



Vlaams
Parlement

ingediend op **195** (2019-2020) – Nr. 1
27 januari 2020 (2019-2020)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Katrien Schryvers, Lode Ceyssens, Vera Jans,
Karin Brouwers, Maaïke De Rudder en Orry Van de Wauwer

over een betere mobiliteit
voor mensen met een beperking

INHOUD

Inleiding: inclusie dankzij mobiliteit	3
1. Persoonlijk vervoer.....	4
1.1. Een toegankelijke omgeving	4
1.2. Rijbewijs voor personen met een beperking	4
1.3. Fiscale vrijstelling voor voertuigen van personen met een handicap....	8
1.4. Parkeerplaatsen voor personen met een beperking	9
1.4.1. De weg ernaartoe.....	9
1.4.2. Voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en controle op het gebruik ervan	10
1.5. Aangepaste verkeerslichten.....	11
1.6. Fietsen zonder leeftijd	12
1.7. Fietsparkeerplaatsen	12
2. Openbaar vervoer	13
2.1. Toegankelijke voertuigen	13
2.1.1. Scootmobielen	14
2.1.2. Belbus	15
2.2. Toegankelijke haltes	16
2.3. Reservatieplicht.....	20
2.4. Basisbereikbaarheid	20
2.5. Treinverkeer.....	21
3. Openbaar aangepast vervoer	21
Besluit en voorstellen tot nieuwe regelgeving	24

Inleiding: inclusie dankzij mobiliteit

“Mensen met een beperking, in armoede, ouderen, ... moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk.”. Zo staat te lezen in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 (*Parl. St. VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1*) en in de beleidsnota Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding 2019-2024 (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 120/1*).

Met die ambitie erkent de Vlaamse Regering dat echte inclusie van mensen met een zorgbehoefte in onze gemeenschap niet alleen een taakstelling en verdienste kan en mag zijn van het welzijnsbeleid. Een inclusieve samenleving vergt inspanningen, aanpassingen en een brede kijk van alle beleidsdomeinen. Deze conceptnota gaat in op de manier waarop er op het vlak van mobiliteit verder kan worden ingezet op maatregelen om mensen met een beperking en mensen die zich moeizamer kunnen voortbewegen, volwaardig te laten deelnemen aan onze samenleving.

Zich vlot verplaatsen is voor de meeste mensen een dagelijkse vanzelfsprekendheid, maar dat is niet voor iedereen zo. Heel wat mensen zijn in hun mobiliteit beperkt, bijvoorbeeld door een handicap, een ongeval, hun leeftijd of een andere beperking. De mate waarin ze in hun bewegingen beperkt zijn, verschilt ook naargelang van de aard van hun beperking, onder meer of die beperkte bewegingsmogelijkheid veroorzaakt wordt door een fysieke, sensorische of verstandelijke handicap.

Uit cijfers van Inter over de vervoersbehoeften van mensen met een beperking¹ blijkt dat 72 procent van die doelgroep zich maandelijks wel eens belemmerd voelt in zijn activiteiten door beperkte vervoersmogelijkheden. Voor 46 procent is dat wekelijks en 18 procent ervaart dat elke dag. De meeste mensen in de doelgroep geven aan dat ze zich meer zouden willen verplaatsen als dat mogelijk was. Ze lopen echter aan tegen fysieke of communicatieve drempels, niet alleen door hun eigen fysieke beperkingen, maar ook doordat ze het openbaar vervoer niet durven of kunnen nemen omdat ze niet over toegankelijke informatie beschikken. Anderzijds zijn de afstanden tot haltes voor personen met een ernstige mobiliteitsbeperking dikwijls te groot en is voor hen het openbaar vervoer in het algemeen te ontoegankelijk. Ze verwijzen onder meer naar het gebrek aan flexibiliteit en de lange minimale reserveringstermijn om te kunnen rekenen op een aangepast voertuig. Ook hebben die mensen soms individuele begeleiding nodig, die helaas niet altijd beschikbaar is.

Al te dikwijls leidt een gebrek aan mobiliteit tot verlies van kansen op het vlak van wonen, opleiding, ontspanning en tewerkstelling. Zich kunnen verplaatsen is voor veel mensen essentieel om uit werken te kunnen gaan, vrienden en familie te kunnen bezoeken, een dokter te kunnen raadplegen, maar ook om betekenis te kunnen krijgen en zich volwaardig te voelen omdat ze door mobiel te zijn, zelfstandig en zelfredzaam kunnen zijn.

Dat alles is een goede zaak voor iedereen. Een inclusieve samenleving biedt een meerwaarde, zowel voor de mensen met extra ondersteuningsbehoeften als voor de maatschappij in haar geheel. En het moge duidelijk zijn: zonder mobiliteit geen inclusie.

Deze conceptnota bevat drie delen. In het eerste deel wordt gekeken naar wat nodig is om ervoor te zorgen dat mensen met een beperking en mensen die minder

¹ Businessplan voor een Vlaams geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoerssysteem in Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 2012-2013 Enter – IMOB – E&Y Onderzoek IMOB ‘Vervoersnoden en -wensen van personen met een beperking’.

mobiel zijn, op eigen kracht en individueel op hun plaats van bestemming kunnen komen. Het tweede deel behandelt het openbaar vervoer en de mate waarin aanpassingen nodig zijn opdat mensen met een zorgbehoefte er volwaardig gebruik van zouden kunnen maken. Daarvoor wordt onder meer teruggegrepen naar de conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een toegankelijk openbaar vervoer van Orry Van de Wauwer, Karin Brouwers, Dirk de Kort, Lode Ceyssens, Martine Fournier en An Christiaens van de vorige zittingsperiode.² Ten slotte gaat de conceptnota in het derde deel dieper in op vervoersmogelijkheden die specifiek gericht zijn op mensen die minder mobiel zijn.

1. Persoonlijk vervoer

1.1. Een toegankelijke omgeving

Zich vlot van de ene plek naar de andere kunnen begeven begint bij de eerste stap op de openbare weg. Daar kunnen al heel snel obstakels opduiken. Een losliggende tegel, kasseien, een (te) smal voetpad, een hoge stoeprand bij het oversteken, een verkeerslicht dat te snel weer op rood springt enzovoort. Voor mensen die een verminderd gezichtsvermogen hebben, moeizamer stappen of zich voortbewegen met een rolstoel of rollator, zijn het niet alleen vervelende zaken, ze kunnen ook zonder meer gevaarlijk zijn en ongevallen veroorzaken.

Met het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein (2010) en het Vademecum Voetgangersvoorzieningen (2014) kregen ontwerpers, uitvoerders en wegbeheerders richtlijnen en criteria voor de aanleg van veilige en comfortabele openbare omgevingen. Toch zijn er in elke gemeente, zowel op wegen die door het lokale bestuur worden beheerd als op gewestwegen, tal van verbeteringen mogelijk.

De indieners van deze conceptnota dringen erop aan om op verschillende niveaus de nodige middelen uit te trekken en die in te zetten voor een omgeving die toegankelijk is voor iedereen. Ze benadrukken dat het van belang is om rekening te houden met de hier aangehaalde problematiek bij de uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024, dat onder meer het volgende stelt: "Een kwaliteitsvol ruimtelijk beleid zorgt voor een hoogwaardige en leefbare omgeving, organiseert een efficiënte en duurzame mobiliteit en beheerst onze kosten voor infrastructuur". De indieners herhalen ook een vraag uit het voorstel van resolutie van Katrien Schryvers, Jelle Engelbosch, Freya Saeys, Tine van der Vloet, Valerie Taeldeman en Peter Persyn betreffende het beter op elkaar afstemmen van de aanpassingspremie voor personen met een handicap en de aanpassingspremie voor ouderen, dat op 27 maart 2019 in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement werd goedgekeurd.³ Daarin vroeg het Vlaams Parlement aan de Vlaamse Regering onder meer om "vanuit het belang van preventie een actieplan uit te werken dat (...) professionals in de bouw, zoals aannemers of architecten, sensibiliseert rond levenslang wonen en daarbij ook het belang van de toegankelijkheid van de onmiddellijke woonomgeving op te nemen".

1.2. Rijbewijs voor personen met een beperking

Zoals hierboven al is gesteld, is mobiliteit voor mensen met een zorgbehoefte een belangrijke voorwaarde om te kunnen participeren aan het maatschappelijke leven. Zelfredzaam zijn en dat zo lang mogelijk blijven, dat is de wens van iedereen die kampt met een beperking of zorgbehoefte, van welke aard ook. Zelfredzaam zijn op het vlak van mobiliteit, betekent dat iemand zich zelfstandig kan bewegen en verplaatsen: te voet, met de fiets, in een rolstoel, met het openbaar vervoer, met

² *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1625/1.

³ Voorstel van resolutie van Katrien Schryvers, Jelle Engelbosch, Freya Saeys, Tine van der Vloet, Valerie Taeldeman en Peter Persyn betreffende het beter op elkaar afstemmen van de aanpassingspremie voor personen met een handicap en de aanpassingspremie voor ouderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1852/1).

aangepast vervoer of met een eigen, al dan niet aangepast voertuig. In dat laatste geval is het uiteraard noodzakelijk dat mensen over een rijbewijs beschikken.

Het afleggen van een theoretisch rijexamen voor het behalen van een rijbewijs AM, A, B en G (groep 1) kost in de regel 15 euro. Die rijbewijzen geven toestemming om een motorvoertuig, auto of tractor te besturen. Wie het theoretisch examen aflegt voor het behalen van een rijbewijs C voor het besturen van een vrachtwagen of rijbewijs D voor het besturen van een bus (groep 2), betaalt 17 euro.

Voor mensen met verminderde functionele vaardigheden, bijvoorbeeld door ziekte, een ongeval, een aangeboren letsel of een andere medische oorzaak, is het soms moeilijk om een voertuig te besturen. Die beperkingen kunnen zich al voordoen vóór de rijopleiding, maar ook na het afleggen van het theoretisch examen of als de persoon al in het bezit is van een voorlopig rijbewijs of een rijbewijs. In zulke gevallen moet de huisarts de betrokkene doorverwijzen naar het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassingen (CARA). Het multidisciplinaire team van het CARA gaat de rijgeschiktheid van de kandidaat na en levert eventueel een rijgeschiktheidsattest af waarmee die persoon een (nieuw) rijbewijs kan krijgen.⁴ In dat attest van rijgeschiktheid kunnen beperkingen opgelegd worden. De volgende beperkingen komen het vaakst voor: de chauffeur moet een bril dragen, mag maar binnen een bepaalde straal vanaf de woonplaats rijden, mag alleen rijden in de stad of regio en niet op autosnelwegen, of mag alleen rijden bij daglicht. Het CARA kan ook aanpassingen aan het voertuig opleggen. Zo kan het CARA opleggen dat de bestuurder alleen met een automaat mag rijden, dat het gas- en remsysteem zich bij het stuur moeten bevinden, dat de wagen met een bol op het stuur bestuurd moet kunnen worden of dat het gaspedaal links in het voertuig moet staan. In 2018 heeft het CARA in 9,9 procent van de gevalideerde dossiers in België beslist dat de persoon niet geschikt was om te rijden.⁵

Tabel 1: Aantal personen dat zich bij het CARA heeft aangemeld voor een rijgeschiktheidsbeslissing⁶

Provincie	2014	2015	2016	2017	2018
Antwerpen	1.118	1.176	1.205	1.204	1.236
Limburg	734	789	819	795	829
Oost-Vlaanderen	828	920	928	930	942
Vlaams-Brabant	811	945	969	919	973
West-Vlaanderen	739	764	831	780	813
Totaal	4.230	4.594	4.752	4.628	4.793

⁴ Daarvoor worden de wettelijk bepaalde procedures gehanteerd, vermeld in het koninklijk besluit van 23 maart 1998, en de medische criteria, vermeld in bijlage 6 bij dat koninklijk besluit. In verschillende artikelen van het koninklijk besluit wordt een gespecialiseerde instelling vermeld waarnaar in bepaalde gevallen verwezen moet worden. Het ministerieel besluit van 27 maart 1998 wijst het CARA, afdeling van het Vias institute, aan als die instelling.

⁵ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 18 van 11 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

⁶ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2017-18, nr. 492 van 15 januari 2018 van Vera Jans aan minister Ben Weyts, en *schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 18 van 11 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

Tabel 2: Aantal rijgeschiktheidsattesten (voor bepaalde of onbepaalde duur) dat het CARA aan (kandidaat-)bestuurders heeft uitgereikt

		Antwerpen	Limburg	Oost-Vlaanderen	Vlaams-Brabant	West-Vlaanderen	Totaal
2014		754	476	513	551	485	2.779
	bep. duur	520	327	376	388	347	1.958
	onbep. duur	234	149	137	163	138	821
2015		749	512	595	624	485	2.965
	bep. duur	508	338	399	466	347	2.058
	onbep. duur	241	174	196	158	138	907
2016		768	541	585	644	538	3.076
	bep. duur	580	393	444	501	395	2.313
	onbep. duur	188	148	141	143	143	763
2017		659	442	507	499	398	2.505
	bep. duur	501	346	385	391	309	1.932
	onbep. duur	158	96	122	108	89	573
2018		1.099	729	845	856	731	4.260
	bep. duur	887	554	664	680	561	3.346
	onbep. duur	212	175	181	176	170	914

Tabel 3: Aantal positieve beslissingen over rijgeschiktheid met een aangepast voertuig en aantal negatieve beslissingen

Provincie	2014		2015		2016		2017	
	pos.	neg.	pos.	neg.	pos.	neg.	pos.	neg.
Antwerpen	291	76	315	71	315	79	261	62
Limburg	208	43	21	58	217	49	163	49
Oost-Vlaanderen	222	57	281	68	281	78	221	56
Vlaams-Brabant	207	42	228	79	228	90	182	75
West-Vlaanderen	242	48	250	45	250	61	185	53
Totaal	1.170	266	1.095	321	1.291	357	1.012	295

Tabel 4: Aantal dagen tussen de ontvangst van het dossier en de eerste praktische rijevaluatie

Provincie	2014	2015	2016	2017	2018
Antwerpen	56	84	109	123	87
Limburg	58	86	106	115	84
Oost-Vlaanderen	55	82	107	110	81
Vlaams-Brabant	45	75	89	96	71
West-Vlaanderen	58	86	108	114	80
Gemiddeld	54,4	82,6	103,8	111,6	80,6

Wie met een aangepast voertuig rijdt, krijgt altijd een rijbewijs met beperkingen en mag alleen met het aangepaste voertuig rijden. Mensen die door hun handicap geen (aangepaste) wagen kunnen besturen, kunnen overwegen om voor een voertuig te kiezen waarvoor geen rijbewijs vereist is, een van de zogenaamde trage voertuigen of voertuigen voor stapvoets verkeer.

Niet alleen verminderde functionele vaardigheden of medische aandoeningen, maar ook een mentale of intellectuele achterstand, of een beperkte graad van geletterdheid of dyslexie kunnen een grote uitdaging vormen voor het behalen van een rijbewijs. Voor die kandidaten bestaat de mogelijkheid om het theoretische gedeelte van het rijexamen af te leggen in een zogenaamde speciale of vertraagde zitting. De kandidaat moet zijn beperking aantonen met een getuigschrift of attest van een centrum voor leerlingenbegeleiding (CLB), een openbaar centrum voor maatschappelijk welzijn (OCMW), een instituut voor buitengewoon onderwijs, een centrum voor observatie of begeleiding, of een centrum voor beroepsoriëntering. Tijdens de speciale zittingen geeft de examinerator toelichting bij de vragen voor de antwoorttijd begint te lopen.

Voor zulke vertraagde examens die leiden tot het behalen van een rijbewijs in groep 1, hoeven kandidaten geen extra retributie te betalen. In groep 2 wordt een toeslag van 89 euro gevraagd.

Uit cijfers die Vlaams volksvertegenwoordiger en eerste indiener van deze concept-nota Katrien Schryvers via een parlementaire vraag heeft opgevraagd, blijkt dat er in de periode van 2015 tot 2017 maar zestien keer een theoretisch rijexamen voor groep 2 in vertraagde zitting georganiseerd werd. Dat is maar een fractie van het aantal theoretische rijexamens voor groep 1 in vertraagde zitting (waarvoor dus geen extra kosten worden aangerekend).⁷

Jaar	Theoretisch rijexamen in vertraagde zitting (groep 1)	Theoretisch rijexamen in vertraagde zitting (groep 2 – sessie met tolk niet inbegrepen)
2015	6.907	5
2016	7.405	3
2017	8.183	1

Volgens minister Ben Weyts, die toen bevoegd was voor de mobiliteit, wordt voor de organisatie van een speciale zitting van een examen een retributie aangerekend voor de extra administratieve organisatie (planning, facturatie en boekhouding, uitnodiging van een tolk enzovoort), maar ook om de tijd te vergoeden van de examinerator die toezicht houdt en de extra tijd waarin de examenzaal niet voor andere kandidaten toegankelijk is. Bovendien zijn die examens duurder omdat de software het niet toelaat om groepssessies te organiseren.⁸

Doven en slechthorenden hebben de mogelijkheid om het theorie-examen af te leggen met een beëdigd doventolk die het examencentrum aanstelt. De kandidaat betaalt daarvoor een retributie van 52 euro, boven op de normale prijs van het examen. Voor examens in groep 1 betaalt het examencentrum de vergoeding (114,30 euro) en de verplaatsingskosten van de tolk. In 2015 en 2016 kwam dat telkens acht keer voor, in 2017 zeventien keer en in 2018 zeven keer, zo blijkt uit cijfers die Vlaams volksvertegenwoordiger Katrien Schryvers heeft opgevraagd. Kandidaten die met een tolk een theoretisch examen voor een rijbewijs van groep 2 willen afleggen, moeten die vergoedingen zelf betalen. Over die gevallen heeft

⁷ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2018-19, nr. 165 van 21 november 2018 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts, en *schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 28 van 11 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

⁸ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2018-19, nr. 58 van 25 oktober 2018 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

Katrien Schryvers geen cijfers gekregen, wat doet vermoeden dat er de voorbije jaren geen speciale examens voor dat soort rijbewijzen werden georganiseerd.

De cijfers tonen aan dat er weinig mensen zijn die een examen afleggen waarvoor de extra vergoedingen gelden. Wellicht heeft dat te maken met het feit dat het rijbewijs van groep 2 dient om beroepsmatig personen of goederen te mogen vervoeren en dat dit voor mensen met een beperking minder vanzelfsprekend is. Toch zou het afschaffen van die retributies geen grote financiële impact hebben voor Vlaanderen, maar zou het wel een groot verschil kunnen maken voor de kandidaten in kwestie. Mensen die kwetsbaarder zijn in onze samenleving en van wie de middelen doorgaans veeleer beperkt zijn, komen nu immers voor extra kosten en dus extra drempels te staan. Terwijl net zij heel erg gebaat kunnen zijn bij het behalen van een rijbewijs, doordat ze zo meer kans maken op tewerkstelling en zo beter geïntegreerd raken in onze maatschappij. De indieners van deze conceptnota vragen daarom om die vergoedingen te laten vallen.

Daarnaast moet snel werk worden gemaakt van onderzoek naar nieuwe technologische mogelijkheden voor het afleggen van theoretische rijexamens met extra ondersteuning. Op die manier zou er bijvoorbeeld geen extra examiner of tolk ter plaatse hoeven te komen, wat ook kostenbesparend kan zijn.

1.3. Fiscale vrijstelling voor voertuigen van personen met een handicap

Onder bepaalde voorwaarden kunnen personen met een handicap een aantal fiscale voordelen genieten bij de aankoop en bij het persoonlijke gebruik van hun voertuig. Persoonlijk gebruik houdt in dat de persoon met een handicap in het voertuig aanwezig is (alleen of samen met iemand anders), hetzij als chauffeur, hetzij als passagier. Persoonlijk gebruik betekent niet dat het voertuig nooit mag worden gebruikt als de persoon met een handicap niet in het voertuig zit. In dat geval moet de verplaatsing wel direct verband houden met de behoeften van de gehandicapte persoon.

Personen met een handicap genieten van een verlaagd btw-tarief van 6 procent in plaats van 21 procent bij de aankoop van een nieuwe wagen of onderdelen ervan, en bij herstellingen en onderhoud.

In de Vlaamse Codex Fiscaliteit (VCF) is een vrijstelling van de belasting op in-verkeerstelling (BIV) en van jaarlijkse verkeersbelasting (VKB) opgenomen voor personen die over een van volgende documenten beschikken:

- een getuigschrift, uitgereikt door de overheid die het invaliditeitspensioen heeft toegekend, met de vermelding dat de betrokkene de hoedanigheid van grootoorlogsinvaliden heeft en een invaliditeitspensioen van ten minste 60 procent geniet;
- een invaliditeitsattest, uitgereikt door de FOD Sociale Zekerheid, met de vermelding dat de betrokkene recht heeft op vrijstelling van de verkeersbelasting, of dat die persoon is getroffen door volledige blindheid of volledige verlamming van de bovenste ledematen, of dat die ledematen geamputeerd zijn, of dat hij is aangetast door een blijvende invaliditeit die rechtstreeks toe te schrijven is aan de onderste ledematen en ten minste 50 procent bedraagt.

De vrijstelling kan per begunstigde maar voor één enkel voertuig tegelijk worden toegestaan.

In de onderstaande tabellen zijn zowel het absolute aantal als het relatieve aandeel vrijstellingen van BIV en VKB voor personen met een handicap per jaar opgenomen. Die cijfers zijn stabiel.⁹

⁹ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 9 van 11 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Matthias Diependaele.

	Aantal vrijstellingen BIV	Aandeel vrijstellingen BIV
2014	2.693	0,31%
2015	2.478	0,27%
2016	2.505	0,26%
2017	2.458	0,25%
2018	2.440	0,26%

	Aantal vrijstellingen VKB	Aandeel vrijstellingen VKB
2014	21.762	0,67%
2015	21.409	0,65%
2016	20.911	0,62%
2017	20.719	0,61%
2018	20.406	0,59%

Aanpassingen aan een wagen zijn vanzelfsprekend duur. Toch kunnen heel wat mensen met een beperking zich zonder die aangepaste wagen moeilijk verplaatsen. Het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) voorziet binnen de hulpmiddelenprocedure in een tegemoetkoming voor bepaalde aanpassingen aan de wagen. Daarnaast zijn er een aantal fiscale voordelen.

1.4. Parkeerplaatsen voor personen met een beperking

1.4.1. De weg ernaartoe

Op 11 juni 2014 werd de mobiele applicatie Toepark (toegankelijk parkeren) gelanceerd. Als in de applicatie of website een bestemming werd ingegeven, kreeg de gebruiker een overzicht van alle parkeerplaatsen voor personen met een beperking in de buurt. Ook kon de gebruiker een routebeschrijving naar de geselecteerde parkeerplaats krijgen. Toepark was daarmee een belangrijk hulpmiddel om de mobiliteit van mensen met een beperking te verbeteren. Tussen de lancering en augustus 2015 werd de applicatie 5384 keer gebruikt, zo bleek uit een parlementaire vraag van Vlaams volksvertegenwoordiger Katrien Schryvers. Cijfers van het gebruik in de periode daarna kon de minister niet geven.¹⁰

De applicatie baseerde zich op de locaties van parkeerplaatsen voor mensen met een beperking uit de data van Geoloket Vlaanderen. In die databank worden onder meer alle verkeersborden in Vlaanderen bijgehouden, waaronder ook de 14.100 verkeersborden die een parkeerplaats voor personen met een beperking aanduiden. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om die gegevens actueel te houden. Daarom kunnen steden en gemeenten zelf aanpassingen doen in de databank.

Sinds de oprichting van de verkeersbordendatabank in 2008 hebben echter minder dan de helft van de Vlaamse gemeenten de lijst bijgehouden. Daarom besliste de minister om de verplichte actualisering van de databank voor steden en gemeenten in eerste instantie te beperken tot snelheidsborden.¹¹

Ook voor het succes en het voortbestaan van Toepark had dat mogelijk gevolgen. Zonder accurate informatie kunnen gebruikers immers niet meer op de app vertrouwen. In april 2016 werd de app stopgezet. In zijn antwoord op een schriftelijke

¹⁰ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2016-17, nr. 1590 van 12 juli 2017 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

¹¹ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2014-15, nr. 1528 van 10 augustus 2015 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

vraag van Katrien Schryvers zei toenmalig minister van Mobiliteit Ben Weyts dat het nooit de bedoeling was geweest om de app op lange termijn te behouden. De mogelijke overname van de app door Toegankelijk Vlaanderen werd onderzocht, maar kon niet worden gerealiseerd.¹²

De private initiatieven 'On Wheels' of 'Navigeer en Parkeer', een samenwerking tussen Inter (Private Stichting Toegankelijk Vlaanderen) en de provincie West-Vlaanderen, kunnen evenwel een alternatief bieden.

De indieners van deze conceptnota vragen dat de Vlaamse Regering extra inspanningen zou leveren opdat steden en gemeenten het nodige zouden doen om de informatie over de verkeersborden – en in het bijzonder de verkeersborden die een bijzondere parkeerplaats aanduiden – actueel te houden. Op basis daarvan kan eventueel een nieuwe versie van Toepark worden uitgewerkt.

1.4.2. Voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en controle op het gebruik ervan

Op veel plaatsen is parkeerruimte gereserveerd voor personen met een handicap. Om ervoor te zorgen dat mensen met een beperking zich kunnen verplaatsen met de wagen, is het noodzakelijk dat er voldoende parkeerplaatsen zijn, en dat ze goed aangelegd en gemakkelijk bereikbaar zijn.

De ministeriële omzendbrief van 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap geeft richtlijnen daarover. De ministeriële omzendbrief van 25 april 2003 betreffende parkeerplaatsen, voorbehouden voor personen met een handicap, actualiseert de omzendbrief van 2001 en vult de richtlijnen aan. De aanbevelingsnorm voor het aantal gereserveerde parkeerplaatsen op parkeerterreinen waar veel parkeerplaatsen beschikbaar zijn, wordt in die omzendbrief vastgelegd op drie plaatsen per vijftig parkeerplaatsen.

Op het vlak van stedenbouw bepalen de wet van 17 juli 1975 en het uitvoeringsbesluit van 9 mei 1977 een aantal voorschriften voor de toegankelijkheid van publiek toegankelijke gebouwen voor mensen met een handicap.¹³ Met toepassing van het koninklijk besluit van 9 mei 1977 moet in het Vlaamse Gewest één op de 25 parkeerplaatsen gereserveerd zijn voor mensen met een handicap.

Ook in gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen zouden bepalingen over het aantal parkeerplaatsen voor mensen met een beperking kunnen worden opgenomen. Voor parkeerterreinen bij publieke gebouwen bevat het Handboek Toegankelijkheid Publieke Gebouwen de volgende aanbevelingen voor het aantal aangepaste, gereserveerde parkeerplaatsen ten opzichte van het totale aantal plaatsen:

"Aantal voorbehouden plaatsen is afhankelijk van het totale aantal parkeerplaatsen:

- 1 t/m 4 parkeerplaatsen: minimum 1 aangepast
- 5 t/m 100 parkeerplaatsen: 6% aangepast en voorbehouden, met een minimum van 1
- meer dan 100 parkeerplaatsen: per schijf van 50 parkeerplaatsen boven de 100 is er 1 extra aangepaste en voorbehouden parkeerplaats."¹⁴

¹² *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2016-17, nr. 1590 van 12 juli 2017 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

¹³ Wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen, toegankelijk voor het publiek, en koninklijk besluit van 9 mei 1977 genomen in uitvoering van de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen toegankelijk voor het publiek (artikelen 2 en 4, §1).

¹⁴ Handboek Toegankelijkheid Publieke Gebouwen, een realisatie van Gelijke Kansen in Vlaanderen, Inter en het Agentschap Binnenlands Bestuur; geraadpleegd in december 2019 via <https://toegankelijkgebouw.be/Handboek/Parkeren/Voorbehoudenplaats/tabid/240/Default.aspx>.

De indieners van deze conceptnota dringen erop aan dat er bij het ontwerp en de aanleg van grote parkeerplaatsen ook altijd effectief met die normen rekening wordt gehouden.

Niet zelden worden die gereserveerde plaatsen echter onrechtmatig gebruikt, wat voor mensen met een mobiele beperking of een andere handicap vaak erg vervelend is en zonder meer een obstakel kan vormen om op hun plaats van bestemming te raken. Ook wordt vaak misbruik gemaakt van de parkeerkaart voor mindervaliden.

De sensibiliserende slogan 'Neem je mijn parkeerplaats, neem dan ook mijn handicap' is helaas niet altijd voldoende om oneigenlijk gebruik van de parkeerplaatsen te doen stoppen. Tot 2018 was het ook heel moeilijk om te controleren of de gebruikte parkeerkaarten geldig waren of niet.

Sinds 2018 bestaat er echter een mobiele applicatie, Handi2Park, waarmee de politie de QR-code op de parkeerkaart kan scannen. Uit die scan kan worden afgeleid of de gebruikte kaart geldig is, dan wel of het gaat om een vervallen kaart, een duplicaat, een kaart van een overleden persoon of een namaakkaart. Via de website¹⁵ van de applicatie is het ook mogelijk om kaarten te controleren die nog geen QR-code hebben, door het nummer op de kaart in te geven.

De app is een federaal initiatief dat in de zomer van 2018 werd gelanceerd als proefproject in Antwerpen, Kortrijk en de Brusselse gemeente Koekelberg. Na de proefperiode werd de app opengesteld voor alle steden en gemeenten die ermee willen werken. Zo zijn er al enkele politiezones mee aan de slag gegaan.

Het gebruik van de app lijkt resultaat op te leveren. Volgens cijfers van de FOD Sociale Zekerheid is ongeveer 7 procent van de gecontroleerde kaarten ongeldig, terwijl dat in 2018, vóór het gebruik van de app, nog 13 procent was.¹⁶ Uit cijfers van het Federale Parlement blijkt dat in de periode van 1 juli 2018 tot en met 30 juni 2019 van de ruim 150.000 gecontroleerde parkeerkaarten er bijna 15.000 ongeldig waren.¹⁷

De indieners van deze conceptnota vragen om op federaal niveau aan te dringen op het algemeen gebruik van die applicatie door alle politiezones in Vlaanderen.

1.5. Aangepaste verkeerslichten

Wie moeilijker te been is of een verminderd gezichtsvermogen heeft, verplaatst zich doorgaans trager. Dat kan voor problemen en zelfs gevaarlijke situaties zorgen op oversteekplaatsen waar de verkeerslichten snel weer op rood springen.

In het Sint-Andrieskwartier in Antwerpen experimenteerde het digitaal onderzoekscentrum imec (Interuniversitair Micro-elektronicacentrum) met zogenaamde slimme verkeerslichten. Op die manier zou het licht bij een zebrapad langer op groen blijven als er rolstoelpatiënten of slechtzienden de straat willen oversteken.¹⁸ Ook onderzoekt het centrum hoe verkeerslichten zich kunnen aanpassen aan bepaalde weggebruikers, zoals ouderen en mensen met een mobiele beperking, op basis van een kleine zender.¹⁹

¹⁵ <https://handi2park.socialsecurity.be>

¹⁶ Van Damme, D. en Tilborghs, M., 'Asociaal parkeergedrag wordt eindelijk bestraft', *Gazet van Antwerpen*, editie Stad en Rand, 13 en 14 juli 2019.

¹⁷ PCOK, Veelvuldig misbruik met parking voor personen met een handicap, *De Zondag*, 15 september 2019.

¹⁸ Willockx, C., Wie in rolstoel zit krijgt langer groen, *Gazet Van Antwerpen*, 28 juni 2017.

¹⁹ Imec City Of Things, Altijd groen voor fietsers? Slimme verkeerslichten voor een betere mobiliteit, 27 juni 2019, geraadpleegd op 22 augustus 2019 via <https://www.imeccityofthings.be/nl/blog/altijd-groen-voor-fietsers-slimmere-verkeerslichten-voor-een-betere-mobiliteit>.

De indieners van deze conceptnota dringen er bij de wegbeheerders op aan dat ze in het kader van een inclusieve samenleving er niet alleen voor zouden zorgen dat de infrastructuur aangepast is aan mensen met een beperking en aan minder mobiele mensen, maar dat ze bij de inrichting van het openbaar domein of de organisatie van verkeersmaatregelen ook altijd met een aantal andere aspecten rekening zouden houden. Voor bepaalde personen kan bijvoorbeeld de werking van verkeerslichten een groot verschil maken om zich comfortabel te kunnen verplaatsen. Het is dan ook zeer interessant om de ontwikkelingen op dat gebied van dichtbij te volgen en het voldoende kansen te geven. Zo kan ter uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 en van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 121/1) ook rekening gehouden worden met mensen met een beperking die zich in het verkeer begeven. In het regeerakkoord staat immers het volgende: "We installeren meer dynamische verkeerslichten en -verkeersborden om verkeer beter te laten doorstromen en de uitstoot te beperken.". In de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken is de volgende passage opgenomen: "Kruispunten worden waar mogelijk, in functie van veiligheid en doorstroming (waarbij veiligheid voorrang heeft op doorstroming), conflictvrij gemaakt.".

1.6. Fietsen zonder leeftijd

Het project Cycling Without Age zag in 2012 het levenslicht in Denemarken. Ondertussen is het al in meer dan veertig landen opgepikt. Het concept is simpel: ouderen of mensen die minder mobiel zijn, genieten van een fietstochtje met een familielid of vrijwilliger op een soort riksja. Zo'n fietstocht kan louter ter ontspanning zijn, maar zou ook een manier kunnen zijn voor mensen met een beperking om van de ene naar de andere bestemming te raken.

In België is dat initiatief in handen van Mobiel 21, in samenwerking met Fietsberaad. Almaar meer steden, gemeenten, woonzorgcentra en organisaties starten een eigen initiatief op of huren een riksja voor een testrit.

De indieners van deze conceptnota zouden het een goede zaak vinden mocht die wijze van vervoer een prominentere plaats krijgen in het scala van mobiliteitsmogelijkheden voor mensen met een beperking en mensen met een verminderde mobiliteit. Zeker in de aanvangsfase kan financiële ondersteuning van de Vlaamse overheid of van de vijftien vervoerregio's de verdere operationalisering ervan ondersteunen.

1.7. Fietsparkeerplaatsen

De laatste jaren is er een duidelijke tendens merkbaar naar een frequenter gebruik van de fiets als vervoersmiddel. Veilige fietspaden en fietssnelwegen als deel van een netwerk vormen in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024, samen met een sterk, vraaggericht openbaar en collectief vervoer en mobipunten waar de overstap tussen verschillende vervoersmodi wordt gefaciliteerd, de fundamenteën van basisbereikbaarheid die in heel Vlaanderen samen met de vervoerregio's worden gelegd onder regie van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Forse investeringen in fietsinfrastructuur staan op het programma. Zo wordt er onder meer gestreefd naar "een gebiedsdekkend systeem van fietsdeelsystemen en kwaliteitsvolle fietsenstallingen aan haltes en mobipunten".

Naast de auto kan ook de fiets meer vrijheid geven aan mensen met een beperking. Vaak gaat het dan over een aangepaste fiets, zoals een handfiets of een driewieler. In woonzorgcentra en in de vrijwilligerswerking van buurtzorgnetwerken wordt bovendien steeds meer gebruikgemaakt van rolstoelfietsen om mensen de gelegenheid te geven in contact te komen met de buurt. De indieners van de con-

ceptnota verwijzen daarbij naar het voorbeeld van Cycling Without Age, vermeld in punt 1.6.

Ook gebruikers van een fiets die aangepast is voor mensen met een beperking en die daardoor vaak groter is dan een gewone fiets, moeten hun fiets op een vlotte manier kunnen stallen. De meeste parkeerhavens of -rekken voor fietsen zijn echter gemaakt om zo veel mogelijk gewone fietsen te stallen.

Het Vademecum Fietsvoorzieningen formuleert richtlijnen voor het stallen van buitenmaatse fietsen. Er wordt daarbij verwezen naar tandems, fietsen met een aanhangende fiets, hand- en ligfietsen, bakfietsen en fietsen met een fietskar. Zo hebben vooral die laatste categorieën meer plaats nodig, alsook andere systemen om de fiets vast te maken. Er wordt ook aandacht gevestigd op een aangepaste signalisatie van stalplaatsen voor dergelijke buitenmaatse fietsen. De nadruk wordt bovendien gelegd op het belang dat er fietsstallingen worden ingericht bij haltes voor het openbaar vervoer. Daarbij wordt echter geen expliciete melding meer gemaakt van het belang van fietsstallingen voor buitenmaatse fietsen bij stations of haltes van De Lijn.²⁰

De indieners van deze conceptnota doen een oproep aan de ontwerpers van bouwprojecten en de beheerders van openbaar domein om bij het ontwerp en de aanleg van fietsparkeerplaatsen er ook voor te zorgen dat driewielers en rolstoelfietsen er kunnen worden geparkeerd.

2. Openbaar vervoer

Enerzijds moet een goed uitgebouwd openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief zijn voor de auto. Dat is niet alleen van belang in het kader van het wegwerken van mobiliteitsproblemen zoals het fileprobleem, maar speelt ook een rol in de milieuproblematiek. Anderzijds moet het openbaar ervoor zorgen dat mensen met een zorgbehoefte voor wie privévervoer niet mogelijk is, zich toch relatief gemakkelijk kunnen verplaatsen en op die manier kunnen participeren aan het maatschappelijke leven. Dat laatste is echter niet altijd even vanzelfsprekend. Hoewel de voertuigen van De Lijn steeds beter aangepast zijn aan rolstoelgebruikers, zijn de haltes en perrons dat niet. Toch zijn zowel het een als het ander noodzakelijk om het openbaar vervoer echt inclusief te maken. Daarnaast is het voor mensen met een beperking omslachtiger om gebruik te maken van de diensten van De Lijn, aangezien ze hun rit vaak minstens een dag van tevoren moeten reserveren en die bijgevolg niet mogen missen.

2.1. Toegankelijke voertuigen

Een eerste voorwaarde voor een openbaar vervoer dat rekening houdt met iedereen, is de toegankelijkheid van de bussen en trams. Op dat vlak werden de voorbije jaren heel wat inspanningen gedaan. Zo is 97 procent van alle bussen van De Lijn al toegankelijk.²¹ Dat betekent dat ook rolstoelgebruikers, mensen met een kinderwagen, reizigers met veel bagage of mensen die tijdelijk minder mobiel zijn, bijvoorbeeld door een gebroken been, op een comfortabele manier met die bus kunnen meereizen. Scootmobielen zijn echter niet toegelaten op de reguliere bussen en trams van De Lijn (zie verder).

Tijdens de vorige zittingsperiode maakte toenmalig minister van Mobiliteit Ben Weyts zich sterk een volledige vloot aan toegankelijk materieel te hebben tegen 2020. Voor de trams wordt gestreefd naar een aandeel toegankelijke voertuigen

²⁰ Vademecum Fietsvoorzieningen, versie april 2017, hoofdstuk 4, Ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen; geraadpleegd in december 2019 via <https://www.mobieltvlaanderen.be/vademecums/vademecumfiets01.php>.

²¹ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2018-19, nr. 762 van 15 april 2019 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

van 85 procent tegen 2025.²² Nu ligt dat aandeel op 55,5 procent.²³ De komende jaren zullen daarvoor dus grote stappen vooruit gezet kunnen en moeten worden.

In haar antwoord op een vraag om uitleg bevestigde minister Lydia Peeters dat elk nieuw voertuig dat De Lijn aanschaft, toegankelijk is. Het beschikt over een verlaagde vloer, een oprijplaat en een opstelplaats voor rolstoelgebruikers conform de geldende Europese richtlijnen.²⁴

De toegankelijkheid van de voertuigen beperkt zich echter niet tot het soort bus of tram. Zo is de visuele of auditieve aankondiging van de volgende halte voor mensen met gehoorproblemen of een verminderd zicht vaak een noodzakelijke ondersteuning.

Dat aankondigingssysteem maakt deel uit van het ReTiBo-project (ReTiBo: Registratie, Ticketing, Boordcomputer), dat sinds de opstart ervan in 2011 stelselmatig vertragingen heeft opgelopen. In zijn antwoord op een parlementaire vraag van Vlaams volksvertegenwoordiger Orry Van de Wauwer van april 2018²⁵ gaf minister Ben Weyts mee dat alle nieuw aangekochte voertuigen van De Lijn beschikken over de nodige systemen om haltes visueel en auditief aan te kondigen. De op de trams geïnstalleerde halteaankondigingssystemen zijn alle in dienst, zo staat nog te lezen in het antwoord. De op de bussen geïnstalleerde systemen functioneren, maar kunnen niet in dienst worden genomen omdat de noodzakelijke aansturing vanuit de boordcomputer nog in ontwikkeling is. In haar antwoord op een vraag over de stand van zaken²⁶ zegt huidig minister van Mobiliteit Lydia Peeters dat vanaf 1 april 2020 de koppeling van de boordcomputer met de halteaankondiging zal worden ingevoerd, in combinatie met de demontage van de oude ticketingapparatuur.

2.1.1. Scootmobielen

Scootmobielen zijn kleine wagentjes of scooters met drie, vier of vijf wielen en een elektrische aandrijving. Ze worden hoofdzakelijk gebruikt door mindervaliden of mensen met een mobiliteitsbeperking.

De scootmobielen kunnen grosso modo onderverdeeld worden in twee categorieën:

- scootmobielen die binnenshuis kunnen worden gebruikt omdat ze dezelfde maten hebben als een gewone rolstoel en die wel vervoerd kunnen worden conform de instructie van De Lijn;
- scootmobielen die bestemd zijn voor gebruik buitenshuis, en die veel langer en zwaarder (300 kg zonder gebruiker) zijn dan rolstoelen.²⁷

Scootmobielen van die tweede categorie zijn niet toegelaten op de reguliere bussen en trams van De Lijn. Het belangrijkste argument is dat de veiligheid van zowel de gebruikers van de scootmobielen zelf, als van de andere passagiers gegarandeerd moet kunnen worden.

²² *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2017-18, nr. 714 van 21 februari 2018 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

²³ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2018-19, nr. 762 van 15 april 2019 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

²⁴ *Vraag om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 194 van 7 november 2019 van Els Robeyns aan minister Lydia Peeters.

²⁵ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2017-18, nr. 971 van 9 april 2018 van Orry Van de Wauwer aan minister Ben Weyts.

²⁶ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 29 van 11 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

²⁷ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 82 van 18 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

In zijn antwoord op een parlementaire vraag²⁸ van Vlaams volksvertegenwoordiger Orry Van de Wauwer verwees de vorige minister van Mobiliteit Ben Weyts daarvoor naar de studie 'Vervoerbare verplaatsingshulpmiddelen op voertuigen van VVM De Lijn en/of voertuigen die ingezet worden voor de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit', die het Instituut voor de Mobiliteit (IMOB, UHasselt) in 2016 heeft uitgevoerd in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW). In zijn antwoord stelt de minister het volgende: "Bij de opmaak van de studie vervoerbare verplaatsingshulpmiddelen werd vertrokken van het idee om af te stappen van de categorieke benadering van hulpmiddelen en te focussen op de kenmerken van hulpmiddelen die bepalen of ze al dan niet vervoerbaar zijn. In het onderzoek werd een voorstel van aanpak en methodiek van beoordeling uitgewerkt om na te gaan onder welke voorwaarden een hulpmiddel vervoerbaar is, en welke hulpmiddelen al dan niet voldoen aan deze voorwaarden. Hiervoor werd een databank bestaande uit 1.783 verplaatsingshulpmiddelen opgesteld. Naast de afmetingen en gewicht blijkt ook de wendbaarheid een belangrijke indicator om de vervoerbaarheid te definiëren. De analyses die vervolgens werden uitgevoerd, bevestigen dat de meeste scootmobielen nood hebben aan een grotere manoeuvreerruimte om zich op een correcte manier op de voorziene rolstoelplaats te kunnen positioneren. Bovendien werd (...) vastgesteld dat de kenmerken van scootmobielen te sterk afwijken van de vervoerbare referentierolstoel, zoals beschreven in het VN/ECE Reglement Nr. 107 en de Europese wetgeving 2001/85/EG. Op basis van deze bevindingen werd aanbevolen om scootmobielen enkel toe te laten indien de scootmobiel in opgevouwen toestand als bagage wordt meegenomen op het OV-voertuig."

Het hoeft natuurlijk weinig betoog dat het voor de gebruikers in kwestie meestal weinig soelaas brengt dat ze hun scootmobiel opgevouwen als bagage mee op de bus kunnen nemen. Het gebruik van een scootmobiel impliceert immers een verminderde mobiliteit of beperking bij de gebruikers, en daardoor een meer of mindere mate van afhankelijkheid ervan.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken stelde aan het UN Committee on The Rights of Persons with Disabilities een schriftelijke vraag over de manier waarop met de contradictie tussen het VN-verdrag voor gelijke rechten van personen met een handicap en het VN/ECE Reglement Nr. 107 en de Europese wetgeving 2001/85/EG moet worden omgegaan. Het departement heeft tot nog toe geen antwoord op die vraag ontvangen.²⁹

2.1.2. *Belbus*

In sommige gebieden in Vlaanderen rijdt (nog even) een belbus van De Lijn. Die kan alleen gebruikt worden in het afgebakende belbusgebied langs de vaste belbushaltes en alleen als er geen andere mogelijkheid is om met de trein of bus op de bestemming te raken. Een belbus moet minstens een uur van tevoren gereserveerd worden.³⁰

Alle belbussen zijn microbussen die conform de geldende Europese en VN-richtlijnen (VN/ECE Reglement Nr. 107) zijn uitgerust om rolstoelgebruikers te vervoeren. Bij de microbussen worden twee hoofdtypes onderscheiden: de lagevloerbus met oprijplaat en de hogevloerbus met lift. Lagevloerbussen behoren tot het type bus dat gangbaar wordt ingezet voor openbaar vervoer, terwijl hogevloerbussen voornamelijk worden ingezet voor aangepast vervoer.³¹

²⁸ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2017-18, nr. 461 van 11 januari 2018 van Orry Van de Wauwer aan minister Ben Weyts.

²⁹ *Schriftelijke vraag* VI. Parl. 2019-20, nr. 82 van 18 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

³⁰ De Lijn, <https://www.delijn.be/nl/belbus>, geraadpleegd op 17 oktober 2019.

³¹ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2017-18, nr. 974 van 10 april 2018 van Orry Van de Wauwer aan minister Ben Weyts.

Anders dan op gewone bussen kan een scootmobiel wel meerijden met de belbus. Door het decreet Basisbereikbaarheid³², dat op 22 juni 2019 in werking is getreden, zal in de toekomst het vervoer op maat de belbussen vervangen. Het vervoer op maat speelt in op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen die geen toegang hebben tot de andere vervoerslagen wegens doelgroep, locatie of tijdstip. Hoe het vervoer op maat precies wordt ingevuld, wordt bepaald door de vervoerregio.

2.2. Toegankelijke haltes

Toegankelijke voertuigen van De Lijn zijn maar interessant in de mate dat de mensen voor wie ze zijn aangepast, er vlot kunnen instappen. Daarvoor moeten ook de haltes en perrons toegankelijk zijn.

Een halte wordt als toegankelijk beschouwd als het perron verhoogd is, de doorgang op het perron voldoende breed en obstakelvrij is, het oppervlak van het perron voldoende effen, aaneengesloten en slipvrij is, het perron drempelvrij is, en het voorzien is van een blindengeleidestrook en een opstapvlak in rubbertegels.

De Lijn heeft tijdens de vorige zittingsperiode een inventaris opgemaakt van de toegankelijkheidsstatus van haar haltes. Die inventaris, of nulmeting, werd eind 2017 afgerond. Sindsdien rapporteren de medewerkers van De Lijn over de toegankelijkheidsstatus van de haltes. Uit die gegevens blijkt dat er nog een lange weg is af te leggen om haltes aan te passen aan mensen met een beperking.

De Lijn telt ongeveer 35.000 haltes in Vlaanderen. Van die haltes is maar één op de tien toegankelijk voor mensen met een motorische beperking. Als ze assistentie krijgen, zijn er meer haltes toegankelijk, maar dan nog nodigt drie vierde van de haltes hen niet uit om gebruik te maken van het openbaar vervoer. In nog veel mindere mate zijn de haltes van het openbaar vervoer toegerust voor reizigers met een visuele beperking: maar 5 procent van de haltes biedt hen een houvast.

Tabel: Overzicht van de toegankelijkheid van haltes van De Lijn (stand van zaken op 29 april 2019 op basis van publieke haltes)³³

	Totaal aantal publieke haltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking (aantal en % t.o.v. totaal aantal publieke haltes)	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie (aantal en % t.o.v. totaal aantal publieke haltes)	Toegankelijk voor personen met een visuele beperking (aantal en % t.o.v. totaal aantal publieke haltes)
Antwerpen	6.475	713	1.921	240
		11,01%	29,67%	3,71%
Oost-Vlaanderen	8.203	698	1.586	320
		8,51%	19,33%	3,90%
Vlaams-Brabant	7.030	592	2.495	292
		8,42%	35,49%	4,15%

³² Decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid.

³³ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2018-19, nr. 762 van 15 april 2019 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

	Totaal aantal publieke haltes	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking (aantal en % t.o.v. totaal aantal publieke haltes)	Toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie (aantal en % t.o.v. totaal aantal publieke haltes)	Toegankelijk voor personen met een visuele beperking (aantal en % t.o.v. totaal aantal publieke haltes)
Limburg	7.277	881	1.540	640
		12,11%	21,16%	8,79%
West-Vlaanderen	6.486	904	1.777	310
		13,94%	27,40%	4,78%
Totaal Vlaanderen	35.471	3.788	9.319	1.802
		10,68%	26,27%	5,08%

De slechtste leerling van de klas is Oost-Vlaanderen, gevolgd door de provincie Antwerpen. In de andere provincies liggen de cijfers voor toegankelijke haltes misschien iets hoger, maar overal is meer dan de helft niet aangepast aan reizigers die minder mobiel zijn of een visuele beperking hebben.

De cijfers die de huidige minister van Mobiliteit tijdens de commissievergadering van 7 november 2019 heeft gegeven, liggen in dezelfde lijn: "Er zijn in Vlaanderen in totaal 30.299 haltes – exclusief de unieke belbushaltes die het meeste worden gebruikt door mindervaliden – waarvan 12,2 procent toegankelijk is voor personen met een motorische beperking, ofwel 3701 haltes. Daarnaast is 28,6 procent van de 30.299 haltes toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie, ofwel 8656 haltes. Als we het hebben over haltes toegankelijk voor personen met een visuele beperking, dan gaat dit over 6,1 procent of 1858 haltes. Dat is de laatste stand van zaken die ik gekregen heb van De Lijn op 21 oktober 2019."³⁴

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 de informatie die uit die inventaris naar voren komt, zeker nuttig. Er moet daarnaast echter ook een structurele evaluatie van de infrastructuur plaatsvinden. De indieners van deze conceptnota vinden dat die evaluatie moeilijk door De Lijn zelf kan worden gedaan. Naar analogie van onze buurlanden dringt een meerjarige evaluatie van de toegankelijkheid van de infrastructuur van het openbaar vervoer door een externe partner zich op.³⁵

De informatie over de toegankelijkheid wordt gelinkt aan de routeplanner op de website en opgenomen op nieuwe halteborden bij de haltes zelf. De Lijn heeft drie toegankelijkheidssymbolen op haar website ontwikkeld: één voor mensen met een mobiele beperking zonder begeleider, één voor mensen met een mobiele beperking met een begeleider en één voor mensen met een visuele beperking. De indieners van deze conceptnota benadrukken dat het belangrijk is om die symbolen niet alleen op onlineplatformen te gebruiken, maar ze ook zichtbaar te maken bij de haltes zelf. Niet iedereen heeft immers even makkelijk toegang tot het internet, of is er voldoende handig of bekend mee.

³⁴ *Vraag om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 194 van 7 november 2019 van Els Robeyns aan minister Lydia Peeters.

³⁵ Zie ook 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, *Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1625/1.

De wijze waarop de toegankelijkheidsinformatie op de routeplanner wordt weergegeven, is volgens de indieners van deze conceptnota aan verbetering toe. Sinds eind 2017 kan iemand met een beperking die een rit met de bus of tram plant, nagaan welke haltes toegankelijk zijn en welke niet. De manier om dat te doen is echter nogal omslachtig. Op dit ogenblik wordt de informatie immers niet automatisch weergegeven. De bezoeker van de website moet eerst in een tabblad aangeven welke toegankelijkheidsinformatie hij wil krijgen door te kiezen voor een visuele of motorische beperking. Pas na het doorlopen van die extra stap wordt in de routeplanner een icoontje naast de haltenaam geplaatst. Dat er maar één icoontje tegelijk kan worden getoond, en een gebruiker dus niet beide icoontjes voor een visuele en voor een motorische beperking tegelijk kan kiezen, maakt de toepassing nog minder gebruiksvriendelijk.

Voor de indieners van deze conceptnota mag de informatie over de toegankelijkheid van de haltes geen uitzondering zijn, maar moet ze zowel op de website als op de mobiele applicatie van De Lijn standaard worden gegeven. De normalisering van dergelijke basisinformatie zou een eerste stap kunnen zijn in het bredere bewustzijn bij het publiek en de lokale wegbeheerders over de behoefte aan meer toegankelijke infrastructuur.

Het is de taak van de wegbeheerders om bij de heraanleg van straten rekening te houden met de toegankelijkheid van de bus- en tramhaltes langs die straten. Voor mensen met een visuele beperking kan naast de ontoegankelijkheid van een halte, ook het wegvallen van een halte een groot probleem zijn. Een bord alleen maar afplakken of een papiertje uithangen waarop staat dat de halte niet bediend wordt of verplaatst is, is voor blinden en slechtzienden onvoldoende. Het is voor die doelgroep een belangrijk element in hun zelfstandigheid en onafhankelijkheid dat ze het openbaar vervoer kunnen nemen. Maar liefst 40 procent van hen neemt dagelijks de bus, nog eens 35 procent doet dat wekelijks.³⁶ De indieners van deze conceptnota vragen dan ook extra aandacht voor goede communicatie met blinde en slechtziende reizigers.

De haltes die het Agentschap Wegen en Verkeer beheert, moeten een schoolvoorbeeld zijn op het vlak van toegankelijkheid. Er moet bij elke halte gestreefd worden naar een vlekkeloze opstap voor mensen met een visuele of motorische beperking. De indieners van deze conceptnota vragen dan ook dat snel werk wordt gemaakt van de uitvoering van het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024. Dat vermeldt over dit onderwerp immers het volgende: "Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. We breiden het aantal meer mobiele lijnen gevoelig uit waarbij de haltes op gewestwegen versneld toegankelijk worden gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking en waarbij proactief wordt samengewerkt met de lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige incentives te voorzien.". Die ambities komen ook terug in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare werken 2019-2024 en in de beleidsnota Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding 2019-2024.

De meeste haltes worden door de lokale besturen beheerd. De Lijn heeft voor die lokale besturen een gids met praktisch toepasbare principeontwerpen samengesteld, die is afgestemd op de richtlijnen van het Agentschap Wegen en Verkeer. De bestaande gidsen en vademecums zijn echter vrijblijvend, wat maakt dat er te weinig tot actie wordt overgegaan. De indieners van deze conceptnota pleiten voor een meer proactieve werkwijze, waarbij informatie over de toegankelijkheid van de haltes die De Lijn verzamelt en aan de gemeentes bezorgt, maar een eerste stap is. De Lijn en de lokale besturen moeten met die informatie gezamenlijk aan de slag gaan en de verbeterpunten daadwerkelijk aanpakken. In 2018 zei de toenma-

³⁶ Poppelmonde, J., In het land der blinden vindt niemand de bus, De Standaard, 6 mei 2017.

lige minister voor Mobiliteit Ben Weyts daarover nog het volgende: "Dan moeten we die steden en gemeenten financieren om te kunnen ingrijpen op de haltes op hun grondgebied."³⁷ De huidige minister voor Mobiliteit Lydia Peeters zei daarover: "We zullen aan lokale besturen vragen ook het nuttige en het nodige te doen zodat de toegankelijkheid voor mensen met een beperking enorm kan verhogen."³⁸

Momenteel investeert het Vlaamse Gewest al in de lokale voorzieningen door middel van subsidies. Een extra voorwaarde voor die gewestelijke steun zou kunnen worden gecreëerd, in die zin dat er alleen aanspraak op kan worden gemaakt als de haltes die lokaal beheerd worden, conform de toegankelijkheidsvereisten worden gemaakt.

De indieners van deze conceptnota vragen bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid van de ondergrondse haltes van de Antwerpse premetro. De meeste stations hebben er 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 kan de basistoegankelijkheid die in een stad als Antwerpen mag worden verwacht, niet garanderen.

Momenteel zijn er alleen liften in de stations Astrid, Diamant, Meir, Sport en Zegel. Daarover zei de voormalige minister voor Mobiliteit Ben Weyts in zijn antwoord op een parlementaire vraag van Orry Van de Wauwer het volgende: "Vandaag wordt bij de vernieuwing van de premetrostations de integratie van liften standaard mee opgenomen. Het voorzien van een liftontsluiting in premetrostations in een stedelijk gebied is en blijft echter een complex gegeven omdat het in sterke mate afhankelijk is van beschikbare ruimte, ook bovengronds. Daarom is het zoeken naar opportuniteiten en zijn de ingrepen vaak gekoppeld aan dossiers waarin ook de heraanleg van het bovengronds publiek domein mee in is opgenomen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor station Opera, dat momenteel naar aanleiding van de grote werken in het kader van de aanleg van het Operaplein (huidige Rooseveltplaats) en de herinrichting van de Leien (Leien fase 2) volledig wordt gerenoveerd. Hetzelfde zal gebeuren bij de heraanleg van de Groenplaats, waarin het station Groenplaats bijkomend bereikbaar zal worden met een lift."³⁹

In de praktijk betekent die manier van werken dat het nog heel lang zal duren voor alle haltes van de premetro in Antwerpen volledig toegankelijk zijn voor iedereen. Van de twaalf haltes die op dit moment in gebruik zijn, geldt dat – na afloop van de genoemde werkzaamheden – maar voor zeven.

In zijn antwoord op dezelfde parlementaire vraag stelde de minister wel: "Bovendien wordt er naar gestreefd om in het stedelijk gebied Antwerpen een openbaarvervoerplaatsing voor iedereen te kunnen aanbieden. Bij voorkeur met het vaste openbaarvervoeraanbod. Is dit omwille van de halte-infrastructuur of het rollend materiaal niet mogelijk, dan wordt er in de zone 01 een alternatief aangeboden in de vorm van een rolstoeltoegankelijke taxi. Dit alternatief vervoer van halte naar halte wordt aan het openbaarvervoertarief aangeboden indien bij de reservatie van een rolstoeltoegankelijke rit blijkt dat de plaatsing met het vaste aanbod niet mogelijk is.". Ondanks die dienstverlening blijft het voor mensen met een beperking in Antwerpen niet evident om gebruik te maken van het openbaar vervoer.

³⁷ 'Schaf reservatieplicht voor rolstoelgebruikers bij De Lijn af', Het Laatste Nieuws, 26 maart 2018.

³⁸ *Vraag om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 194 van 7 november 2019 van Els Robeyns aan minister Lydia Peeters.

³⁹ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2018-19, nr. 707 van 2 april 2019 van Orry Van de Wauwer aan minister Ben Weyts.

Zowel in de Antwerpse premetrostations als bij elke andere halte met een soortgelijke infrastructuur moet een minimumnorm gehanteerd worden. Die minimumnorm houdt in dat er in beide richtingen roltrappen zijn naar alle perrons, naar alle in- en uitgangen, en naar alle niveaus (op straatniveau of van de tussenverdiepingen), in combinatie met liften die de ingang (al dan niet op straatniveau) met de verschillende perrons verbindt. De indieners van deze conceptnota achten een versnelde aanpak daarvan wenselijk. Het toegankelijk maken van ongelijkgrondse haltes van het openbaar vervoer kan niet blijven liggen tot de volledige halte of het volledige station bij een renovatie onder handen genomen wordt.

2.3. Reservatieplicht

De Lijn liet op 24 januari 2020 weten dat de reservatieplicht voor rolstoelgebruikers vanaf 1 februari 2020 wordt afgeschaft.

"De bestaande procedure bleek achterhaald omdat het merendeel van de bussen en trams van De Lijn ondertussen aangepast zijn en gebruikers intussen makkelijk zelf kunnen uitzoeken of de haltes die ze willen gebruiken rolstoeltoegankelijk zijn. Dit kan eenvoudig via de website en de app van De Lijn.", zo vermeldt het persbericht.⁴⁰

Er wordt gerekend op eventuele hulp van de chauffeur, die na het uitklappen van de oprijplaat de rolstoelgebruiker kan helpen om in te stappen. Het blijft voor gebruikers evenwel aan te raden om vooraf na te gaan welke haltes op het traject aan de toegankelijkheidseisen voldoen.

De volledige afschaffing van de reservatieplicht komt er nadat er eerst een aantal lijnen voor minder mobiele passagiers in het leven waren geroepen. Op die trajecten werden uitsluitend toegankelijke bussen of trams ingezet, waren meer dan de helft van de haltes toegankelijk en was reserveren niet langer nodig.

Eerder al pleitte de Vlaamse ombudsman voor afschaffing van de reservatieplicht.⁴¹ De huidige minister van Mobiliteit leek het daarmee eens. Zo zei ze tijdens de commissievergadering van 7 november 2019: "We moeten er inderdaad naar evolueren dat mensen zo weinig mogelijk verplicht zijn om te reserveren."⁴² En verder voegde ze eraan toe: "Doordat de gebruiker zelf de toegankelijkheidsstatus van de halte kan nagaan via de routeplanner van De Lijn of via de belbuscentrale en doordat het grootste aandeel van het voertuigenpark ondertussen toegankelijk is, kan de reservatieplicht op die locaties al worden afgeschaft. Puur in theorie kan de aanpassing op het terrein echter pas worden doorgevoerd als De Lijn de bijsturing van de algemene reisvoorwaarden heeft gewijzigd en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.". Dat zal nu ook gebeuren.

2.4. Basisbereikbaarheid

Ter uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid zal het doelgroepenvervoer mee geïntegreerd worden in het vervoer op maat, zodat ook aan bijzondere doelgroepen de beste garantie voor een kostenefficiënt antwoord op lokale vervoersbehoeften wordt geboden. Door initiatieven van lokaal vraagafhankelijk vervoer, zoals de belbussen en het leerlingen- of ander doelgroepenvervoer, mee te integreren in het vervoer op maat, kan er voor iedereen een grotere flexibiliteit en een meer op de vraag aangepast aanbod ontstaan. Zoals het Vlaamse regeerakkoord

⁴⁰ De Lijn, 'De Lijn schaft reservatieplicht rolstoelgebruikers af vanaf 1/02/2020', 24 januari 2020, https://www.delijn.be/nl/overdelijn/nieuws/bericht/24047_de_lijn_schaft_reservatieplicht_rolstoelgebruikers_af

⁴¹ 'Schaf reservatieplicht voor rolstoelgebruikers bij De Lijn af', Het Laatste Nieuws, 26 maart 2018.

⁴² *Vraag om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 194 van 7 november 2019 van Els Robeyns aan minister Lydia Peeters.

stelt: "De garanties vervat in het compensatiedecreet en het decreet inzake leerlingenvervoer blijven uiteraard overeind."

2.5. Treinverkeer

Het openbaar vervoer in Vlaanderen beperkt zich niet tot de dienstverlening van De Lijn. Voor mensen met een beperking is het een even grote uitdaging om de trein te nemen. Van de ruim 550 stations van de NMBS is volgens de toegankelijkheidscriteria van de NMBS maar 65 procent toegankelijk voor reizigers met een beperking. Om toegankelijk verklaard te kunnen worden, moeten stations aan de volgende vier criteria voldoen:

- 1° de perrons liggen op een minimumhoogte van 76 centimeter om de opstap voor gehandicapten mogelijk te maken;
- 2° er is een lift of helling naar de perrons als die niet op de benedenverdieping liggen;
- 3° voor mensen met een visuele beperking zijn er blindengeleidestroken;
- 4° in elk station staat minstens één ticketautomaat.

Bovendien moeten reizigers met een beperking minstens vierentwintig uur van tevoren hun rit en hun begeleiding reserveren.

Onlangs besliste de NMBS om extra wagons van het type M7 aan te kopen, met een instaphoogte van 63 centimeter. De hoogte van de opstap komt niet overeen met de hoogte van de perrons, die veelal 28, 55 of 76 cm hoog zijn, wat het voor mensen met een mobiliteitsbeperking moeilijk of soms zelfs onmogelijk maakt om vlot en zelfstandig in en uit te stappen. Ook voor zwangere vrouwen, ouderen en kleine kinderen is het hoogteverschil een probleem. Zo wordt de zelfstandigheid en de bewegingsvrijheid van die groepen passagiers sterk onderuitgehaald. Mensen met een beperking blijven verplicht om assistentie te vragen of hun rit te reserveren. De nieuwe wagons zouden in het voorjaar van 2020 geleverd worden en blijven ongeveer dertig jaar in gebruik.

De indieners van deze conceptnota benadrukken dat, zeker nu de nadruk ook in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 steeds meer op combimobiliteit ligt, het noodzakelijk is om het volledige openbaarvervoernetwerk ook gebruiksvriendelijk te maken voor mensen met een beperking. Ze vragen dat Vlaanderen daartoe aandringt bij de federale overheid.

3. Openbaar aangepast vervoer

Personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer, kunnen een beroep doen op het openbaar aangepast vervoer. Die vorm van aangepast vervoer is een openbare dienst die het 'gewone' openbaar vervoer aanvult.

Dat openbaar aangepast vervoer wordt gereguleerd door het Compensatiedecreet.⁴³ Op basis van dat decreet kunnen zowel niet-commerciële als commerciële diensten die aangepast vervoer aanbieden, gecompenseerd worden onder een aantal voorwaarden, zoals het respecteren van de vastgelegde maximumtarieven en het aanbieden van vervoer op alle kalenderdagen. Ook de provincies en gemeenten kunnen de werking van de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) financieel steunen.

De DAV's vervoeren cliënten op basis van hun individuele vraag van deur tot deur in voertuigen die toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. De cliënt betaalt per kilometer. Om het aangepaste vervoer gebiedsdekkend te maken, werden Vlaanderen

⁴³ Decreet van 21 december 2012 tot compensatie van de openbaredienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit.

en Brussel onderverdeeld in 27 vervoersgebieden. Daarbinnen zijn telkens een Minder Mobielen Centrale (MMC), een gemeentelijke Handicar, DAV's, privétaxibedrijven, belbussen enzovoort erkend en actief. Om dat versnipperde aanbod overzichtelijk te houden werden in elke provincie ook Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) opgericht. Elke inwoner van de provincie met een mobiliteitsbeperking, maar ook mensen uit de omgeving van die persoon, kunnen bij de centrale terecht voor basisinformatie en advies op maat, en voor doorverwijzing naar de beste transportmogelijkheid.

Naar aanleiding van de oprichting van de MAV's, die fungeren als centraal aanmeldpunt, formuleerde het Overlegplatform Diensten Aangepast Vervoer (ODAV) zijn bezorgdheid over de laagdrempeligheid van de dienstverlening van de DAV's en het sociale contact waar kwetsbare gebruikers behoefte aan hebben. Ook benadrukt het ODAV het belang van lokale samenwerking met voorzieningen, scholen en lokale besturen.

De wagens die in dienst van de DAV's rijden, mogen tot op heden geen gebruik maken van bijzondere overrijdbare beddingen of busstroken. Het gebruik van busstroken (aangeduid met het bord F17) en bijzondere overrijdbare beddingen (aangeduid met het bord F18) wordt geregeld door artikel 72.5 en artikel 72.6 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg (Wegcode). De busstroken zijn overeenkomstig de Wegcode alleen bestemd voor "voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, taxi's en voertuigen voor schoolvervoer bedoeld in artikel 39bis (van de Wegcode)". De bijzondere overrijdbare bedding is alleen bestemd voor "voertuigen van geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer".

In maart 2015 polste Vlaams volksvertegenwoordiger Katrien Schryvers al bij toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts naar de mogelijkheden om de busstroken toegankelijk te maken voor de diensten voor openbaar aangepast vervoer. In zijn antwoord bleek de minister aanvankelijk gewonnen voor het idee.⁴⁴ Hij beloofde dat hij de mogelijkheden zou onderzoeken in overleg met de andere gewesten en met de gemeenten. In zijn antwoord op een vervolgvraag van Katrien Schryvers nam de minister echter het standpunt in dat volgens hem de DAV-voertuigen niet herkenbaar genoeg zijn om ze op de busstroken te laten rijden. Andere automobilisten zouden dan kunnen denken dat ze ook over de strook mogen rijden, klonk het.⁴⁵ Op de aangepaste wagens of busjes staat echter meestal heel duidelijk vermeld dat het gaat om aangepast vervoer voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Een mogelijke toestemming om gebruik te maken van de busstroken kan in elk geval afhankelijk gemaakt worden van een duidelijke vermelding en herkenbaarheid. Een ander element dat de toenmalige minister aanhaalde, was zijn bezorgdheid over een te druk gebruik van de busstroken. De indieners van deze conceptnota wijzen er wat dat betreft op dat het aantal erkende diensten voor aangepast vervoer beperkt is en zeker niet voor een overmatig gebruik van de busstroken zou zorgen.

Het Vlaamse regeerakkoord stelt evenwel dat "we het privaat collectief vervoer stimuleren door busbanen ook open te stellen voor private bussen en taxi's". De indieners van deze conceptnota vragen dan ook dat werk gemaakt wordt van het openstellen van de busstroken voor de bussen en taxi's die het aanbod van de DAV's verzorgen.

Met het decreet van 26 april 2019 betreffende de basisbereikbaarheid en het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer

⁴⁴ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2014-15, nr. 413 van 17 december 2014 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

⁴⁵ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2015-16, nr. 1196 van 26 mei 2016 van Katrien Schryvers aan minister Ben Weyts.

(Taxidecreet) werd een nieuwe categorie van taxi's in het leven geroepen, namelijk de OV-taxi. Op basis van artikel 2, 5°, van het Taxidecreet valt de dienstverlening van een OV-taxi onder de "diensten voor individueel bezoldigd personenvervoer met voertuigen met een bestuurder die aan al de volgende eisen voldoen:

- a) het voertuig is, naar constructie en uitrusting, geschikt voor het vervoer van ten hoogste negen personen, de bestuurder inbegrepen, en is daartoe bestemd;
- b) het voertuig wordt ter beschikking gesteld van het publiek, waarbij de volgende categorieën van terbeschikkingstelling worden onderscheiden: i) straattaxi (...); ii) standplaatstaxi (...); iii) ceremonieel vervoer (...); iv) OV-taxi (...);
- c) de terbeschikkingstelling kan betrekking hebben op het voertuig of op elk van de plaatsen ervan;
- d) de bestemming wordt door de klant of door de vervoerde persoon bepaald."

Er is sprake van een OV-taxi als het voertuig via de Mobiliteitscentrale ter beschikking van het publiek wordt gesteld in het kader van collectief aangeboden openbaar personenvervoer, waarbij wordt ingespeeld op specifieke individuele mobiliteitsvragen van personen.

In haar antwoord op een recente parlementaire vraag naar de mate waarin de voertuigen van de DAV's kunnen worden beschouwd als OV-taxi's en de mogelijkheden die ze krijgen om de busstrook te gebruiken, stelt huidig minister Lydia Peeters het volgende: "Deze diensten zijn wel belast met de openbardienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of ernstig beperkte mobiliteit, maar zijn wettelijk geen taxidiensten omdat ze niet vergund zijn op basis van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg. Die voertuigen zijn dan ook niet uitgerust met een speciale kentekenplaat voor taxidiensten. De DAV's zijn geen vergunde taxidiensten dus mogen ze geen gebruik maken van de busstroken of bijzondere overrijdbare beddingen waar taxi's toegelaten zijn."⁴⁶

Hoewel de DAV's op dit ogenblik de busstroken niet mogen gebruiken, stelt de minister wel dat ze het idee genegen is, voor zover er een duidelijke grens behouden kan blijven, zodat de bijzondere overrijdbare bedding niet verglijdt tot een gewone extra rijstrook.⁴⁷ De indieners van deze conceptnota delen die bezorgdheid. Net daarom pleiten ze voor een veeleer beperkte uitbreiding van de mogelijkheden tot gebruik van de busstroken en bijzondere overrijdbare beddingen. Het blijft inderdaad belangrijk om een busstrook zo veel mogelijk te vrijwaren voor de functie waarvoor ze in het leven is geroepen, namelijk collectief vervoer en bepaalde vormen van woon-werkverkeer. De verruiming naar de diensten voor openbaar aangepast vervoer zal dat volgens de indieners van deze conceptnota niet in het gedrang brengen.

Bovendien zou het toelaten van voertuigen van de DAV op busstroken efficiëntiewinsten kunnen boeken. Nu staan hun wagens vaak urenlang in de file. Als ze gebruik mogen maken van busstroken, kunnen de ritten korter worden en kunnen de diensten veel beter tegemoetkomen aan vragen. Nu krijgen ze immers geregeld aanvragen waaraan ze niet kunnen voldoen. Daarnaast is het van groot belang om de nodige middelen te blijven uittrekken om het voortbestaan van de DAV's te garanderen. Zo kunnen meer mensen met een beperking geholpen worden en deelnemen aan activiteiten in de samenleving.

De vraag rijst op welke manier het door een aanpassing van de Vlaamse regelgeving mogelijk gemaakt kan worden voor DAV's om gebruik te maken van de busstroken of de bijzondere overrijdbare beddingen.

⁴⁶ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 81 van 18 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

⁴⁷ *Schriftelijke vraag* VI.Parl. 2019-20, nr. 81 van 18 oktober 2019 van Katrien Schryvers aan minister Lydia Peeters.

Op 1 januari 2020 zijn grote delen van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer op de weg opgeheven bij het decreet van 29 maart 2019 betreffende het individueel bezoldigd personenvervoer (Taxidecreet), waaronder ook het hoofdstuk over de voorwaarden van toepassing op taxidiensten.

Artikel 49 van het aan het Taxidecreet gekoppelde besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer bepaalt onder meer dat alleen voertuigen die vergund zijn als straattaxi, kunnen worden ingezet als OV-taxi. Gezien de diverse voorwaarden waaraan een OV-taxi moet voldoen, zoals hierboven is omschreven, lijkt het de indieners niet mogelijk noch wenselijk om de voertuigen van de DAV's te beschouwen als OV-taxi's en ze dus ook te onderwerpen aan de verplichtingen voor OV-taxi's.

De indieners van deze conceptnota willen daarom het debat voeren, onder meer via hoorzittingen, over de vraag in hoeverre het wenselijk is om de voertuigen van de DAV's onder te brengen in het Taxidecreet als een afzonderlijke categorie om ervoor te zorgen dat die voertuigen toch op de busstroken mogen rijden. Het mag daarbij niet de bedoeling zijn de voertuigen van de DAV's en die diensten zelf te onderwerpen aan meer of andere verplichtingen dan die, opgenomen in het Compensatiedecreet. Daarnaast moet ook de manier aan bod komen waarop de voertuigen van die diensten goed herkenbaar kunnen zijn, zodat het voor andere weggebruikers en voor de controlediensten duidelijk is dat die voertuigen wel degelijk de busstroken en de bijzondere overrijdbare beddingen mogen gebruiken. Ook de noodzaak om een aangepaste kentekenplaat toe te kennen moet in dat kader worden bekeken.

Besluit en voorstellen tot nieuwe regelgeving

Mobiliteit is een basisrecht. Op 13 december 2006 hebben de Verenigde Naties het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap aangenomen. België heeft dat recht op 2 juli 2009 geratificeerd. De eerste zin van artikel 9 van het verdrag luidt als volgt: "Teneinde personen met een handicap in staat te stellen zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven, nemen de Staten die Partij zijn passende maatregelen om personen met een handicap op voet van gelijkheid de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie (...) in zowel stedelijke als landelijke gebieden.". In artikel 20 van het verdrag staat het volgende: "De Staten die Partij zijn nemen alle doeltreffende maatregelen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen onder meer door (...) de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te faciliteren op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs.".

Op eigen kracht van de ene naar de andere plek gaan, zou voor iedereen een even grote vanzelfsprekendheid moeten zijn. Die vanzelfsprekendheid is er vandaag nog niet, en zeker niet voor mensen met een beperking en mensen met een verminderde mobiliteit. Er zijn op heel wat vlakken extra inspanningen nodig.

De indieners van deze conceptnota formuleren dan ook de volgende aanbevelingen:

- 1° op verschillende niveaus moeten de nodige middelen worden uitgetrokken voor het realiseren van een publiek domein dat toegankelijk en comfortabel is voor iedereen, in het bijzonder voor rolstoelgebruikers, ouderen, slechtziende en minder mobiele mensen enzovoort;
- 2° mensen met een beperking die zelf met de wagen rijden, moeten voldoende parkeermogelijkheden hebben. Dat betekent dat er voldoende aangepaste parkeergelegenheid is voor personen met een beperking en dat ze de weg naar die parkeerplaatsen gemakkelijk kunnen vinden. Het oneigenlijke gebruik

- van die parkeerplaatsen moet in heel Vlaanderen op dezelfde wijze worden tegengegaan;
- 3° nieuwe technologieën kunnen op verschillende vlakken worden ingezet, bijvoorbeeld ook om het rijden op de openbare weg zo comfortabel te maken voor mensen met een beperking. Het onderzoek naar technologie voor slimme verkeerslichten en de uiteindelijke invoering ervan zou in de toekomst veel onveilige situaties kunnen oplossen. Hetzelfde geldt voor het waarschuwen van blinden en slechtzienden over gewijzigde verkeerssituaties, en over verwijderde of verplaatste haltes van het openbaar vervoer;
 - 4° nieuwe technologieën kunnen ook gebruikt worden voor de organisatie van theoretische rijexamens voor mensen die extra ondersteuning nodig hebben;
 - 5° de bestaande fiscale vrijstellingen en verminderingen, alsook de tegemoetkomingen voor de aanpassing van een wagen door het VAPH helpen mensen die minder mobiel zijn om zich met de wagen te verplaatsen. Het is dan ook belangrijk dat mensen daar een beroep op kunnen blijven doen en dat ze gemakkelijk de weg ernaartoe vinden. Nog beter zou zijn dat daarvoor ook automatische rechtentoekenning kan worden georganiseerd;
 - 6° informatie over de toegankelijkheid van de haltes mag geen uitzondering zijn, maar moet standaard gegeven worden, zowel op de website als op de mobiele applicatie van De Lijn. De normalisering van dergelijke basisinformatie zou een eerste stap kunnen zijn in het bredere bewustzijn bij het publiek en de lokale wegbeheerders over de behoefte aan beter toegankelijke infrastructuur;
 - 7° om de lokale wegbeheerders ertoe aan te sporen werk te maken van toegankelijke haltes is het nodig dat het Vlaamse Gewest de lokale besturen inhoudelijk en financieel ondersteunt;
 - 8° vanuit Vlaanderen moet er bij de federale overheid op aangedrongen worden dat evenzeer werk wordt gemaakt van openbaar vervoer dat gebruiksvriendelijk is voor mensen met een beperking, met onder meer toegankelijke treinwagons, -perrons en -stations, ook vanuit de nadruk die er steeds meer wordt gelegd op comobiliteit;
 - 9° het is van groot belang voor de mobiliteit van mensen met een beperking dat de overheid blijft zorgen voor de nodige middelen voor het voortbestaan van de diensten voor openbaar aangepast vervoer;
 - 10° de indieners van deze conceptnota vragen dat het concept van Fietsen Zonder Leeftijd een prominentere plaats krijgt in het scala van mobiliteitsmogelijkheden voor mensen met een beperking en mensen met een verminderde mobiliteit;
 - 11° op plaatsen waar veel fietsen worden gestald, moet er telkens ook de reflex zijn om voldoende plaatsen te reserveren voor fietsen die aan het gebruik door mensen met een beperking zijn aangepast.

Concreet stellen de indieners van deze conceptnota de onderstaande wijzigingen in de regelgeving voor:

- 1° schrappen van de extra retributies en toelagen voor het afleggen van een theoretisch rijexamen in speciale zitting

Mobiel kunnen zijn is een opstap naar kunnen werken, vrijwilligerswerk doen, familie en vrienden bezoeken enzovoort, kortom zich ten volle kunnen integreren in de maatschappij. Alle drempels die mensen met een beperking onderkennen om een rijbewijs te halen, moeten dan ook weggenomen worden. Dat kan door de extra vergoeding voor speciale zittingen of voor beëdigde dovertolken niet aan de kandidaat door te rekenen;

- 2° toestemming aan de DAV's om net als taxi's gebruik te maken van de busstroken

Mensen met een ernstige mobiliteitsbeperking kunnen niet altijd gebruikmaken van het klassieke openbaar vervoer of van een taxi. Als alternatief kunnen ze gebruikmaken van de diensten voor openbaar aangepast vervoer. Die

diensten vormen dus een noodzakelijke aanvulling op het openbaar vervoer en hun dienstverlening kan vergeleken worden met die van een taxi. Het lijkt dan ook niet meer dan normaal om aan die diensten op dit vlak dezelfde rechten toe te kennen als aan taxi's. Dat is niet alleen rechtvaardiger, het zou de dienstverlening ook efficiënter kunnen maken.

De indieners van deze conceptnota stellen dan ook voor om de voertuigen van de DAV's als een afzonderlijke categorie onder te brengen in artikel 2, 5°, b), van het Taxidecreet, zodat die voertuigen ook gebruik kunnen maken van busstroken. Er kunnen eventueel bepaalde herkenbaarheidsvereisten aan de voertuigen van de DAV's worden gesteld, maar daarbuiten zijn de indieners van mening dat die voertuigen en diensten niet mogen worden onderworpen aan meer of andere verplichtingen dan die van het Compensatiedecreet.

Mobiliteit voor iedereen is een en-enverhaal. Het gaat niet alleen om toegankelijke voertuigen, maar ook om een comfortabele omgeving, bereikbare haltes en informatie die voor iedereen helder en toegankelijk is. Bovendien is mobiel kunnen zijn een voorwaarde tot inclusie. Een aangepast mobiliteitsbeleid kan heel veel mensen nog meer op weg helpen. Dat is niet alleen verrijkend en heilzaam voor de mensen die minder mobiel zijn, maar biedt ook een grote meerwaarde voor onze maatschappij in haar geheel. Om die mobiliteit voor mensen met een mobiliteitsbeperking, om welke reden dan ook, op een goede manier te kunnen verzekeren, zijn beleidsinitiatieven nodig die in nauw overleg met de welzijnspartners tot stand komen.

Katrien SCHRYVERS
Lode CEYSSENS
Vera JANS
Karin BROUWERS
Maaïke DE RUDDER
Orry VAN DE WAUWER