

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1428
van **JAN BERTELS**
datum: 9 juni 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

De Lijn - Scootmobielen op bussen

In antwoord op mijn vraag om uitleg van 8 december 2016 over de scootmobiel, beaamde de minister dat de Europese regelgeving geen totaalverbod inzake scootmobielen op bussen oplegt.

De relevante Europese regelgeving vertrekt immers van voorwaarden waaraan het vervoersmiddel van een persoon met een handicap moet voldoen, maar specificeert niet dat het een rolstoel moet zijn. In dat kader is het totaalverbod dat De Lijn hanteert problematisch. Een persoon met een handicap die met een type-A scooter op de bus wil, zou geen verplaatsing geweigerd mogen worden omwille van de scootmobiel.

1. Is er in opvolging van deze analyse vergaderd met De Lijn om haar beleid ter zake bij te sturen? Zo ja, wanneer en met welk resultaat?
2. Zijn er plannen bij De Lijn om het totaalverbod op het vervoer van scootmobielen bij te sturen? Zo ja, vanaf wanneer?
3. Heeft de minister ondertussen het advies van Unia ontvangen over deze materie? Hoe luidde dit advies en kan dit als bijlage bij het antwoord bezorgd worden?
4. Welke stappen zijn door de minister ondernomen om samen met zijn collega bevoegd voor Welzijn tot een inventarisatie van conforme scootmobielen te komen?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1428 van 9 juni 2017

van **JAN BERTELS**

In opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) werd enige tijd geleden een studie 'vervoerbare verplaatsingshulpmiddelen op voertuigen van VVM De Lijn en/of voertuigen die worden ingezet voor de openbare dienstverplichting tot het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit' uitgevoerd door IMOB, UHasselt.

Het resultaat van deze studie was o.m. een uitgebreide database van hulpmiddelen, waaronder scootmobielen, en een aanzet om na te gaan welke daarvan vervoerbaar zijn.

In opvolging van deze studie vond een overleg plaats tussen MOW, De Lijn, Unia, DAR Gelijke kansen in Vlaanderen, eva Inter en IMOB. Daaropvolgend werd om officieel schriftelijk advies gevraagd aan Unia. Dit advies is terug te vinden op de website van Unia. <http://unia.be/nl/wetgeving-aanbevelingen/aanbevelingen-van-unia/advies-over-de-studieopdracht-en-beleidsaanbeveling-rond-scootmobielen>. Unia merkt hierin ook op dat beleidsparticipatie van personen met een handicap nodig is. Het is in dat kader dat ik afgelopen zomer reeds een 'expertengroep' van personen met een handicap bij elkaar bracht. Nadien gaven een aantal van hen op 5 oktober input op het bestek voor de aankoop van nieuwe bussen en blijven zij nauw betrokken bij de uitrol van het concept van 'meer mobiele lijnen'. Eind augustus komt deze groep terug samen op mijn kabinet.

In een volgende stap werd door MOW om advies aan VN-comité gevraagd.

De inrichting van de openbaar-vervoervoertuigen van De Lijn is conform het VN/ECE Reglement Nr. 107 en de Europese wetgeving 2001/85/EG.

Het VN-Verdrag bepaalt dat personen met een handicap zich zo zelfstandig mogelijk moeten kunnen verplaatsen en zo o.m. toegang hebben tot het openbaar vervoer op voet van gelijkheid met anderen.

Deze eis stoot echter tegen de richtlijnen 2001/85/EG en VN/ECE Reglement Nr. 107, waarin de richtlijnen voor de inrichting van voertuigen wordt afgestemd op de maatgeving van de referentierolstoel.

Er kan met andere woorden een belangrijke tegenstelling worden vastgesteld tussen het VN-Verdrag en het VN/ECE Reglement Nr. 107.

Vanuit MOW is aan de UN Committee on the Rights of Persons with Disabilities de vraag gesteld hoe de UN Convention dient te worden geïnterpreteerd, rekening houdend met deze contradictie tussen de UN Convention en het VN/ECE Reglement Nr 107 en de Europese wetgeving 2001/85/EG.