Overwegingen en bijzondere aandachtspunten, van vzw TolBo, op de conceptnota over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking

Alvorens over de inhoud te spreken, hebben wij, om alle misverstanden te vermijden, vooraf elk begrip uitgeschreven dat, naar ons oordeel, in dit kader onontbeerlijk is.

Hierbij hebben we ons gebaseerd op mijn scriptie die ik schreef en met als titel: 'Hoe kan een investering in toegankelijkheid een investering in de toekomst zijn?!'.

Deze scriptie is bovendien de aanleiding geweest voor het oprichten van vzw TolBo. Het letterwoord TolBo staat voor **To**egankelijkheid **l**okale **B**esturen en **O**verheidsorganisaties. De stichtende leden van de VZW zijn allemaal mensen met een beperking en/of hebben een partner met een handicap.

Begrippenkader

→ **Mobiliteit:** is het zich verplaatsen te voet, met de fiets, de wagen of het openbaar vervoer.

→ **Openbaar vervoer**: is personenvervoer waar iedereen gebruik kan van maken die het geldende tarief betaalt, in tegenstelling tot particulier vervoer waar de eigenaar van het vervoermiddel beslist wie wel en niet mee mag.

→ **Openbaar Vervoersbedrijven**: hebben een vervoerplicht die hen dwingt iedereen die daar om vraagt te vervoeren.

→ **Personen met een handicap:**
Om het belang van 'mobiliteit' voor mensen met een beperking te duiden in een ruimer kader, lijkt het ons echter belangrijk om erop te wijzen dat 'toegankelijkheid van mobiliteit' een veel ruimere waarde heeft dan alleen maar wat door de man in de straat als persoon met een beperking wordt aanzien.

Personen met een beperking: dit zijn personen die een erkenning hebben van één van de daartoe bevoegde organisaties zoals het VAPH, het FOD, de mutualiteit…en/of zij die net buiten de 'erkenningsboot' zijn gevallen maar al sinds jaar en dag gelijkaardige problemen ondervinden.

Personen met een functiebeperking: naast de hogervermelde personen met een beperking gaat het hier om personen die als gevolg van tijdelijke en/of leeftijdsgebonden beperking 'toegankelijkheidsproblemen' ondervinden. Hierbij denken we aan een jonge sporter met een gebroken been die tijdelijk in een rolstoel zit of krukken moet gebruiken, een slachtoffer van een ongeval en/of een patiënt na een COVID-19 besmetting die geconfronteerd wordt met een lange revalidatieperiode, een ouder of grootouder met een kinderwagen, een senior met een wandelstok, …. die bovendien allemaal willen /moeten gebruik maken van het openbaar vervoer om hun 'normale leven' opnieuw te kunnen opnemen.

VZW Tolbo
Kattestraat 5/A001
B-1840 Londerzeel

IBAN BE18 7360 4552 2265
BTW BE0843.180.517

+32 475 85 83 19
info@vzwtolbo.be
www.vzwtolbo.be

Oudere personen met een beperking: dit zijn personen met een beperking die voor een bepaalde leeftijd (cf. de inschrijvingsmogelijkheid bij het VAPH) als gevolg van een al dan niet aangeboren beperking een erkenning kreeg en nu - net als sommige leeftijdsgenoten - enkele bijkomende moeilijkheden ondervinden.

→ **Integraal toegankelijk**

Om een product of dienst te kunnen gebruiken, moet het integraal toegankelijk zijn. In de praktijk worden vaak 7 criteria gebruikt om te bepalen of een product of dienst integraal toegankelijk is, de zgn. 7 b's; beschikbaar, bekend, bereikbaar, betreedbaar, begrijpbaar, betaalbaar en betrouwbaar.
Voorbeeld: Een traject van huis naar de plaats van tewerkstelling moet toegankelijk zijn van deur tot deur en veronderstelt dat er een aanbod is dat bovendien ook beschikbaar is.

→ **Inclusie**:

Om van inclusie te kunnen spreken, zou extra begeleiding in principe overbodig moeten zijn. Dit is enkel mogelijk wanneer zowel de infrastructuur als het aangepast materiaal aanwezig is en de samenleving er zich van bewust is dat mensen met beperkingen deel uitmaken van de reguliere gebruikers van het openbaar vervoer.

De weerkerende vraag moet dan ook zijn: 'kan de verplaatsing zelfstandig gebeuren - hetzij te voet, met de fiets of de wagen - en/of is het gebruik hiervan slechts mogelijke mits aanpassingen?'.

→ **Kruispunt denken**

Inclusie is – naar onze mening - ook onlosmakelijk verbonden met 'kruispunt denken'.

Als persoon met een beperking wil je net als iedereen - op een inclusieve wijze - deelnemen aan de samenleving.

Immers naast persoon met een (functie) beperking ben je ook bijvoorbeeld:

- Lid van J*oin 2 Bike* en wil je –al dan niet met een aangepaste fiets - samen met alle leden van de club je ontspanning hebben,
- Personeelslid dat kan beschikken over een mobiliteitsbudget en dit optimaal wil gebruiken,
- Partner, ouder, vriend ….

Rekening houdend met hoger vermelde principes van het 'kruispunt denken' lijkt het ons tot slot ook waardevol om de opdeling van de thema's anders in te delen. Wij zijn voorstander om eerder over **'handicap specifieke' en 'algemeen maatschappelijke'** toegankelijkheidsaanpassingen te spreken**.**

Handicap specifieke items & maatregelen: zijn aandachtspunten, wetgeving, … die enkel een meerwaarde hebben voor inwoners, gebruikers die aan specifieke criteria voldoen. Het duidelijkste voorbeeld hiervan is: 'De blauwe kaart' en de voorbehouden parkeerplaatsen, zij zijn immers voorbehouden voor mensen met een beperking die aan specifieke voorwaarden voldoen.

Algemeen maatschappelijke items & maatregelen: deze hebben niet alleen een duidelijke meerwaarde voor mensen met een handicap, maar voor alle andere gebruikers van het openbaar vervoer. Een goed werkende lift heeft immers een duidelijke meerwaarde voor mensen met een beperking, MAAR heeft ook een duidelijke meerwaarde voor reizigers met een zware koffer die de trein wil nemen, een ouder met een kinderwagen ….

Aandachtspunten, bedenkingen bij de voorgestelde conceptnota

Algemeen gesteld kunnen wij ons vinden in de nota zoals ze is voorgesteld.

De afzonderlijke maatregelen die worden genomen door de regionale en/of federale overheid in het kader van bv de zorg voor een leefbare (woon-, werk,) omgeving kunnen wij principieel onderschrijven. Jammer genoeg hebben ze wel tot gevolg dat personen met een beperking zich moeilijker kunnen verplaatsen.

Het niet beter afstemmen van mobiliteitsplannen tot een 'en, en, en- concept' waardoor 'de mobiliteit' één sluitend geheel vormt, kan er (in)direct voor zorgen dat mensen met functiebeperking aan hun woning worden 'gekluisterd'. Dit kan toch niet de bedoeling zijn voor een samenleving die 'inclusie' hoog in het vaandel draagt of wil dragen. De verminderde aanwezigheid van (nuts)voorzieningen zoals banken, geldautomaten, kleinhandelszaken en andere voorzieningen, benadrukt het belang van mobiliteit in zowel de grote agglomeraties als in de landelijke gebieden.

Dat er in de voorbije jaren al stappen in de goede richting zijn gezet op vlak van toegankelijkheid van het openbaar vervoer lijkt geen twijfel. Afzonderlijke ondernemingen en/of overheden zijn verantwoordelijk voor hun deel van 'de mobiliteitstrajecten', en zijn samen met anderen, ook verantwoordelijk voor het geheel.

Het gaat om 'de toegankelijkheid van deur tot deur', om ***'de keten van toegankelijkheid'***.

Het is bijzonder jammer/pijnlijk te moeten vaststellen dat ***'***de keten van toegankelijkheid' vaak over het hoofd wordt gezien.

Om het belang van de aandacht voor de 'keten van toegankelijkheid' in het kader van mobiliteit in een 'integraal toegankelijke samenleving te duiden vindt U hierna enkele concrete voorbeelden die, naar onze mening, aantonen waarom en hoe 'verbeterpunten' aangepakt kunnen worden.

Er is een grote bevoegdheidsversnippering tussen de verschillende beleidsniveaus inzake toegankelijkheid van het openbaar vervoer en mobiliteit. Verschillende diensten zijn bevoegd voor één bepaald facet van het geheel. Lokale besturen zijn bv. verantwoordelijk voor de aanleg van hun eigen openbaar domein zoals de opstapplaatsen van bussen. De noodzakelijke coördinatie ontbreekt. Het oprichten van een overkoepelend overlegorgaan en het maken van betere afspraken met de lokale overheden is een must.

Om een optimale mobiliteit te garanderen en uit budgettaire overwegingen lijkt het ons ook aangewezen dat dit overlegorgaan ook op geregelde basis een overlegmoment met de VRN - De Vlaamse Raad voor Nutsmaatschappijen- organiseert. Zij maken immers vaak gebruik van dezelfde oppervlakte.

De studie van 'Hart voor handicap uit 2013', van het VRT-programma Factcheckers op 16.12.2020 (https://www.een.be/factcheckers/is-het-openbaar-vervoer-rolstoelvriendelijk), hebben naar ons aanvoelen voldoende aangetoond dat als persoon met een beperking het vaak een onmogelijke onderneming is om een verplaatsing te maken wat voor mobiele personen de doodgewoonste zaak is.

Is dit geen discriminatie?

Het is onontbeerlijk om op regionaal/nationaal niveau duidelijke afspraken te maken opdat het gebruik van hulpmiddelen geen onoverkomelijke administratieve lijdensweg wordt.

Assistentie aanvragen bij NMBS, De Lijn en bij MIVB, TEC, … moeten overbodig worden of tenminste tot een minimum herleid.

Groots aangekondigde initiatieven voor het openbaar vervoer zoals BlueAssist sterven meestal een stille dood. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Niet enkel de infrastructuur en het materieel moet toegankelijk zijn maar ook de informatie. Hierbij denken we aan de 'toegankelijkheid van de dienstverlening'. Dit is een 'aandachtspunt' dat maar al te vaak over het hoofd wordt gezien en dit werd pijnlijk duidelijk in de volgende reportage: https://www.hln.be/video/productie/handicap-inleefstage-nmbs-personeel-sint-pietersstation-gent-25924

Als goede bestuurders is het aangewezen om het budget naar behoren te gebruiken. Vandaar dat wij er ook voor pleiten om hier enig realisme aan de dag te leggen. Het is naar ons aanvoelen overbodig gratis een abonnement te verstrekken aan personen met een beperking als men er geen gebruik van kan maken door de ontoegankelijkheid of onbruikbaarheid. Deze initiatieven, hoe goed bedoeld ook, leiden tot frustratie en mensen worden zo onnodig geconfronteerd worden met de gevolgen van hun beperking.

Onder andere in de commissie 'Mobiliteit' van 28.10.2021 werd de toegankelijkheid van de halteplaatsen besproken. In hetzelfde kader is de problematiek van de ontoegankelijkheid van voetpaden als gevolg van plaatsing van verlichtingspalen, reclameborden, slecht onderhoud, e.d.

Wij houden dan ook ons hart vast wanneer oplaadpalen voor elektrische voertuigen zullen worden aangelegd. Onvakkundige aanleg hiervan zal zonder twijfel het risico op isolement van mensen met een beperking verhogen.

Het stimuleren van tewerkstelling voor personen met een beperking is zeker toe te juichen. Maar de combinatie van stimulerend werken op vlak van tewerkstelling en het in veel gevallen bijhorend mobiliteitsbudget (incl. het gebruik van de fiets) is voor mensen met een beperking zeer problematisch. Immers de huidige fietspaden moeten nu al heel wat soorten fietsen (steps, bakfietsen, E-bikes, highspeed pedelecs, …) verwerken. Jammer genoeg zijn ze niet uitgerust om er bijvoorbeeld driewielers (die aan een lagere snelheid rijden, bestuurd door mensen met beperking die naar het werk gaan) 'te verwelkomen'.

De problematiek van de 'parkeerkaarten' is duidelijk gebonden aan de situatie van mensen met een erkende beperking. Echter net als voor de 'gewone burgers' geldt ook voor vele personen met een beperking 'mijn auto – mijn vrijheid'. Door o.a. gebruik te maken van de nieuwste technologie, beschikken ook mensen met een beperking over een eigen wagen.

Het is echter pijnlijk te moeten vaststellen dat zij bij 'het tanken' steeds hulp moeten inroepen van 'een derde'. Immers zowel 'de pompen' als 'de betaalautomaten' staan meestal op een sokkel en zijn bijgevolg onbruik-, lees- of handelbaar voor bv. Rolstoelgebruikers of mensen met een kleine gestalte.

Enige aandacht hiervoor bij het afleveren van 'de nodige vergunningen' lijkt ons dan ook zeker op zijn plaats.

Een toegankelijke omgeving

De 'toegankelijkheid van het openbaar vervoer' is een duidelijke meerwaarde voor alle burgers, ongeacht of ze nu geconfronteerd worden met een beperking die erkend werd, een 'tijdelijke' en/of leeftijdsgebonden functiebeperking hebben. Zeker nu er zich een mobiliteitsinfarct aankondigt. Het is zeker een onderdeel van een geheel van oplossing voor deze problematiek.

Het is naar onze mening geen overbodige luxe dat er een betere afstemming is tussen de werken van nutsmaatschappijen en de werken in het kader van de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar domein. Immers beide sluiten aan op de verantwoordelijkheden van lokale besturen. Hierbij denken we bijvoorbeeld aan Aquafin-werken. Na de uitvoering van de werken draaien de lokale besturen op voor het herstel van de 'bovenbouw'. Gelet op hun verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van het openbaar domein is het misschien zinvol om een 'standaardplan' uit te tekenen waarin enkele 'basis toegankelijkheidsnormen' worden opgenomen.

Rijbewijs voor personen met een beperking

Hier willen wij volgend bijkomend probleem onder jullie aandacht brengen.

Wie een voertuig in het verkeer brengt, ontvangt sinds 15 november 2010 een nieuwe Europese kentekenplaat.

Voor chauffeurs met een handicap die een aangepaste wagen besturen en voor 1 januari 1998 het zogenaamde BF- rijbewijs behaalden, kan dit een probleem zijn.

Op het BF- rijbewijs staat de nummerplaat vermeld van het voertuig waarmee de persoon met een handicap mag rijden. De informatie op dit rijbewijs is niet langer voldoende wanneer iemand een nieuwe kentekenplaat ontvangt. Nu gelden immers Europese rijbewijzen, waarop codes staan die verwijzen naar de aanpassingen die de houder nodig heeft.

De gemeente wijst de aanvragen door naar CARA voor het afleveren van een rijgeschiktheidsattest, met de nodige codes. Immers ondanks het feit dat CARA voldoende gegevens heeft over iemands rijgeschiktheid, kan de procedure administratief afgehandeld worden.

Bij het aanvragen van dit rijgeschiktheidsattest heb ik zelf moeten ervaren dat dit allesbehalve evident is. Ik kreeg van de CARA een volledig bundel waarbij ik mijn medisch dossier (ondanks de medisch ongewijzigde situatie) volledig opnieuw samenstellen. Hiervoor heb ik bij de verschillende behandelende artsen opnieuw een afspraak moeten maken. Dit heeft weer een extra kost voor de sociale zekerheid als gevolg. Als het door mij overgemaakte dossier 'onvoldoende' is voor de CARA moet er een rijgeschiktheidsonderzoek plaatsvinden. Gevolg: weer extra kosten. Bovendien lopen de wachttijden voor dit onderzoek snel op tot enkele maanden.

Dit betekent dat personen met een handicap gedurende maanden niet over een rijbewijs beschikken en niet met de wagen kunnen rijden.

Fiscale vrijstellingen

Wij zijn van mening dat de 'fiscale vrijstelling' moet durven in vraag gesteld worden. Het lijkt logischer de BTW-vrijstelling (deels) te verminderen MAAR de aanpassing van de wagen, mist het voorleggen van 'de nodige bewijzen'.

Integraal worden terugbetaald en hier niet een termijn van x jaar opplakken, wordt vooropgesteld. De afwezigheid van de aanpassing kan er immers voor zorgen dat de integratiemogelijkheden voor iemand serieus beperkt wordt.

Parkeerplaatsen voor personen met een beperking

<u>De weg er naartoe</u>

Dat toepark een meerwaarde is/kan zijn voor bezitters van een 'blauwe kaart' spreekt voor zich. Echter naar ons aanvoelen is/was dit 'aanbod' onvoldoende gekend. Rekening houdend met het toenemend belang dat wordt gehecht aan 'mobiliteit en smart cities' is het aangewezen dat toepark hierin ook een plaats krijgt. Wat de updating van de het systeem aangaat, zijn wij van mening dat hier zeker mogelijke oplossingen zijn. Hierbij denken we aan de inschakeling van mensen met een beperking in het kader van de 'verplichte tewerkstelling' die zowel lokale als bovenlokale overheden hebben.

Voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking en controle hierop

Misbruiken bij het gebruik van de parkeerkaarten en bijhorende voorbehouden parkeerplaatsen zijn een oud zeer. Alle misbruiken zullen we zeker niet kunnen wegwerken. Als één van de mogelijke oplossingen stellen wij voor, om bij de aangifte van een overlijden, als één van 'in te leveren documenten (naast bv. de identiteitskaart) ook de parkeerkaart te voegen. De controle hiervan is zeker een taak voor het lokale bestuur. Op deze wijze zullen een aantal parkeerkaarten verdwijnen en komt er automatisch meer plaats vrij voor zij die er wel rechtmatig gebruik van maken. Daarnaast is een verscherpte controle op het rechtmatige gebruik door de lokale politie en/of lokale overheid, zeker een must.

Fietsparkeerplaatsen

Dat het economisch belang van het aantal fietsparkeerplaatsen en fietssnelwegen alsmaar toeneemt, spreekt voor zich. Ons huidige fietsinfrastructuur is niet aangepast om deze toevloed aan verschillende soorten te verwerken.

Conclusie

Het mag duidelijk zijn. Voor ons is **een degelijk toegankelijkheidsbeleid = een transversaal beleid** waarbij mobiliteit een van de belangrijkste pijlers is.

MAAR wat ben je met -volgens alle regels, normen principes - aangepaste sanitaire voorzieningen in een cultureel centrum als:

● Je het huis niet uit kan omdat je niet alleen & zelfstandig op het voetpad kan, omdat het niet berijdbaar is met je rolstoel;

● Je niet de bus op kan omdat je te laat de beslissing nam om naar het CC te gaan;

● Je er met je wagen niet raakt omdat de voorbehouden parkeerplaats te smal is en de weg van de parkeerplaats tot aan de ingang van het CC uitgerust is met materialen waar je jezelf in 'vastrijdt';

● Je de deur van het CC niet open krijgt vanuit je rolstoel;

● Je na de voorstelling met je vrienden niet iets kan gaan drinken & napraten omdat de deur van het cafetaria te zwaar is om open te trekken vanuit je rolstoel;

● Je voor het huiswaarts keren niet naar het aangepast sanitair kan omdat dit in de kelder gelegen is en de lift 'buiten dienst' is.

DUS IS ER MAAR EEN BEDENKING:

BLIJF JE DENKEN ZOALS JE STEEDS HEBT GEDACHT, DAN KOM JE TOT DE OPLOSSING DIE JE STEEDS HAD!

VZW Tolbo
Kattestraat 5/A001
B-1840 Londerzeel

IBAN BE18 7360 4552 2265
BTW BE0843.180.517

+32 475 85 83 19
info@vzwtolbo.be
www.vzwtolbo.be