



**Op vrije voeten
'Panorama' toont
hoe pedofiel
kan rondreizen**
► 4



**Interview El Chapo
Sean Penn
heeft spijt
van zijn stunt**
► 10

OPINIE



BARBARA
DEBUSSCHERE

standpunt

Ontdooi

De Nederlandse minister van Volksgezondheid laat onderzoeken of de maximumleeftijd waarop vrouwen vruchtbaarheidsbehandelingen mogen krijgen, kan worden opgetrokken tot 50 jaar. Nu ligt de grens voor terugplaatsing van een embryo met een donoreicel of met een eigen ingevroren eitje op 45. In ons land is dat 47, al moet je dan wel ten laatste op je 40ste eicellen laten invriezen of voor je 45ste een donoreicel aanvragen.

De reden voor de Nederlandse demarche is het volgende scenario: stel dat een vrouw rond haar 35ste eicellen laat invriezen, zoals ook bij ons steeds meer gebeurt, en op haar 48ste komt aankloppen omdat ze dan pas een man heeft gevonden met wie haar kinderwens in vervulling kan gaan. Moet je dan zeggen: 'U mag uw ingevroren eicellen niet meer gebruiken, want de wet zegt dat dat maar tot 47 kan'?

Niet makkelijk, zeker niet als je weet dat eicellen invriezen een heel gedoe is, bovendien duur en uit eigen zak te betalen. Daarnaast blijkt dat een zwangerschap op die latere leeftijd met een veel jonger eitje van jezelf of van een donor nauwelijks problematischer is dan een gewone zwangerschap na je veertigste.

En dus is het een puur ethische kwestie. Willen we vrouwen die pas op hun 50ste moeder worden? De discussie is in ons land nog niet zeer dringend, omdat de groep nog klein is.

Toch is het belangrijk het debat hier ook op gang te trekken, want de groep zal groter worden. In de VS, waar geen limiet is, worden wekelijks dertien vrouwen van 50-plus moeder. Laat moeder worden is nu eenmaal een maatschappelijk gegeven met verschillende complexe oorzaken.

Sommigen vinden het 'onethisch' en 'onnatuurlijk', een 'freakshow' en 'slecht voor het kind'. Zien in vrouwen die eicellen invriezen treuzelaars die maar meer moeite hadden moeten doen en daarom 'geen recht hebben' op medische hulp.

De Nederlandse voorzet is een aanleiding om de houding tegenover deze vrouwen te ont-dooien. Want wat blijkt? Echte 'freaks', die tegen de zestig nog een kind krijgen, zijn extreem uitzonderlijk. Oudere moeders blijken financieel en sociaal stabiel. En de vrouwen die eicellen invriezen, doen een grote en dure inspanning omdat meer en meer vrouwenlevens nu eenmaal zo lopen, niet omdat ze egocentrische carrièregagers zijn.

Trouwens, zelfs al is het deels echt uitstelgedrag, dan nog kun je enkel vaststellen dat de samenleving de medische gevolgen van ander gedrag, zoals te veel eten of roken en te weinig sporten, zelfs terugbetaalt.

Geen enkele vrouw verkiest het om zo laat moeder te worden. Maar als het medisch geen verschil maakt, is er geen reden om iemand te verbieden ook na haar 47ste nog haar eigen eicellen te gebruiken in een poging een van de belangrijkste en diepste wensen in een vrouwenleven te vervullen. Mannen doen het volop, en niemand spreekt hen daar ooit op aan.

#



@jblaute
Ik kijk nr #eurosong.

Straks stuur ik een gele briefkaart met mijn favoriete liedje naar het Flageyplein

► Nostalgie troef bij muzikant Jean Blaute.



Johan
De Mol
is verkeers-
expert aan
de UGent.

Gent moet geduldig handelen met het mobiliteitsplan

Het Gentse circulatieplan is nog maar een eerste stap, stelt schepen van Mobiliteit Filip Watteuw (DM 16/1). Hoewel de uitbreiding van het circulatieplan naar de rand geen beslist beleid is, leidt deze uitspraak tot discussie.

Het Gentse mobiliteitsplan breekt voor een belangrijk deel met het vroegere plan-Beke-Van Rouveroi. Terwijl dit nog vertrok van een en-en-beleid met zowel aandacht voor bewoners/middenstand als leefbaarheid/bereikbaarheid, legt het nieuwe mobiliteitsplan vooral de nadruk op de leefbaarheid van de stad. Daarbij gaat de aandacht naar voetgangers en fietsers, terwijl vooral het privévervoer (autoverkeer) een minder belangrijke rol krijgt. Er komen een aantal belangrijke aanpassingen: knippen van straten, restrictiever parkeerbeleid, groter voetgangersgebied, snelheid aangepast aan de leefbaarheid...

Wil men deze mobiliteitsvisies uitvoeren, dan moet men vooral stapsgewijs en geduldig handelen. Daarbij zijn informatie, inspraak en alternatieven onmisbare factoren. Het ontbreken van de noodzakelijke investeringen in het openbaar vervoer – bijkomende tramverbindingen, goede doorstroming – en in park-and-ride kan het stapsgewijze invoeren van dit plan bemoeilijken.

Een pijnpunt dat een volledige en stapsgewijze realisatie bemoeilijkt, is of het tijdschema van dit plan wel af te stemmen is op het tijdschema van de nodige investeringen in alternatieven.

De stad heeft bij dit alles een belangrijke bevoegdheid en verantwoordelijkheid; een goede doorstroming van tram en bus is een conditio sine qua non om een volwaardig alternatief voor de auto in de stad te bieden. Daarom moeten de lijnen van openbaar vervoer worden bevrijd van alle hinder.

Naar goede Gentse gewoonte wordt dus een referendum over het mobiliteitsplan gevraagd.

Deze vraag maakt duidelijk dat de stad de communicatie en het overleg over de doelstellingen van dit mobiliteitsplan het best bij elke stap aanscherpt. Voor dit intensieve werk zal zowel moeten worden gemikt op de stadsbewoners als op de bezoekers van de stad. Momenteel zien velen door de bomen het bos niet meer. Het gevolg zou kunnen zijn dat zowel een corporatistische reactie als een discussie over 'mijn' parkeerplaats of route de bovenhand haalt.

Een vraag naar een referendum over het mobiliteitsplan zorgt voor vele bijkomende problemen. Hoe zou men dit moeten aflijnen: over het totale mobiliteitsplan, over het voetgangersgebied, over het knippen van straten, over een bepaald stadsgebied of over het ontbreken van alternatieven?

Deze vragen tonen aan dat het thema van het referendum niet zo eenvoudig af te lijnen is. Men mag vermoeden dat de mogelijke initiatiefnemers zich hiervan bewust zijn en juist geen referendum vragen over 'voor of tegen' het mobiliteitsplan. Een referendum over 'geen mobiliteitsplan zonder goede alternatieven' zal vermoedelijk dan weer weinig Gentenaars warm kunnen maken.

Behalve aandacht voor communicatie/overleg moet Gent ook voldoende druk zetten op de Vlaamse regering om alternatieven mogelijk te maken. De stad zal ook krachtadig beleid moeten voeren om zelf de doorstroming van de belangrijkste openbaarvervoerlijnen te faciliteren. Op dat laatste vlak heeft ze nog veel ruimte om daadkracht te vertonen. Naarmate het openbaar vervoer niet meer wordt gehinderd, zullen de tijd, frequentie en comfort om de stad te bereiken een extra voordeel vormen voor het aanvaarden van deze noodzakelijke mobiliteitsveranderingen.

De woorden van Sas van Rouveroi indachtig zal dit een lang proces worden.

De stad zou de communicatie en het overleg over de doelstellingen van dit mobiliteitsplan het best bij elke stap aanscherpen



► Wegenwerken in de Gentse binnenstad. De nadruk van het nieuwe plan ligt op leefbaarheid. © WOUTER VAN VOOREN

DE MOL