



Vlaams
Parlement

ingediend op **1601** (2017-2018) – Nr. 2
9 oktober 2018 (2018-2019)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens, Joris Vandenbroucke
en Annick De Ridder

over het voorstel van resolutie

van Jan Bertels, Joris Vandenbroucke en Bart Van Malderen

betreffende de toegankelijkheid van De Lijn
voor personen met een handicap

en over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

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

betreffende een toegankelijk openbaar vervoer

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1601 (2017-2018) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

1625 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

1. Toelichting door Inter	4
1.1. Mobiliteit voor iedereen	4
1.2. Bouwstenen voor een mobiel Vlaanderen	5
1.3. Utopia?	6
1.4. Denk bij toegankelijkheid aan Inter	7
2. Vragen en opmerkingen van de leden	8
3. Antwoorden van Inter	9
4. Replieken	11
Gebruikte afkortingen	13

Bijlage: zie [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be

Op 20 september 2018 hield de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken een hoorzitting over het voorstel van resolutie van Jan Bertels, Joris Vandenbroucke en Bart Van Malderen betreffende de toegankelijkheid van De Lijn voor personen met een handicap (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1601/1) en over 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 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1625/1). Voor de hoorzitting werd Inter, Agentschap Toegankelijk Vlaanderen gevraagd. Algemeen directeur Wendy Metten en adviseur Mobiliteit en Omgeving Marcel Wijnker lichtten het standpunt van Inter toe. Zij maakten gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](http://www.vlaamsparlement.be) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door Inter

Wendy Metten legt uit dat het Agentschap Toegankelijk Vlaanderen in de eerste plaats een Vlaams expertisecentrum is voor toegankelijkheid en 'universal design'. Het wil de ganse samenleving informeren over de inrichting van gebouwen, publiek domein (wegen, straten, speelpleinen, trottoirs, parkeerplaatsen), speeltuinen en evenementen. Universal design verenigt functionaliteit, elegantie en gebruikscomfort opdat iedereen gelijkwaardig gebruik kan maken van zowel de onbebouwde als bebouwde omgeving.

Men is daar al meer dan twintig jaar mee bezig, hoewel Inter als fusieorganisatie pas bestaat sinds 2015, toen de krachten werden gebundeld ter ondersteuning van een coherent en consistent Vlaams toegankelijkheidsbeleid. Dat is ook meteen de tweede functie van de organisatie: als beleidsinstantie uitvoering geven aan het toegankelijkheidsbeleid in Vlaanderen. Inter heeft tot slot ook een rol als katalysator in de samenwerking tussen beleid, gebruikers en professionals. Op dit punt onderstreept de spreker dat er geen onmiddellijke totaaloplossing bestaat. Die vergt immers tijd evenals de medewerking van verschillende niveaus, waarbij altijd rekening moet gehouden worden met de dagelijkse realiteit voor de gebruikers.

1.1. Mobiliteit voor iedereen

Iedereen wil vooruit en daarbij zelf de richting, frequentie en snelheid van zijn beweging bepalen. Vlotte verplaatsingen zijn noodzakelijk om vrij activiteiten te ontplooiën, om deel te nemen aan de samenleving en om autonoom te zijn, dat wil zeggen flexibel, zelfstandig en evenwaardig. Vlamingen boven de zes jaar verplaatsen zich gemiddeld 2,74 keer per dag en spenderen daar gemiddeld 70 tot 90 minuten per dag aan. Die constanten zijn geformuleerd in de BREVER-wet. Kansarme mensen verplaatsen zich evenwel minder. Verder merkt ze nog op dat de mobiliteit van een persoon recht evenredig is met zijn actieradius.

Omgevingen worden meestal ontworpen voor de gemiddelde mens, maar wie beantwoordt daar werkelijk aan? Gevolg is dat mensen zich constant moeten aanpassen aan hun omgeving. Hoewel slechts 4 percent van de bevolking een handicap heeft, heeft toch 33 percent van de mensen enige psychologische, fysiologische of anatomische beperking, van wie een derde dat als een beperking van de mogelijkheden ervaart. Daarbij komt dat door de vergrijzing het aantal personen met een beperking toeneemt.

Mensen botsen in hun mobiliteit niet alleen op zichtbare, fysieke drempels maar ook op psychologische of communicatieve. Vaak durft men het openbaar vervoer niet te gebruiken door het gebrek aan assistentie of informatie. Men moet zich bewust zijn dat mobiliteit niet alleen een kwestie van aanbod is maar ook van de bereikbaarheid daarvan, naast de nood aan persoonlijke begeleiding en

reservatie vooraf. Niet minder dan 47 percent van de meldingen in het kader van de Week van de Toegankelijkheid bleek te maken te hebben met toegankelijkheid en bereikbaarheid van het vervoersaanbod of met het publieke domein.

De spreker presenteert een slide met de verplaatsingsketen (zie slide 12), die thuis begint met het plannen van een bezoek. Van groot belang is de informatie over beschikbaarheid, faciliteiten, toegankelijkheid en voorwaarden. Verder in de keten vermeldt ze de verplaatsing op zich en het eigenlijke bezoek, waarbij het gaat om de toegankelijkheid van gebouwen, publiek domein, haltes, parkeerplaatsen en vervoersaanbod zelf. In alle schakels is de dienstverlening van belang, met name de toegankelijkheid van communicatie en informatie (website, app, klantvriendelijkheid van baliepersoneel en chauffeurs).

Inter waarschuwt vanuit dit perspectief tegen ad-hocmaatregelen in een specifiek beleidsdomein, waardoor men immers het hele voor- en natraject mist. Doordacht beleid houdt de hele keten voor ogen om werk te maken van structurele toegankelijkheid (zie slide 13). Ontoegankelijkheid wegwerken begint niet pas bij het instappen in auto, bus of tram. De aandacht daarvoor moet in het hele proces aanwezig zijn en bij elke procedure, in het hele beleid, in elk dossier en project, en wel automatisch en niet omdat iemand er toevallig aan denkt. Dat vergt veel voorbereiding en overleg. De resultaten vormen slechts de top van een ijsberg.

Inter roept op om in Vlaanderen plaats voor ontmoeting te creëren. Elementen van dat zeer ruim op te vatten begrip zijn nabijheid, welbevinden, een veilige publieke ruimte, beschikbaarheid van openbaar vervoer, betaalbare mobiliteit en toegankelijkheid.

1.2. Bouwstenen voor een mobiel Vlaanderen

Marcel Wijnker, adviseur Mobiliteit en Omgeving, Inter, laat met een voorbeeld zien wat op projectniveau vaak misgaat (zie slide 17). Bij het ontwerp van een wandelroute tussen de parkeerterreinen en de kantoren op een bedrijvencampus in Hasselt werd meer aandacht besteed aan de esthetiek (door de ontwerper) en aan de waterdoorlaatbaarheid dan aan de gebruiksfunctie. De bruikbaarheid van het publieke domein vereist nochtans dat men vanaf het begin goed nadenkt over het gebruik, want aanpassingen achteraf (in het voorbeeld de vervanging van grasvoegen door klinkertjes en de overschildering van glad beton door stroeve verf) zijn duur en niet mooi.

Wat de kritische succesfactoren op projectniveau betreft, is het belangrijk dat de gebruiker vooropstaat, besluit de spreker. Men kan dat vastleggen in richtlijnen en vademecums maar er moet ook voldoende kennis en voeling bij ontwerpers en uitvoerders zijn. Een afvinklijst volstaat niet. Wel nodig voor een toegankelijke omgeving is een uniforme kwaliteitsaanpak met advies en begeleiding, met toezicht op toepassing en uitvoering.

Inzake de kritische succesfactoren voor Vlaanderen, zegt hij dat bij het ontwerpen van publiek domein verschillende belangen spelen. Een comfortabele gebruikruimte ontstaat dan ook niet vanzelf, maar vereist een overkoepelende visie en geïntegreerd beleid.

De opstart van de vervoersregio's en de basisbereikbaarheid vormen een opportuniteit om toegankelijkheid in te bedden in de reguliere processen en niet over te laten aan de individuele vervoersregioraden. Het gaat daarbij zowel om het aanbod, de overstap tussen vervoermiddelen, het publieke domein, de informatie als de dienstverlening, kortom de hele verplaatsingsketen.

De spreker pleit voor coördinatie en bewaking met het oog op minimale kwaliteit. Zo moet er voldoende aandacht zijn voor de vervoersarmoede van personen met een handicap of ouderen. Een omvattend toegankelijkheidsplan over de hele keten is niet mogelijk zonder samenwerking tussen beleidsniveaus en -domeinen.

Wat is een mogelijk plan van aanpak in Vlaanderen? Na de vastlegging van het ambitieniveau, is een nulmeting nodig. Op basis van de gegevens die daaruit voortkomen over toegankelijkheid, kan men beginnen met een actieplan, dat een gefaseerd groeitraject regelt en zelf weer de basis vormt voor monitoring: opvolging en bijsturing. De spreker onderstreept daarbij het belang van informatie aan en van de gebruikers. Naast hun betrokkenheid is ook kwaliteitscontrole nodig door onafhankelijke experts. De ondersteuning van de lokale besturen kan bestaan uit (financiële) stimulansen, actieprogramma's en expertise. Toegankelijke haltes vormen daarbij slechts een deel van de keten, herhaalt hij.

Het streefdoel zijn zelfredzame mensen die langer gezond blijven, minder eenzaam zijn en gelukkiger. Hij erkent dat dit droombeeld nog veraf is, maar onze burens tonen alvast dat verbetering mogelijk is.

1.3. Utopia?

In Nederland bestaat een wettelijk kader, een stevig budget (1,87 miljard euro) en ondersteuning door een bekend kenniscentrum CROW. Het openbare domein is bij de noorderburen wel al langer op voetgangers en fietsers gericht dan het onze. Van belang is ook de klantenbarometer, een instrument om de tevredenheid van OV-gebruikers te meten. Het spoort de vervoersmaatschappijen aan hun toegankelijkheid te verhogen. De cijfers gaan elk jaar omhoog, stelt men vast. Daarop toont de spreker een slide (slide 29) met de Nederlandse ambities. In 2018 blijkt dat alle doelen zijn gehaald. De volgende slide (slide 30) bevat een vergelijking met Vlaanderen, die men niet anders dan schrijnend kan noemen. Ook op het vlak van informatie werd er in Nederland grote vooruitgang geboekt. Alle haltes zijn in kaart gebracht en dat niet alleen voor de doelgroepen van rolstoelgebruikers en visueel gehandicapten. Men kan er bijvoorbeeld zien of er een bank staat en of men zijn fiets kan stallen.

Frankrijk beschikt eveneens over een wettelijk kader dat toegankelijkheid regelt en nog meer is toegespitst op de hele verplaatsingsketen. Men is er meteen met een totale aanpak begonnen. Alle gemeenten moesten een actieplan uitwerken voor de toegankelijkheid van het publieke domein. Een nulmeting werd uitgevoerd. Ook de OV-aanbieders moeten in een actieplan zeggen hoe ze hun toegankelijkheid gaan verbeteren en met welk geld. Grotere gemeenten (meer dan 5000 inwoners) hebben een toegankelijkheidscommissie samengesteld om de voortgang te bewaken. Om de drie jaar worden de resultaten gepresenteerd aan het parlement. Verder moet sinds 2017 de mate van toegankelijkheid van openbare gebouwen en van het openbaar vervoer ontsloten worden voor het publiek, wat zelf weer de verbetering van de toegankelijkheid stimuleert. Als cijfervoorbeeld toont hij een slide over Parijs (slide 35). Ook de informatieverstrekking zit goed, minstens op planniveau. Ook hier is zij opengetrokken naar alle gebruikers.

Brussel liet zich inspireren door het Franse voorbeeld om een voetgangersnetwerk op te stellen met een hiërarchie van verschillende routeniveaus, gevolgd door een nulmeting van de toegankelijkheid en becijferde aanbevelingen voor verbetering. Thans worden de prioriteiten voor de uitvoering bekeken en vastgelegd in een tienjarenplan.

1.4. Denk bij toegankelijkheid aan Inter

Wendy Metten verzekert dat men ten volle kan rekenen op het engagement van Inter, dat zijn centrale zetel in Hasselt heeft maar over heel Vlaanderen verspreid is. Het levert deskundig advies met een veertigtal mensen. Het betreft onder andere ingenieurs, architecten, mobiliteitsdeskundigen, beleids- en communicatiespecialisten en ergotherapeuten.

Zoals gezegd zijn de deskundigheid van Inter en zijn rol als katalysator gebouwd op ervaring die reeds van lang voor het oprichtingsjaar werd opgebouwd in verschillende vzw's. Als voorbeeld geeft ze het onderzoek dat leidde tot de oprichting van de mobiliteitscentrales aangepast vervoer. Ander speerpunt is de samenwerking met lokale besturen in de vorm van convenants, op grond waarvan het advies van Inter wordt gevraagd voor elk dossier waarmee men van start gaat. De spreker projecteert daarbij een kaart, waarop alle betrokken gemeenten groen zijn ingekleurd, waarbij ze wijst op de historische band met de vzw's die in Inter zijn gefuseerd. De ongekleurde geven evenwel niet aan dat in die provincies niet aan toegankelijkheid werd gewerkt, waarschuwt ze. In Vlaams-Brabant bestaat tot op vandaag een sterke samenwerking met de provincie, die op dit vlak uitgebreide dienstverlening biedt aan haar lokale besturen. Op een recentere kaart zijn een 25-tal gemeenten aangeduid met een rode ster. Zij ondertekenden het charter waarin ze zich ertoe verbinden het hele begeleidingstraject van Inter te lopen.

Wat sensibiliseren en informeren betreft, toont ze een slide (slide 42) met een aantal websites waarop Inter zijn knowhow ontsluit voor het publiek. Ook het vademecum Toegankelijk publiek domein, het vademecum Integrale toegankelijkheid van parken, de Week van de Toegankelijkheid, de ontwerpwedstrijd voor studenten architectuur en productdesign, en de wenkenbladen tonen dat Inter meer doet dan alleen adviseren.

Erg belangrijk is de katalysatorfunctie. De verschillende actoren hebben alle hun eigen rol maar moeten samenwerken. Het is aan het beleid om werk te maken van strategische beleidsplannen, gangbare beleidsinstrumenten en noodzakelijke maatregelen. De gemeenten moeten zich in hun beleid richten op iedereen en dat toetsen aan de dagelijkse praktijk. Voor de professionelen verzorgt Inter opleidingen, naast het verzorgen van een helpdesk en het aanreiken van instrumenten. Inter wil zijn kennis delen en stelt vast dat er nog steeds een grote behoefte bestaat aan begeleidingstrajecten. Ieder advies is ook een sensibiliseringsmoment. Belangrijker dan het meedelen van richtlijnen is uitleggen waarom. De spreker onderstreept nogmaals hoe belangrijk het is dat de gebruikers in het proces betrokken worden, dat hun noden vertaald worden, dat ze Inter informeren en betrokken worden bij de evaluatie. De gebruikerstevredenheid is immers een blijvende motor voor verbetering.

In het kader van zijn rol als katalysator richtte Inter dit jaar het Vlaams Overleg Toegankelijkheid op, dat de verschillende partijen thematisch samenbrengt met het oog op voeling, dialoog en rechtstreekse uitwisseling, in de plaats van met beleidsmakers of gebruikers apart te spreken.

De spreker besluit dat Inter staat voor geïntegreerd beleid, actief op alle beleidsniveaus en in alle beleidsdomeinen. Investeren in toegankelijkheid is investeren in de toekomst.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Dirk de Kort peilt naar het overleg met de Vlaamse administratie, zoals AWW. Hij verwacht dat op basis van de expertise van Inter toegankelijkheidsaspecten in de typebestekken voor de aanleg van publieke ruimte worden opgenomen.

Orry Van de Wauwer herkende veel aspecten uit zijn conceptnota, wat aantoont hoe nodig het is om te werken aan toegankelijker openbaar vervoer. Hij waardeert alvast de inventarisatie op zich, al laat die ook zien hoeveel werk er nog is. Achten de sprekers een externe structurele evaluatie van De Lijn op dit punt aangewezen, naast hun eigen nulmeting?

Vervolgens wijst hij op de grote uitdagingen voor de lokale besturen die 70 percent beheren van de haltes. De toegankelijkheidscijfers voor deze haltes zijn schrijnend. Zijn de sprekers het niettemin eens met de voorbeeldfunctie van het gewest? Welke andere incentives zijn nodig? Het lid suggereert daarbij zelf de afdwingbaarheid van het vademecum. Wat de ongelijke reservatietermijnen betreft, vraagt hij of het mogelijk is die, zolang ze nog nodig zijn, overal naar één uur te brengen, zoals nu reeds het geval is in Limburg en Brussel. Hoe kan de procedure vereenvoudigd worden? Welke quick wins ziet men, onder meer wat de flexibiliteit betreft? Zijn de inmiddels zeventig 'meer mobiele lijnen' ook echt meer mobiel? Is het wenselijk dat elke halte volledig toegankelijk moet zijn?

Is het wenselijk dat de verschillende toegankelijkheidsiconen duidelijk in beeld worden gebracht aan de haltes en vooraf digitaal worden aangekondigd in de voertuigen? Hoe gebeurt dat in Nederland en Frankrijk? Is die informatie behalve online ook fysiek zichtbaar gemaakt aan haltes en in voertuigen? Geeft de website haltescan.nl die gegevens systematisch mee per halte of is het ook daar uitzonderingsinformatie die men vooraf moet selecteren? Zijn de sprekers het eens dat zij integendeel genormaliseerd moet worden?

Welke rol kan Inter spelen om, naast de structurele samenwerking met het middenveld, die hijzelf in zijn nota bepleit, de lokale besturen nog meer te activeren? Dat er een vademecum is, volstaat op zich immers niet, want studie bureaus zijn er te weinig van op de hoogte. Kent Inter voorbeelden waarin De Lijn het economische argument laat primeren op zijn toegankelijkheidsambitie? Hoe kijkt men daar tegenaan? Is Inter betrokken bij de gebruikersgroep die de minister heeft samengesteld? Hoe staat men daar tegenover? Op welke manier is Inter betrokken bij de opmaak van het ontwerp van decreet Basisbereikbaarheid en het vervoer op maat? Is, met het oog op de betere ontsluiting van de Antwerpse premetro, een minimumnorm wenselijk voor liften en roltrappen? Is het nodig om scootmobielen in trams en bussen toe te laten?

Jan Bertels treedt het besluit van Inter bij en erkent dat er nog een weg af te leggen is, zeker in vergelijking met de buurlanden. Het lid is het eens dat men de hele verplaatsingsketen voor ogen moet houden en dat de verschillende niveaus en actoren moeten samenwerken.

Het lid geeft toe dat zijn voorstel van resolutie beperkt is tot De Lijn en dat men daarmee niet de hele vervoersarmoede aanpakt. Maar het openbaar vervoer vormt wel een eerste stap. Zijn de sprekers het ermee eens dat men daarmee moet beginnen? Volgens het lid kan men door de reservatieplicht te laten uitdoven (dankzij het combineren van meer toegankelijke haltes en toegankelijke bussen met de routeplanner), alvast een discriminatie wegnemen. Hoe staan de sprekers daar tegenover? Is de kwaliteit van de toegankelijkheidsmonitor van De Lijn hoog genoeg om als nulmeting te dienen?

Verder bevestigt hij dat ook zijn gemeente, gelegen in de provincie Antwerpen, dossiers systematisch voor advies doorstuurt naar Inter, zonder convenant, en zo zijn er veel.

Joris Vandenbroucke vindt de cijfers uit de vergelijkende tabellen met Nederland en Parijs erg confronterend en zelfs beschamend. Ontoegankelijkheid is in Vlaanderen de regel. Is de toegankelijkheid van 90 percent in Parijs zonder assistentie? Bestaat in de buurlanden nog een reservatieplicht? De Europese regelgeving noopt ons tot dringende actie, maar is de verwachting realistisch dat de reservatieplicht in de volgende legislatuur volledig afgeschaft wordt? Is er een correlatie tussen de toegankelijkheid van door lokale besturen beheerde haltes en de gemeenten waarmee Inter een convenant heeft?

Lies Jans onthoudt het belang van de hele verplaatsingsketen en dat Inter niet alleen in de praktijk een rol wil spelen met zijn adviezen en vademecums maar ook in het beleid. Is VLOT reeds een gestructureerd overleg met alle partners? Welke thema's komen aan bod? Wat is het doel van het platform? Hoe kan de Vlaamse expertise beter betrokken worden? Werd een overkoepelende visie, zoals Inter die bepleit voor de regionale vervoersraden, reeds gehanteerd in de vijf proefregio's, of moet dat voortaan beter in de andere? Tegenover de afwezigheid van enige planmatige aanpak plaatst zij de beheersovereenkomst met De Lijn, waarin wel degelijk doelstellingen staan op het vlak van toegankelijkheid. Of verwacht men meer? Kan men in de vergelijkende tabel de Vlaamse cijfers met en zonder assistentie optellen, aangezien men in Nederland dat onderscheid niet maakt, of telt men daar alleen de volledig toegankelijke? Zijn de Franse OV-aanbieders die een actieplan moeten opstellen, overheden of zijn er ook private spelers zoals in Nederland? Hoe kunnen aan die laatste verplichtingen op dit vlak worden opgelegd?

3. Antwoorden van Inter

Wendy Metten bevestigt nogmaals dat Inter geen ad-hocmaatregelen wenst maar een totaalbeeld, waarin wordt aangegeven wat het Vlaamse ambitieniveau is en welk groeitraject daar naartoe leidt, met andere woorden wie wat wanneer doet met welke middelen. Vlaanderen kan dat niet alleen maar heeft ook de professionelen nodig, de wegbeheerders, de uitvoerders, de lokale besturen. Die laatste kan de Vlaamse overheid incentives geven. Zij zou het waarderen mocht de opname van toegankelijkheid als aandachtspunt in elke regelgeving, elk proces en elke procedure, in het volgende regeerakkoord worden opgenomen. De spreker herinnert eraan dat Vlaanderen geen goed VN-rapport kreeg omdat de uitvoering van het verdrag onvoldoende planmatig aangepakt wordt.

Daarnaast zijn ook de lokale besturen erg belangrijk. Dat Inter niet betrokken werd bij de regionale vervoersraden is een gemiste kans, aangezien het net daar de lokale besturen had kunnen ondersteunen op dit vlak. Die hebben immers al veel werk op andere terreinen. Toegankelijkheid is niet iets wat er bovenop komt maar van meet af aan in de processen moet zitten.

Wat de cijfers betreft, verzekert zij dat het niet om knip-en-plakwerk van het internet gaat, maar om het begin van een grondige analyse, waarover ook een aparte nota is gemaakt.

Inter overlegt wel degelijk met de Vlaamse administratie. Inter is een fusie van verschillende vzw's, die ook hun middelen bij elkaar hebben gelegd. In de samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse overheid zijn opdrachten, doelstellingen en budget duidelijk geformuleerd. Vlaanderen staat vanuit het gelijkheidskansenbeleid borg voor de basissubsidiëring, die vandaag goed is voor een derde van de werking. Aangenomen werd dat Inter voor de resterende twee

derde zelfbedruipend zou zijn. De inkomsten daartoe komen voornamelijk uit de samenwerking met lokale besturen en Vlaamse overheidsdiensten, zoals De Lijn, Sport, Cultuur en VIPA. Resultaat is responsabilisering. Wie met Inter werkt, wil ook echt werk maken van toegankelijkheid.

Er wordt altijd gemikt op structurele inbedding, maar beleidsdomeinen hebben nog steeds de neiging hun eigen koers te varen. Dat is ook niet logisch want elk beleidsdomein heeft zijn eigen realiteit. Inter is echter juist opgericht om die versnippering tegen te gaan met het oog op een coherent Vlaams toegankelijkheidsbeleid. Vanzelfsprekend is men ook in gesprek met departementen als Mobiliteit en Openbare Werken, en met het kabinet van minister Weyts. Zij verneemt daaruit dat hij wil ingaan op de voorstellen van Inter en tot een overeenkomst wil komen waarin Inter over meerdere jaren en op een structurele, duurzame manier kan werken. Zij hoopt snel concreter nieuws te kunnen brengen. Een van de voorstellen is ook om projectmatig samen te werken met de departementen.

Architecten zien – soms na aanvankelijke weerstand – warmgemaakt door hun opdrachtgever of subsidiërende overheid, vaak de waarde van de adviezen die Inter verstrekt, en nemen van meet af aan het potentieel in het ontwerp op, wat meer is dan het afvinken van toegankelijkheidscriteria. Gevolg is dat ontwerp en uitvoering voor iedereen meer gebruikscomfort opleveren, ook al gaat het om dingen die niet meteen zichtbaar zijn. Universal design hoeft immers niet op te vallen.

Over de huidige toegankelijkheidsmonitoring van De Lijn kan zij geen uitspraken doen, want ze was er niet bij betrokken. Uitgaande van de vroegere samenwerking gaat ze er evenwel vanuit dat men weet waarover men spreekt. Zij heeft begrepen uit de nota en het voorstel die voorliggen, dat de indieners een onafhankelijke kwaliteitscontrole wensen. Ze onderstreept dat het niet alleen om experts maar ook om gebruikers moet gaan.

Marcel Wijnker bevestigt dat de mensen van Inter in 2009 mee hebben geschreven aan het vademecum Toegankelijk publiek domein in opdracht van AWW. Op dit moment worden de verschillende vademecums samengebracht. De praktijk leert evenwel dat het niet volstaat om een richtlijnenboek te publiceren. Een en ander moet passen in een algemene kwaliteitsvisie op het publieke domein.

Hij bevestigt dat Inter niet betrokken was bij de evaluatie van de halte-infrastructuur door De Lijn. Die heeft daarvoor echter wel de richtlijnen uit het vademecum van Inter gebruikt, naast haar eigen publicaties over toegankelijke haltes. Anderzijds is werken met afvinklijsten op zich problematisch. Men kan perfect een slecht toegankelijke omgeving maken die voldoet aan alle punten. De spreker is niettemin blij dat er een nulmeting is, ook al zullen er fouten in zitten. Die komen immers wel weer uit in de loop van het verdere proces.

Belangrijk is om met mensen met een beperking zelf naar toegankelijk verklaarde haltes te gaan. Inter heeft dat al gedaan en vastgesteld dat allerlei aspecten toch niet in orde bleken. Iets is bijvoorbeeld wel aanwezig (en dus af te vinken) maar niet zoals het hoort. Economische overwegingen worden gehanteerd. Hij geeft het voorbeeld van de keuze voor een goedkopere maar even hoge perronrand in de plaats van een aanrijdbare perronrand, waardoor de chauffeur niet dicht bij het verhoogde perron durft te rijden en de winst weg is. Niet alle haltes hoeven opnieuw bekeken te worden maar steekproeven kunnen interessant zijn, met name de evaluatie van de bestaande toegankelijke. Daaruit kan door de mensen van De Lijn geleerd worden, maar ook door studiebureaus, uitvoerders en aanbieders van materialen.

Wat de 'meer mobiele lijnen' betreft, legt hij uit dat de categorie 'toegankelijk met hulp' in het buitenland niet bestaat. Het gaat om stoepen die lager zijn dan de 15 of 18 centimeter die naar voren geschoven wordt voor een toegankelijke halte, waardoor de helling van de oprijplaat veel te schuin is voor zelfstandig gebruik. De Lijn gaat ervan uit dat de reizigers daarvoor iemand meebrengen. De chauffeur hoeft enkel de bus te laten knielen en de plaat uit te klappen. De reiziger helpen doet hij uit vrije wil. Die is dus alleen zeker van de toegankelijkheid als hij iemand meeneemt, wat niet de autonome mobiliteit is waar Inter voor gaat. Hij onderstreept dat die categorie alleen in Vlaanderen bestaat.

In Nederland en Frankrijk bestaat de reservatieplicht evenmin. Nederland heeft veel beter uitgebouwde voet(gangers)wegen en trottoirs in zijn publiek domein. Ook de haltes zijn er veel beter, wat reservatie overbodig maakt. Ook in Wallonië en Brussel is er geen reservatieplicht, maar weet men evenmin zeker of men op de bus zal kunnen met een rolstoel. Aan de ontoegankelijke haltes van een 'meer mobiele lijn' wordt de hele verantwoordelijkheid door De Lijn bij de gebruiker gelegd.

Scootmobielen op de bus zijn bestudeerd door IMOB. In het buitenland is het heel wisselend. Er zijn veel nadelen. Ze nemen veel plaats in beslag en raken niet zo gemakkelijk op de bus.

Inter is tot slot voorstander van de integratie van de informatie over toegankelijkheid in de algemene informatie. Iemand met een grote kinderwagen of die slecht te been is gaat immers niet bij de gehandicapteninformatie kijken.

4. Replieken

Orry Van de Wauwer wil weten of de ontwikkeling van de 'meer mobiele lijnen' nu een voor- dan wel een achteruitgang is, in het licht van de 50 percent ontoegankelijke haltes en de afschaffing van de reservatie. De reiziger blijft immers afhankelijk van de goede wil van een chauffeur. Hij herhaalt ook zijn vraag over de quick wins. Welke timing is realistisch voor een volledige uitdoving van de reservatieplicht?

Jan Bertels vraagt of men hulp aan een persoon met een beperking bij het instappen in een bus niet kan zien als redelijke inspanning in het Europese kader van de non-discriminatie, en dus een verplichting die De Lijn moet opleggen aan haar chauffeurs.

Voor *Wendy Metten* is ambitieniveau geen leeg begrip. Zij herinnert aan het charter met de gemeenten die aanvaarden om te werken met het referentiekader van Inter, waarin alle relevante actoren een plaats krijgen in het licht van verduurzaming. Het traject begint met een zelfevaluatie als nulpunt. Datzelfde model wil Inter ook uitrollen op Vlaams niveau. Het wekt enthousiasme en de deelnemers zien in dat het gaat om investeringen die op lange termijn renderen.

Wat de reservatieplicht betreft, vindt Inter het wel degelijk problematisch dat mensen geen gelijkwaardig gebruik kunnen maken van de bestaande vervoersmodi. De belemmeringen moeten onderzocht worden door professionelen, gebruikers en beleid samen. Vandaag kan zij daar nog niet meer over zeggen. Anderzijds zijn er nu al wel de redelijke aanpassingen, waarvoor ze echter doorverwijst naar Unia. Individuen kunnen in het kader van die wetgeving hun recht doen gelden door een melding te doen of een klacht neer te leggen. Unia gaat daarbij eerst bemiddelen vooraleer verdere procedurele stappen worden overwogen. Inter werkt ook met hen samen.

Jan Bertels vindt niet dat elk individu naar Unia moet stappen maar wel dat het onredelijk is van De Lijn om het niet te eisen van al haar chauffeurs.

Wendy Metten vindt de vraag zeker gerechtvaardigd maar de elementen die voor De Lijn of een andere organisatie maken dat men er niet op in wenst te gaan, komen pas naar voren in een dialoog. Zij wenst niet in hun plaats te spreken.

Marcel Wijnker vult aan dat men op een 'meer mobiele lijn' gegarandeerd toegankelijk rollend materieel aantreft en dat men van tevoren kan opzoeken hoe het gesteld is met de toegankelijkheid van de haltes, wat voordeliger is dan vooraf te moeten reserveren. Hij geeft wel toe dat men niet weet of er nog een tweede rolstoelgebruiker op de bus wil.

Orry Van de Wauwer vraagt of het geen uitweg is om de reservatie te behouden voor de niet-toegankelijke haltes op die lijnen. Mensen dwingen om een halte of een paar haltes verder te gebruiken, druist immers in tegen het denken in termen van de hele verplaatsingsketen.

Marcel Wijnker antwoordt dat het aan de gebruikers en De Lijn is om in samenspraak te bepalen wat moet gebeuren in afwachting van volledig toegankelijke haltes.

Lies JANS,
voorzitter

Bert MAERTENS
Joris VANDENBROUCKE
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BREVER	Behoud van Reistijd en Verplaatsing
IMOB	Instituut voor Mobiliteit
OV	openbaar vervoer
VIPA	Vlaams Infrastructuurfonds voor Persoonsgebonden Aangelegenheden
VLOT	Vlaams Overlegplatform Toegankelijkheid
VN	Verenigde Naties
vzw	vereniging zonder winstoogmerk