



Vlaams
Parlement

ingediend op **1625** (2017-2018) – Nr. 1
15 juni 2018 (2017-2018)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Orry Van de Wauwer, Karin Brouwers, Dirk de Kort, Lode Ceysens,
Martine Fournier en An Christiaens

betreffende een toegankelijk openbaar vervoer

Aanwezige doelstellingen

In het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 heeft de Vlaamse Regering zich ertoe verbonden om verder te investeren in de integrale toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations, perrons, haltes en voertuigen voor personen met een handicap of een ernstige mobiele beperking. Op pagina 50 van het regeerakkoord belooft de Vlaamse Regering dat ze lokale besturen aan de hand van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen zal stimuleren om te investeren in obstakelvrije comfortabele voetpaden en een kwaliteitsvolle publieke ruimte.

In operationele doelstelling 8 van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019 (pagina 24-25) gaat minister Ben Weyts het volgende engagement aan: "Ik investeer verder in toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltes en voertuigen voor personen met een handicap of een ernstige mobiele beperking door de belangrijkste wegbeheerders en De Lijn samen te brengen en een actieprogramma op touw te zetten om de toegankelijkheid te verhogen. Ik stimuleer de lokale besturen aan de hand van onder andere het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein en de (toegankelijke) openbaar vervoer-haltegids om te investeren in obstakelvrije comfortabele voetpaden en een kwaliteitsvolle publieke ruimte."

In de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2017-2018 (pagina 40-41) schrijft de minister het volgende over de toegankelijkheid van de infrastructuur van het openbaar vervoer:

"Personen met een beperkte mobiliteit

De Diensten Aangepast Vervoer zijn actief in heel Vlaanderen. In het najaar van 2017 zal het officiële overlegorgaan een evaluatie van het decreet en de nodige wijzigingen voorstellen, welke zullen worden verwerkt in het ontwerp van decreet basisbereikbaarheid. Tevens zal nagegaan worden of de vraag voldoende ingevuld wordt. In de proefprojecten Basisbereikbaarheid wordt aandachtig nagegaan of de vervoersvragen van de personen met een mobiliteitsbeperking voldoende aan bod komen.

Ik streef naar een openbaar vervoer dat maximaal openstaat voor personen met een beperkte mobiliteit. Het concept 'meer mobiele lijnen' wordt uitgerold. Dit wil zeggen dat er in eerste instantie wordt ingezet op het toegankelijk maken van de hoofdlijnen binnen het kernnet. Zo wil ik ook het standaard openbaar vervoer gebruiksvriendelijk maken voor reizigers met een mobiliteitsbeperking.

Hierna wordt toegelicht hoe we met het stijgend aandeel aan toegankelijke voertuigen en de beschikbaarheid van de toegankelijkheidsstatus van de haltes, die we met iconen kenbaar maken aan de gebruikers, in staat zullen zijn om het vooraf reserveren van een rolstoelverplaatsing bij te sturen. We doen dit in overleg met de gebruikers zelf door hun input te vragen voor onder andere nieuwe bestekken voor de aankoop van voertuigen, de begeleiding van het project 'meer mobiele lijn' en de bijsturing van de reservatierichtlijn.

Toegankelijke voertuigen van het stads- en streekvervoer

In het bestek voor aankoop van trams en het bestek voor aankoop van bussen is opgenomen dat al deze voertuigen toegankelijk dienen te zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

In 2017 worden 202 nieuwe bussen en 27 nieuwe trams in dienst genomen. Deze indiensttreding heeft een aanzienlijke impact op het percentage toegankelijke voertuigen dat De Lijn eind 2017 in dienst zal hebben. Op vandaag zijn 86% van

de bussen toegankelijke bussen volgens de bovenstaande definitie. Rekening houdend met de indiensttreding van de nieuwe bussen binnen de huidige leveringen zal dit aandeel tegen eind 2017 toenemen tot 93%. Voor de trams zal eveneens een stijging waar te nemen zijn door twee effecten die zich gelijktijdig voordoen: de instroom van de nieuwe trams en de uit dienst name van een groot aantal PCC's. Hierdoor zal het aandeel toegankelijke trams eind 2017 meer dan 55% bedragen. Eind 2016 bedroeg het aantal toegankelijke trams nog maar 45,6%. Het aandeel trams met lage vloer bedroeg eind 2016 57% en zal eind 2017 zijn aangegroeid tot meer dan 65%.

Toegankelijke halte-infrastructuur

De wegbeheerders worden ondersteund in het toegankelijk maken van de halte-infrastructuur door het in kaart brengen en kenbaar maken van de toegankelijke halte-infrastructuur, het stimuleren van een planmatige aanpak van de toegankelijke halte-infrastructuur en het ter beschikking stellen van expertise.

De toegankelijkheidsstatus van de haltes wordt met de mobiele applicatie voor de halte-inventaris door de halteploegen van De Lijn in kaart gebracht en permanent up-to-date gehouden. De nulmeting wordt in 2017 afgerond. De integratie van deze data met de achterliggende systemen is dan ook beschikbaar waardoor de toegankelijkheidsinfo op een eenvoudige wijze, door middel van iconen, beschikbaar is op de routeplanner en de andere reisinformatie zoals de doortochttabellen. De toegankelijkheidsinformatie wordt ook op de halteborden aangebracht.

Met een tool die de toegankelijkheidsstatus van de haltes koppelt aan informatie op lijnniveau worden de prioritair her in te richten haltes gedetecteerd. Samen met de wegbeheerders kunnen we zo gerichte maatregelen nemen om het netwerk van 'meer mobiele lijnen' stelselmatig uit te breiden. Op deze wijze maken de toegankelijkheidskenmerken van de haltes deel uit van de definiëring van het kwaliteitsniveau en de servicelevels voor het kernnet en het aanvullend net. In hun overleg met de wegbeheerders, stelt De Lijn advies en expertise ter beschikking over het ontwerp en de uitvoering van concrete inrichtingsplannen. Om het concept kenbaar te maken wordt in 2017 gestart met 5 quick-win proefprojecten.

Reserveren rolstoeltoegankelijke rit

Rekening houdend met de voortgang en het percentage toegankelijke voertuigen en de informatie over de toegankelijkheidsstatus van de haltes, wordt de mogelijkheid verkend om tot meer eenduidige richtlijnen voor gebruikers en chauffeurs te kunnen komen waarbij het voorafgaand aanvragen van een rolstoelrit niet meer noodzakelijk is. De beschikbaarheid van de toegankelijkheidsinformatie over de haltes voor zowel chauffeurs als voor de reiziger is een van de noodzakelijke voorwaarden voor de geplande bijsturing."

In de beheersovereenkomst van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn (pagina 51) staat dat de Vlaamse Regering ervoor zorgt dat het openbaar vervoer bruikbaar is voor iedereen die zich wil verplaatsen. De toegankelijkheid van het openbaar domein, en meer specifiek de toegankelijkheid van haltes en halteomgevingen, vormt daarvoor een speerpunt. Bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden, onder meer ter ondersteuning van het project Meer Mobiele Lijnen, financiële middelen uitgetrokken voor de aanpassing van haltes op gewestwegen. De Vlaamse Regering draagt die best practice actief uit in haar contacten met de lokale besturen en de vervoerregioraden.

Behaalde resultaten

Ondertussen zijn we in het vijfde jaar van deze legislatuur, maar er is nog veel werk aan de winkel.

Wat de toegankelijkheid van voertuigen van De Lijn betreft, blijkt uit cijfers van De Lijn en van de minister dat er een duidelijke en kwalitatieve inhaalbeweging is uitgevoerd. Uit het antwoord van de minister op de schriftelijke vraag 714 van Katrien Schryvers eerder dit jaar, blijkt dat eind 2017 95,2 procent van de bussen toegankelijk was en 53,1 procent van de trams rolstoeltoegankelijk. Die toegankelijke trams verzorgen 70 procent van de dienstverlening op de tramlijnen. Met de bestelling van een reeks nieuwe kusttrams zal dat percentage nog verder stijgen. De doelstelling om tegen 2020 te komen tot een volledige toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers in de bussen van De Lijn en tot een toegankelijkheid van 85 procent voor rolstoelgebruikers in de trams, zit op het juiste spoor en zou dus gehaald moeten kunnen worden.

Voor de halte- en perroninfrastructuur is dat echter verre van het geval. Uit de inventarisatieoefening die De Lijn in 2017 heeft uitgevoerd, blijkt dat de haltes voor het openbaar vervoer in Vlaanderen in uiterst slechte staat zijn, wat hun toegankelijkheid betreft. De 35.693 haltes in Vlaanderen laten de volgende trieste score optekenen:

- 89,56 procent is zonder assistentie niet toegankelijk voor personen met een motorische beperking;
- 73,14 procent is met assistentie niet toegankelijk voor personen met een motorische beperking;
- 95,27 procent is niet toegankelijk voor personen met een visuele beperking;
- 96,44 procent is niet toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking.

In het kader van de doelstellingen die zowel de regering als De Lijn zichzelf opleggen op het vlak van toegankelijkheid, kan er met deze cijfers moeilijk vrede worden genomen. Het is uitstekend dat er door die inventarisatie een overzicht is gecreëerd, maar nu is het van belang om aan de slag te gaan met die gegevens. De routeplanner en de Haltegids van De Lijn werden weliswaar aangevuld met de nieuwe informatie uit de inventarisatieoefening, maar die informatie moet een grotere bijdrage leveren dan het louter up-to-date houden van een routeplanner of van halte-informatie.

Het project Meer Mobiele Lijnen wil ervoor zorgen dat er in heel Vlaanderen vijf lijnen komen waarbij minstens 50 procent van de haltes toegankelijk zijn voor mensen met een motorische of visuele beperking. De oefening om zo veel mogelijk haltes in Vlaanderen gebruiksklaar te maken voor mensen met een handicap of ernstige mobiele beperking mag zich niet alleen toespitsen op het verbeteren en stapsgewijs uitbreiden van die 'Meer Mobiele Lijnen'.

Voorstellen

Om de doelstellingen van de huidige Vlaamse Regering, de minister van Mobiliteit en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn te kunnen halen, moet er een versnellingsbeweging komen in het toegankelijk maken van de perron- en halte-infrastructuur, en in het laagdrempelig aanbieden van relevante toegankelijkheidsinformatie aan de reiziger.

1. Toegankelijkheid van haltes, beheerd door het AWV

De haltes in beheer van het AWV, en dus van de Vlaamse overheid, moeten een schoolvoorbeeld van toegankelijkheid zijn. Het streefdoel moet zijn dat een vol-

ledige toegankelijkheid wordt geboden aan personen met een visuele en/of een motorische beperking. Als bepaalde haltes in beheer van het AWW nog niet aan alle vereisten van het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein en de Haltegids voldoen, moet daar versneld werk van gemaakt worden.

2. Toegankelijkheid van haltes, beheerd door een lokale wegbeheerder

De meeste haltes van ons openbaar vervoer worden niet beheerd door het Vlaamse Gewest, maar door de lokale wegbeheerders. Momenteel worden die wegbeheerders wel aangemoedigd om haltes toegankelijk te maken via de verschillende vademecums en gidsen, maar het gaat om niet meer dan een vrijblijvende aansporing. Aan de cijfers van toegankelijke haltes is duidelijk te zien dat die aanpak niet de juiste resultaten oplevert en er een ander plan van aanpak nodig is. Daarbij is een proactieve werkwijze nodig, waarbij De Lijn de informatie over de halteaccommodatie die momenteel al vergaard wordt, intensiever gebruikt dan nu het geval is. Die informatie aan de gemeentes bezorgen, is een eerste stap. Nog beter zou het zijn als De Lijn en de lokale besturen met die informatie gezamenlijk aan de slag gaan, de verbeterpunten aanwijzen en ze daadkrachtig aanpakken.

Om de lokale wegbeheerders aan te sporen werk te maken van toegankelijke haltes moet het Vlaamse Gewest zorgen voor een incentive voor de lokale besturen. Momenteel investeert het gewest al in de lokale voorzieningen door middel van subsidies. Er kan een extra voorwaarde voor die gewestelijke steun gecreëerd worden, zodat lokale besturen alleen nog aanspraak op de subsidie kunnen maken als de haltes van de gemeente voldoen aan de toegankelijkheidsvereisten. Het investeringsbudget van het gewest kan ook vergeleken worden met dat van de gemeente, zodat gemeenten ertoe aangespoord worden om extra te investeren in de toegankelijkheid van haltes. Voor die gewestelijke subsidies moeten er extra middelen worden uitgetrokken.

Om dat allemaal te stroomlijnen kan het uitschrijven van een ambitieuze maar haalbare doelstelling een nuttige aanvulling zijn. Op die manier legt de Vlaamse overheid zichzelf en de lokale besturen op om van de toegankelijkheid van de haltes voor het openbaar vervoer een duidelijke prioriteit te maken.

3. Ondergrondse haltes in de Antwerpse premetro

De haltes van de Antwerpse premetro verdienen een betere ontsluiting dan momenteel het geval is. De meeste stations hebben geen lift of roltrap in beide richtingen naar elke etage. Daardoor is het tramverkeer in Antwerpen, de ruggengraat van het openbaar vervoer in de grootste stad van Vlaanderen, sterk beperkt voor mensen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, maar evengoed voor mensen met een kinderwagen, ouderen enzovoort. De huidige situatie garandeert niet de basistoegankelijkheid die in een stad als Antwerpen kan worden verwacht.

Momenteel zijn er alleen liften in de stations Astrid, Diamant, Meir, Sport en Zegel. De minister heeft zelf gesproken van een graduele renovatie van de verschillende premetrostations, waarbij telkens de toegankelijkheidssituatie meegenomen zal worden. De haltes Opera en Groenplaats, respectievelijk in 2019 en hopelijk in 2020 afgewerkt, zullen dus ook beschikken over een lift na de toekomstige heraanleg. Dat betekent dat pas vanaf 2021 in een volgend premetrostation dergelijke verbeteringen in de toegankelijkheid kunnen worden aangebracht. Van de twaalf haltes die momenteel worden bediend, blijven dus vijf stations nog jarenlang ontoegankelijk voor een deel van de reizigers.

Zowel in de Antwerpse premetrostations als bij elke andere halte met een soortgelijke infrastructuur moet er een minimumnorm gehanteerd worden. Die minimumnorm houdt in dat er roltrappen in beide richtingen zijn naar alle perrons en naar

alle in- en uitgangen en alle niveaus (op straatniveau of tussenverdiepingen), in combinatie met liften die de ingang (al dan niet op straatniveau) met de verschillende perrons verbindt. Het toegankelijk maken van ongelijkgrondse haltes van het openbaar vervoer kan niet blijven liggen tot de hele halte of het hele station bij een renovatie onder handen genomen wordt.

4. Externe evaluatie van de toegankelijkheid van de infrastructuur van De Lijn

De inventarisatieoefening van De Lijn wordt door eigen personeel uitgevoerd. Als oefening om de verschillende haltes in kaart te brengen en werkpunten aan te wijzen, is dat geen enkel probleem. Daarnaast moet ook een structurele evaluatie van onze openbaarvervoerinfrastructuur plaatsvinden, die moeilijk door De Lijn zelf kan worden gedaan. Net als in onze buurlanden is het nodig dat een meerjarige evaluatie over de toegankelijkheid van onze infrastructuur wordt uitgevoerd door een externe partner.

5. Toegankelijkheidsinformatie op perrons en voertuigen

De auditieve en visuele aankondigingen zitten mee in het ReTiBo-project: de naam van de halte wordt auditief en visueel afgekondigd in de tram of bus. Een wenselijke uitbreiding houdt in dat de toegankelijkheidssymbolen voor de haltes naast de haltenaam op het elektronische scherm verschijnen. De Lijn ontwikkelde drie toegankelijkheidssymbolen op zijn site, één voor mensen met een mobiele beperking, één voor mensen met een mobiele beperking met een begeleider en één voor mensen met een visuele beperking.



Die symbolen zouden ook fysiek aangebracht moeten worden op de halte zelf. Niet iedereen kan die informatie immers even gemakkelijk digitaal opzoeken en ook niet elke gebruiker van het openbaar vervoer is bekend met het systeem, denk maar aan toeristen. Het aanbrengen van die iconen op de haltes betekent het drempelloos aanbieden van relevante basisinformatie.

6. Toegankelijkheidsinformatie via routeplanner

In aansluiting op het vorige punt moet dezelfde oefening ook gemaakt worden voor de routeplanner. De informatie over de toegankelijkheidsstatus van haltes wordt niet standaard getoond op de routeplanner. De gebruikers moeten de informatie eerst in een tabblad opvragen, waarna ze kunnen aangeven dat ze de toegankelijkheidsinformatie willen krijgen voor een visuele beperking of voor een motorische beperking. Pas dan wordt in de routeplanner een icoontje naast de haltenaam geplaatst. Er kan telkens maar één icoontje worden getoond: de gebruikers krijgen dus niet tegelijk informatie over zowel de visuele als motorische toegankelijkheid van de halte. Toch moet toegankelijkheid 100 procent vanzelfsprekend zijn voor het grootste deel van de vervoerde personen. Dat de standaardiconen die relevant of interessant kunnen zijn voor iedereen, nog niet als vanzelfsprekendheid worden aangenomen in het systeem, lijkt niet conform de doelstellingen die de Vlaamse Regering, de minister en De Lijn uitgeschreven hebben. Toegankelijkheidsinformatie mag niet als 'uitzonderingsinformatie' worden beschouwd. De normalisering van

dergelijke basisinformatie in de halte-informatie en de routeplanner van De Lijn zou een eerste stap kunnen zijn in een bredere bewustwording bij het publiek en de lokale wegbeheerders van de behoefte aan meer toegankelijke infrastructuur.

7. Structurele samenwerking met middenveld

Vlaanderen heeft een sterk middenveld, met gespecialiseerde partners en zelfs een eigen expertisecentrum dat zich bezighoudt met toegankelijkheid: Inter vzw. Die spelers in het middenveld en het Vlaamse expertisecentrum houden zich bezig met de toegankelijkheid van gebouwen, omgeving, evenementen enzovoort, maar ook met mobiliteit en het beleid rond toegankelijkheid. Het is vreemd dat er een structurele samenwerking of dialoog ontbreekt tussen dat middenveld, en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken of De Lijn. Dat de minister zelf een groep individuen samenstelt en een beroep op hen doet en niet op de gespecialiseerde partners met expertise en kennis, doet nog vreemder aan. Een eigen gebruikersgroep van de minister met personen van wie de identiteit niet bekend is, met wie geen contact kan worden opgenomen om bezorgdheden of vragen door te geven, waarvan niet duidelijk is in welke mate die groep representatief is enzovoort, dat kan moeilijk professioneel en democratisch genoemd worden.

We pleiten ervoor dat het gespecialiseerde middenveld de plaats krijgt die het verdient in dit verhaal: als structurele samenwerkings- en dialoogpartner, als specialisten ter zake, die mee vorm geven aan het beleid en worden meegenomen in de ontwikkeling van de toegankelijkheidsvisie van de Vlaamse overheid. Die dialoog is niet alleen van belang voor het technische aspect van de toegankelijkheidsvisie, maar heeft ook een bredere maatschappelijke functie, aangezien het gaat om middenveldorganisaties die ook de vertegenwoordigers van de gebruikersgroepen zijn.

8. Reservatieplicht

Met een versnelde beweging in het toegankelijk maken van de infrastructuur wordt het ook mogelijk de reservatieplicht versneld af te bouwen. Omdat de voertuigen in grote mate al toegankelijk zijn en tegen 2020 geen belemmering meer mogen vormen, betekent dit dat elke halte die toegankelijk gemaakt wordt, een opstap is naar een systeem waarin reserveren niet langer noodzakelijk is. Dat vormt een extra reden om een versnelling hoger te schakelen in het toegankelijk maken van de halteaccommodaties. Ideaal zou zijn om op korte termijn over te schakelen van het concept van 'Meer Mobiele Lijnen' naar het concept van toegankelijke haltes, waarbij het van de concrete halte afhangt of een rit gereserveerd moet worden of niet. Haltes die nog niet toegankelijk zijn en waarvoor regelmatig ritten gereserveerd worden, kunnen prioritair aangepakt worden en versneld worden omgebouwd tot een toegankelijke halte.

Zolang niet alle haltes toegankelijk zijn, moet ervoor gezorgd worden dat de reservatieprocedure eenvoudiger en toegankelijker wordt. Met de moderne technologie kan er al veel meer dan enkele jaren geleden. Het is dus vreemd dat een rit niet eenvoudig via internet of via de app van De Lijn gereserveerd kan worden. Alleen telefoon of fax aanbieden is geen gebruiksvriendelijke dienstverlening. Ook het gebruiksgemak voor de chauffeur kan eenvoudiger zijn als de reservatie gedigitaliseerd wordt. Het kan niet zo moeilijk zijn om een app te ontwikkelen die aan de chauffeur een melding stuurt als iemand met een rolstoel aan de halte staat te wachten. Op die manier kan de chauffeur de dienstverlening gemakkelijker afstemmen op de vraag.

Ook de termijn van reservatie kan bijgeschaafd worden. Op niet-mobiele lijnen moet er momenteel minstens twee uur vooraf gereserveerd worden, maar in de provincie Limburg is het mogelijk om de reservatie één uur van tevoren te doen. Aangezien De Lijn Limburg tot dezelfde maatschappij behoort als De Lijn in de andere provincies, moet die termijn van één uur dus ook in de overige provincies haalbaar zijn.

Orry VAN DE WAUWER,
Karin BROUWERS,
Dirk DE KORT,
Lode CEYSSENS,
Martine FOURNIER
An CHRISTIAENS