

**PARLEMENT DE LA REGION
DE BRUXELLES-CAPITALE**

SESSION ORDINAIRE 2012-2013

11 OCTOBRE 2013

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à l'amélioration de l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap en Région de Bruxelles-Capitale

(déposée par Mme Dominique BRAECKMAN (F), MM. Jamal IKAZBAN (F), Joël RIGUELLE (F), Mmes Carla DEJONGHE (N), Brigitte DE PAUW (N) et Elke VAN den BRANDT (N))

Développements

La présente résolution s'inscrit dans une perspective d'inclusion des personnes en situation de handicap et le droit universel à la mobilité. Dans le domaine des transports, cela se traduit par l'amélioration de l'accessibilité et le développement des transports collectifs pour tous en tenant compte de tous les handicaps (moteurs, mentaux, sensoriels), ce qui par ailleurs se révélera utile pour toutes les personnes qui, à cause de l'âge ou de la maladie, sont limités dans leurs possibilités de déplacement.

Traiter de l'accessibilité pour tous, c'est agir sur les moyens nécessaires à mettre en œuvre, pour que, sans exclusion ni discrimination, tout citoyen qui se trouve en situation de handicap, définitive ou momentanée, puisse avoir la liberté de se déplacer et d'accéder à un lieu, à un espace, à un service, en toute autonomie, moyennant éventuellement le recours à une assistance.

C'est par ailleurs, dans le même temps, offrir à l'ensemble des citoyens une meilleure qualité d'usage des services et des activités de la cité.

Cette résolution s'inscrit dans le droit fil de textes tels que la Convention des Nations unies du 13 décembre 2006 relative aux droits des personnes handicapées, ratifiée par la Belgique le 2 juillet 2009, qui a pour objectif de promouvoir, de protéger et d'assurer aux personnes handicapées la pleine et égale jouissance des Droits de

**BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT**

GEWONE ZITTING 2012-2013

11 OKTOBER 2013

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit en met een handicap in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

(ingediend door mevrouw Dominique BRAECKMAN (F), de heren Jamal IKAZBAN (F), Joël RIGUELLE (F), mevrouw Carla DEJONGHE (N), mevrouw Brigitte DE PAUW (N) en mevrouw Elke VAN den BRANDT (N))

Toelichting

Deze resolutie past in het kader van het perspectief van inclusie van mensen met een handicap en van het universele recht op mobiliteit. Op het vlak van het vervoer, wordt dat vertaald door de verbetering van de toegankelijkheid en de uitbouw van openbaar vervoer voor iedereen, rekening houdend met alle handicaps (motorisch, mentaal, sensorieel), wat overigens ook nuttig zal zijn voor alle personen die wegens ouderdom of ziekte beperkt zijn in hun verplaatsingsmogelijkheden.

Wanneer we het hebben over toegankelijkheid voor iedereen, hebben we het over de middelen die ingezet moeten worden opdat, zonder uitsluiting of discriminatie, elke burger die te lijden heeft onder een tijdelijke of blijvende handicap, de vrijheid heeft om zich te verplaatsen naar en toegang te krijgen tot een plaats, een ruimte, een dienst, in alle autonomie, mits hij eventueel bijgestaan wordt.

Tegelijk moet men voor alle burgers het gebruiksgemak van de diensten verhogen en de mogelijkheid tot deelname aan het stadsgebeuren bevorderen.

Deze resolutie sluit aan bij teksten zoals het Verdrag van de Verenigde Naties van 13 december 2006 inzake de rechten van personen met een handicap, dat België op 2 juli 2009 geratificeerd heeft en dat als doel heeft om personen met een handicap het volle genot, zonder discriminatie, te verzekeren van de mensenrechten en de fundamentele

l'Homme et des libertés fondamentales. Parmi ces droits figurent ceux relatifs à la mobilité personnelle et à l'accessibilité aux moyens de transport public.

La Commission européenne (COST 322) et le Parlement européen¹ ont également insisté sur la promotion des moyens de transport destinés aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite en mettant l'accent sur des modalités techniques permettant l'accès de tous aux véhicules et en travaillant avec les associations représentatives des personnes à mobilité réduite.

La déclaration de politique générale fixant les objectifs de la législature pour la Région de Bruxelles-Capitale n'est pas en reste quand elle appuie la nécessité d'assurer aux personnes à mobilité réduite leur droit d'égal usage des transports en commun et ce, en adoptant des mesures telles que la pose de dalles de vigilance aux arrêts de trams et de bus ou encore des bornes vocales. Cette déclaration intègre également la sécurité et le confort par la qualité de l'éclairage et l'amélioration de la signalisation aux abords des arrêts de bus, etc.

La présente résolution s'inscrit dans le cadre de ces engagements et vise un public très large dans le sens où elle renforce les possibilités de mobilité pour toute personne à mobilité réduite, c'est-à-dire toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer et soumise à des obstacles qu'elle ne peut surmonter seule ou très difficilement.

Au niveau bruxellois, les responsables de la STIB tiennent compte de ces impératifs en affirmant leur volonté de rendre les transports existants accessibles à tous, comme en témoignent les rapports relatifs à la politique d'aménagement pour les personnes à mobilité réduite ainsi que la stratégie intégrée 2008-2012, réalisée avec le concours des associations représentatives du handicap.

Des avancées importantes ont été accomplies depuis une dizaine d'années pour améliorer leur situation, notamment en réalisant des investissements pour faciliter l'accessibilité des lignes de bus et de trams et l'accès à certaines stations de métro. Le nombre de stations de métro accessibles aux personnes à mobilité réduite a augmenté. Un système d'accompagnement par des agents de station est également disponible. Ce service d'aide s'adresse tout particulièrement aux personnes handicapées pour lesquelles le fait de franchir l'espace entre le quai des stations et les rames de métro constitue une difficulté. Plusieurs lignes de bus sont partiellement accessibles aux personnes circulant en fauteuil roulant, grâce à une rampe amovible et à un système de caméras permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder sans aide à

vrijheden. Onder die rechten, vallen de persoonlijke mobiliteit en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer.

De Europese Commissie (COST 322) en het Europees Parlement¹ hebben eveneens aangedrongen op de bevordering van de vervoermiddelen voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit, door de nadruk te leggen op de technische middelen om iedereen toegang te verzekeren tot de voertuigen en door te werken met de representatieve verenigingen van de personen met beperkte mobiliteit.

De algemenebeleidsverklaring met de doelstellingen van de zittingsperiode voor het Brussels Gewest heeft daar ook op ingespeeld en de noodzaak onderstreept om personen met beperkte mobiliteit gelijke rechten te garanderen op het vlak van het gebruik van het openbaar vervoer, door maatregelen te nemen zoals podotactiele tegels aan de haltes van bus en tram en gesproken informatie. In die verklaring, wordt ook rekening gehouden met de veiligheid en het comfort, door de verlichting te verbeteren, de signaletiek in de omgeving van de bushaltes enzovoort.

Deze resolutie sluit aan bij die verbintenissen en is gericht op een zeer ruim publiek omdat ze de verplaatsingsmogelijkheden verbetert voor elke persoon met beperkte mobiliteit, te weten elke persoon die te kampen heeft met moeilijkheden om zich te verplaatsen en met hinderpalen die de persoon niet alleen of enkel met de grootste moeite kan overwinnen.

In Brussel, houdt de MIVB rekening met die verzuchtingen en bevestigt zij haar wens om het bestaande openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te maken, zoals blijkt uit de verslagen over het beleid inzake de aanlegwerken voor personen met beperkte mobiliteit en de geïntegreerde strategie 2008-2012, in samenwerking met de representatieve gehandicaptenverenigingen.

Sinds een tiental jaar, is aanzienlijke vooruitgang geboekt om hun situatie te verbeteren, met name via investeringen om de toegankelijkheid van bus- en tramlijnen en van sommige metrostations te verbeteren. Het aantal metrostations dat toegankelijk is voor personen met beperkte mobiliteit is toegenomen. Er is ook gezorgd voor begeleiding door stationspersoneel. Die dienstverlening is vooral gericht op de personen met een handicap die moeite hebben om de ruimte tussen het perron en de metrostellen te overbruggen. Verschillende buslijnen zijn gedeeltelijk toegankelijk voor personen in een rolstoel, dankzij een mobiel platform en camera's die de personen met beperkte mobiliteit helpen om zonder hulp in de bus te geraken. Aangezien een goede toegankelijkheid voor personen met

¹ Recherche et Transports, Rapport final de l'étude, COST 322, *Système d'autobus à plancher surbaissé*, Commission européenne, Direction Générale des Transports, Direction Générale de la Science et de la Recherche et Développement, Luxembourg, 1995 et JO n° C 281 du 16.09.1987

¹ Recherche et Transports, Rapport final de l'étude COST 322, *Système d'autobus à plancher surbaissé*, EUROPESE COMMISSIE, Generale Directie voor Transport, Directoraat-generaal Wetenschappen, Onderzoek en Ontwikkeling, Luxembourg, 1995 en PB nr. C 281 van 16.09.1987

l'intérieur du bus. Enfin, comme une bonne accessibilité des personnes ayant un handicap doit intégrer la question de la conscientisation des autres passagers, des campagnes de sensibilisation ont été organisées par la STIB.

Malgré les nombreuses avancées, les conditions de déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite ne sont pas encore entièrement satisfaisantes, comme en témoignent par exemple les écarts de niveau entre les quais et les véhicules lors des phases d'embarquement et de débarquement des passagers, phases qui se multiplient avec les ruptures de charge. Par ailleurs, les améliorations décidées jadis ne visent pas toujours tous les types de handicap. A titre d'exemple, les personnes sourdes et malentendantes ne peuvent utiliser les bornes d'appel d'urgence : elles se retrouvent ainsi démunies pour alerter les services de secours lors d'un incident et sont donc totalement dépendantes des autres voyageurs. De la même manière, ces personnes ne sont pas prévenues en cas d'incident dans la mesure où l'information est essentiellement diffusée par le biais d'annonces sonores, que cela soit en station ou dans les véhicules de transport en commun.

Il est dès lors nécessaire de multiplier des lignes complètement accessibles pour l'ensemble des handicaps. Cela implique, notamment, un em(dé)barquement avec des rampes d'accès électroniques fiables et opérationnelles, l'adaptation cohérente et continue des arrêts, l'adaptation des cheminements de connexion avec l'environnement proche (en bonne collaboration avec d'autres acteurs publics), la suppression des obstacles courants dus aux bordures de trottoirs ou au mobilier urbain, la mise en place de dalles podotactiles, des annonces visuelles et sonores, des signalétiques plus compréhensibles, un site internet encore plus lisible...

Pareils aménagements sont d'autant plus cruciaux que, face au vieillissement de la population bruxelloise et belge dans son ensemble, et à l'augmentation du nombre de personnes handicapées et à mobilité réduite, il s'agit d'adapter en amont l'offre de transport pour fournir à tous les publics, dans les prochaines années, un service de qualité proposant des infrastructures qui tiennent compte des difficultés et des handicaps.

Nos concitoyens sont de plus en plus sensibilisés à la question de l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite, ayant probablement compris qu'ils seraient eux ou leurs proches, concernés par cette question à un moment ou à un autre de leur vie. Rappelons, en outre, que l'adaptation des infrastructures de transport, des véhicules, de la signalétique, des systèmes d'information et de communication aux besoins des personnes handicapées participent d'un niveau élevé de confort d'usage pour l'ensemble des usagers.

een handicap niet los gezien kan worden van de bewustmaking van de andere reizigers, heeft de MIVB bewustmakingscampagnes op touw gezet.

Ondanks de sterke vooruitgang, zijn de voorwaarden voor de verplaatsingen van personen met een handicap of beperkte mobiliteit nog niet helemaal bevredigend. Een voorbeeld daarvan zijn de niveauverschillen tussen de perrons en de voertuigen bij het in- en uitstappen van de reizigers, een probleem dat telkens weer opduikt bij het overstappen. De eertijds genomen beslissingen hebben overigens niet altijd betrekking op alle soorten handicaps. Zo hebben doven en slechthorenden niets aan praatpalen : zij kunnen dus de nooddiensten niet verwittigen bij een incident en hangen bijgevolg volledig af van de andere reizigers. Ze worden dus ook niet verwittigd in geval van een incident omdat de informatie in de stations of in de voertuigen vooral via gesproken berichten verspreid wordt.

Het is dan ook nodig om meer lijnen volledig toegankelijk te maken voor alle soorten gehandicapten. Dat impliceert onder andere in- en uitstappen met betrouwbare en operationele elektronische platformen, coherente en voortdurende aanpassing van de haltes, aanpassing van de verbindingen met de onmiddellijke omgeving (in goede samenwerking met andere openbare actoren), komaf maken met courante obstakels (trottoirboorden of stadmeubilair), plaatsing van podotactiele tegels, visuele en gesproken aankondigingen, duidelijke signalisatie, een nog toegankelijker internetsite...

Dergelijke aanpassingen zijn des te belangrijker daar het vervoersaanbod, gelet op de vergrijzing van de Brusselse en Belgische bevolking in haar geheel en de toename van het aantal personen met een handicap of beperkte mobiliteit, van bovendien dient te worden aangepast om alle reizigersgroepen in de komende jaren een kwaliteitsvolle dienstverlening aan te bieden, met infrastructuren die rekening houden met de problemen en de handicaps.

Onze medeburgers worden almaar meer bewustgemaakt van de kwestie van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit, omdat ze waarschijnlijk begrepen hebben dat zijzelf of hun naasten op een of ander moment in hun leven daarmee geconfronteerd zullen worden. Er zij bovendien op gewezen dat de aanpassing van de vervoersinfrastructuren, de voertuigen, de signalisatie, de informatie- en communicatiesystemen aan de behoeften van personen met een handicap het comfort voor alle gebruikers verhoogt.

Quelques champs d'action :

Les déplacements de métro

Actuellement, 27 stations de (pré-)métro sont adaptées pour la mobilité des PMR. Ces stations sont notamment équipées d'une signalétique spécifique pour aveugles ou malvoyants ainsi que de rampes ou d'ascenseurs. D'ici 2015-2017, toutes les stations devraient répondre aux mêmes critères d'accessibilité. Si les associations PMR se montrent en général satisfaites de l'accès aux stations et de la circulation interne jusqu'aux quais, elles relèvent, par contre, que le principal obstacle à une accessibilité totale est le franchissement de la lacune (ou « gap ») verticale et horizontale entre le quai et le véhicule. La situation s'avère plus difficile encore dès lors que les quais accueillent différents modèles de rames dont les hauteurs sous plancher ou l'emplacement des portes varient. Il faut ajouter à cela différentes hauteurs de quais, certaines stations en courbe et la charge du véhicule aux heures de pointe.

Afin de pallier cette situation, la STIB a prévu la mise à disposition d'un accompagnateur mais le processus de réservation manque parfois de souplesse.

Les déplacements en tram

Les nouveaux trams achetés par la STIB sont désormais tous à plancher bas et sont également équipés de rampes d'accès automatiques. Ils remplacent progressivement le parc de véhicules existant. Mais la question du rattrapage du « gap » horizontal et vertical est identique à celui rencontré pour le métro. Malgré l'achat récent du matériel roulant et l'aménagement des quais, la lacune verticale reste trop importante pour accéder au véhicule sans l'aide d'un tiers.

Les déplacements en bus

La totalité des autobus de la STIB disposent d'un plancher surbaissé. Mais l'aménagement des quais et de l'espace public environnant n'est pas toujours adapté et ne permet pas encore un rattrapage du « gap » horizontal et vertical. Sans compter que parmi les 66 % des bus bruxellois disposant d'un mécanisme de rampes rétractables, peu sont opérationnelles, pour des raisons d'aménagement d'infrastructures ou de formation du personnel et ce même sur la ligne de bus 71 ayant bénéficié d'une expérience pilote.

Enkele actievelden :

Verplaatsingen met de metro

Thans zijn 27 (pre)metrostations aangepast aan de mobiliteit van de PBM's. Ze zijn onder meer uitgerust met een specifieke signalisatie voor blinden of slechtzienden en met toegangshellingen of liften. Tegen 2015-2017, zouden alle stations aan dezelfde toegankelijkheidscriteria moeten beantwoorden. In het algemeen, zijn de verenigingen van PBM's tevreden over de toegankelijkheid van de stations en het traject tot aan de perrons, maar ze wijzen er daarentegen op dat het grootste obstakel voor een volledige toegankelijkheid de overbrugging van de verticale en horizontale ruimte (of "gap") tussen het perron en het metrostel is. De situatie is nog problematischer aangezien er verschillende metrostellen in gebruik zijn met een verschillende opstaphoogte en met deuren op verschillende plaatsen. Bovendien zijn niet alle perrons even hoog, liggen sommige stations in een bocht en moet ook rekening worden gehouden met het hogere gewicht van de metrostellen tijdens de piekuren.

Om daarmee rekening te houden, stelt de MIVB een begeleider ter beschikking, maar het reserveringssysteem is soms niet soepel genoeg.

Verplaatsingen met de tram

De nieuwe trams die de MIVB heeft aangekocht, hebben voortaan allemaal een lage instap en zijn eveneens uitgerust met automatische toegangshellingen. Ze vervangen geleidelijk het bestaande voertuigenpark. Het probleem met de horizontale en verticale "gap" is evenwel hetzelfde als bij de metro. Ondanks de recente aankoop van rollend materieel en de aanpassing van de perrons, blijft de verticale "gap" te groot om zonder hulp van derden de tram te nemen.

Verplaatsingen met de bus

Alle MIVB-bussen beschikken over een verlaagde instap. De perrons en de omgevende openbare ruimte zijn echter niet altijd aangepast en maken het nog niet mogelijk om het probleem met de horizontale en verticale "gap" op te lossen. Daarbij komt nog dat, van de 66 % van de Brusselse bussen die over uitschuifbare platformen beschikt, er weinig operationeel zijn, omdat de infrastructuur niet aangepast is of het personeel niet opgeleid is, zelfs niet op buslijn 71 waarop een profexperiment werd gehouden.

Le service minibus

L'infrastructure et le matériel roulant actuels ne permettant pas encore aux personnes handicapées de se déplacer de manière autonome sur tout le réseau de la STIB, un service spécial de minibus est organisé à destination du transport des personnes handicapées. Celui-ci fonctionne à la demande et se caractérise principalement par une desserte « porte à porte » répondant le mieux aux déplacements des voyageurs handicapés, des personnes non-voyantes ou à mobilité réduite. Il a été mis en place en 1976 pour compenser l'inaccessibilité du nouveau métro et des bus. Malgré les demandes formulées et les notes d'intention reprises dans la stratégie intégrée 2008-2012 de la STIB, ce service porte-à-porte connaît encore quelques lacunes liées à la nécessité de le réserver longtemps à l'avance, à des limitations temporelles, au type de trajet et au fait qu'en sont exclus les non résidents, navetteurs et touristes.

S'inspirer des bonnes pratiques

Les exemples de bonnes pratiques de transports intégrant toute la population ne manquent pas : à Grenoble, Rouen, Manchester, Sheffield, des trams à plancher bas sont pourvus d'une rampe d'accès et les quais d'embarquement ont été surélevés.

Les métros d'Athènes, Lille et Grenoble sont tout à fait accessibles. A Curitiba (Brésil), il existe un système considéré comme unique au monde, par son efficacité et la qualité des services, dont bénéficie toute la population, y compris les personnes à mobilité réduite : quais surélevés, plancher qui s'abaisse automatiquement sur le quai dès l'ouverture des portes du bus. Il existe aussi des bus urbains à plancher surbaissé très performants que l'on trouve à Athènes, Barcelone, Aalborg, Florence, ou, plus près, à Bruges et Liège.

Ces exemples démontrent que, même si des efforts ont été réalisés ces dernières années, il est encore possible d'aller plus loin.

Dominique BRAECKMAN (F)
Jamal IKAZBAN (F)
Joël RIGUELLE (F)
Carla DEJONGHE (N)
Brigitte DE PAUW (N)
Eike VAN den BRANDT (N)

Minibusdienst

Aangezien personen met een handicap zich wegens de infrastructuur en het rollend materieel van vandaag nog niet autonoom kunnen verplaatsen op het hele MIVB-net, wordt een speciale minibusdienst voor hun vervoer georganiseerd. De dienst wordt aangeboden op verzoek en bestaat hoofdzakelijk in vervoer "van deur tot deur" dat het meest aangewezen is voor de verplaatsingen van personen met een handicap, slechthorenden of personen van beperkte mobiliteit. De dienst is ingevoerd in 1976 ter compensatie van de ontoegankelijkheid van het nieuwe metro- en busnet. Ondanks de verzoeken en de intentienota's in de geïntegreerde strategie 2008-2012 van de MIVB, zijn er met de dienst "deur-tot-deur" nog enkele problemen, zoals de verplichting om lang op voorhand te reserveren, een beperkte dienstverlening op bepaalde tijdstippen, beperkingen van het soort traject en de uitsluiting van niet-Brusselaars, pendelaars en toeristen.

Zich laten inspireren door goede praktijken

De voorbeelden van goede praktijken inzake openbaar vervoer voor de hele bevolking zijn legio : in Grenoble, Rouen, Manchester en Sheffield zijn lagevloertrams uitgerust met een toegangshelling en werden de perrons verhoogd.

De metro's in Athene, Rijsel en Grenoble zijn volledig toegankelijk. In Curitiba (Brazilië) bestaat een systeem dat enig in zijn soort is wegens de efficiëntie en kwaliteit van de dienstverlening, die de hele bevolking, ook aan personen met beperkte mobiliteit, ten goede komt : verhoogde perrons, vloer die automatisch daalt tot het niveau van het perron zodra de busdeuren opengaan. Er bestaan ook zeer performante stadsbussen met verlaagde instap in Athene, Barcelona, Aalborg, Firenze of, dichterbij ons, Brugge en Luik.

Die voorbeelden tonen aan dat het altijd mogelijk is om meer te doen, ook al werden de laatste jaren inspanningen geleverd.

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à l'amélioration de l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap en Région de Bruxelles-Capitale

Le Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, la Convention européenne de Sauvegarde des Droits de l'Homme et des libertés fondamentales, la Charte des Droits fondamentaux de l'Union européenne ;

Vu la Convention des Nations unies du 13 décembre 2006 relative aux droits des personnes handicapées (ratifiée par notre Région et par la Belgique de façon complète en 2009) et notamment les articles consacrés à l'accessibilité (art. 9), à l'autonomie de vie et l'inclusion dans la société (art. 19), à la mobilité personnelle (art. 20), à la liberté d'expression et d'opinion et l'accès à l'information (art. 21), au travail et l'emploi (art. 27) et à la participation à la vie politique et la vie publique (art. 29) ;

Vu la loi du 10 mai 2007 visant à lutter contre certaines formes de discrimination (appelée « loi anti-discrimination »), qui porte sur les discriminations fondées sur l'âge, l'orientation sexuelle, l'état civil, la naissance, la fortune, la conviction religieuse ou philosophique, la conviction politique, la conviction syndicale, la langue, l'état de santé actuel ou futur, un handicap, une caractéristique physique ou génétique ou l'origine sociale ;

Vu le Titre VII du Règlement régional d'urbanisme, consacré à la voirie, ses accès et ses abords, qui intègre de nombreuses dispositions visant à améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ;

Vu la déclaration de politique générale fixant ses priorités pour la législature 2009-2014, et singulièrement la section 2 « Des transports en commun dignes d'une capitale internationale et au service de tous les Bruxellois » du chapitre 4 « Repenser la mobilité urbaine » ;

Considérant que la mobilité est une condition essentielle à une vie autonome et à une pleine participation à la société ;

Considérant que des transports accessibles permettent aux personnes handicapées de vivre de façon plus autonome et notamment de participer plus aisément au marché du travail et dès lors aident à combattre la pauvreté et l'exclusion sociale ;

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit en met een handicap in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Het Brussels Hoofdstedelijk Parlement,

Gelet op de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens, het Europees Verdrag tot Bescherming van de Rechten van de Mens en de Fundamentele Vrijheden en het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie ;

Gelet op het VN-Verdrag van 13 december 2006 inzake de rechten van personen met een handicap (volledig bekrachtigd door ons Gewest en door België in 2009), met name de artikelen betreffende toegankelijkheid (art.9), zelfstandig wonen en deel uitmaken van de maatschappij (art.19), persoonlijke mobiliteit (art.20), vrijheid van mening en meningsuiting en toegang tot informatie (art.21), werk en werkgelegenheid (art.27), en participatie in het politieke en openbare leven (art. 29) ;

Gelet op de wet van 10 mei 2007 ter bestrijding van bepaalde vormen van discriminatie (« antidiscriminatiewet »), die gaat over discriminatie op grond van leeftijd, seksuele geaardheid, burgerlijke staat, geboorte, vermogen, geloof of levensbeschouwing, politieke overtuiging, syndicale overtuiging, taal, huidige of toekomstige gezondheidstoestand, handicap, fysieke of genetische eigenschap of sociale afkomst ;

Gelet op Titel VII van de Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening, die gaat over de wegen, de toegangen ertoe en de naaste omgeving ervan en welke talrijke bepalingen bevat ter verbetering van de toegankelijkheid voor personen met beperkte mobiliteit (PBM's) ;

Gelet op de algemenebeleidsverklaring, die prioriteiten bepaalt voor de zittingsperiode 2009-2014, en met name afdeling 2 « Openbaar vervoer op maat van een internationale hoofdstad en ten dienste van alle Brusselaars » van hoofdstuk 4 « De stedelijke mobiliteit herzien » ;

Overwegende dat mobiliteit een essentiële voorwaarde is voor een zelfstandig leven en voor volwaardige participatie aan de samenleving ;

Overwegende dat toegankelijk vervoer personen met een handicap in staat stelt op een meer zelfstandige wijze te leven en met name makkelijker deel te nemen aan de arbeidsmarkt en bijgevolg armoede en sociale uitsluiting helpt bestrijden ;

Considérant que l'augmentation de l'espérance de vie couplée à une augmentation générale de la population va entraîner un accroissement du nombre de personnes âgées davantage sujettes à la perte de mobilité ;

Considérant qu'à Bruxelles comme partout ailleurs en Belgique, plus de 30 % de la population est généralement considérée comme appartenant à la catégorie des personnes à mobilité réduite ;

Considérant que les améliorations qui sont apportées au système de transport en commun pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite profitent à tous les usagers ;

Considérant que la STIB est un service public ;

Demande au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

1. De poursuivre la politique actuelle d'achat de matériel roulant équipé pour les PMR en tenant compte d'un cahier des charges élaboré en concertation avec la section spécialisée « Personnes à mobilité réduite » de la Commission Régionale de la Mobilité et comprenant, notamment, les aspects liés au dispositif d'embarquement, au système de synthèse vocale, aux dispositifs de paiement, de visibilité, de sécurité et de signalétique, à l'augmentation du nombre de toilettes adaptées ainsi qu'à l'accessibilité totale du projet d'automatisation Pulsar ;
2. De tendre à rendre l'ensemble des lignes accessibles pour que les utilisateurs, quel que soit leur handicap ou limitation, puissent se déplacer en toute autonomie (moyennant le recours à une assistance éventuelle) et sans obstacles. Les adaptations des arrêts de tram et de bus doivent donc se poursuivre dans le respect de la continuité de la chaîne de déplacement ;
3. D'étendre les formations concernant l'accueil des PMR et le maniement du matériel spécifique à l'ensemble du personnel : chauffeurs, stewards et assistants. Organisées avec le concours des associations de PMR, ces formations visent également à sensibiliser le public à plus de courtoisie vis-à-vis de toute personne dont la mobilité est limitée par le handicap, l'âge, la maladie ;
4. D'améliorer le système de réservation de l'assistance PMR pour le rendre plus souple et actif et de faciliter le recours à son propre accompagnateur par l'introduction d'une carte de transport public gratuit ;
5. De garantir un prix abordable pour le déplacement des personnes en situation de handicap lorsque la STIB ne peut pas réaliser une course et renvoie par exemple vers un service de taxis-PMR (suffisamment

Overwegende dat de stijgende levensverwachting, samen met de bevolkingsgroei in het algemeen, gaat leiden tot een toename van het aantal bejaarden die vaker te kampen krijgen met een verlies aan mobiliteit ;

Overwegende dat in Brussel, net zoals in de rest van België, meer dan 30 % van de bevolking in het algemeen gerekend wordt bij de categorie van personen met beperkte mobiliteit ;

Overwegende dat de verbetering van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor personen met beperkte mobiliteit alle gebruikers ten goede komen ;

Overwegende dat de MIVB een openbare dienst is ;

Verzoekt de Brusselse Hoofdstedelijke Regering :

1. Door te gaan met het huidige beleid inzake de aankoop van rollend materieel dat toegerust is voor PBM's, rekening houdend met een bestek dat opgesteld is in overleg met de gespecialiseerde afdeling « Personen met beperkte mobiliteit » van de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit en dat onder meer de aspecten omvat die verband houden met de voorzieningen voor het instappen, voor gesproken informatie, voor betalingen, voor zichtbaarheid, voor veiligheid en bewegwijzering, voor meer aangepaste toiletten, alsook de totale toegankelijkheid van het automatiseringsproject Pulsar ;
2. Te pogen alle lijnen toegankelijk te maken opdat de gebruikers, ongeacht hun handicap of hun beperking, zich geheel zelfstandig en ongehinderd kunnen verplaatsen (eventueel met bijstand). De aanpassingen van de tram- en bushaltes moeten dus worden voortgezet met inachtneming van de continuïteit in de verplaatsingsketen ;
3. De opleidingen inzake onthaal van PBM's en het hanteren van specifiek materiaal uit te breiden tot al het personeel : bestuurders, stewards en assistenten. Die opleidingen worden georganiseerd met de hulp van de verenigingen voor PBM's en beogen eveneens het publiek te sensibiliseren voor meer hoffelijkheid tegenover alle personen wier mobiliteit beperkt is door een handicap, ouderdom, ziekte ;
4. Het reservatie- en bijstandssysteem voor PBM's te verbeteren, teneinde het soepeler te maken en bijstand van een eigen begeleider te vergemakkelijken via de invoering van een gratis openbaarvervoerkaart ;
5. Een betaalbare prijs te waarborgen voor de verplaatsing van de personen met een handicap wanneer de MIVB een traject niet kan afleggen en bijvoorbeeld doorverwijst naar een taxidienst voor

- pourvu) notamment via l'utilisation de chèques-taxis ;
6. Sur la base d'une évaluation, d'enrichir le service minibus de transport à la demande pour personnes handicapées vers un système mixte dans lequel les taxis adaptés joueront un rôle. La STIB conservera un rôle central dans ce système par la mise en oeuvre d'une plateforme informatique de réservation / planification et une nouvelle organisation interne ;
 7. De tirer parti des expériences européennes en mutualisant les connaissances et en favorisant l'émergence de réseaux de coopération et d'échanges afin de répondre, par des solutions pratiques, novatrices et adaptées, aux problèmes d'accessibilité des transports publics ;
 8. D'améliorer la lisibilité de l'information en station et sur le site web de la STIB tenant compte des difficultés des personnes non ou mal voyantes (blind surf) et des personnes avec un handicap mental ;
 9. De continuer à porter de l'attention aux raisons de satisfaction ou de plaintes et à garder les meilleurs liens avec le secteur associatif.
- PBM's (voldoende aanbod), met name via het gebruik van taxicheques ;
6. Op grond van een evaluatie, de vervoerdienst per minibus op aanvraag voor personen met een handicap uitbreiden naar een gemengd systeem met aangepaste taxi's. De MIVB zal een centrale rol behouden in dat systeem door het tot stand brengen van een geïnformatiseerd platform voor reservatie/planning en een nieuwe interne organisatie ;
 7. Gebruik te maken van de Europese ervaringen door het delen van kennis en het tot stand brengen van samenwerkings- en uitwisselingsnetwerken aan te moedigen om praktische, vernieuwende en aangepaste oplossingen te vinden voor problemen met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ;
 8. De duidelijkheid van de informatie in stations en op de website van de MIVB te verhogen, rekening houdend met de moeilijkheden van blinde of slechtziende personen (blind surf) en personen met een mentale handicap ;
 9. Aandacht te blijven besteden aan de redenen voor tevredenheid of klachten en uitstekende banden te behouden met de verenigingssector.

Dominique BRAECKMAN (F)
 Jamal IKAZBAN (F)
 Joël RIGUELLE (F)
 Carla DEJONGHE (N)
 Brigitte DE PAUW (N)
 Elke VAN den BRANDT (N)