



Vlaams
Parlement

stuk **686** (2010-2011) – Nr. 4
ingediend op 8 november 2011 (2011-2012)

Vlaams Ouderenbeleidsplan 2010-2014

ingediend onder de coördinatie van de heer Jo Vandeurzen,
Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin

Gedachtewisseling

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heer Sas van Rouveroy en mevrouw Karin Brouwers

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Marino Keulen, Sas van Rouveroi;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de heer Jean-Jacques De Gucht, mevrouw Annick De Ridder;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

686 (2010-2011) – Nr. 1: Beleidsplan
– Nr. 2 en 3: Verslagen

INHOUD

I.	Toelichting door de heer Jo Vandeurzen, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin	4
1.	Algemene schets van het ouderenbeleidsplan.....	4
1.1.	Situering	4
1.2.	Basisprincipes	4
1.3.	Omgevingsanalyse.....	4
2.	Acht thema's.....	5
2.1.	Informatie, inspraak en participatie	5
2.2.	Armoede en sociale bescherming	5
2.3.	Diversiteit en discriminatie.....	6
2.4.	Gezondheid, sport en welzijn	6
2.5.	Actief en productief ouder worden	6
2.6.	Wonen en energie	6
2.7.	Mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid.....	6
2.8.	Cultuur, verenigingsleven, levenslang leren, toerisme en media	6
II.	Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.....	6
1.	Vlot en veilig verkeer	6
2.	Openbaar vervoer.....	7
3.	Ontwikkeling schakels vervoersnetwerk.....	8
III.	Bespreking	8
	Gebruikte afkortingen	12

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 26 mei 2011 een gedachte-wisseling over het Vlaams Ouderenbeleidsplan 2010-2014 en meer bepaald over hoofdstuk 9, Mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid. Het plan werd toegelicht door de heer Jo Vandeurzen, Vlaams minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin. Daarna liet ook mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken er haar licht op schijnen.

I. TOELICHTING DOOR DE HEER JO VANDEURZEN, VLAAMS MINISTER VAN WELZIJN, VOLKSGEZONDHEID EN GEZIN

Minister *Jo Vandeurzen* geeft als coördinerend minister eerst een algemene schets van het ouderenbeleidsplan.

1. Algemene schets van het ouderenbeleidsplan

1.1. Situering

Op uitdrukkelijk verzoek van de Vlaamse Ouderenraad is aan alle commissies gevraagd het plan te bespreken. Het vijfjaarlijkse plan geeft een visie op ouderen en hun plaats in de samenleving, met bijzondere aandacht voor hun participatie. Alle beleidsdomeinen zijn hier, conform het Vlaams regeerakkoord, bij betrokken. Meer dan een concreet actieplan, is het een kader voor acties van de beleidsdomeinen.

Het werd opgesteld in samenwerking met de Vlaamse Ouderenraad, de Brusselse en provinciale ouderenraden, de organisaties van ouderen, de vijf lokale ouderenraden en het Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin. Voor het eerst zijn ook de resultaten van een enquête bij de ouderenbewegingen in rekening gebracht. Aan het plan is een imago-campagne gekoppeld met als titel 'Generatie Nu'. Die moet, op vraag van de senioren zelf, de actieve rol en de betrokkenheid van senioren sterker in de verf te zetten.

1.2. Basisprincipes

De basisprincipes van het plan zijn de volgende:

- de toegang van elke oudere tot de economische, sociale en culturele rechten waarborgen;
- discriminatie en sociale uitsluiting op basis van leeftijd voorkomen, verminderen en oplossen;
- de deelname van ouderen aan het uitstippelen, het uitwerken en het evalueren van het ouderenbeleid mogelijk maken;
- komen tot een inclusief, gecoördineerd en samenhangend beleid.

Voor alle strategische acties werden indicatoren en projecten met opvolgingsfiches opgesteld. Het is de bedoeling dat nog dit jaar een eerste evaluatie plaatsvindt. Het plan telt acht thema's of algemene doelen met daarin 128 meer concrete doelstellingen en 257 acties.

1.3. Omgevingsanalyse

De minister licht vervolgens de omgevingsanalyse toe. De samenleving telt steeds meer ouderen, met een steeds grotere verscheidenheid. Het aantal tachtigplussers zal stijgen van 4 percent in 2005 tot 6 percent in 2020. Dat het aantal geboorten toeneemt, betekent geenszins dat er sprake is van een demografische kentering. De vruchtbaarheid blijft nog steeds te laag om in een vervanging van generaties te voorzien. Het opleidingsniveau van de senioren stijgt. Ze zijn beter geïnformeerd, mondiger en kritischer dan ooit. Er zijn ook steeds meer alleenstaande ouderen. Dat aantal zal de volgende vijftien jaar verdubbelen.

De levensverwachting blijft stijgen. Op dat vlak bekleedt Vlaanderen de vijfde plaats in Europa, voorafgegaan door Italië, Frankrijk, Zweden en Spanje. Heel opmerkelijk is dat de levensverwachting zowel bij mannen als bij vrouwen blijft stijgen. Bij meisjes die in 2011 geboren worden, is de gemiddelde levensverwachting 83,1 jaar. Bij elk volgend jaar zal daar 2,5 maand bijkomen. Bij de mannen is de levensverwachting thans 78,1 jaar, maar elk komend jaar zal daar 3,5 maand bijkomen. Voor de mannen is de stijging spectaculairder; mannen zijn dus de vrouwen op het vlak van levensverwachting aan het bijbenen. In het plan komen voorts de leefvormen aan bod. De minister ziet als de belangrijkste trend in dat opzicht dat senioren zo lang mogelijk zelfstandig willen wonen.

Tegen 2020 zou het aantal zwaar zorgbehoevenden met 25 percent stijgen. Op dit ogenblik telt Vlaanderen 101.000 mensen die lijden aan dementie. Dat aantal zal tegen 2020 stijgen met 30 percent. Door het stijgende aantal zorgvragers en -behoevenden zal ook het zorgaanbod moeten stijgen. De vergrijzing zal dus aanzienlijke sociaaleconomische gevolgen hebben en een grote impact op de sociale zekerheid.

De minister belicht voorts de oudere als consument. Uit de laatste huishoudbudget-enquête blijkt dat ouderen steeds meer uitgeven aan cultuur, gezondheid en energie, maar minder aan onderwijs en vervoer. Gezien de ouderen een grotere doelgroep worden, zullen voor hen nieuwe producten en diensten worden ontwikkeld. Oud is niet out! Ruim twee derde van de Vlaamse ouderen is lid van een vereniging en een op drie van de zestigplussers is lid van een ouderenvereniging.

Vlaanderen telt op dit ogenblik circa 600.000 mantelzorgers. 58 percent van de ouderen zorgt regelmatig voor de kleinkinderen. Op dit ogenblik heeft 90 percent van de gemeenten een ouderenadviesraad.

Naarmate mensen ouder worden, verkleint hun wereld en zijn ze steeds sterker aangewezen op voorzieningen in hun onmiddellijke omgeving. Openbaar vervoer op wandelafstand is dus belangrijk. Toch kiezen ouderen in de eerste plaats voor de auto. Jaarlijks zijn in België gemiddeld 9568 ouderen betrokken bij een verkeersongeval. Over het openbaar vervoer zijn de ouderen over het algemeen tevreden, zeker over de kostprijs. Het aantal beter toegankelijke trams en bussen neemt jaarlijks toe, maar daar zal collega Crevits het nog over hebben. De minister wijst erop dat rijden onder invloed niet het meest voorkomt bij ouderen, maar wel bij 40- tot 54-jarigen.

2. Acht thema's

Uit de grondige omgevingsanalyse werden acht basisrechten en thema's gedistilleerd.

2.1. *Informatie, inspraak en participatie*

Een eerste thema is informatie, inspraak en participatie. Ouderen moeten gestimuleerd worden om deel te nemen aan de besluitvormingsprocessen. Daarom moeten ze goed en voldoende geïnformeerd worden.

Acties hebben onder meer tot doel de leesbaarheid van overheidsinformatie te verbeteren en informatie- en communicatietechnologie of communicatiesystemen met toepassing van de 'universal design'-principes te ontwikkelen. De minister streeft ook naar een sterkere betrokkenheid bij het beleid via de gemeentelijke adviesraden.

2.2. *Armoede en sociale bescherming*

Via knipperlichten wil de minister een goed beeld hebben van armoede en sociale bescherming – het tweede thema – zodat armoede en bestaansonzekerheid efficiënt aangepakt kunnen worden. Daartoe dient het Vlaams Actieplan Armoedebestrijding, de verdere ontwikkeling van de armoedetoets enzovoort.

2.3. *Diversiteit en discriminatie*

Het derde thema is diversiteit en discriminatie. De ouderengroep is allesbehalve homogeen; de verkleuring van de ouderenpopulatie zal blijven toenemen. Voorts wijst de minister erop dat leeftijdsdiscriminatie in allerlei sectoren een echt probleem wordt. Zo maakt de regelgeving een verschil tussen een oudere die gehandicapt wordt en een gehandicapte die ouder wordt. Met de toenemende vergrijzing wordt dit probleem prangend.

2.4. *Gezondheid, sport en welzijn*

Onder het thema gezondheid, sport en welzijn, wil de minister blijven investeren in ziektepreventie en de promotie van een gezonde en sportieve leefstijl. Het zorgaanbod wordt onderworpen aan drie voornemens. De zelfredzaamheid van zorgbehoevenden en hun omgeving staat centraal. Er wordt voorrang gegeven aan de meest kwetsbaren en de zwaarst zorgbehoevenden. Ten slotte wordt al wie zorg vraagt, ondersteund om zo lang mogelijk zo zelfstandig mogelijk in de vertrouwde thuisomgeving te blijven. Het Woonzorgdecreet heeft daarvoor een belangrijk juridisch kader gecreëerd.

2.5. *Actief en productief ouder worden*

Een vijfde thema is actief en productief ouder worden. Doelstellingen en acties daarbij betreffen langer werken, oog voor de oudere ondernemer en het valoriseren en ondersteunen van ouderen als mantelzorgers en vrijwilligers.

2.6. *Wonen en energie*

Het zesde thema, wonen en energie, zal door minister Freya Van den Bossche toegelicht worden in de commissie Wonen. Het houdt onder meer de promotie van het ‘universal design’-principe voor levenslang, duurzaam en aanpasbaar wonen in.

2.7. *Mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid*

Een zevende thema over mobiliteit, toegankelijkheid en veiligheid, legt de focus op verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Ook het niet-dringend liggend ziekenvervoer komt herhaaldelijk aan bod.

2.8. *Cultuur, verenigingsleven, levenslang leren, toerisme en media*

Een achtste en laatste thema betreft cultuur, het verenigingsleven, levenslang leren, toerisme en media. Cultuurparticipatie en het verenigingsleven zijn in Vlaanderen belangrijke hefboomen om actief te blijven en betrokken te worden bij de maatschappij. In een snel veranderende samenleving wordt verder ingezet op levenslang en levensbreed leren en de media worden gesensibiliseerd om een belangrijke rol te spelen bij een genuanceerde beeldvorming van en over ouderen.

Tot slot benadrukt de minister dat ouderen vragende partij zijn om inspraak te krijgen en zo het Vlaanderen van de toekomst mee vorm te geven.

II. TOELICHTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Minister *Hilde Crevits* geeft een overzicht van de acties die het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betreffen.

1. *Vlot en veilig verkeer*

Minister *Hilde Crevits* heeft uit de ongevallencijfers afgeleid dat 65-plussers minder dan andere leeftijdsgroepen betrokken geraken in een verkeersongeval. Maar als ook de afgelegde kilometers in rekening gebracht worden, dan lopen ouderen meer risico om gewond

of gedood te worden in het verkeer. Dit heeft uiteraard te maken met hun hogere kwetsbaarheid, maar ook met verkeersgedrag. Daarom is het zo belangrijk om hen te leren hoe ze zich best gedragen in het verkeer. Daartoe doet de overheid een beroep op actoren met een voorbeeldfunctie, bijvoorbeeld seniorenorganisaties, en onderneemt zij specifieke voorlichtingscampagnes op plaatsen waar senioren vaak heen gaan.

De minister geeft enkele voorbeelden van projecten. Zo is er sinds 2005 het project Mobius van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Dat is een opfriscursus verkeer en mobiliteit voor 55-plussers. De cursus werd opgesteld in samenwerking met de organisatie van erkende autorijscholen. Een dergelijke Mobiusopleiding werd in 2010 in 31 Vlaamse gemeenten georganiseerd, goed voor 92 deelnemers.

Een ander project is dat van de seniorenorganisatie OKRA waarbij aan groepen van senioren de mogelijkheid wordt geboden om hun kennis van het verkeersreglement op te frissen. OKRA wil hiermee 10.000 senioren over de vijf Vlaamse provincies bereiken.

Een derde project is 'Senioren veiliger op de fiets' van de Fietzersbond. Een vierde project is 'Verenigingen voor verkeersveiligheid'. Dat zijn beurzen waarop seniorenorganisaties kennis kunnen maken met mobiliteitsprogramma's die in hun werking ingebed kunnen worden. De minister is voorstander van dergelijke ingebedde programma's; ze zijn sterker dan vrij algemene campagneborden.

2. Openbaar vervoer

Senioren kunnen ook ambassadeurs van het openbaar vervoer zijn. Het project 'Ouderen als OV-ambassadeur' wil een bijdrage leveren tot duurzamere mobiliteit en zo veel mogelijk senioren aansporen gebruik te maken van trein, tram en bus. De overheid gaat voor een fijnmazige aanpak, net zoals bij de jongeren.

De tweede doelstelling in het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken gaat dan ook over het openbaar vervoer waarvan de senioren de prijzen erg waarderen. Een minpunt is dat het aanbod voor minder mobiele via de mindermobielencentrales erg versnipperd en niet gebieddekkend is. Minder mobiele senioren hebben behoefte aan vervoer van deur tot deur, en niet van halte tot halte. De minister denkt daarvoor aan de aangepaste busjes voor rolstoelgebruikers.

In juli 2010 heeft de Vlaamse Regering beslist om de subsidiëring van de veertien diensten voor aangepast vervoer vanaf 1 januari 2011 over te dragen van het beleidsdomein Gelijke Kansen naar het beleidsdomein Mobiliteit. Het gaat om een bedrag van 910.000 euro. De Inspectie Financiën heeft wel laten weten dat de nieuwe subsidieregeling opnieuw bekeken moet worden. Dit gebeurt in samenwerking en overleg met de diensten aangepast vervoer (DAV's).

De minister pleit voorts voor een centraal coördinatiepunt. Vaak bellen mensen die de verplaatsing ook met het gewone openbaar vervoer konden maken een dienst voor aangepast vervoer of een mindermobielencentrale. Door een betere coördinatie zal de juiste dienst verleend worden. Het is ook de bedoeling om het aanbod in Vlaanderen beter geïntegreerd, uitgebreider, gebieddekkend, complementair en efficiënter te maken. Daartoe werd er in april 2011 gestart met de opmaak van een businessplan dat de minister hoopt klaar te hebben in de lente of zomer van 2012.

Ondertussen lopen er enkele proefprojecten, onder meer een samenwerkingsproject tussen de vzw Mobiel Leuven en de DAV Grimbergen. Bedoeling daarbij is om één provinciaal aanspreekpunt te maken voor de transportmogelijkheden voor mindermobielen. Dit moet de gebieddekkende oplossing dichterbij brengen.

De subsidiëring voor minder mobiele is in 2011 verhoogd van 1,4 tot 2,23 miljoen euro. In het kader van de beheersovereenkomst werd nagegaan hoe De Lijn verder zal investeren in toegankelijke voertuigen en toegankelijke haltes. Een van de realisaties zijn de infopalen met kleurcodes.

Volgens de beheersovereenkomst zullen de middelen met de volgende percentages stijgen: voor de toegankelijkheid van de trams 5 percent per jaar, voor de toegankelijkheid van de bussen 3,5 percent per jaar, voor de toegankelijkheid van de haltes een jaarlijkse stijging, voor de trams met auditieve en visuele halte aankondiging 2,5 percent per jaar, voor de bussen met auditieve en visuele aankondiging 7 percent per jaar.

Het netmanagement moet ervoor zorgen dat het aanbod geoptimaliseerd wordt. De afstemming van vraag op aanbod blijft bijzonder belangrijk. Gebieddekking blijft daarbij een knelpunt; de minister wil uiteraard het decreet Basismobiliteit zo goed mogelijk respecteren. In de gebieden met een heel grote vraag moet er een bijzondere aandacht zijn voor de bereikbaarheid van attractiepolen zoals de lokale dienstencentra, de dagverzorgingscentra, de woonzorgcentra, de cultuurcentra enzovoort.

Een andere belangrijke operationele doelstelling, ook opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn, is klantgerichte informatie en betere communicatie. Dat is één van de kritische succesfactoren van De Lijn.

3. Ontwikkeling schakels vervoersnetwerk

Uiteraard moeten ook alle andere schakels van het vervoersnetwerk verder ontwikkeld worden: betere fiets- en voetpaden, een snellere ontwikkeling van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk en een verhoging van de kwaliteit en het onderhoud van het bestaande fietspadennetwerk. De minister wil het recreatief fietsroutenetwerk ook voor functioneel fietsen gebruiken, maar recreatie valt daar niet altijd mee samen.

Senioren betreuren dat oversteekplaatsen in zone 30-gebieden van stadscentra afgeschaft zijn omdat zij trager de weg oversteken. Dat is echter geen algemene regel, als het degelijk gemotiveerd is, kan daarvan afgeweken worden.

Het niet-dringend liggend en zittend ziekenvervoer wordt momenteel geëvalueerd. Dat zal leiden tot een aantal beleidsinitiatieven. De minister wijst erop dat het niet-dringend zittend ziekenvervoer een bevoegdheid is van Mobiliteit, terwijl het niet-dringend liggend ziekenvervoer een bevoegdheid is van Welzijn. Dit vervoer kan gebeuren door ambulances, door reguliere ondernemingen, maar ook door vrijwilligers. We kunnen hier niet spreken over taxidiensten, aangezien de dienstverlening hier veel ruimer is. Het decreet Personenvervoer is trouwens niet van toepassing op de diensten voor niet-dringend zittend ziekenvervoer. De minister zal alles in kaart brengen en daarop de voorwaarden en grenzen in regels gieten. Dat is niet evident. Ter illustratie van de moeilijkheden haalt de minister aan dat een taxichauffeur geen mantelzorger is.

III. BESPREKING

Het valt mevrouw *Griet Smaers* op dat het plan geen aandacht besteedt aan werk. Nochtans is het nu al duidelijk dat ouderen over enkele jaren niet zullen stoppen met werken op zestig jaar. Ouderen zouden heel tevreden zijn over de prijs van het openbaar vervoer. Maar heeft de enquête ook gepeild naar de mening over andere aspecten zoals prijsdifferentiatie en dienstroosters?

De heer *Sas van Rouveroy* protesteert tegen de leeftijdindelingen, waarbij 55-plussers op dezelfde manier benaderd lijken te worden als tachtigjarigen. Hij vraagt om duidelijke afbakening van de begrippen, anders kunnen die stigmatiseren. Hij stelt voor om de vol-

gende indeling te hanteren: tot 30 junioren, van 30 tot 50 de actoren die eens goed gas geven, van 50 tot 70 de medioren die wel degelijk nog niet uitgeblust zijn, van 70 tot 90 de senioren, en vanaf 90 de nestoren.

Voor veel oudere mensen in steden is het tekort aan parkeergelegenheid een groot probleem. Daardoor kunnen medici, paramedici, maaltijdbezorgers enzovoort hen vaak niet bereiken. Ook voor de plannen in het kader van Flanders' Care is die bereikbaarheid belangrijk. Moet dit niet met het federale niveau besproken worden? Zou het geen goed idee zijn om zorgverleners toe te laten voor korte tijd op bewonersplaatsen te parkeren? Of zelfs op plaatsen waar een parkeerverbod geldt? Natuurlijk moet dat streng gecontroleerd worden en mag het de andere weggebruikers niet hinderen. Voorts vraagt het lid een vergoeding voor de parkeerkosten, niet zozeer voor de dokters, maar voor paramedici.

Veel ouderen houden aan een eigen auto, hoewel de taxi voor de beperkte verplaatsingen die ze maken, goedkoper is. Hoe ziet de minister dat?

Mevrouw *Lies Jans* vraagt hoe en wanneer de voortgang van het plan zal beoordeeld worden. Het lid wil de mogelijkheden van gratis openbaar vervoer verder onderzoeken, wetende dat de meesten eigenlijk geen bezwaar hebben tegen toch een financiële bijdrage. Tot slot vraagt ze naar het verschil tussen mindermobielen centrales en niet-dringend zittend ziekenvervoer.

De heer *Jan Roegiers* vraagt hoe het komt dat slechts 64 percent van de 65- tot 80-jarigen tevreden is over het openbaar vervoer, terwijl de algemene tevredenheid veel hoger ligt. In steden is er 's avonds nauwelijks openbaar vervoer, waardoor mensen, ook ouderen, er niet mee naar avondvoorstellingen kunnen. Hoe denkt de minister dat probleem op te lossen?

Mevrouw *Karin Brouwers* klaagt aan dat opstappen op een bus of tram voor minder mobiele mensen moeilijk blijft, zeker bij oudere voertuigen zonder lage opstap. Voorts betreurt ze dat bejaarden vaak stiefmoederlijk behandeld worden door De Lijn bij een aanvraag voor een nieuwe, bijkomende halte, bijvoorbeeld voor hun deur of in de onmiddellijke omgeving van een nieuw rusthuis. Ook pleit ze voor informatie in grotere letters bijvoorbeeld aan haltes. En het moet haar van het hart dat taxiritten in ons land veel te duur zijn, waarmee ze niet noodzakelijkerwijs wil zeggen dat ze goedkopere tarieven wil voor senioren. Kan er geen overleg met de taxisector georganiseerd worden? Het lid vraagt ook meer informatie over openbaar vervoer voor de senioren die op het platteland wonen.

Mevrouw Brouwers vraagt wat de minister denkt over het pleidooi van minister Inge Vervotte om de NMBS-tarieven te gaan differentiëren naargelang het tijdstip van reizen. Overweegt De Lijn een gelijkaardige maatregel?

Ook televisie kan een belangrijke rol spelen. Een senior kan bijvoorbeeld lessen verkeersopfrissing volgen op de buis, of met andere educatieve programma's. De spreker wil ook de fietshelm bij ouderen promoten, zeker nu elektrische fietsen populairder worden.

Volgens het lid moet elke gemeente voor zich oordelen of parkeerplaatsen voor medici en paramedici, gewenst zijn. In haar stad wordt elke dergelijke aanvraag stevast geweigerd omdat dit het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers en gewone stedelingen te zeer zou beperken, zeker in de buurt van een heel groot ziekenhuis.

De heer *Steve D'Hulster* informeert hoeveel mensen de organisaties met hun verkeersopvoeding bereiken. Het lid wil voorts graag weten hoe de minister het ene loket en het gebieddekkend systeem voor de DAV's concreet ziet. Hoe bekommert De Lijn zich om de sociale veiligheid? En zal de minister in het fietsvademecum aandacht besteden aan het onveiligheidsgevoel in fietstunnels?

Minister *Jo Vandeurzen* verwijst voor cijfers van enquêtes en peilingen naar de referenties in het plan. Het plan besteedt wel degelijk aandacht aan werk, opleiding en heroriëntering. Minister *Muyters* kan dat desgewenst toelichten. Uiteraard zit Vlaanderen op sommige vlakken soms wat gekneld tussen het lokale en het federale niveau.

Over de definitie van leeftijdsgroepen en hun mogelijkheden kan lang gediscuteerd worden. Belangrijk is het woonzorgcentrum waar zorgverstrekking en zelfredzaamheid in balans worden gehouden en dat deel uitmaakt van het sociale netwerk. Het is goed dat mensen en teams zoals dat van de Vlaamse Bouwmeester daar veel aandacht aan besteden. Ook het concept woonzorgzone wordt steeds belangrijker.

De bereikbaarheid voor zorgverstrekkers is wel degelijk een kwestie. Uiteraard zijn de zorgverstrekkers vragende partij voor een snelle oplossing. Mevrouw *Brouwers* heeft er terecht op gewezen dat de lokale autonomie een grote rol speelt. Er is trouwens een mogelijkheid die momenteel door de VVSG onderzocht wordt, namelijk een sticker die particulieren op hun garagepoort zouden kleven waarbij ze zorgverstrekkers toestemming geven er kort voor te parkeren. Meer informatie over een proefproject in Mechelen staat op www.parkingplus.be. De minister heeft contacten met de VRT en de regionale zenders en de voortgang van de initiatieven zal jaarlijks beoordeeld worden.

Minister *Hilde Crevits* zegt dat De Lijn momenteel onderzoekt hoe ze de kostendekkingsgraad kan opdrijven. Dat plan zal er eind 2011 zijn. Maar ook de tariefdifferentiatie moet aan een grondig onderzoek worden onderworpen. De Lijn is de NMBS niet.

De minister denkt dat de mindere tevredenheid van senioren te wijten is aan specifieke tekorten, op het vlak van landelijke mobiliteit, het halte-tot-halte-vervoer, de leesbaarheid van de infoborden, de toegankelijkheid van tram en bus. Een meer kwetsbare groep is vaak een minder tevreden groep.

De Lijn neemt weloverwogen beslissingen over de capaciteit, maar ook over het avondaanbod. Zo is er onlangs in Antwerpen een tramverbinding laat op de avond afgeschaft, maar die is dan wel vervangen door een bus die soepeler kan worden ingezet. Attractiepolen zijn best goed met het openbaar vervoer bereikbaar, ook later op de avond, zodat bijvoorbeeld het bioscooppubliek na de film vlot thuis geraakt.

Alle nieuwe bussen en trams worden uitgerust met een lage opstap, maar dit neemt niet weg dat nog heel wat oudere bussen en trams rondrijden die daar niet mee uitgerust zijn. De inhaaloperatie zal nog enige tijd vergen. Dit geldt trouwens ook voor de aanpassingen aan de haltes. De mogelijkheden van een prijsdifferentiatie voor taxi's worden onderzocht.

De DAV's zullen waarschijnlijk provinciaal of misschien zelfs regionaal worden. Het centrale aanspreekpunt zal de geschikte oplossing aan de klant aanbieden: in eerste instantie zal het doorverwijzen naar het reguliere openbare vervoer of de belbus. Pas als laatste wordt een beroep gedaan op de mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV's), een nieuwe naam voor de mindermobielen centrales.

De minister benadrukt dat de seniorenorganisaties ook de weg naar de informatie van het VSV moeten vinden. OKRA wil op één jaar tijd 10.000 senioren uit de vijf Vlaamse provincies bereiken. De eerste verkeersbeurs in het najaar 2010 was succesrijk met 150 vertegenwoordigers van seniorenbewegingen. Voor resultaten van het initiatief van de Fietzersbond is het wachten tot november.

Voorlichting over verkeersveiligheid bereikt dus alle doelgroepen: kleuters, leerlingen, scholieren, motorrijders, senioren enzovoort. Bij alle leeftijdsgroepen laat de kennis over het verkeersreglement te wensen over. Senioren mogen inderdaad niet gestigmatiseerd worden. Het is moeilijk om te bepalen tot welke leeftijd het verantwoord is dat mensen

met de auto rijden. Een ongevalanalyse is nodig. Senioren zijn een kwetsbare groep, maar wat zijn de oorzaken van de ongevallen? Is het omdat zij zich op een andere manier dan verwacht in het verkeer bewegen? Ligt het aan een onvoldoende kennis van het verkeersreglement of aan andere oorzaken?

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur worden volgens de minister wel degelijk voorzieningen getroffen ter bevordering van de sociale veiligheid, bijvoorbeeld verlichte bushaltes op zonne-energie. Bij fietspaden is het onderscheid tussen functioneel en recreatief fietsen, een criterium. Het is niet nodig elk recreatief fietspad, bijvoorbeeld op of langs afgeschafte spoorbeddingen, te verlichten.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Sas VAN ROUVEROIJ
Karin BROUWERS,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

DAV	diensten aangepast vervoer
MAV	mobilitycentrale aangepast vervoer
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OKRA	Open, Kristelijk, Respectvol en Actief
OV	openbaar vervoer
VRT	Vlaamse Radio en Televisieomroeporganisatie
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten