

Advies over de conceptnota mobiliteit voor personen met een beperking

Datum van publicatie: 10 februari 2022

Contactpersoon: Johan Vermeiren | johan@noozo.be



Noozo | info@noozo.be | 02 274 00 31 | www.noozo.be

Vooruitgangstraat 323 bus 7, 1030 Brussel

Ondernemingsnr. 0778291475 | RPR Brussel

Inhoud

1. Samenvatting	3
2. Situering	5
2.1 Reactie op de conceptnota	5
2.2 Toegankelijkheid, mobiliteit en het VN-Verdrag handicap.....	6
3. Persoonlijk vervoer	7
3.1 Een toegankelijke omgeving	7
3.2 Rijbewijs voor personen met een beperking	9
3.3 Fiscale vrijstelling voor voertuigen van personen met een handicap	11
3.4 Parkeerplaatsen voor personen met een beperking 12	
3.5 Aangepaste verkeerslichten	15
3.6 Fietsen zonder leeftijd.....	16
3.7 Fietsparkeerplaatsen.....	17
4. Openbaar vervoer	18
4.1 Toegankelijke voertuigen	18
4.2 Toegankelijke haltes	20
4.3 Basisbereikbaarheid	23
4.4 Treinverkeer	23
5. Openbaar aangepast vervoer	24
6. Eindnoten	26

1. Samenvatting

Het Vlaamse Parlement gaat aan de slag met [ideeën om de mobiliteit van personen met een beperking](#) te verbeteren. NOOZO – Vlaamse adviesraad handicap is tevreden dat dit thema aandacht krijgt in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Wij reageren op de verschillende voorstellen en signaleren verdere knelpunten vanuit ervaringsdeskundigheid.

- ✓ De nodige middelen uittrekken voor een integraal toegankelijke omgeving is belangrijk. **Maar er is meer nodig dan voldoende budget.** Een goed toegankelijkheidsbeleid bestaat verder uit: **normering, ondersteuning, handhaving en sanctionering.**
- ✓ NOOZO steunt de vraag naar **voldoende parkeermogelijkheden voor personen met een beperking.** De normen verbonden aan de stedenbouwkundige verordening moeten ook gelden voor bestaande parkings. Ook voor het openbaar parkeren moeten er normen komen, sterker dan de huidige aanbevelingen. Wij vragen daarbij om het versnipperde beleid van gemeentes voor personen met een parkeerkaart meer te stroomlijnen. Het is positief dat er meer aandacht gaat naar controle van de parkeerkaarten. Maar die controle moet wel correct gebeuren: een kaart staat op naam van de persoon en is niet gekoppeld aan één bepaalde wagen.
- ✓ Slimme technologieën (zoals slimme verkeerslichten) zijn beloftevol om de veiligheid van personen met een beperking in het verkeer te verhogen. Zorg ervoor dat **ervaringsdeskundigen voldoende worden betrokken bij de uitrol hiervan.** Wij waarschuwen wel: persoonlijke technologieën (zoals een app op je smartphone) mogen nooit de toegankelijkheidsopties van infrastructuur volledig vervangen.
- ✓ Een **automatische rechtentoekenning van fiscale vrijstellingen en tegemoetkomingen voor**

wagenaanpassingen voor personen met een handicap is een zinvol voorstel. Wij attenderen daarbij op een belangrijk knelpunt: deze tegemoetkomingen en vrijstellingen verhinderen autodelen. In een mobiliteitsbeleid dat inzet op combimobiliteit en deelsystemen moet hiervoor een oplossing komen.

- ✓ Het is slecht gesteld met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in Vlaanderen. De steun van het Vlaamse Gewest aan lokale besturen (zowel inhoudelijk als financieel) is een belangrijke stap om de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes te verbeteren. NOOZO vraagt dat er **garanties komen over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.**
- ✓ Hou rekening met de evolutie van hulpmiddelen bij de aankoop van nieuwe (bus)voertuigen. Met andere woorden: een rijtuig is pas toegankelijk als het zoveel mogelijk verschillende soorten hulpmiddelen kan laten meerijden.
- ✓ Het is terecht dat Vlaanderen bij de federale overheid aandringt op een toegankelijk treinnetwerk. Wij zien assistentie bij overstap tussen verschillende vervoersmiddelen als een belangrijk element van combimobiliteit. **Zet proefprojecten op rond assistentie bij overstappen op belangrijke knooppunten.**
- ✓ De garanties voor aangepast vervoer en de maximumtarieven moeten overeind blijven. NOOZO pleit voor een uitbreiding ervan. Door de hervorming naar basisbereikbaarheid dreigt (nog) meer vervoersarmoede voor personen met een beperking. Sommige personen kunnen door hun handicap geen beroep doen op deelsystemen of combimobiliteit is onhaalbaar. Aangepast vervoer is dan het enige mogelijke alternatief.
- ✓ In een **goed fietsbeleid is er ook aandacht voor personen met een mobiliteitsbeperking.** Het project 'fietsen zonder leeftijd' kan daar een deel van zijn. Even belangrijk zijn deelsystemen met tandems, driewielers, ... en bindende normen voor voldoende parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen.

2. Situering

Op 17 februari 2022 organiseert de commissie Mobiliteit (Vlaams Parlement) een hoorzitting over mobiliteit voor personen met een beperking. Dit gebeurt naar aanleiding van een [conceptnota rond betere mobiliteit voor mensen met een beperking](#).

2.1 Reactie op de conceptnota

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken vroeg advies aan NOOZO over deze conceptnota. NOOZO – Vlaamse adviesraad handicap reageert op de voorstellen uit de conceptnota en doet verdere aanbevelingen voor betere mobiliteit.

NOOZO – Vlaamse adviesraad handicap bracht eerder al verschillende adviezen uit over openbaar vervoer. We deden aanbevelingen naar aanleiding van de opstart van de [mobiliteitscentrale](#), de invoering van het decreet [basisbereikbaarheid](#) en de omzetting van de [Europese toegankelijkheidswetgeving](#).

NOOZO apprecieert dat onze reactie wordt gevraagd op deze resolutie. Door de beslissing van de Vlaamse regering van 17 december is NOOZO vanaf 2022 aangeduid als de [Vlaamse beleidsparticipatieraad](#) voor personen met een handicap. NOOZO brengt 30 verenigingen van personen met een handicap samen. We houden ons dan ook aanbevolen voor verdere adviezen aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken in het Vlaamse Parlement.

In het korte tijdsbestek is het niet mogelijk een omstandige adviesnota over mobiliteit in al zijn aspecten te geven. We reageren op de voorliggende conceptnota en gaan enkel in op de hierin aangehaalde onderdelen. We volgen in dit advies de structuur van de conceptnota.

2.2 Toegankelijkheid, mobiliteit en het VN-Verdrag handicap

NOOZO formuleert adviezen vanuit ervaringsdeskundigheid . We vertrekken vanuit een diversiteit aan handicapbelevingen en kaderen onze adviezen binnen het VN-Verdrag handicap.

Wanneer we het hebben over toegankelijkheid, dan doelen we daarmee op [integrale toegankelijkheid](#). Dit gaat niet over mogelijkheden voor 1 bepaalde doelgroep, maar biedt kansen aan iedereen. Er is oog voor de verschillende noden van personen met een beperking (rekening houdend met handicapdiversiteit), maar biedt ook kansen om de algemene kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.

Het VN-Verdrag handicap biedt 2 relevante bepalingen voor het thema mobiliteit:

- Artikel 9: toegankelijkheid,
- Artikel 20: Persoonlijke mobiliteit.

Artikel 9 VRPH verwacht van verdragsstaten dat ze maatregelen nemen om personen met een handicap gelijk zoals iedereen de toegankelijkheid tot vervoer en andere publieke dienstverlening te garanderen, ook in landelijke regio's.

In artikel 20 VRPH staan verwachtingen in verband met de bevordering van persoonlijke mobiliteit verder verduidelijkt. Verdragsstaten moeten alle maatregelen nemen om de mobiliteit van personen met een handicap te stimuleren. Deze maatregelen moeten hun zelfstandigheid bevorderen en hun keuzevrijheid ondersteunen. Vervoer moet betaalbaar zijn.

NOOZO wil in lijn met het VN-Verdrag handicap toegankelijk en inclusief openbaar vervoer promoten. Inclusief wil zeggen: eerst inzetten op vervoersmiddelen die integraal toegankelijk en voor iedereen bruikbaar zijn. Alleen als dit niet kan, moeten er andere oplossingen worden aangeboden. Openbaar vervoer moet voor mensen met een handicap net zo beschikbaar en bruikbaar zijn als voor iedereen.

3. Persoonlijk vervoer

3.1 Een toegankelijke omgeving

Situering

Een integraal toegankelijke omgeving is een belangrijke schakel om op een goede manier het openbaar vervoer te kunnen nemen. Vlot overstappen op verschillende vervoersmiddelen kan alleen wanneer ook de omgeving rond knooppunten van openbaar vervoer toegankelijk is. Een toegankelijke omgeving is bovendien nodig om de veiligheid van personen met een beperking te garanderen.

Er zijn 2 (beleids)instrumenten met richtlijnen rond toegankelijkheid van de omgeving:

- Vademecum Toegankelijk Publiek Domein (2010)
- Vademecum Voetgangersvoorzieningen (2014)

In deze gidsen staan voorschriften voor ontwerpers, wegbeheerders,... Dit document vormt een handige leidraad voor gemeentebesturen, maar legt geen verplichtingen op rond toegankelijkheid.

Voorstellen in de conceptnota

- De nodige middelen uittrekken en inzetten om de omgeving toegankelijk te maken.
- Een actieplan uitwerken om professionelen in de bouw (aannemers en architecten) te sensibiliseren rond toegankelijkheid van de onmiddellijke woonomgeving.

Opmerkingen

De basisrichtlijnen voor een toegankelijke omgeving zijn te vinden in een vademecum, wenkenbladen,... Er is vaak geen wettelijke verankering, waardoor toegankelijkheid meer dan eens wordt vergeten bij de heraanleg van straten, knooppunten,... Personen

met een handicap geven aan dat ze vaak op de goodwill van het bestuur moeten rekenen bij de vraag om bestaande situaties aan te passen.

Professionelen in de bouw sensibiliseren is nodig (zoals voorgesteld in de conceptnota). Maar voor NOOZO gaat een goed toegankelijkheidsbeleid verder. Naast opleiding en sensibilisering zien we normering, ondersteuning vanuit de Vlaamse Regering, handhaving en sanctionering als belangrijke sleutels om de toegankelijkheid te verbeteren.

Voor voetgangersverkeer bestaat er wel een wettelijke regeling: de Vlaamse bouwverordening voor wegen voor voetgangersverkeer. We merken echter dat een uitbreiding nodig is, omdat er bijvoorbeeld onvoldoende rekening wordt gehouden met een obstakelvrije loopweg, veilige bereikbaarheid van oversteekplaatsen of haltes openbaar vervoer. Ook de naleving van deze bouwverordening laat soms te wensen over.

NOOZO hamert op het belang om een toegankelijke omgeving tot een verplichting te maken. Het mag niet afhangen van enkel de aanbevelingen in het vademecum toegankelijk publiek domein. Een aantal van deze aanbevelingen moet omgezet worden naar bindende normen. Hierover is een breder onderzoek nodig, met aandacht voor de update van enkele richtlijnen. UNIA en BLL/VeBeS schreven hier recent een brief over naar minister Lydia Peeters.ⁱ Ze vroegen om bestaande normen en richtlijnen te laten doorlichten, actualiseren en te onderzoeken welke richtlijnen omgezet kunnen worden naar bindende normen. Dit bredere onderzoek moet gebeuren in overleg met ervaringsdeskundigen. Zij kunnen helpen bij de selectie van richtlijnen die een omzetting naar bindende normen verdienen.

Toegankelijkheid is vandaag nog niet verankerd als een recht. NOOZO vraagt om in het gelijke kansendecreet van 10 juli 2008 toegankelijkheid te integreren als een algemeen wettelijke verplichting. Het niet naleven van wettelijk vastgelegde toegankelijkheidsnormen wordt dan een vorm van discriminatie.ⁱⁱ

We signaleren een ander belangrijk aandachtspunt voor personen met een beperking. Steeds meer woonkernen worden autovrij gemaakt. Er worden lage emissiezones ingevoerd (LEZ). Dit verbetert vaak de leefkwaliteit van de bewoners, maar brengt extra uitdagingen met zich mee voor personen met een beperking. Zij hebben niet altijd dezelfde mogelijkheden om zonder auto de kern van de stad te bereiken. Het is een thema waar we graag een dialoog over opstarten, om zo tot oplossingen te komen die iedereen ten goede komen.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Een goed toegankelijkheidsbeleid gaat verder dan sensibilisering. Ook normering, ondersteuning, handhaving en sanctionering zijn belangrijke sleutels om de toegankelijkheid te verbeteren.
- ✓ Integreer toegankelijkheid in het Gelijkekansendecreet.
- ✓ Zorg voor een update van de richtlijnen en normen voor een integraal toegankelijke omgeving. Deze update is het resultaat van een dialoog tussen experts en ervaringsdeskundigen.
- ✓ Zorg voor een betere naleving van de bestaande normen rond veiligheid van voetgangers.

3.2 Rijbewijs voor personen met een beperking

Situering

Wanneer personen met een beperking moeilijkheden ervaren om een voertuig te besturen, dan komt het rijgeschiktheidscentrum CARA tussen door:

- De rijgeschiktheid van de kandidaat na te gaan,
- De uitreiking van een rijgeschiktheidsattest (mogelijks met beperkingen, zoals bril, binnen bepaalde straal, niet op autosnelwegen,...),

- Aanpassingen aan de auto op te leggen (vb. enkel met automatische wagen rijden).

Voor personen met een beperking zijn er mogelijkheden om het theoretische examen in een speciale of vertraagde zitting af te leggen. Dit gebeurt vaak voor groep 1, maar weinig voor groep 2 (=attest voor vervoer met vrachtwagen, autocar of autobus). Voor personen met een handicap komen daar extra kosten bij kijken:

- Je betaalt een extra som (of retributie) van 89 euro als je een vertraagde zitting voor Groep 2 aanvraagt.
- Examen met een tolk VGT afleggen kost 52 euro extra (bij examen in groep 2).

Voorstellen conceptnota

- Afschaffen van extra retributies die personen met een handicap moeten betalen bij een rijexamen bij groep 2.
- Onderzoek nieuwe technologische mogelijkheden om theoretische rijexamens af te leggen met extra ondersteuning.

Opmerkingen

NOOZO heeft geen bezwaar tegen de afschaffing van extra retributies bij het rijexamen in groep 2 voor personen met een handicap. Ook het onderzoek naar nieuwe technologische mogelijkheden om rijexamens af te leggen kan voordelen opleveren. We vragen daarbij wel aandacht om ervaringsdeskundigen voldoende feedbackmogelijkheden te geven tijdens het onderzoek en uitvoering ervan.

Personen met een handicap signaleren een belangrijker knelpunt om een rijbewijs te halen. Het VAPH komt slechts tussen voor aanpassingen aan de wagen nadat je een rijbewijs behaalde. Daardoor zijn personen met een handicap vaker aangewezen op rij scholen om een auto te leren besturen. Verschillende rij scholen hebben aangepaste voertuigen in hun wagenpark. Het gaat dan meestal om simpele aanpassingen. Het is moeilijker om een rij school te vinden die een wagen met meer complexe

aanpassingen ter beschikking heeft. In dat geval kan een rijsschool een voertuig lenen bij CARA. Er bereiken ons signalen dat de nodige investeringen in het wagenpark van CARA met aangepaste voertuigen uitblijven. Er is een zeer beperkt aantal wagens beschikbaar en het gaat om verouderd materiaal. Dit verhoogt de drempel voor een groep mensen om een rijbewijs te behalen. Er is een tussenkomst van de overheid nodig om de drempels te verlagen voor personen met een handicap die met een aangepaste auto willen leren rijden.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ NOOZO vindt onderzoek naar extra toegankelijkheidsopties bij rijexamens positief. Geef ervaringsdeskundigen hierbij voldoende feedbackmogelijkheden en hou rekening met hun opmerkingen.
- ✓ Verbeter de beschikbaarheid van aangepaste (oefen)wagens voor personen met een handicap die een rijbewijs willen behalen.

3.3 Fiscale vrijstelling voor voertuigen van personen met een handicap

Situering

Personen met een handicap kunnen bij de aankoop van hun wagen genieten van een verlaagd btw-tarief van 6%. Er zijn ook vrijstellingen op de belasting van inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting. Eén van de voorwaarden voor de btw-vrijstelling is dat de wagen enkel voor persoonlijk gebruik mag dienen.

Aanpassingen aan een wagen zijn duur. Hier komt de hulpmiddelenprocedure (VAPH) tussen via een tegemoetkoming.

Voorstellen conceptnota

- Organiseer een automatische rechtentoekenning voor de bestaande fiscale vrijstellingen en tegemoetkoming voor

wagenaanpassingen. Zo vinden personen met een handicap hier eenvoudig de weg naartoe.

Opmerkingen

De regeling rond fiscale vrijstellingen belemmeren personen met een handicap om hun eigen wagen onder te brengen in een autodeelsysteem. Autodelen van toegankelijke en aangepaste wagens zou nochtans interessant kunnen zijn voor personen met een beperking die maar af en toe een auto nodig hebben. Ook personen die het startkapitaal voor een wagen niet op tafel kunnen leggen, kunnen via autodelen toch over een wagen beschikken. NOOZO vraagt om een oplossing uit te werken voor het knelpunt rond autodelen. Dit kan door bijvoorbeeld de toelating te geven aan personen met een handicap om toch hun aangepaste wagens te kunnen onderbrengen in een autodeelsysteem.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Werk een oplossing uit zodat personen met een handicap die genieten van het verlaagde btw-tarief van 6% hun toegankelijke of aangepaste wagen kunnen onderbrengen in een autodeelsysteem.
- ✓ NOOZO is voorstander van automatische rechtentoekenning voor fiscale vrijstellingen op belasting van de wagen.

3.4 Parkeerplaatsen voor personen met een beperking

Situering

Er bestaan verschillende richtlijnen rond parkeerplaatsen voor personen met een handicap:

- Richtlijnen voor parkeerplaatsen in de ministeriële omzendbrieven van 3 april 2001 en 25 april 2003.
- Normen voor parkeerplaatsen bij publieke gebouwen zijn bepaald in de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid.

- Sinds korte tijd gaan verschillende steden aan de slag met proefprojecten om het misbruik van parkeerkaarten tegen te gaan. Via een QR-code wordt bijvoorbeeld gecontroleerd of de kaart nog geldig is.

Voorstellen uit de conceptnota

- Steden en gemeenten moeten info over verkeersborden en parkeerplaatsen actueel houden
- Gemeentelijke stedenbouwkundige verordeningen: bepalingen over aantal parkeerplaatsen (inspiratie bij handboek toegankelijkheid publieke gebouwen). Nieuwe quota moeten beter gevolgd worden bij ontwerp en aanleg van grote parkeerplaatsen.
- Op federaal niveau aandringen op controle van parkeerkaarten via scan QR code.

Opmerkingen

De resolutie verwijst naar het Koninklijk Besluit (1977) dat 1 op 25 parkeerplaatsen in Vlaanderen reserveert voor personen met een handicap. Dit KB is opgeheven door het Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake toegankelijkheid (artikel 40) en voorziet in volgende normering:

- 6% voor de eerste schijf van 100 parkeerplaatsen
- Boven de 100: 1 op de 50 parkeerplaatsen (2%)

Deze nieuwe richtlijnen worden onvoldoende gevolgd bij aanleg van grote parkeerplaatsen. NOOZO pleit ervoor om deze richtlijnen dwingender te maken en de naleving ervan beter op te volgen.

De regels van de stedenbouwkundige verordening zijn ook niet van toepassing voor bestaande parkings wanneer er niet nieuw gebouwd of verbouwd wordt. NOOZO stelt voor om een norm uit te werken voor bestaande parkings.

De vastgelegde normen zijn ook van toepassing op openbare parkings die niet verbonden zijn aan gebouwen, zoals bijvoorbeeld marktplaatsen en straatparkeren. Hier gelden de aanbevelingen in het vademecum parkeerbeleid, wat in één voorbehouden parkeerplaats per begonnen schijf van 17 parkeerplaatsen voorziet. En is er de ministeriële omzendbrief van 2003 die 3 op 50 parkeerplaatsen aanbeveelt. NOOZO stelt voor om normen voor het aantal parkeerplaatsen bindend te maken.

NOOZO staat achter de pogingen om het misbruik van parkeerkaarten te verminderen. Daarbij signaleren we wel een belangrijk aandachtspunt: parkeerkaarten zijn gekoppeld aan een persoon, niet aan een wagen. Bij sommige controles door scanauto's worden wagens beboet omdat ze niet geregistreerd zijn als de wagen van een persoon met een handicap, maar wel op een voorbehouden plaats (met kaart) staan. Terwijl personen met een handicap vrij zijn om met een andere wagen een rit af te leggen en daarbij gebruik te maken van hun parkeerkaart. Zo worden er onterecht boetes uitgedeeld. Wij vragen om dit knelpunt mee te nemen bij het overleg met het federale niveau over de uitrol van (proef)projecten rond controles van parkeerkaarten.

Personen met een handicap merken ook vaak misbruik op bij parkings van winkelcentra,... De politiediensten zijn ook bevoegd om hier controles uit te voeren (zie de ministeriële omzendbrief 2001), maar het gebeurt amper in de praktijk. Wij vragen om de controles uit te breiden naar alle parkings, zowel op de openbare weg als op openbare plaatsen.

Gemeentes hanteren verschillende regels voor gebruik van de parkeerkaart voor personen met een handicap. Dit leidt tot verwarring en zorgt vaak voor boetes. NOOZO vraagt meer uniformiteit in het parkeerbeleid voor mensen met een handicap en minder vrijheid voor gemeentes om hiervan af te wijken.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ **Zorg voor meer uniformiteit in het parkeerbeleid voor personen met een handicap in verschillende Vlaamse steden en**

gemeentes. NOOZO steunt het idee om gemeentes te stimuleren de info over deze plaatsen actueel te houden.

- ✓ De richtlijnen rond parkeergelegenheid rond publieke gebouwen en mobipunten moeten dwingender. De bindende richtlijnen moeten los komen van een bouwvergunning en algemeen gelden.
- ✓ De aanbevelingen in het vademecum parkeerbeleid van 1 op 17 parkeerplaatsen en 3 op 50 in de ministeriële omzendbrief moeten een norm worden.
- ✓ Controle op het juiste gebruik is nodig. We staan achter een algemene uitrol ervan, maar wijzen erop dat de controle correct moet gebeuren: gebruik van de kaart is verbonden aan de persoon, niet aan de wagen.

3.5 Aangepaste verkeerslichten

Situering

Er lopen proefprojecten met smartverlichting waarbij het licht langer op groen blijft wanneer rolstoelgebruikers of slechtziende personen de straat oversteken.

Aanbevelingen conceptnota

- In het regeerakkoord is er aandacht voor dynamische verlichting en smartborden om het verkeer vlotter te laten doorstromen. Er is het advies om dit open te trekken en rekening te houden met personen met een beperking die zich in het verkeer begeven.

Opmerkingen

Wij vragen om ervaringsdeskundigen nieuwe technologische verkeersontwikkelingen grondig te laten testen en evalueren. Het is belangrijk om daarbij rekening te houden met handicapdiversiteit. Bijvoorbeeld: 'slimme verkeerslichten' op basis van een drukknop zijn niet voor alle rolstoelgebruikers of andere handicaps even toegankelijk.

Een extra aandachtspunt bij technologische ontwikkelingen is de algemene uitrol ervan. Via nieuwe technologische ontwikkelingen wordt toegankelijkheid en veiligheid bij de gebruiker gelegd. Bijvoorbeeld: blinde en slechtziende personen kunnen via de OKO app laten signaleren wanneer ze veilig kunnen oversteken aan een verkeerslicht. NOOZO beklemtoont dat deze technologische ontwikkelingen geen rem mogen zetten op de toegankelijkheidsuitrusting van verkeerslichten. Rateltickers blijven bijvoorbeeld belangrijk voor personen om zich te oriënteren tijdens het oversteken. Technologische ontwikkelingen bieden kansen, maar ontslaan de overheid niet van de opdracht om verkeersinfrastructuur van toegankelijkheidsopties te voorzien.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Betrek ervaringsdeskundigen bij onderzoek en uitrol van slimme verkeerslichten. Deze piste kan voordelen met zich meebrengen, maar enkel wanneer er voldoende rekening is gehouden met de noden en wensen van personen met verschillende handicaps.
- ✓ De verantwoordelijkheid voor een veilige en toegankelijke verkeersinfrastructuur mag nooit volledig bij de gebruiker worden gelegd. De overheid blijft verantwoordelijk om toegankelijkheidsopties te voorzien bij infrastructuur.

3.6 Fietsen zonder leeftijd

Situering

In Denemarken bestaat het project 'cycling without age' (een variant op een 'riksja' om personen te vervoeren). In België wordt een gelijkaardig project getrokken door Mobiel 21 en zijn er gemeenten, woonzorgcentra,... die hierrond initiatieven opzetten.

Voorstel uit de conceptnota

- 'Fietsen zonder leeftijd' moet een plaats krijgen in het aanbod van vervoersmogelijkheden. De Vlaamse overheid kan

financiële ondersteuning voorzien of de Vlaamse vervoerregio's ondersteunen om dit uit te rollen.

Opmerkingen

Fietsen is een deelaspect van het mobiliteitsbeleid. Een project als 'fietsen zonder leeftijd' kan mogelijkheden bieden voor personen met een beperkte mobiliteit. Dit moet op een duurzame manier een plaats krijgen in een fietsbeleid. Veel van deze initiatieven stierven ondertussen een stille dood in verschillende gemeentes. Het zou positief zijn als het initiatief uitgroeit tot een standvastig project.

Initiatieven als 'fietsen zonder leeftijd' kunnen zinvol zijn, maar bieden geen universele oplossing op mobiliteitsproblemen van personen met een beperking. We verruimen de aandacht voor dit fietsproject graag naar een ruimer fietsbeleid. NOOZO pleit voor een mobiliteitsbeleid met ruime aandacht voor de noden van personen met een beperking die fietsten gebruiken. Het gaat dan bijvoorbeeld om tandems, driewielers,... Dit moet op een duurzame manier ingebed worden in een ruimer fietsbeleid, bijvoorbeeld via aandacht voor aangepaste deelfietsen, fietsparkeerplaatsen (zie onder),...

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Het project 'fietsen zonder leeftijd' heeft potentieel als het op een duurzame manier wordt uitgerold.
- ✓ Het fietsbeleid voor personen met een beperking mag zich niet beperken tot 1 project. Aandacht voor de noden en mogelijkheden van personen met een beperking moet deel uitmaken van een ruimer fietsbeleid.

3.7 Fietsparkeerplaatsen

Situering

Aangepaste fietsen en rolstoelfietsen hebben eigen parkeerplaatsen nodig. Veilig parkeren is op dit moment vaak

moelijk voor personen die met een driewieler, rolstoelfiets of tandem rijden.

Het Vademecum fietsvoorzieningen bevat richtlijnen buitenmaatse fietsen. Daarin gaat ook aandacht naar signalisatie van deze parkeerplaatsen. Er zijn echter geen verplichtingen rond parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen.

Voorstellen conceptnota

- Meer aandacht in het vademecum fietsvoorzieningen voor buitenmaatse fietsparkeerplaatsen in omgeving van haltes openbaar vervoer.
- Oproep aan ontwerpers van bouwprojecten en beheerders van openbaar domein om bij ontwerp en aanleg van fietsparkeerplaatsen ook aandacht te besteden aan driewielers en rolstoelfietsen.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ NOOZO volgt de aanbevelingen in de conceptnota. De aandacht voor fietsparkeerplaatsen bij mobipunten is terecht.
- ✓ Het aantal voorbehouden plaatsen voor buitenmaatse fietsen moet dwingender bij mobipunten en op andere publieke plaatsen.

4. Openbaar vervoer

4.1 Toegankelijke voertuigen

Situering

De meerderheid (97%) van de bussen en trams is fysiek toegankelijk. Deze bussen en trams hebben:

- Verlaagde vloer
- Oprijplaat
- Plaats voor rolstoelgebruikers (volgens de Europese richtlijnen)

Maar om vlot op de bus of tram op te stappen moet ook het perron verhoogd zijn.

Scootmobielen zijn niet toegelaten op bussen en trams. Op een belbus kan een scootmobiel wel meerijden.

Opmerkingen

De Lijn hanteert een algemeen verbod op scootmobielen op bussen en trams. Terwijl bepaalde scootmobielen voldoen aan dezelfde voorwaarden als grootte en gewicht voor rolstoelen. NOOZO vraagt om een oplossing uit te werken voor het probleem rond scootmobielen. Hulpmiddelen evolueren snel. Voor veel mensen betekenen scootmobielen een goede oplossing voor hun mobiliteitsbeperking. Dit is een maatschappelijke evolutie waar het openbaar vervoer rekening mee moet houden.

Wij vragen dat er nieuwe minimumeisen komen voor bussen en trams, zodat zoveel mogelijk hulpmiddelen op een veilige manier vervoerd kunnen worden. Met andere woorden: wij hanteren een andere definitie van toegankelijke voertuigen. Deze voertuigen zullen pas echt toegankelijk zijn wanneer ook scootmobielen op de bus mogen. Hou hiermee rekening bij de aankoop van nieuwe bussen.

Wij merken op dat de houding en het rijgedrag van chauffeurs een belangrijk element is voor de toegankelijkheid van bussen. Een passende omgang met mensen met een handicap kan veel problemen rond toegankelijkheid voorkomen of milderen. Bijvoorbeeld: personen met een handicap getuigen dat chauffeurs de stem van het halte-aankondigingsysteem uitschakelen op hun rijtuig tijdens de rit. Auditieve aankondigingen aan haltes werken te vaak niet. Dit brengt slechtziende personen in de problemen. Ook het rijgedrag is soms onaangepast aan minder mobiele mensen. Daarom zijn opleidingen nodig om personeel in staat te stellen om met meer empathie en creativiteit problemen rond toegankelijkheid op te lossen. We zien voordelen in vormingen

binnen het kader van permanente opleiding van personeel dat in contact komt met reizigers.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Zorg voor duidelijke communicatie over haltes in bussen, trams en op perrons. Een snelle opvolging van beschadigde of gebroken toestellen is nodig.
- ✓ Hou rekening met alle hulpmiddelen bij de aankoop van nieuw voertuigen. Creëer nieuwe mogelijkheden om ook scootmobielen te vervoeren.
- ✓ Organiseer opleidingen voor chauffeurs over inclusie en omgaan met personen met een handicap. Voorzie herhaalde en structurele vormingen.

4.2 Toegankelijke haltes

Situering

In 2017 werd een inventaris opgesteld van het aantal toegankelijke haltes. Verdere monitoring neemt deze telling als vertrekpunt. Personeel van De Lijn staat in voor de monitoring. Uit de inventaris blijkt dat van de 35.000 haltes in Vlaanderen:

- 12% van de haltes toegankelijk is voor mensen met een motorische beperking (28 % is toegankelijk met assistentie).
- 6 % van de haltes toegankelijk is voor mensen met een visuele beperking.

Het valt daarbij op dat er grote regionale verschillen zijn. In sommige regio's zijn de cijfers slechter dan in andere.

Voorstellen conceptnota

- Monitoring van de toegankelijkheid van haltes moet op een structurele manier gebeuren. Dit mag niet door De Lijn zelf gebeuren. In buurlanden evalueert een externe partner de toegankelijkheid van openbaar vervoer. Dit moet ook in Vlaanderen gebeuren.

- Info over toegankelijkheid moet ook op de halte zelf kenbaar worden gemaakt (niet enkel op website en app).
- Extra aandacht voor goede communicatie (bij haltes) voor blinde en slechtziende reizigers.
- De Vlaamse Regering moet gemeentes ondersteunen (financieel en inhoudelijk) om haltes toegankelijk te maken.
- De Vlaamse Regering moet prioriteit maken van toegankelijkheid van haltes in beheer bij Agentschap Wegen en Verkeer.
- Lokale besturen beheren ook haltes. Ze baseren zich op een (vrijblijvende) ontwerp-gids voor de toegankelijkheid. Aanbeveling: De Lijn verzamelt informatie over toegankelijkheid en bezorgt ze aan gemeentes. Samen gaan ze aan de slag om verbeterpunten aan te pakken. Voorstel om enkel nog subsidies te leveren voor voorzieningen als ze toegankelijk worden ontworpen en gemaakt.
- Premetro in Antwerpen toegankelijker maken via minimumnormen, zoals:
 - In alle richtingen roltrappen naar perrons,
 - In combinatie met liften de ingang en perrons verbinden.
 - Dit moet via een versnelde aanpak gebeuren.

Opmerkingen

De cijfers uit de monitoring van haltes bevestigen wat personen met een handicap al jaren aanklagen: **het openbaar vervoer in Vlaanderen is niet toegankelijk**. We merken dat er de laatste jaren wel een shift plaatsvindt, met duidelijke intenties om de toegankelijkheid te verbeteren. Er zijn ontwerp-gidsen met richtlijnen rond toegankelijkheid, een masterplan toegankelijke haltes 2030,... Voor personen met een handicap moeten er meer **garanties komen dat de toegankelijkheid van het openbaar vervoer werkelijk zal verbeteren**.

Het masterplan toegankelijkheid zet actielijnen uit om ervoor te zorgen dat de helft van de haltes tegen 2030 toegankelijk wordt. Er moet een garantie komen dat dit plan gehaald wordt. Dit vraagt een strikte opvolging en tijdig ingrijpen wanneer de acties vertraging oplopen. Wat na 2030? Hoe zorgen we ervoor dat de andere helft van de haltes ook wordt aangepast?

NOOZO merkt intenties om aan toegankelijkheid te werken. We vragen om dit wettelijk te verankeren. Daarbij is het belangrijk om in te zetten op integrale toegankelijkheid. Op dit moment varieert de definitie van toegankelijkheid vaak. Men laat soms bepaalde aspecten van toegankelijkheid achterwege. Bij de toegankelijke haltes in het masterplan is niets voorzien over toegankelijke informatie of zitplaatsen.

Op het vlak van communicatie zijn er de voorbije jaren veel verbeteringen gebeurd. Een knelpunt waar wij graag nog een oplossing voor vinden is toegankelijke, leesbare en tijdige informatie over onderbroken lijnen of tijdelijk onderbroken trajecten.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Zet in op de toegankelijkheid van de hele vervoersketen.
- ✓ Garandeer de toegankelijkheid van mobipunten.
- ✓ Goede monitoring is nodig. Er is een onafhankelijke instantie nodig die de toegankelijkheid van de uitvoering van basisbereikbaarheid monitort (en niet enkel de haltes).
- ✓ Er is 1 meldpunt nodig waar personen met een handicap problemen rond toegankelijkheid kunnen signaleren.
- ✓ Er moeten garanties komen over de uitvoering en behalen van de doelstellingen van het masterplan toegankelijkheid. Ook na 2030 moet de toegankelijkheid van haltes verbeteren.

4.3 Basisbereikbaarheid

Basisbereikbaarheid zorgt ervoor dat de lokale beleidsmakers meer impact zullen hebben op de organisatie van het vervoer in hun regio. Het doelgroepenvervoer wordt geïntegreerd in het ruimere vervoer op maat.

Opmerkingen

Het effect van de uitvoering van basisbereikbaarheid en de uitrol ervan roept veel vraagtekens op bij personen met een handicap. Daarom verwijzen we voor dit punt naar de reeds uitgebrachte adviezen over [basisbereikbaarheid](#) en de [mobiliteitscentrale](#). De aangehaalde aanbevelingen blijven van kracht.

Veel van de praktische uitwerkingen op het terrein gebeuren in de vervoerregioraden. De betrokkenheid van mensen met een handicap en andere minder mobiele mensen gebeurde heel fragmentair en minimaal. NOOZO wil dat inspraak vanuit personen met een handicap in de toekomst structureel beter wordt uitgebouwd en gegarandeerd.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Inspraak in de vervoerregioraad is nodig (ook in het kader van universeel design). Inspraak moet er zijn op het moment dat plannen nog wijzigbaar zijn.

4.4 Treinverkeer

Situering

Een toegankelijk treinnet wordt nog belangrijker in een beleid dat inzet op combimobiliteit. Personen met een handicap ervaren hier grote problemen. Slechts 65% van de stations is toegankelijk voor reizigers met een beperking. Ook het reserveringssysteem beknott personen met een handicap in hun vrijheid om het openbaar vervoer te nemen.

Aanbevelingen conceptnota

- Vlaanderen moet bij de federale overheid aandringen om de toegankelijkheid van het treinverkeer te verbeteren.

Opmerkingen

Door basisbereikbaarheid zullen we vaker verschillende vervoersmiddelen moeten gebruiken om een traject af te leggen. Vlot overstappen is daarbij belangrijk. Dit lukt enkel wanneer elke schakel in de hele vervoersketen (haltes, overstapplaatsen, bus of tram,...) integraal toegankelijk is. Vandaag is dit niet het geval. Wij vragen daarom om in te zetten op assistentie van personen met een handicap. Assistentie op knooppunten maakt combimobiliteit beter mogelijk en haalbaar.

In het buitenland experimenteerde men al met deze vormen van assistentie op het openbaar vervoer. Sinds 1 oktober 2018 loopt in Nederland een proefproject over assistentie aan bepaalde stations. Zo begeleidt het personeel van de Nederlandse Spoorwegen (NS) blinde reizigers tot aan de eerst volgende vorm van vervoer (bus, tram of taxi).

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Rol een proefproject uit in de Vlaamse centrumsteden om assistentie op grote mobipunten te testen. Dit gaat verder dan de huidige assistentie voorzien door de NMBS.
- ✓ Werk een kwaliteits- en regelgevend kader uit rond assistentie bij overstappen. Doe dit in samenspraak met ervaringsdeskundigen.

5. Openbaar aangepast vervoer

Aangepast vervoer werd geregeld via het compensatiedecreet. De diensten aangepast vervoer (DAV) voorzien in:

- Maximumtarieven

- Vervoer op elke dag

Het versnipperde aanbod wordt overzichtelijk gehouden via MAV (of mobiliteitscentrale aangepast vervoer)

De diensten aangepast vervoer zijn niet geclassificeerd als (OV)taxi en mogen daarom niet op de bus- of taxistroken rijden.

Aanbevelingen conceptnota

- Maak de bus- en taxistroken toegankelijk voor diensten aangepast vervoer (indien het voertuig voldoende herkenbaar is gemaakt).
- Breng de voertuigen van DAV als afzonderlijke categorie onder in het taxidecreet (om ervoor te zorgen dat ze zo op de bus- en taxistroken kunnen rijden).

Opmerkingen

De toegang van diensten aangepast vervoer tot de busstroken zorgt voor een vlottere rit en kan voordelen hebben voor personen met een handicap. NOOZO attendeert daarnaast op een aantal belangrijke knelpunten, waar we erg bezorgd om zijn.

Door de hervorming naar basisbereikbaarheid dreigt nog meer vervoersarmoede voor personen met een beperking. Sommige personen kunnen door hun handicap geen beroep doen op deelsystemen of combimobiliteit is onhaalbaar. Aangepast vervoer is dan het enige mogelijke alternatief. Maar een grote groep personen met een handicap heeft vandaag geen toegang tot aangepast vervoer. Het is nodig om voldoende middelen beschikbaar te maken om de stijgende vraag aan aangepast vervoer te beantwoorden.

Een goede werking van de mobiliteitscentrale zal een belangrijke sleutel zijn voor personen met een handicap om het openbaar vervoer te nemen. Wij vragen garanties rond de toegankelijkheid van de centrale.

Aanbevelingen NOOZO

- ✓ Garandeer de toegankelijkheid van de mobiliteitscentrale en voorzie eenvoudige procedures voor de toegang tot aangepast vervoer.
- ✓ Er is een uitbreiding nodig van de groep die aanspraak kan maken op aangepast vervoer. Door basisbereikbaarheid vallen er veel reismogelijkheden voor personen met een beperking weg. Zij moeten een alternatief kunnen vinden via de diensten aangepast vervoer.
- ✓ Voorzie voldoende budget voor aangepast vervoer.
- ✓ De maximumtarieven DAV moeten blijven en meer middelen zijn nodig (om vervoersarmoede tegen te gaan).
- ✓ Bevorder de toegankelijkheid van reguliere taxi's.

6. Eindnoten

ⁱ Brief van BLL en UNIA aan mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken (1 december 2020). Zie ook: Vaesen, K. *Beleidsaanbevelingen verkeersveiligheid voor blinde en slechtziende personen* (BLL/VeBeS), 2020.

ⁱⁱ Het voorstel rond invoeging toegankelijkheid in het Gelijkekansendecreet is meer omstandig uitgewerkt in het advies [Op naar een integraal toegankelijkheidsbeleid](#), p. 11 - 13