

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

30 juli 2007

BUITENGEWONE ZITTING 2007

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende het bevorderen van de
toegankelijkheid van het openbaar vervoer**

(ingediend door de heren Jean-Marc Delizée
en David Geerts)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

30 juillet 2007

SESSION EXTRAORDINAIRE 2007

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**relative à l'amélioration de l'accessibilité
des transports en commun**

(déposée par MM. Jean-Marc Delizée
et David Geerts)

<i>cdH</i>	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
<i>CD&V-N-VA</i>	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams/Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
<i>Ecolo-Groen!</i>	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
<i>FN</i>	:	<i>Front National</i>	
<i>LDD</i>	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
<i>MR</i>	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
<i>Open Vld</i>	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
<i>PS</i>	:	<i>Parti Socialiste</i>	
<i>sp.a - spirit</i>	:	<i>Socialistische partij anders - sociaal, progressief, internationaal, regionalistisch, integraal-democratisch, toekomstgericht.</i>	
<i>VB</i>	:	<i>Vlaams Belang</i>	
<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 52^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 52^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum</i>	<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering</i>	<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission</i>
<i>MOT :</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>	<i>MOT :</i>	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>
<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>		<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	
<i>Bestellingen :</i>		<i>Commandes :</i>	
<i>Natieplein 2</i>		<i>Place de la Nation 2</i>	
<i>1008 Brussel</i>		<i>1008 Bruxelles</i>	
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>		<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	
<i>Fax : 02/549 82 74</i>		<i>Fax : 02/549 82 74</i>	
<i>www.deKamer.be</i>		<i>www.laChambre.be</i>	
<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>		<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit voorstel van resolutie neemt de tekst over van het voorstel van resolutie DOC 51 2626/001.

Onze maatschappij wordt almaar mobieler. Producten worden aangevoerd vanuit China, mensen gaan op vakantie in Zuid-Amerika, het aantal (vracht)wagens blijft toenemen,... kortom iedereen heeft nood aan mobiliteit. Mensen met een mobiliteitsbeperking, vaak fysiek maar ook mentaal, kunnen niet altijd gebruik maken van dezelfde infrastructuur als die welke als standaard wordt gebruikt door architecten en ontwerpers. De wet betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen toegankelijk voor het publiek dateert nochtans al van 1975. Die wet is intussen verouderd en biedt in de praktijk weinig garanties om publieke gebouwen effectief toegankelijk te maken voor iedereen. Enerzijds zijn de in de wet omschreven normen erg summier en onvolledig, anderzijds wordt vooral rekening gehouden met rolstoelgebruikers en niet met de noden van andere personen met een handicap of van de verouderende bevolking of andere mobiliteitsbeperkingen. De REVALOR-normen zijn gebaseerd op een richtlijnenbundel die ten volle rekening houdt met de beperkingen van personen met een verminderde mobiliteit. Deze handleiding voor architecten en ontwerpers moet de toegankelijkheid van de stations verzekeren.

De bestaande toegankelijkheidswetgeving gaat niet uit van de principes van «universal design», van «mobiliteit en integrale toegankelijkheid». Werk maken van een toegankelijke omgeving, die mobiliteit garandeert is een meerwaarde voor iedereen. Iedereen kent gedurende zijn levensloop wel, al dan niet tijdelijk, een of meer mobiliteitsbeperkingen.

Een tweede vaststelling is dat we ons steeds verder verplaatsen. De wereld is onze achtertuin geworden. Met het vliegtuig geraken we op een etmaal volledig de wereld rond. Vrienden en familie wonen niet allemaal meer in dezelfde gemeente en we werken vaak ook niet meer in onze woongemeente. Om deze afstanden te overbruggen, maken wij allemaal gebruik van verschillende vervoermiddelen zoals de fiets, de auto, de tram, de bus of de trein. Mobiliteit is een keten van verplaatsingen; ik rij met de fiets naar het station, neem daar de trein en stap vanaf mijn eindhalte nog een tiental minuten naar mijn werk. Voor veel mensen is dit dagdagelijkse realiteit. Mensen met een mobiliteitsbeperking kunnen vaak geen beroep doen op de hele waaier van vervoer-

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de résolution reprend le texte de la proposition de résolution DOC 51 2626/001.

Notre société devient de plus en plus mobile. Des produits sont importés de Chine, l'on se rend en vacances en Amérique du Sud, le nombre de voitures et de camions ne cesse d'augmenter,... bref, tout le monde a besoin de mobilité. Les personnes à mobilité réduite, souvent physique mais aussi mentale, ne peuvent pas toujours faire usage des mêmes infrastructures que celles qui sont utilisées de manière standard par les architectes et les concepteurs de projets. La loi relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public date pourtant déjà de 1975. Cette loi est entre-temps devenue obsolète et offre, dans la pratique, peu de garanties pour que les bâtiments publics soient effectivement rendus accessibles à tous. En effet, d'une part, les normes prévues par la loi sont très sommaires et incomplètes, et, d'autre part, il est essentiellement tenu compte des utilisateurs de chaises roulantes, et pas des besoins des personnes souffrant d'un autre handicap ou des personnes âgées ou des autres problèmes de mobilité. Les normes REVALOR sont basées sur un recueil de directives qui tient parfaitement compte des limitations des personnes à mobilité réduite. Ce vade-mecum pour architectes et concepteurs de projets doit assurer l'accessibilité des gares.

La législation existante en matière d'accessibilité n'est pas fondée sur les principes d'«Universal Design», de «mobilité et d'accessibilité intégrale». Réaliser un environnement accessible, qui garantit la mobilité, apporte une valeur ajoutée à tout un chacun. Chacun est confronté, au cours de son existence, de manière temporaire ou non, à l'une ou l'autre limitation de sa mobilité.

Une seconde constatation est que nous nous déplaçons de plus en plus loin. Le monde est devenu notre jardin. Si nous prenons l'avion, nous pouvons en faire le tour en vingt-quatre heures. Les amis et la famille n'habitent plus tous dans la même commune et nous ne travaillons souvent plus dans la commune où nous résidons. Pour franchir ces distances, nous faisons tous usage de différents moyens de transport, comme le vélo, la voiture, le tram, le bus ou le train. La mobilité est constituée par une chaîne de déplacements: on se rend en vélo à la gare, on y prend le train et, une fois arrivé à destination, on marche encore dix minutes vers son lieu de travail. Pour de nombreuses personnes, cela représente une réalité quotidienne. Les personnes à

middelen. Personen met een ernstige visuele handicap kunnen bijvoorbeeld geen gebruik maken van fiets en auto. Zij zijn bijgevolg meer afhankelijk van de andere vervoermiddelen. Openbaar vervoer is een essentiële schakel in de mobiliteitsketen.

Ten derde stellen we vast dat het reizigerscomfort sterk verbeterd is door adequate informatie. Kijken we om ons heen dan zien we dat bijvoorbeeld RDS-informatie (verkeersinformatie) standaard is ingebouwd in iedere autoradio. De verkoop van gps-systemen kent een ongeziene groei de laatste jaren. In Nederland bestaat een centraal telefoon- en sms-nummer om alle informatie op te vragen over openbaar vervoer (9292). Mensen willen weten wat de mogelijkheden en de eventuele problemen zijn om zelfstandig een duidelijke keuze te maken. Personen met een mobiliteitsbeperking wijken hier niet van af en volgen deze maatschappelijke tendens. De krant is ook niet verdwenen door de komst van het internet, informatie moet dus toegankelijk zijn op verschillende manieren. Het ter beschikking stellen van de informatie via diverse informatiedragers (braille, auditief, website, telefoon, fax,...) moet daarom standaard worden. Informatie moet toegankelijk, beschikbaar, begrijpelijk en vooral betrouwbaar zijn.

Uit de demografische ontwikkeling van de Belgische bevolking kunnen we afleiden dat de komende decennia in het teken zullen staan van de vergrijzing van de bevolking. Elke vervoersaanbieder dient hierop in te spelen. Voor auto's betekent dat misschien langzamer rijden, voor trams betekent dit meer lagevloertrams en voor treinen kan dat bijvoorbeeld betekenen dat de dienstregelingen ook dusdanig moeten worden opgebouwd dat bepaalde mensen zonder overhaasting hun reis kunnen voltooien. Korte overstaptijden zijn ideaal voor de zakenmensen en studenten, maar oudere mensen hechten vaak meer belang aan de veiligheid bij bepaalde overstappen. De NMBS moet voor elke reiziger een volwaardig product kunnen aanbieden.

Aandacht voor bijkomende dienstverlening blijft bijgevolg nodig.

De Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap geeft geregeld advies over de problematiek omtrent de verplaatsingen van personen met een mobiliteitsbeperking. Het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS verstrekt specifiek advies over de treinreizen. Desalniettemin bestaat er bij NMBS eveneens een Nationale Hoge Raad die kan worden geconsulteerd voor adviezen over de verplaatsingsmogelijkheden van personen met een mobiliteitsbeperking. De regionale vervoersmaatschappijen hebben eveneens

mobilité réduite ne peuvent souvent pas faire usage de tous les moyens de transport existants. Les personnes souffrant d'un lourd handicap visuel ne peuvent par exemple pas utiliser le vélo ou la voiture. Elles sont donc plus dépendantes des autres moyens de transport. Les transports en commun sont un maillon essentiel dans la chaîne de la mobilité.

Troisièmement, nous constatons que le confort dont bénéficient les voyageurs s'est sensiblement amélioré grâce à une information adéquate. Il suffit de regarder autour de nous pour voir que chaque autoradio dispose d'office de l'information RDS (information trafic). La vente de systèmes gps connaît une croissance sans précédent depuis plusieurs années. Aux Pays-Bas, il existe un numéro de téléphone – et de sms – central permettant de demander toutes les informations disponibles sur les transports publics (9292). Les gens veulent être informés des possibilités et des problèmes éventuels afin de faire un choix clair en toute indépendance. Les personnes à mobilité réduite s'inscrivent, elles aussi, dans cette évolution de société. Le journal n'a pas non plus disparu avec l'arrivée de l'Internet, l'information doit donc être disponible à travers différents canaux. La mise à disposition de l'information via divers supports d'information (braille, auditif, site Internet, téléphone, fax...) doit dès lors être généralisée. L'information doit être accessible, disponible, compréhensible et surtout fiable.

Nous pouvons déduire de l'évolution démographique de la population belge que les prochaines décennies seront placées sous le signe du vieillissement de la population. Tous les opérateurs de transport doivent s'y préparer. Pour les voitures cela signifie peut-être rouler plus lentement, pour les trams cela signifie plus de trams à plancher surbaissé et pour les trains cela peut notamment signifier que les horaires doivent être conçus de façon à ce que certaines personnes puissent boucler leur voyage sans précipitation. De brefs temps de correspondance sont idéaux pour les hommes d'affaires et les étudiants mais les personnes âgées attachent souvent plus d'importance à leur sécurité lors de certains changements de train. La SNCB doit pouvoir proposer un produit de qualité à chaque voyageur.

Il convient par conséquent de rester attentif à compléter l'offre de services.

Le Conseil supérieur national des personnes handicapées formule régulièrement des avis sur la problématique des déplacements des personnes à mobilité réduite. Le Comité consultatif des usagers de la SNCB émet des avis spécifiques sur les déplacements par le chemin de fer. Il existe néanmoins aussi auprès de la SNCB un Conseil supérieur national qui peut être consulté pour des avis sur les difficultés de déplacement des personnes à mobilité réduite. Les sociétés régionales de transport ont également un partenariat avec un

een samenwerkingsverband met een adviesbureau om zowel infrastructuur, rollend materieel als personen op te leiden om het openbaar vervoer toegankelijker te maken voor iedereen. Deze resolutie wil de regering vragen een permanent overlegorgaan in te stellen voor het openbaar vervoer en voor personen met een verminderde mobiliteit dat adviezen geeft om de mobiliteit te verbeteren.

De problematiek van toegankelijkheid is echter veel ruimer dan het niveau waarop de NMBS actief is en waarop we ons tot hiertoe hebben toegespitst. Aangezien de problematiek niet enkel Belgisch maar wereldwijd is en zeker ook Europees, moet België een voortrekkersrol blijven spelen in de openbare dienstverlening voor iedereen. In Nederland heeft men 20 miljoen euro per jaar uitgetrokken om stations toegankelijker te maken. Bij dit investeringstempo zal tegen 2030 zestig procent van de stations een gelijkvloerse instap hebben vanaf het perron. Wegens de redelijke kostprijs van deze infrastructuraanpassingen lijkt een dergelijke langetermijndoelstelling ook gewenst in België, zonder hiermee de investeringen op de lange baan te schuiven. Een goed toegankelijk collectief personenvervoer komt niet alleen ouderen of mensen met een mobiliteitsbeperking ten goede, ook kleine en lange mensen, mensen met een been in het gips, mensen met kinderwagens of mensen met bagage hebben baat bij een goede toegankelijkheid. Het is daarom van belang om bij het ontwerpen van infrastructuur, de inrichting van voertuigen en de reisen route-informatiesystemen uit te gaan van integrale toegankelijkheid, van universal design en rekening te houden met de beperking(en) van de reiziger.

In Vlaanderen bestaat sinds 1996 een soort mobiliteitsconvenant tussen het Vlaams Gewest, de gemeenten, de provincie en de Vlaamse vervoermaatschappij. In 2001 werd dit decretaal bekrachtigd, hetgeen leidde tot een geïntegreerde aanpak van de mobiliteitsproblemen. Alhoewel de NMBS één van de belangrijkste mobiliteitsspelers is in België werd zij niet als volwaardige partner opgenomen in dit verhaal. Deze resolutie wil de ministers van mobiliteit aanzetten tot verdere samenwerking en tot het creëren van een mobiliteitsconvenant waarin de NMBS, de gemeenten, de regionale vervoersmaatschappijen en het gewest, samen streven naar een integrale toegankelijkheid van stations en vervoer. Deze samenwerking moet eveneens uitmonden in een duidelijk overzicht van de vervoersmogelijkheden voor iedereen.

bureau de conseil en ce qui concerne l'infrastructure, le matériel roulant et la formation du personnel en vue de rendre les transports publics plus accessibles à tout le monde. La présente résolution entend demander au gouvernement d'installer un organe de concertation permanent pour les transports publics et les personnes à mobilité réduite qui est chargé de formuler des avis en vue d'améliorer la mobilité.

Le problème de l'accessibilité dépasse toutefois largement le champ d'action de la SNCB, sur lequel nous nous sommes focalisés jusqu'à présent. Étant donné que la problématique ne se limite pas à la Belgique mais a une dimension mondiale et, très certainement, européenne, notre pays doit continuer de jouer un rôle d'avant-garde pour rendre les services publics accessibles à tous. Les Pays-Bas ont dégagé 20 millions d'euros par an pour améliorer l'accès aux gares. À ce rythme d'investissements, d'ici à 2030, 60 % des gares disposeront d'un accès de plain-pied depuis le quai. Eu égard au coût raisonnable de ces adaptations de l'infrastructure, la fixation d'un tel objectif à long terme paraît également souhaitable en Belgique, sans pour autant reporter les investissements aux calendes grecques. Les personnes âgées ou à mobilité réduite ne sont pas les seuls bénéficiaires de l'accès aisé aux transports en commun, c'est également le cas des voyageurs de petite et de grande taille, des personnes qui ont une jambe dans le plâtre et des personnes se déplaçant avec une voiture d'enfant ou avec des bagages. Il importe dès lors, lors de la conception de l'infrastructure, de l'équipement des véhicules et des systèmes d'information relatifs aux voyages et aux itinéraires de partir du principe de l'accessibilité intégrale, du design universel et de tenir compte des limitations des voyageurs.

En Flandre, depuis 1996, la Région flamande, les communes, les provinces et la Société flamande de transports publics ont souscrit à une «Charte de la mobilité» (*mobilitéconvenant*). En 2001, cette charte a été entérinée par décret, ce qui s'est traduit par une approche intégrée des problèmes de mobilité. Bien que la SNCB soit l'un des acteurs les plus importants dans le domaine de la mobilité en Belgique, elle n'a pas été associée à ce projet en tant que partenaire à part entière. La présente résolution entend inciter les ministres en charge de la mobilité à intensifier leur collaboration et à mettre sur pied une charte de la mobilité dans laquelle la SNCB, les communes, les sociétés régionales de transport et la région unissent leurs efforts en vue de permettre un accès intégral aux gares et aux déplacements. Cette collaboration doit également déboucher sur un inventaire précis des possibilités de transport pour tous.

Jean-Marc DELIZÉE (PS)
David GEERTS (sp.a-spirit)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

- A. overwegende dat onze samenleving steeds mobieler wordt;
- B. overwegende dat onze bevolking steeds ouder wordt en dat oudere mensen hun mobiliteit anders willen invullen;
- C. overwegende dat het belang van openbaar vervoer voor verplaatsingen toeneemt;
- D. overwegende dat er nood is aan toegang tot de informatie indien men zich wil verplaatsen;
- E. overwegende dat stations aanzienlijke mobiliteitsknooppunten zijn;
- F. overwegende dat deze vervoersknooppunten veelvuldig worden bezocht door mensen die deze plaatsen niet kennen;
- G. overwegende dat toegankelijkheid van stations belangrijke investeringen vraagt;
- H. overwegende dat het belang van allerlei inspanningen duidelijk zichtbaar of herkenbaar moet zijn opdat zij enig nut kunnen ressorteren;
- I. overwegende dat aan betrokkenen op elk ogenblik garantie moet kunnen worden gegeven over de realiseerbaarheid van het gevraagde traject;
- J. overwegende dat het voor het beleid bijzonder belangrijk is de hiaten in kaart te brengen waar of wanneer er een manifest tekort is aan werkbare vervoersmogelijkheden;
- K. overwegende dat de lokale en/of regionale overheid verantwoordelijkheid draagt voor de stationsomgeving, zowel wat de infrastructuur als wat het onderhoud betreft;
- L. gelet op het feit dat gestructureerd overleg noodzakelijk is tussen de vervoermaatschappijen en de deskundigen inzake personen met een mobiliteitsbeperking;
- M. gelet op het feit dat een goede dienstverlening aan personen met beperkte mobiliteit in de eerste plaats inzicht vraagt in hun situatie;

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

- A. Considérant que notre société devient de plus en plus mobile;
- B. Vu le vieillissement de la population et la volonté des personnes âgées de gérer leur mobilité autrement;
- C. Considérant que la population utilise de plus en plus les transports en commun pour ses déplacements;
- D. Considérant qu'il faut avoir accès à l'information pour se déplacer ;
- E. Considérant que les gares constituent d'importantes plaques tournantes en matière de mobilité;
- F. Considérant que ces plaques tournantes en matière de transport sont souvent fréquentées par des personnes qui ne les connaissent pas;
- G. Considérant que l'accessibilité aux gares requiert des investissements importants;
- H. Considérant que l'intérêt des divers efforts consentis doit être clairement visible ou reconnaissable afin qu'ils aient une quelconque utilité;
- I. Considérant qu'il doit pouvoir être garanti à chaque usager et à tout moment que le trajet sollicité est réalisable;
- J. Considérant qu'il importe, tout particulièrement pour la politique, de répertorier les endroits ou les tranches horaires où les possibilités de transport font manifestement défaut;
- K. Considérant que les autorités locales et/ou régionales sont responsables de l'environnement des gares, tant en ce qui concerne l'infrastructure qu'en ce qui concerne l'entretien;
- L. Considérant qu'une concertation structurée s'impose entre les sociétés de transport et les experts à propos des personnes à mobilité réduite;
- M. Considérant que pour offrir un service de qualité aux personnes à mobilité réduite, il faut avant tout comprendre leur situation ;

N. gelet op het feit dat er een voortdurende aandacht moet zijn van het personeel van de vervoermaatschappijen voor de specifieke situaties waar assistentie nodig is;

O. gelet op het feit dat er al een systeem bestaat inzake mobiliteitsconvenanten dat een integrale aanpak vooropstelt inzake mobiliteit;

VRAAGT DE FEDERALE REGERING:

1. een netwerk uit te bouwen van toegankelijke stations. Principieel zou ieder station toegankelijk moeten zijn. Praktisch moet het bestaande netwerk snel worden uitgebreid;

2. voor zover er nog geen dwingende regels (REVALOR) bestaan terzake, na overleg met alle actoren, een duidelijke signalisatie op te stellen voor de toegankelijkheid en deze op termijn te uniformiseren. De Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap lijkt een gedegen centraal georganiseerde organisatie voor advies;

3. indien adviesverlening niet behoort tot de werking van de Nationale Hoge Raad, een coördinatiecél op te richten die:

- alle relevante informatie samenbrengt en actualiseert, in samenspraak met alle betrokkenen;
- deze informatie online ter beschikking stelt van degene die het centrale nummer operationeel houdt voor personen met beperkte mobiliteit;
- alle initiatieven in kaart brengt die operationeel zijn, alsook de specifieke kenmerken ervan;
- op basis daarvan elk jaar een nota opstelt met de vaststellingen en de tekorten op basis van de ervaringen in het veld;

4. ervoor te zorgen dat informatie voor de reiziger op zo veel mogelijk informatiedragers voorhanden is; een centraal meld- of aanspreekpunt is essentieel, zonder hierbij de kwaliteit van een lokaal aanspreekpunt uit het oog te verliezen. De informatie moet beschikbaar, begrijpbaar, toegankelijk en vooral betrouwbaar zijn;

5. rekening te houden met de diversiteit van de maatschappij en dit bij alle diensten van algemeen belang, inzonderheid mobiliteit. Dit heeft tot gevolg dat personen met een mobiliteitsbeperking niet verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor de eventuele meerkosten van hun reis;

N. Considérant que le personnel des sociétés de transport doit être constamment attentif aux situations spécifiques qui nécessitent une assistance;

O. Considérant qu'il existe déjà un système d'accords en matière de mobilité qui prévoit une approche intégrale en la matière;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL :

1. de développer un réseau de gares accessibles. En principe, chaque gare devrait être accessible. En pratique, le réseau existant devrait rapidement être étendu;

2. dans la mesure où il n'existe pas encore de normes contraignantes en matière d'accessibilité (REVALOR), d'élaborer, après concertation avec tous les acteurs, une signalisation claire et de l'uniformiser à terme. Le Conseil supérieur national des personnes handicapées semble être une organisation centrale tout indiquée pour donner des avis;

3. si la formulation d'avis ne relève pas du fonctionnement du Conseil supérieur national, de créer une cellule de coordination qui:

- collecte et mette à jour toutes les informations pertinentes, en concertation avec tous les intéressés;
- mette ces informations en ligne à la disposition de celui qui assure l'opérationnalité du numéro central destiné aux personnes à mobilité réduite;
- inventorie toutes les initiatives qui sont opérationnelles, ainsi que leurs caractéristiques spécifiques;
- en s'appuyant sur cet inventaire, rédige chaque année une note reprenant les constatations et les lacunes établies sur la base des expériences réalisées sur le terrain;

4. de veiller à ce que les informations destinées aux voyageurs soient présentes sur le plus de supports d'information possible; il est essentiel de disposer d'un point de contact central, sans pour cela négliger la qualité d'un point de contact local. Les informations doivent être disponibles, compréhensibles, accessibles et surtout fiables;

5. de tenir compte de la diversité de la société, et ce, au niveau de tous les services d'intérêt général, en particulier de ceux en charge de la mobilité. Cela a pour conséquence que les personnes à mobilité réduite ne peuvent être tenues responsables du surcoût éventuel de leurs déplacements;

6. van integrale toegankelijkheid één van de weerkerende onderwerpen te maken bij interministerieel overleg en bij gesprekken tussen de sociale partners, met het doel alle hindernissen weg te werken voor mensen met een beperkte mobiliteit in het dagelijkse leven;

7. integrale toegankelijkheid wettelijk te verankeren en de normeringen geregeld te moderniseren. De vervoersmaatschappijen moeten echter zo klantgericht mogelijk blijven werken, normen en regels kunnen geen beperking zijn om mensen te helpen;

8. een bijlage toe te voegen aan de beheerscontracten van de NMBS-groep waarin wordt vermeld:

- het aantal stations dat op bindende wijze toegankelijk zal worden gemaakt volgens vooraf vastgelegde criteria;
- per investeringsjaar een implementatieplan voor te leggen dat volgende elementen omvat: de kostenraming, de planning (stations en materieel), de gemaakte afspraken met de lokale en/of regionale overheid en de nodige bijstellingen van de vorige plannen;

9. bij elke opleiding van het personeel van de diverse vervoermaatschappijen speciale aandacht te besteden aan de specifieke situatie van de personen met beperkte mobiliteit in het openbaar vervoer. Toegankelijkheid heeft zowel een fysiek als een mentaal aspect;

10. voor de reeds toegankelijke stations een convenant af te sluiten met de lokale (en/of regionale) overheid en met de regionale vervoermaatschappij over een betere toegankelijkheid en de bewaking van de stationsomgeving. Hieronder verstaan we zowel de bereikbaarheid met verschillende modi als de toegankelijkheid van het station en de stationsomgeving: parkeerplaatsen, signalisatie, fiets- en wandelroutes moeten bruikbaar zijn voor iedere reiziger. In afwachting dat alle stations toegankelijk zijn, moeten de NMBS, de regionale en lokale overheden en vervoermaatschappijen ervoor zorgen dat de dienstverlening ten opzichte van personen met een mobiliteitsbeperking maximaal is.

5 juli 2007

6. de faire de l'accessibilité intégrale un sujet récurrent lors des concertations interministérielles et lors des négociations entre partenaires sociaux, afin de lever les différents obstacles auxquels sont confrontées les personnes à mobilité réduite dans leur vie quotidienne;

7. de consacrer l'accessibilité intégrale dans la loi et d'actualiser régulièrement les normes applicables en la matière. Les sociétés de transport doivent toutefois pouvoir poursuivre une politique orientée autant que possible vers le client; les normes et règles ne peuvent pas entraver l'aide aux personnes;

8. de compléter les contrats de gestion du groupe SNCB par une annexe mentionnant:

- le nombre de gares qui devront obligatoirement être rendues accessibles suivant des critères préalablement établis;
- de présenter, pour chaque année d'investissement, un plan d'implémentation reprenant les éléments suivants: estimation du coût, planning (gares et matériel), accords conclus avec les autorités locales et/ou régionales et adaptations nécessaires des plans précédents;

9. d'accorder, lors de chaque formation du personnel des différentes sociétés de transport, une attention particulière à la situation spécifique des personnes à mobilité réduite dans les transports en commun. L'accessibilité comporte un aspect physique et un aspect mental;

10. en ce qui concerne les gares déjà accessibles, de conclure une convention avec l'autorité locale (et/ou régionale) et avec la société de transport régionale, en vue d'améliorer l'accessibilité et la surveillance des environs de la gare. Sont visées en l'espèce non seulement la possibilité de se rendre à la gare par différents moyens de transport, mais aussi l'accessibilité de la gare et de ses environs: places de parking, signalisation, circuits cyclotouristes et pédestres pouvant être utilisés par tous les voyageurs. Dans l'attente de la généralisation de cette accessibilité, la SNCB, les autorités régionales et locales et les sociétés de transport devront veiller à offrir un service optimal aux personnes à mobilité réduite.

5 juillet 2007

Jean-Marc DELIZÉE (PS)
David GEERTS (sp.a-spirit)