**Fiche 15: Persoonlijke mobiliteit (Art.20)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **N°** | **Voor BDF alternatief verslag** | **Origine** |
| F15 V19 a) | **Vraag 19** : Gelieve informatie te verstrekken over de genomen maatregelen :  a) om de persoonlijke mobiliteit van alle personen met een handicap op alle gebieden van het leven te vergemakkelijken, onder meer door individuele ondersteuning en aanpassing van de omgeving; | CDPH |
| F15 V19 a) | Als reactie op het gebrek aan toegankelijkheid in het openbaar vervoer bieden de betrokken bedrijven instaphulpdiensten of deur-tot-deurvervoersystemen (Taxi-bus) aan. Hieruit vloeien nieuwe problemen voort, die de mobiliteit van personen met een handicapt beperken. Deze assistentie garandeert geen gelijke mobiliteit van de betrokken personen, want:   * Ze zijn over het algemeen beschikbaar op beperkte uren. * Ze zijn onderworpen aan "voorkennisgeving" of een voorafgaande reservatie.   Roep het probleem van de SCAN CAR op dat het principe van de persoonlijkheid van de parkeerkaart ondermijnt.  Herroep de nieuwe regeling bij BXL die gevolgen heeft voor de houders van de parkeerkaart: verplichting om deze te koppelen aan het kenteken van een lid van zijn huishoud. | Secretariaat |
| F 15 V19 a) | "...Dankzij de parkeerkaarten..."  🡪In Brussel voorziet een verordening in gratis parkeren en geen tijdslimiet voor gratis parkeren met een "Disability" vrijstellingskaart. Alleen de gemeenten blijven andere regels toepassen (tijdslimiet, of betaald parkeren in "winkelzones", enz.).  "...Het blijkt inderdaad dat de regels verschillen van gemeente tot gemeente. De gemeenten Molenbeek en Sint-Joost voorzien niet in gratis parkeren voor PBM's in de rode zone. De gemeente Schaarbeek van haar kant beperkt het parkeren tot twee uur. Parkeertijdbeperkingen zijn echter verboden in de Wegcode voor personen met een handicap...".  Uittreksel uit de notulen van de Regionale Mobiliteitsraad (CRM) van oktober 2020  "... (vertegenwoordiger UNIA) vraagt om bevestiging dat de gemeenten Molenbeek en Sint-Joost in de rode zone geen gratis parking voorzien voor personen met een handicap, wat [vertegenwoordiger Parking.Brussels] bevestigt. De [vertegenwoordiger van UNIA] spreekt zijn verbazing uit over deze situatie, aangezien in de parkeerverordening uitdrukkelijk is bepaald dat gehandicapten niet in de rode zone mogen betalen, tenzij bij besluit anders is bepaald ...". Uittreksel uit de notulen van de Regionale Mobiliteitsraad (CRM) van oktober 2020  "...door de omgeving te veranderen..."  🡪 De openbare ruimte is niet altijd toegankelijk. Gevaren op kruisingen (vooral tramsporen, want die hebben voorrang) worden regelmatig gemeld.  🡪 Zie artikel op de CAWaB-website: [Sécuriser les traversées des voies de tram et des arrêts de surface pour les personnes déficientes visuelles](https://cawab.be/Securiser-les-traversees-des-voies-de-tram-et-des-arrets-de-surface-pour-les.html).  🡪 Nieuwe projecten houden niet snel genoeg rekening met de veiligheid voor slechtzienden (podotactiele platen hebben tijd nodig om geïnstalleerd te worden, of worden nooit geïnstalleerd...).  🡪 zie artikelen :  1) [Ces chantiers terminés et toujours pas accessibles aux PMR](https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/ces-chantiers-termines-et-toujours-pas-accessibles-aux-pmr-5c82d7c77b50a60724795e02) (La Libre Belgique le 9/03/2019).  2) [La nouvelle ligne de tram 8 n’est pas adaptée aux PMR](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/la-nouvelle-ligne-de-tram-8-n-est-pas-adaptee-aux-pmr-5bae5bddcd70d3638d957f71) (DH le 28/09/2018)  3) [La ligne la plus accessible aux personnes à mobilité réduite](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/tram-9-la-ligne-la-plus-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-5b8cdea4cd700399a112bb86) (DH 3/09/2018)  "...deze assistenten... zijn over het algemeen beschikbaar op beperkte uren..."  🡪 Taxibussen in Brussel zijn nu in orde! U moet echter uiterlijk de dag ervoor nog boeken. Vertragingen zijn ook te betreuren.  [Des PMR à l’amende à cause de leur taxi](https://lacapitale.sudinfo.be/172365/article/2018-01-01/des-pmr-bruxellois-mis-lamende-cause-de-leur-taxi) (La Capitale le 2/01/2018)  🡪 Daarnaast is de dienstverlening uitbesteed aan de klassieke PRM Taxi sector. Het aanbod van de PMR Taxi wordt echter niet verhoogd. De klassieke PBM-taxi's zijn niet meer beschikbaar voor toeristische trips of voor "instant trips zonder reservering".  🡪 Gebruikers kunnen in de minibus worden gegroepeerd, waardoor de ritten soms zeer aanzienlijk langer worden..  🡪 De mobiliteit van PBM's wordt regelmatig belemmerd tijdens een periode van werkzaamheden in de openbare ruimte. Bypassgangen worden maar al te zelden toegankelijk gemaakt voor mensen met een beperkte mobiliteit, ook al is dit voorzien in de bouwplaatsverordening in Brussel en Wallonië.  Voor Brussel: [ordonnance relative aux chantiers en voirie du 3/07/2008](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2008070343&table_name=loi) et [arrêté du Gouvernement de la RBC relatif à l’exécution de chantiers en voirie du 11/07/2013](https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=fr&caller=summary&pub_date=13-09-06&numac=2013031625)  Voor Wallonië: [l’arrêté ministériel relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique du 7 mai 1999](http://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/fiches/doc/AM1999F.pdf).  🡪 Het nieuwe ticketsysteem voor het valideren van de mobib-kaart is moeilijk te gebruiken voor mensen met een verstandelijke beperking. De validator herkent de kaart niet en de persoon kan gevraagd worden uit de bus te stappen. Het gebruik van de nieuwe automatische terminals is een probleem voor de autonomie van mensen met een verstandelijke beperking. Voor veel mensen blijft het elektronisch betalen en het gebruik van computersoftware bij deze kiosken ingewikkeld. Deze mensen hebben menselijk contact nodig om hun tickets te kopen.  🡪 Het kopen van een treinkaartje via de automatische terminal is ook ingewikkeld. Je moet weten hoe je de software moet gebruiken en de juiste tabbladen vinden. Voor sommigen voegt dit obstakels toe aan hun bewegingen. Het is belangrijk en noodzakelijk om de kaartjesautomaten open te houden. Sommigen hebben ook problemen met het boeken van hulp bij het nemen van de trein, een ander obstakel om toe te voegen.  Zie commentaar in art.09 over de toegankelijkheid van automaten. | CAWAB |
|  | "In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een sensibiliseringscampagne om de toegang van honden te bevorderen..."  🡪 Hulphonden worden regelmatig geweigerd in taxi's, zelfs in winkels of op bussen.  Een geleidehond heeft gefaald bij de ingang van de bus: Louise, haar blinde baasje, "kan het niet geloven" 18/02/2020 <https://www.sudinfo.be/id168185/article/2020-02-18/un-chien-guide-recale-lentree-du-bus-louise-sa-proprietaire-aveugle-narrive-pas>  🡪 Brussel: Häagen-Dazs (Louizawijk) weigert haar binnen te laten vanwege haar hulphond Gepubliceerd op 02-08-18 <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-haagen-dazs-quartier-louise-refuse-de-la-laisser-entrer-a-cause-de-son-chien-d-assistance-5b62cbf75532692548722604>  🡪 We volgden Françoise, persoon met een visuele handicap, en haar diensthond: "Ik word altijd afgewezen!" (VIDEO) 13/09/2018 <https://www.dhnet.be/actu/belgique/on-a-suivi-francoise-malvoyante-et-son-chien-d-assistance-j-essuie-toujours-des-refus-video-5b993fdccd704df8b4957a35>  [@Mathieu Angelo](mailto:mathieu.angelo@cawab.be) Ik weet niet of het relevant is om artikelen uit 2018 te plaatsen sinds de lancering van de campagne in december 2018? |  |
| F15 V19 a) | Toegankelijkheid openbaar vervoer HALTES DE LIJN actuele situatie in Vlaanderen  **Bushaltes** is **Bevoegdheid lokale besturen**  Maar **1 op de 10** Vlaamse bus- en tramhaltes zijn **zonder bijkomende hulp** toegankelijk voor mensen met een motorische handicap  **1 op de 4** zijn **toegankelijk mét assistentie**  **1** **op de 20** toegankelijk voor mensen met een visuele handicap. Via een ‘masterplan toegankelijkheid’ wil de Vlaamse regering zich inzetten om tegen 2030 de helft van de bestaande haltes toegankelijk te maken. Betrek ervaringsdeskundigen om te kiezen welke haltes eerst worden aangepakt. Wij vragen verder verduidelijking over de uitvoering van dit plan. Ook na 2030 moet de overheid blijven werken aan toegankelijke haltes.  Moet dit niet basisbereikbaarheid zijn? Indien ja, enkele bezorgdheden. Die vanuit VFG en de Vlaamse adviesraad handicap NOOZO werden geuit:  Algemene bedenking voor het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen Vlaanderen na implementatie van het  Het decreet basisbereikbaarheid zal de organisatie van het openbaar vervoer grondig veranderen. Het decreet zet in op combimobiliteit (de combinatie maken van meerdere vervoersmiddelen). Dit brengt grote uitdagingen met zich mee voor personen met een handicap. Overstappen is vaak complex. Niet alle vervoersmiddelen in het aanbod aan (openbaar) vervoer zijn toegankelijk. Voor veel personen met een handicap dreigt basisbereikbaarheid een reis met het openbaar vervoer moeilijker te maken. | VFG |
| F15 V19 a) | Op het niveau van de NMBS is assistentie alleen mogelijk als er een dienst en een actief station is. Stops zonder station staan deze assistentie niet toe.  Op het niveau van de toegankelijkheid, de afwezigheid van geluidslampen of het te zwakke geluid ervan, de slecht geplaatste podotactiele platen, de slecht aangegeven werken. | Brailleliga |
| F15 V19 a) | Op TEC-niveau zijn de conventies divers en afhankelijk van de geografische situatie van de persoon. Wanneer hij of zij een aantal kilometers overschrijdt of zijn of haar wijk verlaat, wordt het reizen en de hulpverlening ingewikkelder. | Brailleliga |
| F15 V19 a) | De sensibiliseringscampagne in het Brussels Gewest om de toegang tot openbare plaatsen voor hulphonden te bevorderen, werd ook in Wallonië georganiseerd. In alle gewesten en gemeenschappen is er een gebrek aan informatie over de wettelijke verplichtingen op dit gebied, waarbij nog te veel mensen zijn uitgesloten (taxi's, winkels, enz.). | Brailleliga |
| F15 V19 a) | Hoe zit het met een uitbreiding van het te beperkte aanbod buiten de zorgcontext? -> Alle gebieden van het leven = sport, cultuur, enz.  Breid het vervoersaanbod voor personen met een handicap uit, zodat ze aan het werk kunnen, maar ook voor de vrije tijd!  Sommige zijn niet in staat om gebruik te maken van het openbaar vervoer (of het nu om bereikbaarheidsredenen is of om andere redenen die het onmogelijk maken om ze te gebruiken).  Er is financiële steun beschikbaar uit de fondsen, maar bij gebrek aan goedkoper aangepast vervoer of het ontbreken van TEC, moeten zij de helft van de kosten van een taxirit betalen, wat nog steeds aanzienlijk kan zijn. | ASPH |
| F15 V19 a) | Onder bepaalde voorwaarden kan de persoon met een handicap financiering krijgen voor de aankoop van mobiliteitshulpmiddelen. Voor sommige mensen is dit een elektronische rolstoel. Sommigen zijn ervan overtuigd, vaak om prijstechnische redenen, dat de beste oplossing voor hen de aanschaf van een "scooter" is. Wat ze zich helaas niet realiseren is dat een scooter hen geen toegang geeft tot het openbaar vervoer. Vaak blijkt het onmogelijk om het in hun huis op te slaan, vooral wanneer zij in een appartement wonen. | CAWaB en comité de suivi |
| F15 V19 a) | Op het niveau van de NMBS is assistentie alleen mogelijk als er een dienst en een actief station is. Stops zonder station staan deze assistentie niet toe.  Wat betreft de toegankelijkheid, de afwezigheid van geluidslampen of het te zwakke geluid ervan, de slecht geplaatste podotactiele platen, de slecht aangegeven werken garanderen geen gelijke mobiliteit van de personen. | CCBFPH |
| F15 V19 a) | Bruxelles Mobilité, de Brusselse overheidsdienst bevoegd voor mobiliteit, publiceert *Taxinews*, een elektronische nieuwsbrief voor taxiprofessionals.  In september 2020 is een speciale editie van *Taxinews* verschenen. Het is gewijd aan de mobiliteit van gehandicapten in taxi's in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het geeft uitleg over de regelgeving en advies over hoe om te gaan met mensen met beperkte mobiliteit.  [Taxinews Spécial PMR (mailchi.mp)](https://mailchi.mp/sprb.brussels/taxinews-septembre-kbhjalf5p6?e=ab9dcfda47)  Hier of onder article 8 Bewustmaking | Secretariaat |
| F15 V19 a) | **De interfederale plan blift te vaag:**  **“Verbeteren van de toegankelijkheid van de infrastructuur” – is een niet meetbare doelstelling en aldus ontoereikend. Het** [**UNCRPD-Comité was duidelijk**](https://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2FPPRiCAqhKb7yhsjjHe7ia4QapdfXcn9RXjWF5L2aLDcIooCQb%2F2elC3zLtVzxOxJrzCdl8U%2FXf7TXmgq7x3%2BcpvpT369VZucF7gxiH4k7zcPOO8WHc5DDpsZI)**: “*Make all public transport systems and urban and rural infrastructure accessible to all persons with disabilities, and indicate specific actions with a clear time frame, measurable baselines and indicators*.”**  **Zich onafhankelijk kunnen verplaatsen heeft is een basisvoorwaarde van autonomie, het gevoel van vrijheid, maar een toegangspoort tot bijvoorbeeld de arbeidsmarkt.**  [**https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html)  Mag hier geplaatst worden, of onder art. 9: Toegankelijkheid | Platform |
| F15 V19 a) | **Het interfederale plan had de volgende elementen moeten meenemen:**  **De parkeerkaart voor personen met een handicap is een universeel document. Een systeem waarbij de gebruiker van de kaart zich nogmaals moet registreren komt niet overeen met het universele karakter van de kaart. De parkeerkaart heeft een Europees karakter. Een bijkomend registratiesysteem bemoeilijkt het voor toeristen om hun kaart vlot te gebruiken.**  **“*Afstemming scan car-regels, uniformiteit regels rond gratis parkeren en assistentiehonden*****” – afstemming alleen is onvoldoende. Er moet interoperabiliteit zijn (denk maar aan de wisselwerking tussen scan cars, voorbehouden parkeerplaatsen, rijbewijs met punten, vrijwilligers die een persoon met een handicap vervoeren, …). Daarnaast is er duidelijke informatie naar de bevolking toe vereist. Het is één ding dat het moeilijk is om coherentie te scheppen, maar het is onbegrijpelijk dat er niet duidelijk gecommuniceerd wordt.**  **De IMC moet zich buigen over de nieuwe mobiliteitsmaatregelen zoals LEZ, zones met beperkte toegang, kilometerheffing etc. Er moet worden vermeden dat personen met de verplaatsingen van personen met een handicap extra belast worden. De ‘afwijkingen’ voor personen met een handicap moeten gecoördineerd worden.**  **Iedereen heeft recht om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het is goed dat een herziening van de toegang van mobiliteitshulpmiddelen op het werkprogramma staat.**  [**https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html)  Deze punten mogenhier geplaatst worden, of onder art. 9: Toegankelijkheid | Platform |
| F15 V19 a) | **In het interfederale plan ontbreekt de aandacht voor intermodaliteit en reizen tussen entiteiten: De keten van toegankelijkheid moet verzekerd blijven zonder onderbrekingen. Assistentie moet niet enkel bij de NMBS verzekerd worden, maar ook bij de overstap tussen de trein en een bus, tram, metro, … En ook bij overstappen van bv. De Lijn op de TEC, of van ‘Dienst Aangepast Vervoer’ naar openbaar vervoer.  Extra aandacht moet besteed worden aan interregionaal schoolvervoer.  Los van het huidige gebrek aan assistentie is er ook nood aan voldoende informatie zodat personen met een handicap zich kunnen voorbereiden op een goede overstap. Zie** [**advies van het European Disability Forum**](https://www.edf-feph.org/content/uploads/2022/07/EDF-Feedback-to-Call-for-Evidence-for-an-Impact-Assessment-of-EU-Passenger-Rights-Regulations.pdf) **waarin het recht op assistentie bij het openbaar vervoer wordt benadrukt.**  **Ook de ‘financiële’ toegankelijkheid van vervoer mag niet worden vergeten.**  [**https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html)  **Hier of onder artikel 9 Toegankelijkheid** | Platform |
| F15 V19 a) | In de Interfederale plan ontbreekt ook:  **Focus op obstakels zoals laadkabels van elektrische wagens en elektrische steps. Het zou goed zijn mocht er regelgeving bestaan rond de plaatsing van dergelijke hindernissen op voetpaden. Dit is een kwestie van veiligheid voor bv. personen met een visuele handicap.**  **In het verlengde hiervan zijn er aanpassingen in de Wegcode nodig voor een betere toegankelijkheid en veiligheid van voetpaden en oversteekplaatsen, in het bijzonder voor personen met een handicap.**  **De NHRPH bracht hierover een aantal aanbevelingen uit. Geen enkele van deze aanbevelingen is terug te vinden in het Federaal Actieplan Handicap en in de Interfederale Strategie Handicap. Zie bijvoorbeeld** [**advies 2021/39**](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2021-39.html) **inzake verkeersveiligheid.**  **Daarnaast is het ook belangrijk om te letten op het feit dat rateltikkers belangrijk blijven voor personen met een visuele handicap om zich te oriënteren tijdens het oversteken. Technologische ontwikkelingen (apps) bieden kansen, maar ontslaan de overheid niet van de opdracht om de verkeersinfrastructuur toegankelijk te maken.** [**https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/nl/adviezen/advies-2023-03.html)  **Moet onder artikel 9 Toegankelijkheid geplaatst worden** | Platform |
|  |  |  |
| F15 V19 b) | **Vraag 19 :** Gelieve informatie te verstrekken over de genomen maatregelen:  b) om ervoor te zorgen dat personen met een handicap en hun gezinnen toegang hebben tot de persoonlijke mobiliteitshulpmiddelen, -tools en andere ondersteunende technologieën die zij nodig hebben. | UNCRPD |
| F15 V19 b) | Mobiliteitshulpmiddelen zijn een essentieel onderdeel van de thuiszorg en het zelfstandig wonen.  Personen die na de leeftijd van 65 jaar als personen met een handicap worden erkend, hebben echter niet altijd recht op dezelfde uitkeringen als personen die vóór de leeftijd van 65 jaar werden erkend. (zie art. 5, vraag 1).  Sommige mobiliteitshulpmiddelen worden niet voldoende door de regionale agentschappen gefinancierd. Dit vermindert de mobiliteit van de betrokkenen aanzienlijk. Zo wordt slechts 25% van de kosten van de geleidehondenopleiding gedekt in het Waals Gewest en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 50% in het Vlaams Gewest. Een ander voorbeeld: de elektronische witte stok wordt helemaal niet gefinancierd.  Voorgestelde vragen :   1. Welke concrete maatregelen is België van plan te nemen om alle mobiliteitshulpmiddelen, met inbegrip van steun, zonder leeftijdsgrens, op een meer rechtvaardige manier te financieren? 2. Welke concrete maatregelen voorziet België om redelijke aanpassingen door openbaarvervoersbedrijven te garanderen wanneer die een persoon vanwege zijn of haar handicap niet kunnen vervoeren? | Secretariaat |
| F15 V19 b) | *Mensen die na de leeftijd van 65 jaar als persoon met een handicap worden erkend, hebben niet altijd recht op dezelfde uitkeringen*, wat de indruk wekt dat er soms interventies mogelijk zijn. Ze zijn mogelijk in het kader van de overdracht van vaardigheden op het gebied van karren, maar niet op het gebied van assistentiehonden of witte stokken (noch op het gebied van bewegingscursussen, die toch essentieel zijn voor de veiligheid bij het reizen...).  Ik heb het al in een ander blad gezegd, maar is het niet goed om het onderwerp van de 65+ uit te diepen? | Brailleliga |
| F15 V19 b) | Hulptechnologieën te weinig ontwikkeld met ons publiek en daarom niet bruikbaar Cfr Maï-analyse: <http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Divers/Pages/2019-Technologies-d-assistance-technologies-accessibles-innovation-digitale-est-elle-pensee-pour-tous.aspx> | ASPH |
| F15 V19 b) | "...PAVE. Een nieuwe parkeerapplicatie... "  Proefproject van maart 2019 in 3 gemeenten (Oudergem, Evere, Jette). Volgens B. Clerfayt, Brussels minister voor Digitale Transitie, de regering heeft nog niet beslist hoe ze dit project zal opvolgen. Zie: [question parlementaire sur ce projet pilote de politique de stationnement intelligent pour les PMR](http://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?moncode=147558&montitre=&base=1) | CAWAB |
| F15 V19 b) | In de Duitstalige Gemeenschap wordt materiële steun (vorm, financiering, aanvraagprocedures, beroep, enz.) gedefinieerd in een intern reglement van de DSL en vormt deze geen recht.  Het regeringsdecreet verleent dit recht alleen voor mobiliteitshulpmiddelen.  In Duitstalige Gemeenschap is er niet langer een leeftijdsgrens van 65 jaar voor de toekenning van de vroegere federale mobiliteitsuitkeringen. Voor de andere Duitstalige Gemeenschap-subsidies blijft de 65-jaarsregel gelden. De meeste steunmaatregelen vallen niet onder een wettelijke norm, maar slechts onder een intern reglement van de DSL.  De betrokkenheid van personen met een handicap is zeer relatief: het is de DSL die de catalogus van hulpmiddelen kiest, het bedrag van de toegekende subsidie, de procedures voor de toekenning ervan, het beroep is een intern beroep op een commissie van deskundigen van de DSL, ...  In de Duitstalige Gemeenschap bestaat er geen BAP. | Kleines Forum |
| F15 V19 b) | Personen die na de leeftijd van 65 jaar als personen met een handicap worden erkend, hebben niet altijd recht op dezelfde uitkeringen als personen die voor de leeftijd van 65 jaar als personen met een handicap worden erkend: dit wekt de indruk dat er soms interventies mogelijk zijn. Dit geeft de indruk dat interventies soms mogelijk zijn, als onderdeel van de overdracht van vaardigheden op het gebied van karren, maar niet op het gebied van assistentiehonden of witte stokken (en ook niet op het gebied van bewegingscursussen, die toch essentieel zijn voor de veiligheid tijdens het reizen). | CCBFPH |
|  |  |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Toevoeging 1** | **Andere onderwerpen die niet in de “List of Issues” zijn opgenomen, maar die het BDF graag behandeld zou zien** |
|  | Het dossier "scan cars" kwam begin 2020 op tafel. **De scanauto** is een auto met een camera op het dak waarmee de politie een systematische controle van geparkeerde auto's kan uitvoeren. De nummerplaat wordt gescand om na te gaan dat het parkeren betaald is of niet of dat er een recht is op gratis parkeren.  Ter herinnering, in België wordt de Europese parkeerkaart voor personen met een handicap onder bepaalde voorwaarden uitgereikt door het DG personen met een handicap (DG Han) van de FOD Sociale Zekerheid[[1]](#footnote-1). De kaart laat de houder vooral toe om in België te parkeren op plaatsen die gereserveerd zijn voor personen met een handicap (aangeduid met het blauwe bordje E9a - "**P**"). Wanneer de kaarthouder zich met zijn eigen of een ander voertuig verplaatst of meereist als passagier, moet de parkeerkaart voor de duur van de parkeerperiode op het dashboard van dat voertuig worden geplaatst. De kaart is persoonlijk. De voorwaarden met betrekking tot de erkenning (DG Han) en het gebruik van de kaart (wegcode) zijn dus een federale bevoegdheid. In sommige steden en gemeenten kan men met de kaart gratis parkeren (lokale jurisdictie).  Het "scan-car"-systeem, zoals dat in de meeste gemeenten wordt toegepast, is gekoppeld aan de nummerplaat van het voertuig of aan de voorafgaande registratie, meestal via de website van de stad of gemeente. Deze bepalingen zijn onverenigbaar met de beginselen voor het gebruik van de parkeerkaart zoals die op federaal niveau zijn vastgesteld, aangezien de kaart gekoppeld is aan een persoon en niet aan een voertuig. In Brussel kan een huishoud twee voertuigen inschrijven. Ze vormen ook een probleem voor mensen die in België reizen: moeten die zich inschrijven in elke stad waar ze stoppen?  Het blijkt dat de gemeenten de "scan auto"-maatregelen verschillend toepassen, op basis van gemeentelijke verordeningen. In Antwerpen bijvoorbeeld is na een scancarverklaring een controle van de overtreding door een mens noodzakelijk om een boete te kunnen opleggen. Deze procedure is een goede praktijk voor de BDF. Omwille van de consistentie en de billijkheid moet dit worden uitgebreid tot heel België.  Ten slotte controleren scanauto's niet de bezetting van parkeerplaatsen die zijn gereserveerd voor mensen met een handicap.  het dossier van de lage-emissiezones (LEZ) heeft een impact op de situatie van mensen met een handicap. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de steden Antwerpen en Gent hebben besloten een "lage-emissiezone" in te stellen. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap heeft de verlenging van de afwijkingen voor personen met een handicap verkregen. De vrijstellingen hebben nu ook betrekking op voertuigen die zijn aangepast voor het vervoer van personen met een handicap en op de voertuigen van personen die zowel houder zijn van een parkeerkaart voor personen met een handicap als van een verhoogde interventie voor de gezondheidszorg.  Het BDF steunt de inspanningen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de vervuiling te verminderen. Deze strijd mag echter niet in conflict komen met de strijd voor de sociale inclusie van alle burgers.  In de algemene context van het endemische gebrek aan toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de aanzienlijke beperkingen op het vlak van assistentie, vestigt het BDF de aandacht op het feit dat het aanbod aan aangepaste taxi's voor het vervoer van personen met een handicap in België veel te laag is.  Voorgestelde vragen :   * Welke concrete maatregelen zal België nemen om ervoor te zorgen dat de lokale regelgeving inzake het gebruik van "scanwagens" in overeenstemming is met de federale wetgeving en met de Europese aanbeveling inzake de Europese parkeerkaart voor mensen met een handicap? * Welke concrete maatregelen zal België nemen om ervoor te zorgen dat de invoering van "lage-emissiezones" de mobiliteitsrechten van personen met een handicap niet ondermijnt? * Zal België overwegen om in het lastenboek met de vernieuwingsspecificaties voor taxibedrijven de eis op te nemen om een minimumpercentage voertuigen te hebben die elektrische rolstoelen kunnen vervoeren? |
| CAWaB | Scancars :CAWaB nota :   * <https://cawab.be/Les-scan-cars-frein-supplementaire-a-la-mobilite-des-personnes-en-situation-de.html> |
| CAWAB | "...lage emissie zones (LEZ) map..."  Thomas en Jessica zijn beroofd van zorg vanwege de LEZ, in La Dernière Heure Brussel - 23 januari 2020.  <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/thomas-et-jessica-sont-prives-de-soins-a-cause-de-la-lez-5e28b31bf20d5a719a577367> |
| ASPH | Als gevolg van de centralisatie van de zorg in de ziekenhuizen moeten onze aangeslotenen, afhankelijk van de specificiteit, verschillende kilometers afleggen om een ziekenhuis te bereiken. In dit stadium is er een ernstig gebrek aan vervoer en kunnen de deur-tot-deur-bedrijven niet altijd reageren als de reis buiten hun gebied gaat. |
| Secretariaat | In zijn arrest 15/2021 van 28/01/2021 oordeelde het Grondwettelijk Hof dat motorvoertuigen verzekerd moeten zijn, ook als zij niet sneller rijden dan 25 kilometer per uur.  HEYMANS (Ph.), *Grondwettelijk Hof: ook elektrische rolstoelen, steps en hoverboards hebben verplichte verzekering nodig*, dans *VRT NWS*, 29/01/2021.  Cour constitutionnelle, Arrêt n°15/2021, 28/01/2021, [2021-015n (const-court.be)](https://www.const-court.be/public/n/2021/2021-015n.pdf) |
| CAWAB | Gedeelde mobiliteit in de openbare ruimte  Scooters, fietsen en scooters die in "Free Floating" aan de burgers worden aangeboden, dringen de openbare ruimte binnen (vooral in Brussel). Geplaatst op de trottoirs, in het midden van openbare pleinen, ... vormen ze een gevaar voor PBM's, met name personen met een visueel handicap, en onoverkomelijke obstakels voor mensen in een rolstoel of met kinderwagens, ...  Zie artikelen :  1) [Les trottinettes de Lime garées n’importe où : Uccle et Ixelles mettent la société en demeure](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/les-trottinettes-de-lime-garees-n-importe-ou-uccle-et-ixelles-mettent-la-societe-en-demeure-5c41aab57b50a60724cfac49?fbclid=IwAR1usOnoIYSHZFNmiHBOi_Ei27IaRQ-BV3ZgDQLTH2Q8p0_nuTblUIwDIqw) (DH le 18/01/2019)  2) [Uccle : des PV pour les trottinettes électriques stationnées sur des revêtements pour aveugles](https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/uccle-des-pv-pour-les-trottinettes-electriques-stationnees-sur-des-revetements-pour-aveugles-5d304022d8ad585935b225db) (La Libre Belgique le 18/07/2019)  3) [Trottinettes électriques : les opérateurs ont 24 heures pour ranger les engins mal garés](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/les-operateurs-ont-24-heures-pour-ranger-les-trottinettes-mal-garees-5d93900a9978e22374bf37f1) (DH le 2/10/2019) |
|  |  |
| **Toevoeging 2** | **Gevolgen van de Covid-19-crisis voor de situatie van personen met een handicap** |
| Brailleliga | De richting van het verkeer op veel openbare en verwijderbare plaatsen alleen visueel is (pijlen op de grond, borden op de podotactiele platen)... het heeft dezelfde impact als slecht bewegwijzerde werken. |
| CCBFPH | Aanpassingen met betrekking tot de richting van het verkeer op veel openbare plaatsen zijn vooral visueel (pijlen op de grond, borden op podotactiele platen)... dit heeft dezelfde impact als slecht bewegwijzerde werken. |
| Comité de suivi | Bij de maatregelen die zijn genomen voor de toegang tot winkels, kan een persoon met een handicap voor aankopen worden begeleid. De duur van de aanwezigheid in een winkel is echter beperkt tot een half uur. Voor een persoon in een rolstoel, maar ook voor andere PMH, is deze tijd te kort. Deze tijd zou moeten worden verlengd tot een uur. Deze verlenging van de tijdsduur moet op nationale schaal worden opgevat: het is onwaarschijnlijk dat de tijdsduur in twee naburige steden verschillend zou zijn. |
| Secrétariat | Aandachtspunt: *De Standaard* - 19 Sep. 2020 Pagina 12  James Van Casteren, Algemene administrateur van de Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) is van mening dat de regels voor het busvervoer te streng zijn, waardoor het bijna onmogelijk is gehandicapte kinderen te vervoeren.  X., *'Kamerquarantaine voor mensen met handicap kan niet', zegt topambtenaar*, dans *De Standaard* - 19 Sep. 2020 Pagina 12  Hier of onder artikel 7 Kinderen of onder artikel 24 Onderwijs |

1. <https://handicap.belgium.be/nl/onze-dienstverlening/parkeerkaart.htm> [↑](#footnote-ref-1)