

ingediend op **1622** (2022-2023) – Nr. 4
6 juni 2023 (2022-2023)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier

over het 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

Documenten in het dossier:

1622 (2022-2023) – Nr. 1: Voorstel van resolutie
– Nr. 2 en 3: Amendementen

verzendcode: OPE

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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door de indieners	4
2. Bespreking	6
3. Adviesvragen aan MORA, Dito en Inter	8
4. Stemmingen.....	8
5. Stemverklaring	8
Gebruikte afkortingen	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 25 mei 2023 het voorstel van resolutie over een betere mobiliteit voor mensen met een verminderde mobiliteit (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1622/1). Het werd samen besproken met het voorstel van resolutie over de oprichting van een geschillencommissie voor de behandeling van klachten over de toegankelijkheid bij De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1627/1). De toelichting en stemming van dit laatste voorstel van resolutie is terug te vinden in *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1627/2.

Voor de zes amendementen die werden ingediend: zie *Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1622/2-3.

1. Toelichting door de indieners

Katrien Schryvers zegt dat het voor vele mensen vanzelfsprekend is om de auto of de bus te nemen. Maar een groot aantal mensen is hiertoe fysiek of mentaal niet in staat. Dat kan verschillende oorzaken hebben en tijdelijk of permanent zijn. Het is belangrijk om voor ogen te houden dat een verminderde mobiliteit een heel groot effect kan hebben op opleidings- en tewerkstellingskansen, vrijetijdsbesteding enzovoort. Men mag niet toelaten dat mensen door een verminderde mobiliteit achterop geraken. Inclusie zonder mobiliteit is niet mogelijk en is een opdracht voor alle beleidsdomeinen, ook Mobiliteit.

Het voorstel van resolutie bouwt voort op de interessante hoorzitting (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/2) over de conceptnota voor nieuwe regelgeving over een betere mobiliteit voor mensen met een beperking (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/1). Die conceptnota werd ook al besproken (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 195/3).

De focus van het voorstel van resolutie ligt op personen met een verminderde mobiliteit als gevolg van een fysieke of mentale handicap, niet als gevolg van financiële beperkingen. Het voorliggende voorstel van resolutie vraagt de Vlaamse Regering om actie te ondernemen rond een heel aantal aspecten. *Katrien Schryvers* overloopt er enkele van.

De indieners vragen aangepaste voertuigen en haltes voor het openbaar vervoer. Voertuigen moeten ook in staat zijn om scootmobielen te vervoeren. Het is daarbij ook van belang dat chauffeurs van De Lijn alert zijn en weten hoe ze mensen met een verminderde mobiliteit kunnen begeleiden indien nodig.

Het vervoer op maat wordt de volgende jaren uitgerold. Het flex- en flexplusvervoer zijn daarbij belangrijke onderdelen. Dat moet net zo toegankelijk blijven als de huidige belbussen. De huidige DAV's moeten kunnen blijven werken binnen het kader van het flexplusvervoer met vrijwilligers en via de sociale economie. Zij zorgen niet louter voor het vervoer maar zorgen ook voor de noodzakelijke begeleiding. Van zodra het flexplusvervoer is ingevoerd, moet iedereen voor wie het geregeld vervoer geen optie is, minstens van hetzelfde mobiliteitsaanbod kunnen genieten als nu.

In het voorstel van resolutie wordt ook gewezen op het belang van toegankelijke haltes en Hoppinpunten en de rol van lokale besturen hierbij. Zij kunnen het charter 'Masterplan toegankelijke haltes' ondertekenen. De Vlaamse overheid zou hen daarbij moeten helpen. Daarom is het ook belangrijk om het 'Vademecum Toegankelijk Publiek Domein' aan te passen aan de nieuwste inzichten van verkeersexperten en ervaringsdeskundigen. Concreet betekent dit dat er bij Hoppinpunten en stations voldoende fietsparkeerplaatsen zijn voor verschillende soorten fietsen zoals driewielers. Vaak is hiervoor nog te weinig aandacht. Sensibilisering hiervoor is nodig.

Verder pleit Katrien Schryvers er al lang voor dat de DAV's gebruik kunnen maken van de busstroken. Hetzelfde geldt voor het toekomstige flexplusvervoer. Taxi's kunnen hiervan wel gebruik maken, maar die zijn vaak niet toegankelijk. Door de files kunnen de DAV's ook niet alle gevraagde ritten rijden.

Autodelen zit in de lift. Het kan ook ingezet worden voor mensen met een welbepaalde verminderde mobiliteit. Dat geldt ook voor deelfietsen. De indieners vragen dat de eigenaars van een aangepast voertuig, dit op dezelfde manier ter beschikking kunnen stellen van mensen met een mobiliteitsbeperking. Maar momenteel gelden er strikte voorwaarden om te kunnen genieten van een vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en van de jaarlijkse verkeersbelasting (VKB) of om een tegemoetkoming te ontvangen van het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH).

Deelfietssystemen vormen een belangrijk onderdeel van het vervoer op maat. Bij de uitrol van dit laatste vragen de indieners om te zorgen voor toegankelijke deelfietsen. De spreker wijst op mogelijke samenwerkingen met organisaties of voorzieningen waar mensen met een beperking wonen of regelmatig langskomen.

Tot slot vragen de indieners een overzichtelijk informatieaanbod over aangepaste en voorbehouden parkeerplaatsen, en heldere informatie over de doorkomst en toegankelijkheid van OV-voertuigen, afgestemd op mensen met een auditieve of visuele beperking. Een aangepast mobiliteitsbeleid kan leiden tot meer inclusie, wat ook een grote meerwaarde is voor de hele maatschappij.

Bert Maertens dankt Katrien Schryvers voor het initiatief. Iedereen vindt een inclusieve maatschappij belangrijk, namelijk dat mensen met een verminderde mobiliteit kunnen deelnemen aan de samenleving. Hij benadrukt dat het belangrijk is dat zij zelfstandig kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Dat betekent toegankelijke bussen en trams. Bij de aankoop moet men hier maximaal rekening mee houden. Verder moet de halte-infrastructuur toegankelijk zijn. Daarvoor wil men zich laten adviseren door Inter.

Zoals al vaak door hem in de commissie gezegd, is het niet makkelijk om de haltes van vandaag op morgen toegankelijk te maken. Het kost veel geld en lokale besturen moeten dit kunnen opnemen in hun planning. Daarvoor bestaat het charter. Het zou te verregaand zijn om elke gemeente te verplichten. De lokale autonomie is belangrijk maar het is de taak van de parlementsleden om er lokaal op te blijven wijzen dat die zo snel mogelijk toegankelijk zouden moeten zijn. Het is altijd een samenwerking tussen de Vlaamse overheid en lokale besturen. Die laatste hebben ook een belangrijke rol via de vervoerregioraden voor het flexvervoer en het Vervoer op maat.

Het gaat in het voorstel van resolutie niet alleen over de infrastructuur maar ook over de informatie die wordt verstrekt. Verder is het ook belangrijk om bij hun opleiding, de chauffeurs te doordringen van het belang van het bijstaan van mensen met een verminderde mobiliteit.

Marino Keulen zegt dat inclusie betekent dat men mee kan doen, ook op het vlak van mobiliteit. Op die manier kan men aan het dagelijkse leven in al zijn aspecten participeren.

Er werd bewust gekozen voor een voorstel van resolutie met hoofdlijnen. Oorspronkelijk was een voorstel van resolutie een politiek signaal van het parlement. Het operationele moest uitgevoerd worden door de regering, toen nog Executieve genoemd, eventueel in overleg met alle partners die in het vakgebied actief waren.

2. Bespreking

Annick Lambrecht zegt dat Vooruit uiteraard voorstander is van een betere en meer toegankelijke mobiliteit, in het bijzonder voor mensen met een beperking. Dat zorgt voor zelfredzaamheid. Maar de uitrol van basisbereikbaarheid die met grote trom werd aangekondigd en nu in verschillende fases wordt uitgevoerd, is geen toonbeeld van een betere mobiliteit. Verschillende gemeenten zoals Gent en Antwerpen trokken al aan de alarmbel, haltes en lijnen worden afgeschaft of hertekend. Het openbaar vervoer gaat erop achteruit. In Brugge verdwijnen er bijvoorbeeld 190 haltes. Voor die drastische hervormingen worden geen extra middelen voorzien. Het is dus dubbel dat er een voorstel van resolutie voor een betere mobiliteit wordt voorgelegd door de meerderheidspartijen terwijl de hervorming in de praktijk leidt tot minder mobiliteit. Terecht wordt in de tekst het belang van vervoer op maat aangehaald maar ook daar knelt het schoentje.

De spreker vindt het voorstel van resolutie over een betere mobiliteit voor mensen met een verminderde mobiliteit erg vrijblijvend en heeft daarom twee amendementen ingediend. Voor de amendementen en hun toelichting kan verwezen worden naar *Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 1622/3*. Ze stelt voor om advies te vragen aan de MORA, Dito en Inter en het voorstel van resolutie te concretiseren en verder uit te werken.

Vervolgens geeft *Annick Lambrecht* haar visie over het voorstel van resolutie over de oprichting van een geschillencommissie voor de behandeling van klachten over de toegankelijkheid bij De Lijn (*Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 1627/1*). Ze zegt dat *Els Robeyns* op 11 mei 2023 *Lydia Peeters*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, vroeg naar een stand van zaken van de belofte van de minister om een dergelijke geschillencommissie op te richten (*Vragen om uitleg, VI.Parl. 2022-23, nr. 2428*). Ze acht dit hoogstnoodzakelijk omdat ze ook regelmatig berichten krijgt van mensen met een beperking die worden voorbijgereden door een bus of niet kunnen opstappen omdat de oprijplaat niet werkt. Dat terwijl het openbaar vervoer voor deze personen cruciaal is om zich te kunnen verplaatsen.

De minister antwoordde dat ze nog geen beslissing had genomen over de keuze tussen een geschillencommissie bij De Lijn of bij het VMRI. Is hierover al duidelijkheid of heeft men hierover een advies van het VMRI? Wanneer zou die geschillencommissie opgericht worden? Mensen met een beperking zouden hierbij betrokken worden. Dat is cruciaal want zij zijn de echte experts. *Annick Lambrecht* kreeg de vraag van organisaties om hierbij betrokken te worden, onder meer van Licht en Liefde. Die laatste voelen zich niet vertegenwoordigd. Daarom vraagt de spreker een zo breed mogelijke vertegenwoordiging voor het overleg.

Het beste is uiteraard om dergelijke geschillen te voorkomen. Het blijft bijzonder jammer en pijnlijk dat dezelfde verhalen steeds weerkeren. Het is menselijk dat er iets kan fout lopen en soms zijn zaken niet altijd makkelijk op te lossen. De gebruikers vinden veel begrip bij De Lijn maar dat de problemen zich blijven herhalen mag niet gebeuren.

Annick Lambrecht onderschrijft het voorstel van resolutie, ook als steun voor de snelle realisatie van de geschillencommissie. Het is van cruciaal belang dat iedereen de bus of tram kan nemen en niemand met een beperking nodeloos moet staan wachten aan een bus- of tramhalte.

Katrien Schryvers zegt in reactie op de vraag van *Annick Lambrecht* naar adviezen van de MORA, Dito en Inter dat er eerder al een conceptnota werd ingediend. Op 17 februari 2022 had hierover een hoorzitting plaats met onder meer De Lijn, ODAV, Inter, Dito en Tolbo. Op basis van die hoorzitting kwam het voorliggende

voorstel van resolutie tot stand. Daarom begrijpt ze de vraag van Annick Lambrecht niet goed en stelt ze voor om hierop niet in te gaan.

Annick Lambrecht repliceert dat de MORA niet werd gehoord.

Katrien Schryvers antwoordt dat iedereen destijds de gelegenheid heeft gekregen om sprekers voor te stellen. Na overleg in de commissie werd de lijst van sprekers vastgelegd.

Stijn Bex had iets meer debat verwacht. In algemene zin kan hij zich vinden in vragen om advies maar in dit geval werd de sector al gehoord. Indien de MORA zich geroepen voelde om advies te geven, had ze dit wellicht gedaan.

Als men een goede mobiliteit voor personen met een handicap wil, is het essentieel dat de basis van het openbaar vervoer zo sterk mogelijk is, en dat het toegankelijk is. Het probleem vandaag is dat het aanbod aan openbaar vervoer in Vlaanderen niet goed genoeg is. Zeker in meer perifere gebieden zijn er maar enkele busaansluitingen per dag en geen avondverbindingen. Die twee discussies moeten niet vermengd worden maar *Stijn Bex* vindt het wel belangrijk om te blijven zeggen dat het openbaar vervoer veel beter moet en dat de gemaakte keuze met basisbereikbaarheid door de beperkte budgetten voor vervoer op maat niet toelaten dat er een voldoende grote verbetering zal zijn van de mobiliteit, en ook niet voor personen met een handicap. Voor zover de komende jaren dat vervoer op maat zal uitgerold worden, wat niet zeker is.

Stijn Bex complimenteert de indieners voor het opnemen van de deelmobiliteit in het voorstel van resolutie. Daar moet men echt op inzetten. Deelfietsen en -auto's die ook geschikt zijn voor personen met een handicap zijn vaak duur en daarom bij uitstek geschikt om te delen en voor iedereen beschikbaar te maken zodat ze zoveel als mogelijk gebruikt kunnen worden.

Bij het driemaandelijks overleg met De Lijn en het Departement MOW worden Dito en KBG uitgenodigd. Maar ook andere belangenorganisaties, zoals die voor mensen met een visuele beperking, zouden hierbij graag aanwezig zijn.

Stijn Bex heeft een amendement nr. 3 ingediend bij het voorstel van resolutie van de meerderheid waarmee uitvoering wordt gegeven aan zijn voorstel van resolutie over de oprichting van een geschillencommissie voor de behandeling van klachten over de toegankelijkheid bij De Lijn (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1627/1).

Verder zijn er nog drie amendementen. In verband met amendement nr. 1 vindt hij het belangrijk om duidelijke doelstellingen voorop te stellen. Dit amendement ligt in de lijn van amendement nr. 6 van Annick Lambrecht.

Het beleid rond de parkeerkaart voor personen met een handicap verschilt momenteel van gemeente tot gemeente. Dat maakt het niet eenvoudig om te weten wat de regels zijn. Meer uniformiteit zou dit vergemakkelijken. Daartoe wordt amendement nr. 2 ingediend.

De bedoeling van amendement nr. 4 is dat De Lijn zelf het initiatief zou nemen om via testpersonen nog meer informatie over de kwaliteit van de dienstverlening te krijgen. Op basis hiervan kan het beleid versneld aangepast worden.

Tot slot kan *Stijn Bex* zich niet inbeelden dat over zijn voorstel van resolutie over de oprichting van een geschillencommissie geen enkel debat zou worden gevoerd.

Wim Verheyden zegt dat uit het verleden blijkt dat iedereen, over partijgrenzen heen, toegankelijk openbaar vervoer en inclusie belangrijk vindt. De Vlaams Belangfractie

zal de voorstellen van resolutie steunen. Bijkomende adviezen vindt de spreker ook niet noodzakelijk.

Marino Keulen zegt dat deze materie iedereen na aan het hart ligt en iedereen voor een deel uit ervaring spreekt. Hij herinnert zich dat minister Lydia Peeters oren had naar een geschillencommissie. Hij heeft dit ook eerder al bevestigd in de plenaire vergadering van 15 maart 2023 bij de vraag tot spoedbehandeling (zie [woordelijk verslag](#)) van het voorstel van resolutie (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1627/1). Hij zou het idee daarom buiten het voorstel van resolutie houden. Daar was het voorstel aanvankelijk niet voor voorzien. Het resultaat is belangrijker dan de manier waarop het tot stand komt.

Stijn Bex hoort Marino Keulen zeggen dat hij het eens is met het oprichten van een geschillencommissie en dat hij het daarom niet wil opnemen in het voorstel van resolutie. Dat begrijpt hij niet.

Marino Keulen is het inderdaad eens dat er een geschillencommissie moet komen maar dat hoeft niet in het voorstel van resolutie worden opgenomen omdat het er helemaal los van staat. Het voorstel van resolutie richt zich vooral op mobiliteit voor mensen met een beperking en op inclusie.

Stijn Bex begrijpt het niet. De twee voorstellen van resolutie gaan over het verbeteren van de mobiliteit voor personen met een handicap. In het voorstel van resolutie van de meerderheid staan enkele initiatieven bij De Lijn opgesomd. De toetssteen is dan of gebruikers tevreden zijn met die initiatieven, of ze nog klachten ervaren en hoe ze met die klachten bij De Lijn terecht kunnen. Waarom de goede voorstellen van de meerderheid wel thuishoren in een voorstel van resolutie maar het voorstel van een geschillencommissie niet, is hem niet duidelijk. Hij ziet daarvan de logica niet, ook al zijn Marino Keulen en Annick Lambrecht het er alvast mee eens. De mening van de commissieleden van cd&v en N-VA heeft hij nog niet gehoord. Hij roept op om zijn amendement nr. 3 goed te keuren, tenzij er argumenten zijn om dat niet te doen.

3. Adviesvragen aan MORA, Dito en Inter

De commissie verwerpt met 12 stemmen tegen 1 de vraag van Annick Lambrecht om advies te vragen aan de MORA, Dito en Inter over het voorstel van resolutie over een betere mobiliteit voor mensen met een verminderde mobiliteit.

4. Stemmingen

De amendementen nr. 1, 2, 3, 5 en 6 worden verworpen met 8 stemmen tegen 5. Amendement nr. 4 wordt verworpen met 11 stemmen tegen 2.

Het voorstel van resolutie over een betere mobiliteit voor mensen met een verminderde mobiliteit wordt aangenomen met 11 stemmen bij 2 onthoudingen.

5. Stemverklaring

Stijn Bex zegt dat hij al vier jaar in de commissie zijn steentje probeert bij te dragen en elementen voor het debat aan te brengen. Als lid van de oppositie hoopt men af en toe een hele kleine steen te verleggen. Wanneer een voorstel, dat draagvlak heeft in de samenleving en dat een collega van de meerderheid een goed idee vindt, gewoon wordt weggestemd zonder dat andere leden van de meerderheid ook maar de moeite doen om daar iets over te zeggen – terwijl ze de thematiek bijzonder belangrijk vinden – is dat niet het meest inspirerende moment van vier jaar volksvertegenwoordiger zijn. Hij draagt het voorstel van resolutie van de meerderheid een warm hart toe en zal het met volle overtuiging in de plenaire

vergadering steunen, maar in meer algemene zin stelt hij de vraag wat men hier nog doet als parlementslid als men over zoiets eenvoudig niet eens kan proberen om over grenzen van meerderheid en oppositie een consensus te vinden. Of dat men achter de schermen dan zegt waarom men het niet zal aannemen. Hij vindt dit erg demotiverend.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

BIV	belasting op de inverkeerstelling
DAV	Dienst Aangepast Vervoer
KBG	Kristelijke Beweging van Gepensioneerden
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
ODAV	Overleg van Diensten voor Aangepast Vervoer
OV	openbaar vervoer
VAPH	Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap
VKB	verkeersbelasting
VMRI	Vlaams Mensenrechteninstituut