



noTa

Datum 24 | 01 | 2022

Referentie

Onderwerp Reactie vanuit dito op de conceptnota CD&V over toegankelijk openbaar vervoer

Contact Reinhart Niesten (reinhart.niesten@ditovzw.be)

Context

Op 17 februari 2022 organiseert de commissie Mobiliteit van het Vlaams Parlement een hoorzitting over mobiliteit voor personen met een handicap. Dit gebeurt naar aanleiding van de bespreking van de conceptnota rond betere mobiliteit voor mensen met een handicap, ingediend door de CD&V-fractie. Door het commissiesecretariaat is gevraagd om vanuit Dito een schriftelijk standpunt over te maken dat als basis kan dienen voor de parlementaire bespreking.

Standpunten Dito

1.1 Toegankelijke omgeving

Dito onderstreept het belang van een toegankelijke omgeving. We willen daarbij ook de aandacht vestigen op het structureel betrekken van ervaringsdeskundige bij de ontwikkeling van die nieuwe omgeving. De inzichten vanuit het gebruikersperspectief zijn voor ons immers gelijkwaardig aan technische inzichten. Gebruikers kennen de knelpunten uit de eerste hand en kunnen dus structureel mee nadenken over hoe een optimale omgeving er kan uitzien. Ervarings- en technische deskundigheid vullen elkaar aan.

Als Dito pleiten we ervoor om bij de heraanleg van publiek domein inzichten van ervaringsdeskundigen structureel mee te nemen vanaf de ontwerpfase. Dit betekent dat ze verwerkt worden in het technisch advies dat nu vaak

voorafgaat bij het ontwerp van publiek domein. We roepen het Vlaams Parlement op om initiatieven te nemen die de participatie van gebruikers structureel verankeren binnen de Vlaamse keten van toegankelijkheidsadvisering.

1.2. Rijbewijs

Voor Dito mogen extra kosten ten gevolge van een handicap nooit worden afgeschoven op het individu. In een solidaire samenleving wordt de prijs van de handicap door een zorgzame gemeenschap gedragen. Dito vindt het positief dat de conceptnota het voornemen heeft om de extra kosten die personen met een handicap moeten betalen bij rijexamen af te schaffen.

1.3. Fiscale vrijstelling voertuigen personen met een handicap

Het ontvangen van fiscale vrijstellingen of een tegemoetkoming voor een wagenaanpassing vormt vaak een praktische en juridische belemmering voor gebruikers om hun aangepaste wagens ter beschikking te stellen van autodeelsystemen. Als Dito pleiten we ervoor om alle hinderpalen die het delen van aangepaste wagens in de weg staan, weg te werken.

Zeker voor de categorie mensen met een handicap die beperkt zijn tot het meerijden in een rolstoeltoegankelijke wagen zien wij opportuniteiten om autodelen te stimuleren. Als Dito zijn we vragende partij om hier een fundamentele politieke denkoefening over te maken, dit wel zonder het belang van de fiscale vrijstellingen en tegemoetkomingen in vraag te stellen. De conceptnota zou kunnen uitgebreid worden met het engagement een denkoefening te willen opstarten rond het particulier aangepast autodelen.

1.4 Parkeerplaatsen voor personen met een handicap

Er moeten niet alleen voldoende parkeerplaatsen zijn. Ze moeten ook gebruiksvriendelijk zijn. Denk aan voldoende ruimte aan weerszijden om de transfer te maken naar de rolstoel, geen plotselinge steile boorden, enz. We merken al te vaak in de praktijk dat deze praktische randvoorwaarden onvoldoende vervuld zijn.

1.4.2. Voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en controle op het gebruik ervan

Voor ons is het cruciaal werk te maken van een striktere handhaving van voorbehouden parkeerplaatsen. Voor Dito moet de handhaving van het recht op voorbehouden parkeerplaatsen even strikt worden toegepast binnen en dus worden uitgebreid naar het privaat domein. Afstemming met het federale niveau is hier aangewezen.

De conceptnota bepleit een uitbreiding van de mobiele applicatie, Handi2Park, waarmee de politie de QR-code op de parkeerkaart kan scannen. Uit die scan kan worden afgeleid of de gebruikte kaart geldig is, dan wel of het gaat om een vervallen kaart, een duplicaat, een kaart van een overleden persoon of een namaakkaart.

Is er bij deze nieuwe vorm van controle een koppeling tussen de nummerplaat van het voertuig en de kaart? Dit moet volgens ons vermeden worden aangezien sommige personen met een handicap gebruik maken van verschillende voertuigen. We pleiten ervoor om de parkeerkaart niet aan de nummerplaat maar aan de persoon te koppelen

1.5. Aangepaste verkeerslichten

Hierbij is het van belang dat er zo min mogelijk fysieke tussenkomsten gevraagd worden van de persoon met een handicap om het licht te bedienen. Fysieke tussenkomsten zoals het drukken op een knop, zeker als deze zich niet op de juiste hoogte bevindt, zijn voor heel wat personen een hinderpaal om zich zelfstandig voort te bewegen. Verder verwijzen we hiervoor naar het INDIMO-project rond slimme verkeerslichten dat hier verder onderzoek naar doet.

1.6. Toegankelijke voertuigen

We merken dat de visuele en auditieve halte-aankondiging op bussen en heel wat trams (de oudere) nog steeds niet in orde is. We stellen ons vragen bij de invoering van dit ReTiBo-systeem. **Voor mensen met een visuele en auditieve beperking is het van essentieel belang dat dit in orde is. Dit kan niet verder op de lange baan geschoven worden.**

1.7. Fietsparkeerplaatsen

Dito vindt het positief dat de conceptnota aandacht heeft voor parkeerplaatsen voor aangepast fietsen. We willen er echter wel op wijzen dat we er enkel met de aanleg van specifieke parkeerplaatsen niet komen. **Om de doelstellingen van de Vlaamse regering en dit Vlaams Parlement waar te maken in het kader van de uitrol van basisbereikbaarheid moet het aangepast fietsdelen structureel zijn plaats krijgen. Denk hierbij aan het delen van tandems, driewielers en rolstoelplateaufietsen.**

2.1.1. Scootmobielen

Het verbod dat vervoersmaatschappij De Lijn invoerde in 2015 is nog steeds een aanslepend probleem. Veel gebruikers kopen een scootmobiel om hem nadien ook op het openbaar vervoer te gebruiken en komen er pas achteraf achter dat dit niet mogelijk is. We zijn ons bewust van eventuele veiligheidsrisico's, maar stellen vast dat deze risico's worden uitvergroot als het over personen met een handicap gaat. De conceptnota vestigt aandacht op een bepaald type scootmobiel dat wel zou worden toegelaten. Bij de gebruikers leeft de ervaring van een categoriaal verbod. **Is het verbod proportioneel? Graag kennen we hieromtrent de posities van de verschillende fracties in het Vlaams Parlement.**

2.1.2. Belbus

De omvorming van de belbus naar flexvervoer is een van de pijlers binnen het decreet basisbereikbaarheid. Voor Dito zijn er geen heilige huisjes. Elke hervorming die bijdraagt tot een toegankelijker en efficiënter openbaar vervoer is voor ons bespreekbaar. Wel pleiten wij voor een degelijk alternatief voor de belbus. De hervorming van de belbus naar het flexvervoer biedt ons op vandaag geen antwoord op de volgende vragen:

- Gaat Het flexsysteem betaalbaar blijven? Op dit moment kunnen namelijk personen met een handicap gratis gebruik maken van de Lijn en dus ook de belbussen. Wanneer het flexsysteem wordt opengesteld naar vervoersbedrijven, is de betaalbaarheid een aandachtspunt.
- Zal er voldoende gebiedsdekking zijn? Er zullen namelijk heel wat bushaltes verdwijnen, zodat de nood aan het flexvervoer in landelijke gebieden zal vergroten.
- Zullen ze op een toegankelijke manier kunnen gereserveerd worden?

Dito vraagt desgevallend een controle en een kader voor monitoring van bovenstaande criteria door het Vlaams Parlement.

2.2. Toegankelijke haltes

Dito is tevreden dat de regering initiatieven heeft genomen in het masterplan toegankelijke haltes om tegen 2030 het aantal toegankelijke haltes te verdubbelen. Toch stellen we ons nog steeds vragen bij het vrijblijvend karakter van deze initiatieven. **Een decretale basis om de toegankelijkheidsrichtlijnen afdwingbaar te maken lijkt ons bij deze aangewezen**, te meer omdat artikel 20 van het VN-verdrag, het recht op persoonlijke mobiliteit, hierdoor in het gedrang komt. Vlotte verplaatsing is namelijk een basisrecht voor iedereen.

Om dit basisrecht te waarborgen is het bovendien belangrijk dat het takenpakket van de chauffeur licht uitgebreid wordt. Bij haltes toegankelijk mits assistentie dient de chauffeur deze assistentie ook daadwerkelijk te verlenen. Nu kunnen reizigers met een beperkte mobiliteit bij gebrek aan assistentie nog steeds geweigerd worden. Op deze manier kunnen we het haltepotentieel waarvan personen met een beperkte mobiliteit gebruik kunnen maken verhogen en het recht op autonoom reizen vrijwaren. **Het Parlement zou via deze conceptnota hieraan gevolg kunnen geven.**

2.5. Treinverkeer

De afstemming tussen de NMBS en de Vlaamse mobiliteitsketen is cruciaal voor het succes van basisbereikbaarheid. Zo moeten we op termijn streven naar één applicatie volgens het MaaS-principe waarop alle vervoersvormen kunnen gereserveerd worden en dit allemaal in één vervoersticket. In deze applicatie moet vanuit het gebruikersprofiel optimaal rekening gehouden worden met toegankelijkheid.

Daarnaast dient de assistentie goed op elkaar te worden afgestemd en mag deze in geen geval stoppen aan de uitgang van het NMBS-gebouw. De persoon met een visuele beperking moet bijvoorbeeld zijn/haar weg kunnen vinden tot de gewenste bushalte. Gebruikers hebben hierbij geen boodschap aan de bevoegdheidsverdelingen tussen de verschillende politieke niveaus.

Maar twee op de drie Belgische stations zijn op dit moment ontoegankelijk. We vragen dan ook, net zoals in de conceptnota, dat Vlaanderen het federale niveau aanspoort om hier versneld werk van te maken en hierbij zelf een voorbeeldfunctie op te nemen. Al te vaak leiden bevoegdheidsverdelingen tot absurde situaties waardoor de persoon met beperkte mobiliteit een aanslag ervaart op zijn sociale, economische en culturele rechten. **Interfederaal overleg is nodig om een antwoord te bieden op deze problematiek. De conceptnota zou hiertoe nog explicieter kunnen oproepen.**

3. Openbaar aangepast vervoer

Op dit moment wordt er gewerkt aan een mobiliteitsindicatiestelling. De mensen die nu gebruik maken van het aangepast vervoer. Personen die nu al reeds gebruik maken van het aangepast vervoer zullen dit in de toekomst blijven kunnen. Nieuwe gebruikers zullen aan een aantal voorwaarden moeten voldoen. Dito pleit ervoor dat deze voorwaarden niet enkel vanuit medische invalshoek worden bekeken, maar multidisciplinair. Denk aan de overprikkeling die mensen met autisme soms kunnen ervaren op volle busritten.

De afschaffing van haltes, belbussen en de introductie van combimobiliteit zorgt ervoor dat een grotere groep van gebruikers aangewezen is op het aangepast vervoer. **Hierdoor bestaat het risico dat de vraag naar het aangepast vervoer zal stijgen en dat dit niet zal kunnen opgevangen worden met de huidige geoormerkte budgetten. Een stelselmatige uitbreiding van de budgetten dringt zich op.**

4. Basisbereikbaarheid

Hoewel de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid heel wat potentieel heeft om onze verplaatsingen duurzamer en efficiënter te laten verlopen, heeft het nieuwe mobiliteitsbeleid een aantal ongunstige consequenties voor personen met een beperkte mobiliteit. Vele ervan hebben we reeds aangehaald hierboven. We sommen nog enkele aandachtspunten op rond combimobiliteit en Hoppinpunten. Deze vervoersknooppunten zijn immers van groot belang binnen het systeem van combimobiliteit en wanneer zij onvoldoende toegankelijk zijn, breekt de hele vervoersketting.

- Er is geen aandacht voor toegankelijke deelmobiliteit.
- Hoppinpunten worden ingebouwd bij stations waar de NMBS geen assistentie voorziet voor personen met beperkte mobiliteit (bijvoorbeeld het Hoppinpunt aan het station van Heverlee).
- De informatie op de Hoppinzuil wordt niet auditief ondersteund.
- Vanuit zittende positie is het moeilijk het touchscreenscherf te bedienen.
- De Hoppinzuil is onvindbaar voor blinde en slechtziende personen.
- Het traject naar de diverse vervoermodi wordt onvoldoende ondersteund, in het bijzonder voor mensen met een visuele en verstandelijke beperking. Denk aan het ontbreken van geleidelijnen, kleurcontrasten, pictogrammen en andere toegankelijke bewegwijzering.
- Er wordt niet voorzien in assistentie voor mensen die hulp nodig hebben bij het overstappen van het ene naar het andere vervoermiddel (bijvoorbeeld van de bus naar de trein).
- Voor meer info zie: <https://www.ditovzw.be/actie/acties-projecten/hoppinpunten/>

Naast de technische toegankelijkheidscriteria is het daarom aangewezen om naast de technische toegankelijkheidscriteria ook ervaringsdeskundigen met diverse handicaps te betrekken in het ontwerp van nieuwe Hoppinpunten. Dito ontwikkelde hiervoor een participatiemethodiek (zie bovenstaande link).

Dito is vragende partij om bovenstaande aandachtspunten en aanbevelingen rond de uitrol van basisbereikbaarheid in het Parlement te behandelen. Zij bevatten heel wat concrete elementen die kunnen leiden tot amendementen op deze conceptnota of meegenomen kunnen worden binnen de verdere uitrol van het decreet.