### Artikel 9 – Toegankelijkheid

Een voorbeeld van een goede praktijk die kan worden veralgemeend: <https://www.aviq.be/sites/default/files/documents/2022-03/Guide%20d%27aide%20%C3%A0%20la%20conception%20d%27un%20logement%20adaptable-FICH.pdf>

#### Vraag 9: Geef informatie over de maatregelen die zijn genomen om(a) De toegankelijkheid waarborgen van alle faciliteiten en diensten die op alle niveaus voor het publiek openstaan of worden verleend, met name scholen, gezondheidszorg en sociale diensten;

##### Architectonische toegankelijkheid

Vanuit het oogpunt van gebruikers is het absoluut noodzakelijk om toegankelijkheidsnormen op elkaar af te stemmen en ze effectief te laten toepassen tussen de verschillende samenstellende delen van federaal België [[1]](#footnote-1).

Wat de afstemming betreft, moet een structurele samenwerking tussen Inter[[2]](#footnote-2), CAWaB[[3]](#footnote-3) en de verschillende overheden worden overwogen. Toegankelijkheid moet een even hoge prioriteit krijgen als duurzaamheid of veiligheid.

Op dit moment ligt de focus, gezien de werkelijkheid van het klimaat, op het verbeteren van de energie-efficiëntie van gebouwen. Maar alle lopende en toekomstige renovatieprojecten zouden ook de gelegenheid moeten bieden om belemmeringen voor toegankelijkheid (gecoördineerd) weg te nemen. [Dit is ook een aanbeveling van de Europese Commissie](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0101&from=EN#footnoteref26:~:text=En%20outre%2C%20la%20Commission%20a%20recommand%C3%A9%20que%2C%20dans%20le%20contexte%20des%20r%C3%A9novations%20de%20b%C3%A2timents%20visant%20%C3%A0%20am%C3%A9liorer%20l%E2%80%99efficacit%C3%A9%20%C3%A9nerg%C3%A9tique%2C%20la%20suppression%20des%20obstacles%20%C3%A0%20l%E2%80%99accessibilit%C3%A9%20soit%20assur%C3%A9e%2025): « … the Commission has recommended that in the context of building renovations to improve energy efficiency, the removal of accessibility barriers should be ensured…”[[4]](#footnote-4).

In Vlaanderen is er een akkoord van 2023 over de grote lijnen voor de aanpassing van het besluit van de Vlaamse Regering van 5 juni 2009[[5]](#footnote-5) om de toegankelijkheid van een groot aantal gebouwen en openbare ruimten verplicht te stellen bij renovatie. Uit een evaluatie van dit besluit is echter gebleken dat het niet goed is uitgevoerd. NOOZO heeft hierover een advies gepubliceerd: “Ontwerpers blijken de verordening onvoldoende toe te passen en de vergunningverlenende overheden controleren onvoldoende de naleving ervan. Slechts 9 van de 147 onderzochte bouwaanvragen waren op plan conform aan de toegankelijkheidsverordening. Van die 147 dossiers waren er wel 56 gunstig beoordeeld. 47 dossiers werden ten onrechte als gunstig beoordeeld. Ook bij de uitvoering is een foutieve toepassing van de verordening te zien: van de 9 gebouwen die op plan voldeden aan de verordening bleken na realisatie van de werken 8 niet te voldoen. 1 kon niet worden gecontroleerd. Er blijkt tenslotte ook te weinig handhaving en controle te zijn. De gebouwen staan er gewoon en worden gebruikt. De verordening slaagt er niet in om de integrale toegankelijkheid van nieuw gebouwde of verbouwde publiek toegankelijke gebouwen te garanderen. Zelfs basistoegankelijkheid wordt niet steeds gerealiseerd”[[6]](#footnote-6).

Een ander voorbeeld van wat in de drie gewesten op een gecoördineerde en brede manier zou moeten worden aangenomen, is de opname van "integrale toegankelijkheid" als duurzaamheidscriterium in projecten die door de gewesten worden gesubsidieerd, zoals Vlaanderen doet met het project *Volledige toegankelijkheid ziekenhuizen* van VIPA en Inter[[7]](#footnote-7), en Wallonië met het project [*Welkom*](https://www.citadelle.be/Actualites/Welcome-accueil-des-personnes-a-besoins-specifiq.aspx)*[[8]](#footnote-8)*. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een handicap (NHRPH) heeft de federale minister van Volksgezondheid gevraagd ervoor te zorgen dat alle ziekenhuizen in het land toegankelijk zijn. Tot op heden geen reactie.

De toegankelijkheid aanpassing van het [DG Medisch Centrum voor personen met een handicap in Charleroi](https://handicap.belgium.be/fr/inauguration-officielle-du-centre-de-reconnaissance-du-handicap-de-charleroi)[[9]](#footnote-9) is een goed voorbeeld, zowel wat betreft de toegepaste criteria als de gevolgde procedure.

De belangrijkste infrastructuren waarmee rekening moet worden gehouden, zijn ten minste overheidsdiensten, private nutsbedrijven en ziekenhuizen. Wat ziekenhuizen betreft, is er niet alleen coördinatie nodig op het vlak van infrastructuur, maar ook op het vlak van personeelsfinanciering, duidelijkheid over de vergoeding van gebarentaaltolken in ziekenhuizen, de kwaliteit van de zorg voor mensen met een handicap tijdens consultaties en ziekenhuisopname, en ondersteunende diensten in ziekenhuizen. Zonder te vergeten dat de toegang tot zorg ook afhangt van de toegankelijkheid van eerstelijnsgezondheidscentra en apotheken.

De Brusselse verordening inzake ruimtelijke ordening dateert van 2006 en is op 3 januari 2007[[10]](#footnote-10) in werking getreden. Het wordt momenteel herzien en zal eind 2023 gepubliceerd worden. De CAWaB had aanbevelingen gedaan die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een wettelijke basis zouden moeten verschaffen om de architecturale toegankelijkheid in de komende jaren aanzienlijk te verbeteren... Aan het einde van het openbaar onderzoek dat van 12 december 2022 tot 20 januari 2023 werd georganiseerd, blijkt echter dat er heel wat kritiek werd geuit, vooral door het maatschappelijk middenveld. Het CAWaB van zijn kant heeft zijn bezorgdheid geuit over het ontwerp, dat verbeteringen voorstelt maar ook een aantal tekortkomingen bevat [[11]](#footnote-11). Het zal interessant zijn om te zien hoe met deze kritiek rekening wordt gehouden in het document dat vanaf oktober in tweede lezing op de tafel van de regering zal liggen[[12]](#footnote-12).

In het Waalse Gewest is het CWATUP/CoDT archaïsch geworden. Het dateert van 1999 en is nog niet gewijzigd. Het houdt geen rekening met alle invaliditeitssituaties. Deze schrijft voor dat een voor het publiek toegankelijke nieuwbouw voldoet aan de eisen inzake toegankelijkheid. Hetzelfde geldt voor de ingrijpende verbouwing van een voor het publiek toegankelijk gebouw. Er wordt echter geen extra subsidie toegekend voor specifieke aanpassingen voor PBM. Aan het toegankelijk maken van een bestaand gebouw zijn kosten verbonden en er is momenteel geen wetgeving die dit voorschrijft. Een nieuw gebouw toegankelijk maken kost niet meer. Het is een kwestie van ontwerp. Er zouden dus geen extra subsidies nodig zijn om voor alle nieuwe gebouwen toegankelijkheidsnormen verplicht te stellen.

In januari 2023 keurde het Waals Gewest zijn [Plan accessibilité 2022-2023](https://www.aviq.be/fr/actualites/la-wallonie-adopte-son-plan-accessibilite-2022-2024-au-benefice-des-personnes-en%20goed)[[13]](#footnote-13). Dit plan werd ontwikkeld in overleg met het CAWaB. Dit is zeker een stap in de goede richting.

Het concept van [aanpasbare woning](aanpasbare%20woning)[[14]](#footnote-14) moet gesystematiseerd worden in alle nieuwbouw en private renovaties. Dit moet een nationale prioriteit worden.

De provincie BW steunt projecten om openbare diensten en verenigingen toegankelijk te maken[[15]](#footnote-15). Het activiteitenverslag van de provincie Waals-Brabant geeft een beschrijving van de ondersteunde projecten [[16]](#footnote-16)

##### Te weinig openbare diensten zijn toegankelijk

Het BDF stelt vast dat de Regie der gebouwen geen transversaal beleid heeft ontwikkeld voor al haar gebouwen. Sommige gebouwen zijn aangepast, maar er is geen globaal beleid om ze toegankelijk te maken, geen structureel budget op lange termijn, te weinig toegankelijkheidsadviseurs en geen uitbesteding aan toegankelijkheidsbureaus. Sinds augustus 2022 heeft de NHRPH informatie gevraagd over het meerjarenplan, maar geen informatie ontvangen van de Regie.

Toegankelijkheid is niet beperkt tot de fysieke toegankelijkheid van gebouwen. Het is vooral de toegankelijkheid van de dienst die wordt nagestreefd. In dit opzicht zijn er geen tolken in gebarentaal beschikbaar in de receptieruimtes van openbare gebouwen, noch is er enige capaciteit om bijvoorbeeld mensen met een verstandelijke handicap te ontvangen... De Federale Overheidsdienst Financiën heeft deze dienst in het verleden aangeboden aan belastingbetalers; deze dienst wordt momenteel opgeheven. Doven personen die een direct contact willen hebben, moeten zich op eigen kosten laten vergezellen door een vertaler.

Het [Federaal actieplan Handicap](https://socialsecurity.belgium.be/nl/publicaties/federaal-actieplan-handicap-2021-2024)[[17]](#footnote-17) voorziet in een toegankelijkheidsdeel in verschillende departementen; veel projecten blijven vaag en het NHRPH kan de ontwikkeling ervan niet beoordelen bij gebrek aan informatie van kabinetten en administraties.

De doelstellingen van de interfederale strategie verwijzen naar de toegankelijkheid van gebouwen, producten, diensten en digitale inhoud, maar informatie en communicatie blijven buiten beschouwing. Het is belangrijk om te benadrukken dat gebarentalen door de drie Gemeenschappen worden erkend als een "taal". Het gebruik ervan moet daarom worden opgenomen in deze strategie[[18]](#footnote-18).

Op federaal niveau is voorzien in de aanwijzing van een UNCRPD-contactpersoon voor elke federale overheidsdienst. Helaas wordt er zelden rekening gehouden met zijn of haar mening.

In het antwoord van de Belgische staat merkt BDF het volgende op: "...Op het niveau van de COCOF worden gespecialiseerde diensten door de dienst PHARE erkend om de toegankelijkheid van een sociale ruimte voor personen met een handicap te certificeren..."[[19]](#footnote-19) . In de praktijk verwijst de Brusselse wetgeving slechts naar deze erkende diensten in twee decreten, één betreffende accommodatie voor personen met een handicap, het andere betreffende de subsidie voor werkzaamheden om sportfaciliteiten toegankelijk te maken.

In het antwoord van de Belgische Staat vermeldt het BDF het volgende: "...Een plan "Toegankelijkheid 2025", ondersteund door het CAWAB, wordt financieel ondersteund door het COCOF..."[[20]](#footnote-20) . In werkelijkheid is dit geen plan, maar de naam van de campagne die CAWaB voert om beleidsmakers bewust te maken van toegankelijkheid. De financiering van de CAWaB (20.000 euro per jaar) is één ding, de uitvoering van de gedane aanbevelingen is een ander, veel belangrijker ding.

In het antwoord van de Belgische Staat merkt het BDF het volgende op: "...In het Waals Gewest beoogt het Waals Toegankelijkheidsplan 2017-2019 de universele toegankelijkheid te bevorderen op het gebied van sociale actie, ruimtelijke ordening, huisvesting, infrastructuur, mobiliteit, toerisme en lokale overheden.[[21]](#endnote-1) Het plan heeft onder andere gezorgd voor:..."[[22]](#footnote-21) (pagina 13). Het plan omvatte namelijk 28 maatregelen en voorzag in twee evaluaties (tussentijdse en eindevaluatie). Geen van beide evaluaties heeft plaatsgevonden. Het is derhalve onmogelijk de feitelijke stand van de uitvoering te beoordelen. Veel acties zagen echter het daglicht niet. Als bewijs worden in het antwoord van het Waals Gewest op de vragen van het Comité voor de rechten van personen met een handicap slechts 4 acties genoemd.

##### Steeds minder toegankelijke bankdiensten voor sommige mensen met een handicap

De resultaten van de enquête over de toegankelijkheid van bankdiensten die de NHRPH van 9/12/2019 tot 15/01/2020 heeft uitgevoerd, hebben de omvang van de belemmeringen voor de toegankelijkheid van het bankwezen in België aangetoond. Er werden belangrijke problemen vastgesteld met betrekking tot de toegankelijkheid van bankkantoren, de toegankelijkheid van geldautomaten, de opleiding van het personeel, de toegankelijkheid van informatiebrochures, de toegankelijkheid van internetbankieren en banktoepassingen, de toegankelijkheid van Bpost, de toegankelijkheid van telefonische contactcentra en het inzicht in de behoeften van klanten met een handicap[[23]](#footnote-22) .

[De brochure ontwikkeld door Febelfin](https://febelfin.be/media/pages/publicaties/2023/klanten-met-een-beperking-ontvangen/718f3bade5-1694763196/gids-klanten-met-beperking-ontvangen.pdf)[[24]](#footnote-23) is een interessante eerste stap, maar is niet volledig: geen antwoorden op de diversiteit van handicaps, enkel klantenonthaal, geen vermelding van digitalisering, loketbeëindigingen, enz...

Belfius, BNP Paribas Fortis, ING en KBC, de 4 belangrijkste banken in België, hebben samen een nieuw netwerk van geldautomaten ontwikkeld onder de naam *Batopin*. Zij zeiden dat zij inspelen op de huidige trend van een toenemend gebruik van elektronische betalingen en een afnemend gebruik van contant geld. Het aantal geldautomaten zal worden verminderd, waarbij ervoor wordt gezorgd dat 95% van de bevolking binnen een straal van 5 kilometer over een geldautomaat beschikt.

De federale regering steunde deze aanpak. Zij wilde de banken op dit gebied, waaronder de toegankelijkheid van geldautomaten, geen wettelijk kader opleggen. Het *Batopin*-netwerk wordt momenteel uitgerold[[25]](#footnote-24) .

Ondanks de vele inspanningen van de Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap is door Batopin[[26]](#footnote-25) geen rekening gehouden met de behoeften van personen met een handicap op het gebied van toegankelijkheid.

De haast waarmee het Batopin-project met als einddatum 2024 werd gepland en uitgevoerd, alsmede de halsstarrigheid waarmee elk overleg met de vertegenwoordigende structuren van personen met een handicap werd geweigerd, doet vermoeden dat een van de redenen was om de kaartjesautomaten te installeren vóór de inwerkingtreding van de verplichtingen waarin de Europese wet inzake kaartjesautomaten voorziet: deze inwerkingtreding is vastgesteld op 1er januari 2025 en de machines die vóór deze datum in gebruik zijn genomen, zullen tot 2035 een afwijking genieten wat de toegankelijkheid betreft...

Het gebrui van betalings- of informatiemodules die uitsluitend op tactiele interfaces zijn gebaseerd, sluit geleidelijk en in toenemende mate personen met een visuele handicap uit, bij gebrek aan specifieke voorzieningen voor hen. Sommildautomaten hebben een spraaksynthese. Op betaalautomaten in winkels bestaat dit daarentegen niet.

Voor mensen met bewegingscontroleproblemen (bv. tremor) is er geen andere oplossing dan het gebruik van "touchless" opties. Veel mensen kunnen touch interfaces niet zelfstandig gebruiken...

De oplossing om het eigen mobiele apparaat te gebruiken voor bankieren is niet aanvaardbaar, omdat dit impliceert dat de persoon zelf het apparaat financiert dat nodig is om de transacties uit te voeren.

De [NHRPH en de CAWAB hebben talloze malen beroep aangetekend](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/toegankelijkheid.html), maar tevergeefs [[27]](#footnote-26).

Hetzelfde soort probleem in verband met het gebruik van elektronische betaalmiddelen doet zich voor in andere sectoren dan het bankwezen: openbaar vervoer, winkels, enz.

Kortom, het gebrek aan toegankelijkheid van bank- en aanverwante diensten dwingt sommige personen met een handicap om hulp te vragen, hetgeen in strijd is met hun recht om zelfstandig in de samenleving te functioneren.

Anderzijds brengt dit soms extra directe of indirecte kosten met zich mee. Sommige mensen betalen bijvoorbeeld uiteindelijk een persoonlijke assistent of een "gezinshulp" om handelingen te verrichten die 20 jaar geleden door baliepersoneel werden verricht... voor sommige diensten die voorheen gratis waren, worden nu kosten in rekening gebracht (handmatige overboekingen, afdrukken van afschriften, enz.).

Zonder in een logica van wantrouwen te treden, wil het BDF de aandacht vestigen op het feit dat de vertrouwensrelatie relatief is aan de functie en de context. Als men dus te maken heeft met een bankbediende, heeft de vertrouwensrelatie betrekking op banktransacties. Indien men echter te maken heeft met een gezinshelper, heeft de vertrouwensrelatie betrekking op de dagelijkse handelingen "in huis" en nooit op bank- of financiële transacties, ongeacht of deze bij een geldautomaat of via internetbankieren of e-commercediensten plaatsvinden.

##### Toegankelijkheid van winkels

Veel winkels zijn onvoldoende toegankelijk. Sommige mensen zijn daarom beperkt in hun winkelactiviteiten, of het nu gaat om het betreden en verlaten van de winkel, het lopen door de gangpaden, de toegang tot eventuele paskamers, of het doen van betalingen...

De regionale wetgeving voorziet echter in duidelijke regels inzake toegankelijkheid. Helaas worden deze regels niet toegepast bij gebrek aan controle en sancties.

Illustratie: Chain night shop*,* Nivelles, maart 2022, 21:00. Een persoon in een elektronische rolstoel wil naar binnen, maar kan niet tussen de gondels door. De doorgang is niet breed genoeg. De werknemer brengt haar de artikelen die ze wil kopen. De persoon beschikt niet over het nodige geld en het elektronische betaalapparaat staat vast. De persoon geeft de caissière dus haar kaart en vertelt haar het codenummer. Terug achter de balie, wordt de transactie geweigerd. De caissière vraagt de persoon of ze het verkeerde nummer heeft. De persoon herhaalt het haar luid en duidelijk... iedereen in de winkel heeft de geheime nummer gehoord.

##### Toegankelijkheid van onderwijsinstellingen

In het algemeen is de toegankelijkheid van de scholen verre van voldoende, waardoor veel jongeren niet naar de school van hun keuze kunnen gaan.

Illustratie: de getuigenis van Sarah dat zij in 2019 haar studie communicatie niet kon voortzetten wegens gebrek aan toegankelijke faciliteiten [[28]](#footnote-27).
[Sarah kan zich niet inschrijven op de school van haar keuze vanwege haar handicap](https://bx1.be/news/sarah-ne-peut-pas-sinscrire-dans-lecole-de-son-choix-a-cause-de-son-handicap/)

De minister van Onderwijs van de Federatie Wallonië-Brussel wees op de bouwvallige staat van de schoolgebouwen voor het Parlement en meende dat het verhelpen van deze situatie meer dan een miljard euro aan investeringen zou vergen. Hij presenteerde een methodologische nota over de renovatie van energie-efficiënte schoolinfrastructuur.

Voor het BDF is de vraag of het resulterende plan naar behoren rekening zal houden met de toegankelijkheid[[29]](#footnote-28)? Op 05/10/2020 had het BDF er bij de bevoegde minister op aangedrongen het begrip toegankelijkheid te integreren in het plan dat hij bij de Europese Commissie moest indienen om in aanmerking te komen voor de financiering waarin de *Green Deal* voorziet. Op deze brief van de Federatie Wallonië-Brussel werd geen antwoord ontvangen.

Op 27/03/2023 werd het "Plan d'investissement exceptionnel dans les bâtiments scolaires" goedgekeurd door het Parlement van de Federatie Wallonië-Brussel. Het BDF merkte op die gelegenheid echter op dat een van de subsidiabiliteitscriteria erin bestond "een audit inzake toegankelijkheid en inclusie te laten uitvoeren en de aanbevelingen ervan op te volgen"[[30]](#footnote-29).

Het lijkt er echter niet op dat dit criterium bindend is, want de Federatie Wallonië-Brussel stelt zelfs: « Toutefois, consciente qu’autant de critères ne peuvent être justifiés dès l’étape de candidature, la Fédération Wallonie-Bruxelles a repoussé cette justification aux étapes ultérieures du processus de traitement des dossiers »[[31]](#footnote-30).

Een evaluatie van de mate waarin met dit criterium in de praktijk rekening is gehouden, zou dus nu al moeten worden uitgevoerd: aangezien 2 van de 4 projectoproepen in juni en oktober 2023 moesten plaatsvinden. Dit zou het mogelijk kunnen maken om de procedure te corrigeren voor de aanbestedingen die gepland zijn voor het 1e en 4e kwartaal van 2024.

##### Toegankelijkheid van gezondheidsdiensten

De toegankelijkheid van de gezondheidsdiensten blijft sterk verschillen tussen de instellingen.

Wat betreft de toegankelijkheid van de gezondheidsdiensten: in tal van getuigenissen wordt gewezen op tekortkomingen met betrekking tot de toegankelijkheid van de infrastructuur, de uitrusting en het onthaal in de gezondheidscentra.

Zeer weinig ziekenhuizen hebben een specifieke opvangdienst of -programma opgezet (opvangprocedure, begeleiding, registratie, enz.).

Illustratie: Een voorbeeld van een goede praktijk: het *Welcome* Project in de CHR Luik - [www.chrcitadelle.be/welcome](http://www.chrcitadelle.be/welcome)

Maar dat is slechts het topje van de ijsberg... De minister van Volksgezondheid heeft niet gereageerd op het verzoek van de NHRPH om in alle ziekenhuizen dezelfde service aan te bieden.

In het algemeen zijn de onderzoeksruimten niet geschikt, vaak te klein, de kleedkamers zijn bijna altijd te klein, de paden zijn erg lang en er zijn geen rustruimten.

Anderzijds is de medische apparatuur niet aangepast om alle personen met een handicap goed te kunnen verzorgen:

* De onderzoekstafels zijn niet toegankelijk of sommige onderzoeken kunnen alleen staand worden uitgevoerd (mammografieën), de gynaecologische tafels zijn niet toegankelijk voor iedereen.
* Stoelen en tafels zijn niet ergonomisch, waardoor spierpijn toeneemt
* Sommige apparaten hebben geen specifieke aanpassingen voor personen met een visuele handicap en gebruiken touchscreenbediening
* Vaste onderzoeksstoelen in sommige oogheelkundige of tandheelkundige klinieken maken het voor sommige personen soms moeilijk om te gaan zitten.
* ...

Sommige patiënten worden om redenen van toegankelijkheid gedwongen een ziekenhuis te kiezen, hetgeen hun keuzevrijheid beperkt, zoals gewaarborgd door de *Patient Freedom Act*[[32]](#footnote-31) . Dit heeft ook gevolgen voor de reisafstanden.

Er worden regelmatig aanzienlijke problemen gemeld bij het gebruik van gebarentaal in de gezondheidszorg.

Het aantal opgeleide gebarentaaltolken en assistenten voor doofblinde personen blijft veel te laag om aan hun toegankelijkheidsbehoeften te voldoen [[33]](#footnote-32). Zo kon in 2017 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aan 16,64% van de verzoeken niet worden voldaan door een gebrek aan tolken in gebarentaal in Franstalig België [[34]](#footnote-33).

Er is voorzien in de mogelijkheid om oplossingen "op afstand" te gebruiken, maar deze zijn nog niet voldoende beschikbaar. Het bespaart reistijd, maar het is niet voldoende om de kloof tussen het aanbod van vertalers en de vraag te overbruggen. Bovendien hangt er een prijskaartje aan. Sinds 2022 zijn de facturen voor diensten op afstand voor de Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap met 30 procent gestegen ten opzichte van face-to-face-diensten [[35]](#footnote-34).

In april 2019 heeft de Waalse regering een investeringsplan van 2,34 miljard euro goedgekeurd voor 46 ziekenhuisinstellingen [[36]](#footnote-35). Eind 2019/begin 2020 is de CAWaB geraadpleegd om een reeks specificaties te valideren, waaronder de punten in verband met toegankelijkheid. Daarom moeten de ziekenhuizen hun dossiers overeenkomstig deze specificaties indienen. Als de procedures worden nageleefd, zullen de verbeteringen op het gebied van toegankelijkheid reëel zijn. Het is interessant om te zien dat het Waalse Gewest tegemoet is gekomen aan een reeds lang bestaand verzoek van het BDF om overleg.

##### Te weinig personen met een handicap hebben de toegankelijke huisvesting die ze nodig hebben

Het gebrek aan sociale woningen, de veroudering ervan en de slechte geografische spreiding[[37]](#footnote-36) verklaren waarom veel personen met een handicap geen huisvesting hebben die aan hun behoeften voldoet. In 2022 zijn we ver verwijderd van de 30% nieuwe aanpasbare woningen die volgens de verordening in het Waalse Gewest vereist zijn.

##### Europese toegankelijkheidswet: overleg en uitvoering "a minima".

Op 9/4/2021 zijn het BDF en de NHRPH uitgenodigd om deel te nemen aan de coördinatievergadering van 2de over de omzetting van de *European Accessibility Act (EAA)* in Belgisch recht. Zij waren niet uitgenodigd voor de eerste vergadering.

Door deelname aan deze vergadering konden zij aandringen op :

* harmonisatie van de toegang tot goederen en diensten, op basis van een "minimumvloer".
* de naleving door federale België van de verbintenissen die het is aangegaan op het gebied van de integratie van personen met een handicap: UNCRPD, SDG's, Sociaal en inclusief herstelplan, antidiscriminatiewetten, richtlijn over de overheidsopdrachten, handistreaming, regeringsovereenkomsten, Interfederale handicapstrategie
* een toepassingsgebied dat rekening houdt met de Belgische werkelijkheid: de richtlijn is het resultaat van onderhandelingen op Europees niveau. Daarin staat welk minimum elke EU-lidstaat op het gebied van toegankelijkheid moet bereiken. Maar elke lidstaat kan besluiten een stap verder te gaan. Op Belgisch niveau zou het zinvol zijn verder te gaan dan deze minima op de volgende gebieden:
	+ Openbaar vervoer
	+ Gebouwde omgeving
	+ Bankdiensten
	+ Nationale noodnummers
	+ Toeristische diensten
	+ Micro-ondernemingen
* een verduidelijking van het begrip "onevenredige belasting".
* naleving van de termijnen voor de uitvoering van de richtlijn
* brede voorlichting van belanghebbenden en begunstigden over de gevolgen en voordelen van de uitvoering van de richtlijn

Helaas waren er 6 werkgroepen om de omzetting voor te bereiden. Het BDF en de NHRPH zijn niet uitgenodigd voor de vergaderingen van deze werkgroepen. Het bijwonen van alleen de coördinatievergaderingen was slechts van relatief belang: over alle praktische aspecten werd op werkgroepniveau onderhandeld. Dit verminderde de doeltreffendheid van de deelname aanzienlijk.

Uiteindelijk stelde België zich tevreden met de omzetting van het in de EAA-tekst vereiste minimum. Zij weigert verder te gaan, zoals de richtlijn toestaat. Het ontbreekt België aan ambitie en sluit zich aan bij de minimumeisen!

##### Informatie en communicatie:

In de doelstellingen van de interfederale strategie wordt gesproken over de toegankelijkheid van gebouwen, producten, diensten en digitale inhoud, maar toegankelijke informatie en communicatie met betrekking tot deze verschillende aspecten wordt niet behandeld. Ze moeten systematisch aan de strategie worden toegevoegd[[38]](#footnote-37).

Het is belangrijk om te benadrukken dat gebarentaal erkend wordt als een "taal" door de drie gemeenschappen die deel uitmaken van het federale België. Er moet echter nog veel worden gedaan om ervoor te zorgen dat deze erkenning de verwachte effecten heeft voor dove personen.

##### Expertise in toegankelijkheid:

Een van de doelstellingen van de Interfederale strategie voor personen met een handicap is te werken aan de oprichting van een expertisecentrum rond toegankelijkheid. Het BDF en het platform van adviesraden betwijfelen het nut van een dergelijk centrum, wanneer er al expertise beschikbaar is via Inter en de CAWaB. Deze moeten erkend en gefinancierd worden.

De adviezen van Inter en ~~CAWaB (via de 6 lidverenigingen die erkend zijn door de dienst toegankelijkheid, zowel in Wallonië als in Brussel)~~ zouden bindend moeten zijn, zodat afwijkingen ervan steeds gemotiveerd moeten worden door de projectontwikkelaars.

Het platform van adviesraden beveelt ook aan om een accreditatie en opleiding voor ervaringsdeskundigen in te voeren om hun betrokkenheid bij beleidskwesties en/of bij de expertisecentra Inter en CAWaB te vergemakkelijken en te systematiseren. Ze zouden bijvoorbeeld betrokken kunnen worden bij het controleren van de toegankelijkheid van overheidswebsites en -toepassingen, en de toegankelijkheid van andere infrastructuren zoals wegen, enz. Ervaringsdeskundigen zouden ook betrokken kunnen worden bij het ontwikkelen van trainingen over toegankelijkheid.

Het platform van adviesraden benadrukt dat ervaringsdeskundigen voldoende technische 'expertise' moeten hebben om gerespecteerde gesprekspartners te zijn op het gebied van toegankelijkheid[[39]](#footnote-38).

In dit opzicht zou de aanwezigheid van toegankelijkheidsexperts binnen het Belgisch Bureau voor Normalisatie (NBN) zeer wenselijk zijn.

Noch de NHRPH, noch het BDF werden ooit geraadpleegd in het kader van het normalisatiewerk dat voortvloeide uit de EAA. In overeenstemming met het VN-verdrag voor personen met een handicap moet de deelname van personen met een handicap aan het normalisatieproces echter op alle mogelijke manieren worden aangemoedigd. Dit staat ook in de Europese normalisatieverordening.

#### Daarom moeten Inter en CAWaB dringend worden betrokken bij de werkzaamheden van het NBN en hiervoor worden gesubsidieerd: dit brengt een zeer kostbare registratie met zich mee en een werklast voor het monitoren van de processen. Toegankelijkheid zou op termijn een markttoegangscriterium moeten worden voor producten en diensten, net zoals veiligheid[[40]](#footnote-39).

##### Fysieke toegankelijkheid en digitale toegankelijkheid: een perverse koppeling?

Elke dag worden de uitdagingen van fysieke toegankelijkheid steeds meer verward met die van digitale toegankelijkheid. Dit zorgt voor steeds meer verwarring tussen de verschillende spelers in de samenleving. Om bijvoorbeeld toegang te krijgen tot een openbaar vervoermiddel, een theater, een dienst of een openbaar gebouw, moet je steeds vaker uitgerust zijn met een "elektronisch aanhangsel" en in staat zijn om het effectief te gebruiken.

Terwijl dit voor sommige mensen geen probleem lijkt op te leveren, worden de problemen voor anderen steeds complexer en leiden ze tot meer uitsluiting, of erger nog, helemaal geen toegang tot ‘non take-up’.

Regeringen zouden zich daarom moeten inzetten om beleid in te voeren dat toegang op een allesomvattende manier garandeert, zonder fysieke toegang ondergeschikt te maken aan digitale toegang en vice versa. De ontwikkeling van gebruiksvriendelijke en toegankelijke digitale toepassingen is essentieel om digitale inclusie te garanderen. Het BDF roept op om de besparingen op personeel door de invoering van digitalisering en kunstmatige intelligentie (AI) te gebruiken om mensen te ondersteunen.

Op dit moment is de digitaliseringswedloop onredelijk. Het komt bijna volledig neer op "snijden in personeelskosten". Dit gaat ten koste van consumenten, en in het bijzonder van de kwetsbare consumenten, die hun autonome toegang tot veel plaatsen, goederen en diensten verliezen.

Daarnaast is er nood aan een beleid dat gericht is op de ontwikkeling van vaardigheden en ondersteuning om online risico's te overwinnen. Het BDF gelooft in de mogelijkheden die digitalisering biedt, op voorwaarde dat er op grote schaal ondersteuning wordt geboden. Deze ondersteuning moet vormend zijn, maar moet ook op regelmatige basis bestaan om mensen op te volgen voor wie deze opleiding hen niet in staat stelt om de nodige autonomie te bereiken. Dit gezegd zijnde, zullen we altijd de blijvende noodzaak moeten erkennen om een **aanbod van niet-digitale diensten te garanderen**. Deze noodzaak wordt ook erkend door het Europees Parlement in zijn [resolutie van 15 maart 2023](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0076_EN.html#:~:text=recalls%20that%20the%20availability%20of%20physical%20appointments%20with%20public%20service%20providers%20remains%20vital%20to%20ensure%20proper%20service%20delivery%20for%20all%20people%20lacking%20sufficient%20resources)[[41]](#footnote-40). Het recht op een "gelijkwaardig" of menselijk alternatief zou in de Belgische wet verankerd moeten worden voor overheidsdiensten.

#### Vraag 9: Geef informatie over de maatregelen die zijn genomen om(b) Alle openbaarvervoersystemen en stedelijke en plattelandsinfrastructuur toegankelijk maken voor alle personen met een handicap, en in detail aangeven welke maatregelen zijn genomen, alsmede het tijdschema voor de uitvoering ervan, kwantificeerbare benchmarks en vastgestelde indicatoren;

##### Personenvervoer per spoor - NMBS

In de meeste gevallen is het niet voor alle mensen met een handicap mogelijk om zelfstandig de trein te nemen. In een groot aantal stations en haltes is er nog steeds geen overeenstemming tussen de hoogte van het perron en die van de treindeuren. Op sommige stations en stopplaatsen is er geen lift die toegang geeft tot het perron. In een groot aantal stations is geen assistentie voorzien. Het gevoel in de steek gelaten te worden door reizigers die zich in een afhankelijke situatie bevinden, wordt nog versterkt door de afschaffing van de loketten, de toename van het online aanbod, enz. Het beheerscontract maakt van toegankelijkheid geen prioriteit. Er is geen toegankelijkheidsplanning, zelfs niet op lange termijn.

###### Stations toegankelijk maken

In het antwoord van de Belgische staat merkt BDF het volgende op: **"**De spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel en de NMBS zijn van plan het aantal volledig toegankelijke stations tegen 2025 te verdubbelen"[[42]](#footnote-41) . Het BDF heeft veel moeten zoeken naar het aantal volledig toegankelijke stations in 2020: het waren er 78. Het aantal volledig toegankelijke stations in 2025 zou daarom 156 moeten zijn... In werkelijkheid zijn we daar nog ver van verwijderd! Het concept van een verdubbeling van het aantal toegankelijke stations is opnieuw opgenomen in het [beheerscontract 2023-2032](https://www.railtech.be/fr/politique/2022/12/26/sncb-et-infrabel-ont-signe-leurs-contrats-pour-2023-2032/?gdpr=deny), met als doel 176 stations in 2032[[43]](#footnote-42). Een ambitieuzer doel, maar over een langere periode. Het is allemaal goed en wel om het te schrijven, nu is het tijd om het te doen.

In haar mobiliteitsplan PBM dat in september 2019 werd gepubliceerd, gaf de NMBS toe dat slechts 21 van de 546 stations voldeden aan de door de NMBS zelf beschreven voorwaarden voor een persoon met beperkte mobiliteit om zelfstandig met de NMBS te reizen. Daarnaast waren 70 stations volledig toegankelijk maar boden geen persoonlijke bijstand en 94 stations waren niet volledig toegankelijk maar boden wel bijstand. Zoals we kunnen zien, is een toegankelijk station niet noodzakelijk een station waar een persoon met een handicap volledig autonoom op de trein kan stappen naar de bestemming van zijn keuze. Maar het grootste probleem was dat 361 stations geen van beide hadden, dat is ruim de helft van de stations van de NMBS-net.

Voor rolstoelgebruikers is onafhankelijke toegang tot treinen niet mogelijk. De aanwezigheid van trappen om in de treinen te stappen maakt de toegang voor alle andere personen met beperkte mobiliteit moeilijk of onmogelijk. Op een kaart is dit als volgt te zien [[44]](#footnote-43):



Aangezien slechts 1 op de 4 stations een assistentiedienst aanbiedt, moet een persoon met beperkte mobiliteit die assistentie nodig heeft om de trein te nemen, 24 uur van tevoren reserveren, of 3 uur van tevoren voor sommige grote stations. De NMBS garandeert nog lang niet het recht op zelfstandig reizen voor alle gebruikers...

Geconfronteerd met de argumenten van de CAWAB heeft de NMBS besloten een toegankelijkheidscoördinator aan te werven, die als schakel tussen de verschillende interne diensten zou fungeren om het voor PBM's toegankelijke aanbod te coördineren. Helaas gaan er jaren voorbij en mensen met een handicap kunnen nog steeds niet zelfstandig reizen, of zelfs helemaal niet...[[45]](#footnote-44) Infrabel heeft geen handicapcoördinator, waardoor de NMBS en Infrabel hun toegankelijkheidsbeleid niet kunnen coördineren.

###### Uitgebreide toegankelijkheid

Er moet altijd rekening worden gehouden met de diversiteit van handicaps. Het gaat niet alleen om mensen met beperkte mobiliteit, maar ook om slechtzienden, mensen met een verstandelijke handicap, enz.

Toegankelijkheid moet daarom noodzakelijkerwijs gemakkelijk te begrijpen bewegwijzering in stations omvatten (in overeenstemming met heel België), de ontwikkeling van geluidssignalen en aankondigingen, de invoering van elektronische of online displaysystemen, enz[[46]](#footnote-45).

###### Sluiting van loketten - Vermindering van het dienstenaanbod - Reizigers verkiezen NMBS-agenten boven automaten

De NMBS bevordert het gebruik van automatische en online aankoopsystemen voor tickets. Tot 2020 werden de openingstijden van bepaalde loketten ingekort. Vanaf 2021 worden de volgende loketten gesloten[[47]](#footnote-46)

Om de sluiting van stations te rechtvaardigen, voert de NMBS doorgaans aan dat het gedrag van de reizigers is veranderd en dat zij hun tickets steeds vaker via automaten kopen.

Het management verwart zijn wensen waarschijnlijk met de werkelijkheid, want uit een enquête die in 2019 door CSC Transcom en de vereniging van Shuttle Operators is gehouden, blijkt het tegendeel. Van de 1 178 respondenten vindt 96% dat geldautomaten een aanvulling moeten zijn op loketten. De respondenten waren reizigers in het algemeen, dus niet specifiek mensen met een handicap. Velen van hen wezen op de moeilijkheden die ouderen en mensen die moeite hebben met nieuwe technologieën ondervinden. Het grote publiek denkt dus als mensen met een handicap... . [[48]](#footnote-47)

###### De toekomst kan nog donkerder worden voor PRM-hulp!

Volgens informatie van de vakbond ACOD Sector spoor bereidt de NMBS sinds mei 2023 een project voor met als titel "Aanwezigheid in stations. Visie 2032". Het doel is om de productiviteit te verhogen door het aantal personeelsleden tussen nu en 2032 te verminderen. In termen van stationspersoneel zou dit neerkomen op een vermindering van 120 voltijdse equivalenten over 10 jaar. Het is moeilijk je een betere service voor passagiers voor te stellen met minder stationspersoneel.

Praktisch gezien is het plan om het aantal keren dat de loketten doordeweeks open zijn te verminderen. Bovendien zullen de loketbedienden bepaalde taken op zich moeten nemen, zoals het assisteren van mensen met beperkte mobiliteit (PBM's) zonder rolstoel. Voor personen met beperkte mobiliteit in een rolstoel zal de assistentietaak worden toevertrouwd aan de adjunct-perronbeheerders. Tegelijkertijd zijn er echter plannen om de functies van "assistent-perronbeheerder" in een aantal middelgrote stations af te schaffen. Om bijstand te verlenen zal de adjunct-perronchef dus van een groot station naar het middelgrote station in kwestie moeten reizen.

De doeltreffendheid van deze oplossing in termen van dienstverlening zal waarschijnlijk twijfelachtig zijn. Bovendien suggereert dit dat PBM's meer van tevoren moeten aankondigen (reserveren)[[49]](#footnote-48).

###### Toegang tot informatie op haltes, in stations, in rollend materieel

Informatie op haltes en stations blijft een probleem. Onverwachte veranderingen, zoals verandering van platform, zijn een groot probleem voor veel mensen met zintuiglijke of lichamelijke handicap. Ze zijn een bron van leed voor mensen met een verstandelijke of cognitieve handicap.

Andere essentiële informatie zoals de volgende halte, de uitgangszijde wordt niet altijd op een volledig toegankelijke manier meegedeeld[[50]](#footnote-49) . Audiomeldingen zijn bijvoorbeeld afhankelijk van de beschikbaarheid van de treinbegeleider.

###### Dossier M7 :

Ondanks de inspanningen voor overleg en de ontwikkeling van instrumenten om ervoor te zorgen dat haar netwerk in de toekomst voldoet aan de toegankelijkheidsvereisten van een inclusieve samenleving, heeft de NMBS de kans gemist om in 2019 het juiste te doen: zij heeft een bestelling geplaatst voor ongeveer 500 rijtuigen van het type M7 (dubbeldeks intercitytreinen) waarvan de instaphoogte niet overeenkomt met een van de bestaande perronhoogten in België... In plaats van de helft van de stations en haltes in België autonoom toegankelijk te maken, maakt ze ze daarmee allemaal ontoegankelijk voor minimaal 30 jaar, de verwachte levensduur van deze auto's[[51]](#footnote-50) ! Pour les commandes suivantes de M7, il est question de prévoir 1 wagon accessible par train.

###### Côte Express" dossier

In 2020 lanceerde de NMBS een "proefproject", dat tot doel had vanuit een beperkt aantal grote stations speciale treinen van en naar de Belgische kust te laten rijden. Aanvankelijk werd dit project gestart onder het mom van beperking van de risico's van "Covid"-besmetting in het kader van toeristische reizen tijdens de vakantieperiode.

Dit initiatief werd sterk bekritiseerd in een studie die door de minister van Mobiliteit aan de FOD Mobiliteit en Vervoer werd toevertrouwd en op 12/05/2021 werd afgerond .

In de studie wordt geconcludeerd dat de voordelen van het systeem, die vrij beperkt zijn, niet opwegen tegen de nadelen, met name wat betreft de flexibiliteit voor de reizigers.

Het proefproject is niettemin van start gegaan, zonder verwijzing naar de covide situatie.

Voor de zitplaatsen in deze treinen moet worden gereserveerd. Dit veroorzaakt problemen op verschillende niveaus:

Dit druist in tegen het principe van het "vrije net" dat de filosofie van de NMBS altijd heeft gekenmerkt: iedereen kan op elk moment beslissen om in België met de trein te reizen. Dit principe is opnieuw bevestigd door mevrouw Sophie Dutordoir, gedelegeerd bestuurder van de NMBS op XX/XX/XXXX.

Dit reserveringssysteem is opgezet op basis van een reserveringssysteem dat alleen via internet werkt: het is niet mogelijk aan een loket in een station te reserveren, waardoor een deel van de bevolking de facto wordt uitgesloten: mensen die geen toegang hebben tot internet of er geen gebruik van kunnen maken, kunnen niet reserveren.

De gebruikte boekingssoftware en app voldoen niet aan [Richtlijn (EU) 2016/2102 betreffende de toegankelijkheid van websites en mobiele toepassingen van overheidsinstanties](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex:32016L2102). Dit betekent dat sommige mensen met een handicap niet zelfstandig kunnen boeken.

De NHRPH heeft de NMBS en de bevoegde minister[[52]](#footnote-51) gebeld om hun aandacht op deze problemen te vestigen, maar heeft slechts onbevredigende antwoorden gekregen, met name met het argument dat het gaat om een tijdelijk aanbod in de vorm van een "proefproject"[[53]](#footnote-52) . Als er een dienst wordt opgezet, moet deze voor alle burgers gelijkelijk bruikbaar zijn. Het feit dat het een proefproject is, rechtvaardigt niet dat het discriminerend is.

In dit verband wordt in het antwoord van de minister van 6/7/2021 gesproken over "... (ervoor zorgen) dat de NMBS de mogelijkheid bestudeert om de reserveringsprocedures toegankelijker te maken". Dit was volkomen onaanvaardbaar voor een nieuwe dienst: deze moet vanaf het begin toegankelijk zijn.

###### Motie Tweede Kamer waarborgt toegankelijkheid spoorvervoer

Op xx/xx/xxxx heeft de Kamer unaniem een motie aangenomen die de toegankelijkheid in het spoorvervoer waarborgt[[54]](#footnote-53). Verrassend genoeg komen de indieners van deze motie uit de partij van de minister van Mobiliteit... De besluiten van de regering zijn niet in overeenstemming met de tekst van deze motie.

#### Behalve de NMBS hangt het openbaar vervoer af van de regionale overheden...

De beheerscontracten van de openbare vervoersmaatschappijen (STIB, TEC, SNCB, De Lijn) bevatten onvoldoende doelstellingen op het gebied van toegang tot "onafhankelijk" vervoer. De nieuwe infrastructuren en het rollend materieel zijn niet noodzakelijk compatibel met deze volledige toegang en vertragen de invoering van de toegankelijkheid met verschillende decennia. Mensen met een handicap blijven daarom afhankelijk van hulpdiensten...

De toegankelijkheid van de ticketautomaten wordt regelmatig in vraag gesteld, zowel bij de NMBS, de TEC als de MIVB. De sluiting van loketten maakt de toegang tot tickets en informatie moeilijk voor ouderen, voor mensen met visuele en intellectuele handicaps... Gebruikers hebben een menselijke aanwezigheid bij de balies nodig.

##### Waals Gewest - TEC

Van 2014 tot 2020 werden 157 TEC-buslijnen gecontroleerd door representatieve organisaties van personen met een handicap (Atingo, ASPH, CAWaB). Helaas is de follow-up van deze controles niet concreet genoeg. Dit geldt met name voor de informatie aan de gebruikers over de toegankelijkheid van haltes:

* het ontbreken van oranje of groene stickers op haltepalen die aangeven of de halte begaanbaar of conform is
* de aanvraag is niet bijgewerkt met betrekking tot de verrichte controles, met name inconsistenties tussen de digitale informatie en de informatie op de haltes
* de nieuwe, in 2020 gelanceerde website is niet toegankelijk voor mensen met een handicap
* wanneer er haltes moeten worden aangepast, duren de vergunningsaanvragen en de toekenning van de nodige financiering soms meerdere jaren na het besluit

In de zomer van 2020 heeft het Waalse vervoersbureau (OTW) een plan voor de invoering van PBM aangenomen. Het bevat de verschillende acties op verschillende gebieden: rollend materieel, infrastructuur, opvang van personen met beperkte mobiliteit door het personeel, informatie over het aanbod. Het loopt tot 2025. De CAWaB moet blijven lobbyen om zijn regelmatige vooruitgang op het terrein te verifiëren. Daartoe worden elk jaar stuurgroepen gehouden. Het werk gaat door. Het is nog te vroeg om van een duidelijke verbetering te spreken.

In 2022 zijn de TEC-bussen nog steeds niet uitgerust met geluidssignalen om te informeren over haltes.

Bushellingen leveren veel problemen op in verband met de beschikbaarheid (onderhoud of gebruik door chauffeurs).

De TEC's hebben zich ertoe verbonden met de CAWaB en Atingo samen te werken om de buslijnen te verbeteren en bij de aanleg van de tram in Charleroi en Luik rekening te houden met de toegankelijkheid. De TEC's hebben zich er ook toe verbonden om in 2020 met de CAWaB een bestek op te stellen met de criteria voor een ideale bus.

Websites en mobiele toepassingen zijn niet toegankelijk.

##### Brussels Hoofdstedelijk Gewest - STIB, De Lijn

Op 20/10/2020 intervenieerde CAWAB in de Commissie Mobiliteit van het Brussels Parlement en bracht verslag uit over de huidige situatie van het MIVB-netwerk[[55]](#footnote-54) . Het gezamenlijk advies van CAWaB en UNIA van mei 2018 gaf een volledig overzicht van de toegankelijkheid van de MIVB[[56]](#footnote-55) .

Tot op heden is er nog steeds geen tram die zelfstandig toegankelijk is voor rolstoelgebruikers. Helaas is het project om lijn 9 toegankelijk te maken niet voltooid (niet alle trams zijn uitgerust)[[57]](#footnote-56) . Bij de uitbreiding van lijn 8[[58]](#footnote-57) is helemaal geen rekening gehouden met de toegankelijkheid.

Als je de metro wilt gebruiken in een rolstoel, moet je assistentie boeken. Deze dienst is niet beschikbaar voor 7 uur of na 22 uur. Reserveren is 's avonds en op zondag niet mogelijk.

Bushellingen leveren veel problemen op in verband met de beschikbaarheid (onderhoud en/of gebruik door chauffeurs).

Websites en mobiele toepassingen zijn niet toegankelijk.

Op xx/xx/xxxx heeft de MIVB zich ertoe verbonden samen te werken met de CAWaB om de bus-, tram- en metrolijnen te verbeteren wat betreft het rollend materieel, de haltes, de stations en de liften. De termijn is vastgesteld op 2025.

Taxi's: de beschikbaarheid van aangepaste taxi's is onvoldoende en leidt tot zeer lange wachttijden en zelfs weigeringen om op te halen. Geleidehonden worden regelmatig uit taxi's geweerd.

##### Vlaamse gewest – De Lijn

???

##### Gebrek aan interoperabiliteit

In België is het openbaar vervoer afhankelijk van de regionale overheden voor het bus-, tram- en metronetwerk en van de federale overheid voor de spoorwegen. Deze realiteit leidt tot een gebrek aan interoperabiliteit en netwerkplanning, waardoor de algemene ontoegankelijkheid van het openbaar vervoer in België toeneemt.

Op het gebied van interoperabiliteit werd de actie van het Brusselse Gewest gekenmerkt door de opstelling van een inventaris van verhardingen. Dit is een eerste stap. Hoe zit het met de volgende stappen: planning, uitvoering, evaluatie?

##### Speciaal geval: toegang tot het openbaar vervoer met elektronische rolstoelen en scooters

Scooters zijn niet toegestaan in TEC-bussen en NMBS-treinen, maar elektronische rolstoelen zijn[[59]](#footnote-58) . Het BDF heeft geen duidelijke informatie over De Lijn

Op het terrein worden elektrische rolstoelen echter soms aangezien voor scooters, wat leidt tot instapweigeringen: de persoon blijft dan achter bij de bushalte, niet in staat om zijn bestemming te bereiken, wat ernstige gevolgen kan hebben[[60]](#footnote-59) . Hoewel de pers ten minste drie van dergelijke ongelukkige gevallen heeft gemeld, kan men zich voorstellen dat deze situatie zich de afgelopen jaren meer malen heeft voorgedaan.

##### Vorming en bewustmaking

Toegankelijkheid gaat niet alleen over het in overeenstemming brengen van infrastructuur en rollend materieel. Het is ook belangrijk het gedrag van al het personeel aan te passen. Opleiding en bewustmaking zijn in dit verband van essentieel belang. Ze moeten gericht zijn op al het personeel en niet alleen op personeel dat in direct contact staat met personen met een handicap.

##### Luchthavenfaciliteiten en vliegreizen, een "speciaal" geval

In het officiële verslag van België staat "...In 2016 werd de toegankelijkheid van de luchthaven van Brussel gecontroleerd...".

Het is heel goed dat je een controle hebt gedaan. Wat is het resultaat van de controle? Welke verbeteringen heeft het opgeleverd?

Daarnaast zijn er regionale luchthavens. Ze worden niet genoemd in het officiële Belgische rapport. Hoe denken de autoriteiten over de toegankelijkheid van deze luchthavens? Hoe zit het met de verbinding tussen deze luchthavens en andere vervoersmiddelen: trein, bus, enz. Een evaluatie zou noodzakelijk zijn.

Reizen per vliegtuig met een autistisch kind of familielid is bijzonder moeilijk. De algemene omgeving, de drukte, de veiligheidscontext, de wachttijden, het onbekende... alle parameters zijn zeer angstwekkend. De ervaring kan zeer traumatisch zijn voor de persoon zelf, voor de begeleider, maar ook voor het personeel en de andere reizigers.

De Europese Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, bepaalt dat iedereen op gelijke voet per luchtvervoer moet kunnen reizen. Het voorziet in "DPNA"-bijstand voor passagiers met een verstandelijke handicap.

Tot dusver wordt in 3 van de 5 Belgische luchthavens helemaal geen DPNA-bijstand verleend en in de andere 2 slechts gedeeltelijk. Bovendien zijn de "pre-notificatie"-termijnen langer dan de 48 uur waarin de verordening voorziet. In twee luchthavens kan een verzoek dat minder dan 48 uur van tevoren wordt ingediend, een weigering tot overname rechtvaardigen, hetgeen niet in overeenstemming is met de verordening.

Getuigenis :

*"Alles ging goed totdat het vliegtuig begon te taxiën... hij besefte dat we zijn huis verlieten en dat we de reis niet "onder controle" hadden. Een gedenkwaardige 1,5 uur durende crisis in het vliegtuig. Hij wilde de deuren van het vliegtuig openen... hij had zich voorbereid, allerlei versterkingen, een tablet met spelletjes, enz.
 Een ramp die ik niet zal vergeten! (*Moeder van een autistisch kind)[[61]](#footnote-60)

#### Vraag 9: Geef informatie over de maatregelen die zijn genomen om:(c) Goed toezicht houden op de toewijzing van middelen voor het wegnemen van belemmeringen voor de toegankelijkheid en voor de permanente opleiding van het personeel dat met deze taak is belast;

Subsidies voor de renovatie of aanleg van infrastructuur worden zelden gekoppeld aan een verbetering van de toegankelijkheid. Deze overheidsinvesteringen kunnen dus discriminerend zijn voor een deel van de bevolking.

De FOD Sociale Zekerheid maakt de centra voor handicapserkenning geleidelijk toegankelijker. Dit is een goede praktijk die moet worden uitgebreid! Planning voor toegankelijkheid is een noodzaak waaraan dringend moet worden voldaan. Dit moet deel uitmaken van de volgende Interfederale strategie ivm handicap.

In het Waalse Gewest doen sommige gemeenten een beroep op een toegankelijkheidsadviesdienst om de plannen te valideren. Bij de uitvoering van de plannen wordt vaak rekening gehouden met wijzigingen, maar er is geen eindcontrole vóór de opening van de gebouwen.

Voor de opleiding van personeel bieden sommige adviesdiensten opleidingen aan voor ambtenaren: Atingo/Plain-pied.

In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden de stedenbouwkundige vergunningen aan het begin van het proces door een deskundige instantie geanalyseerd, maar daarna wordt niet meer gecontroleerd of de bouwplaats de gevraagde wijzigingen volgt. Er moet worden gezorgd voor een follow-up.

Sommige gebouwen zijn door de administratie onderzocht om na te gaan of bij de opening van een nieuw gebouw aan de toegankelijkheid is voldaan. De ervaring van het Vlaamse Gewest leert dat deze controle niet volstaat.

In de Duitstalige Gemeenschap stelt een regeringsbesluit van 12/07/2007 toegankelijkheidscriteria vast voor nieuwe gesubsidieerde gebouwen.

Voor het overige is de Waalse Code du Développement Territorial (CoDT) nog steeds van toepassing (art.414 en 415), met als voornaamste problemen :

* er is niet voorzien in de aanpassing van oudere gebouwen
* het houdt unidimensionaal rekening met fysieke mobiliteit

Het decreet van de Duitstalige regering brengt geen verbetering in deze negatieve punten, behalve dat het (in bepaalde situaties) voorziet in de deelname van personen met een handicap aan de eindevaluatie van het bouwproject. Bij een negatief advies over de toegankelijkheidsaspecten is er geen sanctie voorzien voor de aannemer, behalve voor de politicus die de subsidies wel/niet kan verlenen en dus druk kan uitoefenen als hij dat wil.

Sinds januari 2020 is de Duitstalige Gemeenschap bevoegd op het gebied van stadsplanning en huisvesting, en worden specifieke verordeningen ontwikkeld. Tot nu toe gebeurde dit zonder deelname van personen met een handicap of de organisaties die hen vertegenwoordigen.

Een van de projecten in het actieprogramma van de regering voor 2014-2019 was een uitgebreide audit van de toegankelijkheid van Duitstalige openbare gebouwen. Bovendien werd een uitgebreide bewustmakingscampagne over toegankelijkheid gepland[[62]](#footnote-61) . Geen van beide is uitgevoerd, maar het auditproject is opnieuw opgenomen in het actieplan 2019-2024. [[63]](#footnote-62)

Het actieplan van de regering voor 2014-2019 voorzag ook in de herziening van het decreet van de Duitstalige Gemeenschap van 2007 betreffende de toegankelijkheid van gesubsidieerde gebouwen. Ook dit project werd niet uitgevoerd.

Voor de openbare en/of particuliere sector zijn er geen stimulansen om de bouw/renovatie toegankelijker te maken.

In het officiële verslag van België merkt de BDF op dat de Duitstalige regering meldt dat een "studie over de stand van zaken op het gebied van toegankelijkheid is gepland voor eind 2019 tot 2024"[[64]](#footnote-63) (laatste alinea van deel F6 Q9 a). De *Dienstelle für Selbstbestimmtes Leben (DSL)* meldt dat dit auditproject inmiddels van de lijst van uit te voeren projecten is geschrapt. Deze passage in het officiële Belgische staatsverslag moet derhalve worden gecorrigeerd.

🡪 Corrigeer ook de verklaring van de regering in fiche art.30 (deelname aan het culturele en recreatieve leven); F24 V28 a... "een brede analyse van de toegankelijkheid is voorzien in het strategisch plan... Duitstalig".

#### Vraag 9: Geef informatie over de maatregelen die zijn genomen om(d) Sancties, waaronder financiële sancties, opleggen wegens niet-naleving van de toegankelijkheidsnormen sinds de bekendmaking van de vorige slotopmerkingen;

De BDF wijst erop dat er geen financiële of andere sancties worden opgelegd voor het niet naleven van de toegankelijkheidsnormen in de drie gewesten van het land. Er is geen termijn voor nalevingsverzoeken.

De toegankelijkheidsregels voor openbare gebouwen en ruimten bepalen dat elke nieuwbouw en elke ingrijpende wijziging van een bestaand gebouw moet voldoen aan de gewestelijke toegankelijkheidsvoorschriften.

Niettemin blijven er belangrijke kwesties bestaan, zoals

* Niet-toepassing van de geldende regelgeving door een gebrek aan controle en/of sancties: er zijn geen termijnen voor naleving of sancties in geval van niet-naleving van de voorschriften...
* de onverenigbaarheid van de regelgeving inzake erfgoed en monumentenzorg met de regelgeving inzake toegankelijkheid: de classificatie van een gebouw wordt vaak gebruikt om de niet-conformiteit ervan te rechtvaardigen
* het gebrek aan opleiding in toegankelijkheid en universeel ontwerp voor ambtenaren die bouwcertificaten afgeven.

Tot op heden zijn dergelijke maatregelen niet genomen.

Er is geen wettelijke verplichting om bestaande openbare ruimten, infrastructuur, vervoer en gebouwen binnen een redelijke termijn (10 / 15 jaar) voor iedereen toegankelijk te maken, zoals in Frankrijk sinds 2005 het geval is.

De planningsnormen voorzien in verschillende niveaus van toegankelijkheid, afhankelijk van de regio (RRU, CODT 414/415, Vlaamse normen?). Deze normen gelden alleen voor nieuwe gebouwen.

Bovendien zijn er geen (of zeer weinig) controles op de toegankelijkheid van projecten na de bouw. Naast de naleving van de norm zal de toegankelijkheid ook afhangen van de goede uitvoering van de bouwplaats, maar tot op heden is er geen bepaling om na te gaan of de uitvoering in overeenstemming is met de plannen van de verleende bouwvergunning. Er zij ook op gewezen dat sommige toegankelijkheidsnormen niet op de plannen voorkomen en dus pas na de uitvoering op het terrein kunnen worden gecontroleerd. Uit te leggen, voorbeeldig!

Bijvoorbeeld: Inter bezocht 147 nieuwe gebouwen, waarvan er geen enkele voldeed aan de huidige normen [[65]](#footnote-64)

Er worden geen sancties toegepast als een nieuw project niet toegankelijk is. Geconstateerde toegankelijkheidsproblemen worden zelden verholpen. Voorbeelden: Brusselse voetgangerszone[[66]](#footnote-65) , Jourdanplein, metrolijn 8[[67]](#footnote-66) en lijn 9[[68]](#footnote-67) ,...

Gezien de geringe toegankelijkheid van voor het publiek toegankelijke gebouwen (cultuur, sport, administratie, opleiding, zorg, vrije tijd, ...) moeten personen met een handicap weten wat het werkelijke niveau van toegankelijkheid van deze plaatsen is. Te weinig instellingen verstrekken gecontroleerde informatie over de mate van toegankelijkheid van hun diensten.

#### Vraag 9: Geef informatie over de maatregelen die zijn genomen om :(e) permanente educatie over de kwestie van toegankelijkheid door middel van universeel ontwerp op te nemen in de verplichte curricula van onder meer architecten, grafisch ontwerpers, ingenieurs en programmeurs.

De Academie voor Onderzoek en Hoger Onderwijs (ARES) deelde het CAWAB mee dat in veel opleidingen tot "architect" rekening wordt gehouden met toegankelijkheidsaspecten, maar dit lijkt het BDF onvoldoende gezien de gebrekkige naleving van de wetgeving op dit gebied. Er zijn geen plannen van de architectenvereniging voor permanente educatie.

Bovendien is het niet voldoende om de ontwerpers (architecten) op te leiden, het is ook noodzakelijk om alle bouwvakkers die het werk uitvoeren op te leiden. Vandaag wordt er niets in die zin gedaan.

Voor aanpasbare woningen: architecten kunnen worden gecontroleerd door een toegankelijkheidsadviesdienst[[69]](#footnote-68) . Gebruiken ze het?

De CAWaB heeft de ARES en de verantwoordelijke minister van de CFWB ondervraagd. Het antwoord was dat initiatieven op het gebied van de toegankelijkheidsopleiding voor toekomstige professionals op zichzelf staan en afhangen van de wil en de gevoeligheid van elke leraar, school of universiteit.

Wat de opleiding van beroepskrachten betreft, ten slotte, dekken de kleine inspanningen die geleverd worden over het algemeen alleen de behoeften in verband met bepaalde handicapsituaties. “Universal design" betekent rekening houden met alle soorten handicaps, inclusief onzichtbare handicaps en verstandelijke handicaps. In dit opzicht moet bijzondere aandacht worden besteed aan de aanpassingen die nodig zijn voor mensen met een verstandelijke handicap, om stigmatisering en vooroordelen te voorkomen[[70]](#footnote-69).

#### Andere onderwerpen die niet in de "Lijst van problemen" zijn opgenomen, maar die het BDF wenst te behandelen

##### Veiligheid en toegankelijkheid van openbare plaatsen tijdens de werkzaamheden

Bij openbare werken is er weinig of geen beveiliging en/of is er een omleiding gepland. Mensen bevinden zich vaak op de openbare weg, te midden van voertuigen. Voor personen met een visuele handicap is er regelmatig gevaar om te vallen. Voor rolstoelgebruikers zijn deze paden vaak slecht toegankelijk en bezaaid met obstakels.

##### "Technologische" vooruitgang

De zogenaamde technologische vooruitgang wordt systematisch geboekt zonder rekening te houden met de toegankelijkheid: dit is het geval met de invoering van een steeds groter aantal elektronische betaaltoestellen met aanraakschermen die onbruikbaar zijn voor mensen met een visuele handicap of voor mensen die door hun handicap moeite hebben om hun bewegingen te coördineren.

##### Updaten van digitale hulpmiddelen:

Volgens EU-richtlijn 2019/771 inzake de verkoop van goederen zijn "updates" een van de nalevingscriteria die in de koopovereenkomst moeten worden besproken. Veel leveranciers van hulpmiddelen voor personen met een handicap weigeren echter om updates te bespreken in hun algemene voorwaarden (de mate waarin een update nodig is voor de functionaliteit, de lopende aankoop en de termijn waarbinnen ze verplicht zijn om updates te leveren, etc.). Zij menen dat [VAPH hen toch vergoedt via een vereenvoudigde declaratie](https://www.vaph.be/documenten/aanvraag-van-een-tegemoetkoming-voor-een-onderhoud-herstelling-overplaatsing-van-een) [[71]](#footnote-70).

Dit is niet waar, omdat de toegang tot het VAPH beperkt is wat betreft leeftijd (tot 65 jaar).

Deze belangrijke consumentenrechten (die uiterst belangrijk zijn voor bijvoorbeeld blinden) moeten beter opgevolgd worden. De Federal Overheidsdienst Economie moet deze kwestie bespreken met de regionale agentschappen voor personen met een handicap[[72]](#footnote-71).

##### European Accessibility Act en "onevenredige belasting”

De minimalistische omzetting door België van de Europese Toegankelijkheidswet[[73]](#footnote-72) (EAA) was een grote teleurstelling voor BDF. In termen van toegankelijkheid is het resultaat dat belanghebbenden op het vlak van toegankelijkheid een ruime interpretatie kunnen geven aan het begrip 'onevenredige belasting', wat het begrip 'gelijke toegang tot ...' in de zin van art. 9 UNCRPD volledig uitholt. Bovendien maakt dit het moeilijker voor de toezichtmechanismen om te controleren of eventuele uitzonderingen gegrond zijn[[74]](#footnote-73) (zie ook [overweging 64 EAA](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0882#:~:text=Control%20mechanisms%20should%20nevertheless%20be%20in%20place%20in%20order%20to%20verify%20entitlement%20to%20exceptions%20to%20the%20applicability%20of%20accessibility%20requirements)).

#### Gevolgen van de Covid-19-crisis voor de situatie van personen met een handicap

In de covid-19-periode is de toegankelijkheid van een reeks diensten aanzienlijk verminderd. Reeds bestaande toegankelijkheidsproblemen werden vertienvoudigd.

##### Toegankelijkheid van winkels en diensten bijna onmogelijk gemaakt in covid-19 periode

Mensen met een handicap hebben aan UNIA gemeld dat zij problemen hebben ondervonden bij het winkelen. Lange rijen, het verplichte gebruik van een winkelwagentje, de verplichting om alleen te winkelen en de beperkte tijd die beschikbaar is om te winkelen zijn voor hen obstakels. Soms wordt hun zelfs de toegang tot winkels ontzegd.

Zij wezen er ook op dat het voor hen moeilijker is om bijvoorbeeld goedkope levensmiddelen te krijgen, omdat dit vaak de minst toegankelijke artikelen in de schappen zijn en zij dus de hulp van een suppoost of een winkelbediende nodig hebben om erbij te komen. Tijdens de covidische periode was het verboden voor twee mensen om samen in een winkel te zijn. Het duurde vele maanden voordat deze maatregel werd aangepast zodat een persoon met een handicap zich kan laten vergezellen door een assistent.

Mensen met verstandelijke handicap meldden problemen met winkelen. Ze kunnen niet meer begeleid worden. Hun mantelzorger moet boodschappen voor hen doen zonder hen te kunnen begeleiden. Elektronische betaling verdient de voorkeur. Maar voor degenen die contant betalen, was het nodig te leren en zich aan te passen. Mensen hebben geconstateerd dat hun de prijs van hun winkelmandje tijdens covid-19 is toegenomen, waardoor hun koopkracht is afgenomen.

Sommige winkels verboden ook het gebruik van contant geld tijdens de insluitingsperiode, onder het voorwendsel van het risico van besmetting door het gebruik van contant geld. Dit was een obstakel voor personen met een visuele handicap die vaak geen bankkaart hebben. In sommige gevallen is dit gecombineerd met het probleem van een toenemend aantal elektronische betaalapparaten met aanraakschermen die niet zelfstandig bruikbaar zijn voor personen met een visuele of personen wier handicap de coördinatie van hun bewegingen bemoeilijkt.

Sommige winkels en diensten (bv. ziekenhuizen) bleven na het einde van de afsluiting contante betalingen weigeren, ondanks het feit dat het weigeren van contante betalingen illegaal is.

Bij een administratief probleem moesten mensen met een verstandelijke handicap een beroep doen op een derde om hen te helpen. Problemen moesten altijd telefonisch worden opgelost. Dit is voor sommige mensen een extra en soms onoverkomelijke moeilijkheid. Je moet je kunnen uitdrukken, begrepen worden en de te nemen stappen begrijpen. Laten we het voorbeeld nemen van de stappen die genomen moeten worden met de gemeente, de vakbonden, de onderlinge verzekeringsmaatschappijen, de bankagentschappen, enz.

##### Afstand en paden

De fysieke afstand vereiste tijdelijke voorzieningen op voetpaden, fietspaden, parkeerplaatsen en/of het opheffen van voor personen met een handicap gereserveerde plaatsen. De toegankelijkheid is niet altijd gerespecteerd. Tijdelijke voorzieningen die bij wijze van test worden uitgevoerd, kunnen gedurende verscheidene jaren worden gehandhaafd (bijvoorbeeld fietspaden in Brussel), zodat rekening moet worden gehouden met de toegankelijkheid voor alle gebruikers, aangezien het risico bestaat dat de tijdelijke voorzieningen worden bestendigd.

##### De toegang tot het openbaar vervoer werd ernstig belemmerd in de covid-19 periode.

Tijdens de Covid-19-periode heeft de NMBS de persoonlijke bijstand van 20/03 tot 08/05/2020 volledig geschrapt. Als gevolg daarvan konden sommige personen met een handicap niet met de trein reizen wanneer zij dat dringend nodig hadden. Dit onderstreept het belang van een onafhankelijk toegankelijk openbaar vervoernetwerk[[75]](#footnote-74) .

De verplichte voorafgaande kennisgeving om de nodige bijstand beschikbaar te hebben is gehandhaafd en uitgebreid tot 24 uur voor alle stations, zelfs voor die waar de voorafgaande kennisgevingstermijn slechts 3 uur vóór de Covid-crisis bedroeg19 . Nogmaals, personen met een handicap zouden niet op deze manier zijn gediscrimineerd als het openbaarvervoernetwerk onafhankelijk toegankelijk was[[76]](#footnote-75) .

In de periode covid-19 werden de regels voor de toegang tot de voertuigen van de TEC, de MIVB en De Lijn gewijzigd. De toegang tot de voordeur was verboden en de bestuurdersstoel was "geïsoleerd" door middel van plastic. Deze maatregelen maakten reizen moeilijk voor personen met een visuele handicap en omdat zij geen contact meer konden maken met de bestuurder. Dit werd nog verergerd door het feit dat er op de haltes geen omroepberichten waren. Deze reisvoorwaarden waren ook zeer problematisch voor sommige mensen met een verstandelijke handicap, aangezien de bestuurder ook een verwijzende rol heeft en deze maatregelen ook elk verbaal contact verboden. Voor rolstoelgebruikers was de inachtneming van de afstand tot andere gebruikers een probleem: zij zijn verplicht de gereserveerde ruimte te gebruiken. Als een passagier op de stoel naast hen zat, werd de veiligheidsafstand niet in acht genomen.[[77]](#footnote-76) .

De onmogelijkheid om contant te betalen voor reizen maakte incidenteel reizen met de bus bijna onmogelijk, vooral omdat er geen informatie over was bij de verschillende haltes.

1. *NHRPH, Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.11,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-1)
2. Inter, het agentschap Toegankelijk Vlaanderen, est une agence flamande qui a pour but de rendre la Flandre accessible pour chacun, <https://www.vlaanderen.be/inter/over-inter/het-agentschap-inter> [↑](#footnote-ref-2)
3. CAWaB asbl, Le collectif accessibilité Wallonie Bruxelles werkt aan een betere toegankelijkheid in Wallonië en Brussel. CAWaB is lid van het BDF, <https://cawab.be/>. [↑](#footnote-ref-3)
4. Commission Recommendation (EU) 2019/786 of 8 May 2019 on building renovation. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019H0786> - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019H0786> [↑](#footnote-ref-4)
5. Vlaamse regering, *Gecoördineerde versie van de toegankelijkheidsverordening*, Brussel, September 2011, [https://www.toegankelijkgebouw.be/Portals/handboek/Documenten/De%20geco%F6rdineerde%20versie%20van%20de%20verordening.pdf](https://www.toegankelijkgebouw.be/Portals/handboek/Documenten/De%20geco%EF%BF%BDrdineerde%20versie%20van%20de%20verordening.pdf). [↑](#footnote-ref-5)
6. NOOZO, *Advies stedenbouwkundige verordening toegankelijkheid*, Brussel, 7/10/2020, <https://www.noozo.be/nl/adviezen/planmatig-werk-maken-van-een-betere-toegankelijkheid>. [↑](#footnote-ref-6)
7. Vlaamse overheid, *VIPA – Duurzaam bouwen, Onderzoeksproject ‘Integrale toegankelijkheid ziekenhuizen’*, 2023, <https://www.departementwvg.be/nieuws/onderzoeksproject-integrale-toegankelijkheid-ziekenhuizen> [↑](#footnote-ref-7)
8. Vlaamse overheid, *VIPA – Duurzaam bouwen, Onderzoeksproject ‘Integrale toegankelijkheid ziekenhuizen’*, 2023, <https://www.departementwvg.be/nieuws/onderzoeksproject-integrale-toegankelijkheid-ziekenhuizen>. [↑](#footnote-ref-8)
9. Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid, Directie generaal Personen met een handicap, *Officiële inhuldiging van het centrum voor de erkenning van de handicap in Charleroi*, Bruxelles, 29/09/2023, <https://handicap.belgium.be/fr/inauguration-officielle-du-centre-de-reconnaissance-du-handicap-de-charleroi>. [↑](#footnote-ref-9)
10. <https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-reglements-durbanisme/le-reglement-regional-durbanisme-rru> [↑](#footnote-ref-10)
11. CAWaB, *RRU : le CAWaB inquiet face à la simplification du projet de nouveau règlement d’urbanisme bruxellois*, Bruxelles, xx/xx/xxxx, <https://cawab.be/RRU-le-CAWaB-inquiet-face-la-simplification-du-projet-de-nouveau-reglement-d>. [↑](#footnote-ref-11)
12. HANIQUE (P.), *Le nouveau projet de RRU : le parcours semé d’embûches d’une tentative dérégulation*, dans *Le Cri*, n°476, Septembre 2023, <https://www.snpc-nems.be/news/articles/le-nouveau-projet-de-rru-le-parcours-seme-d-embuches-d-une-tentative-de-deregulation>. [↑](#footnote-ref-12)
13. AVIQ, *La Wallonie adopte son Plan accessibilité 2022-2024 au bénéfice des personnes en situation de handicap*, <https://www.aviq.be/fr/actualites/la-wallonie-adopte-son-plan-accessibilite-2022-2024-au-benefice-des-personnes-en> [↑](#footnote-ref-13)
14. Région wallonne, *Guide d'aide à la conception d'un logement adaptable-FICH.pdf*, [https://www.aviq.be/sites/default/files/documents/2022-03/Guide d%27aide %C3%A0 la conception d%27un logement adaptable-FICH.pdf](https://www.aviq.be/sites/default/files/documents/2022-03/Guide%20d%27aide%20%C3%A0%20la%20conception%20d%27un%20logement%20adaptable-FICH.pdf). [↑](#footnote-ref-14)
15. Compléter [://www.brabantwallon.be/bw/liste-des-appels-a-projets/appel-a-projets-accessibilite-handicap1/](https://www.brabantwallon.be/bw/liste-des-appels-a-projets/appel-a-projets-accessibilite-handicap1/) [↑](#footnote-ref-15)
16. Province du Brabant wallon, *Rapport d’activité 2019-2020*, Wavre, 2021, p.31-33, <https://www.brabantwallon.be/le-brabant-wallon/vie-politique/publications-officielles/rapport-dactivites/rapport-dactivite-1/rapport-d-activite-2019-2020.pdf/view> [↑](#footnote-ref-16)
17. Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid, *Federaal actieplan Handicap 2021-2024, Tussentijdse rapportering*, 19/01/2023, <https://socialsecurity.belgium.be/nl/publicaties/federaal-actieplan-handicap-2021-2024> [↑](#footnote-ref-17)
18. NHRPH, *Advies nr. 2023/03, Op.Cit, Loc.Cit., p.11***,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-18)
19. *Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap, België****,*** *2e en 3e periodieke verslagen*, april 2020, blz. 14. [↑](#footnote-ref-19)
20. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-20)
21. Het Waalse Toegankelijkheidsplan 2017-2019 bevat 28 transversale maatregelen. Het plan is onderverdeeld in 6 assen:

Vaststelling van garanties voor de toepassing van het grondbeginsel van universele toegankelijkheid;

Administraties breder toegankelijk maken;

redelijke aanpassingen voor toegankelijkheid aanmoedigen;

Bevordering van toegankelijke mobiliteit;

De onafhankelijkheid van mensen thuis bevorderen door aanpasbare woningen;

De samenleving bewust maken van toegankelijkheid.

🡺 te gebruiken. Het is slechts een verklaring van de geplande maatregelen, zonder kritische elementen... [↑](#endnote-ref-1)
22. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-21)
23. NHRPH, *Onderzoek naar de toegankelijkheid van banken*, <http://ph.belgium.be/fr/nouvelles-amp-presse/r%C3%A9sultats-de-l-enqu%C3%AAte-accessibilit%C3%A9-des-services-bancaires-pour-les-personnes-handicap%C3%A9es.html> [↑](#footnote-ref-22)
24. Febelfin, Klanten met een beperking ontvangen, 2023, <https://febelfin.be/media/pages/publicaties/2023/klanten-met-een-beperking-ontvangen/718f3bade5-1694763196/gids-klanten-met-beperking-ontvangen.pdf> [↑](#footnote-ref-23)
25. *De Tweede Kamer - Schriftelijke vraag en antwoord nr. 55-308: Nieuw ATM-netwerk... in Strada lex* [*De Kamer van Volksvertegenwoordigers - Schriftelijke vraag en antwoord nr 55-308 : Nieuw netwerk van geldau... - Strada lex*](https://www.stradalex.com/fr/sl_src_publ_div_be_chambre/document/SVbkv_55-b019-1082-0308-2019202002935)

De Tweede Kamer - Schriftelijke vraag en antwoord nr. 55-308: Nieuw netwerk van bi-distributeurs - Strada lex [↑](#footnote-ref-24)
26. ##  NHRPH, **Persbericht: *Geldautomaten - BATOPIN-netwerk. Mensen met een handicap, opnieuw aan de kant gezet*,** <https://ph.belgium.be/nl/nieuws/23-09-2021-persbericht-geldautomaten-batopin-netwerk.html>

 [↑](#footnote-ref-25)
27. De adviezen van de NHRPH over de toegankelijkheid van banken zijn beschikbaar in het gedeelte "toegankelijkheid" van haar website: <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/toegankelijkheid.html>. [↑](#footnote-ref-26)
28. BAUWIN (A.) en VAN HOOBROUCK (M.) *Sarah kan zich vanwege haar handicap niet inschrijven op de school van haar keuze*, in *BX1*, 14/09/2018, [Sarah kan zich vanwege haar handicap niet inschrijven op de school van haar keuze - BX1](https://bx1.be/categories/news/sarah-ne-peut-pas-sinscrire-dans-lecole-de-son-choix-a-cause-de-son-handicap/). [↑](#footnote-ref-27)
29. X., *Bâtiments scolaires en FWB: le ministre Daerden prône une mutualisation entre les différents réseaux d'enseignement*, in *Sud Info*, 04/03/2020; [https://www.sudinfo.be/id171204/article/2020-03-04/batiments-scolaires-en-fwb-le-ministre-daerden-prone-une-mutualisation-entre-les.](https://www.sudinfo.be/id171204/article/2020-03-04/batiments-scolaires-en-fwb-le-ministre-daerden-prone-une-mutualisation-entre-les) [↑](#footnote-ref-28)
30. <https://infrastructures.cfwb.be/plan-investissement-exceptionnel/> [↑](#footnote-ref-29)
31. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-30)
32. Wet betreffende de rechten van de patiënt van 22/08/2002, dans Moniteur belge, 26/09/2002, <https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2002082245&table_name=wet> [↑](#footnote-ref-31)
33. http://www.asph.be/Documents/analyse-etudes-2013/2013-27-reconnaissance-surdicecite.pdf en <http://annatimmerman.be/documenten/ElienVDVoorde_masterproef_2017_Verworven%20doofblindheid.pdf> [↑](#footnote-ref-32)
34. Brusselse doventolkdienst, *Activiteitenverslag 2017*, blz. 28-33. [↑](#footnote-ref-33)
35. Dove Info Bill toevoegen? [↑](#footnote-ref-34)
36. www.wallonie.be, 02/04/2019; <https://www.wallonie.be/fr/actualites/234-milliards-eu-deuros-pour-les-hopitaux-wallons> [↑](#footnote-ref-35)
37. <https://www.rtl.be/info/belgique/societe/126-000-personnes-en-attente-d-un-logement-social-les-chiffres-incroyables-de-la-situation-en-wallonie-et-a-bruxelles-918141.aspx> [↑](#footnote-ref-36)
38. NHRPH, *Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.11,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-37)
39. NHRPH, *Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.12,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-38)
40. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-39)
41. Europees Parlement, *Resolutie van 15 maart 2023 over een toereikend minimuminkomen met het oog op actieve inclusie*, Aangenomen op 15 maart 2023 te Strasbourg,[Aangenomen teksten - Een toereikend minimuminkomen om actieve inclusie te waarborgen - Woensdag 15 maart 2023 (europa.eu)](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0076_NL.html) [↑](#footnote-ref-40)
42. *Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap, België****,*** *2e en 3e periodieke verslagen*, april 2020, blz. 14. [↑](#footnote-ref-41)
43. Railtech, *SNCB et Infrabel ont signé leurs contrats pour 2023-2032*, 26/12/2022, <https://www.railtech.be/fr/politique/2022/12/26/sncb-et-infrabel-ont-signe-leurs-contrats-pour-2023-2032/?gdpr=deny> [↑](#footnote-ref-42)
44. Accessibility-Stations-SNCB-2020.[png, https://passelemessage.be/plm-2020/wp-content/uploads/2020/11/Accessibilite-Gares-SNCB-2020.png](https://passelemessage.be/plm-2020/wp-content/uploads/2020/11/Accessibilite-Gares-SNCB-2020.png)  [↑](#footnote-ref-43)
45. JIMENEZ (L.), *Le plan de la SNCB pour améliorer la mobilité des PMR*, in *La DH/Les Sports*, 13/09/2019, [https://www.dhnet.be/archives-journal/2019/09/13/le-plan-de-la-sncb-pour-ameliorer-la-mobilite-des-pmr-444AGODKD5DOZP3H5I4LOXQ3YY/.](https://www.dhnet.be/archives-journal/2019/09/13/le-plan-de-la-sncb-pour-ameliorer-la-mobilite-des-pmr-444AGODKD5DOZP3H5I4LOXQ3YY/.%20) [↑](#footnote-ref-44)
46. *NHRPH, Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.14,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-45)
47. Kamer van Volksvertegenwoordigers, Handelingen B009, *Schriftelijke vraag en antwoord nr. 0202*, Handelingen 55, Roberto D'Amico aan de minister van Mobiliteit, *Het behoud van de loketten in de stations*, 09/12/2019, <https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=nl&cfm=qrvaXml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B009-1142-0202-2019202001245.xml>

De Kamer van Volksvertegenwoordigers, *Schriftelijke vraag en antwoord nr. 0113, Legislature 55*, Sarah Schiltz aan de minister van Mobiliteit, 07/10/2019, *Afschaffing van de toeslag in de trein voor bepaalde categorieën reizigers*, <https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=nl&cfm=qrvaXml.cfm?legislat=55&dossierID=55-B005-1142-0113-0000201900607.xml> [↑](#footnote-ref-46)
48. X., *Les usagers de la SNCB exigent le maintien des guichets dans les gares*, in *Le Soir*, <https://www.lesoir.be/257433/article/2019-10-31/les-usagers-de-la-sncb-exigent-le-maintien-des-guichets-dans-les-gares>. [↑](#footnote-ref-47)
49. ACOD Sector Spoor, *Dossier “DIS” Dienstverlening in de stations*, in *De Klapper*, nr.56, 28 Juli 2023. [↑](#footnote-ref-48)
50. Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap , *Advies 2018/05 over het aankondigen van de afstapzijde in de trein* [*Advies 2018/05 - Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap (belgium.be)*](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies%C2%A02018-05.html) [↑](#footnote-ref-49)
51. ##  NHRPH, Persbericht, 23/12/2019 - NMBS veroordeelt personen met een handicap tot 30 jaar afhankelijkheid <https://ph.belgium.be/nl/nieuws/23-12-2019-nmbs-veroordeelt-personen-met-een%C2%A0handicap-tot-30-jaar-afhankelijkheid.html>

## - NHRPH, Advies 2019/15, over de M7-wagens van de NMBS, 23/12/2019 ; <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2019-15.html>

##  JIMENEZ (L.), *Les futurs trains ne sont pas adaptées à la hauteur des quai,* in *La DH/Les Sports*, <https://www.dhnet.be/archives-journal/2019/12/03/les-futurs-trains-ne-sont-pas-adaptes-a-la-hauteur-des-quais-UUGTHLO3EBF2RBK6FJK2LRVQ34/>.

 [↑](#footnote-ref-50)
52. Referentie [↑](#footnote-ref-51)
53. Referentie [↑](#footnote-ref-52)
54. Referentie [↑](#footnote-ref-53)
55. Rapport? [↑](#footnote-ref-54)
56. CAWAB en UNIA, *MIVB-aanbevelingen - toegankelijkheid 2018*, <https://cawab.be/IMG/pdf/cawab-unia-accessibilite-infrastructures-equipements-stib-2018.pdf>. [↑](#footnote-ref-55)
57. GHILAIN (H.), *Tram 9: la ligne la plus accessible aux personnes à mobilité réduite*, in *La DH/Les Sports*, [Tram 9: la ligne la plus accessible aux personnes à mobilité réduite - La DH/Les Sports+ (dhnet.be).](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2018/09/03/tram-9-la-ligne-la-plus-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-QE4VVRFIJ5CL5IOC33ODTXIQJM/) [↑](#footnote-ref-56)
58. De Kerchove (M.), *Nieuwe tramlijn 8 is niet PRM-vriendelijk*, in *DH les sports*, 28/09/2018, <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/la-nouvelle-ligne-de-tram-8-n-est-pas-adaptee-aux-pmr-5bae5bddcd70d3638d957f71> [↑](#footnote-ref-57)
59. De Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, *Schriftelijke vraag nr. 6-1318*, van [Johan Verstreken](https://www.senate.be/www/?MIval=showSenator&ID=4643&LANG=fr) van 1 maart 2017 aan de minister van Mobiliteit, NMBS, *Elektrische scooters voor gehandicapten - Weigering*, <https://www.senate.be/www/?MIval=Vragen/SVPrintNLFR&LEG=6&NR=1318&LANG=fr>

. PEIFFER (F.), *Plombières: interdit de bus car il est en fauteuil électrique*, in *Sud Info*, 30/07/2019, <https://lameuse-basse-meuse.sudinfo.be/418149/article/2019-07-30/plombieres-interdit-de-bus-car-il-est-en-fauteuil-electrique> [↑](#footnote-ref-58)
60. Onmogelijk om deze link te openen. <https://lameuse-verviers.sudinfo.be/199559/article/2018-03-04/handicapee-sa-voiturette-electrique-est-refusee-dans-le-bus>. DECALUWE (H.) en BARBIEUX (D.*), Personnes à mobilité réduite et TEC Charleroi : le chauffeur reste seul maître à bord*, in RTBF.be, 22/02/2018, <https://www.rtbf.be/info/regions/hainaut/detail_personnes-a-mobilite-reduite-et-tec-charleroi-le-chauffeur-reste-seul-maitre-a-bord?id=9847836> [↑](#footnote-ref-59)
61. [*https://www.gamp.be/2021/08/19/prendre-lavion/*](https://www.gamp.be/2021/08/19/prendre-lavion/) [↑](#footnote-ref-60)
62. Transversaal Inklusion Project, REK II, deel 4, blz. 54. [↑](#footnote-ref-61)
63. Transversaal Inklusion Project, REK III, p.209. [↑](#footnote-ref-62)
64. Officieel verslag van België, blz. 14. [↑](#footnote-ref-63)
65. BEEL(V.), *Geen enkel nieuw openbaar gebouw is echt toegankelijk*, in *De Standaard*, 25/06/2020, [Geen enkel nieuw openbaar gebouw is echt toegankelijk | De Standaard Mobile](https://m.standaard.be/cnt/dmf20200624_05000595?fbclid=IwAR14p6KjN3UKZuvyo18bDYR3eHeJfmaZSLelumH3-UuIgcxzOpTxP713YYM). [↑](#footnote-ref-64)
66. DE KERCHOVE (M.), *Ces chantiers terminés et toujours pas accessibles aux PMR*, in *La Libre Belgique*, 09/03/2019, <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/2019/03/09/ces-chantiers-termines-et-toujours-pas-accessibles-aux-pmr-IS4FVBWPANGTZOA7KES27DNYYU/> [↑](#footnote-ref-65)
67. DE KERCHOVE (M.), *Nieuwe tramlijn 8 niet geschikt voor PBM*, in *DH Les sports*, 28/09/2018, <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2018/09/28/la-nouvelle-ligne-de-tram-8-nest-pas-adaptee-aux-pmr-PCA6PHAMIFE2HKQ7GM22CSKW4Y/> . [↑](#footnote-ref-66)
68. GHILAIN (H.), *Tram 9: de meest toegankelijke lijn voor personen met beperkte mobiliteit. Des modifications doivent encore être apportées*, in *DH Les sports*, 03/09/2018, <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2018/09/03/tram-9-la-ligne-la-plus-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-QE4VVRFIJ5CL5IOC33ODTXIQJM/> [↑](#footnote-ref-67)
69. : Construire Adaptable*, Aanpasbare woningen, een huis voor vandaag... en morgen* (construire-adaptable[.be) https://www.construire-adaptable.be/](https://www.construire-adaptable.be/)  [↑](#footnote-ref-68)
70. *NHRPH, Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.12,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-69)
71. VAPH, *Aanvraag van een tegemoetkoming voor een onderhoud, herstelling of overplaatsing van een hulpmiddel of aanpassing, of een upgrade van goedgekeurde software*, Novembre 2022, <https://www.vaph.be/documenten/aanvraag-van-een-tegemoetkoming-voor-een-onderhoud-herstelling-overplaatsing-van-een> [↑](#footnote-ref-70)
72. *NHRPH, Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.14,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-71)
73. Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten, [EUR-Lex - 32019L0882 - NL - EUR-Lex (europa.eu)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX%3A32019L0882). [↑](#footnote-ref-72)
74. *NHRPH, Advies nr. 2023/03 van het Platform van adviesraden voor personen met een handicap over de****Interfederale Strategie 2021-2030 voor personen met een handicap*, Brussel, 20/03/2023, p.13,** <https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html> [↑](#footnote-ref-73)
75. #  NHRPH, COVID-19: NMBS verleent geen assistentie meer aan personen met een handicap, 20/03/2020, <https://ph.belgium.be/nl/nieuws/20-03-2020-covid-19-nmbs-verleent-geen-assistentie-meer-aan-personen-met-een-handicap.html>

 [↑](#footnote-ref-74)
76. #  NHRPH, NMBS - Weer meer assistentie mogelijk voor personen met een beperkte mobiliteit

<https://ph.belgium.be/nl/nieuws/08-05-2020-nmbs-weer-meer-assistentie-mogelijk-voor-personen-met-een-beperkte-mobiliteit.html> [↑](#footnote-ref-75)
77. *Advies van de afdeling PMR van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit over deconflictmaatregelen*, Brussel, 19 mei 2020, https://cawab.be/IMG/docx/2020-05-19-motion\_crm\_pmr\_deconfinement.docx. [↑](#footnote-ref-76)