

ingediend op **1622** (2022-2023) – Nr. 1
10 maart 2023 (2022-2023)

Voorstel van resolutie

van Katrien Schryvers, Bert Maertens, Marino Keulen,
Tine van der Vloet, Karin Brouwers en Marius Meremans

over een betere mobiliteit
voor mensen met een verminderde mobiliteit

TOELICHTING

Voor veel mensen is zich vlot verplaatsen een dagelijkse vanzelfsprekendheid. Maar dat is niet voor iedereen het geval. In de huidige samenleving zijn heel wat mensen in hun mobiliteit beperkt, hetzij tijdelijk door een ongeval of ziekte, hetzij permanent door een handicap, door hun leeftijd enzovoort. Elk geval is verschillend door de aard van de beperking en de mate waarin de bewegingsvrijheid beperkt is. Voor sommigen gaat het om een fysieke beperking, voor anderen om een sensorische of verstandelijke beperking of handicap. Met dit voorstel van resolutie wensen de indieners zich te richten op mensen met een verminderde mobiliteit, dit wil zeggen mensen die fysiek of mentaal niet of moeilijk in staat zijn zelf een vervoermiddel te besturen. Een verminderde mobiliteit kan grote gevolgen hebben voor de zelfredzaamheid van mensen.

In een welvarende samenleving die inzet op welzijn, mogen die mensen niet uit de boot vallen. Welzijn voor allen betekent immers inzetten op inclusie. De inclusie van mensen met een verminderde mobiliteit vergt inspanningen en aanpassingen in alle gebieden van de samenleving. Voor de politiek en het beleid betekent dat dat alle beleidsdomeinen aandacht moeten hebben voor inclusie, ook het beleidsdomein Mobiliteit.

De Vlaamse Regering erkent die noodzaak en heeft ook de ambitie om op dat domein stappen vooruit te zetten. Het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 stelt: "Mensen met een beperking, in armoede, ouderen enzovoort moeten letterlijk en figuurlijk ergens kunnen geraken. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Met basisbereikbaarheid zorgen we voor vraaggerichte mobiliteit aan een betaalbare prijs en een voldoende gebiedsdekkend vervoersnetwerk." (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 31/1).¹ Dezelfde ambitie is te lezen in de beleidsnota Welzijn, Volksgezondheid, Gezin en Armoedebestrijding 2019-2024 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 120/1).

Op 27 januari 2020 hebben de Vlaamse volksvertegenwoordigers Katrien Schryvers, Lode Ceyssens, Vera Jans, Karin Brouwers, Maaïke De Rudder en Orry Van de Wauwer een conceptnota voor nieuwe regelgeving ingediend over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/1). Ingegeven door de vaststelling dat mensen met een verminderde mobiliteit zich door beperkte vervoersmogelijkheden regelmatig belemmerd voelen in hun activiteiten, en dat een gebrek aan mobiliteit vaak leidt tot een verlies van kansen op bijvoorbeeld opleiding, tewerkstelling en ontspanning, formuleren de indieners van die conceptnota elf aanbevelingen om de mobiliteit van mensen met een verminderde mobiliteit te verbeteren en doen ze twee concrete voorstellen om de regelgeving aan te passen.

De conceptnota werd op 21 oktober 2021 toegelicht in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Een hoorzitting met experts over het thema vond plaats op 17 februari 2022 (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/2). Er werden veel bezorgdheden uit de conceptnota gedeeld, onder meer over het voortbestaan, de betaalbaarheid, de toegankelijkheid en de brede bereikbaarheid van het vervoer op maat of

¹ In het Vlaamse regeerakkoord staat ook: "Een integraal toegankelijke leefomgeving is de sleutel tot een maatschappij waarin iedereen gelijke kansen heeft. We kiezen voor een inclusieve maatschappij, met oog voor de fysieke en digitale administratieve toegankelijkheid voor alle burgers en met gespecialiseerde dienstverlening op maat voor mensen met een handicap of chronische aandoening. Het gaat daarbij dus niet alleen om personen met een handicap, maar ook oudere mensen, mensen met een tijdelijke beperking of ouders met een kindwagen. De Vlaamse overheid zet zelf de toon door vanuit de verschillende beleidsdomeinen gerichte, coherente ambities voorop te stellen en integrale toegankelijkheid, niet in het minst van personen met een handicap, als absolute kwaliteitsvoorwaarde in te schrijven binnen het beleid. Zo wordt het een automatisme binnen de werking van alle Vlaamse beleidsdomeinen."

het flex- en het flexplusvervoer. En dat terwijl zo veel mogelijk mensen met een verminderde mobiliteit zouden moeten kunnen gebruikmaken van het reguliere openbaar vervoer. Ook moeten mensen met een verminderde mobiliteit ten volle kunnen participeren aan de mogelijkheden van deelmobiliteit.

Een aangepast mobiliteitsbeleid kan heel veel mensen beter op weg helpen. Daarbij gaat het niet alleen om toegankelijke voertuigen, maar ook om een comfortabele omgeving, bereikbare haltes en informatie die voor iedereen helder en toegankelijk is. Zo kan een aangepast mobiliteitsbeleid mee leiden tot meer inclusie, en dat is niet alleen verrijkend en heilzaam voor de mensen die minder mobiel zijn, maar biedt ook een grote meerwaarde voor de maatschappij in haar geheel. Om die mobiliteit voor mensen met een verminderde mobiliteit op een goede manier te kunnen verzekeren, zijn beleidsinitiatieven nodig die in nauw overleg met de welzijnspartners tot stand komen. Met dit voorstel van resolutie vragen de indieners aan de Vlaamse Regering om concrete stappen te ondernemen, en de bewustwording rond en de aandacht voor mensen met een verminderde mobiliteit in het mobiliteitsbeleid aan te scherpen.

Katrien SCHRYVERS
Bert MAERTENS
Marino KEULEN
Tine VAN DER VLOET
Karin BROUWERS
Marius MEREMANS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op:
 - 1° het recht van mensen met een verminderde mobiliteit op volledige inclusie, met inbegrip van het recht op redelijke aanpassingen, dat sinds 30 maart 2021 in artikel 22ter van de Belgische Grondwet is opgenomen;
 - 2° het feit dat mobiliteit een voorwaarde is voor inclusie;
 - 3° het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024, dat stelt dat een integraal toegankelijke leefomgeving de sleutel is van een maatschappij waarin iedereen gelijke kansen heeft. Een inclusieve maatschappij draagt zorg voor de fysieke en digitale administratieve toegankelijkheid voor alle burgers en zorgt voor gespecialiseerde dienstverlening op maat voor mensen met een handicap of een chronische aandoening;
 - 4° de conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/1);
 - 5° de eenparig goedgekeurde resolutie betreffende het beter op elkaar afstemmen van de aanpassingspremie voor personen met een handicap en de aanpassingspremie voor ouderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2018-19, nr. 1852/3);
 - 6° de hoorzitting van 17 februari 2022 over de conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken;
 - 7° de geplande omwentelingen in het openbaar personenvervoer door de invoering van de basisbereikbaarheid op 1 juli 2023;
 - 8° de aankondiging van Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters op 1 april 2022 dat het flexplusvervoer niet zal ingaan op 1 juli 2023, maar pas later zal worden ingevoerd;
 - 9° de vaststelling dat er complementariteit mogelijk is tussen de taxisector en de sociale vervoerders;
 - 10° het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein', dat al dateert van 2009-2010;
 - 11° de vaststelling dat een goede toegankelijkheid van Hoppinpunten werd opgenomen als kwaliteitseis voor toegankelijkheid en uitrusting in het besluit van de Vlaamse Regering van 11 februari 2022 over de Hoppinpunten en dat ditzelfde besluit van de Vlaamse Regering van 11 februari 2022 over de Hoppinpunten toegankelijkheid als bindende voorwaarde stelt voor subsidies voor Hoppinpunten, maar dat er nog problemen zijn met de toegankelijkheid van Hoppinzuilen;
 - 12° het beperkte aantal subsidieaanvragen voor toegankelijke haltes;
 - 13° de fiscale voordelen voor voertuigen van mensen met een verminderde mobiliteit, zoals de vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en van de jaarlijkse verkeersbelasting (VKB), die alleen gelden in geval van strikt persoonlijk gebruik en onder strikte voorwaarden, wat particulier autodelen onder mensen met een verminderde mobiliteit bemoeilijkt;
 - 14° de toename van het functionele fietsgebruik in Vlaanderen waarbij mensen met een verminderde mobiliteit niet mogen achterblijven, en het belang van aangepaste fietsparkeerplaatsen;
 - 15° de stopzetting van de mobiele applicatie Toepark;
- vraagt aan de Vlaamse Regering om:
 - 1° erop te blijven inzetten dat zo veel mogelijk mensen – ook mensen met een verminderde mobiliteit – zelfstandig gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer;
 - 2° te blijven inzetten op integraal toegankelijke voertuigen;
 - 3° te blijven inzetten op heldere en begrijpelijke informatie, die ook toegankelijk is voor mensen met een visuele of auditieve handicap;

- 4° in de opleiding van chauffeurs van het openbaar vervoer aandacht te blijven schenken aan de manier waarop ze ondersteuning en bijstand kunnen geven aan mensen met een verminderde mobiliteit;
- 5° bij de aanleg van nieuwe haltes en de grondige heraanleg van bestaande haltes en Hoppinpunten, integrale toegankelijkheid als basisprincipe te nemen en zich te laten adviseren door Inter vzw;
- 6° te blijven inzetten op integrale, toegankelijke haltes, erop in te zetten dat meer gemeenten het charter 'Masterplan toegankelijke haltes' ondertekenen en ervoor te zorgen dat een maximaal aantal gemeenten intekent op het bijbehorende coachingtraject;
- 7° het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein' te actualiseren met de betrokkenheid van ervaringsdeskundigen;
- 8° te garanderen dat het vervoer op maat, met name het flex- en flexplusvervoer, op zijn minst even toegankelijk is als de huidige belbussen;
- 9° in overleg te gaan met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn over een plaats voor scootmobielen op haar voertuigen, zodat een opvouwbare scootmobiel altijd op de bus kan en ook andere scootmobielen maximaal meegenomen kunnen worden, en ervoor te zorgen dat daarover consequent en eenduidig gecommuniceerd wordt;
- 10° de busstroken open te stellen voor de diensten voor aangepast vervoer en op termijn voor het flexplusvervoer;
- 11° maatregelen te nemen opdat de Diensten Aangepast Vervoer (DAV) kunnen blijven werken met vrijwilligers en via de sociale economie, ook in het kader van het toekomstige flexplusvervoer;
- 12° bij het uitwerken van de mobiliteitsindicatiestelling ervoor te zorgen dat geen enkele persoon met een mobiliteitsbeperking na de invoering van het flexplusvervoer een beperkter of minder goed mobiliteitsaanbod heeft dan ervoor, en dat het flexplusvervoer beschikbaar is voor elke persoon van wie de mobiliteit bij het gebruik van vervoer ernstig beperkt is, voor wie het geregeld vervoer geen adequaat alternatief biedt en van wie de situatie vereist dat er passende aandacht aan wordt besteed;
- 13° een oplossing uit te werken zodat mensen met een verminderde mobiliteit die recht hebben op een vrijstelling van de BIV en van de VKB, of die een tegemoetkoming ontvangen van het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH), via particulier autodelen hun voertuig – en met name hun aangepaste voertuig – ter beschikking kunnen stellen van andere mensen met een verminderde mobiliteit;
- 14° bij Hoppinpunten, stations en andere attractiepolen te zorgen voor voldoende fietsparkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen en fietsen die zijn aangepast voor mensen met een verminderde mobiliteit, zoals driewielers en rolstoelfietsen, zodat ze op een vlotte manier gestald kunnen worden;
- 15° bij de uitrol van fietsdeelsystemen, zoals in het kader van vervoer op maat, waar dat mogelijk is te zorgen voor aangepaste, toegankelijke deel-fietsen;
- 16° te zorgen voor een overzichtelijk informatieaanbod over aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen.

Katrien SCHRYVERS
Bert MAERTENS
Marino KEULEN
Tine VAN DER VLOET
Karin BROUWERS
Marius MEREMANS