handicap, auditieve handicap, verstandelijke handicap, meervoudige handicap, psychische stoornissen, autismespectrumstoornis, leerstoornissen. (Bron: website Unia)

Hoeveel personen met een handicap zijn er in Gent? Zuivere cijfers zijn moeilijk te achterhalen. Volgens de Wereldgezondheidsorganisatie heeft 10% van de bevolking een beperking. Omgerekend voor Gent zou dit om 26.000 inwoners gaan. Volgens Statbel, het Belgische statistiekbureau, heeft 9% van de 15-64-jarigen in België een handicap of gezondheidsproblemen waardoor ze sterk beperkt zijn in hun dagelijkse activiteiten. In Gent zou dit omgerekend om ruim 15.700 15-64-jarigen gaan. Onderstaande grafiek geeft een inschatting van enkele groepen:

² Unia is het nationaal mensenrechteninstituut, dat instaat voor de uitvoering, de bescherming en de follow-up van de toepassing van het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap in België.



Een indicatie van het aandeel personen met een beperking in Gent. [Bronnen: Gent in Cijfers 2022, Directie Generaal Personen met een handicap 2017, Brusselse Gewest 2008 'Vademecum personen met beperkte mobiliteit in de openbare ruimte']

Alle bevoegde overheden hebben een rol te spelen om de rechten van personen met een handicap te garanderen. In Gent is de afgelopen jaren al heel wat geïnvesteerd in toegankelijkheid. De **Stad Gent engageert zich in haar beleidsnota's** voor 2020-2025 opnieuw sterk, in lijn met de ambities van het bestuursakkoord, om Gent voor iedereen nog toegankelijker te maken:

*Een toegankelijke stad is een stad waar iedereen gelijkwaardig en zelfstandig toegang heeft tot gebouwen, publieke ruimte, dienstverlening en communicatie. Elke Gentenaar en elke bezoeker van de stad, moet gelijke kansen krijgen om zich persoonlijk te ontwikkelen en om volwaardig deel te nemen aan de samenleving. [...] Met de lancering van het **Charter** 'Werken aan een toegankelijk Gent, nog voor de eerste stap' sprak het voltallige schepencollege in december 2019 haar engagement uit om op verschillende beleidsdomeinen de toegankelijkheid van de stad te verhogen, met een grotere impact voor de eindgebruiker.*

Bron: beleidsnota Gelijke Kansen en Welzijn 'Iedereen anders, allemaal Gent' 2020-2025, pp. 26-27

Om iedereen te laten deelnemen aan de maatschappij, aanvaarden we geen barrières die mensen ervan weerhouden zich te verplaatsen. Personen met een beperking komen hier heel specifiek in beeld en verdienen onze specifieke aandacht. Gezien stappen, fietsen en openbaar vervoer de meest toegankelijke modi zijn, leggen we hier de focus. [...] Het charter 'Toegankelijke stad' geeft invulling aan ons engagement, waarbij heel wat actiepunten ook binnen de bevoegdheid van de publieke ruimte ligt. Ook het actieplan vervoersarmoede verzekert de toegankelijkheid van de stad en zijn functies. [...]

Ouderen en mindermobielen moeten de noodzakelijke verplaatsingen zoveel mogelijk zelfstandig kunnen doen.

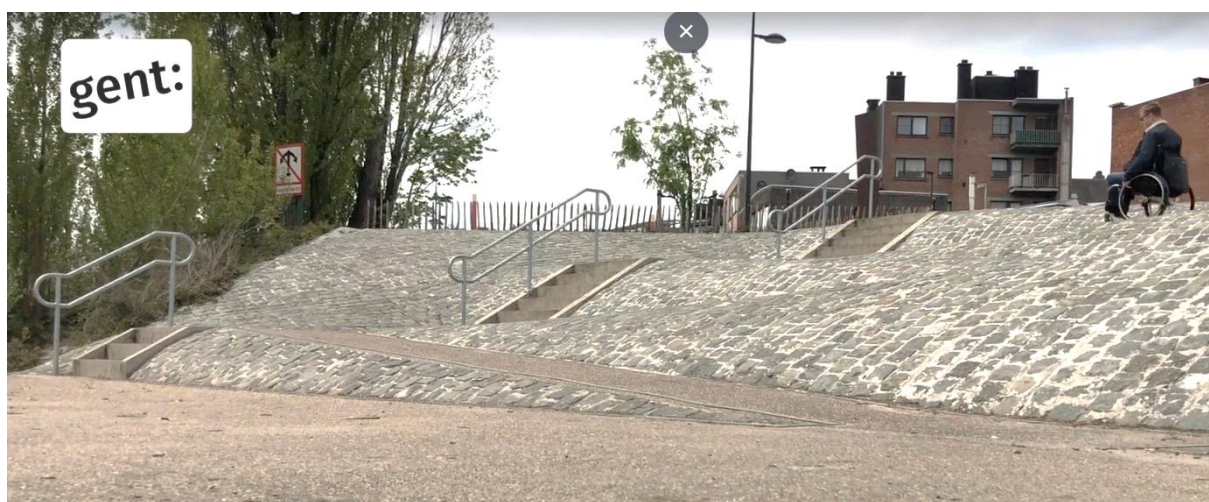
Bron: beleidsnota Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed 2021, p. 30, 32

De 7 **onderstaande acties** focussen op de toegankelijkheid van stappen (1-2), de beleving van trappen (3) en collectief vervoer (4-7). De drie mobiliteitsgerichte acties van het charter en bijhorend actieplan 'Werken aan een toegankelijk Gent, nog voor de eerste stap 2020-2021' maken er deel van uit: ze zijn geconcretiseerd en betekenen een sterke samenwerking tussen het Mobiliteitsbedrijf en de toegankelijkheidsambtenaren van Lokaal Sociaal Beleid. Alle acties **dragen bij tot** het behalen van de volgende **operationele doelstellingen** van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Toegankelijkheid:

- Verhogen van de integrale toegankelijkheid van de stad voor al zijn gebruikers / Verhogen van gelijke kansen voor doelgroepen met een verhoogd risico op maatschappelijke kwetsbaarheid (Toegankelijkheid)
- Vergroten van het aandeel toegankelijk collectief vervoer (Mobiliteit) / Verhogen van de toegankelijkheid van duurzame vervoersmodi (Charter en Actieplan Toegankelijkheid)
- Kwalitatief (her)inrichten, onderhouden en functioneren van het stedelijk patrimonium wegen, bruggen en waterlopen (Ruimte) / Verhogen van het comfort van het Gents openbaar domein (Charter Toegankelijkheid)

1. Universal Design vanaf ontwerpfase: toepassing in geplande heraanlegdossiers van het openbaar domein

Trekker	Dienst Lokaal Sociaal Beleid
Andere betrokken diensten	- Wegen, Bruggen en Waterlopen - Mobiliteitsbedrijf - Projectbureau Ruimte
Deliverable	- Toegankelijkheid/Universal Design opnemen als voorwaarde in het bestek van masterplannen van heraanlegprojecten (leerproces: stapsgewijze aanpak) - Een aanstellingsleidraad toegankelijkheid creëren en kennisverdieping ondersteunen bij projecten die de Stad zelf coördineert - Zichtbaarheid in de aangepakte projectzones (in deze legislatuur en/of later)
Budget	/ (opgenomen in reguliere werkingsbudgetten voor heraanlegdossiers van Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen)
Timing	volledige periode van het actieplan (2021-2025)
Drempels	 



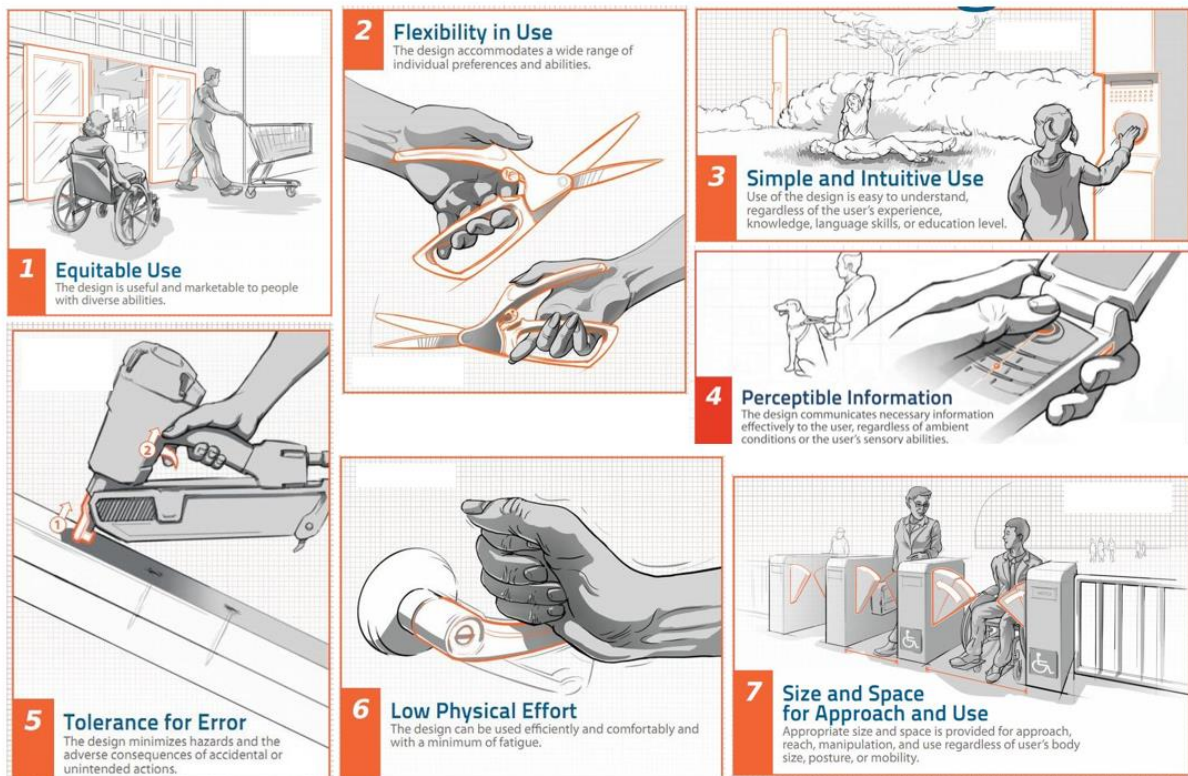
Sommige Gentse projecten schonken reeds aandacht aan Universal Design. Het project Oude/Nieuwe Dokken is daar een mooi voorbeeld van.

Universal Design is “ontwerp dat bruikbaar is voor iedereen, zo breed mogelijk, zonder nood aan aanpassing of gespecialiseerd ontwerp” (grondlegger Ron Mace, 1985). Inter vzw beschrijft dit mensgericht ontwerpen als volgt³:

Het gaat verder dan alleen maar specifieke oplossingen bieden voor specifieke doelgroepen. Het beklemtoont een meer inclusieve creatieve benadering door van bij de aanvang van elk ontwerpproces de vraag centraal: hoe kan een product, communicatie via klank, woord of beeld, een gebouw of een publieke ruimte, zo esthetisch en functioneel mogelijk zijn voor de grootst mogelijke groep van potentiële gebruikers? Ontwerpen die op dit uitgangspunt gebaseerd zijn, zijn aantrekkelijk, toegankelijk en bruikbaar voor een grote diversiteit van mensen, ook voor personen met tijdelijke of permanente fysieke en/of mentale beperkingen, voor ouders met kleine kinderen, en voor iedere ouder wordende persoon met wijzigende capaciteiten.

Vlaamse architectuurscholen zijn deze methodiek sinds 2001 beginnen te introduceren in hun opleidingen, gestimuleerd door de Resolutie van de Europese Raad (2001) dat stelt dat het concept van Universal Design en haar principes een vaste curriculum component binnen het architectuuronderwijs dient te worden.

De principes van Universal Design



Bijkomende **voordelen** van deze geïntegreerde aanpak is dat het kostenefficiënt werkt en dat de aantrekkelijke vormgeving die bij aanleg uitgevoerd wordt, ongewijzigd en dus mooi kan blijven. We stellen vast dat als we in een te late fase de strikte normen van toegankelijkheid willen toevoegen, het soms botst met andere eisen. Het

³ Bron: <https://toegankelijkeomgeving.be/universal-design> (geraadpleegd: 4/03/2022)

is kosten-en tijdsefficiënter en transparanter voor alle betrokkenen om aan de ontwerper te vragen om een geïntegreerde oplossing uit te werken voor de verschillende uitdagingen (toegankelijkheid, waterafvoer, veiligheid, duurzaamheid, ontharding,...).

De **doelstelling** is dat toegankelijkheid/Universal Design op deze manier een extra pijler wordt doorheen het ontwerp. We geven daarbij ruimte aan ontwerpers om oplossingen te bedenken voor de ambities die we stellen. De actie daagt zo de kennis, vaardigheden én betrokkenheid in het thema uit van ontwerpers maar ook opdrachtgevers, projectleiders, aannemers en controleurs.

We volgen hierbij een **2-sporenbeleid**:

1. Toegankelijkheid als ambitie opnemen in het masterplan van een project (bv. als specifieke **voorwaarde in het bestek** of als voor te leggen ervaring met toegankelijkheid in voorgaande projecten als gunningscriterium). Het ambitieniveau hangt af van de aard van de heraanleg of de complexiteit van het project. Een eerste aanzet van deze ambitie is het heraanlegproject "Vlasmarkt". Daar werd Universal Design van bij de start al meegenomen als één van de ambities van het project. Met Projectbureau Ruimte werd toegankelijkheid in het ontwerp van de heraanleg beschreven om -in samenspraak- tot aan de effectieve realisatie te doorlopen. Deze werkwijze kan als inspiratie dienen voor andere projecten binnen de stad.
2. Voor lopende **projecten die de Stad** vanaf concept tot ontwerp **zelf coördineert** (procedure IKZ), creëren we een **aanstellingsleidraad toegankelijkheid** en **kennisverdieping**. We zetten hiertoe volgende stappen:
 - Behoeften Universal Design voor ontwerpers in kaart brengen
 - Opleiding/workshop Universal Design voor ontwerpers en projectleiders
 - Bestaande lectuur bestuderen, internaliseren en introduceren binnen IKZ
 - Bestaande projecten evalueren
 - Een aantal toekomstige projecten met een bredere groep betrokkenen screenen om te zoeken naar de noden en de oplossingen.

Deze actie maakt ook deel uit van het Actieplan Toegankelijkheid 2020-2021 van de dienst Lokaal Sociaal Beleid (dat tweejaarlijks geëvalueerd en vernieuwd wordt) en is reeds lopende.

2. Kleine infrastructuuringrepen tbv de keten van toegankelijkheid rond sociale, medische en culturele bestemmingen

Trekker	Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Wegen, Bruggen en Waterlopen - Lokaal Sociaal Beleid - Beleidsparticipatie - Regie Gezondheid & Zorg
Deliverable	- Inventarisatie van knelpunten rond sociale bestemmingen voor de wijkmobiliteitsplannen - uitvoering en zichtbaarheid op terrein van kleine maatregelen op korte termijn, via het bestek van de onderhoudsaannemer van Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen - Kennistoename over knelpunten en succesvolle ingrepen inzake de keten van toegankelijkheid, met als resultaat inbedding van deze kennis in reguliere uitvoeringsprojecten - Inventarisatie en doorgeven aan de betrokken diensten van structurele ingrepen op langere termijn
Budget	20.000 euro per jaar voor 2021-2025

	(daarnaast: opgenomen in reguliere werkingsbudgetten Trottoiractieplan (TAP) van Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, 650.000 euro/jaar)
Drempel	 



Een anekdotisch maar sprekend voorbeeld van een eenvoudig te verhelpen drempel op een logische looproute (foto: februari 2022, Wiedauwkaai thv Limbastraat).

“Een keten is zo sterk als zijn zwakste schakel.”

Die uitdrukking geldt ook voor de toegankelijkheid van het publiek domein. Als één van de ‘schakels’ in het publiek domein niet toegankelijk is, wordt de **keten van toegankelijkheid** doorbroken. In de praktijk kan dat betekenen dat het gebruik van het publiek domein voor bepaalde personen onmogelijk wordt.

Een integrale heraanleg is niet overal meteen aan de orde. We stellen echter tijdens **knelpuntenwandelingen** (die we uitvoeren ikv het voetgangersbeleid -de screening van voetgangersassen-, ikv de wijkmobiliteitsplannen -de participatieve aanpak met senioren-, ikv onderhevig Actieplan Vervoersarmoede, of nav burgermeldingen) regelmatig vast dat kleine hindernissen een grote drempel kunnen vormen voor bepaalde doelgroepen (ouderen, mensen met een beperking) om hun bestemming te bereiken. Een **kleine ingreep** kan vaak reeds een **groot verschil** maken om een route toch toegankelijk, veilig en comfortabel te maken. We denken hierbij aan de afwezigheid van een verlaagde boordsteen op een kruispunt of aan een langspaarkeerplaats voor personen met een handicap, een moeilijke oversteek, slechte staat van het voetpad, onverharde, overwoekerde of ontbrekende paden op logische looproutes, ontbreken van blindengeleiding, te steile hellingsgraad of ontbreken van een rustpunt.

Met deze actie leggen we de **focus op** het wegwerken van knelpunten op **veelgebruikte routes** in de omgeving van sociale, medische en culturele bestemmingen. Bijvoorbeeld in de omgeving van woonzorgcentra, assistentiewoningen, lokale dienstencentra, welzijnsbureaus, wijkgezondheidscentra, ziekenhuizen, revalidatiecentra, artspraktijken en culturele huizen. Door deze focus op toegankelijkheid vanuit routegebruik (de volledige keten op het openbare domein) stimuleert de actie kennistoename over de noden en wat succesvolle kleine ingrepen zijn. De ultieme doelstelling is dat kennis uit deze dossiers leidt tot inbedding ervan in de reguliere werking en uitvoeringsprojecten van de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen.

Knelpunten bepalen we op basis van zowel de **input** van knelpuntenwandelingen, signalen die we ontvangen via burgermeldingen, de grootschalige burgerbevragingen voor de wijkmobiliteitsplannen en input van de

Stedelijke Adviesraad voor Personen met een Handicap (SAPH) en de Stedelijke Seniorenraad. We zetten hierbij vooral in op kleine maatregelen die zorgen voor een comfortverhoging en die op **korte termijn** kunnen worden gerealiseerd.

3. Fietstaxidienst voor personen met verminderde mobiliteit

Trekker	- EVA Fietsambassade Gent (operationele uitvoerder) - Mobiliteitsbedrijf (opdrachtgever)
Andere betrokken diensten	- In-Gent vzw - Lokaal Sociaal Beleid
Deliverable	- Een fietstaxidienst in Gent voor 1 jaar, voor: personen met verminderde mobiliteit van alle leeftijden, korte ritten, individueel vervoer, zowel functionele als recreatieve verplaatsingen, chauffeurs zijn grotendeels anderstalige vrijwilligers - Aankoop van 3 aanvullende riksja's en 1 rolstoelfiets, alle met beschikbare opbergruimte voor een opvouwbare rollator - Evaluatierapport van de fietstaxidienst 2 maanden voor het einde van de periode
Budget	2021: 14.426 euro 2022: 100.689 euro, en 38.500 euro eenmalige investeringskost 2023: 39.484 euro
Drempel	  

a) Context



Personen met een handicap of personen slecht ter been hebben **weinig mobiliteitsopties**. Te voet gaan, al dan niet met hulpmiddel, kan een uitdaging of onmogelijk zijn zelfs voor enkele honderden meters of enkele kilometers. De Gentse autovrije binnenstad of een bezoek aan de markt of het dienstencentrum in de wijk blijven zo onbereikbaar op eigen krachten. Een fiets of auto besturen is voor vele mensen met een beperking geen optie. Openbaar vervoer kan ontoegankelijk zijn door slechte bereikbaarheid, drempels op de route naar de opstapplaats, een ontoegankelijke halte of ontoegankelijke voertuigen. Een taxi bellen of meerijden met familie, kennissen of een aangepaste dienst blijven over als alternatief. Nadelen zijn betaalbaarheid, beschikbaarheid (voor korte afstanden; op drukke of late uren), afhankelijkheid van anderen en auto-(emissie)afhankelijkheid.

De doelgroep heeft een **eigen mobiliteitsprofiel**, waar andere factoren meer doorwegen dan bij de gemiddelde 'fittige, jonge, werkende of drukbezette, flexibele,...' weggebruiker. Belangrijke factoren voor vele personen met verminderde mobiliteit zijn⁴:

- vertrouwdheid ('ik ken de persoon bij wie ik reserveer'),
- klantvriendelijkheid ('die chauffeur was zo vriendelijk', 'ik kreeg hulp tot aan de deur'),
- laag tempo ('ze nemen de tijd'),
- sociaal contact ('onderweg een praatje maken met chauffeur of omgeving'),
- kwaliteit van het onderweg zijn op zich ('het was een mooie, aangename route').

In het bestuursakkoord 2019-2024 werd de **ambitie** uitgesproken om 'minder mobiele te begeleiden naar de passende ondersteuningsmogelijkheden' en dit 'met duurzame vervoersmodi die haalbaar en betaalbaar zijn voor iedereen'.

"Cycling without age" startte in Kopenhagen in 2012 en groeide uit tot **initiatieven** in 52 landen en tot reeds 2,5 miljoen vervoerde senioren. Hasselt, Brussel en Oostende experimenteerden reeds één of enkele jaren met een fietstaxidienst gericht op minder mobiele. Recent in 2021 liep in Gent reeds een proefproject voor senioren waarvan de chauffeurs anderstalige nieuwkomers zijn, opgezet door buurtbewoners in de wijk Sluizeken-Tolhuis-Ham i.k.v. het subsidiereglement Samen Aan Zet van de dienst Beleidsparticipatie en met bijkomende financiële steun van de dienst Regie Gezondheid en Zorg. Met steun van het Mobiliteitsbedrijf werd dit project in de zomer van 2021 tijdelijk verlengd en uitgebreid naar alle minder mobiele en een ruimer bedieningsgebied.⁵ Voor de ganse looptijd stelde EVA Fietsambassade Gent drie riksja's gratis ter beschikking aan dit buurtproject. Het Mobiliteitsbedrijf voorzag daarnaast 3.426 euro voor de huur bij een externe leverancier van 2 riksja's in de drie zomermaanden wegens niet-beschikbaarheid van twee riksja's van de EVA Fietsambassade in die periode.⁶

b) Acties

Met deze actie willen we het potentieel van een fietstaxidienst gericht op personen met verminderde mobiliteit voor een langere periode uittesten. Het gaat om een **aanvullende vervoersoptie** gericht op korte ritten en voor het individueel vervoer van mindere mobiele personen van alle leeftijden voor zowel functionele als recreatieve verplaatsingen. Toepassingsvoorbeelden zijn legio: Het gaat zo niet enkel om senioren richting winkel, kapper of theater, maar ook om bijvoorbeeld kinderen die door een gebroken been niet met de fiets op school geraken, personen die door ziekte of een ongeval regelmatige bezoeken aan ziekenhuis of revalidatiecentrum moeten brengen, of blinden of personen in een rolstoel voor nu en dan een verplaatsing naar het werk. Hierbij worden de volgende **krijtlijnen** gevolgd:

- Het **werkingsgebied** is de zone van het Gentse grondgebied binnen de R4 (met uitzondering van bediening van LDC De Mantel in Zwijnaarde).

⁴ Gebaseerd op 1) het evaluatierapport van de wandelbus (2019), 2) onderzoek door UGent voor het stadsvernieuwingproject Muide Meulestede Morgen (2021) over leeftijdsvriendelijke recreatieve structuren en 3) het reeds uitgevoerde gebruikersonderzoek van Mobiel 21 (2021) over het bestaand vervoer op maat in Gent (zie verder actie 6).

⁵ Zie voor meer info de 2 e-besluiten "2021_GRMW_00261 - Subsidieovereenkomst voor proefproject TriVelo" en "2021_GRMW_00784 - Subsidieovereenkomst voor proefproject met fietstaxi's TriVelo voor 1 juli tot en met 30 september 2021", te raadplegen respectievelijk: <https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=440960&nav=search> en <https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=462168&nav=search>.

⁶ Twee riksja's van de EVA Fietsambassade Gent waren immers al ingepland voor Gentse woonzorgcentra, die ze ook kunnen ontlener voor eigen activiteiten.

- Er is één **centrale uitvalsbasis** en er worden drie uitvalsbasisen in de rand gezocht. Gebruikers kunnen echter op eender welke plaats binnen het werkingsgebied worden opgehaald en afgezet.
- **Beschikbaarheid:** altijd op werkdagen tussen 9 en 18 uur. Daarnaast zijn ritten mogelijk 's avonds en tijdens het weekend en evenementen georganiseerd door de Stad Gent van zodra de vrijwillige chauffeurs voldoende zelfstandigheid hebben bereikt.
- **Kostprijs klant:** basistarief van €2,5, waarmee de vrijwilligersvergoedingen gedekt moeten kunnen worden.
- **Chauffeurs:** vrijwilligers, waarbij in eerste instantie wordt ingezet op nieuwkomers. De toeleiding hiervan naar dit project gebeurt door het Gents Agentschap Integratie & Inburgering, IN-Gent vzw. Aanvullend kunnen andere vrijwilligers worden ingezet, voornamelijk als buddy voor de opleiding van startende nieuwkomers.
- **Beschikbare fietsen:** Het aantal riksja's wordt verhoogd van drie naar zes en er wordt eveneens één rolstoelfiets aangekocht. In alle fietstaxi's wordt ruimte voorzien voor een opvouwbaar rollator.

Behalve de operationele doelstelling '**vergroten van het aandeel toegankelijk collectief vervoer**', vervult de actie ook volgende **doelstellingen**:

- **Tegengaan van vereenzaming** bij veel ouderen en minder mobiele personen. Wie minder mobiel is, komt sowieso vaak al minder buiten.
- In het bijzonder, garanderen van de **bereikbaarheid** van het Gentse **autovrije gebied** voor minder mobiele personen.
- Bevorderen van de **integratie van nieuwkomers** (zie een link met acties 8, 10 en mogelijke opportuniteiten).

Deze actie is reeds opgestart in mei 2022 en dit voor een periode van één jaar..⁷ De EVA Fietsambassade Gent neemt de regierol op zich, bouwt verder met de initiatiefnemers van TriVelo zelf en kan steunen op o.a. de Lokale Dienstencentra als doorverwijzers van (potentiële) klanten. Ten laatste twee maanden voor het aflopen van de proefperiode zal er een evaluatie worden opgemaakt en voorgelegd aan het college van burgemeester en schepenen.

Bij positieve evaluatie van de verlengde proefperiode 2022-2023, wordt de fietstaxidienst verder ingezet. Hiervoor wordt voor de 5 jaar van het actieplan exploitatiebudget reeds voorzien. Het gaat om 140.173 euro per jaar. Deze middelen zijn een heroriëntering van het budget dat aan de wandelbus besteed werd.

4. Meer toegankelijke bus- en tramhaltes: ambitie charter garanderen

Trekker	Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Wegen, Bruggen en Waterlopen - Lokaal Sociaal Beleid - De Lijn
Deliverable	- Inventaris van opnieuw aan te leggen haltes voor de periode 2021-2025: - o ikv de (her)aanleg van het openbaar domein - o in de inrichting van hoppin-punten - o nieuw in te richten haltes ikv het nieuwe net basisbereikbaarheid of het Charter Toegankelijkheid

⁷ De goedkeuring van dit project, via een addendum aan de samenwerkingsovereenkomst tussen Mobiliteitsbedrijf en EVA vzw De Fietsambassade Gent (GR 28/03/2022) is raadpleegbaar in e-besluitvorming:
<https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=511944&nav=search>

	- Streefdoel van 18 supplementair integraal toegankelijk gemaakte haltes tegen 2025
Timing	volledige periode van het actieplan (2021-2025)
Budget	- Uitvoering op terrein: 360.000 euro gespreid over 3 jaar, 2023-2025 - Technische uitwerking: personeelsmiddelen 1 VTE bij DWBW
Drempel	 



Halte 'Peerstraat' in Rooigemlaan thv Zwembad Rooigem in Gent (toegankelijk voor personen met een motorische beperking).

Met een toegankelijke halte bedoelen we een integraal toegankelijke halte, conform het **Charter** "Masterplan Toegankelijke Haltes", dat in juni 2021 door de Stad Gent werd ondertekend. Doelstelling daarin is om 50% van de haltes van het kernnet en het aanvullend net toegankelijk te maken tegen 2030⁸.

Er bestaan enkele lijsten van de **huidige stand van zaken** van de Gentse haltes. In de eerste plaats heeft de Stad Gent toegang tot data van De Lijn, waarin alle haltes op Gents grondgebied zijn opgenomen. Deze gegevens zijn echter niet volledig betrouwbaar aangezien het aantal haltes in Gent continue fluctueert, bijvoorbeeld door wegenwerken (tijdelijke haltes op omleidingsroutes).

In de tweede plaats heeft het Mobiliteitsbedrijf ter voorbereiding van het nieuwe net Basisbereikbaarheid verschillende lijnen van het nieuwe busnet afgestapt en de toegankelijkheid van de haltes in kaart gebracht. In totaal werden 504 haltes bezocht. Op basis van deze oefening en de lijsten van De Lijn, maken wij de volgende **inschatting** van het aantal toegankelijke haltes op het grondgebied van Gent:

- Integraal toegankelijke haltes: 15%;
- Haltes die mits toevoeging van blindengeleiding integraal toegankelijk kunnen worden gemaakt: 10%;
- Haltes in ontwerp of in een lopend heraanlegdossier: 8%.⁹

Naar aanleiding van de invoering van het nieuwe net zullen wij een nieuwe stand van zaken opmaken.

⁸ Hiervoor kan een beroep worden gedaan op Vlaamse subsidies.

⁹ Deze haltes zouden in principe integraal toegankelijk moeten zijn.

In het kader van het project Actieplan Vervoersarmoede wordt ernaar gestreefd om **18 haltes supplementair toegankelijk te maken tegen 2025**. Bovendien wordt voorgesteld om **capaciteit bij de dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen bij te creëren**, om de technische opvolging en implementatie op terrein te kunnen garanderen binnen de voorgestelde timing. Op deze manier zet de Stad Gent al een eerste belangrijke stap in de richting van de realisatie van de engagementen die werden aangegaan bij de ondertekening van het Vlaamse Charter “Masterplan Toegankelijke Haltes”.

5. Raadpleegbare online kaart van alle toegankelijke bus-en tramhaltes in Gent

Trekker	Lokaal Sociaal Beleid
Andere betrokken diensten	- Mobiliteitsbedrijf - Data en Informatie - District 09 - De Lijn
Deliverable	- Een up-to-date kaart op de stadswebsite van de Gentse bus-en tramhaltes met afgestemde toegankelijkheidsinformatie
Timing	2021-2022
Budget	/
Drempel	🗨️



Rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking en mensen slecht te been plannen vaak nog meer dan andere weggebruikers op voorhand hun verplaatsingen. Ook wanneer ze de bus of tram nemen, is het belangrijk voor hen om zich te kunnen verzekeren dat ze zelfstandig, veilig en comfortabel kunnen geraken waar ze willen geraken. Zeker bij een ongekende route, of bijvoorbeeld als bezoeker aan een evenement in Gent, is het **geruststellend om op voorhand alle juiste informatie op één locatie gebundeld te kunnen raadplegen**.

We willen op een eenvoudig raadpleegbare online kaart in beeld brengen **welke haltes in Gent toegankelijk** zijn voor mensen met een motorische beperking, zonder en mits assistentie, en voor mensen met een visuele beperking. Die informatie is conform met de informatie en symbolen van De Lijn. De kaart zal verschijnen op de stadswebsite.

In het huidige Actieplan Toegankelijkheid 2020 - 2021 is een actie in uitrol om beter en meer te communiceren over de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes. Hierdoor werd de voorbije jaren al werk gemaakt van een rechtstreekse datalink tussen de open data servers van De Lijn en De Stad.

De toegankelijkheidsambtenaren voorzien de nodige toegankelijkheidsinformatie en coördineert de ontwikkeling en het **up-to-date houden** van de kaart in samenwerking met De Lijn en het Mobiliteitsbedrijf. De haltegegevens zijn hierbij gebaseerd op de open data van De Lijn. Wanneer de Stad nieuwe toegankelijke haltes heeft uitgerold, wordt De Lijn hiervan op de hoogte gebracht. Eens De Lijn de controle op toegankelijkheid op het terrein heeft uitgevoerd, wordt de open data geüpdatet. Zo garanderen we **uniformiteit** en accurate gegevens en dus kwaliteitsvolle dienstverlening aan de minder mobiele bus-en tramgebruikers in Gent. De kaart zal geïntegreerd worden op een webpagina www.toegankelijk.gent en wordt nog gelanceerd in 2022.

6. Bestaand aanbod vervoer op maat voor minder mobiele Gentenaars evalueren en toegankelijker maken

Trekker	Lokaal Sociaal Beleid / Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Lokale Dienstencentra - Regie Gezondheid en Zorg - Mobar vzw - vrijwilligersvervoersdiensten van de ziekenfondsen - Publiekszaken - Strategie en Organisatie
Deliverable	1. Evaluatierapport met verbetervoorstellen van het huidig aanbod vervoer op maat 2. Scenario-uitwerking van een toegankelijker aanbod o.b.v. de verbetervoorstellen; en voorbereidend werk voor de uitrol van het gekozen scenario 3. Uitrol en exploitatie van de scenariokeuze t.b.v. de meest optimale dienstverlening van personen met verminderde mobiliteit 4. Jaarlijkse infobundel van het bestaand aanbod (online + papieren versie)
Budget	1. 50.000 euro 2. 43.527 euro 3. 120.000 euro per jaar 4. 15.000 euro (lay-out, jaarlijks drukwerk)
Timing	1. 2021 2. 2023 3. vanaf 2024 4. verspreiding 1^e jaarbundel vanaf 2023
Drempel	



a) Huidig aanbod en knelpunten

De **Stad en het OCMW Gent** voorzien in een specifiek vervoersaanbod voor minder mobiele Gentenaars, via:

- Taxicheques
- Aangepast rolstoelvervoer en vrijwilligersvervoer (via het convenant met VZW Mobar)
- Vrijwilligersvervoer van de lokale dienstencentra

Daarnaast bestaat er **Taxi Hendriks**, een private taxidienst gespecialiseerd in rolstoelvervoer, en vrijwilligersvervoer van verschillende **ziekenfondsen** (Hop-in vzw van de Liberale Mutualiteit Oost-Vlaanderen, CM-Mobiel van de Christelijke Mutualiteit en een overkoepelende vervoersdienst van de ziekenfondsen Bond Moyson, Helan en Partena georganiseerd door i-mens).

Jaar na jaar zagen we bij de drie dienstverleningen van de Stad en het OCMW Gent **de vraag** naar vervoer op maat van minder mobiele Gentenaars **stijgen** met de nodige (financiële) impact. De voorbije twee jaar heeft de impact van de maatregelen tegen de Coronapandemie voor een tijdelijke daling gezorgd. Vermoedelijk zal de stijgende trend zich na de pandemie verder zetten.

(1) Taxicheques (Lokaal Sociaal Beleid)

	2016	2017	2018	2019	2020*	2021*
Aantal (#) taxicheques gefactureerd	61.661	82.668	86.771	113.825	80.412	94.281
Tussenkost (€) Stad Gent (€1,7 op cheque van €2,5)	€ 104.824	€ 140.536	€ 147.511	€ 193.502	€ 136.700	€ 160.278

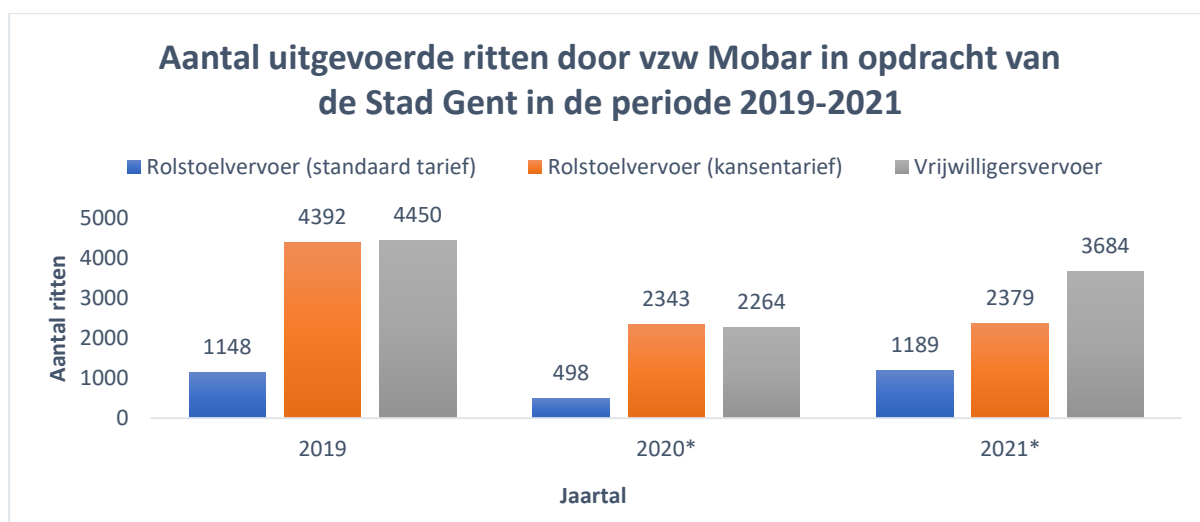
* Het aantal gefactureerde taxicheques ligt in 2020 en mogelijk ook in 2021 lager door de impact van Corona.

(2) Mobar vzw: vrijwilligersvervoer en aangepast rolstoelvervoer (in opdracht van Lokaal Sociaal Beleid)

De oorspronkelijke overeenkomst met VZW Mobar afgesloten in 2015, voorzag in een financieringsbasis van 185.000 euro. Zowel in 2015 als in 2016 werden éénmalige verhogingen van meer dan 35.000 euro voorzien om de uitgaven te kunnen blijven betalen. In 2017 werd uiteindelijk beslist tot het structureel verhogen van de convenantmiddelen van 185.000 euro naar 226.000 euro. Dit voor de jaren 2017 t.e.m. 2019.

Onderstaande grafiek toont het aantal uitgevoerde ritten door vzw Mobar in de laatste 3 jaar, waarbij 2019 het meest representatief is, aangezien 2020 en 2021 geïmpacteerd werden door de maatregelen van de Coronapandemie. De grafiek toont ook dat het merendeel van de klanten rolstoelvervoer recht heeft op het kansentarief (bv. 4392 van de 5540 ritten of 79% in 2019).¹⁰ Mobar vzw houdt ook het aantal gereden kilometers bij per jaar. Uit die cijfers kunnen we het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per rit afleiden. Dat is: 5,1 km per rit in 2019, 4,9 km in 2020 en 5,5 km in 2021.

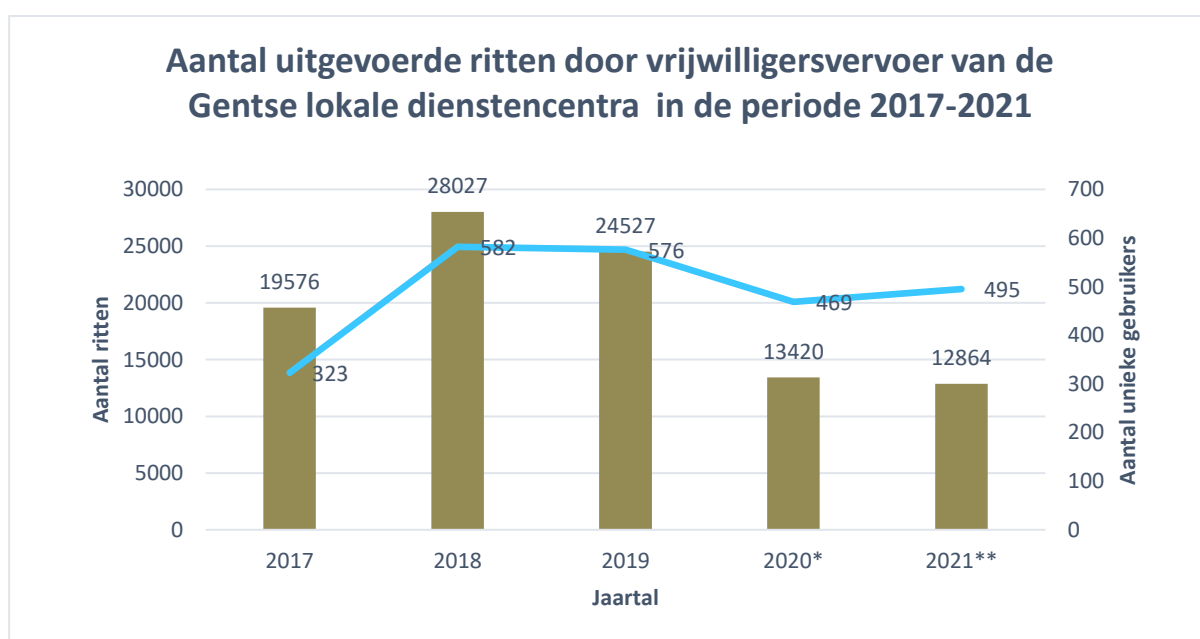
¹⁰ Bij het vrijwilligersvervoer zijn er 2 voorwaarden: verminderde mobiliteit en laag inkomen. Er geldt enkel een standaard tarief, dat Vlaamsbreed bepaald wordt door MPact vzw, de koepelorganisatie van MMC's (Minder Mobielen Centrales). Bij het rolstoelvervoer is er maar 1 voorwaarde: er is geen verplaatsing mogelijk zonder hulpmiddel (rolstoel, ligrolstoel, scooter,...). Naast een standaard tarief (tarief bepaald door artikel 25 van het Besluit van de Vlaamse regering tot compensatie van de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit), heeft het rolstoelvervoer ook een kansentarief. Dat is een beslissing van de Stad Gent: ze komt hierin tussen, waarbij dit verlaagde tarief het UITPAS-principe volgt (20% van standaard tarief). Volgens een fictief scenario (rit van 10 km met -in geval van vrijwilligersvervoer- een vrijwilliger die 5 km van de klant woont), is de prijs van een rit €12 (rolstoelvervoer standaard tarief), €2,4 (rolstoelvervoer kansentarief) of €10,5 (vrijwilligersvervoer).



*2020 en 2021 zijn geïmpacteerd door de Corona-maatregelen, met in 2020 o.a. een lockdown-periode.

(3) Lokale dienstencentra (LDC's) Vrijwilligersvervoer (Departement Gezondheid & Zorg)

Ook voor de lokale dienstencentra (LDC's) liggen de cijfers in 2020 veel lager dan voorgaande jaren omdat de LDC's omwille van Corona gesloten zijn geweest. Zie hieronder in de grafiek het aantal ritten en het aantal unieke gebruikers in de periode tussen 2017 en 2021:



* 2020 en 2021 zijn geïmpacteerd door de Corona-maatregelen.

** De ritten naar het vaccinatiecentrum zijn niet meegerekend (ikv het Gentse aanbod van gratis vrijwilligersvervoer h/t Flanders Expo voor de 2 vaccinatieprikken van minder mobiele Gentenaars).

De stijging van de vraag naar vervoer op maat roept vragen op. Vragen naar zowel het aanbod vervoer op maat van minder mobiele Gentenaars an sich, als naar de ruimere organisatie van het mobiliteitsaanbod in Gent.

b) Acties

In 2022 ontwerpen we een **informatiebundel** van het bestaand vervoer op maat in Gent. Vele signalen bereiken ons immers zowel van intermediaire hulp- en dienstverleners als van gebruikers dat informatie van het

bestaand aanbod te gefragmenteerd en onbekend is. Een uitgebreide up-to-date **online** versie zal er zijn voor maatschappelijk werkers en andere toeleiders. Een **beknoptere jaarlijkse papieren versie** wordt voorzien voor de verspreiding naar gebruikers. Hiervoor wordt in 2022 een budget voorzien van 7.500 euro (voor uitwerking lay-out door communicatiebureau en voor drukwerk) en in de daarna volgende jaren van 2.500 euro (voor drukwerk).

Daarnaast werd in het Actieplan Toegankelijkheid 2020-2021 een actie opgenomen om het aanbod vervoer op maat voor minder mobiele Gentenaars te onderzoeken. Dit onderzoek vormt de eerste fase in een traject van **3 fases** om het bestaand **aanbod** vervoer op maat te **evalueren** en te **verbeteren** waar dit nodig blijkt o.b.v. de knelpunten en aanbevelingen die uit het onderzoek naar boven komen. De focus van de actie ligt op het **perspectief van de gebruiker**, op de vervoersdienstverlening, met de ambitie dat deze helder is en zo weinig mogelijk drempels heeft. Parameters zijn: beschikbaarheid, reservatie, chauffeurs, bestemmingen, tijdstippen, voorwaarden, kostprijs, toegankelijkheid en bekendheid.

(1) Fase 1: Inventarisatie (reeds afgerond in september 2021)

Het onderzoek werd in opdracht van de Stad en onder coördinatie van de toegankelijkheidsambtenaren uitgevoerd door Mobiel 21.¹¹ Met de resultaten gaan we actiegericht aan de slag. Met het onderzoek wensen we een antwoord te krijgen op volgende **vragen**:

- Hoe komt het dat de vraag naar vervoer op maat van minder mobiele Gentenaars stijgt?
- Zal deze trend zich blijven verderzetten?
- Wat is het profiel van de gebruikers?
- Hoe ervaren gebruikers het aanbod?
- Wat denken (potentiële) gebruikers over de bestaande voorwaarden?
- Op welke manier houden we best rekening met het criterium inkomen in de verschillende flankerende maatregelen mobiliteit?
- Welke groepen komen in aanmerking, maar maken op dit moment nog geen gebruik van het aanbod?
- Zijn er leemtes in het huidige aanbod vervoer op maat van minder mobiele Gentenaars?
- Op welke manier geven we best vorm aan de organisatie van het aanbod, rekening houdend met de oprichting van de vervoersregio Gent?

Dit onderzoek werd reeds afgerond, met een budget van 50.000 euro. Studiebureau Mobiel21 bevroeg via **enquêtes** 233 minder mobiele Gentenaars en 60 medewerkers van toeleidende diensten. Acht VoM-aanbieders werden geïnterviewd. Na de analyse van de kwantitatieve resultaten werden de tendensen en nog openstaande vragen afgetoetst in een verdiepend **focusgroep-gesprek** met 8 gebruikers van het Gentse VoM en in 9 **interviews** met niet-gebruikers.

(2) Fase 2: Scenario's en actieplan (nog niet opgestart)

Een grondige **uitwerking van scenario's** volgt waarin kansen en doelstellingen worden geformuleerd. Daarbij onderzoeken we de mogelijkheden van proactieve dienstverlening voor taxicheques (cfr. het recent goedgekeurde IT-project Proactieve dienstverlening van Strategie & Organisatie ism District09). We **leren** daarbij ook **van het succesverhaal van het vaccinatiecentrum** in Flanders Expo in 2021 ikv Corona om de verplaatsing h/t van alle minder mobiele Gentenaars maximaal te garanderen. Er werden afspraken gemaakt

¹¹ De goedkeuring van de gunning van deze overheidsopdracht, aan studiebureau Mobiel21 vzw, (CVB 18/02/2021) is raadpleegbaar in e-besluitvorming: <https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decreet/detail?id=435410&nav=search&decreetype=default>

tussen de verschillende (vrijwilligers)vervoersaanbieders, de communicatie was gecentraliseerd en de keten van toegankelijkheid op de site werd ism de toegankelijkheidsambtenaren onder de loep genomen.

De kansen, doelstellingen en scenario's worden gedefinieerd. Advies wordt ingewonnen van de relevante adviesraden. De scenario's worden voorgelegd aan de stuurgroep Mobiliteit en een **voorkeursscenario** wordt door de stuurgroep gevalideerd. De scenario's worden maximaal cijfermatig onderbouwd. Om hiertoe te komen, zijn heel wat aspecten af te wegen, de relevante vervoersaanbieders en stadsdiensten zullen betrokken worden en voor elk scenario wordt de impact op de diensten en budgetten in kaart gebracht.

Na politieke validering van het voorkeursscenario wordt de **uitrol voorbereid** (operationele producten, vorming,...).

Voor fase 2 voorzien we een budget van 43.527 euro.

(3) Fase 3: Exploitatie

Om te garanderen dat de verbetermaatregelen van het gekozen scenario in exploitatie kunnen gaan, wordt hiervoor **met een vooruitblik reeds budget voorzien** vanaf 2024. Dit is een **plafondbudget** en zo een uitgangspunt voor de scope van de scenario-uitwerking. Invulling van het budget ligt nog niet vast, aangezien dit afhangt van scenario's die tijdens fase 2 uitgewerkt zullen worden.

Gedurende de periode van het uitwerken van mogelijke scenario's zetten we het bestaand aanbod vervoer op maat verder.

7. Toegankelijke taxi's

Trekker	Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Lokaal Sociaal Beleid - Departement Gezondheid en Zorg
Deliverable	- Vorming aan taxisector over omgaan met klanten met verminderde mobiliteit - Premie voor aankoop in-/uitstaphulp voor minder mobiele aan taxisector - Inventaris opmaken & online raadpleegbaar maken van toegankelijke taxi's
Timing	2023-2025
Budget	12.000 euro
Drempel	



De taxi is een toegankelijke vervoersoptie voor mensen in vervoersarmoede als het gaat om beschikbaarheid, comfort, bekendheid/vertrouwdheid en de mate van fysieke obstakels op de route (die minimaal is door het voordeel van de deur-tot-deur verplaatsing). De **taxi** kan **soms het enige alternatief** zijn, bijvoorbeeld als blinde op een drukke route, om thuis te geraken na een avondlijk concert of wanneer men zware boodschappen mee heeft.

Het Gentse taxicharter schrijft voor om (als standplaatstaxichauffeur) hulpvaardig te zijn en beschikbaar voor eender welke klant (behalve toegestane uitzonderingen). Toch bereiken ons af en toe signalen dat minder mobiele personen de taxi vermijden door **onzekerheid of het wel voldoende toegankelijk is**: 'is er plaats voor mijn rollator in de kofferruimte?', 'zal de blindegeleidehond toegelaten worden?', 'kan ik me redden om de hoge instap van de auto te overbruggen bij in-en uitstappen?'. Soms is ook een taxichauffeur uit onwetendheid of voorzichtigheid bang om een verkeerde beweging te maken bij de begeleiding van minder mobiele personen.

De Stad Gent heeft een rol als handhaver (bestuurderspassen van taxichauffeurs kunnen ingetrokken worden bij buitensporig slecht gedrag), maar ook een sensibiliserende rol. We willen met deze actie de taxisector **kennis en handvaten geven** over hoe om te gaan met klanten met een verminderde mobiliteit. Tegelijkertijd willen we de minder mobiele Gentenaars en Gent-bezoekers informeren over toegankelijke taxi's in Gent. Dit doen we door drie aanvullende acties.

Ten eerste, we organiseren, ism ergotherapeuten van de Stad Gent, **een vorming voor standplaatstaxibedrijven** over hoe omgaan met klanten met verminderde mobiliteit. De vorming is gratis voor de taxibedrijven en wordt een 2-tal keer per jaar aangeboden tussen 2023 en 2025. Met 2 sessies per jaar, 3 jaren en maximum 20 personen per vorming, kunnen we zo 120 geïnteresseerde taxichauffeurs een vorming aanbieden. Dat is 28% van het huidige aantal taxichauffeurs met standplaats¹². Bij succes kan er gekeken worden naar uitbreiding. Voor de vorming kunnen we rekenen op stadsinterne ergotherapeuten.

Ten tweede, zorginstanties zoals de thuiszorgwinkel en ergotherapeuten raden **hulpmiddelen** aan die personen met beperkte mobiliteit kunnen helpen om gemakkelijker in-en uit een auto te stappen. De afbeeldingen hierboven tonen de *Handy Bar* (een handvat om op te steunen) en een *Auto Glide* (een comfortabel zitmatje dat mee schuift in de autozetel). Het zijn één van de tips die aan bod komen in de vorming. Als Stad willen we het gebruik van zulke middelen stimuleren en steunen en dit doen we door **een financiële tussenkomst** te bieden aan standplaatstaxichauffeurs **van 50%**. Afgaand op de thuiszorgwebshop (dd maart 2022), is de kost van een *Handy Bar* 34,50 euro en van een *Auto Glide* 108,71 euro. Dit zijn louter richtbedragen en mogelijke hulpmiddelen die we kunnen ondersteunen. We voorzien een budget van 12.000 euro voor 3 jaar (2023-2025), waarmee 150 taxichauffeurs (dat is: 35% van het huidige aantal taxichauffeurs, of 21% van het geschatte toekomstige aantal bij heropleving na Corona) een tussenkomst kunnen krijgen gerekend dat ze telkens alle drie de hulpmiddelen zouden kopen, maar wat op zich niet hoeft.

Ten derde, het Mobiliteitsbedrijf maakt een **inventaris op van toegankelijke standplaatstaxi's** en stelt die publiek beschikbaar op de stadswaarsite. De jaarlijkse informatiebundel (zie actie 6) verwijst ook naar de inventaris. De inventaris benoemt vier criteria van toegankelijkheid: 1) bepaalde minimale afmetingen van de kofferruimte, 2) een bepaalde maximale instaphoogte, 3) de vorming gevolgd hebben, en 4) aanschaf en gebruik van minstens één hulpmiddel in het voertuig. Momenteel zijn de gegevens over de afmetingen van alle standplaatsvoertuigen zeer omslachtig te achterhalen. We maken werk van optimalisatie van het beheerssysteem. De doelstelling is om in 2023 de eerste gegevens van de inventaris te kunnen publiceren, met aandacht voor regelmatige updates.

¹² Momenteel zijn er een 431-tal actieve standplaatstaxichauffeurs. We schatten wel in dat in de komende post-Corona jaren, het aantal taxichauffeurs opnieuw zal stijgen met 200 à 300.

B. Inclusief fietsbeleid: fietslessen, -bezit en -cultuur van jongs af voor iedereen

‘Uitbouwen van een **toonaangevende fietsstad voor iedereen**’ is een belangrijke operationele doelstelling van het Mobiliteitsbedrijf. De doelstelling wordt deels als volgt toegelicht:

*We wensen een **groter aandeel fiets** in het geheel van verplaatsingen in (en rond) Gent. De strategische mobiliteitsvisie 2030 is daarbij richtinggevend. We doen dit door een duurzaam mobiliteitsmanagement **op verschillende sporen** te voeren. We zetten in op **gedragsverandering** door vervoersmanagement. We sensibiliseren, **bieden mogelijkheden aan specifieke doelgroepen** en werken de **fietsdienstverlening** verder uit.*

In de beleidsnota van Stedenbouw, Architectuur, Publieke Ruimte, Mobiliteit, Historisch Patrimonium en Erfgoed 2021 (p. 60-61) wordt voor de **fietsdienstverlening** een sterke rol gelegd bij de EVA **Fietsambassade** Gent:

*De **Fietsambassade brengt partijen samen rond de tafel met als doel de uitbouw van de Gentse fietscultuur**. De Fietsambassade Gent faciliteert en stimuleert het gebruik van de fiets via haar herkenbare, kwaliteitsvolle, innovatieve en **toegankelijke dienstverlening** [...]. De organisatie **verhuurt fietsen** in alle maten en vormen **met een focus op beleidsrelevante doelgroepen** zoals toeristen, studenten, pendelaars, gezinnen met kinderen, maar ook kwetsbare doelgroepen en senioren **met een financiële beperking**. [...] De Fietsambassade ondersteunt de Sportdienst via het **herstel van fietsen voor de fietslessen**. [...] Fietsen is voor iedereen, en dus maken we ook werk van de **verhuur of uitleen** van rolstoelfietsen, seniorenriksja's en **fietsparcours met een kleine vloot kinderfietsen op scholen**. We communiceren hierover uitgebreid en gericht.*

Fietsen is één van de antwoorden op de mobiliteitsuitdagingen. Het bevordert een fysiek en mentaal gezonde levensstijl; het is (relatief) goedkoop; het zorgt voor vrijheid en zelfstandigheid; het vermijdt de kost, zorgen en ruimte-impact van een autoparkeerplaats; het is ideaal om jonge kinderen naar school te brengen en opent deuren naar werk, in het bijzonder op onregelmatige uren of op afgelegen locaties; het biedt ontspanning en moedigt aan om de buurt via aangename wegen en wegjes te leren kennen. Kortom, **fietsen verandert levens**. Toch is het kunnen fietsen of het hebben van een fiets niet vanzelfsprekend voor velen die leven in kwetsbare wijken. Ook niet iedereen krijgt fietscultuur en de voordelen van fietsen van jongs af mee.

Er bestaan reeds een aantal **stadsinitiatieven** die inzetten op fietsvaardigheid: bij de Sportdienst, de Brede Schoolwerking van het Onderwijscentrum Gent en in 2021 eenmalig bij het OCMW ikv relancemaatregelen door Corona. Er kan gesproken worden van een succesverhaal, maar de initiatieven laten vooral ook zien dat er vraag is naar meer en dat er **bijkomende noden** zijn om te verzekeren dat kinderen en volwassenen die leren fietsen, ook blijven fietsen na het einde van de fietslessen. Er is **duidelijk potentieel** om de doelstellingen ‘een groter aandeel fiets’ en ‘een fietsstad en fietscultuur voor iedereen’ nog te versterken.

8. Fietslessen: het huidige aanbod versterken en uitbreiding naar kinderen, jongeren en senioren

Trekker	- Mobiliteitsbedrijf (opdrachtgever) - EVA Fietsambassade Gent (operationele uitvoerder)
Andere betrokken diensten	- de Gentse wijkgezondheidscentra (wgc) - Sportdienst - Onderwijscentrum Gent - Mobiliteitsbedrijf (kinderen-en jongerenmobiliteit) - Lokaal Sociaal Beleid (kinderarmoederegie)

	- jeugdorganisaties (bv. vzw Jong)
Deliverable	1. Operationele werking: versterkt inhoudelijk, uitgebreid en gespreid aanbod van de fietslessen voor volwassenen; uitbreiding van fietslessen naar kinderen, jongeren en elektrisch fietsen voor senioren; uitbreiding van de vloot lesfietsen 2. Verhoging van lesgeverscapaciteit door aanstelling van een hoofdlesgever 3. Groei van vrijwilligerswerking en -werving 4. Ontwikkeling van educatief-en communicatiemateriaal
Budget	1. 133.021 euro 2. 171.461 euro, voor personeelsinzet bij de EVA Fietsambassade Gent 3. 7.804 euro 4. 12.661 euro Totaal: 324.947 euro voor de periode 2021-2025
Timing	volledige periode van het actieplan (2021-2025)
Drempel	🧑🏿 🗣️



a) Bestaande stadsinitiatieven

De fietslessen voor volwassenen, georganiseerd door de **Sportdienst ism de wijkgezondheidscentra** en sinds 2019 ook de EVA Fietsambassade Gent, zijn doorheen hun 10-jarig bestaan gegroeid. Ook enkele uitbreidingsacties werden in 2020 al uitgetest (buiten budget vervoersarmoede) en zijn binnen het actieplan sinds 2021 al lopende (met name die met betrekking op de fietslessen voor volwassenen). Enkele groeicijfers zijn te zien in onderstaande tabel (voor 2022 wordt uitgegaan van het vastgelegde jaarprogramma ¹³ en een maximumopkomst van 15 deelnemers per les):

	2019	Corona-jaar 2020*	2021	2022
Aantal deelnemers	105	80	130	140
Aantal lessenreeksen 'basis' per jaar (met max.	7	4	8	8

¹³ Zie de folder op <https://stad.gent/nl/sport/buurtsport/fietslessen>.

15 pp. per les)				
Aantal lessenreeksen 'gevoorderd' (Fietsen in de stad) per jaar (met max. 10 pp. per les)	-	2 (test)	1	2

* Verschillende lessenreeksen werden door de Corona-maatregelen geschrapt of na enkele lesweken stopgezet.

De lessenreeksen hebben volgende eigenschappen:

- Een basisreeks bestaat uit 10 lessen, een gevorderde reeks uit 5 lessen; telkens 2 uur per les
- Lesfietsen worden voorzien en onderhouden
- Lesgevers zijn hoofdzakelijk vrijwilligers, maar ook sportlesgevers van de Sportdienst en wijkwerkers
- Er is spreiding van reeksen over seizoenen: Idealiter starten er twee per seizoen. Sinds 2022 werken we daar al meer naartoe, met 1 opstart in de winter (nieuw sinds 2022), 3 in de lente (april), 2 in de zomer (juni, augustus) en 2 in de herfst (september).
- Leslocaties wisselen af tussen alle 11 wijken met een wijkgezondheidscentrum.

De **Brede Schoolwerking van het Onderwijscentrum** Gent zet in op fietseducatie met heel wat fietsprojecten:

- Fietsvaardigheid: sporadische fietsworkshops voor kleuters, lager onderwijs, OKAN-leerlingen en jongeren in asielcentra (door lesgevers van de Sportdienst, maar vaak ook uitbesteed aan Sportwerk Vlaanderen, Groep Intro of Jungleskills), fietsparcours als wijkactiviteit
- Fietsbezit -en onderhoud: een eigen schoolvloot in enkele stedelijke scholen (aangekocht via FM), een fietsuitleendienst van de fietsvloot van FM in enkele wijken, een fietsruilbeurs, workshop fietsherstel
- Sensibilisering en fietsplezier: het grote fietsexamen van het 6^e leerjaar (nu in enkele scholen), inzet op schoolverplaatsingen met de fiets, inzet op het betrekken van ouders.

Ook **vzw Jong** organiseerde af en toe binnen het BOP-buurtsportwerkersproject (2011-2020) fietslessenreeksen voor kinderen, volwassenen, senioren en allochtone vrouwen.

Ten slotte organiseerde het **departement Welzijn en Samenleving** in 2021 ikv de relance-maatregelen van Corona een project van fietslessen voor jongeren in kwetsbare situaties. De Sportdienst, scholen, brugfiguren, de EVA Fietsambassade Gent en vzw Zwerfgoed waren daarin betrokken. Het project was in de eerste plaats gericht op OKAN-leerlingen maar kon ruimer gaan. Het bestond uit 2 aspecten: 1) een fietslessenreeks op school, met aandacht voor basisvaardigheden fietsonderhoud en informatie rond fietsen in Gent en 2) een aanbod van tweedehandsfietsen inclusief fietsslot, helm en fietsverlichting. Binnen de samenwerking met vzw Zwerfgoed werden fietsen rijklaar gemaakt binnen hun fietsatelier.

b) Knelpunten

De **fietslessen voor volwassenen** door de Sportdienst zijn een succes maar dit succes legt tegelijkertijd **enkele nijpende tekorten** bloot:

- Er is vraag naar meer lessen: er staan 127 personen op de **wachlijst**. (update: januari 2022)
- De Sportdienst krijgt geregeld **vraag** naar lessen **vanuit organisaties** waar het niet op kan ingaan.
- Er is **te weinig spreiding** van aanbod over dagdelen en weekdays (bv. nood aan lessen in het weekend) en opstartmomenten doorheen het jaar. Daardoor blijven kandidaten soms lang op de wachtlijst staan.
- Het vinden van goede **leslocaties** is een knelpunt.
- Het vinden (en behouden) van **vrijwilligers** om les te geven kan ikv uitbreiding een knelpunt worden, terwijl de planning hier in grote mate van afhankelijk is.
- Er is een tekort aan **lesfietsen**, met een prangende vraag naar fietsen met klein kader en lage instap.
- Er is nood aan **extra leermogelijkheden**:
 - o 43% heeft extra oefening nodig na de basislessenreeks (o.b.v. bevraging door wgc 2021).
 - o De stap om na de lessen te fietsen in het stadsverkeer is groot.

- De wegcode en verkeersgedrag komen slechts minimaal aan bod in de fietslessen.
- Er is vraag naar **kinderopvang** van moeders die willen leren fietsen (dit gebrek zorgt voor uitval tijdens de lessenreeks).
- Twee op de drie deelnemers **bezit geen fiets** (en meer dan de helft van de deelnemers heeft een laag inkomen).

Er bestaan of bestonden al heel wat initiatieven bij **Brede School** en buurtwerkers, maar deze zijn **kleinschalig** en vaak eenmalig of **aflopend**. Ze zijn **gefragmenteerd**, te weinig zichtbaar en zonder nazorg. In sommige wijken zijn er veel initiatieven, in andere wijken weinig of niets, door de afhankelijkheid van bijvoorbeeld een actieve trekker op scholen. Ten slotte is het grootste probleem voor zowel Brede School als de buurtpartners (bv. vzw Jong, de wgc, wijkregie, Stibo/IBO) telkens de zoektocht naar lesgevers en subsidies om hen te betalen.

Momenteel is er **weinig zicht op wie er na de fietslessen blijft fietsen**, welk effect dit heeft op hun welzijn (bv. gezondheid, sociaal netwerk, jobkansen) en kan er te weinig aandacht gaan naar nazorg en naar de hierboven opgesomde drempels om het succes van de fietslessen te verzilveren in blijvend fietsgebruik en fietsplezier bij deze kwetsbare groepen. Deze en de volgende 2 acties wensen hier op 3 vlakken een antwoord op te bieden.

Ten slotte is er ook vraag vanuit de doelgroep van senioren voor fietslessen elektrisch fietsen. De Stad ondersteunt momenteel geen initiatieven hieromtrent. Nochtans leggen ongevallencijfers een duidelijke problematiek bloot. De verkoop van elektrische fietsen is al jaren aan een opmars bezig. Op basis van verplaatsingscijfers van Vias Institute bij meer dan 3000 Belgen uit 2021 blijkt dat 7% van alle afgelegde kilometers van senioren afgelegd wordt met een elektrische fiets: ze leggen er gemiddeld 21 kilometer per dag mee af. Maar Vias Institute stelt ook een verdubbeling van het aantal slachtoffers op een elektrische fiets vast sinds 2015 (van 209 naar 414). Bijna de helft van het aantal fietsdoden in 2021 reed elektrisch. De ongevallen zijn duidelijk gelinkt aan de ouderdom van de gebruikers.

c) Acties

Er zijn **drie thema's** met acties, die stapsgewijs worden uitgebouwd in de komende 5 jaar:¹⁴

- 1) **Kwaliteit:** versterken van het inhoudelijke aanbod van de fietslessen voor volwassenen (vanaf 2021-2022)
 - 2 vervolgreksen 'fietsen in de stad' toevoegen, met o.a. aandacht voor het omgaan met tramsporen en rijgedrag
 - een workshop basis fietsonderhoud toevoegen,
 - theorieles toevoegen en hiervoor educatief materiaal op maat voorzien dat ook buiten de lessen gericht kan worden verspreid en gebruikt
 - de vrijwilligerswerking versterken: met een campagne, opleiding en ontmoetingsmomenten (vanaf 2023)
- 2) **Kwantiteit:** Het totaal aantal reksen voor volwassenen beter spreiden en gradueel uitbreiden om tegemoet te komen aan de grote vraag
 - lessen meer spreiden over de dag, week en jaar, o.a.: vanaf 2022 een winterreeks toevoegen, vanaf 2023 lessenreeksen toevoegen (bv. een extra vervolgreks)

¹⁴ Middelen voor het al enigszins kwalitatief en kwantitatief versterken van het aanbod fietslessen voor volwassenen is opgenomen in een addendum van de samenwerkingsovereenkomst tussen het Mobiliteitsbedrijf en de Fietsambassade (GR 14/12/2020). In het actieplan willen we de ambitie nog verhogen. Het addendum bevat ook al enige middelen voor het versterken van fietsbezit (zie verder actie 9) en verduurzaming (zie verder actie 10). Zie e-besluitvorming voor raadpleging van het addendum: <https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=421842&nav=search>

- de vloot van lesfietsen vergroten parallel met de uitbreiding van reeksen
- extra vrijwilligers aantrekken

3) **Uitbreiding van doelgroepen:** Een gestructureerde inzet op fietslessen van jongs af (vanaf schooljaar 2023-2024) alsook naar ouderen

- 10 lessenreeksen voor kleuter-/lagere school per schooljaar (1 lessenreeks is 3 lessen van 2 uur)
- 3 lessenreeksen voor middelbaar per schooljaar (1 lessenreeks is 5 lessen van 2 uur)
- minimum 1 lessenreeks “veilig elektrisch fietsen” voor 50-plussers per jaar, vanaf 2023

De focus van de fietslessen van jongs af blijft gericht op kwetsbare kinderen en jongeren die onvoldoende kansen krijgen van thuis uit om te (leren) fietsen. De selectie gebeurt in nauwe samenwerking met Brede School, de sportleerkracht en/of brugfiguur op scholen, de wgc en andere relevante partners.

De aanpak volgens de leuze “**jong geleerd is oud gedaan**” is een logische keuze die zich op de lange termijn dubbel en dik terugverdient. Let daarbij op de tijdsinvestering die nodig is om vaardigheden aan te leren afhankelijk van leeftijd. Op een lagere leeftijd kunnen nieuwe vaardigheden sneller aangeleerd worden. De reeksen aan OKAN-leerlingen in het verleden bestonden telkens uit 5 lessen. Nazorg bleef nodig voor verdere oefening en om hen fietsvaardig te laten zijn in het verkeer. De reeksen voor volwassenen bestaan uit 10 lessen van 2 uur, waarna een aantal niet alle vaardigheden onder de knie heeft.

Desalniettemin, de inzet van jongs af wil niet zeggen dat fietslessen voor tieners, jongeren, volwassenen en ouderen niet meer nodig zijn. De fietslessen voor volwassenen bereiken veel nieuwkomers, alsook mensen die door een fysiek ongeval vaardigheidsverlies hebben of het fietsen verleerd zijn en zo niet meer durven herstarten met fietsen. **Zowel het aanbod voor volwassenen als voor kinderen blijft nodig** en blijft specifiek gericht op mensen met beperkte kansen om spontaan te leren fietsen.

Ten slotte omvat de lessenreeks “Veilig elektrisch fietsen” voor 50-plussers zowel een theoretisch gedeelte (o.a. wegcode) als een praktisch gedeelte. Via het ‘train the trainer’-principe doet de Fietsambassade expertise op van externe lesgevers om daarna zelf ook de lessen te kunnen geven.

d) **Budget**

Om de ambitieuze uitbreiding van fietslessen mogelijk te maken, wordt stapsgewijs gewerkt. Er is grondig berekend welke personeelsinzet, middelen en budget realistisch en nodig zijn hiervoor.

- De **operationele werking**, die nu onder bevoegdheid van de Sportdienst valt, bedraagt nu jaarlijks zo’n 23.000 euro. Via het Actieplan Vervoersarmoede ondersteunde het Mobiliteitsbedrijf deze werking met 10.000 euro in 2021 en 2022 voor minimale uitbreidingen. Dat bedrag verhogen we stapsgewijs samen met de ambitie naar **een totaalbedrag van 133.021 euro** gespreid over 2021-2025. De kosten gaan naar: aankoop van meer lesfietsen, vrijwilligersvergoedingen, de ‘train-the-trainer’ opleiding, onderhoud van de lesfietsen, bezoldiging fietshersteller voor de extra les basis fietsonderhoud per lessenreeks, klein lesmateriaal, huur opberglocaties en overheadskosten.
- De realisatie van de uitbreiding en kwaliteitsverhoging vereist de **aanstelling van een hoofdlesgever (1 voltijdse tewerkstelling, start januari 2023)**. Voornamelijk om de groei naar een structureel lesaanbod op scholen en de coördinatie ervan te garanderen. Een hoofdlesgever zorgt bovendien voor in-house kennisbehoud en een kwalitatieve vrijwilligerswerking en -werving.
- Voor de **vrijwilligerswerking en -werving** (campagne, opleiding, ontmoetingsmomenten) voorzien we een totaalbudget van **7.804 euro**.
- Voor de ontwikkeling en druk van **educatief en communicatiemateriaal** voorzien we in **totaal 12.661 euro** (infofiches, korte lesvideo’s).

e) Verantwoordelijke dienst en rolverdeling

Vanuit de uitbreiding en de link met de acties 9 en 10 komt de vaststelling dat de werking en uitbreiding gemakkelijker getrokken wordt door de **EVA Fietsambassade Gent** dan door de Sportdienst. Vanuit vervoersarmoede is daar capaciteit voor en inhoudelijk is het een logische zet. De doelstelling is immers in de eerste plaats 'mensen op de fiets te krijgen'. 'Mensen doen bewegen' is daarbij een positief nevenproduct. We stellen daarom een **overheveling van de trekkersrol** voor.

De Sportdienst blijft betrokken en ook de wijkgezondheidscentra blijven een actieve, evenwaardige partner. Er worden duidelijke afspraken en een rolverdeling opgemaakt tussen de EVA Fietsambassade Gent, de wijkgezondheidscentra en de andere partners, waarbij erover gewaakt wordt dat de huidige werklust van de wijkgezondheidscentra niet toeneemt. De lesfietsen worden door de Sportdienst overgedragen en door de EVA Fietsambassade Gent gestockeerd en onderhouden. Er wordt tussen diensten uitgeklaard hoe lesgevers verder zullen worden gecontracteerd en betaald. De EVA Fietsambassade Gent stelt een hoofdlesgever aan en neemt de vrijwilligerswerking op zich, inclusief de kost van vrijwilligersvergoedingen. Er is een warme overdracht van de bestaande vrijwilligers.

9. Fietsbezit-en onderhoud: gerichte financiële tussenkomst

Trekker	- Mobiliteitsbedrijf (opdrachtgever) - EVA Fietsambassade Gent (operationele uitvoerder)
Andere betrokken diensten	- Gentse wijkgezondheidscentra - Werk en Activering (Jobteam) - FM (?) - Strategie en Organisatie
Deliverable	1. Opknappen van afgeschreven fietsen tbv aanbod als tweedehandsfiets aan de deelnemers van de fietslessen aan standaard en verlaagd tarief 2. Opknappen van afgeschreven fietsen tbv aanbod als tweedehandsfiets via intermediaire organisaties aan personen in vervoersarmoede 3. Gericht aanbod fietscheques ('vouchers') te besteden aan fietsherstel- of huur 4. Beheer van het uitreiken van fietscheques (incl. check van voorwaarden) en van de administratieve verwerking van de fietscheques (ook inzetbaar voor acties 6 en 14)
Budget	1. 52.514 euro (werkuren + onderdelen - inkomsten; jaarlijkse stijging volgens groei fietslessen) 2. 128.594 euro 3. 44.349 euro (2023-2025) 4. 85.000 euro (eenmalig 70.000 euro in 2023 voor onderzoek en ontwikkeling, 15.000 euro voor exploitatie 2023-2025) Totaal: 210.531 euro voor 2021-2025 aan de Fietsambassade, daarnaast 85.000 euro ikv de beheertool
Timing	volledige periode van het actieplan (2021-2025)
Drempel	€  

a) Context

Voor vele Gentenaars met beperkt inkomen is de kost voor de aankoop van een fiets een **financiële drempel** die hen ervan weerhoudt om de fiets als volwaardige vervoersoptie te overwegen. Via organisaties die werken met personen in (vervoers-)armoede krijgt de EVA Fietsambassade Gent signalen dat een **betaalbare fiets** een grote impact kan hebben in het leven van deze personen, maar dat bij een defect de herstellertarieven vaak te hoog zijn waardoor de fiets toch nog in onbruik raakt. Ook het verhuuraanbod is vaak financieel een te hoge

drempel voor deze doelgroep. Op dit moment is er nog geen aanbod met kansentariaf dat hieraan tegemoet komt.

De problematiek van **fietsdiefstal** laten we buiten de scope van dit actieplan. Al is het relevant om te vermelden dat de impact van een gestolen fiets nog zwaarder doorweegt bij wie het financieel al niet breed heeft, het thema gaat ruimer dan personen in vervoersarmoede. De Stad en de Gentse politie zetten dan ook op verschillende vlakken reeds in op deze problematiek.¹⁵

Eind 2020 kreeg de EVA Fietsambassade Gent eenmalige middelen toegekend vanuit de Corona-relance maatregelen (17.500 euro) om **oude fietsen circulair op te knappen** en tegen kansentariaf ter beschikking te stellen van mensen in vervoersarmoede. Hiervoor werden in eerste instantie de uit dienst gehaalde Trapido's gebruikt en vervolgens een batch afgeschreven stadsfietsen geschonken door FM. De fietsen werden ter beschikking gesteld enerzijds via de fietslessen voor volwassenen, anderzijds via intermediaire organisaties die met de beoogde doelgroep werken (o.a. Renoboot en vzw Organisatie Broeders Van Liefde). Het opknappen van de fietsen biedt tewerkstellingskansen aan de doelgroepmedewerkers die via sociale tewerkstelling bij de EVA Fietsambassade Gent aan de slag zijn.

Eén van de intermediaire partners van 2021 was het Europees Sociaal Fonds-project **Jobteam**, waarin de dienst Werk en Activering van de Stad Gent een partner is. In een overleg eind december 2020 tussen deze dienst en arbeidsbemiddelaars van VDAB bleek dat 90% van de mensen die werden begeleid naar werk, niet over een rijbewijs beschikt, en dat het niet hebben van het rijbewijs bij 30 à 50% van de werkzoekenden een drempel vormt naar werk. De redenen voor het niet hebben van het rijbewijs waren kostprijs, taal en intellectueel vermogen. In die context blijkt het aanbod van de tweedehandsfietsen in 2021 alvast voor een deel van hen een succesverhaal: een fiets hebben maakt een verschil en helpt Gentenaars in een kwetsbare positie op weg naar werk. Al leert het project ook dat sensibilisering en begeleiding nodig is rond het zorg dragen, goed stallen en hoe/waar onderhouden van een fiets.

b) Acties

We bieden 4 aspecten aan die fietsbezit en fietsonderhoud bevorderen:

¹⁵ De Stad Gent en de Gentse politie zetten zich in tegen fietsdiefstallen op verschillende niveaus, o.a.:

- Plaatsing van afgesloten buurtfietsenstallingen in dichtbebouwde wijken. In maart 2022 is het aantal verdubbeld van 3 naar 6, goed voor in totaal 63 fietsparkeerplaatsen. De komende 2 jaar komen er op een tiental plaatsen in Gent nog stallingen bij. Gentenaars kunnen steeds suggesties voor nieuwe locaties doorgeven.
- Structurele aanpak in plaatsing van fietsstallingen op straat in de binnenstad en de 19^e eeuwse gordel, met een stalling op maximum 100m van elke voordeur. Een fiets met slot kunnen vastmaken aan een vaste stalling bemoeilijkt diefstal.
- Fietsslot: In onderliggend Actieplan Vervoersarmoede wordt ingezet op zowel kennis, sensibilisering als financiële ondersteuning op 2 manieren: in het educatief pakket van de fietslessen wordt uitgelegd hoe men een fiets goed kan beveiligen (bv. wat is een degelijk slot, hoe en waaraan vastmaken); en, in de fietsverkoop na de fietslessen (zie verder in deze actie) is altijd een degelijk fietsslot inbegrepen.
- Fietsmarkering: De Gentse politie organiseert regelmatig fietsregistraties. Een fiets kan ook altijd gratis geregistreerd worden in 4 fietspunten in Gent.
- Pakkans: Het is gemakkelijker geworden om een fietsdiefstal online aan te geven. De Stad werkt samen met het parket om fietsdiefstal strenger te bestraffen. Twee elementen dragen bij om daders op te sporen en zo te kunnen berechten: ten eerste de lokfiets, een recent project van de Gentse politie om dieven op heterdaad te betrappen; ten tweede, camera's in de 2 ondergrondse fietsstallingen in het Gentse stadscentrum, die helpen om daders te herkennen.

- **Tweedehandsfietsen** (altijd incl. fietsslot) aan standaard en verlaagd tarief (reeds opgestart in 2021, maar de vraag blijkt groter dan het aanbod tot nog toe; daarom stellen we een verhoogd aanbod voor vanaf 2023)
- **Fietscheques** ('vouchers') die als een korting of verlaagd tarief kunnen worden gezien voor fietsherstel of fietsverhuur bij een fietshandelaar (nog niet opgestart)
- Zoals in vorige actie vermeld, voegen we een **extra les basis fietsonderhoud** toe aan de fietslessen (voor volwassenen maar ook jongeren).
- We **promoten** mee de informatie over huren, lenen en delen van aangepaste fietsen van het initiatief <https://gfietst.be/> van G-Sport Vlaanderen, gericht op mensen met een beperking.

De actie is in het bijzonder **bedoeld voor** Gentenaars die recht hebben op verhoogde tegemoetkoming of in schuldbemiddeling of budgetbegeleiding zijn. We onderzoeken of het recent goedgekeurde IT-project rond proactieve dienstverlening van de dienst Strategie en Organisatie ism District09 deze dienstverlening kan ondersteunen. Dat is, één van de eerste usecases van het project bestaat eruit dat baliemedewerkers zullen kunnen weten, via een platform van automatische databevraging, of een klant recht heeft op kansentarief. Om de doelgroep met dit aanbod te bereiken, zal behalve via de fietslessen opnieuw worden samengewerkt met intermediaire organisaties (o.a. OCMW, Wijkgezondheidscentra, Jobteam, jeugdorganisaties). Deze organisaties kunnen de fietsen en fietscheques ook in hun eigen werking met de doelgroep inzetten, zonder dat de fietsen per definitie in het bezit komen van de individuen waarmee ze werken.

Wat betreft **de tweedehandsfietsen**, bedraagt de gemiddelde opknapkost per fiets gemiddeld 208 euro (onderdelen, werkuren, transport, degelijk fietsslot) voor de EVA Fietsambassade Gent, waarvan er bij kansentarief 42 euro (20%) gerecupereerd wordt bij verkoop.¹⁶ Zo komen we aan een gemiddelde kost van 166 euro per fiets. Gezien de stapsgewijze uitbreiding van fietslessen en de grote interesse van intermediaire organisaties, voorzien we een budget van 181.108 euro voor 5 jaar, wat neerkomt op 1091 opgeknapte fietsen of tussen 100 en 250 fietsen per jaar. Hiermee kan deels aan de grote vraag tegemoet gekomen worden.

Bij voorkeur wordt er gewerkt met **fietsen uit de afgeschreven stadsvloot**. Dit heeft als voordeel dat de EVA Fietsambassade Gent uniforme modellen en een degelijk (insteekketting)slot aan een veel voordeligere prijs kan aanbieden. Ze vergen dezelfde set aan onderdelen en type herstel, waardoor herstellende ze vlotter en makkelijker klaar kunnen maken voor de doelgroep. Er is ten slotte zekerheid op een model dat geschikt is voor beginnende fietsers. De inzet van weesfietsen werd ook onderzocht, maar deze kunnen dit alles niet garanderen. De beschikbaarheid van afgeschreven fietsen van de Stad wordt samen met FM onderzocht of daarnaast ook degelijke afgeschreven fietsen van andere bronnen.

De toepassing van de **fietscheques** is nieuw. Aangezien we met dit voordeeltarief een nieuwe doelgroep hopen te bereiken, is het niet eenvoudig om een inschatting te maken van het te voorziene budget. We kiezen daarom voor een voorzichtige schatting, gebaseerd op de huidige cijfers van herstel door de EVA Fietsambassade Gent. Door de voorziene werkwijze via fietslessen (als prior 1) en intermediaire organisaties (in tweede instantie) (d.w.z. geen algemeen aanbod), kunnen we een 'op = op' principe hanteren en hieruit leren. Een berekening

¹⁶ De bedragen houden rekening met indexatie over de 5 jaren die invloed heeft op de loonkost voor het opknappen.

geeft een gemiddelde kost van 14.283 euro per jaar waarmee 591 fietscheques per jaar verdeeld kunnen worden¹⁷. Er wordt maximum 1 cheque per persoon per jaar aangeboden.

De fietscheques kunnen uitgegeven worden **bij fietshandelaars**, waaronder de EVA Fietsambassade Gent. Fietshandelaars worden uitgenodigd om aan deze actie deel te nemen. Een beheerssysteem wordt gebruikt voor de afgifte aan de klant, de facturatie met de fietshandelaars en de controle van de cheques. Dit beheer zorgt voor een kost van 5.000 euro per jaar (2023-2025). Daarnaast zijn er eenmalige ontwikkelingskosten voor een totaal van 70.000 euro in 2023.¹⁸ Het beheerssysteem zal niet alleen inzetbaar zijn voor de fietsherstel- en huurcheques maar ook om kansentarief autodelen te kunnen toepassen (zie actie 14) en om het beheer van de taxicheques te optimaliseren (zie actie 6).

10. Verduurzamen van het doen fietsen: nazorg na fietslessen en community building

Trekker	- Mobiliteitsbedrijf (opdrachtgever) - EVA Fietsambassade Gent (operationele uitvoerder)
Andere betrokken diensten	- Sportdienst - de Gentse wijkgezondheidscentra (wgc) - Onderwijscentrum Gent - Lokaal Sociaal Beleid
Deliverable	Fietsambassadeur: actieve benadering ('outreaching'), met individuele begeleiding en overkoepelende acties waar nodig tbv maximale verduurzaming van het doen fietsen van de deelnemers aan de fietslessen
Budget	131.436 euro, voor 0.5 VTE personeelsinzet bij EVA Fietsambassade Gent
Timing	volledige periode van het actieplan (2021-2025)
Drempel	 

¹⁷ Op jaarbasis gebeuren in de Fietspunten ongeveer 20.000 herstellingen, aan een gemiddelde prijs van € 28 per herstelling. Indien we hier een korting van 80% op geven aan mensen met kansentarief, analoog aan de UitPas-korting, kost dit 22,4 euro per herstelling. Voor de fietscheques lijkt het ons aangewezen om dit af te ronden naar 25 euro. 19,7% van de Gentenaars heeft recht op kansentarief volgens de criteria van UitPas (update: 2020). Indien we ervan uitgaan dat de bereikte klanten in de Fietspunten de Gentenaars representatief vertegenwoordigen, kunnen we dit percentage doortrekken. We gaan ervan uit dat we van deze groep een kleine 15% kunnen bereiken via de fietslessen en intermediaire organisaties. Het jaarlijks benodigde budget zou dan neerkomen op $20.000 \times € 25 \times 19,7\% \times 14,5\% = € 14.283$.

¹⁸ Er zijn twee onderzoeks- en ontwikkelingskosten. Ten eerste, de klant moet voldoen aan enkele voorwaarden om recht te hebben op een cheque. We zetten in op proactieve dienstverlening, wat drempels wegneemt voor de klant: de bewijslast vragen we niet van de klant, maar bekomen we door bevraging van een afgeschermd database (zie stadsproject Prosper); dit vergt een IT-ontwikkeling, ism District09, met een kost van 50.000 euro in 2023. Ten tweede, voor een vlotte en veilige facturatie van de derdebetalersregeling via de beheertool dienen systeemconnecties gemaakt te worden. Hiervoor voorzien we 20.000 euro in 2023.



Inspiratie uit het project 'Fietsschool' van Mobiel 21. (Bron: <https://www.defietsschool.be/home>)

We willen ervoor zorgen dat het aantal deelnemers dat **na de fietslessen blijft fietsen, maximaal** is. De extra maatregelen in de voorgaande twee acties zijn al een goede stap in die richting (een vervolgreeks, meer kennis over de wegcode, het aanbieden van een fiets en een voucher voor fietsherstel,...). We zien echter een nood aan een laagdrempelig aanspreekpunt waar mensen terecht kunnen met hun vragen, die vragen en signalen capteert en aanpakt. Iemand die de nodige nazorg kan bieden. Dit kan gaan om persoonlijke begeleiding of toeleiding naar de aankoop van een (tweedehands)fiets, over de organisatie van terugkomdagen of over het maken van een gezamenlijke rit bijvoorbeeld 1-op-1 in iemands buurt of via groepsfietsritten op maat.

Daarvoor werd in 2021 een **fietsambassadeur** aangesteld (0.5 VTE tewerkstelling). De fietsambassadeur is regelmatig aanwezig tijdens de fietslessen en ook telefonisch en fysiek bereikbaar na de lessen voor praktische vragen rond fietsen, fietsbegeleiding, fietsinfrastructuur, fietsmateriaal en fietsaanbod. De Fietsambassadeur capteert tevens signalen en geeft deze door aan het beleid. Zij vormt de spilfiguur in het samenwerkingsverband tussen EVA Fietsambassade Gent, wijkgezondheidscentra, de Sportdienst, het Mobiliteitsbedrijf, Brede School, wijkregie en andere partners die signalen hierrond willen doorgeven. In de kwalitatieve en kwantitatieve groei van de fietslessen zien we de fietsambassadeur in tandem werken met de hoofdlesgever.

Samen met de wijkgezondheidscentra speelt de fietsambassadeur ook een rol in het **meten van de impact** van de fietslessen op het welzijn van de deelnemers aan de fietslessen. De wijkgezondheidscentra voeren intakegesprekken uit met kandidaten en plannen om ruimere bevestigingen uit te voeren volgens een 0-3-6 principe: na afloop van de fietslessen, 3 maanden later en 6 maanden later. Op die manier willen ze zicht krijgen op wie er na de fietslessen blijft fietsen en welk effect het heeft op hun gezondheid en zelfbeeld, de grootte van hun sociaal netwerk, de kansen op een (nieuwe) job en vrijetijdsbesteding.

Op deze manier creëren we een totaalpakket dat van Gent een inclusieve fietsstad maakt. Dit willen we verzilveren door ook aan de zichtbaarheid ervan te werken: we plaatsen alle activiteiten onder de noemer '**de Fietsschool Gent**'. Inspiratiebronnen zijn bijvoorbeeld de Fietsschool Leuven (<https://leuven.defietsschool.be/>) en de Fietsschool Antwerpen (<https://www.antwerpen.be/info/52d5052139d8a6ec798b4888/fietsschool>).

Een **nice-to-have** is, zoals in Antwerpen, om een **centrale uitvalsbasis** te hebben voor de fietsschool. We denken daarbij aan gedeeld gebruik van een pand, met 3 noodzakelijke ruimtes: een verkeersluwe buitenruimte voor fietslessen, een stockageruimte voor de lesfietsen en een lokaaltje of ontmoetingsruimte waar deelnemers in de pauze kunnen opwarmen (in de winter of bij regen) en de fietsambassadeur ter beschikking kan staan. Bovendien dient de locatie een goede verbinding te hebben met het openbare vervoer. De **voordelen** van een centrale locatie zijn:

- Het verkleint de prangende zoektocht naar leslocaties. Het maakt meer lessen sneller mogelijk.

- Het faciliteert het samenbrengen van fietsactiviteiten: bv. een permanent fietsparcours, fietsevents (fietsexamen, fietstochten voor ex-deelnemers), een doe-het-zelf fietsherstel.
- Het heeft waarde als ontmoetingsplek, met community building onder deelnemers.
- Het verhoogt de bekendheid en zichtbaarheid van Gent als fietsstad.

We merken wel op dat ook enkele decentrale locaties voor fietslessen wenselijk blijven. Daarvoor kunnen we terugvallen op locaties van voorbije lessenreeksen die nog steeds geschikt zijn.

De zoektocht naar een geschikte locatie voor de uitvalsbasis houden we buiten de scope van dit actieplan. Hier wordt dus ook geen **budget** voor voorzien. Voor de aanstelling van de fietsambassadeur voorzien we een budget van 131.436 euro voor de periode van 2021 tot 2025.

C. Tussenkost in het openbaar vervoeraanbod van De Lijn om toegang tot onderwijs te garanderen

a) Knelpunten

Gezinnen in een kwetsbare situatie zijn vaker aangewezen op **openbaar vervoer**. Zij verhuizen geregeld (gemiddeld om de 2 jaar) en dat betekent dat zij vaak geen school hebben in de buurt. Daarnaast zijn ze ook dikwijls te laat bij bijvoorbeeld inschrijvingsperiodes 'Meld Je Aan' waardoor men ook hier weer een school in de buurt misloopt.

Daarnaast vormt de **kost** van mobiliteit in kansarme gezinnen vaker een knelpunt voor het regelmatig schoollopen. Bij lage inkomensgroepen gaat volgens een studie van Accenture 7% van het -lagere- gezinsbudget naar mobiliteit, terwijl dat bij een gemiddeld Belgisch huishouden 15% van het -hogere- gezinsbudget is.¹⁹ Kinderen t.e.m. 14 jaar krijgen een gratis Buzzy Pazz van de Stad Gent. Ouders moeten echter betalen als ze hun (jonge) kind willen begeleiden naar school. Ook kinderen ouder dan 14 jaar uit kansarme gezinnen gebruiken vaak het openbaar vervoer. Om dit te bekostigen ontbreken de financiële middelen in deze gezinnen vaker en dit kan ervoor zorgen dat kinderen niet naar school gaan (link spijbelen en kleuterparticipatie), boetes zich opstapelen of (vrijwilligers)organisaties bijspringen (Bron: Signalenbeleid Gent, stakeholdersforum, Steunpunt leerrecht- & leerplichtbegeleiding).

Kwantitatief doet het Vlaamse kleuteronderwijs het goed: meer dan 97% neemt deel. Maar de kwaliteit van de **kleuterparticipatie** is bij gezinnen in een kwetsbare situatie (waaronder niet-EU-burgers) niet goed. Duurzame, kwalitatieve kleuterparticipatie is nochtans een belangrijke stap in het integratieproces. Eén van de belangrijke voorwaarden voor kwalitatieve kleuterparticipatie is een goede ouder-schoolrelatie. Precies hier lopen veel scholen vast, omdat ze er niet in slagen de kloof tussen school en gezinnen in een kwetsbare situatie te dichten.²⁰ Gent scoort een stuk slechter dan het Vlaamse gemiddelde, met 4,6% kleuters die onvoldoende aanwezig zijn op school t.o.v. gemiddeld 2,4% in Vlaanderen (cijfers schooljaar 2018-2029).

Net als in andere centrumsteden blijft het aantal **vroegtijdig schoolverlaters** in Gent stijgen. In het schooljaar 2019-2020 verlieten 16,8% of 688 van de jongeren hun Gentse school zonder diploma of kwalificatie, een cijfer dat tussen 2015 en 2019 alleen maar is gestegen. Dat zijn vroegtijdig schoolverlaters: leerlingen die niet meer leerplichtig zijn en de secundaire school uit stappen zonder voldoende kwalificatie. Extra kwetsbaar zijn kinderen en jongeren in een gezin met een lage socio-economische status, met een migratieachtergrond of een andere thuistaal dan het Nederlands, maar ook kinderen en jongeren die schoolse vertraging hebben opgelopen, schoolhopperen of spijbelen. Bijgevolg is het probleem het grootst in het BSO, BUSO en deeltijdsonderwijs. Ongeveer een kwart van de leerlingen in Gent die op stage gaan, stoppen vroegtijdig hun stage. Dit verhoogt de kans op vroegtijdig schoolverlaten. (bronnen: Signalenbundel, beleidsnota en cijfers uit Departement onderwijs en Vorming, Steunpunt leerrecht- leerplichtbegeleiding).

¹⁹ Accenture (in opdracht van Ashoka Belgium), 2015, *Addressing social challenges in Belgium through social and business co-creation*, Chapter 6 Mobility poverty

²⁰ Bron: AMIF-project 2017-2018 door Vernieuwingen in Basisvoorzieningen voor Jongere Kinderen (VBJK) samen met Steunpunt Diversiteit en Leren (SDL – Ugent) en de Vakgroep Sociaal Werk en Sociale Pedagogie UGent. Publicatie: *Publicatie Warm, welkom en wederkerig - naar een goede ouder-schoolsamenwerking*. Publicatie Warm, welkom en wederkerig - naar een goede ouder-schoolsamenwerking

b) Juridische context

Vanuit juridisch perspectief is het recht op onderwijs een **'sociaal' grondrecht**. Het recht op onderwijs of leerrecht staat uitdrukkelijk in onze Belgische Grondwet en diverse internationale verdragen (waaronder het Internationaal Verdrag inzake de Rechten van het kind). Het recht op onderwijs geldt voor elk minderjarig kind in België, los van nationaliteit of verblijfsstatuut, dus ook voor kinderen zonder verblijfsrecht. Daarnaast heb je de leerplichtwet die bepaalt dat alle minderjarige kinderen 'moeten leren'. **Het recht op onderwijs is niet los te zien van de leerplicht** en omgekeerd.

Allereerst en essentieel is dat het recht op onderwijs het recht op daadwerkelijke toegang tot het onderwijs impliceert. Als gevolg daarvan is het aan de overheid om erop toe te zien dat dit recht op onderwijs voor alle kinderen effectief gewaarborgd wordt door o.a. **uitsluiting (o.a. obv inkomen van de ouders)** en discriminatie te **vermijden**. Om die optimale leer- en ontwikkelingskansen te realiseren is **regelmatige aanwezigheid op school** of via thuisonderwijs noodzakelijk en derhalve verplicht gemaakt. Een verplichting moet nageleefd worden, maar dan moet de overheid er wel over waken dat de kinderen op school geraken (hetzij omdat er voldoende scholen op wandelafstand zijn met voorrangeregels, hetzij omdat vervoer van en naar scholen verzekerd toegankelijk is voor eenieder).

Het feit dat het recht op onderwijs een fundamenteel mensenrecht is, heeft tot gevolg dat niet alleen de specifiek bevoegde overheid (= het Ministerie van Onderwijs) op de erkenning en naleving ervan moet toezien. In principe is het een **gezamenlijke verantwoordelijk** van elke overheidsinstantie en zelfs de gehele maatschappij om hier een verantwoordelijke rol in op te nemen.

c) Huidig aanbod

Momenteel biedt de **Stad Gent** aan alle Gentse kinderen van **6 t.e.m. 14 jaar** een **gratis Buzzy Pazz** (het jongerenabonnement van de Lijn). Aan deze keuze is een kostenplaatje gekoppeld van 1,2 miljoen euro per jaar (Mobiliteitsbedrijf). De doelstelling is om Gentse kinderen zo snel mogelijk kennis te laten maken met het openbaar vervoer als verplaatsingswijze en de kosten voor het schoolvervoer voor gezinnen te drukken.

Ook voor kinderen zonder verblijfsrecht (6-14 jarigen) is de aanvraag van een Buzzy Pazz technisch en organisatorisch mogelijk gemaakt, door een samenwerking van het Mobiliteitsbedrijf met De Lijn, het departement Welzijn en Samenleving en het Onderwijscentrum Gent. De werkwijze wordt beschreven in een draaiboek dat daarover is opgemaakt.

Daarnaast heeft **De Lijn** een aanbod van **sociale kortingen**. Kinderen t.e.m. 5 jaar rijden in heel Vlaanderen gratis mee met de bus en tram. Kinderen, jongeren en volwassenen uit gezinnen met een leefloon, verzoekers internationale bescherming ('asielzoekers') en senioren met een inkomensgarantie (IGO) hebben recht op een jaarabonnement aan 46 euro. Ten slotte, kinderen, jongeren en volwassenen uit gezinnen met een verhoogde tegemoetkoming betalen 56 euro voor een jaarabonnement, een bedrag dat overeenkomt met het standaardabonnement van 65-plussers en de Buzzy Pazz Junior van 6 t.e.m. 11 jarigen.

Daartegenover betaalt iedereen zonder recht op één van bovenstaande sociale tarieven een standaard tarief van 215 euro (jongeren tussen 12 en 24 jaar) of 344 euro (volwassenen tussen 25 en 64 jaar) [tarieven De Lijn dd 2021]. Merk op dat deze tarieven een stuk hoger liggen dan die in het Brusselse gewest.²¹

²¹ De MIVB/STIB Brussel biedt schoolabonnementen aan studenten tussen 12 en 24 jaar. De jongere kan kiezen voor een MIVB-abo of een BRUPASS-abo volgens de geografische omvang waar hij/zij nood aan heeft. Het eerste kost 12 euro per jaar (en is gratis vanaf het derde kind), het tweede kost 52 euro per jaar (en 40 euro vanaf het derde kind). Rechthebbenden zijn alle studenten ingeschreven in een onderwijsinstelling voor dag-of avondonderwijs voor minstens 27 studiepunten per academiejaar. Een origineel schoolattest moet voorgelegd worden.

Voor **mensen zonder wettig verblijf** is het onmogelijk om welk abonnement van De Lijn dan ook aan te vragen, door het vaak ontbreken van verblijfsgegevens en een rijksregisternummer. Hierdoor kunnen ze de nodige (online) aanvraagformulieren niet vervullen. De enige mogelijkheid voor hen is de aankoop van de twee duurste opties aan een betaalautomaat of balie: een ticket (2,5 euro) of een tienrittenkaart (16 euro).

d) Doelstelling

In dit actieplan willen we de **focus** leggen op de meest kansarme groepen. We willen daardoor vooral inzetten op de schoolloopbaan (tegengaan spijbelen en ongekwalificeerde uitstroom en kleuterparticipatie) en het tegengaan van zwartrijden (onnodige extra schulden). Dit brengt ook het voordeel met zich mee dat ook de dienstverlening voor deze kansarme groepen toegankelijker wordt. We vertrekken daarbij vanuit een aantal principes:

- We hebben oog voor de **non-take up** van rechten bij personen in de meest kwetsbare situaties, waardoor we inzetten op toeleiding via de bestaande en voor de doelgroep gekende kanalen.
- Een abonnement of aanbod **hoeft niet altijd gratis** te zijn. We kunnen ook steeds een tussenkomst laten betalen, ook al is dat een minimale. Wel moeten we er steeds alert voor zijn dat een extra bijdrage laten betalen mogelijks zorgt voor extra administratie. De administratieve werklast voor een maatschappelijk werker is groot indien er op maat van het gezin moet worden gewerkt.
- De **fiets** blijft het meest ideale vervoersmiddel voor zij die hier zelfstandig gebruik van kunnen maken.

11. Tussenkomst en mogelijk maken van een abonnement De Lijn voor 1 ouder van 0-11 jarige kinderen zonder wettig verblijf voor begeleiding naar zorg en school

Trekker	Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Financieel en Thematische Hulpverlening - beleidscel Precair Verblijf, Opvang en Overgang naar Wonen (POOW) onder Departement Welzijn en Samenleving²² - Lokaal Sociaal Beleid (kinderarmoederegisseur) - Onderwijscentrum Gent - Kinderopvang - Welzijnsbureaus - De Lijn²³

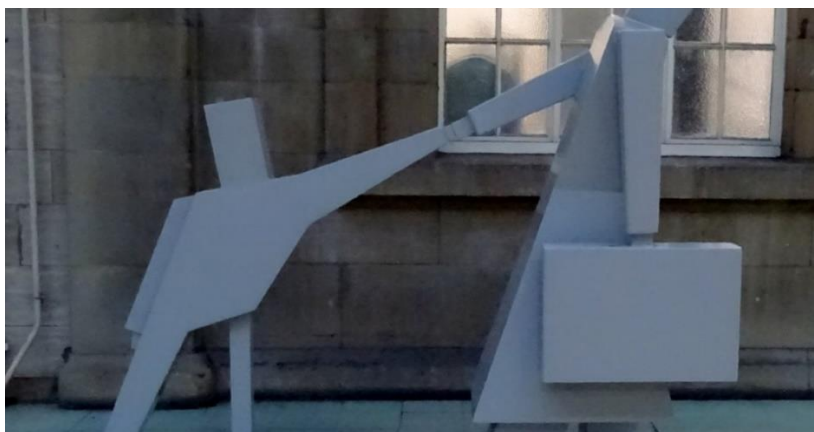
²² Om verwarring te vermijden, enige verduidelijking: Voorheen zat deze expertise onder de dienst Asiel en Vluchtelingen. Sinds de integratie van de Stad Gent en het OCMW Gent tot één organisatie (1/01/2019), is deze expertise echter onder de vernoemde beleidscel POOW ondergebracht. "Dienst Asiel en Vluchtelingen" staat wel nog vermeld op de website van het Onderwijscentrum Gent en in vroegere vergaderverslagen met De Lijn en het draaiboek dat tussen de Stad en De Lijn werd opgesteld voor de organisatie van Buzzy Pazen voor 6-14 jarige kinderen zonder wettig verblijf.

²³ter info: Onderhandeling met De Lijn wordt pas opgenomen, en vermoedelijk op politiek niveau, wanneer stadsintern akkoord is over het voorstel.

Een strikte voorwaarde voor deze actie is dat De Lijn akkoord gaat om de technische drempel te overbruggen: om dus een nieuw type online formulier aan te maken voor deze doelgroep. Gelijkaardig als De Lijn al toezegde en deed voor kinderen zonder wettig verblijf met recht op de gratis Buzzy Pazz in Gent.

Als dit er niet komt, zien we **geen alternatief**.

Deliverable	- Financiële tussenkomst (298 euro per abo) in jaarabonnement Omnipas De Lijn (+ eenmalige kost mobib-kaart) voor 1 ouder van 0-11 jarige kinderen zonder wettig verblijf; gebruiker draagt zelf 46 euro bij - Overeenkomst met De Lijn om de aanvraag van dit abonnement technisch mogelijk te maken
Budget	- 126.500 euro per jaar - 3.125 euro gespreid over 2023-2025 (eenmalige tussenkomst MOBIB-kaart 5 euro per gebruiker)
Timing	2023-2025
Drempel	€ 



Zoals in de inleiding al wordt geschetst, vallen mensen zonder wettig verblijf uit de boot in het aanbod van sociale tarieven van De Lijn. Zij hebben enkel toegang tot de duurste opties van het openbaar vervoer. Voor **kinderen en jongeren t.e.m. 14 jaar zonder wettig verblijf** is reeds een uitzondering gemaakt in Gent: zij worden **geholpen** op school door brugfiguren of -daar waar een school geen brugfiguur heeft- andere schoolmedewerkers, om een aanvraag tot gratis Buzzy Pazz te doen. De Lijn ontwikkelde hiervoor een online aanvraagformulier uniek voor Gent waartoe enkel een afgebakende lijst van schoolmedewerkers toegang toe heeft. De Lijn controleert het aantal vragen via een controlelijst bijgehouden door de beleidscel Precair verblijf, Opvang en Overgang naar Wonen (POOW) van het Departement Welzijn en Samenleving. De procedure brengt enige werklast met zich mee voor scholen, maar is al een stuk minder complex gemaakt sinds 2019.

Jonge kinderen op weg naar zorg of school hebben echter **begeleiding nodig** in het nemen van de bus of tram. Voor gezinnen zonder wettig verblijf is de kost daarvoor **financieel onmogelijk** (lees: ticket 2,5 euro per rit of tienrittenkaarten voor volwassenen). Vanuit maatschappelijk oogpunt is het onlogisch dat deze mensen geen recht hebben op een sociaal tarief van De Lijn.

Akkoord rond een **rechtvaardig sociaal tarief** bij De Lijn inclusief voor volwassenen zonder wettig verblijf is gewenst. Echter, zolang dit uitblijft wensen we dit evenwicht met deze actie zelf te **waarborgen**. Doel is om op een structurele manier de zorg- en onderwijskansen van jonge kinderen te vergroten, kansen te geven voor een duurzame toekomstoriëntering en risico op zwartrijden te vermijden (en daaraan gekoppelde hoge schuldenlasten voor de gebruiker enerzijds en hoge incasso- en administratieve kosten voor De Lijn anderzijds).

Dit doen we door een **regeling voor 1 ouder van 0 tot 11-jarige kinderen zonder wettig verblijf (zwv)** gelijk aan die voor leefloners, verzoekers internationale bescherming en senioren met gewaarborgd inkomen. Dat betekent dat:

- De Stad **onderhandelt met De Lijn** dat een jaarabonnement Omnipas voor deze ouders mogelijk wordt en dat daarvoor het bestaande webformulier wordt uitgebreid, voortbouwend op dat van de derdebetalersregeling Buzzy Pazz voor 6 tot 14-jarige kinderen zwv;
- De **ouder draagt zelf 46 euro** bij aan het abonnement;

- De Stad komt in het resterende bedrag tussen (344 euro - 46 euro = 298 euro per abonnement)²⁴;
- De Stad neemt ook de eenmalige kost voor de mobib-kaart van 5 euro één keer op zich (bij verlies van de kaart wordt niet opnieuw tussengekomen);

Dit geeft een **jaarlijkse kost** aan de Stad van maximaal 126.500 euro (voor de abonnementen) en voor de mobib-kaarten 2.125 euro in 2023 en een ingeschat maximum van 500 euro in de daaropvolgende jaren. De **berekening** is gebaseerd op volgende cijfers²⁵:

- **186** 6-11 jarige kinderen zwv hadden in schooljaar 2020-2021 een Buzzy Pazz via hulp van schoolmedewerkers op school. Het ging daarbij om **152** huishoudens.
→ Wat betreft de 6-11 jarige kinderen zwv die naar school gaan, gaat het dus om 152 x 1 ouder.
- Daarop vergelijken we dit tamelijk betrouwbare cijfer met het gekende cijfer van **medische kaarten** dat we hebben voor alle unieke personen en huishoudens in Gent. Op jaarbasis ontvingen in 2021 **107** unieke 6-11 jarige kinderen zwv een medische kaart²⁶. Daarbij gaat het om **61** huishoudens.
→ Merk op hoe de vergelijking toont dat er meer 6 tot 11-jarige kinderen zwv gekend zijn via de Buzzy Pazz dan via de medische kaart. Het gaat om een extrapolatie van x2,4 (= van 61 naar 152 huishoudens).
- In 2021 ontvingen **199** 0 tot 5-jarige kinderen zwv een medische kaart. Om het aantal huishoudens te berekenen, moeten we echter de cijfers van 0 tot 11-jarige kinderen samen nemen (een 0-jarig kind kan immers een broer of zus hebben ouder dan 5 jaar). Het gaat om **177** huishoudens in 2021 met 0-11 jarige kinderen zwv met een medische kaart.
→ Extrapolatie: 177 huishoudens x 2,4 = **425** huishoudens (oftewel 425 x 1 ouder).
- Kost: 425 ouders x 298 euro abo-tussenkost = **126.500 euro**.

Hiermee voorziet de Stad in een rechtvaardig vervoersaanbod en een gelijkekansenbeleid voor alle mensen in armoede zonder onderscheid tussen mensen in armoede met en zonder papieren (gelijk aan bijvoorbeeld de regeling van tussenkomst in schoolmaaltijden).

Wat de **praktische regeling** betreft:

- De regeling van aanvragen wordt onderzocht ism het Onderwijscentrum Gent (gelijktijdige aanvraag voor ouder en kind) en Kinderopvang.
- De factuur van 46 euro gaat rechtstreeks naar de ouders (zowel bij het Buzzy Pazz-systeem als medische kaarten wordt een verblijfsadres opgegeven).
- Daarna wordt een systeem met de Lijn afgesproken waarbij de factuur naar de Stad gaat zodat die het resterende bedrag kan betalen. Het abonnement kan dan verstuurd worden naar het verblijfsadres.

We vinden het belangrijk om de werking continu goed op te volgen en **jaarlijks te evalueren**. Alle partners worden hierin betrokken. Zowel de doeltreffendheid als de workload bij brugfiguren en schoolmedewerkers, kinderverzorgers, maatschappelijk werkers en andere toeleiders wordt daarbij gemonitord. Zowel bereik als effect op de bereikte kinderen/gezinnen wordt in rekening gebracht. Het gaat immers om workload bovenop huidige takenpakketten.

²⁴ Een (heel) klein deel van de ouders kan ook jonger zijn dan 25 jaar, wat een lagere tussenkomst vereist van 215 - 46 = 169 euro).

²⁵ Het is onmogelijk om exacte cijfers te kennen van mensen zonder wettig verblijf. Velen blijven onder de radar. De cijfers hier zijn gebaseerd op wat we wel weten van enerzijds de toekenning van medische kaarten (Bron: Staf Strategische en Financiële Beleidsondersteuning, Lokaal Sociaal Beleid) en anderzijds de lijsten van brugfiguren. Beide bronnen worden continu geüpdatet en de cijfers schommelen weinig over de jaren heen.

²⁶ Het gaat om het aantal mensen dat de gespecialiseerde dienst van het OCMW verder hielp, niet om de uitgave van medische kaarten bekrachtigd door het Bijzonder Comité voor de Sociale Dienst (BCSD).

12. Verdeling van tienrittenkaarten De Lijn bij +14-jarige leerlingen voor verplaatsingen ikv werkplekieren en proactieve vorming over het gebruik van het openbaar vervoer

Trekker	Onderwijscentrum Gent
Andere betrokken diensten	- vzw Jes - VCLB/Steunpunt Leerrecht-Leerplicht - Mobiliteitsbedrijf
Deliverable	1. Verdeling van 10-rittenkaarten van De Lijn bij +14-jarige leerlingen voor verplaatsingen ikv werkplekieren om schooluitval door de drempel van mobiliteit weg te werken 2. Ondersteuning in competentieversterkende trajecten op school mbt het gebruik van OV vanaf de 1^e graad van het middelbaar onderwijs
Budget	1. 20.000 euro per jaar 2. 50.000 euro eenmalig in 2021 (volgende jaren werkt actie door zonder budget)
Timing	de volledige periode van het actieplan (2021-2025)
Drempel	€ 



Sinds 1999 en 2001 krijgen alle Gentse kinderen van respectievelijk 6 t.e.m. 11 jaar en 12 t.e.m. 14 jaar een gratis Buzzy Pazz (het jongerenabonnement van de Lijn). De Stad trekt hier jaarlijks rond de 1,2 miljoen euro voor uit. De Stad wil Gentse kinderen zo snel mogelijk kennis laten maken met het openbaar vervoer als verplaatsingswijze en de kosten voor het schoolvervoer voor gezinnen drukken.

Mobiliteit vormt in kansarme gezinnen een knelpunt voor het regelmatig schoollopen.²⁷ Dit is zowel voor jonge kinderen die nog niet zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer als voor **+14 jarigen** die geen recht meer hebben op de gratis Buzzy Pazz. Voor jongeren vanaf 15 jaar is het gebrek aan (betaalbare) vervoersalternatieven een medeoorzaak van vroegtijdig en ongekwalificeerde schoolverlaten of spijbelen.

Met deze actie willen we de toegang tot onderwijs faciliteren. We zetten in op de **jongeren in een kwetsbare situatie ouder dan 14 jaar uit beroepsgerichte onderwijsrichtingen** door het verdelen van tienrittenkaarten (dat is, binnen TSO, BSO, dubbele finaliteit, arbeidsmarktfinaliteit en dual leren). Het **voorzien van tienrittenkaarten** vergroot de toegankelijkheid tot onderwijs en dual leren door jongeren de mogelijkheid te bieden het openbaar vervoer te gebruiken **om hun stageplaats of werkplaats te bereiken**. Scholen verdelen de kaarten onder hun leerlingen, door een afweging te maken of de fiets dan wel het openbaar vervoer mogelijk

²⁷ Gebaseerd op de nota: 'Scenario's mobiliteit schoolgaande jeugd' i.h.k.v. Gent Over Morgen – Departement Onderwijs, Opvoeding en Jeugd, IVA Mobiliteitsbedrijf en Departement Samenleving en Welzijn OCMW (30/09/2018).

is voor de leerling om de stage-of werkplek te bereiken. Door het voorzien van tienrittenkaarten voor jongeren uit bovenstaande afstudeerrichtingen, trachten we hun mobiliteitskansen naar ver gelegen werkplekken te vergroten om op die manier de ongewenste uitstroom van ongekwalificeerde jongeren te verminderen. Wanneer deze jongeren de school gekwalificeerd verlaten, zijn ze klaar voor de arbeidsmarkt.

Door het aanbieden van de tienrittenkaarten aan leerlingen ouder dan 14 jaar, wenst deze actie de Gentse scholen te ondersteunen in hun beleid omtrent vervoersarmoede bij leerlingen, anderzijds is de actie een hefboom om gezinnen in een kwetsbare situatie te identificeren en door te verwijzen naar het onthaal van OCMW/Kinderen Eerst. Voor de evaluatie van deze actie **monitoren** we o.a. -voor zover data voorhanden is- het effect op spijbelen en uitval bij stagelopen en vergelijken we de cijfers met die van bijvoorbeeld Brussel (waar abo-kosten voor jongeren veel lager zijn, zie hierboven voetnoot 13).

De verdeling van de tienrittenkaarten over de diverse Gentse scholen gebeurt aan de hand van vooraf bepaalde criteria. Hiervoor voorzien we een budget van **20.000 euro per jaar** voor 5 jaar waarmee jaarlijks 1.250 tienrittenkaarten kunnen worden aangekocht (volgens de huidige kost van 16 euro per tienrittenkaart van De Lijn, dd maart 2022).

Daarnaast ontvangen we signalen via scholen en flankerende partners dat jongeren onvoldoende vaardig zijn in het gebruik van het openbaar vervoer: in het uitzoeken van de meest efficiënte lijn of verbinding, in het zoeken naar alternatieve routes owv bijvoorbeeld wegenwerken en vaardigheden op de bus zelf (opstappen, halteaanvraag,...). We geloven dat inzet op een breder bereik, met **competentieversterkende vorming** vanaf de eerste graad van het middelbaar nuttig is en oefenkansen biedt aan jongeren. Inzet op competentieversterking op vlak van openbaar vervoer past binnen de eindtermen secundair onderwijs (zowel voor als na de modernisering). We bieden ondersteuning aan leerkrachten in de vorm van educatieve pakketten. Dit doen we door volgende zaken:

- In 2021 **verdelen we éénmalig tienrittenkaarten** over Gentse scholen volgens via het Sociaal Steunfonds. Via dit bestaand en gekend systeem worden alle scholen bereikt (netoverschrijdend, gewoon en buitengewoon secundair onderwijs) en kan een verdeelsleutel toegepast worden die rekening houdt met aantal leerlingen in preciaire situaties. Hiervoor wordt eenmalig een bedrag vrijgemaakt van **50.000 euro**. De school zet de tienrittenkaarten in volgens de noden. Het Onderwijscentrum Gent evalueert op het einde van het schooljaar 2021-2022 het aantal gebruikte tienrittenkaarten en hun toepassing. Ook De Lijn engageert zich om een rapportering te geven van het algemene gebruik van de lijnkaarten die in deze specifieke batch werden geleverd, rekening houdend met de geldende privacy-reglementering.
- Het gebruik van het bestaande aanbod van educatieve pakketten wordt bevestigd, geëvalueerd en waar mogelijk bijgesteld.

Ook binnen het buitengewoon onderwijs wordt zeer enthousiast gereageerd op deze ondersteuning. Heel wat leerlingen hebben namelijk geen Buzzy Pazz (redenen: o.a. woonplaats buiten Gent, +14 jaar) en dit terwijl er zeer frequent gebruik gemaakt wordt van het openbaar vervoer binnen het lesprogramma. De school draagt zelf vaak bij in de aankoop van lijnkaarten om aan deze behoefte tegemoet te komen.

Beide acties van 2021 zijn reeds lopende (20.000 euro stage-gerelateerd, 50.000 euro voor competentieversterkende vorming).²⁸

²⁸ Hiervoor werd een subsidieovereenkomst voor de aankoop van tienrittenkaarten afgesloten met De Lijn. De goedkeuring is terug te vinden in e-besluitvorming: <https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=476624&nav=search>

D. Bereikbaarheid van niet-bediende haltes garanderen en communicatie op maat voorzien nav de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan De Lijn voor personen in een kwetsbare situatie

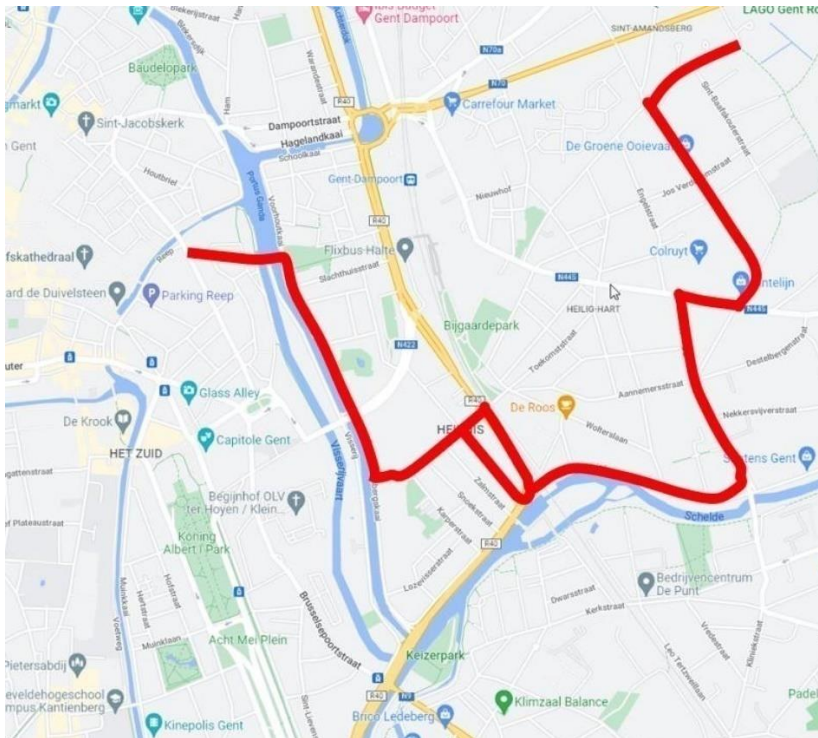
In juli 2023 wordt het Nieuw Openbaar Vervoerplan De Lijn ingevoerd.²⁹ Als gevolg zullen bepaalde haltes/lijnsegmenten van De Lijn minder of niet meer worden bediend. Dit heeft impact op de vlotte bereikbaarheid van enkele sociale voorzieningen en wijk(segment)en. MOW Vlaanderen en het Vervoer Op Maat-aanbod van de Mobiliteitscentrale zijn aan zet om de impact van de bus-en tramreizigers maximaal op te vangen.

De Stad Gent biedt ondersteuning daar waar het aanbod van het Nieuw Openbaar Vervoerplan ontoereikend is en bewoners weinig andere duurzame vervoersopties hebben. Hierbij wordt in de eerste plaats gekeken naar zones waar haltes wegvallen en met personen in een kwetsbare situatie zoals mensen met verminderde mobiliteit die de afstand te voet tot de eerstvolgende blijvende halte niet kunnen overbruggen. Ook wat betreft communicatie op maat aan deze kwetsbare groepen neemt de Stad haar verantwoordelijkheid om een aanvullende rol te spelen. De Stad doet dit vanuit de operationele doelstelling om “het aandeel toegankelijk collectief vervoer te vergroten”.

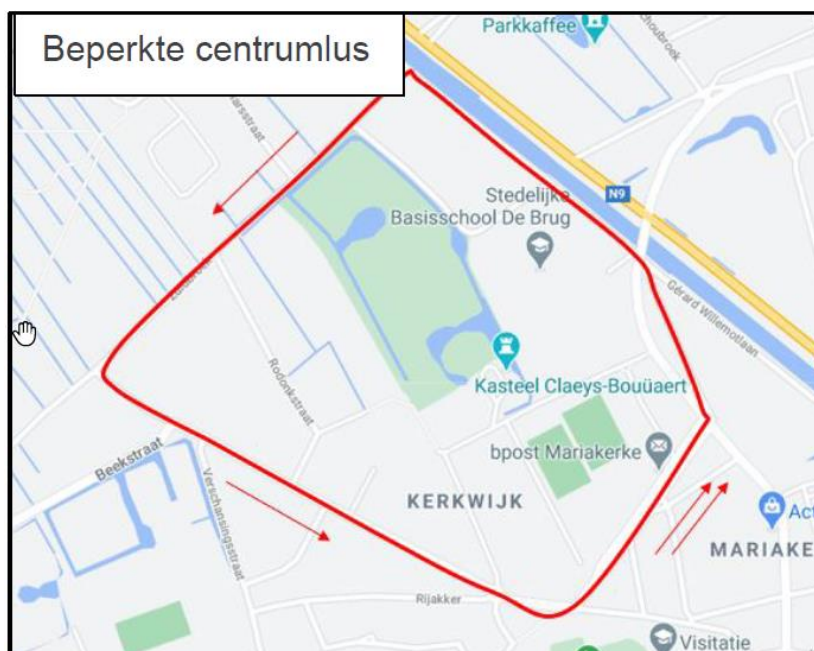
13. Opvolging vanaf implementatie van de flankerende maatregelen voor de geschrapte haltes n.a.v. de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan van De Lijn en ondersteuning met communicatie op maat

Trekker	Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Regie Gezondheid en Zorg - Lokale Dienstencentra - Lokaal Sociaal Beleid
Deliverable	1. Opvolging vanaf implementatie van de alternatieven en terugkoppeling met de coördinatoren van de welzijnscentra en zorgcentra 2. Communicatie op maat aanbieden over het gewijzigde aanbod De Lijn op het micro-lokale niveau aan personen die hoge drempels ondervinden tot de reguliere communicatiekanalen
Budget	1. / (het Mobiliteitsbedrijf voorziet hiervoor budget vanuit andere budgetten) 2. 10.000 euro
Timing	vanaf de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan van De Lijn
Drempel	  

²⁹ Dit is een uitgestelde datum. Begin maart 2022 heeft de Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters deze nieuwe startdatum vastgelegd.



Indicatie van de lijnvoering van Cleemputteplein – Sint-Jacobs waarvoor de Stad tussenkomt: gecombineerd traject van bestaande lijn 6 en lijnen 17/18.



Indicatie van het route-alternatief van de centrumlus in Mariakerke die zal worden uitgevoerd met een shuttle.

In **2020** werd een **studiebureau** ingeschakeld om de impact van enkele bijkomende alternatieven vervoer op maat uit te werken.³⁰ De input voor het studiebureau werd verzameld in een werkgroep met de partners en coördinatoren van welzijns -en zorgcentra (armoedebestrijding, jeugdwerk, woonzorgcentra, familiehulp etc.) die elk spraken vanuit de signalen en mobiliteitsnoden van hun doelgroep.

Gebaseerd op de voorstellen uit de studie, sprak de Stad Gent eind 2020 de beleidsintentie uit om volgende **twee extra flankerende maatregelen te voorzien** vanaf de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan:

- Verlenging van een nieuwe busroute: voor de sociale woonwijken en buurtcentra in de Heirniswijk en Het Scheldeoord die vanaf de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan niet meer bediend worden door De Lijn (zie kaart met indicatie van de route hierboven)
- Inzet van een shuttle: voor o.a. woonzorgcentrum Zuiderlicht, de Planetenwijk en het Atheneum in Mariakerke (zie kaart met indicatie van de route hierboven)

Voor deze twee maatregelen wordt **budget** van het Mobiliteitsbedrijf aangewend dat tot nu toe voorzien werd voor de P+R shuttles en de subsidie Nachtnet aan De Lijn. Deze beide budgetten zullen immers overbodig worden omdat De Lijn bij invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan een halte Weba toevoegt aan een buslijn richting stadscentrum en een groter aanbod nachtvervoer zal voorzien.

De invoering van de herziening van het net en alle flankerende maatregelen van vervoer op maat betekenen heel wat aanpassing voor de bus-en tramgebruikers die hierdoor geïmpacteerd zijn. Het is belangrijk om speciale aandacht te hebben voor kwetsbare groepen zoals mensen slecht ter been, digitaal-ongeletterden en mensen die met standaard communicatie moeilijk bereikt worden.

We zullen de **impact** van de invoering van het Nieuwe Net en de doeltreffendheid van de flankerende maatregelen **opvolgen** met de betrokken partners. Na een gewenningsfase van 6 maanden zullen we de nodige adviesraden vragen om te evalueren.

Daarnaast voorzien we **informatieverstrekking op maat** voor diegenen die via reguliere communicatiekanalen moeilijker bereikt worden. We denken daarbij aan infomomenten en doe-momenten uitgewerkt op maat van het voorziene doelpubliek en hun lokale omgeving. We richten ons in de eerste plaats op de Gentse lokale dienstencentra en armoedeverenigingen. De voorbereiding en organisatie van deze informatieverstrekking op maat gebeurt via uitbesteding. Hiervoor wordt een budget voorzien van 10.000 euro gespreid over 2023 en 2024.

³⁰ Met het Decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 22 juni 2019 werd het Vlaamse Gewest ingedeeld in 15 vervoerregio's, waaronder de vervoerregio Gent. Een vervoerregioraad Gent werd samengesteld om advies te verlenen. In de schoot van deze vervoerregioraad werden volgende vier voorstellen voor Vervoer op Maat (VoM) voorgelegd aan de Gentse gemeenteraad en goedgekeurd op 11 maart 2021:

- Een **vaste VoM-dienst** tussen **Zelzate en Oostakker** (uurdienst) met bediening van de **Kanaaldorpen** Desteldonk, Mendonk en Sint-Kruiswinkel.
- **Deelfietsen** als aanvulling op het kernnet van De Lijn op een achttal plaatsen: 4 aan stations (Wondelgem, Drongen, Gentbrugge, Merelbeke) en verder aan Sint-Denijs-Westrem-Dorp, Baarle-Dorp, Zwijsnaarde-Molen en Oostakker-Dorp.
- Een systeem van **"OV-taxi"**, een vorm van vraagafhankelijk vervoer die kan ingezet worden tussen niet meer bediende haltes en nabijgelegen knooppunten.
- **Middelen voor Max Mobiel** teneinde de shuttlediensten naar perifere tewerkstellingsgebieden verder te kunnen uitvoeren.

E. Kansen creëren voor autodelen

Gent is de bakermat van autodelen in Vlaanderen. Dégage startte in 1998 met 1 wagen, Autopia werd in 2003 opgericht als Vlaams Steunpunt voor particulier autodelen en Cambio Vlaanderen is in 2004 in Gent geboren met 3 standplaatsen en 7 wagens.

Ook voor het huidige Gentse stadsbestuur blijft autodelen minstens even belangrijk, zoals ook blijkt uit de nieuwe beleidsnota van de schepen van Mobiliteit, Publieke Ruimte en Stedenbouw:

De stad mikt op 25.000 autodelers in 2025. Hiervoor maken we een nieuw autodeelplan op waarin we een aantal speerpunten naar voren schuiven, zoals het uitbreiden van het aantal mobipunten, de koppeling van autodelen aan het ABR, de uitbreiding van het aantal elektrische deelwagens en bijhorende laadpalen en communicatie naar specifieke doelgroepen zoals mensen van een andere origine, ouderen, kwetsbare mensen... “

Het actieplan bevat 8 speerpunten, waarvan één ‘kansen creëren voor autodelen’ met 5 invalshoeken. Eén van de invalshoeken is vervoersarmoede.

14. Drempelverlagende acties om autodelen toegankelijker te maken voor personen in een kwetsbare situatie

Trekker	Mobiliteitsbedrijf
Andere betrokken diensten	- Departement Welzijn en Samenleving - Departement Gezondheid en Zorg
Deliverable	In het Autodeelplan “2025” is een hoofdstuk opgenomen rond het bereiken van personen in een maatschappelijk kwetsbare situatie
Budget	/ (het Mobiliteitsbedrijf voorziet 250.000 euro gespreid over 5 jaar binnen de budgetten van het Autodeelplan 2025)
Timing	2021-2025
Drempel	€  



Het Autodeelplan Gent 2025 stelt de volgende actie voor rond vervoersarmoede:³¹

“We **onderzoeken** i.s.m. het OCMW en betrokken partners hoe autodelen een oplossing kan bieden voor een betere mobiliteit van personen in vervoersarmoede of mensen met een verhoogde tegemoetkoming. Ook senioren en minder mobiele personen kunnen in de scope vallen.

Hierbij wordt niet enkel **ingezet op** het financiële aspect - zoals bv. borgstelling, kansentarieven en autodeelcheques (cfr. taxicheques) - maar op **alle mogelijke drempels** die kunnen leiden tot het niet gebruiken van deelwagens, zoals:

- Toegankelijkheid: De meer technologische systemen en apps zijn soms te hoogdrempelig. We onderzoeken of deelwagens toegankelijk kunnen worden via bv. een loket bij huisvestingsmaatschappijen of andere partners.
- Combineren: van gedeelde mobiliteit, zoals deelfietsen, openbaar vervoer,... zodat de juiste keuze voor elke verplaatsing kan gebeuren.
- Informeren: Communicatie dient afgestemd te worden op specifieke doelgroepen, met aandacht voor culturele verschillen.
- Ondersteunen: We bekijken initiatieven zoals het buddy-project en ook of deelwagens als leswagens kunnen gebruikt worden om het rijbewijs te halen.
- Netwerk: Samenstellen van een netwerk van partners die vervoersarmoede als prioriteit zien en de achterban opleiden om autodelen als mogelijke oplossing aan te brengen bij personen voor wie dit nuttig kan zijn.
- We voorzien hiervoor een subsidiebedrag van 250.000 euro gespreid over 5 jaar.”

Een andere invalshoek is op zoek gaan naar kantelmomenten in het leven van mensen in een kwetsbare situatie en mee uitzoeken hoe autodelen voor de nieuwe situatie een oplossing kan zijn. Zo’n kantelmoment is bijvoorbeeld een verhuis naar (een nieuwe locatie in) Gent of de zoektocht naar job.

³¹ De goedkeuring van het Autodeelplan Gent 2025 (GR 25/01/2021) is raadpleegbaar in e-besluitvorming: https://ebesluitvorming.gentgrp.gent.be/do/decree/detail?id=424941&nav=search&decree_type=default

F. Evaluatie en opvangen van de sociale impact van de lage emissiezone

Luchtvervuiling heeft maatschappelijk gezien een grote **impact op de gezondheid**, in het bijzonder van kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen en mensen met een zwakkere gezondheid. Ook personen in een sociaal kwetsbare situatie ondervinden vaak grotere gezondheidsgevolgen door een grotere blootstelling aan luchtvervuiling. De belangrijkste polluenten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), stikstofdioxide (NO₂) en roet. Langdurige blootstelling aan fijn stof zorgt ervoor dat de gemiddelde levensverwachting van de Vlaming met ongeveer een jaar daalt. Roet (afkomstig van bijvoorbeeld oudere dieselwagens) is bijzonder schadelijk voor de gezondheid omdat de deeltjes diep in de longen doordringen en zo zelfs in de bloedbaan terecht kunnen komen.

De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit verbeterd. Na de invoering van het circulatieplan is o.a. de NO₂ -concentratie gemiddeld gedaald met 7,4 µg/m³ of 18%. Hoewel dit zeer positief is, zijn we er nog niet. Zoals de beleidsnota 'Lucht en Geluid' 2020-2025 aangeeft, **streeft de Stad Gent naar** "een verdere daling van de jaargemiddelde roetconcentratie en een verdere daling van de jaargemiddelde NO₂-concentraties tot onder de grenswaarde [volgens de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie], ook in de streetcanyons en drukke verkeersassen." In de Gentse agglomeratie (Gent exclusief de haven) zien we dat fijn stof en roet voornamelijk uitgestoten worden door verkeer en huishoudelijke houtverbranding. Voor NO₂ zien we dat verkeer de belangrijkste bron is.

Om de luchtkwaliteit te verbeteren, zetten we daarom o.a. in op een **duurzaam mobiliteitsbeleid** gericht op het bevorderen van een duurzame modal shift. Sinds 1 januari 2020 is in de Gentse binnenstad (het gebied binnen de R40) een lage-emissiezone (LEZ) ingevoerd. De oudste en meest vervuilende wagens uit het centrum houden, moet ervoor zorgen dat de luchtkwaliteit en dus ook de levenskwaliteit van de inwoners verbetert. Conform het Vlaamse regelgevend kader zullen in 2025 de toelatingsvoorwaarden voor de LEZ verstrengen en zullen ook Euro 5 dieselvoertuigen geen toegang meer krijgen tot de LEZ.

In dit actieplan is er aandacht voor de **sociale impact** van de ingevoerde LEZ en de doorgevoerde aanbevelingen daaromtrent.

15. Evaluatie van de sociale impact van de invoering van de lage emissiezone in het stadscentrum

Trekker	Dienst Milieu en Klimaat
Andere betrokken diensten	- Beleidsparticipatie (Sociale Regie) - Departement Gezondheid en Zorg - Mobiliteitsbedrijf
Deliverable	- Evaluatie van het subsidiereglement Milieuvriendelijke Mobiliteit - Evaluatie van de uitwerking en het effect van de communicatie en van sociale en andere flankerende maatregelen van de huidige lage-emissiezone - Optimalisatie van het subsidiereglement: aanpassing van de modaliteiten van de slooppremie
Budget	/
Timing	2021-2022
Drempel	



De invoering van de LEZ versterkt mogelijk de problematiek van vervoersarmoede en isolement (die verschillende oorzaken kennen). Vervoersarmoede aanpakken is ook in het kader van de LEZ een cruciale voorwaarde om de maatregel op een goede manier te laten werken. Om die reden werden van bij aanvang flankerende maatregelen voorzien om de Gentenaars maximaal te begeleiden bij de invoering van de LEZ:

- De voornaamste maatregel was de **verhoogde slooppremie**. Gedurende de periode van midden 2017 tot eind 2020 konden inwoners van de LEZ rekenen op een slooppremie wanneer ze hun niet-LEZ-proof voertuig lieten slopen, met een verhoogde premie voor personen met een laag gezinsinkomen.
- Er is het **subsidie­reglement milieuvriendelijke mobiliteit** (2017-2019, en een vernieuwd voor 2019-2024). De subsidie heeft tot doel Gentse inwoners en bedrijven te stimuleren om over te schakelen op alternatieve vervoersmodi. Daarnaast beoogt het reglement om Gentenaars voor te bereiden op de invoering van de LEZ en verder te ondersteunen nadien. In ruil voor het schrappen van de nummerplaat in het gezin, wordt een premie toegekend om te investeren in een duurzame vervoers­optie naar keuze (bv. aankoop fiets, bijdrage in abonnement openbaar vervoer, bijdrage in abonnement autodelen).
- Ten slotte was er een aanbod **taxicheques** in ruil voor het schrappen van de nummerplaat in het gezin, aan gezinnen met een beperkt inkomen.

Om de mobiliteitsmaatregelen op een goede, correcte en sociale manier te behouden, trekken we lessen uit de ervaringen van de doorgevoerde LEZ in Gent. Met betrekking tot vervoersarmoede **evalueren** we de uitwerking en het effect van de communicatie en van sociale en andere flankerende maatregelen. De werkgroep vervoersarmoede rond de LEZ deed obv de evaluatie aanbevelingen. **De evaluatie werd voltooid in 2021.** O.a. op basis van deze evaluatie wordt het **subsidie­reglement milieuvriendelijke mobiliteit** aangepast wat betreft de modaliteiten van de slooppremie.

De aanpassingen worden hieronder omschreven. Zie ook de nota opgemaakt door Dienst Milieu en Klimaat.

OPGELET: Dit valt niet onder budget van mobiliteitsarmoede. Het wordt hier vermeld omdat het voortkomt uit de werkgroep vervoersarmoede rond de LEZ en de aanbevelingen van bovengenoemde evaluatie.

Voorstel: De slooppremie veel specifiek­er richten op mensen zonder enige financiële draagkracht, voor een maximaal rendement van de middelen.

Voorgestelde aanpassingen van de huidige slooppremie vanuit oogpunt mobiliteitsarmoede (hieronder 1-3) en vanuit oogpunt luchtkwaliteit (hieronder 4):

(1) Enkel voor gezinnen in een financieel kwetsbare situatie, niet meer voor alle Gentenaars

De slooppremie wordt ingezet voor de doelgroep die er het meest baat bij heeft.

Argumentatie:

- Meer dan bij wie ook maakt de financiële drempel het onmogelijk om de shift te kunnen maken.

- Budgettair moeilijk realiseerbaar voor de Stad om én voor alle Gentenaars een premie aan te bieden én het bedrag van de premie voldoende hoog te leggen.

(2) Verhoogd bedrag voor gezinnen in een financieel kwetsbare situatie

Het bedrag van de slooppremie verhogen voor de gezinnen in een financieel kwetsbare situatie.

Argumentatie: toereikend bedrag dat stimuleert en realistisch maakt om voor een degelijk milieuvriendelijk alternatief te gaan.

(3) Andere afbakening van de doelgroep

De slooppremie niet afbakenen obv 'inkomenscategorie 1'³², wel: 1) voor iedereen met recht op verhoogde tegemoetkoming (VT) (dit gaat om mensen met laag inkomen en het merendeel van mensen met handicapstatuut), en 2) voor iedereen met een actief dossier bij het OCMW (dit gaat o.a. om mensen in schuldbemiddeling, budgetbeheer, dossier bij energiecel).

Argumentatie:

- VT als voorwaarde bevordert uniformiteit met veel andere sociale premies (bv. Uitpas, taxicheques),
- het is een transparantere voorwaarde voor de aanvrager
- OCMW adviseert om mensen met actief dossier toe te voegen, want: de groep overlapt grotendeels met VT-rechthebbenden, maar niet helemaal (bv. personen die voldoende verdienen maar alles maandelijks moeten afstaan door hoge schuldenlast).

Om hoeveel mensen gaat het?

Richtinggevende cijfers (zie ook bijlage onderaan dit hoofdstuk):

- VT: 19,7% van Gentse bevolking = 51.890 personen

[Bron: *Gent buurtmonitor, 2020*]

- actief OCMW-dossier = 9.103 personen

[Bron: *opvraging bij collega's OCMW, 2021*]

Er is grote overlap tussen beide groepen. Gewoon samentellen mag dus zeker niet. Het gaat samen om **een 53.000-tal personen**. Dit is een inschatting, gebaseerd op cijfers van 2020. Het exacte aantal kan niet achterhaald worden door het ontbreken van VT-gegevens tot op individueel niveau (gegevens Federale overheid).

Uiteraard hebben niet al deze personen een voertuig categorie rood.

(4) Ruimer spreidingsgebied

De slooppremie kan aangevraagd worden door rechthebbenden binnen **heel Gents** grondgebied, niet meer alleen binnen de LEZ.

Argumentatie: Ook buiten de LEZ zijn er nog veel gezinnen met een voertuig categorie rood (diesel 4 of lager en diesel 5). Het is goed om ook hen te stimuleren om hun nummerplaat in te leveren en de overgang te maken naar milieuvriendelijkere mobiliteit om de luchtkwaliteit op o.a. de stadsring en in de deelgemeenten te verbeteren.

III. Overzicht acties en budget per drempel

A. Acties in verhouding tot drempel

De volgende tabel toont het overzicht van acties en op welke van de 5 gedefinieerde types drempels van vervoersarmoede elke actie zich richt.

Actie nr.	Inhoud	€				
		Betaalbaarheid	Verminderde mobiliteit	Vaardigheid/ kennis/ betrokkenheid	Informatie/ comm.- en betalingsmiddel	Geografische bereikbaarheid
1	Universal Design		x	x		
2	Kleine infrastructuurmaatregelen		x	x		
3	Fietstaxidienst	x	x			x
4	Toegankelijke haltes		x			
5	Online kaart toegankelijke haltes				x	
6	Toegankelijk VoM Gent	x	x	x	x	
7	Toegankelijke taxi's			x	x	
8	Fietslessen	x		x		x
9	Fietsbezit- en onderhoud	x			x	x
10	Verduurzamen van het doen fietsen			x		
11	De Lijn abo: ouder van 0-11 jarige kinderen zwv	x			x	
12	De Lijn 10-rittenkaarten ikv werkplekklaren & proactieve sensibilisering gebruik OV	x		x		
13	Opvolging flankerend beleid & communicatie op maat mbt Nieuwe Net De Lijn		x		x	x
14	Autodelen & drempelverlagende acties	x		x	x	
15	LEZ evaluatie sociale impact			x		

B. Acties in verhouding tot budget

Voor het Actieplan Vervoersarmoede voorziet het Mobiliteitsbedrijf een budget van 2.950.205 euro gespreid over 5 jaar.

Daarnaast ondersteunt de Stad het tegengaan van vervoersarmoede ook binnen talrijke reguliere werken en andere grootschalige projecten van uiteenlopende diensten (o.a. het Mobiliteitsbedrijf, Lokaal Sociaal Beleid en Milieu en Klimaat).

Onderstaande tabel toont een overzicht van al deze budgetten, zowel van het actieplan (groene kleur) als de reguliere (witte kleur), gespreid over de jaren van het actieplan en onder welke dienst deze vallen.

Acties	Deliverables	Drempel	2021	2022	2023	2024	2025	Verantwoordelijke dienst: uitvoering	Verantwoordelijke dienst: budget
Actie 1: Universal Design vanaf ontwerpfase: toepassing in geplande heraanlegdossiers van het openbaar domein									
Regulier/ Ander			-	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	Wegen, Bruggen en Waterlopen	
Actieplan	- Toepassing Universal Design in ontwerp 5 zones van heraanleg		-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
	- Uitgesproken ambitie voor ontwerp toegankelijk openbaar domein andere heraanlegzones		-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
	- Zichtbaarheid in de 5 aangepakte projectzones (in deze legislatuur en/of later)		-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
Actie 2: Kleine infrastructuur ingrepen tbv de keten van toegankelijkheid rond sociale, medische en culturele instellingen									
Regulier/ Ander	budget TAP, volgens gemiddelde besteding voorbij 3 jaar		650.000 €	650.000 €	650.000 €	650.000 €	650.000 €	Wegen, Bruggen en Waterlopen	
Actieplan	- Inventaris van knelpunten voor de wijkmobiliteitsplannen		-	-	-	-	-	Mobiliteitsbedrijf	
	- Uitvoering kleine infrastructuurmaatregelen		20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	Wegen, Bruggen en Waterlopen	Mobiliteitsbedrijf
	- Inventarisatie & doorgeven structurele ingrepen op langere termijn		-	-	-	-	-	Mobiliteitsbedrijf	
Actie 3: Fietstaxidienst voor personen met verminderde mobiliteit									
Regulier/ Ander	TriVelo (fietstaxidienst): buurtinitiatief Wijk Aan Zet, 3 maanden voor senioren in Sluizeken-Tolhuis-Ham		4.000 €	-	-	-	-	Ontmoeten & Verbinden/ Regie Gezondheid en Zorg	
Actieplan	- TriVelo (Stad als partner): verlenging 3 maanden, ruimere doelgroep & spreidingsgebied		14.426 €	-	-	-	-	Mobiliteitsbedrijf	
	- TriVelo (Stad als trekker): ruimer aanbod & gebied, proefperiode 1 jaar		-	139.189 €	39.484 €	-	-	Mobiliteitsbedrijf	
	- TriVelo: vervolg exploitatie na positieve evaluatie proefperiode				100.689 €	140.173 €	140.173 €	Mobiliteitsbedrijf	
Actie 4: Meer toegankelijke bus- en tramhaltes: ambitie charter garanderen									
Regulier/ Ander			vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	vervlochten in budget van reguliere heraanlegdossiers	Wegen, Bruggen en Waterlopen	
Actieplan	- Inventaris van opnieuw aan te leggen haltes periode 2021-2025		-	-	-	-	-	Mobiliteitsbedrijf	
	- Technische uitwerking		-	-	65.291 €	89.309 €	91.479 €	Wegen, Bruggen en Waterlopen	Mobiliteitsbedrijf
	- Uitvoering op terrein		-	-	120.000 €	120.000 €	120.000 €	Wegen, Bruggen & Waterlopen	Mobiliteitsbedrijf

Acties	Deliverables	Drempel	2021	2022	2023	2024	2025	Verantwoordelijke dienst: uitvoering	Verantwoordelijke dienst: budget
Actie 5: Raadpleegbare online kaart van alle toegankelijke bus-en tramhaltes in Gent									
Regulier/ Ander	Digitale kaart met groeiend aanbod aan toegankelijkheidsinformatie verschillende domeinen		-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
Actieplan	Digitale kaart van OV-haltes met afgestemde toegankelijkheidsinformatie op stadswaarsite		-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
Actie 6: Bestaand aanbod vervoer op maat voor minder mobiele Gentenaars evalueren en toegankelijker maken									
Regulier/ Ander	- Taxicheques (bruto, zonder aftrok van bijdrage klant)	€ 	160.278 €	tbc	tbc	tbc	tbc	Lokaal Sociaal Beleid	
	- vzw MOBAR rolstoelvervoer & vrijwilligersvervoer		231.595 €	208.575 €	23.175 €	tbc	tbc	Lokaal Sociaal Beleid	
	- vrijwilligersvervoer Lokale Dienstencentra: wijkwerken, uitvoeren ritten (incl. vrijwilligersvergoedingen), personeel voor plannen van ritten, aftrok bijdrage klant (budget is schatting, kan jaarlijks fluctueren)		113.000 €	113.000 €	113.000 €	113.000 €	113.000 €	Departement Gezondheid en Zorg	
Actieplan	- Studie en evaluatierapport		50.000 €	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	Mobiliteitsbedrijf
	- Scenario-uitwerking & voorbereidend werk voor uitrol		-	-	43.527 €	-	-		Mobiliteitsbedrijf
	- Uitrol en exploitatie scenariokeuze t.b.v. optimale dienstverlening		-	-	-	120.000 €	120.000 €	Lokaal Sociaal Beleid	Mobiliteitsbedrijf
	- Jaarlijkse infobundel (lay-out, drukwerk, verspreiding)		-	7.500 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €		Mobiliteitsbedrijf
Actie 7: Toegankelijke taxi's									
Actieplan	- Organisatie vorming voor taxisector		-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	Mobiliteitsbedrijf
	- Premie in/uitstaphulp voor minder mobiele aan taxisector		-	-	4.000 €	4.000 €	4.000 €		Mobiliteitsbedrijf
	- Inventaris opmaken & online raadpleegbaar maken van toegankelijke taxi's		-	-	-	-	-		Mobiliteitsbedrijf
Actie 8: Fietslessen: het huidige aanbod versterken en uitbreiding naar kinderen en jongeren									
Regulier/ Ander	- fietslessen voor volwassenen (personeels-en werkmiddelen)		22.700 €	22.700 €		(geschrapt)		Sportdienst	
	- Brede School: fietsprojecten		2.500 €	3.000 €	2.500 €	2.500 €	2.500 €	Onderwijscentrum	
	- Relance-maatregel Corona: fietslessen & 2ehandsfiets voor OKAN-leerlingen	€ 	16.800 €	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
Actieplan	- fietslessen: werking verdiepen en uitbreiden		10.000 €	11.225 €	40.793 €	35.606 €	35.398 €	Sportdienst > vanaf jan/2023: EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
	- verhogen van lesgeverscapaciteit		-	-	55.886 €	57.238 €	58.337 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
	- groei van vrijwilligerswerking en -werving		-	-	2.550 €	2.601 €	2.653 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
	- ontwikkeling van educatief-en communicatiemateriaal		-	1.450 €	3.654 €	6.730 €	827 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf

Acties	Deliverables	Drempel	2021	2022	2023	2024	2025	Verantwoordelijke dienst: uitvoering	Verantwoordelijke dienst: budget
Actie 9: Fietsbezit-en onderhoud: gerichte financiële tussenkomst									
Actieplan	- Tweedehandsfietsen voor verkoop aan deelnemers fietslessen (werkuren + onderdelen - inkomsten)	€ €	9.000 €	10.400 €	10.820 €	11.037 €	11.257 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
	- Tweedehandsfietsen voor verkoop via intermediaire organisaties aan personen in vervoersarmoede	€	-	31.200 €	31.824 €	32.460 €	33.110 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
	- Fietscheques te besteden aan fietsherstel-en huur	€ 🚲	-	-	14.783 €	14.783 €	14.783 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
	- Ontwikkeling/verwerving van beheersysteem voor derdebetalersregeling van fietsherstelcheques	🚲	-	-	75.000 €	5.000 €	5.000 €		Mobiliteitsbedrijf
Actie 10: Verduurzamen van het doen fietsen: nazorg na fietslessen en community building									
Actieplan	- Garantie nazorg met fietsambassadeur	🚲	21.000 €	24.705 €	27.943 €	28.619 €	29.169 €	EVA Fietsambassade	Mobiliteitsbedrijf
Actie 11: Tussenkomst en mogelijk maken van een abonnement De Lijn voor 1 ouder van 0-11 jarige kinderen zonder wettig verblijf voor begeleiding naar zorg en school									
Actieplan	- Financiële tussenkomst in De Lijn jaarabo Omnipas (+ eenmalige kost mobib-kaart) voor 1 ouder van 0-11 jarige kinderen zonder wettig verblijf	€	-	-	128.625 €	127.000 €	127.000 €		Mobiliteitsbedrijf
	- Overeenkomst met De Lijn om aanvraag abo voor ouders van 0-11 jarige kinderen zonder wettig verblijf technisch mogelijk te maken	€	-	-	-	-	-		Mobiliteitsbedrijf
Actie 12: Verdeling van tienrittenkaarten De Lijn bij +14-jarige leerlingen voor verplaatsingen ikv werkplekieren en proactieve vorming over het gebruik van het openbaar vervoer									
Regulier/ Ander	- Gratis Buzzy Pazz voor 6-14 jarigen (derdebetalersregeling De Lijn)	€	1.205.537 €	1.218.068 €	1.228.483 €	1.238.925 €	1.249.456 €		Mobiliteitsbedrijf
	- Nachtnet (derdebetalersregeling De Lijn)	📍	201.134 €	203.178 €	204.905 €	206.647 €	208.403 €		Mobiliteitsbedrijf
Actieplan	- Verdeling 10-rittenkaarten aan +14 jarigen richting werkplekieren	€	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €	Onderwijscentrum	Mobiliteitsbedrijf
	- Competentieversterking (oa praktijktoepassingen) over gebruik OV & ondersteuning OV-ritten waar nodig	📍	50.000 €	-	-	-	-	Onderwijscentrum	Mobiliteitsbedrijf
Actie 13: Opvolging vanaf implementatie van de flankerende maatregelen voor de geschrapte haltes n.a.v. de invoering van het Nieuw Openbaar Vervoerplan van De Lijn en ondersteuning met communicatie op maat									
Regulier/ Ander	- Inzet shuttle Mariakerke (kost = raming!)	📍	-	200.000 €	200.000 €	200.000 €	200.000 €		Mobiliteitsbedrijf
	- Verlenging nieuwe busroute Heirniswijk & Scheldeoord (kost = raming!)	📍	-	450.000 €	450.000 €	450.000 €	450.000 €		Mobiliteitsbedrijf
	- Subsidie aan Max Mobiel (subsidieovereenkomst t.e.m. begin 2023)	📍	50.000 €	50.000 €	5.000 €	-	-		Werk & Activering
Actieplan	- Opvolging implementatie flankerende maatregelen	📍	-	-	-	-	-	Lokaal Sociaal Beleid	
	- Communicatie op maat over wijzigingen Nieuwe Net bij invoering	🚲				5.000 €	5.000 €		Mobiliteitsbedrijf
Actie 14: Drempelverlagende acties om autodelen toegankelijker te maken voor personen in een kwetsbare situatie									
Regulier/ Ander	- Autodeelplan 2025: kansen creëren voor autodelen aan personen in vervoersarmoede	€ 🚲 🚶	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €	50.000 €		Mobiliteitsbedrijf
Actieplan	- Met budget van Autodeelplan 2025: drempelverlagende acties		-	-	-	-	-		Mobiliteitsbedrijf

Actie 15: Evaluatie van de sociale impact van de invoering van de LEZ in het stadscentrum									
Regulier/	- Evaluatie & vaststelling nieuw subsidiereglement Milieuvriendelijke	€	-	350.000 €	350.000 €	350.000 €	350.000 €	Milieu en Klimaat	
Ander	Mobiliteit								
	- Aanpassing van de modaliteiten van de slooppremie	€	-	tbc	tbc	tbc	tbc	Milieu en Klimaat	
Actieplan	- Evaluatie van communicatie en sociale flankerende maatregelen mbt LEZ stadscentrum	🧠	-	-	-	-	-	Milieu en Klimaat	
TOTAAL regulier/ander				2.707.544 €	3.518.521 €	3.277.063 €	3.261.072 €	3.273.359 €	16.037.559 €
TOTAAL Actieplan			✔️	194.426 €	265.669 €	807.369 €	842.055 €	840.686 €	2.950.205 €
Totaal per drempel (budget regulier + actieplan):									
	betalbaarheid €		1.461.615 €	1.679.668 €	1.834.535 €	1.964.205 €	1.975.606 €		8.915.628 €
	verminderde mobiliteit 🦽		1.033.020 €	1.130.764 €	1.135.639 €	1.136.482 €	1.138.652 €		5.574.557 €
	kennis/vaardigheid/betrokkenheid 🧠		135.200 €	36.925 €	145.256 €	97.945 €	98.889 €		514.214 €
	informatie/communicatie/betalingsmethode 🗣️		21.000 €	33.655 €	109.097 €	47.849 €	42.496 €		254.097 €
	geografische bereikbaarheid 📍		251.134 €	903.178 €	859.905 €	856.647 €	858.403 €		3.729.268 €

