

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 228
van **ELS ROBEYNS**
datum: 10 december 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Toegankelijkheid voor personen met een handicap

3 december 2019 was de internationale dag voor personen met een handicap. Helaas was er weinig om te juichen. Personen met een handicap lopen de helft meer risico op armoede of sociale uitsluiting dan personen zonder. Volgens de jongste EU-SILC-enquête bedroeg het risico in 2018 in de eerste groep 30,5 procent, en in de tweede 15,3 procent. Een nieuw boek van de POD (Programmatorische Overheidsdienst) Maatschappelijke Integratie en de federale overheidsdienst Sociale Zekerheid over het thema werd op 3 december voorgesteld op een studiedag over de relatie tussen armoede en handicap. Dat zijn zorgwekkende cijfers.

Voorstel van resolutie 1601 van mijn collega's belicht de significante gebreken en obstakels bij de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Vlaanderen, via cijfers van de Ombudsdienst. Dat gebrek belet personen met een handicap om hun basisrecht op mobiliteit uit te oefenen. De reservatie op alle lijnen was toen nog noodzakelijk, met uitzondering van vijf zogenaamd toegankelijke lijnen. De vrijheidsbeperking voor mensen met een handicap was disproportioneel. De indieners vroegen de Vlaamse Regering om de reservatieplicht op trajecten die met assistentie toegankelijk zijn, versneld te laten uitdoven, in afwachting van structurele ingrepen die de toegankelijkheid van het openbaarvervoersnet in Vlaanderen verbeteren.

Via mijn vraag om uitleg nr. 194 over de toegankelijkheid bij De Lijn voor personen met een handicap van 7 november 2019 ben ik op dezelfde nagel blijven kloppen. Het basisrecht op mobiliteit van mensen met een handicap blijft immers cruciaal. Qua toegankelijkheid zonder en met assistentie scoort De Lijn goed; ook dat 97 procent van alle bussen en meer dan de helft van alle trams toegankelijk zijn voor personen met een handicap is een goede zaak. De Lijn koopt enkel nog toegankelijke bussen en trams aan, wat weerom positief is. De reservatieplicht blijft echter een grote drempel. Dat staat het flexibel gebruik van het openbaar vervoer in de weg en is een inperking van het basisrecht op mobiliteit.

Vorige week bevestigde de minister dat De Lijn vanaf 1 januari 2020 de reservatieplicht voor personen met een handicap zal afschaffen. Reserveren kan dus nog, maar is niet meer verplicht. Wat eigenlijk logisch zou moeten zijn als De Lijn de toegankelijke bus afstemt op de toegankelijke haltes en als men de status van een bushalte via de routeplanner kan opzoeken. Dat is een belangrijke stap richting maatschappelijke inclusie.

1. Vanaf wanneer gaat de afschaffing van de reservatieplicht exact in?

2. Gaat dit om een algemene afschaffing op alle lijnen?
3. Zal hierover gecommuniceerd worden en eventueel een campagne worden opgezet om de reizigers te informeren?
4. Zal de buschauffeur verplicht worden assistentie te verlenen wanneer de halte niet-toegankelijk is?
5. Wanneer kunnen we het masterplan toegankelijkheid verwachten? Welke concrete stappen heeft de minister hiertoe gezet?
6. Op welke ondersteuning van de minister kunnen lokale besturen rekenen bij het toegankelijk maken van de bushaltes langs gemeentewegen?

ANTWOORD

op vraag nr. 228 van 10 december 2019

van **ELS ROBEYNS**

1. De Lijn liet me weten dat de procedure met betrekking tot een rolstoelverplaatsing in de handleiding chauffeur aangepast werd. Hierop werd een voorstel tot bijsturing van de algemene reisvoorwaarden uitgewerkt. In tegenstelling wat de timing was tijdens de bespreking van de beleidsnota dat dit op de Raad van Bestuur van De Lijn ging komen op 6 december 2019 zit er een vertraging op en wordt dit op 21 januari 2020 voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn. De nieuwe richtlijn, waarin de reservatieplicht vervalt, zal na de goedkeuring door de raad van bestuur bekend gemaakt worden.
2. Zodra de raad van bestuur van De Lijn dit goedgekeurd heeft zal deze nieuwe procedure van toepassing zijn op alle lijnen. Het merendeel van de voertuigen is toegankelijk en de toegankelijkheidsstatus van de haltes is beschikbaar op de website en de app van De Lijn. Dit maakt dat de rolstoelgebruiker de keuze heeft om zelf de toegankelijkheidsstatus van de op- en afstaphalte na te gaan of om gebruik te maken van de aanmeldmogelijkheid via de belbuscentrale.
3. De Lijn zal de nodige aandacht besteden aan de externe communicatie om de reizigers op de hoogte te brengen, o.a. met een persbericht, info via de website en gerichte communicatie naar de gebruikersorganisaties.
4. De chauffeur zal assistentie verlenen en legt – indien nodig – de oprijplaat uit. Ook een begeleider of medereiziger mag de oprijplaat uitleggen. De rolstoelgebruiker betreedt het voertuig op eigen kracht, al dan niet met hulp van een begeleider, en positioneert zich op een correcte wijze op de voorziene rolstoelplaats. De rolstoelgebruiker kan mee als de voorbehouden rolstoelplaats op het voertuig beschikbaar is en de halte minimaal de status 'toegankelijk mits assistentie' heeft. Als de rolstoelgebruiker door omstandigheden niet mee kan, dan deelt de chauffeur de oorzaak mee aan de betrokken reiziger.
5. Het Masterplan toegankelijkheid is een onderdeel van het regeerakkoord en hoe sneller die kan gerealiseerd worden hoe beter maar niet alles kan gelijktijdig gebeuren. De opmaak van dit Masterplan Toegankelijkheid wordt opgenomen door een werkgroep van het MCB project basisbereikbaarheid, deelproject 8. Deze werkgroep maakt werk van een plan van aanpak voor de uitwerking van het Masterplan. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van het DMOW Beleid, AWW, De Lijn, VVSG en Inter, agentschap toegankelijk Vlaanderen.

De werkgroep heeft haar werkzaamheden opgestart maar een concrete timing is nog niet opgemaakt.

6. Deze vraag wordt opgenomen bij de uitwerking van het Masterplan toegankelijkheid.