

C229 – WON17

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2006-2007

28 juni 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR WONEN, STEDELIJK BELEID, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Else De Wachter tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toenemende ongerustheid bij de Diensten Aangepast Vervoer (DAV)

1

Voorzitter: de heer Jan Penris

Vraag om uitleg van mevrouw Else De Wachter tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toenemende ongerustheid bij de Diensten Aangepast Vervoer (DAV)

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn vraag gaat uit van de ongerustheid die heerst bij de betrokkenen. Tegelijkertijd kunt u misschien wat duidelijkheid scheppen in het project zoals dat nu voorligt.

Op dit ogenblik zijn er in Vlaanderen zestien Diensten Aangepast Vervoer of DAV's, die er mee voor zorgen dat personen met een mobiliteitsbeperking een zekere aanvulling krijgen op het openbaar vervoer om zich te verplaatsen. Mevrouw de minister, ik heb begrepen dat u de DAV's vanaf 2008 zult overhevelen naar het beleidsdomein Mobiliteit, dat eveneens onder uw bevoegdheid valt.

In dat kader hebt u een proefproject opgestart in twee regio's, De Kempen en Limburg. Het is de bedoeling dat rolstoelgebruikers uit deze gebieden één nummer kunnen bellen om hun vervoer te reserveren. Afhankelijk van de situatie zal er dan worden voorzien in toegankelijk openbaar vervoer of aangepast vervoer. De Lijn zal het nieuwe systeem coördineren. De bestaande DAV's die momenteel in Vlaanderen voor deze dienstverlening instaan, worden geïntegreerd in dit geheel. In 2008 wordt het project geëvalueerd. Vanaf dan zou De Lijn alle vervoersaanvragen centraliseren en doorverwijzen naar het reguliere aanbod van bussen en belbussen of naar het aangepast vervoer.

Deze werkwijze past perfect in het kader van het basisprincipe van mobiliteit waar ik volledig achter sta. Er zijn echter een aantal onzekerheden in de sector. Met de huidige doelgroep zouden we het aangepast vervoer inperken, aangezien enkel mensen die een attest van verlies van zelfredzaamheid met minimum 12 punten of een attest van blijvende invaliditeit kunnen voorleggen, nog een beroep zullen kunnen doen op de DAV's. In die zin wordt de actieradius van de DAV's drastisch ingeperkt. Bovendien kunnen de DAV's enkel nog van een subsidie genieten wanneer de diensten verricht worden binnen de uren en het patroon van de bestaande belbuslijnen van De Lijn. Dat betekent de facto een beperking van 70 procent van de huidige dienstverlening. Personen met mobiliteitsbeperkingen die niet in aanmerking komen voor subsidiëring, zullen veel meer moeten betalen voor dergelijke verplaatsingen.

Mevrouw de minister, is het aangekondigde project wel voldoende doordacht, in die zin dat het gaat om twee regio's waar de DAV het minst is uitgebouwd? Is dit met andere woorden representatief? Welke concrete garanties kunt u geven opdat er geen sprake zou zijn van de inperking van de huidige doelgroep indien de DAV geïntegreerd wordt in het nieuwe systeem? Welke concrete inspanningen heeft De Lijn verricht om het vervoer van mindervaliden mogelijk te maken, zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van personeel?

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw De Wachter. Begrijp me wel niet verkeerd. Ik sta eveneens achter het idee van een integratie van het aangepast vervoer voor personen met een functiebeperking binnen het totaalaanbod van De Lijn. Ik pleit niet voor een afzonderlijk vervoer. Ik sta achter uw voorstellen om De Lijn toegankelijker te maken. In de Verenigde Staten staat men op dat vlak heel sterk: er bestaat een heel sterk uitgebouwde dienstverlening.

Ik denk dat we tegelijkertijd ook moeten kunnen toegeven dat bepaalde personen met een handicap en ook bepaalde bejaarden altijd nood zullen hebben aan aangepast vervoer, buiten de tijds- en kilometerbeperkingen van het reguliere gehandicaptenvervoer. Personen die zich niet zelf naar de halte kunnen begeven, moeilijk of niet zelf kunnen op- of overstappen, niet kunnen plaatsnemen in de bussen, zullen steeds nood hebben aan aanvullende ondersteuning en begeleiding.

We moeten ook beseffen dat De Lijn altijd een beperkt toegankelijk vervoeraanbod zal kunnen doen. Ik vind dan ook dat het restvervoer mee door de overheid gedragen dient te worden, onder meer door de Vlaamse overheid, maar ook door de gemeentelijke en provinciale overheden en door andere financieringen.

Als we kijken naar de subsidiëring vanwege de Vlaamse overheid van de Diensten Aangepast Vervoer, is dat nu gemiddeld 37 procent, tegenover 83 procent voor De Lijn. Concreet betekent dat 0,6 euro per kilometer voor DAV ten opzichte van 3,2 euro per kilometer voor De Lijn. Ik vind dat een verschil buiten proportie.

Ik ga ermee akkoord dat we zo veel mogelijk gebruik dienen te maken van De Lijn. Maar De Lijn staat al in een sterkere positie dan personen met een handicap, die totaal geen keuze hebben. Zij zijn volledig afhankelijk van het aangepast vervoer, terwijl de gewone burger die geen beperkingen heeft, zelf kan kiezen welke bus of tram hij waar neemt. Personen met een handicap of

een functiebeperking hebben geen keuze. Zij moeten hopen op familie en als dat niet mogelijk is, vragen ze naar aangepast vervoer. Ik denk dat we een onderscheid moeten maken en dat de financiële verhoudingen echt buiten proportie zijn.

Er bestaat een eenvoudige oplossing. Mevrouw de minister, u bent verantwoordelijk voor Mobiliteit en voor het zo toegankelijk mogelijk maken van het openbaar vervoer en voor een vervoersoplossing voor personen met een handicap en bejaarden, voor zover er geen alternatieven aanwezig zijn binnen het bestaande openbaar vervoer. Het proefproject past in dat kader en heeft een wezenlijk potentieel.

Minister Vanackere is als minister van Welzijn dan weer verantwoordelijk voor het aanvullend aangepast vervoer, voor zover het vervoer betreft dat niet onder de algemene verantwoordelijkheid van Mobiliteit valt, en voor de service die voortspuit uit de handicap en de mindermobiliteit.

Dat zijn mijns inziens zijn twee heldere principes, waarvoor de Dienst Aangepast Vervoer nu ondertussen al 25 jaar lang vragende partij is. Maar deze twee principes worden in de praktijk nog niet volmondig door de Vlaamse overheid onderschreven. En dat is jammer. Want het principe van mainstreaming is een thema voor elk domein van het beleid. Iedere minister moet daarom terzake zijn of haar verantwoordelijkheid nemen. Ik wil me dan ook graag aansluiten bij de vragen van mevrouw De Wachter.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Collega's, het is een belangrijke problematiek, die vandaag op twee bevoegdheidsterreinen zit en vandaag eens in de commissie voor Gelijke Kansen en morgen eens in de commissie voor Mobiliteit bediscussieerd wordt. Dat is goed, want ik denk dat beide invalshoeken zeer belangrijk zijn. Mevrouw Stevens, zoals u terecht opmerkt, komt ook Welzijn om de hoek kijken als we het plaatje volledig willen maken.

Mijn voorbereid antwoord is heel uitgebreid maar ik zal er de belangrijkste politieke issues uit halen.

Ik garandeer dat we heel lang en goed hebben nagedacht en overlegd, onder meer met de minister van Welzijn en met de sector. We starten met een pilotproject omdat we zeker willen zijn dat het project goed functioneert. Ik maak dan ook enig voorbehoud bij de datum van 2008.

Er bestaat een grote consensus binnen de regering. Ik ben me er echter van bewust dat dit niet zonder controverse is op het terrein. Er zijn immers een aantal aanpassingen nodig inzake doelgroep, bereik enzovoort. Er zijn

twee opties. We kunnen opteren voor een gelijk aanbod voor heel Vlaanderen. Daarbij moeten we wel vertrekken van het budgettaire kader dat we vandaag hebben. Dat betekent natuurlijk niet dat er geen bijkomende middelen mogelijk zijn in de toekomst. We kunnen ook beslissen alles bij het oude te laten. Het aanbod is echter zo verschillend in heel Vlaanderen dat ik dat als minister van Gelijke Kansen maar ook van Mobiliteit niet kan aanvaarden.

Het klopt dat we op een aantal criteria strenger moeten zijn. Vandaag is er geen eenvormigheid. Er is wel een kader voor de DAV's, maar dat wordt anders toegepast in Antwerpen dan bijvoorbeeld in andere regio's. Ik geef een extreem voorbeeld. In sommige regio's is het geen probleem om voor één persoon een hele dag met een DAV op stap te gaan naar de kust. In een andere regio is zo iets omwille van het aanbod helemaal niet mogelijk.

Vandaag willen we veel duidelijker met criteria werken. We zeggen wat kan en wat niet kan, bijvoorbeeld inzake tijdsindeling. De doelstelling is om voor heel Vlaanderen een gelijk aanbod te hebben, los van de belbusgebieden. Het idee van basismobiliteit is heel belangrijk in dit project. We willen ervoor zorgen dat er een aanbod is tussen 6 uur en 21 uur op weekdays en tussen 8 uur en 23 uur op zaterdag, zondag en feestdagen. Dat zijn nu net de tijdsriteria voor basismobiliteit. Die hanteren we ook voor de toekomstige criteria.

Het klopt ook dat we veel strenger zullen zijn inzake doelgroep. We willen het aanbod in eerste instantie aanbieden aan wie het echt nodig heeft, met andere woorden aan al wie vandaag geen beroep kan doen op het reguliere vervoer.

Er was ook kritiek op het feit dat we met die twee proefprojecten zijn gestart aangezien het vooral om kleinere diensten gaat. Grotere diensten zoals Grimbergen, Antwerpen of Leuven zijn vandaag niet opgenomen. Ik heb al aangekondigd dat de volgende pilotprojecten in een grote DAV moeten plaatsvinden. We beginnen met twee kleine voorbeelden omdat we eerst ervaring op het terrein willen opdoen.

We doen dat niet toevallig in Limburg en de Kempen, aangestuurd door De Lijn Limburg. Toevallig heeft binnen De Lijn de entiteit Limburg de verantwoordelijkheid over toegankelijkheid voor heel Vlaanderen. Elke entiteitsdirecteur heeft, naast zijn eigen entiteit, ook nog een horizontale bevoegdheid. De entiteitsdirecteur Limburg, de heer Sabin S'Heeren, die ons helaas verlaat voor de NMBS, is altijd bezig geweest met toegankelijkheid. Omdat daar vandaag de expertise aanwezig is, hebben we die keuze gemaakt.

Ik wil ook sterk benadrukken dat de contouren van het proefproject alle ter discussie staan bij de evaluatie. We

hebben gezegd dat binnen een straal van tien kilometer van deur tot deur wordt gewerkt, met daarbuiten een aantal belangrijke attractiepolen, ik denk bijvoorbeeld aan ziekenhuizen. Als het ziekenhuis niet binnen de straal van tien kilometer valt, maar die mensen moeten daar vaak naartoe, wordt dat uiteraard ook opgenomen. Als uit de evaluatie blijkt dat tien kilometer geen goede grens is, moet dat uiteraard herbekeken kunnen worden.

Mevrouw De Wachter, u zult merken dat het uitgebreid bediscussieerd is en dat we in het najaar voor de eerste keer gaan evalueren, waarna we het tweede proefproject opstarten.

U vraagt ook welke concrete inspanningen De Lijn al heeft verricht om de toegankelijkheid te verbreden. Ik ben eigenlijk nogal trots dat dat heel wat is. Inzake infrastructuur nemen we heel wat initiatieven. We doen heel wat, maar we moeten tegelijkertijd heel bescheiden zijn. Het mooiste voorbeeld is halte-infrastructuur.

Met onze bussen gaan we gestaag vooruit. Het worden allemaal toegankelijke bussen. Aangezien we heel expansief zijn en steeds meer nieuw rollend materieel kunnen en moeten aankopen, zien we dat daar een goede roulatie is en we steeds meer toegankelijke bussen hebben.

Een veel grotere uitdaging is de halte-infrastructuur. We hebben 36.000 haltes in Vlaanderen. Het is een hele opgave om die toegankelijk te maken. Vandaar dat we, aanvullend op het klassieke openbaar vervoer, binnen het systeem van openbaar vervoer een systeem geïmplementeerd hebben, waardoor personen met een handicap altijd de garantie krijgen dat er binnen een bepaald tijdsbestek een toegankelijke bus op een toegankelijke halte aanwezig is, zodat die mensen in eerste instantie het reguliere openbaar vervoer kunnen nemen.

Mijnheer de voorzitter, dat is, in vogelvlucht, het antwoord.

De voorzitter: Mevrouw De Wachter heeft het woord.

Mevrouw Else De Wachter: Mevrouw de minister, ik wil u bedanken voor het beknopte antwoord. Het is heel vriendelijk van u dat we ook een uitgebreider schriftelijk antwoord kunnen krijgen.

Ik denk dat het zeker een positief gegeven is dat er een eerste evaluatie komt in het najaar en dat alles nog ter discussie staat. Ik denk dat het voor de sector heel belangrijk is om dat mee te nemen.

Mevrouw de minister, ik weet niet of u daar onmiddellijk op kunt antwoorden, maar worden bij de evaluatie ook de lokale besturen betrokken? Ik denk dat dat ook belangrijk is.

U haalt aan dat er altijd toegankelijke bussen zijn op toegankelijke haltes. Ik denk dat we daar, zoals u zegt, nog wat werk voor de boeg hebben. In de praktijk is het voor mensen met een beperking niet altijd evident om te weten waar ze op welk moment kunnen opstappen. Maar dat zal ook wel uit de evaluatie blijken.

U hebt al aangehaald dat de directeurs van De Lijn ook een horizontale bevoegdheid hebben. U zegt dat de directeur van De Lijn Limburg, die ook bevoegd was voor toegankelijkheid, jammer genoeg naar de NMBS verhuist. Ik vind dat niet zo erg. Het is wel een federale materie, maar ik vind het heel goed dat iemand die met toegankelijkheid bezig is geweest nu naar de NMBS gaat, want daar is nog veel meer werk voor de boeg wat toegankelijkheid betreft.

Het is een zeer groot probleem om de NMBS ervan te kunnen overtuigen om nieuwe toegankelijke opstapplaatsen te financieren. Dat betreurt ik vandaag enorm. Het is reeds aangehaald: als je een beperking hebt, is dat geen keuze, je hebt ze gewoon. Er is nog heel veel werk aan de winkel, vooral bij de NMBS, om daar verder werk van te maken. Dat zal ook mee in de evaluatie zitten. Het is niet omdat je in een gemeente woont waar zeer nabij een halte is van de trein, dat je als persoon met een beperking daar ook toegang toe hebt.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Mijnheer de voorzitter, ik kan me opnieuw volledig aansluiten bij de opmerkingen van mevrouw De Wachter.

Ik ben het volledig eens met wat de minister heeft gezegd over de niet-gelijkmatige verspreiding over Vlaanderen van deze diensten en de onrechtvaardigheid daarvan. U mag ook niet vergeten wat de achtergrond is. De Diensten Aangepast Vervoer zijn gegroeid uit de inspanningen van vele honderden vrijwilligers. Dat betekent dat de overheid ongeveer 25 jaar geleden al steken heeft laten vallen en dat de gewone burger die steken heeft moeten oprapen. Toevallig hebben in bepaalde regio's heel wat burgers de handen uit de mouwen gestoken en op andere plaatsen wat minder. Dat is historisch gegroeid. De diensten die zoveel jaren inspanningen hebben gedaan, kunnen wij niet bestraffen, terwijl op andere plaatsen waar er niets is gebeurd, het omgekeerde het geval zou zijn. Het zou een logische keuze zijn om meer middelen vrij te maken om de gaten op te vullen, parallel aan het meer toegankelijk maken van het openbaar vervoer.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: De betrokkenheid van steden en gemeenten is evident, ook omwille van de reden die mevrouw Stevens heeft gegeven. Een deel

is door de overheid gedaan, maar ook heel veel door vrijwilligersnetwerken en redelijk wat door lokale besturen. Wij zullen maar een deel van het probleem oplossen. We zijn wel verplicht om de criteria streng te stellen omwille van budgettaire beperkingen.

Mevrouw Stevens, ik zeg helemaal niet neen tegenover extra budgetten, maar dan wel binnen een heel duidelijke context van betaalbaarheid. Ik kan niet beginnen aan een verhaal waarvan ik niet weet waar het eindigt. Ik wil weten dat we iets kunnen ontwikkelen, met de beperkingen van doelgroep en straal, wat we zelf vanuit Vlaanderen ten volle kunnen ondersteunen en betalen. Daarnaast zal er absoluut nog nood zijn aan een aanbod, én vanuit Welzijn, én vanuit de lokale besturen, én vanuit vrijwilligers, al dan niet in een netwerk. Wij hebben niet de ambitie om alle problemen van aangepast vervoer op te lossen. Daar moeten we ontzettend realistisch in zijn. Daarvoor zal een goed overleg met steden en gemeenten belangrijk zijn. De eerste stap is uiteraard het proefproject waarin enkele steden en gemeenten betrokken zijn.

Mevrouw De Wachter, uw opmerking over de NMBS kan ik alleen maar beamen. We zijn een goede directeur kwijt. Mocht hij een steentje kunnen verleggen inzake de toegankelijkheid van de NMBS, dan zullen we hem met plezier naar een andere maatschappij hebben gezonden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
