

ingediend op **195** (2019-2020) – Nr. 2  
28 maart 2022 (2021-2022)

## **Verslag van de hoorzitting**

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Rita Moors en Els Robeyns

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Katrien Schryvers, Lode Ceyssens, Vera Jans,  
Karin Brouwers, Maaïke De Rudder en Orry Van de Wauwer

over een betere mobiliteit  
voor mensen met een beperking

---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Jo Brouns, Martine Fournier;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Vragen en opmerkingen van de leden .....                                                                                           | 4  |
| 1.1. Katrien Schryvers.....                                                                                                           | 4  |
| 1.2. Els Robeyns .....                                                                                                                | 5  |
| 1.3. Bert Maertens .....                                                                                                              | 6  |
| 1.4. Stijn Bex .....                                                                                                                  | 7  |
| 1.5. Karin Brouwers .....                                                                                                             | 7  |
| 1.6. Marino Keulen.....                                                                                                               | 8  |
| 1.7. Bart Claes .....                                                                                                                 | 8  |
| 2. Antwoorden van de sprekers .....                                                                                                   | 8  |
| 2.1. VVM De Lijn.....                                                                                                                 | 8  |
| 2.2. ODAV .....                                                                                                                       | 10 |
| 2.3. Inter.....                                                                                                                       | 12 |
| 2.4. Dito .....                                                                                                                       | 14 |
| 2.5. Vzw TolBo .....                                                                                                                  | 16 |
| 3. Bijkomende vragen en antwoorden .....                                                                                              | 17 |
| Gebruikte afkortingen.....                                                                                                            | 18 |
| Bijlagen: zie de <a href="#">dossierpagina</a> van dit document op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a> |    |

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 17 februari 2022 een hoorzitting over de conceptnota voor nieuwe regelgeving van Katrien Schryvers, Lode Ceyssens, Vera Jans, Karin Brouwers, Maaïke De Rudder en Orry Van de Wauwer over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/1).

Volgende sprekers namen deel aan de hoorzitting:

- Filip Claes, directeur Human Resources VVM De Lijn;
- Annelies Geelen, voorzitter vzw Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer (ODAV);
- Wendy Metten, algemeen directeur Inter;
- Reinhart Niesten, stafmedewerker Beleidsparticipatie Dito;
- Mark Van Assche, voorzitter vzw TolBo.

Aan de organisaties die gehoord werden en aan andere verenigingen werd voorafgaandelijk om een schriftelijk standpunt over de conceptnota gevraagd. Er vond geen mondelinge toelichting plaats van deze standpunten. Ze zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

*(De vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

## **1. Vragen en opmerkingen van de leden**

### **1.1. Katrien Schryvers**

*Katrien Schryvers* bundelt haar vragen per thema, te starten met de toegankelijke haltes. Dito maakte opmerkingen bij de Hoppinpunten. In hoeverre zijn de bevindingen die werden gemaakt over het masterplan Toegankelijke Haltes over te dragen naar die Hoppinpunten? Zijn er specifieke problemen bij Hoppinpunten die er niet zijn bij de klassieke haltes? Sluiten de andere organisaties zich aan bij de opmerking van Dito dat het touchscreen op de Hoppinzuil moeilijk te bedienen is vanuit een zittende houding? De Hoppinzuil zou ook onvindbaar zijn voor blinden en slechtzienden. Als dat zo is, moet dit aangepast worden. Kan men hierover meer toelichting geven?

De CD&V-fractie vindt dat de scootmobielen mee moeten kunnen op het openbaar vervoer. Dat is des te meer het geval voor de scootmobielen die voldoen aan de voorwaarden qua grootte en gewicht voor rolstoelen. Wat zijn volgens De Lijn de obstakels om dit probleem op te lossen?

Het wordt een grote uitdaging om het flexplusvervoer op touw te zetten. Zonder mobiliteit geen inclusie. De gebruikers zullen een beroep moeten doen op de mobiliteitscentrale. Welke specifieke bezorgdheden leven er hierover bij de organisaties? CD&V deelt de bezorgdheid over de werking van de mobiliteitscentrale voor mensen met een bepaalde zorgnood. Het gaat om een zeer diverse groep. Welke risico's bestaan er omtrent de mobiliteitsindicatiestelling? Welke belangrijke elementen moeten aandacht krijgen bij de aanbesteding? In hoeverre worden de verschillende organisaties betrokken bij het opstellen van de mobiliteitsindicatiestelling? Katrien Schryvers is hierover bezorgd omdat men de mobiliteitsvraag niet los kan zien van de aard van de zorgbehoefte. Het vraagt een aanpak op maat. Het vervoeren van mensen met een zorgbehoefte is meer dan alleen het organiseren van verplaatsingen.

Wat vindt ODAV van het openstellen van busstroken voor het flex- en flexplusvervoer? Als dit vervoer hiervan kan gebruikmaken, dan leidt dit tot een hogere efficiëntie bij files.

Welke personen zullen het makkelijkst van aangepaste deelfietsen kunnen gebruikmaken? In welk type moet prioritair worden geïnvesteerd? Kennen de sprekers goede buitenlandse voorbeelden?

Er is nood aan specifieke fietsstallingen. Inter wijst erop dat de stallingsmogelijkheden voor buitenmaatse fietsen opgenomen zijn in de ontwerpwijzer voor Hoppinpunten. Volstaan de hierin opgenomen vereisten?

Vzw TolBo wijst op de problemen bij de aanvraag van een rijgeschiktheidsattest bij CARA. Dat probleem komt haar meer ter ore. Hebben de andere organisaties ook weet van dergelijke problemen?

Welke mogelijkheden zien de organisaties om het misbruik van parkeerkaarten nog beter aan te pakken zonder bijkomende last voor de rechthebbenden? Wat kan worden verbeterd aan de informatie over aangepaste parkeerplaatsen? Is er een app nodig?

NOOZO hamert op het belang om een toegankelijke omgeving verplicht te maken. Over een onderzoek met aandacht voor een update van de richtlijnen is een brief geschreven aan de minister. Kwam hierop al een reactie?

## 1.2. Els Robeyns

*Els Robeyns* vindt in de overgemaakte standpunten nuttige en interessante aanbevelingen en suggesties die soms breder gaan dan de conceptnota. Ze heeft haar vragen gebundeld per organisatie.

ODAV benadrukt terecht dat mobiliteit een voorwaarde is tot inclusie. Naast het laagdrempelige en toegankelijk aanbod is zorg en begeleiding zeer belangrijk. ODAV is bevreesd voor een daling van de kwaliteit van de dienstverlening. Hoe ziet de organisatie dat concreet en welke zijn de eventuele knelpunten in het Taxidecreet? Zal basisbereikbaarheid een impact hebben op het werken met vrijwilligers en trajecten die worden afgelegd met werknemers uit de sociale economie? Is het binnen het Taxidecreet mogelijk op een rendabele manier een even kwaliteitsvolle dienstverlening te voorzien voor de doelgroep. Wat met de tarieven van het vervoer op maat die per vervoerregio worden vastgelegd? Wat zou de impact zijn van een eventuele verhoging van de tarieven voor de doelgroep? Zouden mensen dan uit de boot vallen? Welke zijn de bezorgdheden over de mobiliteitsindicatiestelling? Tot slot vraagt ze hoe de conceptnota beantwoordt aan de bekommernissen van ODAV over de overstap naar vervoer op maat.

Vzw TolBo legt sterk de nadruk op het definiëren van de doelgroep. Op welke manier wordt de groep met een functiebeperking die niet-erkend is, over het hoofd gezien bij de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, infrastructuur enzovoort? Biedt de conceptnota hierop een antwoord? Wordt er in de conceptnota voldoende rekening gehouden met de bestaande verkokering en het gebrek aan coördinatie? Kan men verduidelijken op welke manier de aanleg van oplaadpalen voor elektrische voertuigen het isolement van mensen met een beperking zou verhogen? Wat is het concrete voorstel over de fiscale vrijstelling en de terugbetaling van de aanpassing van wagens?

Aan De Lijn vraagt Els Robeyns of de organisatie de doelstelling van het masterplan Toegankelijke haltes om tegen 2030 50 procent toegankelijke haltes te voorzien, haalbaar? Wat is de stand van zaken en welk budget is er nodig om dit te realiseren? Hoeveel gemeenten hebben het charter Toegankelijke Haltes ondertekend? Hoe evalueert De Lijn de afschaffing van de reservatieplicht? Wat is het standpunt van De Lijn om de DAV toe te laten op de busstroken en de bijzonder overrijdbare beddingen? Er zijn nog problemen met de auditieve en visuele halte aankondigingen op bussen en trams. Wat is de stand van zaken en waar situeren zich de problemen? Heeft De Lijn voldoende kennis om het openbaar vervoer toegankelijk te maken en wordt er voldoende samengewerkt met ervaringsdeskundigen en reizigers?

Wordt Dito als ervaringsdeskundige betrokken bij het aanleggen van het publiek domein zoals bijvoorbeeld de Hoppinpunten? Kan men het aangepast fietsdelen concretiseren en wat is het potentieel? Welke assistentiemogelijkheden zijn er volgens Dito bij overstappen?

Volgens Inter zijn er maar vijf subsidieaanvragen ingediend voor de aanleg van toegankelijke haltes. Van waar zijn deze cijfers afkomstig? Komt de terughoudendheid van lokale besturen doordat de OV-plannen nog niet vastliggen of zijn er andere redenen?

### 1.3. Bert Maertens

Ook *Bert Maertens* heeft zijn vragen opgedeeld per organisatie. In het standpunt van Dito leest hij merkwaardig genoeg dat bij haltes met assistentie de chauffeur ook daadwerkelijk de assistentie moet verlenen. Heeft Dito weet van specifieke gevallen waarbij dit niet het geval is? Meldt men dit aan De Lijn? Wat is de reactie van De Lijn hierop en hoe kan dat desgevallend worden verbeterd? Hij begrijpt dat Dito ervoor pleit om de parkeerkaart niet te koppelen aan de nummerplaat maar aan de persoon. Hoe valt dit te rijmen met een adequate controle? Bestaan er hier buitenlandse voorbeelden van?

Wat is de specifieke reden dat Inter er voor pleit om de controle van de toegankelijkheidsvoorwaarden van de haltes en Hoppinpunten weg te halen bij De Lijn en een onafhankelijke en representatieve externe partij met kennis van zaken hiervoor verantwoordelijk te maken? Wat denkt De Lijn hierover? Het is geweten dat het moeilijk is om een inhaalbeweging te maken voor het toegankelijk maken van haltes. Als lokale bestuurder kijkt men altijd naar planning en budget. Zijn er volgens de verschillende organisaties nog andere instrumenten om hieraan te verhelpen? Bert Maertens vindt het voorstel van Inter om het aanbod aan aangepaste deelfietsen te koppelen aan de mobiliteitscentrale interessant.

In het schriftelijk standpunt van NOOZO wordt terecht gesteld dat een passende omgang met mensen met een handicap veel problemen met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer kan voorkomen of beperken. Men geeft het voorbeeld dat chauffeurs het halte aankondigingssysteem tijdens de rit afzetten. Komen dergelijke klachten regelmatig voor en worden deze gemeld aan en opgevolgd door De Lijn? Volstaat de opleiding toegankelijkheid in de rijopleiding niet? Wat is de reactie hierop van De Lijn?

Welke organisaties controleren in het buitenland de toegankelijkheid van het openbaar vervoer? Is dat de overheid, een privéorganisatie, een belangenvereniging of een samenwerking met een van deze?

ODAV stelt in het schriftelijk standpunt de vraag of het flexplusvervoer een duidelijke plaats heeft gekregen in de OV-plannen van de vervoerregio's. Hij speelt deze vraag door aan de verschillende organisaties.

Bert Maertens vraagt aan vzw TolBo ook meer verduidelijking over de mogelijke verhoging van het isolement van mensen met een beperking bij de aanleg van oplaadpalen voor elektrische voertuigen.

Aan De Lijn vraagt hij waarom de scootmobielen niet zijn toegelaten en is er geen oplossing mogelijk? Hoe evalueren De Lijn en de andere organisaties het traject naar meer toegankelijke haltes en de afschaffing van de reservatieplicht?

De *voorzitter* merkt op dat NOOZO wel om een schriftelijk standpunt werd gevraagd maar niet werd uitgenodigd op de hoorzitting. Vragen kunnen indien gewenst wel schriftelijk worden overgemaakt.

#### 1.4. Stijn Bex

*Stijn Bex* zegt dat de Groenfractie achter de voorstellen en aanbevelingen van de conceptnota staat. Ze zijn een goede stap naar meer inclusie van mensen met een beperking op het vlak van mobiliteit. De startdatum voor basisbereikbaarheid werd verschoven naar 1 juli 2023. Dit is een uitgelezen kans om te vernemen welk werk er nog aan de winkel is.

Aan De Lijn vraagt hij of de oude bussen ook nog zullen voorzien worden van een halte aankondigingssysteem? Hoe ver staat het hiermee bij de bussen van de exploitanten? Is er nog extra ondersteuning mogelijk om haltes toegankelijk te maken in de historische binnensteden? Hoe staat De Lijn tegenover het correct aanrijden van de boordstenen, de reizigerscommunicatie enzovoort? Zal De Lijn vertegenwoordigers van de doelgroepen betrekken bij de evaluatie van toegankelijke haltes en rijtuigen? Net als de vorige sprekers had hij gelijkaardige vragen over de vrije busbanen, de afschaffing van de reservatieplicht en de scootmobielen.

Het is blijkbaar nog niet duidelijk wat de specifieke toekomstige rol van ODAV bij basisbereikbaarheid zal zijn. Het is belangrijk dat de mobiliteitsindicatiestelling nu duidelijk wordt uitgewerkt. ODAV vreest dat het specifiek aanbod dat men voorziet voor mensen met bepaalde zorgnoden verloren zal gaan. Kan men dit verder verduidelijken? Kan ODAV iets meer zeggen over de wenselijkheid van diensten aangepast vervoer als een aparte categorie in het Taxidecreet? Wat met de problematische veranderingen in de BIV waardoor het voor organisaties erg duur wordt?

Aan alle organisaties vraagt hij welke aanbevelingen of voorstellen uit de conceptnota prioritair zijn indien men door budgettaire beperkingen keuzes zou moeten maken.

#### 1.5. Karin Brouwers

*Karin Brouwers* vraagt ook naar een reactie van De Lijn op het feit dat chauffeurs het halte aankondigingssysteem zouden uitschakelen en de vraag van NOOZO naar meer vorming voor personeel over inclusie en omgaan met personen met een beperking.

Ze leest in het standpunt van De Lijn dat tijdens de coronamaatregelen werd voorzien in tijdelijk geldende aangepaste maatregelen voor blinden en slechtziende reizigers die in overleg met de gebruikersorganisaties werden uitgewerkt. Hierover kreeg de spreker graag meer verduidelijking. Hoe evalueerden de blinden en slechtzienden deze maatregelen?

NOOZO merkt op dat veel van de praktische uitwerkingen in de vervoerregioraden vaak gebeuren zonder betrokkenheid van personen met een beperking. Waaraan is dit volgens de organisaties te wijten? Welke garanties over de kwaliteit van de dienstverlening voor de toekomstige gebruikers ontbreken er precies volgens ODAV? Hebben de organisaties een gelijkaardige kijk zoals ODAV op basisbereikbaarheid? Zijn er concrete voorbeelden van waaruit de bezorgdheden voortkomen?

Naar verluidt zou bij de aanbesteding van het flexplusvervoer gevraagd worden dat de mededingers zouden werken met de vergunning van een taxibedrijf. Het besluit van de Vlaamse Regering hierover is aangepast in 2019 en de DAV's zouden al onder deze regeling moeten vallen, vernam Karin Brouwers. Een uitzondering zou er zijn voor organisaties die werken met niet-commerciële tarieven. Zijn er al DAV's die werken als taxibedrijf?

Voor de inrichting van de belbussen van De Lijn gelden dezelfde Europese richtlijnen als die voor reguliere OV-bussen, wat de mobiliteitshulpmiddelen betreft. Gelden deze regels voor alle vormen van georganiseerd collectief vervoer, dus ook voor de uitbaters van het flexvervoer?

### 1.6. Marino Keulen

*Marino Keulen* vindt dat de CD&V-parlementsleden een verdienstelijke conceptnota hebben geschreven. Hij verwondert er zich over dat dit in 2022 nog nodig is. Inclusiviteit zou een werkwoord moeten zijn. Zijn ervaring is dat dit vaak gewoon te maken heeft met besef. Het gaat over meer dan parkeerplaatsen voor mensen met een beperking. Het gaat over het besef dat het publieke domein inclusief moet worden ingericht en dat is niet altijd aanwezig bij beslissingen over dossiers. Het financiële mag hierbij geen beletsel zijn want het gaat om eenmalige goed bestede uitgaven. De technologie biedt ook steeds meer mogelijkheden. Hij geeft het voorbeeld van de zogenaamde rateloversteekplaatsen. Dat wordt niet courant geïnstalleerd bij de herinrichting van kruispunten. Er is al veel gebeurd zoals de afschaffing van de reservatieplicht en de informatie over de toegankelijkheid van haltes in de routeplanner. Er zijn het masterplan en het charter Toegankelijke Haltes. Maar er is nog veel werk aan de winkel.

Voor het afschaffen van de retributies voor het afleggen van het theoretisch rij-examen in speciale zitting kan men op de volle steun rekenen van Open Vld. Voor het gebruik van de busbanen moet men nagaan wat de gevolgen zijn voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Wat is het standpunt van De Lijn hierover?

### 1.7. Bart Claes

*Bart Claes* weet uit ervaring dat op enkele uitzonderingen na de halteaankondigingen op de trams goed werken. Dat staat in schril contrast met de bussen, en zeker in vergelijking met de bussen van de MIVB in Brussel. Men wacht bij De Lijn tot de vervanging van de oude bussen. Is er toch geen mogelijkheid om de visuele en auditieve halteaankondiging alsnog te installeren in de huidige bussen?

Bijzonder weinig lokale besturen doen een beroep op de subsidies voor het inrichten van toegankelijke haltes, soms uit onwetendheid. Ook het charter werd maar door weinig gemeenten ondertekend. Krijgen De Lijn en Inter signalen van de lokale besturen waarom zo weinig gebruikgemaakt wordt van deze subsidies en waarom ze het charter nog niet hebben ondertekend?

Wanneer Bart Claes met de kinderwagen op stap gaat, merkt hij op hoeveel obstakels zich op de voetpaden bevinden, zeker in een stedelijke context. Voor mensen met een rollator of rolstoel moet dit erg problematisch zijn. Vzw TolBo maakt een opmerking over de mogelijke toekomstige ontoegankelijkheid van de voetpaden door de komst van elektrische laadpalen. Werd vzw TolBo betrokken bij het opstellen van het laadpalenplan van de Vlaamse Regering? Heeft men weet van bepaalde oplossingen voor de laadkabels zodat zij op het voetpad geen hindernis vormen?

## 2. Antwoorden van de sprekers

### 2.1. VVM De Lijn

*Filip Claes* antwoordt over de toegankelijkheid van de voertuigen voor scootmobielen dat deze ingericht worden conform onder meer Europese richtlijnen. Objecten moeten aan een aantal vereisten voldoen om te kunnen worden vervoerd. Alle reizigers moeten veilig en comfortabel worden vervoerd. De allergrootste scootmobielen kunnen niet op een veilige manier verankerd en vervoerd worden en hebben een zeer beperkte wendbaarheid. Opvouwbare scootmobielen kunnen wel mee. De belbussen moeten inderdaad voldoen aan diezelfde vereisten. Over hoe het vervoer op maat er in de toekomst zal uitzien zullen de vervoerregioraden zich moeten uitspreken. Voor zover hij weet zijn er momenteel geen duidelijke richtlijnen hiervoor. Het is zeker een aandachtspunt dat het vervoer op maat dezelfde toegankelijkheid blijft hebben als de huidige belbussen. De spreker moet nagaan of hierover

regelgeving is. Volgens Filip Claes is die regelgeving enkel van toepassing op geregeld collectief vervoer. Als het vervoer op maat niet meer zal ingericht worden als geregeld collectief vervoer, dan zal dat ook niet meer aan diezelfde richtlijnen voldoen en dreigt de toegankelijkheid achteruit te gaan. Bijkomende richtlijnen dringen zich dus op.

Voor het openstellen van de busstroken verwijst de spreker naar de nota. Het moet onderwerp uitmaken van verder onderzoek. Zoals aangegeven door Marino Keulen moet men de impact goed in kaart brengen zodat er niet meer problemen ontstaan zoals onveilige situaties en doorstromingsproblemen.

Els Robeyns vroeg of de doelstelling van 50 percent toegankelijke haltes tegen 2030 haalbaar is. De Lijn participeerde mee aan de opmaak van het masterplan toegankelijkheid, dus De Lijn vindt dit zeker een haalbaar streven. De Lijn ziet zich als aanspreekpunt en promotor, maar heel veel hangt af van de wil en het engagement van diegenen die die infrastructuur moeten aanleggen. 36 lokale besturen ondertekenden het charter Toegankelijke Haltes. 27 tekenden ook in op het coaching-traject. Er is dus nog ruimte voor bijkomende engagementen.

De afschaffing van de reservatieplicht werd positief geëvalueerd. De Lijn krijgt hierover ook positieve signalen. De assistentieplicht bestaat erin dat de chauffeur de rolplaat moet uitleggen voor rolstoelgebruikers zodat het voertuig toegankelijk is. Verdere assistentie is niet verplicht. Sommige chauffeurs zouden weigeren om de rolplaat uit te leggen. Klantvriendelijkheid en inclusie maken deel uit van de basisopleiding en van de verdere vakbekwaamheidsopleidingen. Intern en extern wordt hierrond regelmatig campagne gevoerd. Bij klachten schrijft de procedure onder meer voor dat de teamcoach van de betrokken chauffeur op de hoogte wordt gebracht. Bij meerdere klachten kunnen zij dit verder opvolgen en nagaan welke stappen men moet ondernemen. Filip Claes benadrukt dat de meeste chauffeurs absolute klantvriendelijkheid hoog in het vaandel dragen.

66 procent van de bussen zijn uitgerust met visuele halte aankondigingen en 20 procent met auditieve reisinformatie. De huidige voertuigen aanpassen blijkt niet evident te zijn. Zo moet men een audiosysteem dat gelinkt is met het systeem van reisinformatie installeren. In de bestekken voor nieuwe voertuigen van De Lijn en in de bestekken die worden uitgeschreven naar exploitanten wordt dit wel opgenomen.

Het in kaart brengen van de toegankelijkheidsstatus van de haltes gebeurt inderdaad door De Lijn. Er werd gevraagd of dit niet beter door een onafhankelijke externe partij zou gebeuren. De halteploegen van De Lijn die voortdurend de haltes monitoren beschikken over een haltebeheertool met indicatoren. Op basis daarvan wordt er automatisch op basis van een soort beslissingstabel een toegankelijkheidsstatus gegenereerd. Dat gebeurt op een objectieve manier. Men zou er ook een externe partij naar kunnen laten kijken, maar Filip Claes vindt het goed en noodzakelijk dat de halteploegen die sowieso op het terrein zijn hiervoor instaan.

Wat de extra ondersteuning in een stedelijke context betreft om de haltes en de informatie zo toegankelijk mogelijk te maken, verwijst de spreker naar het feit dat nog maar een beperkt aantal gemeenten hebben ingetekend op bijvoorbeeld het coachingtraject. Men zou dit nog beter bekend kunnen maken. Hij verwijst verder naar de nota waarin wordt verwezen naar verbetering van de website, de app en de halteborden om de toegankelijkheidsinformatie zo makkelijk mogelijk beschikbaar te maken.

Op samenwerking met belangenverenigingen zal De Lijn verder inzetten. Zo werd er samengewerkt met organisaties van blinden en slechtzienden voor de problemen die er waren door COVID-19. Samen met hen werden aangepaste richtlijnen gemaakt. Om de chauffeurs te beschermen werd immers tot op heden achter de

stuurpost een folie aangebracht waardoor reizigers, en dus ook blinden en slechtzienden, niet meer vooraan konden opstappen. Zij konden dus ook niet meer rechtstreeks communiceren met de chauffeur. Aan de chauffeurs werd gevraagd om de deur vooraan toch te openen als men aan een halte ziet dat er een blinde of slechtziende reiziger is. Zo kan men communiceren met de blinde of slechtziende reiziger en bijvoorbeeld laten weten dat men de reiziger zal informeren als de gewenste afstaphalte in zicht is. Die richtlijnen zijn gedocumenteerd en verspreid onder de chauffeurs.

## 2.2. ODAV

*Annelies Geelen* beaamt dat het vervoer van mensen met een beperking meer is dan enkel vervoer alleen, maar ook zorg. Beide vragen evenveel aandacht. Dat is de rode draad in het standpunt van ODAV. Zij vindt het belangrijk dat er vervoer is voor elke persoon met een beperkte mobiliteit die niet terecht kan in de andere vervoerslagen. Wie niet kan vervoerd worden via het kern- of aanvullend net of van halte tot halte, zou het recht moeten krijgen om een beroep te doen op het flexplusvervoer. Een van de grootste bezorgdheden op dit moment is dat zestien maanden voor de start van basisbereikbaarheid nog altijd niet duidelijk is welke gebruikers zullen kunnen gebruikmaken van het flexplusvervoer. Naar verluidt zouden de huidige gebruikers van de DAV's en MAV's zeker in aanmerking komen. Voor andere reizigers is het onduidelijk. Belangrijk om te vermelden is dat momenteel binnen de 27 verschillende vervoersgebieden waar de DAV's actief zijn er heel grote verschillen zijn in de samenstelling. Er is geen uniforme mobiliteitsindicatiestelling. De vervoerder bepaalt wie in aanmerking komt waardoor er grote verschillen zijn. Er zijn gebieden waar alleen rolstoelgebruikers worden meegenomen, maar er zijn ook gebieden waar bijvoorbeeld ook weinig mobiele stappers vervoer krijgen.

Als men voorlopig voor de opstart enkel als basis de huidige gebruikers neemt, dan moet men er ook rekening mee houden dat de doelgroep waarvoor ODAV werkt zeer snel verandert. Op korte termijn kunnen er dus veel nieuwe gebruikers bijkomen. Het is dus vooral van belang dat die doelgroep voldoende ruim wordt genomen en dat het flexplusvervoer zowel gericht is op mensen met een permanente, maar ook met een tijdelijke beperking als gevolg van bijvoorbeeld een ongeval. Het kan ook gaan om kinderen, en zowel om heel korte als heel lange trajecten. Het mag niet enkel gericht zijn op mensen met een erkenning van het VAPH. Het is ook belangrijk dat het stijgend aantal gebruikers van de dagcentra kunnen gebruikmaken van het flexplusvervoer. Als dat niet kan, dan is er ook een nood aan een alternatief en betaalbaar aanbod.

Er is ook de vrees dat er een limiet zou komen aan het aantal verplaatsingen, bijvoorbeeld op maandbasis. Maar het gaat niet enkel om occasionele verplaatsingen, maar ook om frequente ritten, bijvoorbeeld voor mensen die van maandag tot vrijdag 's ochtends en 's avonds vervoer nodig hebben van en naar het dagcentrum. Als iemand zich verplaatst via het reguliere openbaar vervoer, dan staat daar ook geen limiet op. Het is ook belangrijk voor ODAV dat er geen verantwoording moet afgelegd worden voor de bestemming van het vervoer, tenzij het uiteraard gaat over dringend of liggend ziekenvervoer maar dat doen de DAV's momenteel ook niet.

Er werd gevraagd welke elementen moeten meegenomen worden in de aanbesteding voor het flexplusvervoer. ODAV vindt het zeer belangrijk dat de zorgcomponent voldoende wordt meegenomen. Het is nodig dat de chauffeurs die ingezet worden hierin ook een degelijke opleiding krijgen. Verder moeten er voldoende eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid en het comfort van de voertuigen. *Annelies Geelen* is bezorgd over de timing van de publicatie van de bestekken. De vrees bestaat dat de mobiliteitsindicatiestelling nog niet klaar zal zijn waardoor voor de DAV's niet duidelijk is in welke mate er een marge moet voorzien worden voor een eventueel restaanbod voor die gebruikers die buiten het flexplusvervoer zouden vallen. ODAV roept dus op om eerst de mobiliteitsindicatiestelling uit te werken vooraleer de

bestekken te publiceren. Over de uitwerking van de mobiliteitsindicatiestelling had ODAV al meermaals overleg met MOW, maar de spreker betreurt dat dit nog geen resultaat opleverde, wetende dat op 1 juli 2023 het flexplusvervoer van start gaat.

ODAV is al een aantal jaren vragende partij om te kunnen gebruikmaken van de busstroken. Personen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer hebben ook het recht om op een vlotte manier op hun bestemming te geraken. Het zorgt ook voor een efficiënter en comfortabeler vervoer, te meer omdat zij vaak tijdens de spitsmomenten worden vervoerd. Dit aspect is belangrijk maar eerder een zijaspect terwijl fundamentele zaken, waarvoor ze in de eerste plaats wil pleiten, nog niet op punt staan.

Wat de knelpunten binnen het Taxidecreet betreft, is de voornaamste bezorgdheid van ODAV dat het vervoer dat onder het Taxidecreet valt, bekeken wordt als commercieel vervoer. De dienstverlening van het huidige aangepast vervoer is niet alleen het vervoer maar ook de begeleiding. De vrees bestaat dat dit laatste zal wegvallen indien de erkenning zou vallen onder het Taxidecreet en als taxivervoerders dergelijk vervoer zouden aanbieden. Dit belet niet dat complementariteit mogelijk is tussen de taxisector en de sociale vervoerders. Beide zijn mogelijk om tot een voldoende groot aanbod te komen. Een andere vrees is dat in dit scenario er minder focus zal zijn op de zorg en er een minder kwalitatieve opleiding zal zijn van de chauffeurs.

Als men zal rijden voor de mobiliteitscentrale onder de basisbereikbaarheid, dan zal het volgens Annelies Geelen zeer waarschijnlijk niet meer mogelijk zijn om te werken met vrijwilligers. De sociale-econometrajecten zijn zeer intensieve begeleidingstrajecten, vaak ook in combinatie met taalcursussen. Als men die werknemers moet inzetten voor trajecten in opdracht van de mobiliteitscentrale, vreest men dat er eigenlijk een daling zal komen in de kwaliteit van de begeleiding. Daardoor zullen de kansen tot doorstroom naar de reguliere arbeidsmarkt verkleinen.

Kan men onder het Taxidecreet op een rendabele manier rijden? Volgens Annelies Geelen wordt op die manier de kostprijs hoger. Momenteel heeft een kleine minderheid een erkenning die onder het Taxidecreet valt. Maar een erkenning onder het Taxidecreet impliceert dat de kostprijs van het vervoer zal stijgen omdat men de jaarlijkse belasting per voertuig zal moeten betalen. Verder zal men btw-plichtig worden, waardoor de kostprijs zes procent hoger zal worden, en als men als organisatie verplicht wordt om onder een andere businessmodel te werken.

De meerkost zal altijd door iemand moeten betaald worden: de overheid, de organisatie of de gebruiker. Daarvoor bestaat geen goede oplossing. Als men niet meer kan werken met vrijwilligers en via de sociale economie zal de kostprijs van het vervoer zeer sterk de hoogte ingaan. De spreker geeft het voorbeeld van een vervoerder met twee vaste chauffeurs waarbij een meerderheid van het vervoer wordt georganiseerd via de sociale economie en vrijwilligers. De bruto loonkost van de chauffeurs bedraagt 35.000 euro op jaarbasis. Om datzelfde vervoer aan te bieden met alleen maar chauffeurs in vaste dienst stijgt de bruto loonkost naar 700.000 euro op jaarbasis. Dat budget is momenteel niet voorzien via het Compensatiedecreet, en dus ook via het budget dat wordt overgeheveld van het Compensatiedecreet naar het vervoer op maat bij de vervoerregio's. Dus ook budgettair vreest ODAV dat er een heel aantal problemen zullen rijzen.

Verder zijn er een aantal bezorgdheden rond de taalvereisten die het Taxidecreet oplegt. Mensen die via de sociale economie werken hebben vaak een andere moedertaal dan het Nederlands. Momenteel wordt hun tewerkstelling gecombineerd met heel intensieve taalcursussen. De taalvereisten in het Taxidecreet zijn dermate hoog dat die vaak onhaalbaar zullen zijn.

Op de vraag of een verhoging van de tarieven een optie is en of er dan mensen uit de boot zullen vallen, antwoordt Annelies Geelen dat ODAV al jaren de kwetsbaarheid van de gebruikers en het belang van de sociale tarieven benadrukt: mensen met een beperkt budget en die geconfronteerd worden met hoge medische kosten of hoge kosten voor dagcentra en andere opvangmogelijkheden. De sociale tarieven die nu worden aangerekend zijn vaak al te hoog. Het gaat dan over ritten van 50 cent per beladen kilometer die op het einde van de maand niet betaald kunnen worden. Het gaat dan vaak nog over noodzakelijk vervoer. Is een verhoging van de prijs dan een optie? Annelies Geelen vreest dat er nog weinig andere mogelijkheden zijn als men nog vervoer wil aanbieden. Het is zeker dat er dan mensen uit de boot zullen vallen.

De DAV's streven ernaar om zoveel mogelijk mensen te laten gebruikmaken van het reguliere openbaar vervoer, dus de toegankelijkheid van de haltes, de stations en de voertuigen is zeer belangrijk. Waar mogelijk probeert men nu al in te zetten op combimobiliteit door bijvoorbeeld gebruikers naar een station te brengen en in een ander station te laten ophalen. Maar bij de overgrote meerderheid is de zorgbehoefte zo zwaar dat het eigenlijk niet mogelijk is om voor die mensen gecombineerd vervoer aan te bieden.

Zoals in het schriftelijk standpunt al gesteld wordt, vraagt ODAV zich af of het flexplusvervoer een duidelijke plaats heeft gekregen in de OV-plannen van de vervoerregio's. ODAV vreest dat in een aantal vervoerregio's weinig of zelfs niets is opgenomen rond het flexplusvervoer. Ze hoopt daar snel klaarheid over te krijgen.

Er werd gevraagd of niet wordt gevreesd dat de jarenlange expertise verloren zal gaan als de transitie niet vlot verloopt. Annelies Geelen zegt dat ODAV altijd vanuit het standpunt van de gebruiker kijkt. Dat is een sociaal standpunt en men vertrekt niet vanuit een economisch principe. De laagdrempeligheid en toegankelijkheid van dienstverlening is zeer belangrijk. De bereikbaarheid van de dispatching bestaat er ook in dat de dispatchers momenteel een sociale functie uitoefenen waarbij echt geluisterd wordt naar de mensen met wie niet elk gesprek vlot verloopt.

Laagdrempeligheid gaat ook over sociale tarieven en het zoeken naar oplossingen wanneer een gebruiker op het einde van de maand een factuur niet kan betalen door bijvoorbeeld gespreide betaling aan te bieden of door te focussen op cruciale trajecten. Er is bijgevolg een heel grote flexibiliteit nodig.

Voor de BIV wil men minstens de bestaande regeling behouden of een volledige vrijstelling krijgen zoals in andere landen het geval is. Ze geeft het voorbeeld van een Ford Transit Custom waarvoor de BIV in 2020 2000 euro bedroeg. In 2021 was dit verdubbeld naar 4000 euro.

In het openstellen van busstroken voor flexplusvervoer ziet ODAV geen probleem voor de veiligheid omdat het gespreid over heel Vlaanderen maar over een relatief klein aandeel gaat van voertuigen dat hiervan zou gebruikmaken.

### 2.3. Inter

*Wendy Metten* zegt dat het een uitdaging is om in Vlaanderen van mobiliteit een succes te maken. Om alles goed te stroomlijnen en om iedereen te laten samenwerken – het lokale, het Vlaamse, en zeker ook het federale niveau – zijn er stappen gezet maar het is een werk van lange adem. Ze gelooft er heel erg in dat dit gepaard gaat met een degelijke aanpak die men alle kansen moeten geven.

De missie van Inter om gelijkwaardigheid en zelfstandigheid hoog in het vaandel te dragen voor mensen met een beperking, en tegelijkertijd ervoor te zorgen dat iedereen kan participeren, is een zeer kostbaar goed. Het gaat niet over alleen maar goed

willen doen in een charitatieve sfeer, maar ook over een degelijk toegankelijkheidsbeleid, over mobiliteit in het publiek domein, infrastructuur, cultuur enzovoort. Dat gaat gepaard met een visie met een ambitie en met een planning en dialoog. Inter denkt samen met de Vlaamse overheid na over wat er moet gebeuren om dat allemaal mee waar te maken en om daar ook de ondersteuning voor te geven.

Voor Inter zijn er drie punten heel erg belangrijk: meer draagvlak in de samenleving voor meer gebruikscomfort en toegankelijkheid, meer kennis en meer ervaring. De gebruikers moeten hierbij een prominente plaats krijgen want zij weten uit ervaring het best waar de knelpunten liggen. Opleiding en sensibilisering zijn daarbij een zeer belangrijk gegeven. Het moet een proces zijn met een wisselwerking en met input en betrokkenheid van gebruikers, het werkveld en het beleid. Het moet een geïntegreerd proces zijn dat van toegankelijkheid een evidentie maakt, iets wat een reflex is in onze samenleving.

Een tweede punt waar Inter erg in gelooft, is dat er duidelijke en consistente regels en richtlijnen moeten zijn die voor iedereen duidelijk zijn: voor de gebruiker, voor het beleid en ook voor het werkveld voor de professional. Ook de aftoetsing door de expert is zeer belangrijk omdat dan kan worden nagegaan of de richtlijnen goed begrepen worden en goed toegepast worden in de praktijk. De ontwerper en de aannemer moeten weten wat er nodig is om van Vlaanderen een toegankelijk Vlaanderen te maken. Ze hoopt dat Inter binnen afzienbare tijd geen advies meer moet geven over welk hellingspercentage er in Vlaanderen mag gebruikt worden. Dat zou gemeengoed moeten zijn.

Tot slot is ook evaluatie belangrijk door beleidsmakers en gebruikers om te kijken of die richtlijnen en regels ook goed toegepast zijn en of de werkelijkheid ook wel leidt tot meer gebruikskwaliteit voor iedereen.

Voor de richtlijnen rond de Hoppinpunten en de toegankelijke haltes baseerde men zich op het vademecum publiek domein. Dat is echter een uitgave van jaren geleden die al heel lang aan een actualisatie toe is. Deelmobiliteit, laadpalen en dergelijke zijn een relatief nieuw gegeven dat toen nog niet aan de orde was. Die richtlijnen zouden dus geactualiseerd moeten worden, wat blijkbaar de bedoeling is, en dat met de betrokkenheid van de ervaringsdeskundigen.

Specifiek voor de Hoppinpunten werd er wel een gebruikerstest georganiseerd door de Vlaamse overheid in samenwerking met Inter. Bij de opmaak van de bestekken werd er rekening gehouden met de feedback van de gebruikers.

Het masterplan Toegankelijke Haltes noemt Wendy Metten een stevige trendbreuk in Vlaanderen. Het is een plan met duidelijke ambities waarmee men heel veel actoren probeert te enthousiasmeren en te bewegen tot de aanleg van toegankelijke haltes. Ze hoopt dat men kan komen tot veel meer dan 36 ondertekenaars van het charter. Zo zal onder meer de Toegankelijkheidsprijs zorgen voor meer aandacht voor toegankelijkheid en mobiliteit. Het gaat om een stevig partnerschap met onder meer AWW, De Lijn, MOW en VVSG.

Er werd gesteld dat 27 lokale besturen die inschreven voor het coachingstraject weinig is, maar er is een limiet van 30. Er is zeker nog ruimte maar de limiet is bijna bereikt. Alleen kijken naar de persoon is volgens Inter echter niet voldoende. Men moet ook kijken naar waar die persoon moet geraken en met welk vervoersmiddel die zich moet verplaatsen. Het gaat om de zogenaamde keten van toegankelijkheid die veel verder gaat dan alleen maar infrastructuur of de toegangspoort tot de bereikbaarheid. Het gaat ook over service, communicatie, dienstverlening en dergelijke.

Als het gaat over het decreet Basisbereikbaarheid en deelmobiliteit ziet de spreker nog heel veel mogelijkheden in het feit dat de vervoeraanbieders zoals NMBS en De

Lijn zelf met elkaar in overleg gaan en tot afstemming komen. Een apart overleg kan leiden tot meer afspraken en meer samenwerking die de gebruiker ten goede komen.

Een ander voorbeeld is de website Toegankelijke haltes (<https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/toegankelijke-haltes>) waar Inter samen met de Vlaamse overheid zorgt voor een verzamelpunt van allerlei richtlijnen, goede praktijkvoorbeelden, getuigenissen van gebruikers enzovoort. Beleidsuitvoerders en het werkveld kunnen hier een beroep op doen om zich zo goed mogelijk te informeren over alles wat er beweegt rond toegankelijke haltes. Iets gelijkaardig kan ook opgezet worden voor bijvoorbeeld de Hoppinpunten.

Op het federale niveau wordt eraan gewerkt om met de NMBS, die de ruggengraat moet vormen voor het openbaar vervoer, tot meer samenwerking en afstemming te komen, en dit in samenwerking met andere expertiseorganisaties.

Inter pleit inderdaad voor de oprichting van een onafhankelijk en representatief orgaan om te adviseren over de toegankelijkheid van de Hoppinpunten. Inter wil zorgen voor meer samenhang en coördinatie in Vlaanderen wat ook haar decretale opdracht is. De samenstelling en finaliteit mag echter niet vrijblijvend zijn zoals nu het geval is met de projectstuurgroep met vertegenwoordigers. Of dit nieuwe orgaan een vaste of variabele structuur moet hebben, maakt voor Inter niet uit. Maar de adviezen moeten op maat gebeuren zodat in het geval er bijvoorbeeld erfgoedkwesaties zijn, ook erfgoedexperten mee aan tafel kunnen zitten. Inter is dus graag betrokken bij de oprichting maar is geen vragende partij om zelf een controleorgaan te zijn.

Er is zeker nood aan een app zoals Toepark. Ze verwijst naar wat Inter momenteel uitwerkt voor de provincie West-Vlaanderen met de website Navigeer en parkeer (<http://www.navigeerenparkeer.be>). Uit een recente bevraging van de lokale besturen blijkt dat hier nood aan blijft, gekoppeld aan andere informatie zoals de kostprijs van de parkings enzovoort.

Gevraagd naar de prioriteiten van Inter, zegt Wendy Metten dat er voor Inter zes hefbomen zijn voor een succesvol Vlaams toegankelijkheidsbeleid:

- regels en richtlijnen moeten worden uitgelegd, eenvoudig raadpleegbaar zijn, op elkaar afgestemd, up-to-date;
- een betere toepassing van de regelgeving ondersteunen;
- controle, handhaving en monitoring van de doeltreffendheid van de regelgeving;
- inzetten op meer en bredere kennis van toegankelijkheid met de betrokkenheid van alle actoren;
- een positieve waardering;
- een groeipad voor bestaande situaties, zodat die in het dagelijkse leven zeer sterk verbeteren.

## 2.4. Dito

*Reinhart Niesten* informeert dat Dito een gebruikersvereniging is voor personen met een handicap met een sociaal-cultureel luik en een luik belangenbehartiging, waarbij mobiliteit één van de speerpunten is.

De betrokkenheid bij het ontwerp van de Hoppinpunten was eerder mager. Er is een screening geweest over de Hoppinzuil waarop ook Dito aanwezig was. Dito stelt vast dat de insteek van ervaringsdeskundigen en de ervaringsbeleving ontbreekt.

Op de vraag in hoeverre de richtlijnen voor de haltes kunnen doorgetrokken worden naar het ontwerp van de Hoppinpunten, zegt hij dat in tegenstelling tot een bus- of tramhalte een Hoppinpunt eerder een beleevingsvolle plek is waar mensen moeten overstappen op verschillende vervoersmodi. Er wordt rekening gehouden met

technische richtlijnen maar niet met het gebruikscomfort: bij de bediening van de Hoppinzuil kan men het scherm niet afrollen en de informatie wordt niet auditief weergegeven. Er zijn voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap maar als men bijvoorbeeld uitstapt in het Hoppinpunt Zoutleeuw, dat door Dito werd gescreend vanuit die gebruikersbeleving als testcase, dan stoot men op een poort. Verder zijn de pakjesautomaten niet op hoogte. Dito pleit ervoor om de technische inzichten en de inzichten vanuit gebruikersperspectief in elkaar te laten vloeien bij de advisering.

Bij de aanleg van de Hoppinpunten werden heel wat kansen gemist. Zo legt men een Hoppinpunt aan in een NMBS-station waar geen dienstverlening is. Als het treinnet de ruggengraat is van basisbereikbaarheid, dan komt men daar, gezien vanuit het gebruikersperspectief, al in de problemen. Daarom blijft Dito hameren op het structureel betrekken van die gebruikersinzichten naast de zeer waardevolle technische expertise. Dito vraagt om desnoods die gebruikersparticipatie decretaal te verankeren. Dito wil haar zeer ruime expertise ook altijd ter beschikking stellen van het parlement of andere initiatieven.

Voor de scootmobielen wil Reinhart Niesten reageren op de tussenkomst van De Lijn die beweerde dat opvouwbare scootmobielen toegelaten zouden zijn op de voertuigen van De Lijn. Dat blijkt niet uit de ervaring van de gebruikers die worden geconfronteerd met een totaal verbod van elke scootmobiel. Ook op de website wordt niet vermeld dat een opvouwbaar scootmobiel is toegelaten. In de informatiebrochure staat dat scootmobielen verboden zijn. Dito heeft alle begrip voor eventuele veiligheidsrisico's maar vraagt zich af of dat veiligheidsrisico wel proportioneel is. Een bus tijdens het spitsuur vol rechtstaande gebruikers wordt bijvoorbeeld niet gezien als een veiligheidsrisico. Het probleem is dat de bussen van De Lijn worden ingericht volgens de Europese richtlijn die uitgaat van de referentierolstoel met een bepaalde maatvoering. Alle rollend materieel wordt daarop afgestemd maar die maatvoering in de Europese richtlijn is ook niet meer heel accuraat met de mobiliteits-hulpmiddelen die vandaag op de markt zijn. Dan zou kunnen bekeken worden door Europese fracties van de politieke partijen om die Europese richtlijn aan te passen. Misschien kan de conceptnota al duidelijk maken dat vouwbare scootmobiels meegenomen moeten worden.

Reinhart Niesten zijn geen buitenlandse voorbeelden bekend van systemen voor aangepaste deelfietsen. Het gaat ook eerder om een principekwestie: wanneer men bij basisbereikbaarheid van deelmobiliteit de norm maakt, dan moeten ook naast fietsen voor regulier gebruik, aangepaste fietsen ter beschikking gesteld worden. Uit eigen ervaring als rolstoelgebruiker weet hij dat aangepaste fietsen niet altijd zo persoonlijk moeten worden aangepast vooraleer mensen ze in een deelsysteem kunnen gebruiken. Er zijn altijd situaties waar bijzondere aanpassingen nodig zijn, maar bijvoorbeeld een tandem of een rolstoelplateaufiets of dergelijke, zou wel kunnen. G-Sport Vlaanderen heeft een systeem opgezet rond het aangepast fietsdelen. Dito zal zeker op zoek gaan naar eventuele buitenlandse voorbeelden. Zoals aangekondigd in het schriftelijk standpunt zal Dito, niet alleen rond het fietsdelen, maar ook het aangepast autodelen, een fundamentele denkoefening opstarten. Het gaat eerder over een mentaliteitswijziging dan nu al het concretiseren van dat concept.

Wat de afschaffing van de reservatieplicht en de toegankelijkheid van de haltes betreft, stelt Dito vast dat er een verplichting is voor de chauffeur om de oprijplaat uit te leggen, maar daar stopt zijn taak. Terwijl heel veel gebruikers net hulp nodig hebben om de transfer van het perron naar de bus te maken. Als men deze hulp echter zou inschrijven in het takenpakket van de chauffeur benut men het volledige haltepotentieel dat vandaag als toegankelijk en als toegankelijk met assistentie wordt gecodeerd. Dito verwijst ook naar het principe van de redelijke aanpassing dat zowel door het Vlaams Parlement als door de federale Antidiscriminatiewet is

gehonoreerd. Dat principe stelt dat men elke aanpassing moet kunnen doen zodat personen met een beperking op voet van gelijkheid met anderen kunnen deelnemen. Dito vraagt of niet structureel kan gecommuniceerd worden naar de chauffeurs dat assistentie nodig is om het perron te overbruggen en naar de bus te gaan en of dit niet kan gezien worden in de context van de redelijke aanpassing. Dito beschouwt dit alleszins als een redelijke aanpassing.

Voor het decreet Basisbereikbaarheid is het combineren van vervoersmogelijkheden de norm. Voor Dito is de assistentie die nodig is om van het ene vervoersmiddel naar het andere te gaan een essentiële succesfactor voor het slagen van het decreet Basisbereikbaarheid. In Gent zijn er proefprojecten geweest met buddy's voor het openbaar vervoer die mensen begeleiden van het ene naar het andere vervoersmiddel.

Met basisbereikbaarheid is het ook de bedoeling dat men overstapt van het treinnet, dat een federale bevoegdheid is, naar het kernnet van De Lijn. Wanneer iemand hiervoor assistentie nodig heeft, stelt zich een probleem. De assistentie die de NMBS mag bieden stopt aan de voordeur. Men zou bijvoorbeeld kunnen opteren om vast te leggen dat de assistentie pas stopt wanneer de betrokken persoon op het volgende vervoersmiddel zit. Er wordt dan opgemerkt dat het gaat om een verzekeringskwestie, maar dat is misschien onderhandelbaar met de verzekeraar.

Het koppelen van de parkeerkaart aan de nummerplaat voor de handhaving, schept voor de gebruikers een probleem omdat vele van hen meerijden en gebruikmaken van assistentie, waarbij ook vaak de persoonlijke assistent met een persoonlijke wagen rijdt. Dito kiest er dus voor om de parkeerkaart te koppelen aan de persoon. Dat heeft inderdaad tot gevolg dat men de onrechtmatige gebruiker van de parkeerkaart moet kunnen controleren en op heterdaad betrappen. Maar het koppelen aan de nummerplaat zorgt voor fundamentele problemen wanneer mensen die niet zelf kunnen rijden gebruikmaken van verschillende voertuigen.

## 2.5. Vzw TolBo

Mark Van Assche wenst eerst in te gaan op het dossier van de laadpalen. Vzw TolBo is momenteel nergens bij betrokken, en dus ook niet bij de plaatsing van laadpalen. Het gaat zowel over de laadkabels als over de plaatsing van de paal. Wat dat laatste betreft, is er gelijkenis met de plaats van de parkeerautomaten. Dan kan problemen geven voor mensen met een visuele beperking, maar ook voor bijvoorbeeld mensen met een kinderwagen. Een mogelijke oplossing voor de laadkabels zou er kunnen in bestaan om de kabels over de straat te hangen.

Op de vraag naar het gebrek aan coördinatie geeft de spreker het voorbeeld van de opmaak van de plannen voor leidingen van nutsmaatschappijen. Het is jammer te moeten vaststellen dat de Vlaamse Raad van Netwerkbeheerders er nog nooit aan gedacht heeft om bij het tekenen van die plannen de link te leggen met de toegankelijkheid van het openbaar domein. Dat is een gemiste kans en kan veel geld besparen.

Voor de btw-vrijstelling denkt Mark Van Assche aan een koppeling met het soort parkeerkaart. Zelf heeft hij een beperking en een eigen wagen. Hij stelt zich de vraag waarmee hij het meest gebaat is: een btw-vrijstelling of een aanpassing van zijn wagen telkens hij een ander voertuig aanschaft. Het gaat om een federale materie en een Vlaamse bevoegdheid, maar er is een gigantische discrepantie tussen de periode van drie jaar (voor de aankoop zonder btw) en de periode van zeven jaar (voor de aanpassing).

Voor de parkeerkaarten verwijst hij ook naar het systeem in Nederland. Daar heeft men de gebruikerspas en de bestuurderskaart. Als meerijder kan een chauffeur je

tot een bepaalde voorbehouden bestemming brengen. Als bestuurder kan men zelf bepalen waar men op een voorbehouden plaats parkeert.

Het probleem van de parkeerkaarten is deels ook op te lossen door het te koppelen aan de verplichting in te leveren documenten bij een overlijden. Het verhindert dat men gaat rondrijden met de parkeerkaart van iemand die overleden is.

Er werd gevraagd op welke manier de groep met een functiebeperking die niet erkend is, over het hoofd wordt gezien bij de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en infrastructuur. Dat gaat inderdaad over de mensen met een functiebeperking waar Annelies Geelen op wees, namelijk mensen die slechts tijdelijk een beperking hebben en kampen met een vervoersprobleem. In Helsinki, waar bussen rijden van Belgische makelij, kunnen mensen achteraan de halte gaan staan en aangeven dat ze op een gefaciliteerde manier de bus kunnen gebruiken. De chauffeur kan dan de bus laten zakken en de reiziger kan dan zelf de platformlift gebruiken. Dat kan gebruikt worden door iemand met een rolstoel of rollator maar ook door een moeder met een kinderwagen.

Voor vzw TolBo is de eerste prioriteit de vraag naar overleg, zoals bijvoorbeeld met de Vlaamse Raad van Netwerkbeheerders. Het zou heel wat kopzorgen kunnen voorkomen.

### 3. Bijkomende vragen en antwoorden

*Stijn Bex* heeft veel interessante dingen gehoord. Annelies Geelen stelde dat het heel belangrijk is dat mensen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, gebruik kunnen maken van een aangepaste dienst. Hebben mensen met een scootmobiel die niet op de bussen van De Lijn welkom zijn, automatisch het recht om van de diensten van ODAV gebruik te maken?

*Annelies Geelen* zegt dat de scootmobielen ook bij de diensten aangepast vervoer voor onduidelijkheid zorgen. Als gebruiker van een scootmobiel moet men voldoen aan bepaalde voorwaarden. ODAV is er zelf voorstander van om de scootmobiel altijd opgeplooid mee te nemen, maar er zijn ook gebruikers die niet uit hun scootmobiel kunnen opstaan, waar het voor ODAV ook niet evident is om vervoer te voorzien. ODAV stelt zichzelf ook de vraag hoe men zich in de toekomst als gebruiker met een scootmobiel moet verplaatsen als je er niet van kan afstappen. Als men geen gebruik kan maken van het openbaar vervoer, stelt zich de vraag of dat voldoende is om het recht te openen op flexplusvervoer.

Bart CLAES,  
voorzitter

Rita MOORS  
Els ROBEYNS,  
verslaggevers

**Gebruikte afkortingen**

|      |                                                                       |
|------|-----------------------------------------------------------------------|
| AWV  | Agentschap Wegen en Verkeer                                           |
| BIV  | belasting op de inverkeerstelling                                     |
| CARA | Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing                    |
| DAV  | Dienst Aangepast Vervoer                                              |
| MAV  | Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer                                 |
| MIVB | Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel               |
| MOW  | Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid) |
| NMBS | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen                       |
| ODAV | Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer                           |
| OV   | openbaar vervoer                                                      |
| VAPH | Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap                      |
| VVSG | Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten                            |