



Vlaams
Parlement

stuk **2456** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 3 februari 2014 (2013-2014)

Voorstel van resolutie

van de heer Bart Van Malderen,
de dames Vera Jans en Helga Stevens, de heer Jan Roegiers
en de dames Karin Brouwers, Lies Jans en Katrien Schryvers

betreffende een toegankelijke mobiliteit
voor blinden en slechtzienden

TOELICHTING

Mobiliteit is een essentieel onderdeel van onze levenskwaliteit. Ze is noodzakelijk voor het uitvoeren van tal van dagelijkse activiteiten en speelt ook een niet te verwaarlozen rol in het sociale leven. In de groep van personen met beperkte mobiliteit (PBM) hebben de personen met een visuele beperking specifieke behoeften. Aangezien het gezichtsvermogen een zintuig is waarop heel vaak een beroep gedaan wordt bij verplaatsingen, kan een visuele handicap – zelfs een gedeeltelijke – de mobiliteit aantasten en het risico op ongevallen verhogen. Dit voorstel van resolutie heeft betrekking op de mobiliteit van personen met een visuele handicap op de openbare weg en bij de verschillende vervoermiddelen, een vorm van mobiliteit die nog altijd voor veel problemen zorgt.

Begin dit jaar voerde de Brailleliga een enquête uit bij haar blinde en slechtziende leden. Daaruit bleek dat 76% van hen (bijna acht op de tien personen) zich dagelijks of minstens verschillende keren per week buitenshuis begeeft. Hoewel de frequentie van de verplaatsingen vermindert met de leeftijd, blijft een grote meerderheid, zelfs bij de oudste leeftijdsgroep (71% van de 65-plussers), zich geregeld verplaatsen op de openbare weg. De mobiliteit van blinde en slechtziende personen is dan ook onbetwistbaar een essentiële uitdaging binnen de algemene problematiek betreffende de toegang van personen met een beperkte mobiliteit tot de openbare ruimte.

Mobiliteit en de leefkwaliteit in de steden zijn vandaag meer dan ooit actueel en leiden tot ambitieuze stedenbouwkundige projecten. Het is daarom van cruciaal belang deel te nemen aan het democratische debat om de rechten te doen gelden van personen met een visuele handicap zodat zij volledige toegang tot de openbare ruimte krijgen op een zo zelfstandig mogelijke manier. Dat is bovendien opgenomen in het VN-verdrag voor personen met een handicap, dat België geratificeerd heeft op 2 juli 2009. De te nemen maatregelen vertegenwoordigen een omvangrijk project, in het bijzonder in de steden, maar ook in plattelandsgebieden, die vaak minder goed bedeed zijn door het openbaar vervoer.

Het streefdoel moet zijn dat onze medeburgers met een visuele handicap het plezier behouden of herontdekken om buiten te komen en volwaardig kunnen deelnemen aan het sociale, economische en culturele leven.

Heel wat stadscentra worden momenteel verfraaid om de stad een menselijker gezicht te geven. Er worden aanpassingen gedaan voor diverse gebruikerscategorieën en daarbij wordt terecht vooral gedacht aan fietsers en voetgangers. Een groot deel van die aanpassingen heeft te maken met verkeersveiligheid en levenskwaliteit. De voorbije jaren zijn er op heel wat plaatsen inspanningen geleverd om de voetpaden toegankelijker te maken: noppentegels om zebrapaden aan te kondigen, geleidelijnen enzovoort. Toch zijn veel openbare ruimtes nog altijd onvoldoende aangepast aan personen met een visuele handicap. Specifieke aanpassingsmaatregelen hangen nog al te vaak af van de planning van wegherstellingswerken en rioleringswerken en passen niet binnen een integraal toegankelijkheidsbeleid. Het creëren van zulke afzonderlijke en versnipperde toegankelijke zones is niet bevorderlijk voor een algemeen toegankelijke openbare weg. Het stimuleren van een algemene en integrale aanpak is dringend nodig.

De staatshervorming biedt Vlaanderen extra mogelijkheden om regelgevend op te treden. Dit voorstel van resolutie wil daartoe een aantal aanzetten geven.

Uit een enquête van de Brailleliga blijkt ook dat bijna 65% van alle personen met een visuele handicap zich onveilig voelt op de openbare weg. Bij 65-plussers is dat zelfs 69%. De belangrijkste oorzaken zijn, naast het drukke autoverkeer, de slechte staat van de voet-

paden en de aanwezigheid van moeilijk of onmogelijk op te sporen obstakels. 84% van de bevroegde personen verklaart op obstakels te botsen bij verplaatsingen. Als voornaamste knelpunten worden ervaren:

- voetpaden in slechte staat;
- voetpaden die onvoldoende aangepast zijn aan PBM: te smal, te hoge of geen stoep-randen, waardoor de grens tussen het voetpad en de rijweg niet waarneembaar is;
- aanwezigheid van reclameborden (verlichte reclamezuilen, huuraankondigingen, vaandel enzovoort), zonweringen aan winkels, terrassen van cafés of restaurants;
- verkeerd geparkeerde voertuigen, fietsen of motorfietsen op de voetpaden;
- vuilniszakken, afval, hondenuitwerpselen;
- niet of slecht gesignaleerde werken.

Personen met een visuele handicap zijn vragende partij voor meer oversteekplaatsen voor voetgangers die uitgerust zijn met rateltickers, blindendrukknoppen of sprekende bakens. Het nut daarvan is duidelijk bewezen, maar uit parlementaire vragen daarover blijkt dat een inhaalbeweging en extra inspanningen nodig zijn. Van de 1525 kruispunten met voetgangersoversteekplaatsen zijn er 116 met rateltickers of blindendrukknoppen uitgevoerd, wat neerkomt op 7,6% van het totale aantal kruispunten met voetgangersoversteekplaats (cijfers juli 2013).

Fietsers vormen een bijna onhoorbaar en onmerkbaar obstakel voor voetgangers met een visuele handicap. Op gemengde stroken die zowel voor voetgangers als voor fietsers en tweewielige bromfietsers klasse A toegankelijk zijn, wordt de ruimte die gereserveerd is voor voetgangers enerzijds en fietsers of motorfietsers anderzijds, vaak afgebakend met gewone witte lijnen. Die markering is echter onzichtbaar voor weggebruikers met een visuele beperking.

Het gebruik van elektrische voertuigen wordt gestimuleerd en heeft vooral in de steden veel potentieel. Dat type voertuigen is weliswaar milieuvriendelijk, maar kan ook gevaarlijk zijn, omdat ze door hun stille motor moeilijk opgemerkt worden door voetgangers, zeker als die een visuele handicap hebben.

De gesproken aankondiging van haltes in de voertuigen heeft het openbaar vervoer veel toegankelijker gemaakt voor personen met een visuele handicap en is tegelijkertijd praktisch voor de andere gebruikers. Het systeem is echter niet op alle lijnen beschikbaar. Verder is het noodzakelijk om de essentiële informatie die de reizigers in staat stelt om hun reis voor te bereiden en zich zonder hindernissen te verplaatsen, beschikbaar te stellen. De beleidsbrief Mobiliteit (*Parl. St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2225/1) plant alvast inspanningen op het vlak van de toename van het aantal toegankelijke haltes, de routeplanner op de website en de reisinformatie op halte- en lijnniveau, de opleidingen Toegankelijkheid voor de chauffeurs en de medewerkers van De Lijn die in contact staan met de klanten, en een label, ingevoerd voor scootmobielen. De Lijn verleent haar medewerking aan de verdere uitrol van BlueAssist. Via de organisatie van mobiliteitscentrales aangepast vervoer (MAV) zal een persoon met beperkte mobiliteit voor de verplaatsing slechts op één aanspreekpunt een beroep hoeven te doen.

Een visuele beperking kan een aanzienlijke invloed hebben op de ruimteperceptie en de evenwichtszin, met een verhoogd valrisico tot gevolg. Daarom hebben blinde en slechtziende weggebruikers graag een zitplaats in het openbaar vervoer, niet alleen voor hun comfort, maar ook en vooral voor hun veiligheid. Personen met een visuele handicap zijn net als alle PBM trager in hun verplaatsingen. Chauffeurs staan echter, vooral tijdens de spitsuren, onder druk om hun dienstregeling zo strikt mogelijk na te leven waardoor ze na elke halte zo snel mogelijk willen vertrekken. In combinatie met de druk van de andere weggebruikers brengt dat de veiligheid van gebruikers met een handicap in gevaar. Aanvullend onderzoek doen naar hoe het veiliger kan, is aan te bevelen.

De media melden geregeld gevallen van taxichauffeurs die weigeren om een geleidehond mee te nemen die zijn blinde baas begeleidt, waardoor deze persoon de dienst waarop hij recht heeft, ontzegd wordt. Een dergelijke weigering is onwettig en is een vorm van discriminatie van personen met een handicap. Blijvend sensibiliseren is wenselijk.

Net als alle andere personen met een handicap hebben personen met een visuele beperking recht op speciaal gereserveerde parkeerplaatsen. Die zijn immers bijzonder nuttig voor hen: ze kunnen gemakkelijk en veilig uitstappen en dichterbij hun eindbestemming (werk, winkel, ziekenhuis, rusthuis enzovoort). Helaas zijn er nog altijd veel te weinig. Bovendien worden ze vaak ten onrechte ingenomen door bestuurders zonder handicap.

De witte stok is niet alleen een mobiliteitsinstrument, maar ook een herkenningsteken voor personen met een visuele beperking ten aanzien van de andere gebruikers van de openbare ruimte. Veel van onze medeburgers lijken de betekenis van dat universele symbool echter nog onvoldoende te kennen.

In ons land hebben personen die op of na hun 65ste een visuele handicap krijgen, geen recht op overheidssteun om een mobiliteitscursus te volgen of zich hulpmiddelen aan te schaffen, zoals een lange mobiliteitsstok, een aangepaste gps of een geleidehond. Alle ouderen met een visuele beperking zouden zonder uitzondering recht moeten hebben op die onmisbare hulpmiddelen om een zo groot mogelijke zelfstandigheid te herwinnen.

Bart VAN MALDEREN

Vera JANS

Helga STEVENS

Jan ROEGIERS

Karin BROUWERS

Lies JANS

Katrien SCHRYVERS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° de beleidsnota's en de beleidsbrieven van de ministers van Welzijn, Mobiliteit en Gelijke Kansen;
 - 2° het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap;
 - 3° de diverse debatten, hoorzittingen en parlementaire vragen in het Vlaams Parlement;
- overwegende dat:
 - 1° onze medeburgers met een visuele handicap het plezier moeten kunnen behouden of herontdekken om buiten te komen en volwaardig deel te nemen aan het sociale, economische en culturele leven;
 - 2° de hieronder voorgestelde maatregelen ook in algemene zin bijdragen aan een betere toegankelijkheid voor senioren, personen met een fysieke en/of mentale handicap;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° om een proactief beleid te voeren waarin inrichtingsprincipes opgenomen worden die maximaal rekening houden met personen met een visuele handicap, opgesteld in overleg met de organisaties die personen met een handicap vertegenwoordigen;
 - 2° alles in het werk te stellen om lokale besturen te informeren en te sensibiliseren om indien voetpaden aangepast, beheerd of onderhouden worden, het comfort en de veiligheid ervan te optimaliseren en rekening te houden met de installatie van reclameborden, terrassen van cafés of restaurants en winketalages;
 - 3° blindendrukknoppen en geluidsbakens te installeren aan alle oversteekplaatsen, met prioriteit voor kruispunten op aanvraag en zones met lawaaierig autoverkeer;
 - 4° gemengde stroken voor voetgangers en fietsers op plaatsen die veel gefrequenteerd worden door blinden en slechtzienden, af te bakenen, binnen de mogelijkheden, met een opvallend en tastbaar verschil in de wegbekleding zoals een tint- of textuurverschil in het bestratingsmateriaal of de keuze van een ander legverband of tegels die specifiek voor die doelgroepen ontworpen worden zoals beschreven in het Vademecum Fietsvoorzieningen;
 - 5° systematisch af te bakenen, binnen de mogelijkheden, met een opvallend en tastbaar verschil in de wegbekleding en dat ook op te nemen in het Vademecum Fietsvoorzieningen;
 - 6° gesproken aankondiging van haltes in de voertuigen van De Lijn uit te breiden, rekening houdend met de bestaande uitbreidings- en vervangingsprogramma's. Alle informatiebronnen van De Lijn, digitaal of gedrukt, zo veel als praktisch mogelijk is, toegankelijk te maken voor personen met een visuele handicap en ook de chauffeurs te sensibiliseren voor de verschillende soorten problematiek waarmee een persoon met een handicap te kampen heeft. Uiteraard moet daarbij ook altijd rekening gehouden worden met maatregelen ter bevordering van de toegankelijkheid voor personen met een auditieve handicap: het ene mag niet ten koste van het andere gaan;
 - 7° een sensibiliserend beleid te voeren met betrekking tot de aanwezigheid van blinden en slechtzienden in de openbare ruimte en de problematiek ten aanzien van de verschillende vervoersmodi en -gebruikers;
 - 8° versterkt in te zetten op een leeftijdsafhankelijk hulpmiddelenbeleid;

- 9° de gebruikersorganisaties zoals bijvoorbeeld de Brailleliga te blijven erkennen in hun rol als ondersteunende organisatie.

Bart VAN MALDEREN

Vera JANS

Helga STEVENS

Jan ROEGIERS

Karin BROUWERS

Lies JANS

Katrien SCHRYVERS