

ingediend op **1917** (2023-2024) – Nr. 1
12 december 2023 (2023-2024)

Voorstel van resolutie

van Ann De Martelaer, Stijn Bex en Chris Steenwegen

over een betere mobiliteit voor ouderen
via deelscootmobielen

Dit voorstel van resolutie werd ingetrokken op 6 maart 2024.

TOELICHTING

Het Vlaamse ouderenbeleid

Bij het begin van elke zittingsperiode stelt de Vlaamse Regering een nieuw Vlaams ouderenbeleidsplan op. De opmaak van dat plan wordt gecoördineerd door het beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin, maar alle beleidsdomeinen worden erbij betrokken.

Het huidige ouderenbeleidsplan (2020-2025)¹ focust op een aantal beleidsprincipes die de positie van ouderen in Vlaanderen ten goede komen, en hun maatschappelijke integratie en participatie faciliteren. Daarvoor schuift de Vlaamse Regering vijf prioriteiten naar voren, waaronder de bestrijding van eenzaamheid bij ouderen. De beleidsacties moeten ertoe bijdragen dat oudere personen niet uitgesloten worden van het publieke leven en dat ze ondanks hun hoge(re) leeftijd zo lang mogelijk op een aangepaste wijze en eventueel met ondersteuning aan het maatschappelijke leven kunnen (blijven) deelnemen.

Omgevingsanalyse

In 2019 telde de Vlaamse bevolking meer dan 1,3 miljoen 65-plussers (20,2 procent). Volgens prognoses zou dat aantal over tien jaar stijgen tot meer dan 1,6 miljoen. Tegen 2032 zal een kwart van de bevolking 65 jaar of ouder zijn. Ook de verzilveringstendens zet zich stevig door: het aandeel 85-plussers stijgt van 2,7 procent in 2017 tot 6,1 procent in 2070. Mobiliteit is voor die groeiende groep ouderen essentieel voor het behoud van hun levenskwaliteit.

De mobiliteit van 70-, 80- en 90-plussers

De vervoerswijze waarvoor ouderen kiezen, hangt sterk af van hun individuele gezondheid en mobiliteit, en ook van de beschikbare middelen en de lokale infrastructuur. Mobiliteit is een essentieel onderdeel van het behoud van de levenskwaliteit voor ouderen, en wel onder andere om de volgende redenen.

Onafhankelijkheid

Mobiliteit stelt hen in staat om onafhankelijk te blijven. Ze willen hun dagelijkse activiteiten uitvoeren, zoals boodschappen doen, hun eigen afspraken regelen en sociale interacties hebben zonder afhankelijk te zijn van anderen.

Sociale betrokkenheid

Ze willen contact houden met vrienden, familie enzovoort. Ze reizen om bijeenkomsten bij te wonen, vrienden te bezoeken, deel te nemen aan het sociale verenigingsleven en betrokken te blijven bij hun sociale netwerken. Ze willen tijd doorbrengen met hun kinderen, kleinkinderen en andere familieleden. Ze willen zich daarvoor kunnen verplaatsen.

Toegang tot medische zorg

Ze moeten zich verplaatsen naar de arts, ziekenhuizen en andere gezondheidsvoorzieningen.

¹ <https://www.vlaanderen.be/cjm/sites/default/files/2022-07/VR%202022%20503%20MED.0101-2BIS%20Vlaams%20ouderenbeleidsplan%202022-2025%20-%20bijlage.pdf>

Recreatie

Ze willen ook genieten van recreatieve activiteiten. Ze willen theaters, restaurants, parken, musea en andere plaatsen bezoeken om zich te ontspannen en plezier te maken. Ze willen ook deelnemen aan culturele, religieuze of spirituele activiteiten, zoals festivals, evenementen, kerkdiensten enzovoort.

Natuurbeleving

Sommigen genieten van de natuur en willen deelnemen aan wandeltochten.

Een mobiliteitsbeleid dat inzet op ouderen

In het gecoördineerde antwoord op een schriftelijke vraag van 13 januari 2022 'Maatregelen voor ouderen – acties, opvolging en uitvoering' (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 146, aan minister Jan Jambon) zegt de minister van Mobiliteit Lydia Peeters over de invulling van het mobiliteitsbeleid voor ouderen het volgende: "65+ is een reeds bekende doelgroep bij De Lijn. Alle onderzoeken en acties maken reeds deel uit van de operationele werking."²

Een van de vaststellingen is dat het beleid vandaag de vervoersbehoeften van de leeftijdsgroepen van 70-, 80- en 90-plussers negeert.

De mate waarin die leeftijdsgroep nog een beroep doet op de auto, de fiets en het openbaar vervoer, is afhankelijk van hun gezondheidsomstandigheden en hun woonplaats. Een alternatief vervoersmiddel, al dan niet in combinatie met de auto, de fiets en het openbaar vervoer, is de scootmobiel.

In Nederland is de scootmobiel een populaire mobiliteitsoplossing, maar in Vlaanderen wordt er weinig gebruik van gemaakt. Een mogelijke reden dat ouderen weerstand voelen om een scootmobiel te gebruiken, is niet alleen dat maar weinigen het gebruik en de bediening van een scootmobiel beheersen, maar ook dat ze niet het stigma willen krijgen dat ze hulpbehoevend zijn. Toch is mobiliteit een essentieel onderdeel van het behoud van de levenskwaliteit voor ouderen. Het zorgt ervoor dat ze tot op hoge leeftijd onafhankelijk blijven om dagelijkse activiteiten uit te voeren, zoals boodschappen doen, vrienden en familie bezoeken, deelnemen aan ontspanningsactiviteiten, gaan wandelen in de stad of in de natuur enzovoort.

De Vlaamse sociale bescherming (VSB)³

Verstrekking

De Vlaamse sociale bescherming (VSB) komt voor een groot deel tegemoet in de kosten voor het definitieve gebruik van een scootmobiel. Op basis van de jaarrapporten van de VSB kan worden geschat dat de Vlaamse overheid jaarlijks zo'n 6,1 miljoen of 10 procent van het budget voor mobiliteitshulpmiddelen uitgeeft voor de aankoop van scootmobielen.

Via een voorschrift van een fysisch geneesheer, orthopedisch chirurg of revalidatiearts wordt een hulpbehoevende persoon doorverwezen naar een gespecialiseerd team in een ziekenhuis. Nadat het multidisciplinaire team een rapport heeft opgesteld, oordeelt de VSB of de hulpbehoevende recht heeft op die tegemoetkoming. Nadat de tegemoetkoming is goedgekeurd, krijgt die persoon een forfaitair budget voor onderhoud en herstellingen toegewezen.

² <https://docs.vlaamsparlament.be/pfile?id=1807026>

³ <https://www.vlaamse sociale bescherming.be/mobiliteitshulpmiddelen/hoeveel-betaal-je-voor-een-mobiliteitshulpmiddel#:~:text=Moet%20je%20een%20mobiliteitshulpmiddel%20huren,bedraagt%20maximaal%201%20maand%20huur>

Die procedure is zeer tijdrovend en hoogdrempelig voor de hulpbehoevenden. Hun behoefte aan mobiliteit is in de meeste gevallen acuut. Het zou weinig inspanning mogen vergen om daar een oplossing voor te vinden. Het huidige proces van de Vlaamse sociale bescherming staat daar haaks op.

Bovendien blijkt dat er steeds meer dossiers geweigerd worden. De reden daarvoor is dat de Vlaamse sociale bescherming haar budget beheert als een goede huisvader en ze het beschikbare budget niet wil overschrijden. Maar daardoor zijn de eindgebruikers weer het slachtoffer, zeker als ze over onvoldoende financiële beschikken om zelf een scootmobiel aan te schaffen.

In 2021 werden er maar 51 scooters in aankoop goedgekeurd en afgeleverd voor bewoners van een woonzorgcentrum. Die 51 scooters werden geleverd aan 49 verschillende woonzorgcentra. Er is geen maximumaantal elektronische scooters dat inwoners in een woonzorgcentrum kunnen aanvragen.⁴

Huren

Voor een 85-plusser of voor iemand die een palliatief statuut of een degeneratieve ziekte heeft en thuis woont, betaalt de Vlaamse sociale bescherming de maandelijkse huurprijs. De 85-plusser betaalt alleen een waarborg en eventueel transportkosten of kosten bij schade.

Een elektronische scooter kan niet gehuurd worden binnen het huursysteem van de woonzorgcentra. Als bewoners van een woonzorgcentrum een scooter nodig hebben, moeten ze die aankopen.

Regelgeving over de VSB

De huidige regelgeving over de aankoop of huur van een scootmobiel vertrekt vanuit het principe van individueel bezit en gebruik. Zo stellen de indieners van dit voorstel van resolutie vast dat als een oudere door ernstige gezondheidsproblemen of na overlijden geen gebruik meer maakt van de scootmobiel, die scootmobiel in het beste geval op de tweedehandsmarkt wordt aangeboden, maar in veel gevallen gewoon ergens weggezet wordt. Na verloop van tijd kan de batterij van die ongebruikte scootmobiel niet meer worden opgeladen, waardoor hij onbruikbaar wordt. Omdat elke oudere die in een woonzorgcentrum woont, in principe een scootmobiel kan aanvragen, en die aanvraag bovendien individueel is, zou het zomaar kunnen dat de garage van een woonzorgcentrum tot de nok gevuld is met scootmobielen.

Een duurzame mobiliteit voor ouderen via een systeem van deelscootmobielen

Vlaanderen kiest vandaag voor een duurzame mobiliteit. De voor de hand liggende redenen zijn het verminderen van de milieu-impact van transport, de inspanningen om klimaatverandering tegen te gaan en, niet onbelangrijk, de gezondheid en levenskwaliteit van ouderen. In het bijzonder kan worden gesteld dat een actieve levensstijl aanzienlijke voordelen heeft voor de fysieke gezondheid, het mentale welzijn, de sociale interactie, de onafhankelijkheid en de preventie van chronische ziekten bij ouderen.

Vandaag zijn er in heel veel steden locaties met systemen van deelauto's, deel-fietsen, deelbakfietsen, deelsteps enzovoort. Een deelsysteem van scootmobielen voor ouderen lijkt dan ook evident: het komt ten goede aan zowel de 95 procent ouderen die zelfstandig wonen, als de 5 procent ouderen die in een woonzorgcentrum verblijven.

⁴ <https://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1862908>

Gelet op de sterke vergrijzing en verzilvering van de samenleving wordt de doelgroep voor wie deelscootmobielen interessant kunnen zijn, alsmaar groter.

Nederland kan een gidsland zijn, omdat er al tal van positieve projecten met deelscootmobielen zijn opgestart. Zo heeft Den Haag in samenwerking met woningcorporaties en scootmobielleveranciers een project opgezet waarbij een scootmobielpool werd gecreëerd die verbonden is aan enkele woon(zorg)locaties. Door een toename van de vraag naar scootmobielen was er op een aantal plaatsen een stallingsprobleem ontstaan. Bewoners moesten er bovendien lang wachten op de goedkeuring van hun aanvraag door de grote vraag. Een scootmobiel wordt er gedeeld met maximaal drie personen: dat scheelt al snel één tot twee oplaadpunten en scootmobielen. Na een rijvaardigheidsles krijgen gebruikers een persoonlijke leenpas. Daarmee loggen ze in en halen ze de scootmobiel uit de box. Er is ook dienstverlening vanuit een centrale die aan het systeem is verbonden. Het project richt zich op mensen die slecht ter been zijn, maar niet iedere dag een scootmobiel nodig hebben.

Om dat mogelijk te maken moet een omgeving gecreëerd worden die laagdrempelig is, en is samenwerking tussen de overheden, fabrikanten en gezondheidszorginstellingen noodzakelijk.

In Vlaanderen staat de Green Deal voor deelmobiliteit en wonen in de startblokken.⁵ De lokale besturen, het Netwerk Duurzame Mobiliteit en de vastgoedsector zullen zich over de vraag buigen hoe duurzame vervoersalternatieven letterlijk tot bij de mensen thuis kunnen worden gebracht.

Dat initiatief van de Vlaamse overheid heeft als algemene doelstellingen het bevorderen van de toegang tot gedeelde mobiliteit in zowel bestaande woonomgevingen als nieuwbouwprojecten, het vergroten van het aantal (actieve) gebruikers van gedeelde mobiliteit, het verhogen van de bekendheid van het concept van gedeelde mobiliteit en het uitbreiden van het aanbod van elektrische deelmobiliteit in zowel bestaande woonomgevingen als nieuwbouwprojecten in Vlaanderen. Concrete doelstellingen zijn onder andere het organiseren van minstens negen thematische focusgroepen die gedurende ongeveer een jaar samenwerken aan de ontwikkeling van een concreet product.

Via die Green Deal moet de langdurige implementatie van (elektrische) deelmobiliteit in woonomgevingen een evidentie worden. Zoals de doelstellingen zijn omschreven lijkt er volgens de indieners van dit voorstel van resolutie zeker ruimte te zijn om de mogelijke creatie van een deelplatform voor scootmobielen te onderzoeken en te implementeren.

Ann DE MARTELAER
Stijn BEX
Chris STEENWEGEN

⁵ <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/green-deal-deelmobiliteit-in-woonomgevingen>

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het Vlaamse ouderenbeleid, dat transversaal is;
 - 2° de doelstellingen van de Green Deal Deelmobiliteit en Wonen;
 - 3° het decreet van 18 mei 2018 houdende de Vlaamse sociale bescherming;
 - 4° het gegeven dat sinds 1 januari 2019 mobiliteitshulpmiddelen een onderdeel zijn van de Vlaamse sociale bescherming. Dat houdt in dat wie door chronische ziekte, ouderdom of een beperking een hulpmiddel nodig heeft om zich te verplaatsen, via de Vlaamse sociale bescherming een mobiliteitshulpmiddel kan kopen of huren;
- overwegende dat:
 - 1° de vergrijzing en de verzilvering van de bevolking zich stevig doorzet;
 - 2° mobiliteit voor ouderen van groot belang is, zowel op fysiek, mentaal en sociaal vlak als op het vlak van ziektepreventie;
 - 3° er binnen het beleidsdomein Mobiliteit weinig of geen aandacht is voor 70-, 80- en 90-plussers;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° in het kader van de nieuwe Green Deal Deelmobiliteit en Wonen:
 - a) samen met de lokale besturen, fabrikanten, gezondheidszorginstellingen en woonzorgcentra de haalbaarheid van een of meer deelplatforms voor (elektrische) scootmobielen te onderzoeken;
 - b) ouderen en ouderenverenigingen actief bij dat overleg te betrekken;
 - c) een aanbod aan vlot bereikbare en betaalbare (elektrische) deelscootmobielen op te nemen als een van de concrete doelstellingen van die nieuwe Green Deal;
 - 2° in de regelgeving over de Vlaamse sociale bescherming een deel over het collectief gebruik van (elektrische) deelscootmobielen uit te werken door:
 - a) een nomenclatuur uit te schrijven voor het individuele gebruik van (elektrische) deelscootmobielen voor een bepaalde tijd;
 - b) toe te zien op laagdrempelige voorwaarden zoals onder meer het voorschrift van een huisarts.

Ann DE MARTELAER
Stijn BEX
Chris STEENWEGEN