



Toegankelijkheidsverleg Vlaanderen
 www.toegankelijkheidsverlegvlaanderen.be
 info@toegankelijkheidsverlegvlaanderen.be

Mobiliteit en toegankelijkheid: gebruikersvisie (TOV Studiedag mobiliteit 15/06/2007)

Aanleiding

Mobiliteit en toegankelijkheid kunnen niet los van elkaar gezien worden. Men heeft nood aan toegankelijke mobiliteit om zich te kunnen bewegen in onze maatschappij, ongeacht enige beperkingen. Iedereen kan op een welbepaald moment geconfronteerd worden met bepaalde aspecten van ontoegankelijkheid waardoor zijn/haar mobiliteit in het gedrang komt. Het voorbeeld van de jonge moeder met de kinderwagen is ondertussen algemeen gekend.

Het TOV kiest er echter voor om de personen met een beperking als kwetsbare groep in het mobiliteitsgebeuren naar voren te schuiven. Het was ook die doelgroep die op de studiedag uitgenodigd werd om zo tot een duidelijke visie te komen wat mobiliteit is en zou moeten zijn voor de gebruikers met een beperking.

Organisatie

Het TOV koos om de gebruikers zelf als prioritaire doelgroep van de studiedag te beschouwen. Dit konden personen met een beperking zelf zijn, hun vertegenwoordigers en afgevaardigden van belangenorganisaties. Hiervan waren er een 40tal aanwezig. De grootste belangenorganisaties waren ook vertegenwoordigd; VFG (Vereniging personen met een handicap), KVG (Katholieke Vereniging Gehandicapten), BCBS (Belgische Confederatie voor Blinden en Slechtzienden), Fevlado (Federatie van Vlaamse DovenOrganisaties), OPDOSS (Optimale Participatie en integratie van dove en slechthorende personen), Blindenzorg Licht en Liefde, vzw Marjan, Inclusie Vlaanderen.

Daarnaast sloten ook experts uit het mobiliteitsveld aan; BTTB (Bond van Trein-Tram- en Busgebruikers), DAV (Diensten Aangepast Vervoer), De Lijn en de ombudsman van de NMBS.

Bijdragen kwamen van de coördinator van het VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde), KVG, BCBS, Blindenzorg Licht en Liefde, vzw Marjan en Fevlado.

Dagverloop

- presentatie door het VSV over wat ideale mobiliteit is of zou moeten zijn.
- zes mobiliteitstrajecten van personen met een beperking of in een specifieke situatie werden voorgesteld. Hierbij werden de hindernissen die bepaalde personen ervaren tijdens een mobiliteitstraject toegelicht. Concreet kwamen de volgende situaties aan bod:
 - persoon die een elektronische rolstoel gebruikt en gebruik maakt van de Belbus bij een uitstap
 - persoon met dubbelzintuiglijke handicap (slechtziend - slechthorend) die met de bus en trein naar het werk rijdt

- leerlingenvervoer voor leerlingen in het Buitengewoon Onderwijs. Het verhaal van Tim. Tim is blind en heeft een meervoudige functiebeperking. Nu hij volwassen is, mag hij geen gebruik meer maken van De Lijn naar het centrum Ganspoel, ook al rijdt de bus door zijn dorp en wil hij betalen.
- algemene knelpunten voor dove en slechthorende gebruikers van het openbaar vervoer (De Lijn – NMBS)
 - pauze
 - debat onder leiding van moderator Tom Ysebaert (redacteur De Standaard)
 - impressies van de dag en een blik naar de toekomst

Stellingen en visies

Stelling 1 mobiliteit is een recht: enkel met fatsoenlijk openbaar vervoer kunnen mensen hun kansen volop ontwikkelen in de maatschappij.

De deelnemers aan het debat waren het vrijwel allemaal eens met deze stelling. Het gevolg is dan ook dat als bepaalde groepen van de bevolking geen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer, zij ook hun kansen niet kunnen ontwikkelen. Fatsoenlijkheid van het openbaar vervoer staat voor de gebruikers gelijk aan toegankelijkheid.

Case: persoon met elektronische rolstoel kan met de Belbus op een vergadering geraken, maar het einduur van de vergadering is te laat om nog met het openbaar vervoer thuis te geraken. Het is voor die persoon ook niet mogelijk met iemand te carpoolen. De persoon kan die vergadering dus niet bijwonen en kan zijn kansen niet volop ontwikkelen.

Stelling 2 openbaar vervoer is te weinig afgestemd op mensen met een beperking. Algemeen ziet men dat er een bereidheid is om het gebruik van openbaar vervoer ook mogelijk te maken voor personen met een beperking. Toch is er nog veel werk om te komen tot toegankelijke infrastructuur (tram- en bushaltes, stations,...) en toegankelijke informatie. Ook het bewaken van de veiligheid (veilige bereikbaarheid en inrichting van infrastructuur) is van belang. In het streven naar toegankelijkheid zou men moeten uitgaan van een zo groot mogelijke zelfstandigheid van de reiziger met een beperking.

Case: een gebruiker van een manuele rolstoel kan de bus zelfstandig op indien het hellend vlak uitgelegd wordt. De bestuurder kan het platform niet uitklappen en de rolstoelgebruiker wordt op de bus getild. De rolstoelgebruiker betreurt dat hij de bus niet zelfstandig op kon en voelt zich niet menswaardig behandeld.

Stelling 3 informatie is niet toegankelijk en soms niet betrouwbaar.

Voor wat betreft de ontoegankelijkheid van informatie weegt zwaar bij de personen met een beperking. Goede en duidelijke informatie zorgt er voor dat men zijn/haar reisweg probleemloos kan aanvatten. Vooral een persoon met een beperking dient zich goed te informeren over de reisweg. Indien die informatie niet begrijpbaar of betrouwbaar is, zorgt dit voor bijkomende problemen.

Er werd ook aangehaald dat informatie in stations en in bussen, trams en treinen niet voor iedereen toegankelijk is. Daarnaast blijken ook de websites van De Lijn en de NMBS tegenstrijdige informatie te geven over de beste reisroute, wat verwarrend is voor alle reizigers.

Case: Wat op een perron door middel van een omroepsysteem omgeroepen wordt, is niet toegankelijk voor dove en slechthorende personen. Een website die niet aangepast is voor slechtziende bezoekers kan die specifieke bezoekers niet informeren.

Stelling 4 begeleiding en assistentie lossen niet alles op.

De meeste aanwezigen gaven aan tevreden te zijn over de begeleiding die gegeven wordt door de NMBS. Maar soms is men nog te afhankelijk van wat het personeel wil doen.

Over de begeleiding of hulp bij de bus zijn de meeste gebruikers niet te spreken. De vertegenwoordiger van De Lijn informeerde dat er een richtlijn bestaat bij De Lijn die zegt dat een buschauffeur verantwoordelijk is voor zijn bus en zijn stuurpost niet mag verlaten. Dit staat in contrast met de Europese richtlijn waar men zegt dat als er een rolstoelgebruiker aan boord van een bus komt, de chauffeur moet zien wat er gebeurt op het hellend platform.

Vele gebruikers willen ook zo zelfstandig mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer. Mits het gebruik van technische hulpmiddelen (hellend vlak aan de trein, LCD schermen met informatie in geschreven vorm, duidelijk verstaanbare auditieve informatie) laat men de persoon met een beperking toe zelfstandig en gelijkwaardig deel te nemen aan mobiliteit. Hierover moeten er op het beleidsniveau meer duidelijke keuzes gemaakt worden.

Stelling 5 aangepast vervoer zal noodzakelijk blijven.

Uit verschillende persoonlijke bijdrages bleek dat het openbaar vervoer nooit de volledige mobiliteitsbehoefte zal kunnen vervullen. Er zal steeds een combinatie nodig zijn van verschillende vervoersmogelijkheden zodat het gebruiksvriendelijk blijft. Vooral door de beperkingen in het openbaar vervoer (beperkte toegankelijkheid, beperkte bereikbaarheid, beperkte diensturen) zal een aanvulling vanuit het aangepast of deur-aan-deur vervoer noodzakelijk blijven.

Verwachtingen naar het beleid toe

De gebruikers vragen betere en duidelijke communicatie tussen het beleid, de vervoersmaatschappijen en de groep van gebruikers.

De gebruikers vragen een oplossing voor de hindernissen waarmee zij in hun mobiliteit geconfronteerd worden. Om dit te bekomen willen de gebruikers de problemen en mogelijke oplossingen signaleren aan de bevoegde instanties.

De gebruikers willen deelnemen aan de mobiele maatschappij maar voelen zich vaak gediscrimineerd door de vervoersmaatschappijen. Men verwacht dan ook dat men concrete en passende stappen onderneemt om die discriminatie weg te werken. Dit opnieuw in overleg met de gebruikers als gelijkwaardige gesprekspartner.

De gebruikers verwachten dat het beleid aandacht schenkt aan de toegankelijkheidsproblematiek op het vlak van mobiliteit. Toegankelijkheid maakt deel uit van het Mobiliteitsplan Vlaanderen waarbij men wil streven naar het (fysiek) toegankelijk zijn van het vervoerssysteem¹. Hierbij stelt men dat

Vooraf de fietser en de voetganger maar ook kinderen, senioren en de mensen met een handicap moeten meer faciliteiten en rechten krijgen².

¹ Mobiliteitsplan Vlaanderen, beleidsvoornemens, versie oktober 2003, pagina 19. Raadpleegbaar op <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/mobiliteitsplan/beleidsvoornemens.pdf>.

² Mobiliteitsplan Vlaanderen, beleidsvoornemens, versie oktober 2003, pagina 20. Raadpleegbaar op <http://www.mobielvlaanderen.be/pdf/mobiliteitsplan/beleidsvoornemens.pdf>.

De gebruikers verwachten concrete invulling en uitvoering van dit plan.