

ingediend op **195** (2019-2020) – Nr. 3
28 maart 2022 (2021-2022)

Verslag

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

Documenten in het dossier:

- 195** (2019-2020) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving
- Nr. 2: Verslag van de hoorzitting



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. Toelichting	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Aanbevelingen	4
1.3. Twee voorstellen voor aanpassing van de regelgeving	6
2. Verdere behandeling	6
Bijlage: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 21 oktober 2021 en 17 februari 2022 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*).

Katrien Schryvers maakte voor de toelichting gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlament.be.

Op 17 februari 2022 organiseerde de commissie een hoorzitting. Voor het verslag daarvan wordt verwezen naar *Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 195/2*.

Na de hoorzitting besliste de commissie om de conceptnota niet verder te bespreken.

(De vergadering van 21 oktober 2021 werd als hybride vergadering georganiseerd. De vergadering van 17 februari 2022 werd als videovergadering georganiseerd.)

1. Toelichting

1.1. Inleiding

Katrien Schryvers zegt dat het beleid wil zorgen voor inclusie en participatie van mensen die zorg nodig hebben. Zonder mobiliteit is inclusie niet mogelijk. Wie bijvoorbeeld een been breekt, ervaart meteen welke hindernissen men moet overwinnen. De nota werd ingediend in januari 2020 waardoor mogelijks al nieuwe regelgeving werd ingevoerd en nieuwe cijfers beschikbaar zijn. Ze wil toch nog een aantal aandachtspunten in de kijker zetten en vragen om hierover een hoorzitting te organiseren met enkele organisaties.

In de toekomst is er vervoer op maat en het flexplusvervoer. Dat zal een grote impact hebben voor personen met een zorgnood en er bestaan hierover wat bekommernissen. De doelstelling is ook te zorgen voor een goede mobiliteit voor hen. Maar daar mag men niet alleen op focussen. Er zijn nog andere zaken die deze mensen kunnen helpen.

De spreker verwijst naar een passage uit het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1*) (zie slide 2 van de presentatie). Zonder mobiliteit is er geen inclusie. Al te dikwijls leidt een gebrek aan mobiliteit tot verlies van kansen op het vlak van wonen, opleiding, ontspanning en tewerkstelling. Zich kunnen verplaatsen draagt bij tot zelfstandigheid en zelfredzaamheid en zorgt er mee voor dat men betekenis krijgt en zich volwaardig voelt.

Voor haar gaat het om een en-enverhaal: toegankelijke voertuigen, een comfortabele omgeving en wegen, bereikbare haltes, heldere en toegankelijke informatie enzovoort. Een inclusieve samenleving biedt een meerwaarde voor de mensen met extra ondersteuningsbehoeften maar ook voor de maatschappij in haar geheel. Deze personen zetten zich bijvoorbeeld op tal van domeinen in als vrijwilliger in het verenigingsleven en familiaal verband. Dat wordt vaak vergeten.

De indieners hebben elf aanbevelingen en twee voorstellen voor het wijzigen van de regelgeving.

1.2. Aanbevelingen

Een eerste aanbeveling luidt dat men op verschillende niveaus de nodige middelen moet uittrekken voor het realiseren van publiek domein dat comfortabel en toegankelijk is voor iedereen. *Katrien Schryvers* verwijst naar een passage uit het

Vlaamse regeerakkoord en een eenparig goedgekeurde resolutie uit 2019 (*Parl.St. VI.Parl. 2018-19, nr. 1852/3*) (zie slide 5).

Ten tweede vragen de indieners voldoende parkeermogelijkheden voor mensen met een beperking en het tegengaan van oneigenlijk gebruik ervan in heel Vlaanderen op dezelfde wijze. Er bestaat een mobiele app voor de politie om parkeerkaarten te controleren: die zou moeten uitgerold worden over heel Vlaanderen.

Ten derde wil men nieuwe technologieën inzetten voor onder andere slimme verkeerslichten en het waarschuwen van mensen die blind of slechtziend zijn. Het licht langer op groen wanneer rolstoelpatiënten, slechtzienden, ouderen enzovoort de straat oversteken is een ander voorbeeld.

In een vierde aanbeveling vragen de indieners nieuwe technologieën voor de organisatie van theoretische rijexamens voor personen die extra ondersteuning nodig hebben. Momenteel bestaat een theoretisch rijexamen in speciale of vertraagde zitting voor kandidaten met een mentale of intellectuele achterstand, een beperkte graad van geletterdheid, dyslexie enzovoort. Zij krijgen van de examinator extra toelichting bij de vragen, voor de antwoordtijd start. Op 2 juli 2021 werd een besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse besluiten over de rijopleiding en de rijexamens goedgekeurd. Daardoor wordt voor kandidaten die het Nederlands niet machtig zijn voorzien in een systeem van audiovertaling voor het afleggen van het theorie-examen en de gevaarherkenningstekst, ter vervanging van de bijstand door een tolk. Het besluit bepaalt verder dat examen centra en de instellingen moeten zorgen voor redelijke aanpassingen voor kandidaten en deelnemers met een beperking.

Verder pleiten de indieners voor automatische rechtentoekenning voor fiscale vrijstellingen en verminderingen en het behouden van tegemoetkomingen voor de aanpassing van wagens. Personen met een handicap hebben recht op een verlaagd btw-tarief bij aankoop van een nieuwe wagen of onderdelen ervan, bij herstellingen en bij onderhoud. Er is ook een vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling en van de jaarlijkse verkeersbelasting in het geval van invaliditeitspensioen of een invaliditeitsattest. En het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) geeft een tegemoetkoming voor bepaalde aanpassingen aan de wagen.

Ten zesde wil men basisinformatie over toegankelijkheid van haltes en voertuigen van De Lijn op de website en in de app van De Lijn. Het normaliseren van het weergeven van informatie over toegankelijkheid draagt bij aan een breder bewustzijn bij het publiek en de wegbeheerders over de behoefte aan meer toegankelijke infrastructuur.

Toegankelijke haltes voor bus en tram zijn vaak de bevoegdheid van de lokale wegbeheerders. De indieners vragen inhoudelijke en financiële ondersteuning voor hen. Uit cijfers uit 2019 blijkt dat nog maar een beperkt aantal haltes toegankelijk zijn (zie slide 11).

Ten achtste wijst Katrien Schryvers er op dat er ook nood is aan gebruiksvriendelijke treinwagons, -perrons en -stations, zeker vanuit de nadruk op combimobiliteit. Het is geen Vlaamse bevoegdheid maar daar heeft een persoon met een beperking geen boodschap aan. Er moet ingezet worden op alle vervoermodaliteiten. Ze pleit voor overleg met de andere overheden.

Voor personen met een handicap of mensen met een ernstig beperkte mobiliteit die geen gebruik kunnen maken van een eigen wagen of het openbaar vervoer zijn er de diensten voor het aangepast vervoer. Zij zorgen voor vervoer op basis van een individuele vraag, van deur tot deur, in toegankelijke voertuigen. Er wordt een kost per kilometer aangerekend maar zij worden deels ook gecompenseerd via het

Compensatiedecreet. Zij leveren heel goed werk. Katrien Schryvers benadrukt dat zij niet alleen zorgen voor het vervoer maar ook voor de noodzakelijke begeleiding. Dat laatste mag niet vergeten worden.

Verder vragen de indieners een prominentere plaats voor het concept Fietsen zonder leeftijd. Er bestaan veel initiatieven vanuit gemeenten, woonzorgcentra, andere organisaties. Dat moet verder opgenomen worden in het scala van mobiliteitsmogelijkheden, en niet alleen als ontspanning.

Tot slot wijst de spreker er op dat er voldoende parkeerplaatsen nodig zijn voor fietsen die zijn aangepast aan gebruikers met een beperking. Driewielers, rolstoelfietsen, handfietsen kunnen veel vrijheid bieden aan mensen met een beperking. Als men globaal wil inzetten op meer fietsverplaatsingen mag deze doelgroep niet uit het oog worden verloren. Er zou een reflex moeten zijn om bij (her)inrichting van het openbaar domein en parkeerplaatsen voldoende plaats te voorzien voor buitenmaatse fietsen.

1.3. Twee voorstellen voor aanpassing van de regelgeving

De indieners stellen twee wijzigingen voor aan de regelgeving. Een eerste is het schrappen van de extra retributies en toeslagen voor het afleggen van een theoretisch rijexamen in speciale zitting. Het besluit van de Vlaamse Regering van 2 juli 2021 tot wijziging van diverse besluiten over de rijopleiding en de rijexamens bepaalt dat de kosten voor dove en slechthorende kandidaten voor het zich laten bijstaan door een beëdigd doventolk wegvallen wanneer de tolk wordt aangewezen door het examencentrum. Maar er blijven nog retributies bestaan voor het theoretisch rijexamen in vertraagde zitting voor rijbewijs groep 2 (vrachtwagen, bus), niet voor groep 1. Het gaat om een beperkte groep, dus de kostprijs voor de afschaffing is beperkt. Het kan voor de potentiële kandidaten echter een extra drempel zijn.

Een tweede voorstel, waarvoor Katrien Schryvers tijdens de vorige zittingsperiode meermaals pleitte, is verlenen van toestemming aan de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) voor het gebruikmaken van busstroken, zoals dat voor taxi's is toegestaan. De doelgroep van DAV kan geen gebruik maken van het klassieke openbaar vervoer of taxi. De DAV zijn voor hen een noodzakelijke aanvulling. Doordat de DAV-voertuigen in de file staan, kunnen zij minder ritten uitvoeren per dag en staan mensen met een beperking nodeloos te wachten. Het gaat niet om een groot aantal voertuigen. Er wordt ook voorgesteld om eventueel bijkomende herkenbaarheidsvereisten op te nemen. Wellicht kan het toekomstige flexplusvervoer, als geregelde dienst voor gemeenschappelijk vervoer, wel van de busbanen gebruikmaken. Maar het is nog niet duidelijk wanneer basisbereikbaarheid zal ingaan. In afwachting daarvan kan dit voorstel uitgevoerd worden.

Tot slot stelt ze voor om een hoorzitting te organiseren met enkele organisaties. De commissie stemt hiermee eenparig in.

2. Verdere behandeling

Na de hoorzitting op 17 februari 2022 besliste de commissie om de conceptnota niet verder te bespreken.

Bart CLAES,
voorzitter

Rita MOORS
Els ROBEYNS,
verslaggevers