



Standpunt van Inter over de conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking

Ter voorbereiding op de hoorzitting die de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement op donderdag 17 februari om 14u organiseert, werd Inter gevraagd een standpunt te formuleren over de conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking, ingediend op 27 januari 2020 door Katrien Schryvers, Lode Ceyssens, Vera Jans, Karin Brouwers, Maaïke De Rudder en Orry Van de Wauwer.

In de conceptnota doen de indieners diverse voorstellen, waarin we **twee categorieën** onderscheiden:

1. voorstellen om reguliere mogelijkheden voor individuen haalbaar en betaalbaar te maken, zoals het rijbewijs.
 2. voorstellen om de omgeving of het aanbod voor iedereen bruikbaar te maken, toegankelijk met andere woorden, het expertisegebied van Inter.
- We focussen in ons standpunt op deze tweede categorie.

Samengevat

Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. Die toegankelijkheidsambitie heeft de Vlaamse regering resoluut uitgesproken en **in diverse beleidsdocumenten vastgelegd**. Op beleidsgebied is er dus al heel wat ondernomen om toegankelijkheid te verankeren. Een volgende en cruciale stap is nu de **vertaling naar de praktijk** zodat deze beleidsinitiatieven resulteren in een samenleving waar iedereen zich vlot en onafhankelijk kan verplaatsen.

Dat begint algemeen bij **bewustwording en een kennisverhoging bij alle actoren die instaan voor concept en uitvoering**. Het is belangrijk om bij het grote publiek actief meer aandacht voor toegankelijkheid te kweken voor het nodige draagvlak. Daarnaast is specifieke kennis nodig in het werkveld om die aandacht voor toegankelijkheid op een correcte wijze in de praktijk toe te passen, om zo te komen tot realisaties met gebruikskwaliteit voor alle gebruikers. **Regels en richtlijnen** moeten daarom uitgelegd worden, eenvoudig te raadplegen zijn, op elkaar afgestemd, duidelijk, up-to-date en altijd op basis van een wisselwerking tussen **input en betrokkenheid van gebruikers, het werkveld en het beleid**. De groep van gebruikers zijn divers, jong en oud, met of zonder handicap. Hun noden en verwachtingen moeten steeds het uitgangspunt zijn voor duidelijke richtlijnen als handvat voor uitvoering en beleid, waarbij op vaste momenten wordt teruggekoppeld om zeker te zijn dat die afspraken daadwerkelijk leiden tot een toegankelijk resultaat.

Om dit in goede banen te leiden en een naadloze aansluiting te vinden tussen de behoeften, de beleidsintenties en de uitvoering in de praktijk zijn volgende faciliterende maatregelen noodzakelijk:

1/ Samen kunnen en kennen we meer dan ieder op zijn eilandje. We hebben daarvoor nood aan **platformen voor een goede uitwisseling** van kennis en ervaringen. We suggereren een lerend netwerk zoals www.toegankelijkehaltes.be, waar alle richtlijnen en subsidievoorwaarden overzichtelijk zijn samengebracht, maar waar je ook voorbeelden kan vinden van situaties die niet in de vademecums staan en hoe die in de praktijk goed zijn opgelost. Waar je dus op een laagdrempelige manier kennis en kunde



kan delen, maar ook ervaringen van gebruikers, professionelen en beleidsmakers. Alles gemonitord door een expert, bij wie je ook vlot terecht kan met je vragen. Maar van waaruit ook actief deze gedeelde kennis wordt verspreid via nieuwsbrieven, sociale media en netwerkmomenten. Zo'n actief forum zou binnen basisbereikbaarheid voor Hoppinpunten ook een goed idee zijn. Een dergelijke aanpak is voor het brede toegankelijkheidsbeleid aan te bevelen.

2/ Op beleidsniveau denken we aan een **kenniscel** waarin naast Inter de verschillende openbaar vervoersaanbieders die in Vlaanderen rijden (NMBS, De Lijn, MIVB, TEC) hun beleid en beleidsmaatregelen op elkaar **afstemmen**, kennis, cijfers en gegevens **uitwisselen** en het **draagvlak voor toegankelijkheid vergroten** in functie van een gewenste uitvoering van basisbereikbaarheid. Dit naar analogie met de kenniscel van MOW, AWV, De Lijn en Inter, die de toegankelijkheid binnen basisbereikbaarheid in zijn geheel monitort, maar dan tussen de openbaar vervoersaanbieders op een meer operationeel niveau. Ook voor vervoer op maat is een vergelijkbare aanpak aangewezen.

3/ Op projectniveau is er een multidisciplinair **orgaan** nodig die de bevoegdheid en de kennis heeft om na te gaan of aan de gestelde voorwaarden wordt voldaan en die een **oordeel** kan vellen **over afwijkingen**. Deze kwaliteitscontrole voor o.a. Hoppinpunten en haltes is ook nodig om de nodige samenhang te garanderen.

Dit sluit aan, maar is niet hetzelfde als de nood aan **geregelde evaluatie**. Leveren alle inspanningen ook echt mobiliteit voor iedereen op? De input van de eindgebruiker is hierbij essentieel en moet optimaal worden gefaciliteerd, zodat iedereen de kans krijgt deel te nemen, jong en oud, met of zonder handicap.

Verder gaan we in op enkele concrete voorstellen van de indieners van de conceptnota. Deze nota is opgebouwd uit volgende rubrieken:

- Mobiliteit voor iedereen, dat is wat we samen willen bereiken
- Nieuwe beleidsinitiatieven met betrekking tot mobiliteit voor iedereen
- Nog weinig realisaties zichtbaar op het terrein
- De visie van Inter op de uitbouw van een duurzaam toegankelijkheidsbeleid
- Naar een toegankelijke omgeving



1. Mobiliteit voor iedereen, dat is wat we samen willen bereiken

Inter onderschrijft het belang voor ieder individu, jong en oud, met of zonder beperking, om zich zelfstandig te kunnen verplaatsen, want dat opent perspectieven naar opleiding, tewerkstelling, het sociaal leven en zelfs de plaats waar je (langer) zelfstandig kan wonen. Zoals aangegeven in de nota heeft de Vlaamse Regering de ambitie om een samenleving te maken waarin iedereen zich vrij en onafhankelijk kan verplaatsen. Dit is vastgelegd in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 en heeft ondertussen ook op beleidsniveau tot diverse initiatieven geleid. Sinds de indiening van de conceptnota zijn er stappen gezet en werden flankerende maatregelen genomen. Inter ondersteunt departement MOW structureel om haar toegankelijkheidsambities te bepalen, vorm te geven en in de praktijk om te zetten.

2. Nieuwe beleidsinitiatieven met betrekking tot mobiliteit voor iedereen

- België heeft het recht op volledige inclusie voor personen met een handicap, met inbegrip van het recht op redelijke aanpassingen, sinds 30 maart 2021 in de grondwet opgenomen (art. 22ter).
- Er is het Masterplan Toegankelijkheid met als doelstelling om minimaal de helft van de haltes van het nieuwe kernnet en het aanvullend net tegen 2030 toegankelijk te maken, waarbij nieuwe en heraangelegde haltes net als alle haltes op Hoppinpunten zelfstandig toegankelijk moeten zijn voor iedereen.
 - het charter 'Masterplan toegankelijkheid haltes' dat ondertekend kan worden door gemeenten, die zo hun engagement vastleggen om de doelstellingen uit te voeren en bij elke investering in het openbaar domein een toegankelijkheidstoets te doen,
 - een subsidie voor de gemeenten van €5000,- per bijkomende toegankelijke halte,
 - het kennisplatform www.toegankelijkehaltes.be,
 - het coachingtraject 'Masterplan toegankelijke haltes' waarbij Inter 30 gemeenten per jaar begeleidt om tot een gedragen actieplan te komen om minimaal aan de Vlaamse doelstelling te kunnen voldoen,
 - de tweejaarlijkse prijs 'Meer mobiele gemeente' die de gemeenten die werk maken van toegankelijke mobiliteit belooft met een investeringsbudget van €50.000,- Er is ook een publieksprijs, die vooral goede pr kan opleveren.
- Toegankelijkheid is verankerd in het definitief goedgekeurde BVR mobipunten. In het nog niet definitief goedgekeurde gewijzigde BVR Hoppinpunten is dat eveneens het geval..
- Toegankelijkheid is een bindende voorwaarde voor subsidies van Hoppinpunten.
- Toegankelijkheid is ruim opgenomen in de 'Ontwerpwijzer Hoppinpunten' en in de huisstijlgids voor Hoppinpunten.
- De NMBS laat voor de volgende bestelling M7 treinstellen het ontwerp aanpassen, zodat de toegang op gelijke hoogte met het perron (76 cm) komt en belooft de perrons van de stations waar met deze nieuwe treinstellen gereden wordt versneld aan te passen. Tegen 2025 wil NMBS het aantal integraal toegankelijke stations verdubbelen, van 78 nu naar 150. Een station is integraal toegankelijk als het voorzien is van hellingen en liften naar elk perron, blindengeleidelijnen, eenvoudig bereikbare ticketautomaten en perrons met een hoogte van 76 centimeter, gelijk aan de instaphoogte van de nieuwste treinen.



- De Lijn vermeldt ondertussen de toegankelijkheidsstatus op de routeplanner zodat het voor iedereen zichtbaar is of de halte toegankelijk is met assistentie, autonoom toegankelijk is met een motorische beperking of wanneer de halte is uitgerust met geleiding voor blinden en slechtzienden. Je hoeft dus niet meer vooraf aan te geven of je een beperking hebt. De toegankelijkheidsstatus wordt ook op de halteborden aangeduid.
- Ook de afschaffing van de reservatieplicht bij De Lijn geeft meer gelijkwaardigheid aan mensen met een handicap.

3. Nog weinig realisaties zichtbaar op het terrein

Er is nog veel werk te doen, op beleidsniveau, maar vooral op het terrein. We zien nog niet veel vooruitgang en dat zorgt voor ongerustheid bij de mensen. Die ongerustheid blijkt uit de contacten die we via de dagelijkse werking van Inter hebben met de doelgroepen. Wanneer we de gebruikers feedback vragen over mobiliteit, ontvangen we een grote respons. Mobiliteit en publiek domein worden aanzien als de grootste knelpunten om zelfstandig en volwaardig te kunnen meedoen in de samenleving. Dat was bijvoorbeeld ook al het resultaat van de bevraging tijdens de Week van Toegankelijkheid, in samenwerking met Radio 2, in de wedstrijd 'Toegankelijkheid, iedereen wint.'

De trage vooruitgang op het terrein kunnen we met volgende beschikbare cijfers tonen:

- In 2021 zijn er maar 5 subsidieaanvragen ingediend voor een toegankelijke halte.
- De evolutie van het aantal toegankelijke haltes gaat traag. Volgens de metingen van De Lijn was op 31 december 2020 4,77% van de haltes volledig toegankelijk, dus autonoom toegankelijk voor mensen met een motorische beperking en voorzien van blindengeleiding. Op 31 december 2021 was dat 5,17%.

Er zijn gegronde redenen voor die eerder trage vooruitgang:

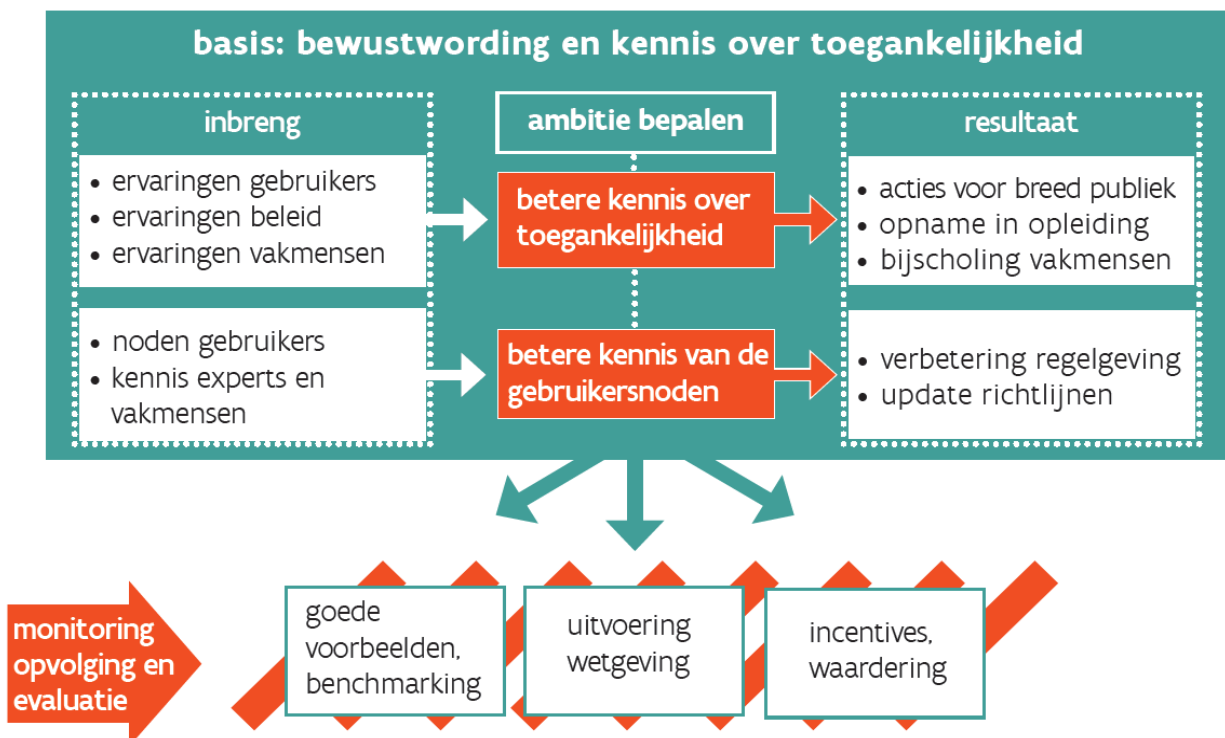
- Gemeenten zijn terughoudend om aan haltes te werken, zolang de nieuwe openbaar vervoer-plannen niet volledig vastliggen.
- Gemeenten die aan een actieplan werken om hun aandeel in het toegankelijk maken van haltes te kunnen uitvoeren (eventueel via een coachingtraject met Inter) ronden eerst dit actieplan af, voordat er actie op het terrein wordt ondernomen.
- De uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid is uitgesteld.
- Over het algemeen is het juist goed dat er niet *ad hoc* zaken op het terrein worden aangepakt, maar er eerst aan een goede basis wordt gewerkt.

4. De visie van Inter op de uitbouw van een duurzaam toegankelijkheidsbeleid

Goed beleid begint bij bewustwording en kennis. Kies voor opleiding en begeleiding door toegankelijkheidsexperts, in uitwisseling met beleidsmakers, vakmensen, studenten en ervaringsdeskundigen.

Vanuit Inter bevelen we verder ook steeds aan om kennis te nemen van de gebruikersnoden en doelen te stellen. Beslissers leggen die ambitie best vast in een plan van aanpak en maken ze ook ruimbekend. Meet de bestaande toestand en zet een groeipad uit met meetbare streefwaarden. Stapsgewijs naar het einddoel. Leg iedere stap vast met je budget, timing, wie verantwoordelijk is en welke medewerkers allemaal betrokken zijn. Dat is de vertrekbasis voor een goede monitoring, opvolging en evaluatie. Vergelijk resultaten en leer eruit. Zie toe op een juiste uitvoering van de wetgeving. Stimuleer en bekroon toegankelijkheid. Denk aan premies, labels, prijzen of andere maatregelen. Met deze inbreng verbeter je regelgeving en richtlijnen, zet je acties op en zorg je voor een betere scholing.

Inter zorgt voor samenhang en expertise en we laten iedereen in dezelfde richting werken: zowel beleidsdomeinen en agentschappen onderling, op verschillende beleidsniveaus, als bedrijven en organisaties die doelgroepen vertegenwoordigen. Dat doen we door kennis over te dragen, de kwaliteit te bewaken, de samenwerking te bevorderen en alles centraal op te volgen en bij te sturen. Zo krijg je een beleid met acties en maatregelen die doel treffen. Inter helpt om de eindgebruiker te betrekken, als klankbord tijdens het hele proces.



Bron: Inter 2021

5. Naar een toegankelijke omgeving

Vlaanderen beweegt naar een meer toegankelijke omgeving. Op beleidsniveau worden stappen in die richting gezet, maar nog niet alle. Ook aan de omzetting naar de praktijk is nog werk. Hier volgt, in toepassing van de visie van Inter op een duurzaam toegankelijkheidsbeleid, een overzicht van de actuele werkpunten:

- **Bewustwording en kennis** zouden de vertrekbasis moeten zijn om aan toegankelijkheid te werken.
 - Toegankelijkheid zou meer onder de aandacht van het grote publiek moeten komen om een natuurlijke toegankelijkheidsreflex te kweken. Daar moet van kleins af aan aandacht voor zijn, op school, maar ook in de media en brede bewustmakingscampagnes. We streven ernaar dat toegankelijkheid iets van de samenleving is, waar mensen achter staan, zich voor willen inzetten en niet enkel de minima nakomen om aan verplichtingen te voldoen.
 - Daarnaast vormt een gebrek aan kennis en kennisdeling een grote drempel voor de realisatie van een toegankelijk en comfortabel publiek domein. Als je aan toegankelijkheid wil werken, wil dat nog niet zeggen dat je weet hoe. Daarvoor is een betrouwbare bron nodig, een kennisplatform waar je alles kan vinden wat je nodig hebt om je project te doen slagen. Dus alle regels en richtlijnen bij elkaar, typetekeningen, FAQ en een helpdesk waar je terecht kan bij een expert ter zake. Ook getuigenissen van gebruikers en anderen die toegankelijkheid in hun beleid of projecten integreren zijn belangrijk, samen met goede voorbeelden. Een actief netwerk waar gebruikers, beleid en professionelen gestimuleerd en geïnspireerd worden om kennis uit te wisselen. Het moet niet enkel een forum zijn maar ook actief kennis overbrengen via nieuwsbrieven, sociale media en (online) netwerkmomenten.

Binnen het coachingtraject 'Masterplan toegankelijke haltes' is er zo'n kennisplatform www.toegankelijkehaltes.be. Eenzelfde opzet zou binnen het beleidsdomein mobiliteit ook voor Hoppinpunten nuttig zijn. Ook daar liggen grote uitdagingen én verplichtingen met betrekking tot toegankelijkheid en kunnen de betrokken actoren nog een stevige kennisinjectie gebruiken. Meer algemeen bevelen we een dergelijke aanpak voor het brede toegankelijkheidsbeleid aan, denk aan kantoorgebouwen, evenementen, ...

- Er is een **evaluatie en update nodig van het vademecum toegankelijk publiek domein** (2009). Naast de actualisatie die zich opdringt, is het gebruik van het publiek domein het laatste decennium sterk veranderd. Zo zijn bijvoorbeeld telefooncellen verdwenen en is het fietsverkeer gediversifieerd en toegenomen. Van combimobiliteit en laadpalen hadden we nog nooit gehoord. De wetgeving is geëvolueerd en er zijn nieuwe inzichten. Het is belangrijk dat hierbij alle partijen worden betrokken, niet in de laatste plaats de gebruikers en organisaties die doelgroepen vertegenwoordigen.
- Ook de nieuwe '**Ontwerpwijzer Hoppinpunten**' heeft nog een diepgaande evaluatie nodig, waarbij anders dan bij de totstandkoming ervan wél naar de standpunten van de gebruikers wordt gevraagd. De meeste toegankelijkheidsrichtlijnen in de ontwerpwijzer zijn gebaseerd op het vademecum toegankelijk publiek domein (2009). Die richtlijnen zijn toen wel via een ruime bevraging bij de gebruikers en specialisten van het Agentschap Wegen en Verkeer tot stand gekomen, maar in een tijd dat er van mobiliteitshubs nog geen sprake was. Zo wordt niet voldaan aan de voorwaarden van gedragen richtlijnen.
- Toegankelijkheid is een bindende voorwaarde voor de Hoppinpunten. Maar wie controleert of aan deze voorwaarden is voldaan? Wie gaat na of de opgestelde regels en richtlijnen in de praktijk leiden tot Hoppinpunten die voor iedereen zelfstandig bruikbaar zijn? Wie maakt de afweging in geval van afwijking van het richtlijnenkader of aan de toegankelijkheidsvoorwaarden is voldaan? Er is nood aan



een **onafhankelijk en representatief orgaan die de bevoegdheid en de kennis heeft** om hierover een waardeoordeel te kunnen vellen in de vorm van een advies, waarop de subsidiegever de beslissing kan baseren.

- Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen, zo stelt het regeerakkoord (2019-2024). De ruggengraat van de nieuwe mobiliteitsvisie wordt gevormd door het treinnet. Als Vlaanderen haar ambities wil waarmaken op het gebied van toegankelijkheid, kan dit niet zonder **structureel overleg en afspraken** met de grote mobiliteitsaanbieders NMBS, TEC en MIVB, samen met De Lijn en MOW. Dit met ondersteuning van Inter en de Waalse zusterorganisatie CAWaB, zodat er een samenhangend beleid kan worden gevoerd. Inter stelde dit ook aan de federale ministers Kitir, Lalieux en De Sutter voor.
- De **toegankelijkheidsmonitoring van de haltes door De Lijn** hebben hun nut bewezen voor het in kaart brengen van de (on)toegankelijkheid van de Vlaamse halte-infrastructuur. De sensibiliserende werking daarvan is niet te overschatten. Nu deze monitoring is verheven tot het controle-instrument voor de subsidies voor toegankelijke haltes, zou een evaluatie wel op zijn plaats zijn. Monitoring door De Lijn van halte-infrastructuur die ze als operator gebruiken, maar niet zelf beheren is daarbij voor Inter geen struikelpunt, zolang het kader waarbinnen de monitoring gebeurt afgestemd en op één lijn is met het Vlaams toegankelijkheidsbeleid. Rekening houdend met dezelfde gedragen richtlijnen en de waardering ervan.
- Hoe toegankelijk zijn de **deelfietsen** die worden aangeboden op de Hoppinpunten?
 - Als een vervoerregio beslist om aangepaste fietsen toe te voegen aan het aanbod vervoer op maat, dan kan dat. Al is een Hoppinpunt niet de meest geschikte plaats om deze specifieke fietsen aan te bieden, tenzij er een werking rond is, begeleiding en een voldoende grote vraag. De reden: aangepaste fietsen zijn duur in aankoop en onderhoud, er is gespecialiseerd personeel nodig om de fietsen op maat te maken van de gebruiker en het onderhoud uit te voeren. Ook is de doelgroep per soort van aangepast rijwiel klein, waardoor de vraag per specifieke fiets ook klein zal zijn.
 - Er zijn wel aangepaste deelfietsen in Vlaanderen. Op [G Sport | Vind uw deelfiets \(gfietst.be\)](https://www.gsport.be/vind-uw-deelfiets) verzamelde G-sport Vlaanderen de plaatsen waar je een aangepaste fiets kan lenen of huren. Het zou interessant kunnen zijn om dit netwerk aan basisbereikbaarheid te koppelen via de Hoppincentrale. Gekoppeld aan een reservatieplatform zouden mensen veel eenvoudiger een aangepaste fiets kunnen vinden als ze die nodig hebben.

Uit projecten als 'Fietsen zonder leeftijd' van Mobiel 2 leren we dat het aanbod aan aangepaste deelfietsen gevoelig zou kunnen worden uitgebreid als er een kader of een systeem wordt opgezet waardoor de fietsen optimaal en ruimer operationeel kunnen worden ingezet. Denk aan verzekeringen voor piloten, passagiers en de fiets, duidelijke en aangepaste regelgeving rond taxivervoer en personenvervoer met minimale vergoeding, onderhoudscontracten voor de fiets, een uniform reservatieplatform... Momenteel zijn er heel wat zorginstellingen, lokale besturen en wijkcomités die aangepaste fietsen aankopen, maar alleen voor eigen cliënteel, leden, bewoners of familieleden.
 - Op specifieke Hoppinpunten bij ziekenhuizen, winkelcentra, stadscentra kunnen eenvoudige rolstoelen nuttig zijn. Hiervoor lijkt de doelgroep groter, maar dat moet per locatie worden onderzocht.
- **Stallingsmogelijkheden voor buitenmaatse fietsen** zijn opgenomen in de 'Ontwerpwijzer Hoppinpunten', in de 'Revalor' van NMBS en het vademecum fietsvoorzieningen.
- Bij de herziening van het vademecum fietsvoorzieningen is op eigen initiatief input gegeven door het netwerkoeverleg dat door Inter wordt georganiseerd voor de provincie West-Vlaanderen. Met de



expliciete vraag aan AWW om **rekening te houden met fietsers met een beperking en ouderen**. Daarvoor was geen tijd en budget voorzien. In alle richtlijnenkaders zou rekening moeten worden gehouden met alle gebruikers, jong en oud, met en zonder beperking. Alleen zo kan je aan een toegankelijke omgeving werken, waar iedereen zich goed kan voelen en zich vlot kan verplaatsen.

- De doorstroming is een belangrijk aandachtspunt binnen basisbereikbaarheid, want het verbeteren van de concurrentiepositie van het duurzamere openbaar vervoer ten opzichte van de eigen auto is een van de uitgangspunten ervan. Het zou dan logisch zijn als de **doorstromingsmaatregelen** niet alleen voor het kernnet, het aanvullend net en voor taxi's zouden zijn gereserveerd, maar dat ook het vervoer op maat er gebruik van zou kunnen maken. Hier is de voorwaarde aan verbonden dat het voor de verkeersdeelnemers **voldoende duidelijk** moet blijven van welke baanvakken ze gebruik mogen maken en van welke niet.
- De app 'Toepark' is offline gehaald omdat de verkeersbordendatabank als bronbestand niet voldeed, dat is meteen ook de reden waarom Inter in 2016, in samenspraak met Gelijke Kansen Vlaanderen besloot de app niet over te nemen of erop verder te werken. De data van 'Navigeer en parkeer' houdt Inter samen met de deelnemende gemeenten actueel in opdracht van provincie West-Vlaanderen, maar is qua werking en gebruiksvriendelijkheid niet eigentijds.

Is een dergelijk instrument dan wel nuttig?

- In 2019 evalueerde Inter 'Navigeer & Parkeer' met de gemeenten. De vraag of de gemeente het overzicht in tabelvorm met alle voorbehouden parkeerplaatsen met detailinformatie en scores nuttig vinden, scoorde een 7,68/10.
- In diezelfde bevraging gaven de gemeenten aan dat van de vragen over aangepaste parkeerplaatsen 22% gingen over de locatie van aangepaste parkeerplaatsen. En nog eens 38% ging over het al dan niet betalend parkeren voor personen met een handicap.

Een **app met informatie over aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen** voor personen met een handicap over heel Vlaanderen is dus nuttig, zeker als wordt meegenomen of er een betalingsplicht is of niet. En ook de monitoring van die parkeerplaatsen met daarbij een beoordeling of ze voldoen aan regels en richtlijnen en of ze bruikbaar zijn, is nuttig.

- De indieners van deze conceptnota dringen erop aan dat er bij het ontwerp en de aanleg van grote parkeerplaatsen ook altijd effectief met de normen rekening wordt gehouden. We zouden dat graag uitgebreid zien naar alle **algemene parkeerplaatsen** (met uitzondering van bewonersparkeerplaatsen) en alle parkeerplaatsen bij publieke gebouwen. Hiervoor verwijzen we naar de verantwoordelijkheid en de rol van omgevingsambtenaar die verantwoordelijk is voor de controle bij de vergunningsaanvraag. We bevelen hier aan om de **lijn door te trekken die vanuit bestaande regelgeving** nu al van toepassing is:
 - Voor algemene parkeerplaatsen geldt dat minimaal 3/50 parkeerplaatsen aangepast en voorbehouden moet zijn (Ministeriële omzendbrief 25 april 2003).
 - Voor parkeerplaatsen die gelinkt zijn aan een gebouw geldt ART. 27 van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (Besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009):
 - Als een constructie beschikt over één tot en met honderd eigen parkeerplaatsen, moet minstens zes procent van het totale aantal parkeerplaatsen, en minstens één parkeerplaats, een aangepaste parkeerplaats zijn.
 - Vanaf vijf tot en met honderd eigen parkeerplaatsen, moeten de aangepaste parkeerplaatsen ook voorbehouden parkeerplaatsen zijn.



- Als een constructie beschikt over meer dan honderd eigen parkeerplaatsen, moet bovendien per extra schijf van vijftig parkeerplaatsen, telkens één parkeerplaats een aangepaste en voorbehouden parkeerplaats zijn.
- Als het totale aantal nieuw aan te leggen parkeerplaatsen minder bedraagt dan zes procent van het totale aantal parkeerplaatsen, beperkt de verplichting van het eerste en het tweede lid zich tot de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen.

Inter, 10 februari 2022