Schriftelijk standpunt De Lijn over de 'conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking'[1]

Het schriftelijk standpunt van VVM De Lijn ter voorbereiding van de hoorzitting op donderdag 17 februari in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement heeft betrekking op volgende punten van de conceptnota aangehaald in hfst. 2 Openbaar vervoer:

- 2.1. Toegankelijke voertuigen
- 2.2. Toegankelijke haltes
- 2.3. Reservatieplicht
- Besluit en voorstellen tot nieuwe regelgeving
    - Aanbevelingen 6° en 7° die betrekking hebben op het aanbod van VVM De Lijn
    - Toestemming aan de DAV's om net als taxi's gebruik te maken van de busstroken

2.1 Toegankelijke voertuigen (pg 13- 14)

De bussen in regie van De Lijn zijn toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Bij de exploitanten is 98 % toegankelijk. De nieuwe e-bussen worden uitgerust met een automatische oprijplaat. Op die manier wordt met de vergroening van de busvloot een nieuwe toegankelijkheidsstandaard ingevoerd.

Voor tram wordt de vooropgestelde doelstelling van 85 % toegankelijke trams tegen 2025 gehandhaafd.

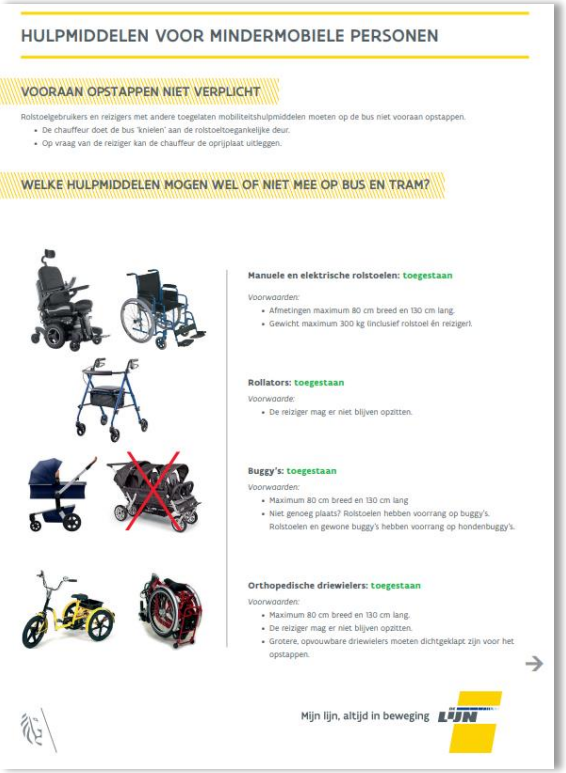
Stand van zaken halteaankondiging op het voertuig (pg 14)

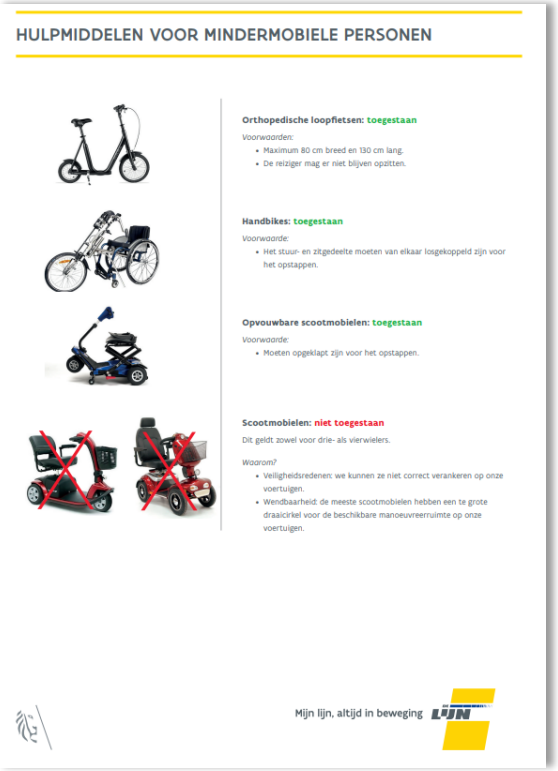
Alle trams, uitgezonderd de PCC tams in Antwerpen, zijn uitgerust met halteaankondiging op het voertuig. Op ca. 66 % van de bussen van de regie, die uitgerust zijn met de nodige hardware, werd de halteaankondiging in dienst gesteld. Met de ingebruikname van nieuwe bussen met geactiveerde halteaankondiging ter vervanging van oude bussen zonder halteaankondiging, zal het percentage verder stijgen.

Scootmobielen / mobiliteitshulpmiddelen (pg 14 -15)
De inrichting van de voertuigen van De Lijn dient te worden afgestemd op het VN/ECE Reglement Nr. 107 en de Europese richtlijn 2001/85/EG. De inrichting van toegankelijkheidsvoorzieningen, waaronder de rolstoelplaats, maakt onderdeel uit van deze richtlijn. Dit maakt dat mobiliteitshulpmiddelen aan een aantal vereisten moeten voldoen om ze te kunnen vervoeren.

Met behulp van een herkenningsgids geeft De Lijn, zowel in de opleidingen en richtlijnen aan haar chauffeurs als in de reizigersinformatie (zie bv. link website), aan welke mobiliteitshulpmiddelen wel of niet mee kunnen op de voertuigen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de aanbeveling uit het onderzoek 'Vervoerbare verplaatsingshulpmiddelen' van IMOB, UHasselt[2] .

[1] Conceptnota 195 (2019-2020) – Nr. 1 van Katrien Schryvers, Lode Ceyssens, Vera Jans, Karin Brouwers, Maaike De Rudder en Orry Van de Wauwer, ingediend op 27 januari 2020, sinds 21 oktober 2021 in behandeling in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement.
[2] 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', Instituut voor de Mobiliteit (IMOB, UHasselt), 2016 in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken





Belbus (pg 15- 16)

Het klopt dat met de implementatie van basisbereikbaarheid het vervoer op maat-aanbod het huidig belbusaanbod zal vervangen. Voor de inrichting van de belbussen van De Lijn gelden dezelfde Europese richtlijnen zoals deze die gelden voor de reguliere OV bussen. Bijgevolg gelden met betrekking tot mobiliteitshulpmiddelen voor de belbussen dezelfde richtlijnen als deze die gelden voor de reguliere OV bussen (zie hierboven).

2.2 Toegankelijke haltes (pg 16-20)

De Lijn participeerde aan de opmaak van het Masterplan toegankelijkheid van Vlaams minister Peeters dat de doelstelling 50 % toegankelijke haltes tegen 2030 vooropstelt. Voor de implementatie van het Masterplan beschikt De Lijn, gekoppeld aan het haltebeheer, over de nodige tools en databronnen om de fysieke toegankelijkheid van de haltes in Vlaanderen te monitoren. Voor de wegbeheerders is De Lijn het aanspreekpunt voor locatiebepaling en ontwerpadvies van toegankelijke haltes. De Lijn promoot bij de lokale besturen de ondersteuningsmaatregelen (subsidie, coachingtraject door Inter) en de ondertekening van het Charter 'Masterplan toegankelijke haltes' waarin de stad of gemeente zich engageert om de doelstelling van het Masterplan Toegankelijkheid mee te realiseren.

Zichtbaar maken van de toegankelijkheidsstatus van de haltes (pg 17-18)

De halteploegen van De Lijn monitoren voortdurend met behulp van de haltebeheertool de afzonderlijke indicatoren op basis waarvan de toegankelijkheidsstatus van de haltes door middel van een beslissingstabel (verschillend voor bus- en tramhalte) automatisch wordt gegenereerd. Hierdoor wordt een objectieve weergave van de toegankelijkheidsstatus van de halte bekomen. Na controle/goedkeuring door haltecoördinator wordt de toegankelijkheidsstatus van de halte

gekoppeld aan de reizigersinformatie. Dit gebeurt zowel via de website, de app én de halteborden. Op de website en app wordt toegankelijkheidsinfo voortaan steeds voor iedereen getoond in alle reisinfotoepassingen.[3]

Extra aandacht voor goede communicatie met blinde en slechtziende reizigers (pg 18)

Aan de app van De Lijn, die voor de doelgroep blinde en slechtziende reizigers een veelgebruikt en belangrijk hulpmiddel is, werden belangrijke verbeteringen doorgevoerd die de bruikbaarheid voor hun in sterke mate verbetert.[4]

Omwille van covid-19 moesten een aantal tijdelijke richtlijnen en aanpassingen aan de inrichting van de voertuigen worden doorgevoerd. Voor de blinde en slechtziende reizigers, die omwille van de afgeschermde stuurposten niet meer aan de eerste deur kunnen instappen, heeft dit ingrijpende gevolgen. In overleg met de gebruikersorganisaties werden daarom aangepaste richtlijnen uitgewerkt die werden geïmplementeerd. Met deze tijdelijk geldende aangepaste richtlijnen, wordt zo tegemoet gekomen aan vragen van de blinde en slechtziende reizigers.

Toegankelijkheid Antwerpse premetro (p19)

Op de toegankelijkheidspagina van de website van De Lijn wordt de toegankelijkheidsinformatie van de premetrostations in Antwerpen gebundeld (link). Het klopt dat het voorzien van een liftontsluiting in premetrostations in een stedelijk gebied een complex gegeven is omdat het om ingrijpende werken gaat die in sterke make afhankelijk zijn van beschikbare ruimte, ook bovengronds. Daarom dient te worden gezocht naar opportuniteiten waaraan dergelijke ingrepen kunnen worden gekoppeld. Bij de aanleg van nieuwe stations kan hier van bij de start rekening mee gehouden worden.

2.3 Reservatieplicht (pg 20-21)

De reservatie van de rolstoeltoegankelijke rit werd inderdaad op 1 februari 2020 afgeschaft. Voorafgaand werden de algemene reisvoorwaarden voor de reizigers en de procedure rolstoeltoegankelijke rit in de handleiding chauffeur aangepast. Deze werd door de rijschool opgenomen in de basisopleiding en de opleiding vakbekwaamheid toegankelijkheid. De chauffeurs werden via verschillende kanalen op de hoogte gebracht. Ook werden de scripts voor dispatching en de belbuscentrales aangepast volgens de nieuwe richtlijn. De correcte toepassing van de nieuwe procedure door de chauffeurs wordt nauwgezet opgevolgd.

Besluit en voorstellen tot nieuwe regelgeving

Aanbeveling 6°: Informatie over de toegankelijkheid van de haltes standaard meegeven (pg 25)

De toegankelijkheidsstatus van de haltes wordt steeds en voor iedereen getoond in alle reisinfotoepassingen op de website en de app van De Lijn alsook op de halteborden:

- De toegankelijkheidsinfo van de haltes op de website van De Lijn werd bijgestuurd. Het vooraf instellen van de voorkeur om deze informatie te zien is niet meer nodig. De

[3] en[5] Meer info op pg .4 - 5 van deze nota, onder ‘aanbeveling 6°: Informatie over de toegankelijkheid van de haltes standaard meegeven’

toegankelijkheidsinfo wordt voortaan voor iedereen steeds getoond in alle reisinfotoepassingen (routeplanner, dienstregelingen, realtime doorkomsten aan een halte). De symbolen die de toegankelijkheid van de halte duiden worden achter de haltenaam weergegeven.
Er wordt bovendien continu werk gemaakt van de verbeterde toegankelijkheid van de website en app cf. de Europese WCAG standaard.

- Ook de app van De Lijn toont steeds de toegankelijkheidsinfo van de haltes. De aparte 'BLS De Lijn app' werd vervangen door de nieuwe app van De Lijn die nu ook voor blinden en slechtzienden vlot bruikbaar is. De recensie van 'infovisie MagaZien'[5] was alvast lovend: '*De toegankelijkheid van de app is een schoolvoorbeeld. Alle info op het scherm wordt netjes door VoiceOver en TalkBack uitgesproken. Die schermlezers geven zelfs meer info dan wat er op het scherm te zien is, wat de bruikbaarheid voor blinden op een erg hoog niveau tilt.'*
- De toegankelijkheidsinfo wordt eveneens op de halteborden weergegeven. Iedereen moet de kans krijgen om de juiste en relevante informatie te vinden. De Lijn vindt het belangrijk om haar diensten steeds meer digitaal aanbieden, maar houdt rekening met de adoptiegraad van dit kanaal. Met de ondertekening van het Digital Inclusion Charter zet De Lijn haar engagement om digitale inclusie te promoten kracht bij. Het charter faciliteert de uitbouw van een netwerk rond digitale inclusie en draagt bij tot een grotere bewustwording van de digitale kloof.

Aanbeveling 7°: lokale wegbeheerders aansporen om werk te maken van toegankelijke haltes

Het masterplan toegankelijkheid voorziet inhoudelijk en financiële incentives om lokale wegbeheerders ertoe aan te sporen werk te maken van toegankelijke haltes.

- Voor de implementatie van het Masterplan beschikt De Lijn, gekoppeld aan het haltebeheer, over de nodige tools en databronnen om de fysieke toegankelijkheid van de haltes in Vlaanderen te monitoren.
- Voor de wegbeheerders is De Lijn het aanspreekpunt voor locatiebepaling en ontwerpadvies van toegankelijke haltes.
- De Lijn promoot bij de lokale besturen de ondersteuningsmaatregelen (subsidie, coachingtraject door Inter) en de ondertekening van het Charter 'Masterplan toegankelijke haltes' waarin de stad of gemeente zich engageert om de doelstelling van het Masterplan Toegankelijkheid mee te realiseren.

Voorstel wijziging in de regelgeving 2°: toestemming aan de DAV's om net als taxi's gebruik te maken van de busstroken

De Lijn en de wegbeheerders dienen er over te waken dat de doorstroming op het kernnet en aanvullend net niet in het gedrang komt. Het "Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de kwaliteitseisen voor het kernnet en het aanvullend net en de streefwaarden voor wegbeheerders inzake de doorstroming van het openbaar vervoer" stelt in artikel 18 : 'De wegbeheerder garandeert een vlotte doorstroming om de exploitant in staat te stellen een hoge betrouwbaarheid en efficiëntie aan te bieden aan de reiziger'.

Algemene aandachtspunten:

[5] infovisie MagaZien' , driemaandelijks tijdschrift over technische hulpmiddelen voor blinden en slechtziende mensen, Jaargang 35 - Nummer 3 - September 2021

- In de voorafgaande probleemstelling worden naast busstroken ook bijzondere overrijdbare beddingen (BOB's) aangehaald. In het voorstel tot wijziging regelgeving worden enkel busstroken vermeld.
- Busstroken en BOB's worden vaak gecombineerd met verkeerslichtenbeïnvloeding en specifieke OV-lichten. Voertuigen die niet uitgerust zijn met de correcte apparatuur om de lichten aan te sturen kunnen nefaste gevolgen hebben voor de doorstroming van de voertuigen van het geregeld vervoer.
- In de voorstel wordt aangegeven dat het 'niet voor een overmatig gebruik van de busstroken zou zorgen'. Er worden echter geen cijfers meegegeven over het aantal voertuigen die conform de voorgestelde wijziging in de regelgeving als een afzonderlijke categorie zouden worden onder gebracht in artikel 2, 5°, b), van het Taxidecreet.