

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1106
van **CARMEN RYHEUL**
datum: 7 april 2023

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Mobiliteit voor mensen met een visuele beperking - Resultaten bevraging Brailleliga vzw

Van 20 maart tot 3 april 2023 liep de 'Week van de Brailleliga'. Met een campagne wil Brailleliga vzw het belang van een vlotte mobiliteit voor personen met een visuele beperking benadrukken. Volgens de vzw is dit een van de belangrijkste pijlers maar ook nog een van de grootste knelpunten op weg naar zelfstandigheid, zodat blinde of slechtziende personen volwaardig deel kunnen uitmaken van de maatschappij.

Naar aanleiding van de Week van de Brailleliga, die dit jaar op mobiliteit focuste, voerde de vzw een onderzoek uit waaruit bleek dat nieuwe vervoermiddelen als elektrische steps en scooters een van de meest problematische obstakels op straat zijn voor mensen met een visuele beperking. De bevraging is uitgevoerd door AQ Rate bij 664 mensen met een visuele beperking, van wie 14,2 procent blind is. De enquête werd zowel online als telefonisch uitgevoerd.

Aangezien de Brailleliga in 2013 al een gelijkaardig onderzoek uitvoerde, kunnen de resultaten van de nieuwe bevraging vergeleken worden. Dat de mobiliteit veranderd is, met bijvoorbeeld de intrede van deelsteps, -scooters en elektrische wagens, wordt ook opgemerkt door wie met een visuele beperking door het leven gaat.

Meer dan 90% van de ondervraagden zegt soms hinder te ondervinden op de openbare weg en de meest problematische obstakels zijn steps en scooters, met vooral de meeste frustraties hierover in de regio Brussel. Daarnaast verstoren ook het slechte wegdek, reclameborden en vuilniszakken, zwervuil een vlotte verplaatsing op de openbare weg. De Brailleliga pleit dan ook voor een betere regulering van die deelsteps, -fietsen en -scooters.

Ook elektrisch aangedreven voertuigen kunnen voor hinder zorgen. Bijna 80% ondervindt vaak of soms hinder van elektrische fietsen, 67% van elektrische scooters en 6% van elektrische bussen, auto's en taxi's. Een van de aanbevelingen die de Brailleliga doet, is om die elektrische voertuigen beter hoorbaar te maken, aangezien ze "een reëel gevaar" vormen voor slechtzienden.

Net als in 2013 blijft het openbaar vervoer het belangrijkste vervoermiddel voor blinde of slechtziende mensen. Ruim 73% van de respondenten nam in 2022 het openbaar vervoer. Iets meer dan de helft vindt dat het openbaar vervoer voldoet aan hun behoeften, al zijn er grote verschillen tussen de verschillende regio's en provincies. Brussel scoort het beste bij zijn inwoners. Ook in de provincies Namen, Antwerpen en Vlaams-Brabant ligt de tevredenheid boven het gemiddelde. In de provincie Luxemburg is slechts 11 procent tevreden.

Er is op het openbaar vervoer veel gerealiseerd maar toch blijven sommige problemen nog steeds actueel. Zo moeten er meer hulpmiddelen op straat bijkomen, zoals noppentegels, rateltikkels, infoborden in braille, drukknoppen die trillen en geluid maken om het lawaai van het verkeer te overstemmen en beter verlichte trottoirs.

Mensen met een visuele beperking kunnen een gratis parkeerkaart aanvragen, maar uit de bevraging komt een probleem naar voren dat tien jaar geleden nog niet bestond: de scancar. Dat is een met camera uitgeruste auto die door de straten rijdt en nummerplaten van geparkeerde voertuigen scant om na te gaan of bestuurders hun parkeergeld betaald hebben of een bewonerskaart hebben. De camera's registreren echter geen parkeerkaarten voor mensen met een handicap. Zij krijgen dan onterecht een boete, die ze moeten aanvechten.

De Brailleliga zou zowel bij federaal minister, Karine Lalieux, die verantwoordelijk is voor personen met een handicap, als bij Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters en haar federale collega Georges Gilkinet langsgaan om de resultaten van de bevraging te overhandigen.

1. Heeft de minister intussen de bevraging van de vzw ontvangen? Zo ja, wat is haar reactie daarop? Is er overleg met de mensen van de vzw Brailleliga geweest? Wat was het resultaat van dat overleg?
2. Heeft de minister over de vooropgestelde problematiek al overleg gehad met haar federale collega's Lalieux en Gilkinet? Zijn er concrete acties afgesproken om aan de verzuchtingen van de vzw tegemoet te komen?
3. Welke concrete acties zal de minister ondernemen opdat de nieuwe vervoermiddelen, zoals elektrische steps en scooters, die een van de meest problematische obstakels op straat zijn voor mensen met een visuele beperking, als minder storend worden ervaren bij die doelgroep? Kan de minister beantwoorden aan de vraag van de vzw om die deelsteps, -fietsen en -scooters beter te reguleren?
4. Welke acties zal de minister ondernemen om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer nog meer voldoet aan de behoeften van slechtziende mensen?
5. Ziet de minister een mogelijkheid om meer hulpmiddelen op straat te creëren voor mensen met een visuele beperking?
6. Welke oplossing ziet de minister voor het probleem waarbij de wagen van mensen met een visuele beperking onterecht door de scancar wordt geregistreerd als niet-betaald en waarbij deze dus onterecht een boete krijgen die ze moeten aanvechten?

ANTWOORD

op vraag nr. 1106 van 7 april 2023

van **CARMEN RYHEUL**

1. Minister Peeters stond reeds voordien in contact met de Brailleliga en had bijgevolg de resultaten van de enquête ook rechtstreeks ontvangen. Zij had in opvolging daarvan met de Brailleliga een gezamenlijk persmoment voorzien op maandag 20 maart 2023, maar moest dit wegens ziekte noodgedwongen afzeggen.
2. De Brailleliga stapte zelf richting de kabinetten Lalieux en Gilkinet, dus is het waarschijnlijk dat de gesignaleerde problemen nog vanuit die hoek opnieuw zullen worden aangekaart.
3. Dit lijkt een bevoegdheid voor lokale besturen. Men kan inzetten op "dropzones" voor deelsteps, bijvoorbeeld.

Vanuit de Vlaamse overheid wordt ingezet op toegankelijke, obstakelvrije en vergevingsgezinde inrichting van het openbaar domein. Daarom werd in de ontwerprichtlijnen voor Hoppinpunten, de plaatsen bij uitstap waar deelsystemen geplaatst (zullen) worden, expliciet opgenomen dat voor deelsteps de nodige parkeervakken of -rekken moeten worden geplaatst om de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid te bewaren.

4. Alle bussen in eigen beheer van De Lijn zijn toegankelijk. Bij de exploitanten is 99% van de bussen toegankelijk. Tegen 2025 zal 85% van de trams toegankelijk zijn. De toegankelijke voertuigen zijn uitgerust met een lage vloer wat het in- en uitstappen makkelijker maakt. Eind 2022 voerde De Lijn met een testpanel van blinde en slechtziende reizigers nog een onderzoek uit naar het gebruik van de drukknoppen op het voertuig, waarbij speciale aandacht werd besteed aan het onderscheid tussen halte-aanvraag- en alarmknoppen. De aanbeveling werden ondertussen in de bestekken voor de aankoop van nieuwe voertuigen geïntegreerd.

Er wordt continu werk gemaakt van de verbeterde toegankelijkheid van de website en app van De Lijn cf. de Europese WCAG-standaard. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van ervaringsdeskundigheid. Aan blinde en slechtziende reizigers wordt de mogelijkheid geboden om in overleg te gaan met de betrokken IT-medewerkers van De Lijn, waarna aanpassingen worden doorgevoerd. Halteaankondiging, zowel visueel als auditief, is vandaag nog niet aanwezig op alle voertuigen van De Lijn maar de implementatie staat hoog op de agenda.

Toegankelijkheid maakt onderdeel uit van de basisopleiding van de chauffeurs. Daarnaast hebben 75% van de eigen chauffeurs de voortgezette opleiding 'Toegankelijkheid' doorlopen in kader van hun vakbekwaamheid. Deze opleiding verschaft inzicht in het bewust klantvriendelijk omgaan met mensen met een beperking. Openbaar vervoer blijft echter een sector die met mensen werkt, chauffeurs passen soms het geleerde niet altijd toe. De Lijn monitort daarom de correcte toepassing van de handleiding chauffeur zowel actief als passief. Bij observatie van niet naleving of meldingen m.b.t. toegankelijkheid wordt dit met voorrang door de teamcoach/leidinggevende van de chauffeur opgepikt en opgevolgd met chauffeurs.

Inzake specifiek de haltes:

Met het Masterplan Toegankelijkheid wordt de toegankelijkheid van de haltes door de steden en gemeenten en de wegbeheerder aangepakt. Ten behoeve van blinde en slechtziende reizigers zijn voor de (her)aanleg specifieke richtlijnen met betrekking tot tactiele geleiding opgenomen. Doelstelling is om tegen 2030 de helft van de haltes toegankelijk te hebben. Bestaande haltes hebben minimaal de status toegankelijk mits assistentie

5. Opgemerkt wordt dat hier niet alleen een taak ligt bij het Agentschap Wegen en Verkeer (voor de gewestwegen), maar eveneens bij de lokale overheden voor wat betreft de gemeentewegen. AWW werkt aan een uniforme inrichting van oversteekplaatsen zowel op plaatsen met als zonder verkeerslichten waarbij meer dan vroeger rekening wordt gehouden met de noden van blinden en slechtzienden. Bij de opmaak van het nieuwe afwegingskader voor oversteekvoorzieningen worden belangenorganisaties voor blinden en slechtzienden actief betrokken.
6. De Federale overheidsdienst Sociale Zekerheid en meer bepaald de directie-generaal Personen met een Handicap is bevoegd voor het uitreiken van de parkeerkaarten. Deze parkeerkaarten zijn verbonden aan de persoon voor wie ze werd uitgereikt en is dus niet gelinkt aan een voertuig noch aan een specifieke nummerplaat. De persoon op naam van wie de kaart staat, mag deze ook meenemen in het voertuig van iemand anders op voorwaarde dat hij zelf aanwezig is.

Een lokaal bestuur kan er eventueel voor opteren om de parkeerplaatsen voor mindervaliden te schrappen uit de te controleren plaatsen door de scanner en controleert op een niet-geautomatiseerde wijze het eventueel oneigenlijk gebruik.

Indien er op parkeerplaatsen voor mindervaliden betaald moet worden, kan de scanner wel ingezet worden, aangezien de vrijstelling van betaling niet van tel is.