



**UHASSELT**

**KU LEUVEN**



**Maastricht University**

KNOWLEDGE IN ACTION

## Faculteit Rechten

master in de rechten

### **Masterthesis**

***De facilitering van mobiliteit voor personen met een handicap in België: een toetsing aan het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap***

**Joyce Lambeets**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de rechten, afstudeerrichting rechten

### **PROMOTOR :**

Prof. dr. Tim OPGENHAFFEN

De transnationale Universiteit Limburg is een uniek samenwerkingsverband van twee universiteiten in twee landen: de Universiteit Hasselt en Maastricht University.



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

[www.uhasselt.be](http://www.uhasselt.be)  
Universiteit Hasselt  
Campus Hasselt:  
Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt  
Campus Diepenbeek:  
Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek

**2022**  
**2023**



**UHASSELT**

KNOWLEDGE IN ACTION

**KU LEUVEN**



**Maastricht University**

# **Faculteit Rechten**

master in de rechten

## ***Masterthesis***

***De facilitering van mobiliteit voor personen met een handicap in België: een toetsing aan het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap***

**Joyce Lambeets**

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de rechten, afstudeerrichting rechten

## **PROMOTOR :**

Prof. dr. Tim OPGENHAFFEN



## Samenvatting

Het onderwerp van deze masterscriptie betreft de facilitering van mobiliteit voor personen met een handicap in België en meer bepaald in Vlaanderen. Het onderzoekt de mogelijke uitdagingen betreffende het faciliteren van mobiliteit voor personen met een handicap in Vlaanderen, voor wat betreft het privaat en publiek transport. Dit onderzoek geschiedt aan de hand van een toetsing aan het Verdrag van de Verenigde Naties inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH). Dit Verdrag is een belangrijk internationaal instrument inzake mensenrechten dat zich specifiek richt op het waarborgen van gelijke kansen en rechten voor personen met een handicap. In 2009 ratificeerde België het VRPH. Aangezien het internationaal Verdrag verplichtingen bevat voor België als verdragspartij en het doorwerking heeft in de nationale rechtsorde, is het nuttig om na meer dan tien jaar na de inwerkingtreding ervan na te gaan in hoeverre Vlaanderen voldoet aan deze verplichtingen.

Het onderzoek schetst eerst, in hoofdstuk één, een toetsingskader voor de toetsing aan de artikelen 9 en 20 van het VRPH waarbij deze bepalingen worden geïdentificeerd. Het toetsingskader inzake het privaat transport omvat de volgende criteria: de toegankelijkheid van het vervoermiddel, het voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen en het voorzien van tegemoetkomingen met betrekking tot het vervoermiddel. Met het vervoermiddel wordt het aangepast voertuig bedoeld. Verder wordt er getoetst aan de zelfbeschikking van personen met een handicap en de monitoring inzake al deze criteria.

Het toetsingskader inzake het publiek transport omvat de volgende criteria: de toegankelijkheid van het publiek transport (dit vormt een koepelcriterium voor de volgende vier criteria), de toegankelijkheid van de fysieke omgeving (dit omvat onder meer de toegankelijkheid van openbare gebouwen en infrastructuur), toegankelijkheid van de vervoermiddelen, de toegankelijkheid van de informatie en communicatie en het voorzien van tegemoetkomingen (dit betreft vooral abonnementen voor het openbaar vervoer). Ten slotte is er nog het criterium van de zelfbeschikking van de persoon met een handicap en de monitoring van deze maatregelen. Door middel van dit toetsingskader, onder meer gebaseerd op de artikelen zelf, een *General comment* en de *Concluding observations* van de Verenigde Naties, is het duidelijk wat de Verenigde Naties verwachten van de verdragspartijen.

Om inzicht te krijgen in de toepassing van het VRPH in de praktijk en de effectiviteit ervan bij het faciliteren van mobiliteit voor personen met een handicap, schetst hoofdstuk twee een beknopt overzicht van de maatregelen die er bestaan in België. Het overzicht behandelt meer bepaald twee grote thema's: het privaat transport en het publiek transport. De bevoegdheden inzake deze thema's bevinden zich vooral op het niveau van de federale overheid en het Vlaams Gewest. Ook de lokale overheden spelen een kleine rol, aangezien zij bevoegd zijn voor de parkeerplaatsen.

Met de beschrijving van de Belgische maatregelen als basis, wordt er getoetst aan bovengenoemde artikelen van het VRPH. Aan de criteria inzake het privaat transport is voldaan. Aan de criteria inzake het publiek transport daarentegen is er slechts gedeeltelijk voldaan, omdat er vervoermiddelen en infrastructuur zoals bushaltes zijn die niet toegankelijk zijn. Bovendien zijn er

plannen om 85% van de trams toegankelijk te maken tegen 2025 en de helft van de haltes tegen 2030. Het zal dus nog jaren duren voor deze doelstellingen behaald worden en zelfs indien deze behaald worden, blijven 15% van de trams en de helft van de bushaltes ontoegankelijk. Op basis van de bevindingen uit dit evaluerend onderzoek, worden kort enkele aanbevelingen geformuleerd in de conclusie. Het ultieme streefdoel van dit onderzoek is het aanzetten van beleidsmakers tot het verder ontwikkelen van inclusieve mobiliteitsmaatregelen die de participatie en autonomie van personen met een handicap bevorderen op voet van gelijkheid met anderen in onze samenleving. Hierbij is het van belang dat personen met een handicap inspraak krijgen en gehoord worden, want zoals ze het zelf zeggen: *"nothing about us, without us"*.

## Dankwoord

Vooreerst beschouw ik deze masterscriptie als het laatste te behalen doel binnen dit hoofdstuk van mijn leven. De masterscriptie leidt tevens het einde van de masteropleiding in. Het doet me stilstaan bij de vijf jaren waarin ik mijn intellectuele geest heb kunnen verruimen. Het waren vijf leerrijke jaren waarin ik enorm heb bijgeleerd over rechten, maar waar ik verder ook een ruimere blik verkreeg op de mens en de samenleving waarin we ons bevinden. Niettemin heb ik ook veel over mezelf geleerd en heb ik mezelf zien groeien als individu, meer bepaald als een persoon die een impact wil achterlaten op deze wereld. Voor velen is het hebben van een handicap en de ermee gepaard gaande drempels een ver-van-mijn-bed-show, voor mij is het dat echter niet aangezien mijn grootvader een fysieke handicap heeft. Het is dankzij mijn grootvader en de drempels waar hij op botst in zijn leven, door de moeilijkheden die deze mensen dagelijks moeten trotseren dat deze masterscriptie is ontstaan. Ondanks mijn grootvader zijn handicap heeft hij zich nooit laten tegenhouden om voor zijn kleinkinderen te zorgen en het is deze masterscriptie die mogelijks iets terug doet voor hem en de vele anderen die zich in eenzelfde of een nog moeilijker situatie dan hem bevinden. Met deze gedachte om een impact te willen maken en een grootvader te hebben met een handicap, ben ik in samenspraak met mijn promotor prof. dr. Tim Opgenhaffen tot het onderwerp van deze masterscriptie gekomen, zijnde de facilitering van mobiliteit voor personen met een handicap in België.

De eerste persoon die ik wil bedanken is mijn promotor prof. dr. Tim Opgenhaffen. In de eerste plaats om mij de kans te bieden om over dit onderwerp te mogen schrijven. Verder kon ik steeds op zijn expertise en enthousiasme rekenen met waar nodig kritische, maar terechte feedback.

Vervolgens wil ik mijn familie en vriend bedanken die me gedurende vijf jaar gesteund hebben in alles wat ik deed en met de nodige trots toekeken. Bovendien zijn er nog een aantal vrienden waar ik altijd bij terecht kon wanneer ik nood had aan ontspanning of even moest kunnen ventileren over het studentenleven.

Als laatste een speciale dank aan mijn studentenvereniging ELSA Hasselt en iedereen die er deel van uitmaakte. Ik heb binnen de vereniging een enorme groei doorgemaakt qua positie en de verantwoordelijkheid die daarbij kwam kijken. Dit had ik zonder de steun en appreciatie van de leden niet kunnen waarmaken. Niettemin was het niet de positie waar ik van genoot, maar wel de samenwerking met fantastische mensen, de genoegdoening die ik eruit kon halen om iets voor anderen te betekenen en alles wat ik mocht bijleren over de werking van bepaalde zaken.

Joyce Lambeets,

Zonhoven, 8 augustus 2023.



## Inhoud

Samenvatting .....	I
Dankwoord .....	III
Lijst van afkortingen .....	VII
Inleiding.....	1
§1. Onderwerp en probleemstelling .....	1
§2. Onderzoeksvragen.....	3
§3. Onderzoeksmethodologie .....	4
§4. Opbouw masterscriptie .....	5
1. Toetsingskader VRPH .....	7
1.1 Analyse VRPH: doelstellingen en begripsomschrijving handicap.....	7
1.2 Bespreking geselecteerde artikelen: artikel 9 en 20 VRPH .....	9
1.3 Criteria.....	10
1.4 Doorwerking VRPH .....	17
2. De facilitering van privaat transport voor personen met een handicap .....	25
2.1 Bevoegdheidsverdeling .....	25
2.1.1 Bevoegdheden federale overheid .....	25
2.1.2 Bevoegdheden gewesten (Vlaams Gewest).....	26
2.1.3 Bevoegdheden gemeenschappen (Vlaamse Gemeenschap) .....	27
2.1.4 Bevoegdheden lokale besturen.....	27
2.2 Overzicht bestaande maatregelen en evaluatie .....	29
2.2.1 Aangepast rijbewijs .....	29
2.2.2 Aangepast voertuig .....	31
2.2.3 Parkeerkaart .....	32
2.2.4 Parkeerplaatsen.....	36
3. De facilitering van publiek transport voor personen met een handicap.....	41
3.1 Bevoegdheidsverdeling .....	41
3.1.1 Bevoegdheden federale overheid .....	41
3.1.2 Bevoegdheden gewesten (Vlaams Gewest).....	41
3.1.3 Bevoegdheden gemeenschappen (Vlaamse Gemeenschap) .....	42
3.1.4 Bevoegdheden lokale besturen.....	42
3.2 Overzicht maatregelen en evaluatie .....	42
3.2.1 Reizen per vliegtuig .....	43
3.2.2 Reizen per trein .....	47
3.2.3 Reizen per autobus, touringcar of tram .....	53
3.2.4 Reizen per schip.....	60
Conclusie .....	65



Wetgeving .....	67
Rechtspraak.....	73
Rechtsleer.....	73
Tijdschriften.....	73
Boeken.....	74
Andere .....	75
Online bronnen.....	75

## Lijst van afkortingen

BIV	Belasting op de Inverkeerstelling
BTW	Belasting Toegevoegde Waarde
CARA	Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuig Aanpassing
CRPD	Committee on the Rights of Persons with Disabilities
EU	Europese Unie
EVRM	Europees Verdrag tot bescherming van de Rechten van de Mens en de fundamentele vrijheden
FODSZ	Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid
ICT	Informatie- en Communicatietechnologie
NHRPH	Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OCMW	Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn
RIZIV	Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering
UNIA	Interfederaal Gelijkekansencentrum
VAB	De Vlaamse Automobilistenbond
VAPH	Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap
VDAB	Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding
VN	Verenigde Naties
VRPH	Verdrag van 13 december 2006 van de Verenigde Naties inzake de Rechten van Personen met een Handicap
VZW	Vereniging Zonder Winstoogmerk



## Inleiding

### §1. Onderwerp en probleemstelling

1. Sinds mensenheugenis vormen personen met een handicap een grote, al dan niet de grootste, minderheidsgroep op aarde. Samen vertegenwoordigen zij immers 15% van de totale wereldbevolking wat neerkomt op zo'n één miljard mensen.<sup>1</sup> In hun leven worden zij dagelijks geconfronteerd met allerlei hindernissen, moeten zij het opnemen tegen discriminatie en vechten voor het verkrijgen van gelijke kansen en rechten. Wat deze problematiek betreft, was de Universele Verklaring van de Rechten van de Mens (UVRM)<sup>2</sup> een eerste stap in de goede richting. Niettemin schoot de verklaring op enkele vlakken tekort en ontstond er uit noodzaak het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH). Dit verdrag werd in 2009 geratificeerd door België.<sup>3</sup> Nu het verdrag al meer dan 10 jaar van kracht is in België, is het nuttig om eens na te gaan of de uitvoering ervan zorgvuldig nageleefd wordt.

2. Twee van de rechten uit het verdrag zijn het recht op persoonlijke mobiliteit en toegankelijkheid. Dit zijn veelbesproken thema's die regelmatig in het nieuws verschijnen. Uit (kranten)artikelen,<sup>4</sup> programma's zoals *Factcheckers*<sup>5</sup> en jaarverslagen van mensenrechtenorganisaties<sup>6</sup> blijkt dat de faciliteiten omtrent mobiliteit nog niet volledig op punt staan voor personen met een handicap. Ondanks dat het zo'n veel besproken thema's zijn en de problemen hieromtrent bijna dagelijks in het nieuws verschijnen, blijken dit veel minder besproken thema's te zijn in de rechtsleer. Verder is de regelgeving zeer uitgebreid en verspreid, maar terwijl moeilijk vindbaar. Websites van overheidsinstanties en andere organisaties trachten de nodige informatie te verschaffen, echter zijn er zoveel instanties en organisaties dat het ook hier een waar doolhof wordt. Hoewel er dus veel over mobiliteit voor personen met een handicap te doen is, is er

---

<sup>1</sup> HANDICAP INTERNATIONAL, "3 december: een bijzondere dag voor mensen met een handicap", 2022, <https://www.handicapinternational.be/nl/nieuws/3-december-een-bijzondere-dag-voor-mensen-met-een-handicap>.

<sup>2</sup> UVRM.

<sup>3</sup> Decr. VI. 8 mei 2009 houdende instemming met het verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, en het facultatief protocol bij het verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, opgemaakt in New York op 13 december 2006, BS 3 augustus 2009.

<sup>4</sup> HANDICAP INTERNATIONAL, "3 december: een bijzondere dag voor mensen met een handicap", 2022, <https://www.handicapinternational.be/nl/nieuws/3-december-een-bijzondere-dag-voor-mensen-met-een-handicap>; REDACTIE24., "Vreselijk wat blinde jongen moet meemaken telkens hij de bus wil nemen: "Daar zijn weinig woorden voor""", 2022, <https://www.redactie24.be/overig/vreselijk-wat-blinde-jongen-moet-meemaken-telkens-hij-de-bus-wil-nemen-daar-zijn-weinig-woorden-voor-143898>; T. YSEBAERT, "De Lijn voor rechter vanwege slechte toegang bus en tram", 2023, [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230219\\_97974592](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230219_97974592); F. EELEN, "Rolstoelgebruikers over openbaar vervoer: 'We worden beschouwd als specialekes'", [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230220\\_95647267?&articlehash=mBcn02buo0WSLTxY7CREosRAP4gwxP2Ppk1sfxMTyK%2BUyBE%2BbY40EXcVcp2S8Gew6HabvEfsM5iSWFOaZqAsZiGsqMM8xnx8T8kqOuMqcaeTbPb7SWMQ61QushG8KuaT6ZahpEJ9fhTGVhe25nOr1pCZHvM8aQ%2F013FaZStHlFadswCi04f36YWSTaHMKLpyU2pBb%2FfQ8VN9Q35IC9hLFOvCTJMiT%2BHgG35QTQeIW6J6pfXIud59buIVAEXO3%2BW5JqrcWIXDKjpN9Akz35GRjVifBasy68iXrZmMyMopMQ8eJCMKMjEOP8t7nyVOGuHINp8ngRIVFsY%2Fb9QHwHUuw%3D%3D](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230220_95647267?&articlehash=mBcn02buo0WSLTxY7CREosRAP4gwxP2Ppk1sfxMTyK%2BUyBE%2BbY40EXcVcp2S8Gew6HabvEfsM5iSWFOaZqAsZiGsqMM8xnx8T8kqOuMqcaeTbPb7SWMQ61QushG8KuaT6ZahpEJ9fhTGVhe25nOr1pCZHvM8aQ%2F013FaZStHlFadswCi04f36YWSTaHMKLpyU2pBb%2FfQ8VN9Q35IC9hLFOvCTJMiT%2BHgG35QTQeIW6J6pfXIud59buIVAEXO3%2BW5JqrcWIXDKjpN9Akz35GRjVifBasy68iXrZmMyMopMQ8eJCMKMjEOP8t7nyVOGuHINp8ngRIVFsY%2Fb9QHwHUuw%3D%3D); DE STANDAARD, "De Lijn krijgt geschillencommissie", 2023, [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230302\\_98058092?&articlehash=S6HVOonKN4%2FMfW%2FS8w5ASoKmb%2B9UDcisYSWR9Bn9mV%2FRcdInyncFaVBmOtFvdGq9kZSP0UIRWPIF3VSP41eX3cf1ffvki4uFvkrVFQg%2BW6RaHNLGbszVORKwnCRTB%2FVSPnk2pS6jk1aI580xsd6%2BtBqecTYvYuBz22oR430XWwgt7h87tibflaPXIe7ri%2FvpT8W1ftW5FXE4vzXWbIz4yhFbLYSnnbet%2FKpfbSveb53k4Fc03a3JtjaqemdGPTyIfxQHjXx%2BpG9vapjx5xVODOTr6ww%2BORL4j0u89b6%2FWohHXR%2BBXvOVDFAO2Vv%2F6Tppq7kGrxKoxKM3o69nZp5zi%2FQ%3D%3D](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230302_98058092?&articlehash=S6HVOonKN4%2FMfW%2FS8w5ASoKmb%2B9UDcisYSWR9Bn9mV%2FRcdInyncFaVBmOtFvdGq9kZSP0UIRWPIF3VSP41eX3cf1ffvki4uFvkrVFQg%2BW6RaHNLGbszVORKwnCRTB%2FVSPnk2pS6jk1aI580xsd6%2BtBqecTYvYuBz22oR430XWwgt7h87tibflaPXIe7ri%2FvpT8W1ftW5FXE4vzXWbIz4yhFbLYSnnbet%2FKpfbSveb53k4Fc03a3JtjaqemdGPTyIfxQHjXx%2BpG9vapjx5xVODOTr6ww%2BORL4j0u89b6%2FWohHXR%2BBXvOVDFAO2Vv%2F6Tppq7kGrxKoxKM3o69nZp5zi%2FQ%3D%3D).

<sup>5</sup> EEN, "Is het openbaar vervoer rolstoelvriendelijk", 2020, [www.youtube.com/watch?v=JJJWEYD5jhs](http://www.youtube.com/watch?v=JJJWEYD5jhs).

<sup>6</sup> UNIA, "10 jaar aan de zijde van mensen met een handicap", 2022, <https://www.unia.be/nl/sensibilisering-en-preventie/campagnes/10-jaar-aan-de-zijde-van-mensen-met-een-handicap>.

geen enkele plaats waar men een overzicht kan terugvinden met alle faciliteiten hiervoor. Het doel van deze masterproef is dan ook om een overzicht te bieden van de voornaamste faciliteiten die er zijn omtrent mobiliteit voor gehandicapte personen voor wat betreft het privaat en publiek vervoer. Wat er precies verstaan wordt onder privaat en publiek vervoer komt aan bod in respectievelijk hoofdstuk twee en drie. Vervolgens wordt er gekeken of de faciliteiten voldoen aan de voorwaarden die te vinden zijn in het VRPH door ze aan dit verdrag te toetsen, met in het bijzonder de artikelen 9 en 20. Kortom gebeurt er een summiere codificatie en evaluatie van de faciliteiten inzake mobiliteit voor personen met een handicap.<sup>7</sup>

**3.** Wat de relevantie van de masterscriptie betreft, is er zoals hierboven aangehaald nog geen overzicht van de faciliteiten met betrekking tot mobiliteit voor gehandicapte personen of een evaluatie hiervan. Zowel voor professionelen als voor de personen met een handicap kan dit een meerwaarde betekenen om snel en gemakkelijk informatie hierover terug te vinden. Verder is het maatschappelijk relevant, omdat de situaties in de praktijk soms schrijnend zijn en dit nadelig is voor het welzijn van gehandicapte personen, maar ook omdat de uitvoering van de regelgeving in de praktijk niet altijd is wat het zou moeten zijn, waardoor deze personen hun rechten dermate ingeperkt worden.<sup>8</sup> Bovendien toont dit onderzoek de afwezigheid van de rechtsleer omtrent dit thema aan wat mogelijks een aanzet kan zijn voor professionelen om hun aandacht hierop te vestigen.

**4.** Gelet op de omvang van de scriptie en de tijd waarbinnen het onderzoek plaatsvindt, zijn er enkele aspecten die deze masterscriptie niet behandelt. Zo zal het onderzoek enkel over Vlaanderen gaan, weliswaar met een bespreking van het federaal niveau waar nodig. Verder gaat het onderzoek over de faciliteiten inzake mobiliteit voor personen met een handicap. Er wordt dus niet ingegaan op andere aspecten die te maken hebben met handicap, waaronder de inclusiviteit van personen met een handicap op vlak van onderwijs en arbeid.

**5.** Mobiliteit vormt een van de kernbegrippen waarop het onderzoek zich baseert. Een duidelijke begripsomschrijving is hier dus op zijn plaats. Niettemin biedt het recht geen definitie van het begrip mobiliteit. Gelet op deze lacune in het recht, worden hierna allerhande definities van het begrip aangehaald waarmee getracht wordt tot een eigen definitie te komen in het licht van dit onderzoek. Het Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen Vlaanderen omschrijft het begrip als: "het geheel van verplaatsingen, vervoermiddelen en -infrastructuur".<sup>9</sup> De van Dale omschrijft het als: "het zich verplaatsen, beweeglijkheid".<sup>10</sup> Ook in de zorg wordt er gesproken over mobiliteitsbeperkingen, waarmee men problemen met vervoer en bewegen bedoelt. In het licht van deze masterscriptie wordt het begrip mobiliteit ruim opgevat als een combinatie van bovenstaande definities, namelijk als de mogelijkheid voor personen met een handicap om zich vrij te kunnen

---

<sup>7</sup> L. KESTEMONT, P. SCHOUKENS, K. HENDRICKX en E. TERRY (eds.), *Rechtswetenschappelijk schrijven*, Leuven, Acco, 2020, 22-23.

<sup>8</sup> *Ibid*, 23-24.

<sup>9</sup> MVO VLAANDEREN, "Mobiliteit", 2023, <https://www.mvovlaanderen.be/thema/mobiliteit#:~:text=Mobiliteit%2C%20of%20het%20geheel%20van,werkverkeer%20behoren%20tot%20dit%20thema>.

<sup>10</sup> VAN DALE, "Betekenis mobiliteit", 2023, <https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/nederlands/betekenis/mobiliteit#.Y67lXXbMK5c>.

verplaatsen en bewegen zoals eenieder dat kan, al dan niet met de hulp van een persoon of hulpmiddel. Dit komt erop neer dat iedere gehandicapte persoon zich zou moeten kunnen verplaatsen zoals eender welke persoon zonder beperking of handicap dat kan. Doordat het begrip zeer ruim is, legt het onderzoek de focus op mobiliteit door middel van een vervoermiddel. Het behandelt verplaatsingen met vervoermiddelen voor een iets langere afstand met een opdeling tussen verplaatsingen met eigen vervoer en verplaatsingen met publiek vervoer. Bijgevolg sluit het andere zaken met betrekking tot de mobiliteit uit. Denk hierbij aan de mobiliteitshulpmiddelen.<sup>11</sup> Verder ligt de focus vooral op de vervoermiddelen zelf en de zaken die nodig zijn om hier gebruik van te maken. Er zal dus niet ingegaan worden op de trajecten of de soort trajecten zoals het woon-werkverkeer. De inspanningen die de VDAB en VAB leveren inzake de mobiliteit van gehandicapten worden uitgesloten van het onderzoek. Ook de toegankelijkheid van openbare gebouwen wordt uitgesloten, met uitzondering van de toegankelijkheid hiervan als het om stations en luchthavens gaat. Deze dienen echter toegankelijk te zijn opdat personen met een handicap het publiek transport kunnen gebruiken. Eveneens de infrastructuur komt aan bod waar relevant, denk hierbij aan de toegankelijkheid van een bushalte opdat een persoon met een handicap de bus kan bereiken.

## **§2. Onderzoeksvragen**

6. De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt: *"In welke mate voldoet de wijze waarop de federale en Vlaamse overheden mobiliteit faciliteren voor personen met een handicap in het licht van het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap?"*.<sup>12</sup>
7. Deze centrale onderzoeksvraag wordt onderbouwd door de volgende subonderzoeksvragen:
  - Wat zijn de voorwaarden, neergelegd in het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap, waaraan voorzieningen en regelgeving inzake mobiliteit van gehandicapte personen moeten voldoen?
  - Welke faciliteiten hebben de federale en Vlaamse overheid ontwikkeld met betrekking tot mobiliteit voor personen met een handicap?
  - Hoe ziet de bevoegdheidsverdeling eruit omtrent handicap en mobiliteit in België, met inbegrip van het federaal niveau, het Vlaams Gewesten de Vlaamse Gemeenschap?
  - Voldoen de bestaande voorzieningen en regelgeving inzake mobiliteit van de federale en Vlaamse overheden aan de voorwaarden vastgelegd in het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap?<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> L. KESTEMONT, P. SCHOUKENS, K. HENDRICKX en E. TERRY (eds.), *Rechtswetenschappelijk schrijven*, Leuven, Acco, 2020, 24-25.

<sup>12</sup> L. KESTEMONT, P. SCHOUKENS, K. HENDRICKX en E. TERRY (eds.), *Rechtswetenschappelijk schrijven*, Leuven, Acco, 2020, 28.

<sup>13</sup> L. KESTEMONT, P. SCHOUKENS, K. HENDRICKX en E. TERRY (eds.), *Rechtswetenschappelijk schrijven*, Leuven, Acco, 2020, 28-29.

### §3. Onderzoeksmethodologie

**8.** Deze scriptie spitst zich toe op de wijze waarop de Vlaamse en federale overheidsdiensten de mobiliteit voor personen met een handicap faciliteren in Vlaanderen door middel van een evaluatief onderzoek.

**9.** In het eerste hoofdstuk ligt de focus op het beantwoorden van de eerste onderzoeksvraag, zijnde: "*Wat zijn de voorwaarden, neergelegd in het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap, waaraan voorzieningen en regelgeving inzake mobiliteit van gehandicapte personen moeten voldoen?*" De criteria die hieruit voortvloeien, vormen het toetsingskader voor de toetsing aan het VRPH dat in het tweede en derde hoofdstuk gebeurt. Na een korte inleiding over het verdrag zelf worden de criteria opgelijst waaraan getoetst wordt. Daarna volgt een summiere uiteenzetting inzake de doorwerking van verdragen, met in het bijzonder de doorwerking van het verdrag en de getoetste artikelen. Hierdoor verkrijgt de lezer een inzicht in wat de VN van de Staten verwacht, waarna het Vlaams en federaal kader uiteengezet worden en door de toetsing duidelijk wordt of Vlaanderen aan deze voorwaarden voldoet. De criteria worden opgesteld aan de hand van de primaire bronnen van de Verenigde Naties zoals het Verdrag zelf, 105 *concluding observations*<sup>14</sup> en *general comments*.

Het tweede hoofdstuk van het onderzoek focust zich op de overige onderzoeksvragen voor wat betreft de faciliteiten inzake het privaat vervoer. Het begint descriptief en analyserend door middel van een loutere beschrijving van welke overheid bevoegd is voor welke aangelegenheden en een overzicht van welke faciliteiten er bestaan met betrekking tot mobiliteit inzake de verplaatsingen met eigen vervoer.<sup>15</sup> Deze faciliteiten worden onmiddellijk getoetst aan de relevante criteria van het toetsingskader.

Van belang bij hoofdstuk twee zijn wetgeving en websites van overheidsinstanties of andere organisaties die betrekking hebben op de maatregelen omtrent mobiliteit voor personen met een handicap.<sup>16</sup> Eveneens rechtsleer komt aan bod voor wat de bevoegdheidsverdeling betreft. Niettemin is rechtsleer over het thema van dit onderzoek ondermaats aanwezig, waardoor het beperkt aan bod komt.

**10.** Het derde en laatste hoofdstuk focust zich eveneens op de overige onderzoeksvragen. De opbouw en methodologie is gelijk aan deze van hoofdstuk twee met als verschil dat hoofdstuk twee het privaat vervoer bespreekt en hoofdstuk drie het publiek vervoer. Ook hier wordt dus onmiddellijk de toets aan het verdrag uitgevoerd met behulp van het evaluatiekader uit hoofdstuk één.

**11.** Zo stelt de masterscriptie in hoofdstukken twee en drie vast op welke vlakken België, meer bepaald Vlaanderen, nog tekortschiet omtrent de facilitering van de mobiliteit voor personen met

---

<sup>14</sup> Gelet op het feit dat er 105 *Concluding observations* gebruikt werden, werd er gekozen om deze integraal op te nemen in de bibliografie. Een aantal relevante *Concluding observations* zijn opgenomen in de voetnoten.

<sup>15</sup> L. KESTEMONT, P. SCHOUKENS, K. HENDRICKX, en E. TERRY (eds.), *Rechtswetenschappelijk schrijven*, Leuven, Acco, 2020, 42-69.

<sup>16</sup> *Ibid.*

een handicap, en wat mogelijke oplossingen kunnen zijn om vervolgens in de conclusie een aantal aanbevelingen te formuleren waar er ruimte voor verbetering is.<sup>17</sup>

#### **§4. Opbouw masterscriptie**

**12.** De masterscriptie bestaat uit drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk behandelt het toetsingskader voor de toetsing aan het VRPH in hoofdstuk twee. Het tweede hoofdstuk bevat een overzicht van de voornaamste maatregelen die er bestaan omtrent de facilitering van mobiliteit voor personen met een handicap in Vlaanderen, meer specifiek deze betreffende de verplaatsingen met eigen vervoer. In hoofdstuk drie komen de verplaatsingen met publiek vervoer aan bod. Vervolgens, na de uiteenzetting van het Vlaams kader, wordt er getoetst aan het VRPH. Ten slotte geeft de conclusie de belangrijkste vaststellingen weer die een antwoord bieden op de centrale onderzoeksvraag, samen met een aantal aanbevelingen.

---

<sup>17</sup> *Ibid.*





## 1. Toetsingskader VRPH

**13.** Het eerste hoofdstuk vormt het toetsingskader waaraan het VRPH in hoofdstuk twee en drie toetst. Voorafgaand aan het toetsingskader, geeft deze masterproef een korte uiteenzetting weer over het verdrag zelf en de impact ervan. Hierbij wordt de omschrijving van het begrip handicap, zoals opgenomen in het verdrag, kort uiteengezet. Nadien, na een schets van het verdrag en het begrip handicap, volgt het toetsingskader dat de artikelen en criteria weergeeft waaraan getoetst wordt in hoofdstukken twee en drie. Dit toetsingskader maakt duidelijk wat de Verenigde Naties van België verwachten en wat er dus besproken dient te worden bij de uiteenzetting van het Vlaams kader inzake de mobiliteit van personen met een handicap. Ten slotte staat het onderzoek stil bij de doorwerking van het verdrag in de nationale rechtsorde.

### 1.1 Analyse VRPH: doelstellingen en begripsomschrijving handicap

**14.** Op 2 juli 2009 ratificeerde België het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap en het optioneel protocol hierbij.<sup>18</sup> Naar aanleiding van het tekort in regelgeving omtrent de gelijke kansen en rechten voor iedereen, met in het belang deze van de minderheidsgroepen zoals gehandicapten, kinderen, vrouwen en vluchtelingen, kwam onder meer dit verdrag tot stand. Het doel van het verdrag is enerzijds het beschermen, waarborgen en bevorderen van het volledige genot door alle personen met een handicap van alle fundamentele vrijheden en mensenrechten op voet van gelijkheid. Anderzijds heeft het als doel om de eerbiediging van de personen met een handicap hun inherente waardigheid te bevorderen.<sup>19</sup>

Het verdrag heeft geen nieuwe rechten doen ontstaan voor personen met een handicap. Integendeel, het heeft enkel de algemene mensenrechten die er golden, verduidelijkt en meer uitgewerkt in het licht van handicap, zodat deze personen het volledig genot kunnen genieten van de mensenrechten die zij hebben.<sup>20</sup> De preambule van het verdrag bevestigt dit gegeven.<sup>21</sup> Om hen deze mensenrechten ten volle te laten genieten, is het van belang dat maatschappelijke hinderpalen weggewerkt worden en er voorzien wordt in voldoende ondersteuning en de nodige redelijke aanpassingen. Enkele artikelen uit het verdrag zijn wel nieuw en zijn niet terug te vinden in eerdere mensenrechtenverdragen, zijnde: redelijke aanpassingen,<sup>22</sup> bewustwording,<sup>23</sup> toegankelijkheid,<sup>24</sup> ondersteuning om te leven in de maatschappij<sup>25</sup> en persoonlijke mobiliteit.<sup>26</sup>

**15.** Naast de doelstellingen, geeft artikel 1 VRPH ook een omschrijving van het begrip handicap. Aangezien handicap een kernbegrip vormt in dit onderzoek en er getoetst wordt aan het

---

<sup>18</sup> Optional Protocol to the Convention on the Rights of Persons with Disabilities from 13 December 2006, *United Nations Treaty Series*, vol. 2518, 283.

<sup>19</sup> Art. 1 VRPH.

<sup>20</sup> Report of the second session of the Ad Hoc Committee on a Comprehensive and Integral International Convention on Protection and Promotion of the Rights and Dignity of Persons with Disabilities New York, 16-17 juni 2003, [www.un.org](http://www.un.org); A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIEUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Morsel, Intersentia, 2014, 39.

<sup>21</sup> Preambule, lid b en d VRPH.

<sup>22</sup> Art. 2, lid 4 VRPH.

<sup>23</sup> Art. 8 VRPH.

<sup>24</sup> Art. 9 VRPH.

<sup>25</sup> Art. 19 VRPH.

<sup>26</sup> Art. 20 VRPH.

VRPH, is het belangrijk om te weten wat de Verenigde Naties verstaan onder handicap. Het VRPH omschrijft het begrip als volgt: “*personen met langdurige fysieke, mentale, verstandelijke of zintuiglijke beperkingen die hen in wisselwerking met diverse drempels kunnen beletten volledig, daadwerkelijk en op voet van gelijkheid met anderen te participeren in de samenleving*”.<sup>27</sup> Niettemin werd het begrip opgenomen in het VRPH zonder dat dit evenwel een echte definitie vormt. Het moet beschouwd worden als een open omschrijving, die niet beperkend geïnterpreteerd mag worden. De opstellers van het verdrag kozen voor een niet-limitatieve opsomming bij het begrip handicap, aangezien een handicap veel verschillende vormen kan aannemen en er op deze manier geen personen worden uitgesloten van de bescherming die het verdrag biedt.<sup>28</sup> Deze open omschrijving geeft een aantal gevallen weer die de bescherming van het VRPH genieten, maar deze zijn niet exhaustief. Wat wel vereist is, is dat het gaat om een beperking die de normale deelname aan de samenleving hindert en de functiebeperking moet langdurig zijn. Beperkingen van korte duur of occasionele beperkingen vallen niet onder de bescherming. Voor de rest wordt er geen onderscheid gemaakt en vallen alle soorten beperkingen onder de bescherming. Met andere woorden vallen zintuiglijke, verstandelijke, fysieke en mentale beperkingen onder de bescherming van het Verdrag, voor zover deze langdurig van aard zijn.<sup>29</sup> Bovendien geven de opstellers van het VRPH aan dat ze erkennen dat het begrip handicap onderhevig is aan verandering en dat het voortvloeit uit de wisselwerking tussen mensen met een functiebeperking en fysieke en sociale drempels die hen belet te participeren in de samenleving op voet van gelijkheid met anderen.<sup>30</sup>

Waar er vroeger een medische benadering gehanteerd werd omtrent het begrip handicap, toont het artikel aan dat dit niet meer langer geldt. Er is een evolutie van een medische benadering naar een sociale benadering waarbij het begrip handicap als een maatschappelijk en dynamisch probleem gezien wordt dat door de gebrekkige wisselwerking tussen de samenleving en het individu ontstaat. Het wordt dus niet langer beschouwd als een probleem van het individu zelf die men als onaangepast aan de samenleving en deficiënt beschouwt. De problemen en hindernissen die bestaan voor deze personen dient de maatschappij aan te pakken door middel van een inclusief model. Het is niet langer de gehandicapte persoon zelf die inspanningen moet leveren om deze hindernissen te overkomen.<sup>31</sup> Door de ruime en open omschrijving van het begrip handicap, staat het de staten vrij om nog meer bescherming te bieden dan het Verdrag zelf doet.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> Art. 1 VRPH.

<sup>28</sup> E. KAKOULLIS en Y. IKEHARA, “Article 1: Purpose”, *The UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities, A commentary*, Croydon, Oxford University Press, 2018, 56.

<sup>29</sup> A. D’ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Morsel, Intersentia, 2014, 60.

<sup>30</sup> Preambule, sub e VRPH.

<sup>31</sup> A. D’ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Morsel, Intersentia, 2014, 59; J.D. Cantor, “Defining Disabled: Exporting the ADA to Europe and the Social Model of Disability”, *Connecticut Journal of International Law* 2008-09, 399-434; R. Kayess en P. French, “Out of the Darkness into Light? Introducing the Convention on the Rights of Persons with Disabilities”, *Human Rights Law Review* 2008, 1-34.

<sup>32</sup> UN, OHCHR en Inter-Parliamentary Union, *From Exclusion to Equality: Realizing the rights of persons with disabilities*. Handbook for parliamentarians on the Convention on the Rights of Persons with Disabilities and its Optional Protocol, UN/OHCHR/Inter-Parliamentary Union, New York, 2007, 12-14.

## 1.2 Bespreking geselecteerde artikelen: artikel 9 en 20 VRPH

**16.** Het VRPH bestaat uit 50 artikelen waarvan elk artikel beurtelings geanalyseerd werd op zijn relevantie in het licht van dit onderzoek. Na deze artikelsgewijze analyse, waarbij de niet-relevante artikelen uitgesloten werden, bleven de artikelen 9 (toegankelijkheid) en 20 (persoonlijke mobiliteit) over. Artikel 20 dat de persoonlijke mobiliteit behandelt, is logischerwijze het meest belangrijke artikel daar de masterscriptie de facilitering van mobiliteit onderzoekt. Verder wordt artikel 9 ook van grote waarde geschat, omdat het onder andere de toegankelijkheid van vervoer behandelt. Als het vervoer niet toegankelijk is, kan de persoon met een handicap zijn recht op persoonlijke mobiliteit niet uitoefenen. Het één kan dus niet bestaan zonder het ander. Hieronder volgt er een korte toelichting over de inhoud van de artikelen 9 en 20 VRPH.

**17.** Het eerste relevante artikel waarop het toetsingskader zich baseert, is artikel 9 VRPH wat de toegankelijkheid behandelt. Ondanks dat artikel 20 VRPH het belangrijkste artikel vormt in het kader van dit onderzoek, kan hieraan niet getoetst worden zonder ook aan artikel 9 VRPH te toetsen, aangezien deze artikelen een zekere overlap vertonen en het recht op persoonlijke mobiliteit onmogelijk tot stand kan komen zonder de nodige toegankelijkheid. Zo kan een persoon in een rolstoel bijvoorbeeld niet de trein nemen indien het voertuig en het treinstation ontoegankelijk zijn, waardoor deze persoon zijn recht op persoonlijke mobiliteit niet kan uitoefenen.

Zoals uit het artikel blijkt, komt het tegemoet aan de bekommernis betreffende de gelijkwaardige toegankelijkheid tot vervoer, tot de fysieke omgeving, tot informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en -systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek. Dit geldt zowel in landelijke als stedelijke gebieden.<sup>33</sup> Dit was eerder al opgenomen in de VN-Standaardregels inzake de gelijke behandeling van personen met een handicap.<sup>34</sup> Artikel 9 VRPH verankert toegankelijkheid duidelijk als een voorwaarde voor personen met een handicap om onafhankelijk te leven en volledig, op voet van gelijkheid deel te nemen aan de samenleving.<sup>35</sup> De bepaling roept staten op om maatregelen te nemen die de toegang voor voornoemde diensten en voorzieningen op een gelijke wijze moeten verlenen. Deze maatregelen dienen te helpen bij het identificeren en verwijderen van mogelijke hindernissen.<sup>36</sup> Ze zijn onder andere van toepassing op gebouwen, wegen en vervoer.<sup>37</sup> In bepaalde gevallen hebben de staten de plicht passende maatregelen te nemen om bijvoorbeeld openbare gebouwen en andere faciliteiten te voorzien van bewegwijzering in braille en in een makkelijk te lezen en te begrijpen vorm.<sup>38</sup> Enkele voorbeelden van zo'n maatregel zijn: de inzet van tolken stimuleren,<sup>39</sup> het gebruik van braille bevorderen ter vergroting van de toegankelijkheid

---

<sup>33</sup> Art. 9, §1 VRPH.

<sup>34</sup> The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities, aangenomen door de Algemene Vergadering, 48ste sessie, Resolutie 48/96, annex, 20 december 1993, [www.un.org](http://www.un.org).

<sup>35</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>.

<sup>36</sup> Art. 9, §1 VRPH.

<sup>37</sup> Art. 9, §1, lid a VRPH.

<sup>38</sup> Art. 9, §2, lid d VRPH.

<sup>39</sup> Art. 9, §2, lid e VRPH.

of het ontwikkelen van nieuwe technologieën.<sup>40</sup> Bovendien leiden deze maatregelen ook tot het trainen van betrokken actoren en een verbeterde toegankelijkheid van zowel private als publieke instellingen.<sup>41</sup> De beoordeling van de uitvoering van het artikel gebeurt aan de hand van periodieke verslagen die het Comité voor de rechten van personen met een handicap opmaakt.<sup>42</sup>

**18.** Het EHRM oordeelde in een zaak over fysieke toegankelijkheid dat non-discriminatiebepalingen in het EVRM in het licht van de relevante bepalingen van het VRPH gelezen moeten worden.<sup>43</sup>

**19.** Het meest essentiële en voor de hand liggende artikel waaraan getoetst wordt, is artikel 20 VRPH dat het recht op persoonlijke mobiliteit bevat.

Het artikel roept staten op om "alle doeltreffende" maatregelen te nemen en de nodige stappen te zetten zodat gehandicapte personen zich "met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid" kunnen verplaatsen.<sup>44</sup> De staten waarborgen de mobiliteit van personen met een handicap onder meer door: het vergemakkelijken van de persoonlijke mobiliteit tegen een betaalbare prijs, op de wijze en het tijdstip gekozen door de persoon met een handicap;<sup>45</sup> training te verschaffen aan personen met een handicap en gespecialiseerd personeel dat met deze personen werkt;<sup>46</sup> de toegang tot hoogwaardige mobiliteitshulpmiddelen, -apparaten en andere vormen van hulp of technologieën te vergemakkelijken door deze onder meer beschikbaar te maken tegen een betaalbare prijs én door instellingen die deze producten produceren, aan te moedigen rekening te houden met elk aspect van mobiliteit voor personen met een handicap.<sup>47</sup> De manier waarop de opstellers van het Verdrag het begrip handicap hier hanteren, is zeer innoverend en kwam nooit eerder op deze manier voor in enig ander Verdrag.<sup>48</sup>

### 1.3 Criteria

**20.** Onder meer op basis van de geselecteerde artikelen, 105 *concluding observations* van de VN, een *general comment* en andere ondersteunende bronnen van de VN worden criteria geformuleerd die samen het toetsingskader vormen waaraan in de hoofdstukken twee en drie getoetst wordt. Niettemin wordt er één toetsingskader opgesteld voor beide artikelen samen in de plaats van één toetsingskader per artikel. Een overlap in de inhoud van de artikelen vormt de voornaamste reden hiervoor. Door de artikelen samen te nemen en één toetsingskader op te stellen, wordt deze overlap vermeden. Ten tweede wordt dit toetsingskader tegelijkertijd opgedeeld in twee, waarbij één deel van de criteria het toetsingskader vormt voor het privaat transport in

---

<sup>40</sup> Art. 9, §2, lid d en g VRPH.

<sup>41</sup> Art. 9, §2, lid b en c VRPH.

<sup>42</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIEUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 71.

<sup>43</sup> EHRM 22 maart 2016, nr. 23682/13, Guberina/Kroatië; L. LAVRYSEN, "EHRM schakelt versnelling hoger in bescherming rechten van personen met een handicap", *Juristenkrant* 2016, afl. 328, 3.

<sup>44</sup> Art. 20, lid 1 VRPH.

<sup>45</sup> Art. 20, lid 1, sub a VRPH.

<sup>46</sup> Art. 20, lid 1, sub c VRPH.

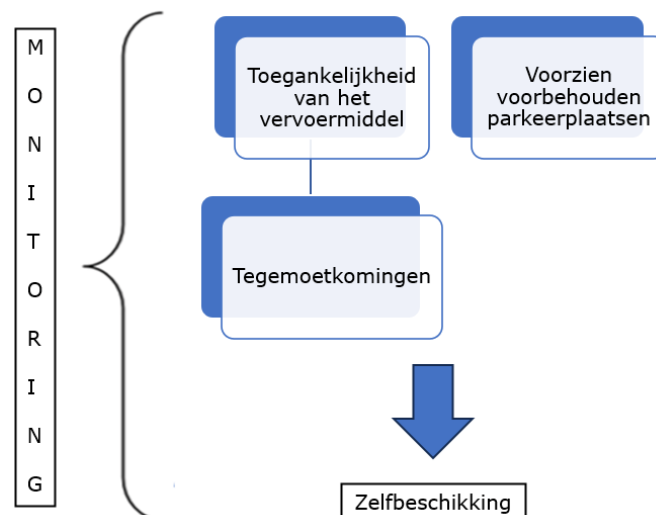
<sup>47</sup> Art. 20, lid 1, sub b en d VRPH.

<sup>48</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 83.

hoofdstuk twee en het andere deel het toetsingskader vormt voor het publiek transport in hoofdstuk drie.

**21.** Na analyse van bovenstaande bronnen blijkt dat de VN het meeste aandacht schenkt aan bepaalde delen van de verplichtingen uit het artikel, omdat veel staten hier vaak nog fouten tegen begaan. Het gaat voornamelijk om de toegankelijkheid van publieke en openbare gebouwen, toegang tot informatie en communicatie, toegankelijkheid van publiek transport en de monitoring en evaluatie van de uitvoering van deze verplichtingen. Eveneens het voorzien van voldoende voorbehouden parkeerplaatsen en tegemoetkomingen komen aan bod. Voornoemde verplichtingen zijn ter illustratie opgenomen en vormen geen exhaustieve lijst. Ondanks dat de VN duidelijk maakt dat ze verwacht dat de Staten iets ondernemen, blijft ze erg beknopt en vaag in haar bewoordingen met betrekking tot wat ze exact van deze Staten verwacht.<sup>49</sup>

**22.** Hieruit vloeien de criteria betreffende het privaat en publiek transport voort. Eerst worden de criteria inzake het privaat transport besproken. Daarna worden de criteria inzake het publiek transport uiteengezet. De criteria betreffende het privaat transport staan opgenomen in onderstaand schema en vormen het toetsingskader voor hoofdstuk twee. Onder het schema worden de criteria stuk voor stuk toegelicht. Gelet op het feit dat de criteria zijn afgeleid uit documenten die afkomstig zijn van een VN-orgaan en zich dus in de internationale context bevinden, heeft dit als gevolg dat de criteria vaag en erg ruim blijven. Dit ruim karakter maakt het moeilijk om de toets van het Verdrag nauwkeurig uit te voeren. Niettemin worden de criteria in de mate van het mogelijke onderbouwd met de informatie die voorhanden is. Hetzelfde geldt voor het toetsingskader voor hoofdstuk drie inzake het publiek transport.



<sup>49</sup> Concluding observations on the initial report of Ecuador\* (27 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/ECU/CO/1*; Concluding observations on the initial report of the Republic of Korea\* (29 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/KOR/CO/1*.

**23.** Het eerste criterium inzake het privaat transport is de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Hiermee wordt het eigen vervoermiddel van de persoon met een handicap bedoeld. De facilitering van mobiliteit voor personen met een handicap inzake het privaat transport is immers onmogelijk indien het vervoermiddel dat ze willen gebruiken niet toegankelijk is voor hen.<sup>50</sup> Het Comité van de VN maakt zich zorgen over het gebrek aan (financiële) steun en beschikbaarheid voor de aanschaf van rijbewijzen en voertuiguitrusting.<sup>51</sup> De Staten moeten maatregelen treffen om de aankoop van aangepaste voertuigen en uitrusting te vergemakkelijken, maar ook maatregelen treffen die het mogelijk maken voor personen met een handicap om een rijbewijs te verkrijgen en voertuigen aan te passen.<sup>52</sup> De wettelijke en regelgevende kaders voor het verkrijgen van rijbewijzen mogen beperkingen bevatten, voor zover deze legitiem zijn. Dit wil zeggen dat deze beperkingen gebaseerd zijn op objectieve criteria zoals: de rijvaardigheid, een zichttest, de openbare veiligheid etc. Deze beperkingen mogen echter niet gebaseerd zijn op stigmatisering of vooroordelen over personen met een handicap. Ten slotte moeten personen met een handicap de kans krijgen om een rijexamen af te leggen en een rijbewijs te verkrijgen. Daarom moeten er aangepaste voertuigen voorhanden zijn die voldoen aan hun individuele noden en hen deze mogelijkheid bieden.<sup>53</sup>

**24.** Het tweede criterium is het voorzien van voldoende voorbehouden parkeerplaatsen. Dit criterium is opgesteld aan de hand van de *Concluding observations*, aangezien het VRPH hier niets over vermeldt. Het Comité geeft aan bezorgd te zijn over de beperkte en belemmerde toegang tot parkeerplaatsen, maar geeft geen richtlijnen omtrent wat voldoende en vrij toegankelijke parkeerplaatsen inhouden.<sup>54</sup> Wel vermeldt het dat het voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen positief is in El Salvador, wat mijns inziens betekent dat de Staten het goed doen indien ze überhaupt voorbehouden parkeerplaatsen voorzien, onafhankelijk van de hoeveelheid.<sup>55</sup> Bovendien zijn deze parkeerplaatsen bij voorkeur gratis.<sup>56</sup>

**25.** Een ander belangrijk criterium is het voorzien van tegemoetkomingen. Dit criterium is verbonden aan het criterium inzake de toegankelijkheid van het vervoermiddel, aangezien de VN verwacht dat deze vervoermiddelen, waaronder het aangepast voertuig, tegen een betaalbare prijs beschikbaar zijn.<sup>57</sup> Inspanningen die Staten kunnen leveren opdat deze voertuigen en aanpassingen aan voertuigen betaalbaar zouden zijn, zijn het verstrekken van overheids- en

---

<sup>50</sup> Concluding observations on the initial report of Croatia\* (15 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/HRV/CO/1*; Concluding observations on the initial report of the Republic of Moldova\* (18 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/MDA/CO/1*.

<sup>51</sup> Concluding observations on the initial report of the Republic of Moldova\* (18 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/MDA/CO/1*.

<sup>52</sup> UN, "Article 20: List of illustrative indicators on personal mobility", 2020, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/article-20-indicators-en.pdf>, 2.

<sup>53</sup> UN, "Article 20: List of illustrative indicators on personal mobility", 2020, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/article-20-indicators-en.pdf>, 4.

<sup>54</sup> Concluding observations on the initial report of Greece\* (29 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/GRC/CO/1*.

<sup>55</sup> Concluding observations on the combined second and third periodic reports of El Salvador\* (1 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/SLV/CO/2-3*.

<sup>56</sup> Concluding observations on the initial report of the Russian Federation\* (9 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/RUS/CO/1*.

<sup>57</sup> Concluding observations on the initial report of Slovakia\* (17 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/SVK/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Armenia\* (8 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/ARM/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Senegal\* (13 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/SEN/CO/1*.

belastingssubsidies en het afzien van belastingen en douaneheffingen.<sup>58</sup> Algemeen moet er relevante ondersteuning zijn voor personen met een handicap bij de aanschaf van een aangepast voertuig of andere vervoermiddelen, maar ook bij het toevoegen van aangepaste apparatuur aan het voertuig.<sup>59</sup>

**26.** Het voorlaatste criterium is de zelfbeschikking. Dit criterium onderzoekt of het mogelijk is voor personen met een handicap om autonoom hun eigen leven te leiden en beslissingen te nemen. De zelfbeschikking van personen met een handicap is een voorwaarde of doel dat erg vaak terugkeert in het verdrag zelf en in andere bronnen. Niettemin is het een criterium dat niet op zichzelf staand getoetst kan worden, omdat het vaak samenhangt aan een bepaald recht of enkel bekomen kan worden door de (correcte) uitoefening van de staten hun verplichtingen onder het verdrag. Bijgevolg is er aan dit criterium voldaan, indien er aan de andere criteria voldaan is.

**27.** Het laatste criterium is eerder een algemeen criterium dat ook geldt voor elk van de bovenstaande criteria.<sup>60</sup> Omwille van deze reden is het opgenomen aan de linkerkant van het schema. Enerzijds kijkt het criterium van de monitoring of er mechanismen zijn voorzien die ervoor zorgen dat de rechten van gehandicapte personen beschermd en gerespecteerd worden. Anderzijds onderzoekt het of er organen of instanties bevoegd zijn voor het toezicht en de evaluatie van de uitvoering van de verplichtingen door de Staat, én of er rapportageprocedures bestaan hiervoor. Uit de *concluding observations* blijkt dat de afwezigheid van een adequaat monitoring mechanisme, dat de implementatie van toegankelijkheidsstandaarden en relevante wetgeving verzekert, een grote uitdaging vormt in veel Staten.<sup>61</sup> De monitoring van toegankelijkheid is een cruciaal aspect van zowel de nationale als internationale monitoring van de implementatie van het Verdrag.<sup>62</sup> Artikel 33 VPRH verplicht Staten om één of meer contactpunten aan te wijzen binnen hun administratieve organisatie voor aangelegenheden die betrekking hebben op de uitvoering van het Verdrag. Verder dienen zij onafhankelijke instanties aan te duiden of op te richten die de uitvoering van het Verdrag bevorderen, beschermen en opvolgen. Bij de opvolging dienen personen met een handicap en de instanties die hen vertegenwoordigen betrokken te worden.<sup>63</sup> In de *concluding observations* worden de Staten vaak aangespoord om een actieplan op te stellen rond toegankelijkheid met tijdschema's en monitoring- en evaluatiecriteria.<sup>64</sup>

---

<sup>58</sup> Concluding observations on the initial report of Morocco\* (25 September 2017), *UN Doc. CRPD/C/MAR/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Saudi Arabia\* (13 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/SAU/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Greece\* (29 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/GRC/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Japan\* (7 October 2022), *UN Doc. CRPD/C/JPN/CO/1*.

<sup>59</sup> Concluding observations on the initial report of Poland\* (29 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/POL/CO/1*; UN, "Article 20: List of illustrative indicators on personal mobility", 2020, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/article-20-indicators-en.pdf>, 4.

<sup>60</sup> Concluding observations on the initial report of Italy\* (6 October 2016), *UN Doc. CRPD/C/ITA/CO/1*.

<sup>61</sup> *General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility*, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>; Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities on the initial report of China, adopted by the Committee at its eight session, 17-28 September 2012 (15 October 2012) *UN Doc. CRPD/C/CHN/CO/1*; Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities on the initial report of Argentina as approved by the Committee at its eight session, 17-28 September 2012 (8 October 2012) *UN Doc. CRPD/C/ARG/CO/1*.

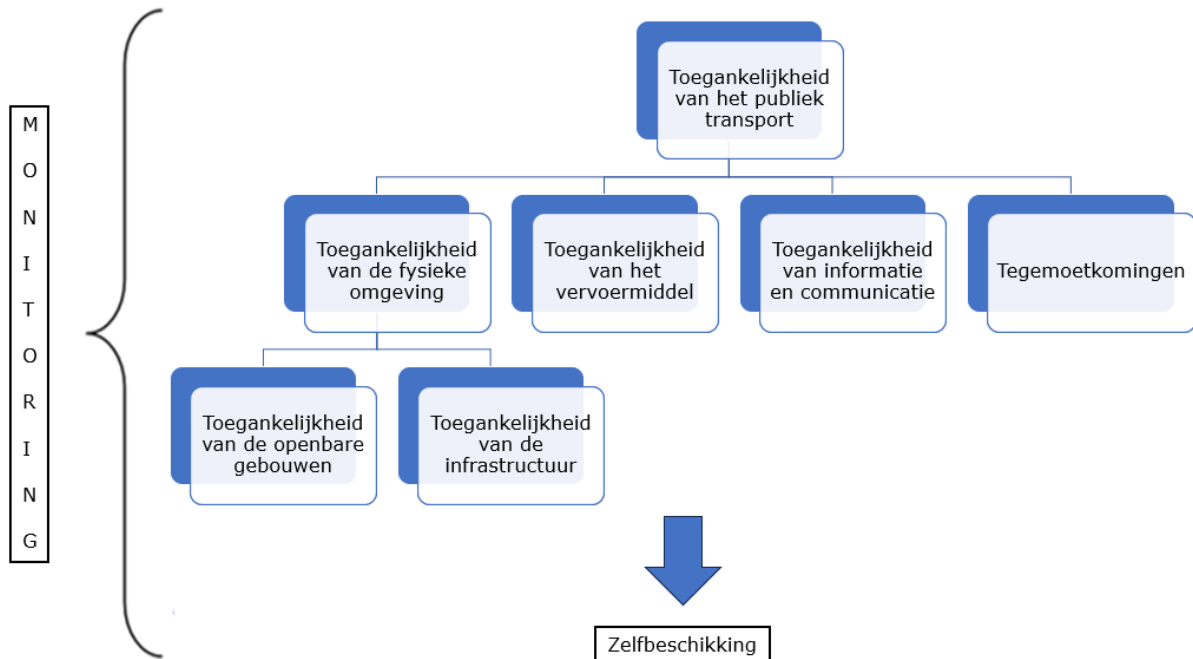
<sup>62</sup> *General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility*, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 14.

<sup>63</sup> Art. 33 VPRH.

<sup>64</sup> Concluding observations on the initial report of Kuwait\* (18 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/KWT/CO/1*; Concluding observations on the initial report of India\* (29 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/IND/CO/1*.



**28.** Na de uiteenzetting van het toetsingskader voor hoofdstuk twee, gaat de masterscriptie verder met de schematische voorstelling van het toetsingskader voor hoofdstuk drie. De criteria worden onder het schema stuk voor stuk nader toegelicht.



**29.** Het eerste en belangrijkste criterium inzake het publiek transport is de toegankelijkheid van het publiek transport zelf. Er wordt geargumenteed dat de toegankelijkheid van de fysieke omgeving en het publiek transport een voorwaarde vormen voor het vrije verkeer van personen.<sup>65</sup> In samenhang hiermee geldt dat het publiek transport zowel betrekking heeft op de interne als op de internationale transportdiensten van alle soorten.<sup>66</sup> Dat het publiek transport toegankelijk moet zijn, is vanzelfsprekend, echter is dit niet mogelijk zonder dat er aan andere voorwaarden voldaan is. De toegankelijkheid van het publiek transport wordt hierdoor beschouwd als een koepelcriterium voor onderstaande deelcriteria, zijnde de toegankelijkheid van: de fysieke omgeving, vervoermiddelen en informatie en communicatie (*cf. infra* rnr. 30-34). Verder moet er voorzien zijn in tegemoetkomingen voor het publiek transport (*cf. infra* rnr. 35). Indien er aan de deelcriteria voldaan is, is er bijgevolg voldaan aan het koepelcriterium.

**30.** Het tweede criterium is dat van de toegankelijkheid van de fysieke omgeving. Het Verdrag vermeldt dat de staten maatregelen moeten nemen om barrières en obstakels weg te nemen. Hierbij draait het niet enkel om belemmeringen met betrekking tot gebouwen, maar ook om deze met betrekking tot stoepranden en voetpaden die de doorstroming van personen met een handicap

<sup>65</sup> Art. 13 UVRM; art. 12 en 25, lid c BUPO; Committee on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD), *General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility*, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 1.

<sup>66</sup> UN, "Article 20: List of illustrative indicators on personal mobility", 2020, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/article-20-indicators-en.pdf>, 2.

belemmeren.<sup>67</sup> Opdat er aan dit criterium getoetst kan worden, is het van belang te weten hoe het met de toegankelijkheid van de infrastructuur en openbare gebouwen zit. Dit heeft als gevolg dat er eerst getoetst dient te worden aan de criteria van de toegankelijkheid van de openbare gebouwen dewelke toegang verlenen tot het publiek transport en de toegankelijkheid van de infrastructuur. De masterscriptie licht deze twee criteria hieronder toe (*cf. infra* nnr. 31 en 32).

**31.** Het eerste criterium dat duidelijkheid schept in de toegankelijkheid van de fysieke omgeving, is dit van de toegankelijkheid van openbare gebouwen dewelke toegang verlenen tot het publiek transport. Met openbare gebouwen en ruimten die toegang verlenen tot het publiek transport worden in het kader van deze masterscriptie de stations bedoeld. Belemmeringen die de toegang tot publieke goederen en faciliteiten onmogelijk maken of bemoeilijken moeten geleidelijk aan verwijderd worden op een systematische manier die continu gemonitord wordt.<sup>68</sup> Voorbeelden van vaak waargenomen belemmeringen zijn trappen bij de ingang van gebouwen en de afwezigheid van liften in een gebouw met meerdere verdiepingen.<sup>69</sup> Bovendien dienen openbare gebouwen allemaal signalering in Braille en makkelijk te lezen vormen moeten hebben. Daarnaast moet er ter plaatse assistentie zijn, bestaande uit gidsen, mensen die bepaalde zaken kunnen voorlezen of professionele tolken in de gebarentaal om de toegankelijkheid te faciliteren.<sup>70</sup> Zonder dergelijke ondersteunende diensten, bewegwijzering en toegankelijke informatie en communicatie wordt het bewegen en oriënteren in gebouwen voor veel personen met een handicap onmogelijk, vooral voor degenen die een cognitieve vermoeidheid ervaren.<sup>71</sup> De strikte implementatie van *universal design*<sup>72</sup> op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moeten zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers waaronder de personen met een handicap. De Staten dienen hieromtrent regelgeving te voorzien.<sup>73</sup>

**32.** Het tweede criterium dat bijdraagt aan de toegankelijkheid van de fysieke omgeving is de toegankelijkheid van de infrastructuur. In het kader van deze masterscriptie gaat het vooral over voetpaden, stoepranden en bushaltes die obstakelvrij moeten zijn zodat de personen met een handicap zich vrij kunnen verplaatsen en aan het publiek transport geraken.<sup>74</sup> Het toepassen van *universal design*<sup>75</sup> kan hier een oplossing bieden opdat er geen verdere aanpassingen of speciale

---

<sup>67</sup> ENABLE UN, "Accessibility: A guiding principle of the Convention", 2023, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/disacc.htm#:~:text=Accessibility%20is%20about%20giving%20equal,that%20hinder%20persons%20with%20disabilities>.

<sup>68</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 8.

<sup>69</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 6.

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Art. 2, in fine VRPH.

<sup>73</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 5-7.

<sup>74</sup> Concluding observations on the initial report of Paraguay, adopted by the Committee at its ninth session, 15-19 April 2013 (15 May 2013) *UN Doc. CRPD/C/PRY/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Brazil\* (29 September 2015), *UN Doc. CRPD/C/BRA/CO/1*; Concluding observations on the initial report of the Sudan\* (10 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/SDN/CO/1*; ENABLE UN, "Accessibility: A guiding principle of the Convention", 2023, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/disacc.htm#:~:text=Accessibility%20is%20about%20giving%20equal,that%20hinder%20persons%20with%20disabilities>.

<sup>75</sup> Art. 2 in fine VRPH.

ontwerpen nodig zijn. De Staten dienen regelgeving te voorzien inzake de toegankelijkheid van de fysieke omgeving.<sup>76</sup>

**33.** Verder kan het publiek transport niet toegankelijk zijn indien de vervoermiddelen van het publiek transport dit zelf niet zijn voor personen met een handicap. Er moet wetgeving uitgevaardigd zijn die de rechten van personen met een handicap als passagiers waarborgt op voet van gelijkheid met anderen, inclusief degenen die gebruik maken van allerlei hulpmiddelen of assistentie. In deze wetgeving mag geen bepaling over vervoersdiensten staan die discrimineert op basis van handicap.<sup>77</sup> De VN vermeldt in geen enkele van de gebruikte bronnen waaraan zo'n vervoermiddel moet voldoen om toegankelijk te zijn. Wel vermeldt ze dat *universal design* toegepast moet worden op alle nieuwe goederen en faciliteiten dus ook op nieuwe vervoermiddelen. Bovendien vermeldt ze een aantal keer dat alle soorten transport toegankelijk moeten zijn voor personen met een handicap.<sup>78</sup> Een voorbeeld van iets wat de VN positief vindt in El Salvador was dat de vervoermiddelen van het publiek transport voorzien moeten zijn van een hefplatform of een oprijplaat om het vervoer van passagiers in een rolstoel te vergemakkelijken.<sup>79</sup>

**34.** Een ander criterium is de toegang tot informatie en communicatie.<sup>80</sup> De informatie en -communicatietechnologie (ICT) inzake het publiek transport dient toegankelijk te zijn voor personen met een handicap. ICT is een verzamelterm voor alle informatie- en communicatieapparaten of -applicaties en de inhoud ervan. Het omvat technologieën zoals televisie, radio, mobiele telefoons, computers etc.<sup>81</sup> De toegang tot informatie verwijst dus naar alle informatie die het dagelijks leven beïnvloedt, zoals het begrijpen van een bus- of treinschema, bewegwijzering, websites of mobiele applicaties. De strikte implementatie van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moet zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers, waaronder de personen met een handicap. Zonder toegang tot informatie en communicatie kan het genot van de fundamentele rechten en vrijheden immers ernstig worden beperkt en ondermijnd. Zoals aangehaald bij het criterium van de toegankelijkheid van openbare gebouwen, moeten de Staten rechtstreekse bijstand aan personen met een handicap bevorderen. Dit kan onder meer door tussenpersonen, zoals lezers, gidsen en professionele gebarentolken, in te schakelen en de toegang tot informatie- en communicatie-technologieën en -systemen, waaronder het internet, te bevorderen.<sup>82</sup> Informatie en communicatie moeten beschikbaar zijn in eenvoudig leesbare formaten en aanvullende en alternatieve methodes voor

---

<sup>76</sup> Concluding observations on the initial report of the Philippines\* (16 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/PHL/CO/1*.

<sup>77</sup> UN, "Article 20: List of illustrative indicators on personal mobility", 2020, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/article-20-indicators-en.pdf?2>.

<sup>78</sup> Concluding observations on the initial report of Ecuador\* (27 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/EQU/CO/1*; Concluding observations on the initial report of the Republic of Korea\* (29 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/KOR/CO/1*.

<sup>79</sup> Concluding observations on the combined second and third periodic reports of El Salvador\* (1 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/SLV/CO/2-3*.

<sup>80</sup> Art. 2, lid 1 VRPH.

<sup>81</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 2; Concluding observations on the initial report of Belgium\* (28 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/BEL/CO/1*.

<sup>82</sup> Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Ecuador\* (21 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/EQU/CO/2-3*.

personen met een handicap die deze gebruiken.<sup>83</sup> Zoals eerder aangehaald kan dit onder meer door het gebruik van braille en geluidssignalen.<sup>84</sup>

**35.** Staten moeten in de nodige tegemoetkomingen voorzien voor personen met een handicap opdat het publiek transport betaalbaar is voor hen. In het licht van de facilitering van het publiek transport, verwijst dit voornamelijk naar de tegemoetkomingen en abonnementen van de vervoersmaatschappijen. De voornaamste verwachting van de VN is dat de Staten voorzien in betaalbaar of gratis publiek transport voor personen met een handicap en dat er geen extra kosten worden aangerekend vanwege hun handicap.<sup>85</sup>

**36.** Het voorlaatste criterium is de zelfbeschikking. Dit werd reeds besproken onder het toetsingskader inzake het privaat transport (*cf. supra* nnr. 26).

**37.** Het laatste criterium is dit inzake de monitoring. Dit werd ook reeds besproken onder het toetsingskader inzake het privaat transport (*cf. supra* nnr. 27).

#### **1.4 Doorwerking VRPH**

**38.** Na het opstellen van het toetsingskader, met een uiteenzetting van de artikelen 9 en 20 VRPH, rijst de vraag in hoeverre deze getoetste artikelen en criteria doorwerken in de Belgische rechtsorde. Eerst bespreekt de masterscriptie kort de algemene doorwerking van verdragen om vervolgens naar de doorwerking van het VRPH over te gaan. Hoewel de doorwerking van het VRPH centraal staat, is het nuttig om kort de algemene doorwerking van verdragen te herhalen voor een beter begrip. Niettemin leidt een meer uitgebreide uiteenzetting van de algemene theorie te ver en valt dit bijgevolg buiten het bestek van dit onderzoek. Volgens het Weens Verdragenverdrag is het uitgangspunt van het verdragenrecht dat een staat, *in casu* België, de verplichtingen die zijn opgelegd door een verdrag te goeder trouw moet uitvoeren, en dat zij niet mag handelen in strijd met het voorwerp en het doel van dat verdrag vanaf het ogenblik van ondertekening.<sup>86</sup>

**39.** Internationale normen, zoals internationale verdragen, kunnen enkel deel uitmaken van de interne rechtsorde eens ze de Belgische Staat binden.<sup>87</sup> Bepalingen uit het internationaal recht kunnen op verschillende manieren doorwerking verkrijgen in de nationale rechtsorde. Van zodra een staat verdragspartij is, moet ze ervoor zorgen dat het haar praktijken en regelgeving in overeenstemming brengt met de verdragsbepalingen.<sup>88</sup> Doorwerking is de verzamelterm van

---

<sup>83</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 2; Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Ecuador\* (21 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/ECU/CO/2-3*.

<sup>84</sup> General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>, 6-7.

<sup>85</sup> Concluding observations on the initial report of Thailand\* (12 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/THA/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Portugal\* (20 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/PRT/CO/1*; Concluding observations on the initial report of Cyprus\* (8 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/CYP/CO/1*.

<sup>86</sup> Art. 18 en 26 WVV; A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 5.

<sup>87</sup> D. VAN EECKHOUTTE en A. VANDAELE, "Doorwerking van internationale normen in de Belgische rechtsorde", <https://www.law.kuleuven.be/iir/nl/onderzoek/working-papers/WP33n.pdf>, 6.

<sup>88</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 5.

verschillende rechtsfiguren die ervoor zorgen dat bepalingen uit de internationale rechtsorde doorsijpelen in de nationale rechtsorde.<sup>89</sup>

**40.** Eén van deze figuren is de directe werking. Hiervan is er sprake wanneer een verdrag onmiddellijk uit te voeren verplichtingen oplegt aan een staat ter garantie van de burgers hun rechten.<sup>90</sup> Afhankelijk van de staatsstructuur kan het voorkomen dat bepalingen van het verdrag rechtstreeks inroepbaar zijn voor de nationale rechter. In België worden de internationale rechtsorde en de nationale orde beschouwd als twee onderdelen van een geheel. Hierdoor heeft de burger de mogelijkheid om internationaal recht zelf rechtstreeks voor de nationale rechter in te roepen, zelfs als de wetgever dit niet heeft geïmplementeerd. De uiteindelijke beslissing of een bepaling rechtstreekse werking heeft, ligt bij de rechter. De kwestie van directe werking van een verdragsbepaling is van groot belang sinds het Hof van Cassatie heeft besloten dat internationaal recht boven nationale wetgeving staat.

**41.** Een tweede vorm is het *standstill* beginsel. Dit beginsel houdt in dat een verworven niveau van bescherming van rechten niet mag worden aangetast.<sup>91</sup> In de meeste gevallen is dit beginsel van toepassing op rechten die progressief worden gerealiseerd, met name de economische, sociale en culturele rechten.<sup>92</sup>

**42.** Een derde vorm van doorwerking is de omzetting van internationaal recht in nationaal recht. Dit wil zeggen dat regelgeving van een internationaal instrument wordt omgezet in nationale wetgeving, waardoor ze van kracht wordt op nationaal niveau.<sup>93</sup>

**43.** Bij de vierde vorm van doorwerking, de indirecte werking of derdenwerking genaamd, draait het om de invloed van de rechten uit het verdrag op horizontale relaties tussen private personen. Derdenwerking voor verdragsrechten is echter niet vanzelfsprekend. Er bestaat enerzijds directe derdenwerking en anderzijds indirecte derdenwerking. Meestal wordt enkel laatstgenoemde erkend.<sup>94</sup>

**44.** Een vijfde vorm waardoor een verdrag doorwerking kan verkrijgen is door de samenlezing van het verdrag met andere verdragsbepalingen die rechtstreekse werking hebben of door samenlezing met het nationaal recht.<sup>95</sup>

---

<sup>89</sup> N. VAN LEUVEN, "Derdenwerking van mensenrechten in de Belgische rechtsorde" in J. WOUTERS en D. VAN EECKHOUTTE (eds.), *Doorwerking van internationaal recht in de Belgische rechtsorde*, Antwerpen, Intersentia, 2006, 172.

<sup>90</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 8.

<sup>91</sup> J. VANDE LANOTTE en G. GOEDERTIER, *Overzicht van het Publiek recht*, Brugge, die Keure, 2007, 660-662.

<sup>92</sup> I. HACHEZ, "L'effet de standstill : le pari des droits économiques, sociaux et culturels?", *Adm.Publ.* 2000, 34.

<sup>93</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 6.

<sup>94</sup> J. VANDE LANOTTE en Y. HAECK, *Handboek EVRM. Deel 1: Algemene beginselen*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 106-107; N. VAN LEUVEN, *Contracten en mensenrechten*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 279.

<sup>95</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 6.

**45.** Ten slotte kan de burgerrechtelijke aansprakelijkheid leiden tot doorwerking aangezien de overheid ook aansprakelijk kan zijn op basis van de artikelen 1382 en 1383 van het oude BW. De aansprakelijkheid kan voortvloeien uit een schending van een positieve of negatieve verplichting. Indien de rechter oordeelt dat de overheid een schending begaan heeft op basis van voornoemde artikelen en dus haar plicht niet nagekomen is, kan dit ervoor zorgen dat een verdrag uitwerking verkrijgt.<sup>96</sup>

**46.** Na de summiere uiteenzetting van de algemene theorie inzake doorwerking, gaat het onderzoek verder met de doorwerking van het VRPH zelf, met in het bijzonder de doorwerking van de artikelen 9 en 20 waaraan in een later stadium getoetst wordt.

**47.** In het VRPH worden zowel burgerlijke en politieke rechten, als economische, sociale en culturele rechten opgenomen. De reden hiervoor was dat de opstellers geloofden dat alleen de eerste generatie van rechten, met name burgerlijke en politieke rechten, de ongelijkheden niet volledig zouden kunnen elimineren.<sup>97</sup> Omdat beide soorten rechten in dezelfde verdragsartikelen kunnen voorkomen, is het soms moeilijk om te bepalen of een bepaling directe werking heeft of niet.<sup>98</sup> Dit kan leiden tot variërende interpretaties en gevolgen, afhankelijk van de gekozen modellen, die op zichzelf niet perfect de realiteit kunnen weerspiegelen. De uiteindelijke interpretatie ligt bij de rechter.<sup>99</sup>

**48.** In de voorbereidende werken van het VRPH wordt aangegeven dat voor de meeste bepalingen in het verdrag een progressieve uitvoering nodig is, wat de directe werking van die bepalingen verhindert.<sup>100</sup> Dit heeft echter nog steeds enige onduidelijkheid tot gevolg, mede door de bewoordingen van het verdrag zelf. In de preambule wordt gesteld dat alle mensenrechten ondeelbaar zijn. Artikel 33 van het verdrag, dat gaat over de implementatie op nationaal niveau, maakt geen onderscheid tussen beide soorten rechten.<sup>101</sup> Daartegenover benadrukt het tweede lid van artikel 4 van het verdrag dat de burgerlijke en politieke rechten onmiddellijk moeten worden uitgevoerd, terwijl de economische, sociale en culturele rechten progressief mogen worden verwezenlijkt.<sup>102</sup>

Staten die het verdrag hebben ondertekend, moeten twee soorten interventies uitvoeren om de progressieve verwezenlijking van de rechten van personen met een handicap te bevorderen. Ten eerste moeten ze maatregelen nemen om discriminatie tegen personen met een handicap te

---

<sup>96</sup> *Ibid*, 27.

<sup>97</sup> D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap? Antwerpen, Intersentia, 2017, 57.

<sup>98</sup> *Ibid*.

<sup>99</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van Personen met een handicap, Mortsel, Intersentia, 2014, 38.

<sup>100</sup> Report of the Ad Hoc Committee on a Comprehensive and Integral Convention on the Protection and Promotion of the Rights and Dignity of Persons with Disabilities on its sixth session, 17 August 2005, Annex II, no. 5, [www.un.org/esa/socdev/enable/rights/ahc6reporte.htm](http://www.un.org/esa/socdev/enable/rights/ahc6reporte.htm).

<sup>101</sup> Preambule, lid c VRPH; art. 33 VRPH; D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap? Antwerpen, Intersentia, 2017, 57.

<sup>102</sup> Art. 4, lid 2 VRPH.

bestrijden en te verbieden. Ten tweede moeten Staten positieve acties ondernemen om gelijkheid voor personen met een handicap na te streven.<sup>103</sup>

**49.** De verplichtingen van de Staten zijn opgenomen in artikel 4 van het Verdrag.<sup>104</sup> Een voor de hand liggende verplichting is dat het verboden is om in strijd met het Verdrag te handelen.<sup>105</sup> Daarnaast moeten Staten het Verdrag uitvoeren door bestaande bepalingen, die niet verenigbaar zijn met het Verdrag, af te schaffen en te vervangen door beleid dat in overeenstemming is met het Verdrag.<sup>106</sup>

Een andere verplichting van het Verdrag voor Staten is het voorkomen van discriminatie tussen private partijen. Dit verbod op discriminatie heeft directe werking, aangezien discriminatiebepalingen directe werking verkrijgen. Dat betekent dat individuen zich hierop kunnen beroepen bij geschillen.<sup>107</sup>

**50.** Hoewel dit tegen de wil van de opstellers is, zijn er auteurs die een schets hebben gemaakt met een opdeling van artikelen in enerzijds de politieke en burgerlijke rechten en anderzijds de economische, sociale en culturele rechten. Dit met als reden dat de eerste groep rechten meestal directe werking verkrijgt en de tweede groep rechten, rechten zijn die eerder progressief verwezenlijkt worden.<sup>108</sup> Daarmee volgt het Verdrag de traditionele opvatting dat de economische, sociale en culturele rechten progressief moeten worden verwezenlijkt, afhankelijk van de betrokken Staat haar beschikbare middelen.<sup>109</sup> Echter ook wat deze groep van rechten betreft, merkt het *Harvard Project on Disability* op dat de bepalingen van het Verdrag erg concrete verplichtingen inhouden voor de Verdragspartijen, zelfs waar het over sociale, economische en culturele rechten gaat. Hierdoor komen ook deze groep van rechten in aanmerking voor directe werking.<sup>110</sup>

Algemeen wordt er aangenomen dat Staten de verplichtingen uit het VRPH geleidelijk mogen uitvoeren, met uitzondering van de non-discriminatiebepalingen die rechtstreekse werking hebben.<sup>111</sup> In een arrest van 22 maart 2016 oordeelde het EHRM dat de non-discriminatiebepalingen in het EVRM moeten worden geïnterpreteerd in het licht van relevante

---

<sup>103</sup> D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 58-59.

<sup>104</sup> Art. 4 VRPH.

<sup>105</sup> Art. 4, lid 1, sub d VRPH.

<sup>106</sup> Art. 4, lid 1, sub b VRPH.

<sup>107</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIAUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 42.

<sup>108</sup> R. KAYESS en P. FRENCH, "Out of the Darkness into Light? Introducing the Convention on the Rights of Persons with Disabilities", *Human Rights Law Review* 2008, 1-34; A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIEUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Mortsel, Intersentia, 2014, 72; D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 57.

<sup>109</sup> G. LAUWERS, "Rechten in het onderwijs volgens het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen Met een Handicap", *TORB* 2013-14, 184-185; D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 58.

<sup>110</sup> A. D'ESPALLIER, S. SOTTIAUX en J. WOUTERS, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de Rechten Van Personen met een Handicap*, Antwerpen, Intersentia, 2014, 41; D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 58.

<sup>111</sup> L. LAVRYSEN, "EHRM schakelt versnelling hoger in bescherming rechten van personen met een handicap", *Juristenkrant* 2016, afl. 328, 3.

bepalingen van het VRPH.<sup>112</sup> Op 17 maart 2016 heeft het Grondwettelijk Hof geoordeeld dat internationale verdragsbepalingen geen rechtstreekse werking dienen te hebben opdat het Hof daaraan onrechtstreeks, via de artikelen 10 en 11 Gw. (het non-discriminatiebeginsel), kan toetsen. Het Grondwettelijk Hof moet dus enkel onderzoeken of de wetgever de voor België bindende internationale verdragen op discriminerende wijze heeft geschonden. Met andere woorden, het Hof hoeft niet specifiek te beslissen of het Verdrag directe werking heeft in de nationale context wanneer een beroep wordt gedaan op de non-discriminatiebepalingen in samenhang gelezen met het internationaal Verdrag.<sup>113</sup>

**51.** Niet alleen in België, maar ook namens de Europese Gemeenschap, nu de Europese Unie, werd het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap goedgekeurd door een beslissing van de Raad van Ministers op 26 november 2009. De doorwerking van dit Verdrag in de rechtsorde van de Europese Unie kwam al ter sprake in een arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie op 18 maart 2014. Hoewel het VN-Verdrag volgens het Hof van Justitie geen rechtstreekse werking heeft, worden alle besluiten van de Europese Unie die betrekking hebben op aangelegenheden waarop het Verdrag van toepassing is, zoals richtlijn 2007/78/EG van de Raad van 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep, zo veel mogelijk in overeenstemming met dit Verdrag uitgelegd. Sinds de goedkeuring door de Raad van Ministers maken de bepalingen van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap deel uit van de rechtsorde van de Europese Unie.<sup>114</sup>

**52.** De doorwerking van het VRPH heeft een complex karakter via de directe werking. Waar het VRPH een bepaling omvat die identiek is aan een bepaling uit een ander internationaal instrument waaraan al directe werking is toegekend, bestaat het vermoeden dat de bepaling van het VRPH ook directe werking bezit. De bepalingen van het VRPH zijn vaak een vernieuwde versie van oudere instrumenten. Niettemin kan deze vernieuwing ervoor zorgen dat het vermoeden van directe werking afzwakt.<sup>115</sup>

**53.** De wijze waarop het VRPH wellicht het meeste effect in de interne rechtsorde zal hebben, is door de onrechtstreekse directe werking door middel van de verdragsconforme interpretatie. Het VRPH kan immers samen gelezen worden met artikelen uit de Grondwet, met andere wetten of met bepalingen uit andere verdragen.<sup>116</sup> Door het ondertekenen van het Verdrag, geven de Verdragspartijen immers aan dat zij zich willen schikken naar de verdragsinhoud. Het EHRM gebruikte deze techniek in een arrest waarbij het Hof het VRPH actief benuttede om tot haar beslissing te komen.<sup>117</sup> Zo'n samenlezing kan grote gevolgen hebben. Enerzijds kan het de inhoud

---

<sup>112</sup> EHRM 22 maart 2016, nr. 23682/13, Guberina/Kroatië.

<sup>113</sup> GWH 17 maart 2016, nr. 42/2016; W. VAN NIEUWENHOVE, "Personen met een beperking en het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap", *BTSZ*, 2016, (289) 292-293.

<sup>114</sup> W. VAN NIEUWENHOVE, "Personen met een beperking en het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap", *BTSZ*, 2016, (289) 292-293.

<sup>115</sup> D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 60.

<sup>116</sup> A. D'ESPALLIER, S. SOTTIAUX en J. WOUTERS, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de Rechten Van Personen met een Handicap*, Antwerpen, Intersentia, 2014, 52-53.

<sup>117</sup> EHRM 20 mei 2007, Alajos Kiss/Hongarije, nr. 38832/06.



van bestaande regelgeving determineren door de verregaande bepalingen uit het VRPH, anderzijds kan het tot een kentering in de rechtspraak leiden omtrent andere rechtsbronnen.<sup>118</sup>

**54.** Het VRPH zal wellicht geen doorwerking hebben via de derdenwerking, aangezien het de overheid is die de voornaamste verantwoordelijkheid draagt voor het garanderen van de rechten uit het Verdrag.<sup>119</sup> Niettemin geldt de plicht tot het respecteren van de rechten van personen met een handicap niet alleen voor de Staten, maar ook voor individuen.<sup>120</sup> De derdenwerking lijkt niet meteen uitgesloten, maar blijft afhankelijk van het oordeel van de rechter die hierin het laatste woord heeft.<sup>121</sup> D'ESPALLIER vindt een rechtstreekse toepassing van het Verdrag in horizontale relaties immers onwaarschijnlijk.<sup>122</sup>

**55.** Een wijze waarop het VRPH-doorwerking kan krijgen is eventueel door de overheidsaansprakelijkheid (*cf. supra* rnr. 45). De appreciatiemarge van de overheid wordt immers ingeperkt door de precieze verplichtingen die het Verdrag oplegt aan de Verdragspartijen, wat de rechterlijke beoordeling inzake de aansprakelijkheidsvordering beïnvloedt. Bij de toets wordt het criterium van de normaal, zorgvuldige en vooruitziende overheid toegepast. Deze toets is strenger bij een geringe beleidsvrijheid van de betreffende overheid.<sup>123</sup> Tenzij de overheid geen stappen zet, waardoor er aan de schadelijder die zich op het Verdrag beroept een schadevergoeding verschuldigd zal zijn, is de toets moeilijk te maken vanwege het niet-kwantificeerbaar karakter van de vooruitgang die opgelegd wordt.<sup>124</sup>

**56.** Van groot belang bij de beoordeling van de directe werking van een bepaling, is de wil van de partijen. Het moet immers de bedoeling zijn van de ondertekenaar om directe werking toe te kennen. *In casu* blijkt uit de voorbereidende werken dat een progressieve realisatie de voorkeur geniet en dat het bijgevolg niet de wil van de partijen was om elke bepaling directe werking toe te kennen, hoewel veel bepalingen wel kenmerken van de burgerlijke en politieke rechten bevatten. Laatstgenoemde groep rechten heeft vaak wel directe werking. Bovendien bevestigt het VRPH de rechten uit andere internationaalrechtelijke instrumenten, wat ertoe leidt dat de beoordelingsmarge verkleint, aangezien veel van die instrumenten al directe werking verkregen.<sup>125</sup> Naast de wil van de partijen, zijn er nog twee kenmerken van directe werking: het Verdrag moet voldoende duidelijk en

---

<sup>118</sup> D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?* Antwerpen, Intersentia, 2017, 66.

<sup>119</sup> G. LAUWERS, "Rechten in het onderwijs volgens het VN-Verdrag inzake de Rechten van Personen Met een Handicap", *TORB* 2013-14, 185.

<sup>120</sup> Art. 4, lid 1, sub e en art. 5 VRPH.

<sup>121</sup> D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?* Antwerpen, Intersentia, 2017, 67; F. MÉGRET, "The Disabilities Convention: towards a holistic concept of rights", *International Journal of Human Rights* 2008, Vol. 12, 13.

<sup>122</sup> A. D'ESPALLIER, "Non-discriminatie ten aanzien van personen met een functiebeperking: redelijke Aanpassingen en het VN-Verdrag" (noot onder Gent 1 ste k. 20 januari 2011), *RW* 2011-12, 879.

<sup>123</sup> A. D'ESPALLIER, "Non-discriminatie ten aanzien van personen met een functiebeperking: redelijke aanpassingen en het VN-Verdrag" (noot onder Gent 1 ste Kamer 20 januari 2011), *RW* 2011-12, 879.

<sup>124</sup> S. KEUNEN. En D. CUYPERS, "Zorgen over zorg. Het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) onder juridisch vuur", *Soc. Kron.* 2015/8; H. KALLEHAUGE, "General Themes Relevant to the Implementation of the UN Disability Convention into Domestic Law: Who is Responsible for the Implementation and how should it be Performed?" in O.M. ARNARDÓTTIR en G. QUINN (eds.), *The UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities. European and Scandinavian Perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 209-210.

<sup>125</sup> D. CUYPERS, S. VAN DAMME en S. KEUNEN, *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 61.

*selffulfilling* zijn. Bepalingen die onmiddellijk rechten toekennen aan individuen, verkrijgen mogelijks directe werking.<sup>126</sup> Kortom heerst er geen duidelijkheid omtrent de directe werking van het VRPH. Het omvat zowel bepalingen die het wel zullen hebben, als bepalingen die het wellicht niet zullen hebben.

**57.** Verder volgt de doorwerking van de artikelen die worden getoetst in hoofdstuk twee. Het eerste artikel waaraan deze masterscriptie toetst is artikel 9 wat de toegankelijkheid behandelt. Dit is redelijk nieuw en houdt verregaande verplichtingen in voor de Staten. Het artikel kent een autonome toepassing, maar blijkt van een groter belang in samenhang gebruikt met andere artikelen waaronder artikel 29 en 30. De bepaling bevindt zich voornamelijk op het niveau van het verwezenlijken van rechten. Zo nemen de Staten de plicht op zich om de toegankelijkheid van communicatie, informatie en dergelijke te bevorderen, maar ook de toegankelijkheid van de fysieke omgeving moet toegankelijk zijn voor personen met een functiebeperking. Verder dienen de Staten onder meer te voorzien in training, andere maatregelen ter ondersteuning, bemiddeling en praktische hulp bij het vergemakkelijken van toegang tot faciliteiten en gebouwen. Ook deze verplichtingen mogen geleidelijk aan gerealiseerd worden, daar ze te verregaand zijn om onmiddellijk uit te voeren. Niettemin is onmiddellijke implementatie te verdedigen, waar de Staat zich akkoord verklaart om gehandicapten te beschermen tegen inbreuken op de rechten uit het artikel, begaan door derden. Het tweede lid, meer bepaald sub a en b, zijn een voorbeeld hiervan; zij vereisen de uitvaardiging van nieuwe richtlijnen waarvan de toepassing onder controle staat en het waarborgen van private instellingen om het nodige te doen ter verbetering van de toegankelijkheid.<sup>127</sup>

Artikel 20 behandelt op zijn beurt de persoonlijke mobiliteit en concretiseert hiermee het recht op vrijheid. De plichten in dit artikel gaan verder dan de geldende minimumverplichtingen bij het gewone recht op vrijheid. Zo dienen Staten maatregelen te nemen om dit recht op vrijheid in te vullen. Dit houdt concreet in dat de overheid de toegang tot hulpmiddelen dient te bevorderen en de mobiliteit te vergemakkelijken. Bovendien dient de Staat dit tegen een betaalbare prijs te doen. Verder moet het personeel getraind worden en moet de Staat de productie van hulpmiddelen ondersteunen. Aan deze verplichtingen moet niet onmiddellijk voldaan worden, maar er moeten wel stappen gezet worden in deze materie. Daarnaast moeten de Staten zorgen voor het respecteren en erkennen van het recht op mobiliteit. Ten slotte vermeldt het VRPH uitdrukkelijk dat dit artikel vatbaar is voor het samenlezen met de verplichting tot het nemen van redelijke aanpassingen. Het aanbieden en treffen van redelijke aanpassingen vormt thans een onmiddellijke verplichting. Niettemin is een *in casu* beoordeling vereist.<sup>128</sup>

**58.** Sinds het toetsingskader is uitgewerkt hierboven, wordt er overgegaan naar hoofdstuk twee waar de bespreking en evaluatie van het Belgisch kader volgt. Het toetsingskader dient hierbij als leidraad.

---

<sup>126</sup> *Ibid.*

<sup>127</sup> A. D'ESPALLIER, J. WOUTERS en S. SOTTIEUX, *De doorwerking van het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap*, Morsel, Intersentia, 2014, 72.

<sup>128</sup> *Ibid.*, 83.



## **2. De facilitering van privaat transport voor personen met een handicap**

**59.** Het tweede hoofdstuk van de masterscriptie tracht een overzicht weer te geven van de voornaamste faciliteiten inzake het privaat transport die de mobiliteit voor personen met een handicap in Vlaanderen bevorderen of waarborgen. Vooreerst bespreekt de masterscriptie de bevoegdheidsverdeling in België betreffende de faciliteiten die besproken worden in deel 2.2. Hoewel de masterscriptie Vlaanderen onderzoekt, is het federale niveau evenzeer van belang, aangezien België een federale staat is die uit gewesten en gemeenschappen bestaat. Dit zorgt ervoor dat het gehandicaptenbeleid zich op verschillende niveaus situeert qua bevoegdheid, nl. de federale overheid, de Vlaamse Gemeenschap, het Vlaams Gewesten de gemeenten.<sup>129</sup> Na de uiteenzetting van de bevoegdheidsverdeling volgt het overzicht met faciliteiten inzake het privaat transport. Ten slotte, na de bespreking van België, worden de faciliteiten rechtstreeks getoetst aan het toetsingskader uit hoofdstuk één.

### **2.1 Bevoegdheidsverdeling**

**60.** Zoals eerder aangehaald is België een federale staat en zijn de bevoegdheden omtrent handicap verdeeld tussen de federale overheid, de gemeenschappen, de gewesten en de gemeenten. Het onderzoek spitst zich echter toe op Vlaanderen, daarom wordt er enkel ingegaan op de bevoegdheden van de federale overheid, het Vlaams Gewesten de Vlaamse Gemeenschap inzake handicap. In beginsel zijn de gemeenschappen bevoegd voor welzijn, echter geven naast de Vlaamse overheid ook de federale Belgische overheid en de lokale besturen het welzijnsbeleid mee vorm. Op vlak van personen met een handicap nemen deze verschillende bestuursniveaus tegelijkertijd rollen en bevoegdheden op zich.<sup>130</sup> Hiervoor zijn de begrippen handicap en mobiliteit al uiteengezet wat noodzakelijk is voor de afbakening van de besproken faciliteiten. De bevoegdheden zullen per faciliteit worden toegelicht.

#### **2.1.1 Bevoegdheden federale overheid**

**61.** De voornaamste bevoegdheid van de federale overheid is het toekennen van tegemoetkomingen voor personen met een handicap. Het is de Directie-generaal Personen met een handicap die de aanvragen hiervoor onderzoekt. Dit uitvoerend orgaan staat eveneens in voor de medische onderzoeken betreffende de sociale en fiscale voordelen die aan personen met een handicap worden toegekend en deze in het kader van de verhoogde kinderbijslag.<sup>131</sup> Voor de verkrijging van tegemoetkomingen of andere sociale ondersteuning, moet de handicap eerst erkend worden door de DG Personen met een handicap. Zij gaan na of de persoon zijn handicap erkend kan worden en of deze persoon aan de voorwaarden voldoet. Na erkenning van de handicap, voorzien zij de persoon van een attest waarin de handicap erkend wordt en waarmee

---

<sup>129</sup> FODSZ, "Gehandicaptenbeleid in België: een overzicht", 2013, <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/brochure-gehandicaptenbeleid-belgie-nl.pdf>, 4.

<sup>130</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 7.

<sup>131</sup> WHEELIT.BE, "Overheden en personen met een handicap: een stand van zaken", 2023, [https://www.wheelit.be/nl/artikelen/6.overheden-en-personen-met-een-handicap-een-stand-van-za#:~:text=De%20vier%20instellingen%20die%20hoofdzakelijk,\(Phare\)%2C%20en%20de%20Dienststelle](https://www.wheelit.be/nl/artikelen/6.overheden-en-personen-met-een-handicap-een-stand-van-za#:~:text=De%20vier%20instellingen%20die%20hoofdzakelijk,(Phare)%2C%20en%20de%20Dienststelle).

deze vervolgens onder bepaalde voorwaarden recht heeft op sociale voordelen bij de DG Personen met een handicap of bij andere instanties.<sup>132</sup>

Op federaal niveau zijn er twee organen bevoegd, zijnde: de DG-personeel met een handicap en het RIZIV. De DG-personeel met een handicap staat enerzijds in voor de tegemoetkomingen. Anderzijds staan zij in voor het verschaffen van attesten met betrekking tot: belastingverminderingen, vrijstelling van BTW voor de auto, parkeerkaarten en de Nationale verminderingskaart voor het openbaar vervoer.<sup>133</sup> De bevoegdheden van het RIZIV hebben betrekking op thema's die zijn uitgesloten van de masterscriptie en worden bijgevolg niet besproken.

**62.** De parkeerkaart voor personen met een handicap is een bevoegdheid van de federale overheid. Automobilisten met een handicap kunnen, via hun gemeentebestuur, een speciale parkeerkaart verkrijgen van de FODSZ die in veel gemeenten recht geeft op onbeperkt en gratis parkeren.<sup>134</sup>

**63.** Ook de belastingvoordelen inzake de aankoop van een aangepast voertuig zijn een bevoegdheid van de federale overheid. Na een erkenning door de FODSZ als gehandicapt persoon en het voldoen aan de voorwaarden voor het verkrijgen van een belastingvoordeel, krijgt de persoon met een handicap een BTW-atteest. Dat attest moet de persoon indienen bij de FOD Financiën die verantwoordelijk is voor het toekennen van het belastingvoordeel. Ook de belastingvoordelen inzake de BIV en de jaarlijkse verkeersbelastingen worden door de FOD Financiën toegekend.<sup>135</sup>

**64.** Het uitreiken van een (aangepast) rijbewijs is een federale bevoegdheid. De rijopleiding en het rijexamen vormen daarentegen een gewestelijke bevoegdheid.<sup>136</sup>

### **2.1.2 Bevoegdheden gewesten (Vlaams Gewest)**

**65.** Na de zesde staatshervorming werden veel bevoegdheden gedelegeerd aan de gewesten.<sup>137</sup> De gewesten zijn bevoegd voor zaken met betrekking tot het grondgebied van het gewest waaronder zaken zoals stedenbouw, de toegankelijkheid van gebouwen en mobiliteit vallen.<sup>138</sup>

---

<sup>132</sup> FODSZ, "Evaluatie van de handicap", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/erkenning-handicap/evaluatie-handicap.htm>.

<sup>133</sup> FODSZ, "Gehandicaptenbeleid in België: een overzicht", 2013, <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/brochure-gehandicaptenbeleid-belgie-nl.pdf>, 15.

<sup>134</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 76.

<sup>135</sup> DG PERSONEN MET EEN HANDICAP, "Belastingvoordelen voor je eigen voertuig", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/andere-hulp/belastingvoordelen-eigen-voertuig>.

<sup>136</sup> BELGIUM.BE, "Mobiliteit", 2023, [https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/rijbewijs/erkende\\_examencentra](https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/rijbewijs/erkende_examencentra).

<sup>137</sup> P. COURTOIS, "AWIPH - Pour qui et pourquoi?", 2022, [https://mes-aides-financieres.be/handicap/awiph/#Le\\_systeme\\_daides\\_aux\\_handicapees\\_en\\_Belgique](https://mes-aides-financieres.be/handicap/awiph/#Le_systeme_daides_aux_handicapees_en_Belgique).

<sup>138</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 31.

**66.** De gewesten zijn bevoegd inzake de goedkeuring van aangepaste voertuigen. De Raad van State besliste dat dit een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest is en niet van de Vlaamse Gemeenschap, omdat de focus op het vervoer ligt en niet op de persoon waarvoor het vervoer bedoeld is.<sup>139</sup> Het VAPH komt tussen in de tegemoetkomingen voor aanpassingen aan de auto. Wie aanpassingen nodig heeft om zelf een voertuig te besturen, kan hiervoor een tegemoetkoming krijgen van het VAPH, na opmaak van een attest door CARA. Het VAPH is een Intern Verzelfstandigd Agentschap (IVA) met rechtspersoonlijkheid waarvoor de minister van Welzijn, Volksgezondheid en Gezin verantwoordelijk is. Het VAPH heeft een residuaire bevoegdheid wat wil zeggen dat het enkel tussenkomt voor kosten die niet door een andere instantie worden gedekt.<sup>140</sup>

### **2.1.3 Bevoegdheden gemeenschappen (Vlaamse Gemeenschap)**

**67.** De gemeenschappen zijn bevoegd voor de persoonsgebonden aangelegenheden.<sup>141</sup> Hierbij gaat het voornamelijk over beleid inzake mindervaliden, met inbegrip van omscholing en herscholing, beroepsopleidingen en mobiliteitshulpmiddelen.<sup>142</sup> Dit betekent echter dat de gemeenschappen enkel bevoegdheden hebben met betrekking tot de thema's die worden uitgesloten van het onderzoek. Daarom gaat de masterscriptie niet verder in op de bevoegdheden van de gemeenschappen.

### **2.1.4 Bevoegdheden lokale besturen**

**68.** Ten slotte spelen de lokale overheden en gemeentebesturen een aanzienlijke rol in het welzijnsbeleid. Zij zijn verbonden aan de andere bestuursniveaus, aangezien zij welzijnstaken uitvoeren in opdracht van een andere overheid zoals de federale of de Vlaamse overheid. In bepaalde gevallen tekenen zij zelf een welzijnsbeleid uit, maar wel binnen de grenzen en regelgevende kaders die door een andere overheid bepaald is. De gemeenten dienen als een soort van tussenkanaal voor het indienen van aanvragen bij de DG Personen met een handicap. Personen met een handicap kunnen op die manier rechtstreeks terecht bij hun gemeente voor de aanvraag van een tegemoetkoming, van een parkeerkaart, van een nationale verminderskaart voor het openbaar vervoer, voor een BTW-atteest of van een evaluatie ter verkrijging van het algemeen attest verbonden aan de aanvraag voor bepaalde fiscale en sociale maatregelen. Gemeenten zijn daarnaast ook bevoegd om het parkeerbeleid in hun gemeente te bepalen.<sup>143</sup> Specifiek op vlak van mobiliteit spelen de lokale overheden een eerder beperkte rol: zij voorzien zelf maar een beperkt aanbod qua hulp- of dienstverlening. Provincies en gemeenten zijn verantwoordelijk voor het uitvoeren van het lokale beleid wat de mobiliteit en gehandicaptenzorg

---

<sup>139</sup> Art. 6, §1, X, lid 1, 8° BWHI; LOOSVELDT, G., "De bevoegdheden van de gemeenschappen" in SEUTIN, B., VAN HAEGENDOREN, G., BAERT, J., CLEMENT, J., DE GEYTER, L., ELST, M., LOOSVELDT, G., OPGENHAFFEN, T., PUT, J., STEEN, B., VAN DE PUTTE, M., VAN DER BIESEN, G., VAN NIEUWENHOVE, J., VANNESTE, F., VANSTEENKISTE, S. en VELAERS, J., *De bevoegdheden van de gemeenschappen*, Brugge, die Keure, 2017, 409; FOD MOBILITEIT EN VERVOER, "Auto – Hoe kan ik mijn aangepast voertuig laten goedkeuren?", 2023, <https://mobilit.belgium.be/nl/faq/auto-hoe-kan-ik-mijn-aangepast-voertuig-laten-goedkeuren>.

<sup>140</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 93.

<sup>141</sup> Art. 128, §1 Gw.

<sup>142</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 75.

<sup>143</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 31.

betreft. Zo moeten zij er bijvoorbeeld voor zorgen dat hun publieke gebouwen en openbare ruimtes toegankelijk en aangepast zijn.<sup>144</sup>

**69.** Onderstaand schema biedt een overzicht van de bevoegdheidsverdeling voor wat betreft de mobiliteit voor personen met een handicap inzake het privaat transport.

	Federale overheid	Vlaamse overheid	Lokale overheid
Mobiliteit inzake het privaat transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerkaart</li> <li>• Belastingvoordelen aangepast voertuig</li> <li>• (Aangepast) rijbewijs</li> </ul>	<i>Vlaams Gewest</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goedkeuring aangepaste voertuigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkeerplaatsen</li> </ul>
		<i>Vlaamse Gemeenschap</i> /	

**70.** Een belangrijke vaststelling is de complexiteit van de bevoegdheidsverdeling inzake het gehandicaptenbeleid. Het is een waar doolhof om te achterhalen welke overheid voor welke faciliteit bevoegd is. Vanzelfsprekend maakt de complexe bevoegdheidsverdeling het niet altijd eenvoudig en duidelijk voor betrokken personen om te weten waar zij terecht kunnen met hun probleem. Om die reden bestaat er een interministeriële Conferentie die als taak heeft de samenwerking tussen deze verschillende niveaus te bevorderen. Vandaar hebben zij verscheidene werkgroepen verenigt die zich richten op specifieke deelaspecten van personen met een handicap met als doel in passende regelgeving te voorzien in de strijd tegen discriminatie. De werkgroep die van belang is voor deze masterscriptie is de groep "Mobiliteit". Bovendien zijn er verscheidene ministers betrokken bij de behandeling van de materies door de werkgroepen. De minister die op dit moment belast is met de materies inzake Personen met een handicap is Karine Lalieux.<sup>145</sup>

Naar aanleiding van de internationale dag van personen met een handicap stelden de Staatssecretarissen en Ministers van de regionale en federale regeringen een interfederale strategie op voor personen met een handicap voor de periode tussen 2021 en 2030. Hun doel is om samen de inclusie van gehandicapten te realiseren. De beslissing om hun gezamenlijke visie uit te werken werd genomen op basis van het geratificeerde VRPH en de grondwetswijziging die in 2021 is doorgevoerd.<sup>146</sup>

Hun visie bevat een drieledige doelstelling. De eerste doelstelling omvat het bieden van een beleidskader voor de verder uitvoering van het VRPH. De tweede doelstelling is het bijdragen aan de uitvoering van de Europese handicapstrategie voor 2021 tot 2030. De derde doelstelling is het zorgen voor de samenhang tussen de actieplannen en strategieën die elke entiteit ontwikkelt. Wat

<sup>144</sup> B. VERSCHUERE en K. HERMANS, *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 92-93.

<sup>145</sup> X, "Interministeriële Conferentie Handicap Federale en regionale regeringen lanceren eenzelfde visie voor een inclusief België.", 2022, <https://lalieux.belgium.be/nl/interministerie%C3%ABle-conferentie-handicap-federale-en-regionale-regeringen-lanceren-eenzelfde-visie>.

<sup>146</sup> *Ibid.*

de tweede doelstelling betreft, is het van belang te vermelden dat er in maart 2021 een handicapstrategie is vastgelegd door de Europese Commissie wat de periode 2021 tot 2030 betreft aangezien de internationale en Europese regels doorwerking hebben in ons nationaal beleid. De creatie van een interfederale strategie, biedt de mogelijkheid om de Europese strategie uit te werken en uit te voeren op Belgisch niveau wat op zijn beurt helpt bij de verwezenlijking van een goede coördinatie en samenwerking tussen alle overheidsniveaus. Verschillende gebruikersvertegenwoordigers gaan zich uitspreken over de strategie en advies verlenen. Voor België is het de eerste maal dat zo'n gezamenlijke strategie wordt ontwikkeld wat ervoor zorgt dat ze de aanbevelingen uit het VRPH volgt.<sup>147</sup>

## **2.2 Overzicht bestaande maatregelen en evaluatie**

**71.** De masterscriptie belicht in dit deel de maatregelen omtrent de essentiële faciliteiten betreffende het privaat transport. Deze faciliteiten zijn de volgende: het aangepast rijbewijs, het aangepast voertuig, de parkeerkaart voor gehandicapten en de voorbehouden parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Na de uiteenzetting van de maatregelen per onderwerp, worden ze direct getoetst aan het overeenkomstige criterium uit het toetsingskader voor hoofdstuk twee.

### **2.2.1 Aangepast rijbewijs**

**72.** Personen met een handicap kunnen door hun verminderde functionele vaardigheid of aangeboren letsel belemmerd worden om op een veilige manier hun voertuig te besturen. Het tijdstip waarop deze beperkingen tot uiting komen is niet van belang, dit kan zowel voor de rijopleiding zijn als na het afleggen van een examen waardoor de persoon al in het bezit is van een voorlopig of definitief rijbewijs. Wat wel van belang is, is dat de huisarts geraadpleegd dient te worden bij een verminderde functionele vaardigheid, waardoor deze de persoon kan doorverwijzen naar het Centrum voor Rijgeschiktheid en Voertuigaanpassing.<sup>148</sup> Dit centrum kan de rijgeschiktheid beoordelen. Zo gaat hun team van specialisten na of de persoon als bestuurder aan de medische minimumnormen voldoet die de wet voorschrijft. Bij een cognitief probleem wordt er ook een neuropsychologisch onderzoek gevoerd tijdens de procedure. Verder kijken de aanpasdeskundigen of er bepaalde aanpassingen nodig zijn om het motorvoertuig veilig te kunnen besturen. De onderzoeken voor rijgeschiktheid en hun adviezen met betrekking tot de verbouwingen aan een voertuig zijn kosteloos. Wanneer zij de persoon rijgeschikt achten, maken zij een rijgeschiktheidsattest op. In dit attest kunnen er echter wel beperkingen voor de bestuurder of het aangepast voertuig opgenomen worden gelet op de geestelijke en lichamelijke toestand van de persoon, de eventuele risico's, gevaren en omstandigheden die eigen zijn aan het besturen van een voertuig. Deze beperkingen en voorwaarden kunnen onder andere betrekking hebben op de (sub)categorie van het rijbewijs, het type voertuig, toegestane plaatsen en gebruiksvoorwaarden. Een voorbeeld van zo'n beperking of voorwaarde is de code 01.06 die op het rijbewijs staat, wat betekent dat de persoon contactlenzen of een bril draagt en zonder het dragen van deze het voertuig niet mag besturen. Met dit attest kan er een aangepast rijbewijs aangevraagd worden bij de gemeente. Indien er voorwaarden of beperkingen van toepassing zijn op het aangepast

---

<sup>147</sup> *Ibid.*

<sup>148</sup> Hierna: CARA.



rijbewijs, is het van groot belang dat deze nauwkeurig nageleefd worden. Doet men dat niet, rijdt men op dat moment zonder geldig rijbewijs en zal de verzekeringsmaatschappij de kosten niet dekken bij een ongeval.<sup>149</sup>

Het aangepast rijbewijs is niet levenslang geldig zoals de parkeerkaart dat in beginsel wel is (*cf. infra* nmr. 79). Op het rijbewijs staat een geldigheidsduur van maximaal 5 jaar voor personen jonger dan 50 jaar en van 3 jaar voor personen ouder dan 50 jaar. Wanneer de geldigheidsduur bijna verstreken is, kan de persoon opnieuw een rijgeschiktheidsattest aanvragen.<sup>150</sup>

**73.** Voor de evaluatie van deze faciliteit toetst de masterscriptie aan het criterium inzake de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Dit criterium behandelt zowel het aangepast rijbewijs als het aangepast voertuig en de tegemoetkomingen die dit mogelijk maken. De VN vermeldt in de *concluding observations* dat de Staten maatregelen moeten treffen die het mogelijk maken voor personen met een handicap om een rijbewijs te verkrijgen. Verder vermeldt de VN dat de wettelijke en regelgevende kaders voor het verkrijgen van een rijbewijs beperkingen mogen bevatten voor zover deze legitiem zijn. De beperkingen mogen gebaseerd zijn op objectieve criteria zoals: de rijvaardigheid, een zichttest, de openbare veiligheid etc. (*cf. supra* nmr. 23).

Ten eerste voorziet België regelgeving en maatregelen die het mogelijk maken voor personen met een handicap om een rijbewijs te verkrijgen. Ten tweede bevat deze regelgeving een aantal beperkingen. Zo kunnen er in het rijgeschiktheidsattest beperkingen voor de bestuurder of het aangepast voertuig opgenomen worden gelet op de geestelijke en lichamelijke toestand van de persoon, de eventuele risico's, gevaren en omstandigheden die eigen zijn aan het besturen van een voertuig. Deze beperkingen en voorwaarden kunnen onder andere betrekking hebben op de (sub)categorie van het rijbewijs, het type voertuig, toegestane plaatsen en gebruiksvoorwaarden. Deze beperkingen worden op het aangepast rijbewijs vermeld. Mijns inziens is er aan dit criterium voldaan op basis van bovenstaande redenen. De mogelijke beperkingen, zijn beperkingen die immers gestoeld zijn op basis van objectieve criteria zoals de rijvaardigheid, de (openbare) veiligheid en testen betreffende de geestelijke en lichamelijke toestand van de persoon met een handicap.

De vraag rijst of de beperkte geldigheidsduur van het aangepast rijbewijs gerechtvaardigd is ten opzichte van het gewone rijbewijs dat levenslang geldig is. Hierover is echter geen informatie voorhanden. Mijns inziens is dit gerechtvaardigd, omdat er andere termijnen gelden op basis van de leeftijdscategorie waarin de persoon zich bevindt. Verder is het mogelijk om een nieuw rijgeschiktheidsattest aan te vragen wanneer de geldigheidsduur verstreken is. Het is niet zo dat zij

---

<sup>149</sup> OKRA, "Rijbewijs bij ziekte of handicap", 2023, <https://www.vias.be/nl/particulieren/cara/>.

<sup>150</sup> OKRA, "Rijbewijs bij ziekte of handicap", 2023, [30](https://www.okra.be/info-en-advies/mobiliteit/rijbewijs-bij-ziekte-of-handicap#:~:text=Voor%20de%20aanmaak%20van%20een, Centrum%20voor%20Rijgeschiktheid%20en%20Voertuigaanpassing).</a></p></div><div data-bbox=)

hun recht om te rijden per direct verliezen wanneer de termijn verstreken is, aangezien een vernieuwing mogelijk is waardoor een nieuwe termijn van start gaat. Ten slotte is de gezondheidstoestand van personen met een handicap (globaal gezien) meer aan veranderingen onderhevig dan deze van personen zonder een handicap. Deze veranderingen kunnen een objectieve reden vormen om de rijgeschiktheid van deze personen om de zoveel tijd opnieuw te onderzoeken.

### **2.2.2 Aangepast voertuig**

**74.** Zoals eerder vermeld, kan het louter besturen van een voertuig moeilijk zijn voor de persoon, dus dit op een veilige manier doen, is dan eens zo moeilijk. Daarom is er voorzien in de mogelijkheid om het voertuig te laten aanpassen zodat het wel (veilig) bestuurd kan worden door de gehandicapte persoon of zodat deze kan meerijden in het voertuig. Op welke manier deze aanpassingen kunnen gebeuren, wordt geregeld door de gewesten daar zij bevoegd zijn voor de goedkeuring van aangepaste voertuigen.<sup>151</sup> Voor Vlaanderen is het CARA die dit kan nagaan. Indien de persoon een voertuig laat aanpassen, verkrijgt deze een rijbewijs met beperking (*cf. supra* rnr. 72). De persoon in kwestie mag het voertuig wel uitlenen of delen via een autodeelsysteem, maar de aanpassing van het voertuig moet in overeenstemming zijn met het rijbewijs van de bestuurder. Dit rijbewijs bevat in sommige gevallen echter codes die bepaalde voorwaarden of beperkingen opleggen.<sup>152</sup>

Daarnaast heeft een gehandicapte, die geen wagen kan besturen, de keuze om een voertuig aan te schaffen waarvoor geen rijbewijs vereist is, namelijk de voertuigen voor stapvoets verkeer en trage voertuigen.<sup>153</sup>

**75.** Zoals eerder vermeld, is het van belang dat personen met een handicap een rijbewijs kunnen verkrijgen. Echter is dit enkel mogelijk als zij voorafgaand de mogelijkheid hebben om rijlessen te volgen en een rijexamen af te leggen. Hiervoor kan een aangepast voertuig noodzakelijk zijn. De regelgeving komt hieraan tegemoet. Zo mag een gehandicapt persoon die een normaal voertuig niet kan besturen, het praktische rijonderricht volgen met een voertuig dat speciaal aangepast is aan zijn of haar handicap. Dit aangepast voertuig mogen zij zelf aanleveren of verkrijgen ze van CARA.<sup>154</sup>

**76.** In veel gevallen kan de persoon met een handicap een tegemoetkoming krijgen voor aanpassingen aan de auto wanneer de opties noodzakelijk zijn door de handicap om mee te kunnen rijden of zelfstandig met het voertuig te kunnen rijden.<sup>155</sup> Zo kan de persoon met een handicap via een BTW-kantoor van het FOD een BTW-attest voor voertuigen aanvragen. Dit attest

---

<sup>151</sup> FOD MOBILITEIT EN VERVOER, "Beperkte mobiliteit en rijgeschiktheid", 2023, <https://mobilit.belgium.be/nl/weg/personen-met-beperkte-mobiliteit/beperkte-mobiliteit-en-rijgeschiktheid>.

<sup>152</sup> Art. N7 KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 30 april 1998, 13483.

<sup>153</sup> FOD MOBILITEIT EN VERVOER, "Beperkte mobiliteit en rijgeschiktheid", 2023, <https://mobilit.belgium.be/nl/weg/personen-met-beperkte-mobiliteit/beperkte-mobiliteit-en-rijgeschiktheid>.

<sup>154</sup> Art. 22, §2 (Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Vlaams Gewest), lid 3 KB 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen, *BS* 1 juni 2004; art. 45 KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 30 april 1998, 13483.

<sup>155</sup> VAPH, "Autoaanpassingen en de keuze van de auto", 2023, <https://www.vaph.be/nieuws/autoaanpassingen-en-de-keuze-van-de-auto#:~:text=Tegemoetkoming%20VAPH,tegemoetkoming%20krijgen%20van%20het%20VAPH..>

geeft enerzijds recht op een BTW-vermindering bij de aankoop, herstelling, gebruik en onderhoud van een auto en anderzijds op een vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting.<sup>156</sup> Het BTW-tarief bedraagt slechts 6% in de plaats van 21%. Hiervoor moet er wel voldaan worden aan de voorwaarde dat de persoon in kwestie deze auto gedurende ten minste drie jaar als zijn of haar persoonlijk vervoermiddel gebruikt. Doordat de fiscale voordelen strikt persoonlijk zijn, moet de persoon met een handicap zich telkens in de auto bevinden als deze op de openbare weg gebruikt wordt. Niettemin bestaan er uitzonderingen op deze regel, bijvoorbeeld indien de gehandicapte persoon minderjarig is of als het de enige gezinswagen is.<sup>157</sup>

**77.** De masterscriptie toetst bovenstaande maatregelen aan het criterium inzake de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Het vervoermiddel dient toegankelijk te zijn opdat de persoon met een handicap zijn recht op persoonlijke mobiliteit kan uitoefenen. Daarvoor dienen de Staten maatregelen te treffen om de aankoop van aangepaste voertuigen en uitrusting te vergemakkelijken, maar ook maatregelen die het mogelijk maken om voertuigen aan te passen. Bovendien moeten personen met een handicap de kans krijgen om een rijexamen af te leggen en een rijbewijs te verkrijgen. Dit is niet mogelijk zonder het voorhanden zijn van aangepaste voertuigen waarmee deze personen kunnen rijden. Verder dienen deze voertuigen en aanpassingen aan een voertuig tegen een betaalbare prijs beschikbaar te zijn. Het verstrekken van overheids- en belastingsubsidies en het afzien van belastingen en douaneheffingen zijn inspanningen die de Staten kunnen leveren hieromtrent (*cf. supra* rnr. 25).

Zoals hierboven beschreven neemt België maatregelen die de toegankelijkheid van het vervoermiddel bevorderen. Enerzijds is het mogelijk om aanpassingen te laten doen aan het voertuig die tegemoetkomen aan de individuele noden van de persoon met een handicap, waardoor deze het voertuig kan besturen. Anderzijds hebben gehandicapte personen de mogelijkheid om rijlessen en rijexamens af te leggen met een aangepast voertuig. Verder voorziet België in een attest dat enerzijds recht geeft op een BTW-vermindering bij de aankoop, herstelling, gebruik en onderhoud van een auto en anderzijds op een vrijstelling van de belasting op inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting. Het BTW-tarief bedraagt slechts 6% in de plaats van 21%. Op basis van deze redenen concludeert de masterscriptie dat er voldaan is aan de criteria inzake de toegankelijkheid van het vervoermiddel en de tegemoetkomingen voor aangepaste voertuigen.

### **2.2.3 Parkeerkaart**

**78.** Personen met een handicap kunnen een parkeerkaart voor personen met een handicap<sup>158</sup> aanvragen wanneer hun verminderde gezondheidstoestand aanleiding geeft tot verminderde of beperkte verplaatsingsmogelijkheden. Zowel kinderen als volwassenen kunnen recht hebben op

---

<sup>156</sup> VLAANDEREN, "Mobiliteit met een handicap", 2023, <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-met-een-handicap>.

<sup>157</sup> FOD FINANCIËN, "Aankoop van een auto", 2023, <https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/autogebruikers-beperking/welke-voordelen/aankoop-auto#q1>.

<sup>158</sup> Art. 27.4.3 KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, BS 14 juli 2014.

een parkeerkaart. Met deze kaart hebben zij het recht om in de blauwe zone en op voorbehouden plaatsen te parkeren. Deze parkeerplaatsen bevinden zich vaak vlakbij belangrijke bestemmingen, zoals het stadscentrum of de ingang van een gebouw.<sup>159</sup> De Bestuursdirectie van de Uitkeringen aan Personen met een Handicap is bevoegd om de parkeerkaart toe te kennen. Zij moeten tevens alle inlichtingen verschaffen die van belang zijn voor de toekenning van de parkeerkaart.<sup>160</sup>

Om recht te hebben op zo'n parkeerkaart, dient de persoon zich in een van de volgende situaties te bevinden:<sup>161</sup>

- een blijvende invaliditeit van 50% of meer wanneer het een invaliditeit van de benen (onderste ledematen) betreft<sup>162</sup>
- een blijvende invaliditeit van 80% of meer (in het oude stelsel van tegemoetkomingen aan personen met een handicap of de bijkomende kinderbijslag)<sup>163</sup>
- oorlogsinvalide, militair of burgerlijk, met een invaliditeit van 50% of meer<sup>164</sup>
- volledig verlamd aan beide armen of beide armen zijn geamputeerd<sup>165</sup>
- de gezondheidstoestand vermindert de persoon zijn mobiliteit of zelfredzaamheid
  - o de arts heeft de gehandicapte persoon minstens 12 punten gegeven in de evaluatie van de vermindering van zelfredzaamheid (indien de persoon ouder dan 18 jaar is). Dit duidt de mate aan waarin de handicap de persoon belemmert in dagelijkse activiteiten zoals eten, poetsen, koken, zichzelf wassen...<sup>166</sup>
  - o de arts heeft de gehandicapte persoon minstens 2 punten gegeven op het onderdeel verplaatsingen (zowel voor kinderen als volwassenen). Dit betekent dat de persoon door zijn handicap grote moeilijkheden heeft om zich te verplaatsen of dat hij zich onmogelijk kan verplaatsen zonder hulpmiddelen of de hulp van een ander persoon<sup>167</sup>
- de toelating van de adviserend geneesheer van de Vlaamse Sociale Bescherming of van het ziekenfonds om een mobiliteitshulpmiddel aan te kopen<sup>168</sup>

---

<sup>159</sup> SOCIAL SECURITY, "Parkeerkaart personen met een handicap", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/parkeerkaart>.

<sup>160</sup> Art. 4 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>161</sup> Art. 1 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>162</sup> KB van 8 februari 2006 houdende bepaling van de wijze waarop een volledige blindheid, een volledige verlamming van de bovenste ledematen of amputatie van de bovenste ledematen en een blijvende invaliditeit die rechtstreeks is toe te schrijven aan de onderste ledematen en ten minste 50% bedraagt, wordt vastgesteld, *BS* 17 februari 2006; art. 1, 1°, lid b MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>163</sup> Art. 1, 1°, lid a MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>164</sup> Art. 1, 1°, lid h MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>165</sup> KB van 8 februari 2006 houdende bepaling van de wijze waarop een volledige blindheid, een volledige verlamming van de bovenste ledematen of amputatie van de bovenste ledematen en een blijvende invaliditeit die rechtstreeks is toe te schrijven aan de onderste ledematen en ten minste 50% bedraagt, wordt vastgesteld, *BS* 17 februari 2006; art. 1, 1°, lid c MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>166</sup> Art. 1, 1°, lid d MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>167</sup> Art. 1, 1°, lid e-g MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.

<sup>168</sup> SOCIAL SECURITY, "Parkeerkaart personen met een handicap", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/parkeerkaart>.

Het hebben van een parkeerkaart betekent niet automatisch dat de persoon zijn handicap erkend is. Bijgevolg kan de parkeerkaart niet als bewijs gelden voor de erkenning van de handicap.<sup>169</sup>

**79.** De aanvraagformulieren voor een parkeerkaart kan de betrokken persoon aanvragen bij het gemeentebestuur en vervolgens indienen bij de FOD Sociale Zekerheid.<sup>170</sup> Bij bezit van een parkeerkaart, blijft deze onbeperkt en levenslang geldig tenzij anders voorzien is in het officieel attest. In dat geval staat er een vervaldatum op de kaart.<sup>171</sup> Als de vervaldatum nadert, kan er een verlenging van de parkeerkaart worden aangevraagd via *My Handicap* binnen een termijn van zes maanden voor het verval van de kaart. Bij een aanvraag tot verlenging voorafgaand aan de termijn van zes maanden, een te vroege aanvraag dus, verkrijgt de persoon een duplicaat van de kaart met als gevolg dat deze dezelfde vervaldatum zal hebben. Daarnaast is het mogelijk om een duplicaat aan te vragen indien de kaart verloren gaat, gestolen wordt of er schade aan is. In dat geval verkrijgt de persoon een nieuwe kaart met een nieuw serienummer en wordt de oude kaart geblokkeerd.<sup>172</sup>

Bovendien is de kaart en het gebruik ervan ook strikt persoonlijk; ze dient enkel gebruikt te worden indien de persoon met een handicap zelf het voertuig bestuurt of meerijdt als passagier.<sup>173</sup> Aangezien de kaart persoonlijk is, enkel in aanwezigheid van de gehandicapte persoon gebruikt mag worden en het niet mogelijk is om meer dan één kaart per persoon te verkrijgen, dient de parkeerkaart steeds meegenomen te worden in het voertuig dat gebruikt zal worden. Verder moet de kaart altijd vooraan op het dashboard van het voertuig liggen waarbij het rolstoelsymbool en unieke kaartnummer zichtbaar zijn.<sup>174</sup>

**80.** De vraag rijst of een parkeerkaart ook weer ingetrokken kan worden. De intrekking van zo'n kaart is tevens niet evident aangezien er ook een recht mee ingetrokken wordt wat moeilijk te verantwoorden is indien de toestand van de gehandicapte persoon niet gewijzigd of verbeterd is. Er bestaat weinig duidelijkheid omtrent de toestanden waarin zo'n intrekking gebeurt. In 2011 werd de volgende schriftelijke vraag gesteld aan de staatssecretaris voor Sociale Zaken, Gezinnen en Personen met een handicap: "*Hoeveel parkeerkaarten voor gehandicapten werden er jaarlijks in de periode 2001-2011 ingetrokken? Kan de staatssecretaris mij daarbij tevens de redenen bezorgen (onrechtmatig verkregen, fraude, overlijden...)?*". Zo antwoordde de staatssecretaris dat er geen systematische intrekking van parkeerkaarten plaatsvindt door de DG Personen met een handicap. Wat wel drie mogelijke scenario's zijn waarbij de houder zijn parkeerkaart verliest, is wanneer de

<sup>169</sup> FODSZ, "Parkeerkaart", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/onze-dienstverlening/parkeerkaart.htm>.

<sup>170</sup> Art. 2, lid 1 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, BS 21 mei 1999.

<sup>171</sup> KB van 8 februari 2006 houdende bepaling van de wijze waarop een volledige blindheid, een volledige verlamming van de bovenste ledematen of amputatie van de bovenste ledematen en een blijvende invaliditeit die rechtstreeks is toe te schrijven aan de onderste ledematen en ten minste 50% bedraagt, wordt vastgesteld, BS 17 februari 2006, 1<sup>o</sup>, lid e-g.

<sup>172</sup> Art. 7 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, BS 21 mei 1999; SOCIAL SECURITY, "Parkeerkaart personen met een handicap", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/parkeerkaart>.

<sup>173</sup> FODSZ, "Parkeerkaart", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/onze-dienstverlening/parkeerkaart.htm>.

<sup>172</sup> Art. 6 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, BS 21 mei 1999. SOCIAL SECURITY, "Parkeerkaart personen met een handicap", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/parkeerkaart>.

<sup>173</sup> Artikel 5, lid 1 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, BS 21 mei 1999; BELGIUM.BE, "Parking voor personen met een handicap", 2023, [https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/Voertuigen/personen\\_met\\_een\\_handicap/parking](https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/Voertuigen/personen_met_een_handicap/parking).

<sup>174</sup> SOCIAL SECURITY, "Parkeerkaart personen met een handicap", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/parkeerkaart>.

kaart zijn vervaldatum bereikt en de betrokken persoon deze terugstuurt aan de directie-generaal, wanneer de houder van de kaart overlijdt en de directie-generaal de kaart vernietigt of in geval van misbruik kan de politie beslissen om de kaart voor een bepaalde periode in te houden.<sup>175</sup> Het ministerieel besluit betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap bevestigt deze scenario's.<sup>176</sup>

**81.** In sommige gevallen kan er gratis geparkeerd worden indien men in het bezit is van de parkeerkaart op plaatsen waar er een beperkte parkeertijd geldt op basis van een parkeermeter of -automaat. Of dit het geval is, is afhankelijk van de gemeente waarin men zich bevindt. Daarnaast heeft men met de kaart het recht om onbeperkt in tijd te parkeren op parkeerplaatsen met een beperkte parkeertijd zoals in een blauwe zone van toepassing is. Verder geeft de parkeerkaart het recht gratis te parkeren op parkeerplaatsen van de NMBS.<sup>177</sup> Bovendien kan de kaart in het buitenland gebruikt worden; informatie hierover kan men opvragen bij de ambassade van het land waar men naar toe gaat.<sup>178</sup> Wat Europese bestemmingen betreft, bestaat er een online tool van de Europese Commissie waarmee de plaatselijke regels voor parkeerkaarten opgezocht kunnen worden.<sup>179</sup>

**82.** Hoewel de parkeerkaart een EU-parkeerkaart voor gehandicapten is en in alle EU-landen erkend wordt, bestaat er geen parkeerkaart op internationaal niveau.<sup>180</sup> Echter zijn er veel landen over de hele wereld die wel een gehandicaptenkaart uitgeven om de mobiliteit van personen met een handicap te vergemakkelijken. De regels en procedures voor het verkrijgen van zo'n kaart verschillen wel van land tot land.<sup>181</sup> De VN vermeldt noch in hun *concluding observations*, noch in het Verdrag zelf iets over een parkeerkaart. Dit zorgt ervoor dat deze faciliteit onder geen van de criteria uit het toetsingskader valt onder te brengen. Niettemin vormt het bezitten van een parkeerkaart in Vlaanderen (en in België algemeen) een voorwaarde om een voorbehouden parkeerplaats voor gehandicapten te mogen benutten. Bovendien geldt dit ook als bewijs dat de houder van de kaart gerechtigd is om de parkeerplaats te benutten waardoor deze geen sanctie zal oplopen bij het parkeren op zo'n parkeerplaats. De voorbehouden parkeerplaatsen kunnen dus niet bestaan zonder de parkeerkaart voor gehandicapten en andersom. Dit heeft als gevolg dat de parkeerkaart een niet te missen faciliteit vormt in het bevorderen en vergemakkelijken van de mobiliteit van personen met een handicap. Dus ook al kunnen de maatregelen inzake de parkeerkaart niet getoetst worden aan de opgestelde criteria, vormt deze parkeerkaart een onmisbare maatregel in het kader van de facilitering van personen met een handicap. Het VRPH roept de Staten immers op om passende maatregelen te nemen om personen met een handicap in staat te stellen volledig deel te nemen aan de samenleving. Mijns inziens vormt de parkeerkaart

---

<sup>175</sup> Vr. en Antw. Senaat, Vr. nr. 5-4918, 28 december 2011 (B. ANCIAUX).

<sup>176</sup> Art. 5 MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, BS 21 mei 1999.

<sup>177</sup> Art. 1.3 in fine Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, BS 5 mei 2001.

<sup>178</sup> FODSZ, "Parkeerkaart", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/onze-dienstverlening/parkeerkaart.htm>.

<sup>179</sup> *Ibid.*

<sup>180</sup> X, "EU-parkeerkaart voor mensen met een handicap", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/parking-card-disabilities-people/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/parking-card-disabilities-people/index_en.htm).

<sup>181</sup> *Ibid.*

voor gehandicapten zo'n passende maatregel die de mobiliteit van personen met een handicap vergemakkelijkt.

#### **2.2.4 Parkeerplaatsen**

**83.** De parkeerkaart is onlosmakelijk verbonden aan de parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Het ministerie van verkeer en infrastructuur heeft de richtlijnen van 4 juli 1978 en 19 september 1996 vervangen door een omzendbrief.<sup>182</sup> Deze omzendbrief bepaalt dat de gemeenteverhoden bevoegd zijn om het beleid zoals in de brief bepaald, voort te zetten. De gemeenteraad dient de besproken maatregelen, vervat in de omzendbrief, op te nemen in een aanvullend verkeersreglement dat door hen wordt vastgesteld en aan de goedkeuringsvoogdij is onderworpen.<sup>183</sup> De gemeenteraden zijn eveneens bevoegd wat de regels inzake betalend parkeren betreft. In de meeste gemeenten geldt een vrijstelling van betaling, maar niet overal. Het is aangewezen dit duidelijk te vermelden op de betaalautomaat ter voorkoming van misverstanden.<sup>184</sup>

**84.** De parkeerplaatsen voor personen met een handicap zijn voorbehouden plaatsen die aangeduid worden met een blauw verkeersbord, gekenmerkt door de "P", waarop een wit pictogram afgebeeld staat van een persoon met een handicap in een rolstoel of dat aangevuld wordt met een onderbord waarop voornoemd pictogram is afgebeeld. Het pictogram van de persoon met een handicap in een rolstoel mag herhaald worden op het wegdek zelf, steeds in het wit.<sup>185</sup> Op bepaalde plaatsen is het mogelijk om het bord aan te vullen met een vermelding van de periode waarin de reservering geldt of om in een tijdsbeperving van bijvoorbeeld 30 minuten te voorzien.<sup>186</sup>

**85.** Verder voorziet de regelgeving in afmetingen en een maximale hellingsgraad waaraan de parkeerplaatsen moeten voldoen.<sup>187</sup> Bovendien bevindt deze plaats zich steeds zo dicht mogelijk bij een toegankelijke ingang van het gebouw of de instelling, of bij de voetgangsuitgang van de parking. Als dat niet het geval is, dienen deze zich op een afstand van hoogstens 50 meter van de toegang te bevinden, tenzij dat materieel onmogelijk blijkt.<sup>188</sup>

---

<sup>182</sup> Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>183</sup> Art. 2 en 10 wet betreffende de politie over het wegverkeer; art. 1.5.1 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>184</sup> Art. 3) Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>185</sup> Art. 1.3 en 1.5.2.1 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001; FODSZ, "Parkeerkaart", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/onze-dienstverlening/parkeerkaart.htm>.

<sup>186</sup> Art. 1.5.2.3 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>187</sup> Art. 27 B.VI.Reg. 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, *BS* 21 maart 2011; X, "Afdeling V: bepalingen met betrekking tot parkeerplaatsen", 2023, <https://www.toegankelijkgebouw.be/Regelgeving/InVlaanderen/Normbepalingen/Art27/tabid/170/Default.aspx>.

<sup>188</sup> Art. 1.1.4 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

**86.** Niettemin zijn er voorbehouden plaatsen waarvoor de parkeerkaart onvoldoende is. Dit is het geval wanneer een stad of gemeente een aantal parkeerplaatsen voorziet voor hun bewoners.<sup>189</sup> Daarnaast behoudt men geen plaatsen voor waar het verboden is om te parkeren, waar de verkeersveiligheid dit belet of waar er een systeem van beurtelings parkeren geldt. Tenslotte moet een voorbehouden plaats altijd beschikbaar zijn voor een houder van de gehandicaptenparkeerkaart, deze plaatsen mogen niet geïndividualiseerd worden.<sup>190</sup>

**87.** Er zijn verschillende regelingen omtrent voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg. Bij parkeerterreinen waar er veel parkeerplaatsen zijn, mag in reservering worden voorzien. Aanbevolen is de norm van 1 gereserveerde parkeerplaats op 50 zoals dit in de buurlanden geldt.<sup>191</sup> Daarnaast kan reservering voorzien worden voor gebouwen die niet over een privé-parkeerterrein beschikken dat toegankelijk is voor het publiek, maar waar mensen met een handicap wel zeer geregeld of dagelijks naartoe gaan, zoals een verzorginstelling voor gehandicapten bijvoorbeeld.<sup>192</sup> Gebouwen die toegankelijk zijn voor het publiek, maar waar personen met een handicap slechts occasioneel naartoe gaan, zijn daarentegen niet voorzien van reservering. Uitzonderlijk kan dit wel wanneer bijzondere schikkingen genomen zijn om deze personen een goede toegankelijkheid te garanderen en indien er geen privé-parking aan het gebouw is dat toegankelijk is voor het publiek.<sup>193</sup> Voor de reservering van parkeerplaatsen in de buurt van de werkplaats of de woning geldt er dat deze aanvraag onderzocht moet worden rekening houdend met een aantal factoren.<sup>194</sup>

**88.** Indien de gehandicapte persoon zelf niet over een auto beschikt en zich regelmatig laat vervoeren door iemand die niet bij hem inwoont, bestaat er de mogelijkheid tot de invoering van een parkeerverbod ter hoogte van de woning zodat het in- en uitstappen makkelijker verloopt.<sup>195</sup>

**89.** Wanneer er parking voorhanden is, moet er voor sommige voorzieningen en gebouwen onder bepaalde voorwaarden parkeerruimte voorbehouden worden voor personen met een handicap. Deze plaatsen, zowel privé als openbaar, zijn opgenomen in een lijst.<sup>196</sup> Het Vlaams

---

<sup>189</sup> FODSZ, "Parkeerkaart", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/onze-dienstverlening/parkeerkaart.htm>.

<sup>190</sup> Art. 1.3 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>191</sup> Art. 1.1.1 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>192</sup> Art. 1.1.2 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>193</sup> Art. 1.1.3 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>194</sup> Art. 1.2 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>195</sup> Art. 1.4 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>196</sup> Wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen, toegankelijk voor het publiek, *BS* 19 augustus 1975; KB van 9 mei 1977 genomen in uitvoering van de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot openbare gebouwen, *BS* 8 juni 1977.



Gewest heeft deze lijst overgenomen.<sup>197</sup> De van kracht zijnde norm is de volgende: één voorbehouden plaats per 25 parkeerplaatsen.<sup>198</sup>

Tenslotte is de naleving van de voorbehouden parkeerplaatsen van belang. Bij overtreding door iemand die niet in het bezit is van een parkeerkaart, kan de politie het voertuig in overtreding verplaatsen. Het wederrechtelijk gebruik van een voorbehouden parkeerplaats is opgenomen in de lijst van prioritairere overtredingen. De maatregelen zijn onlosmakelijk verbonden aan de mobiliteit voor personen met een handicap dus is het van belang dat deze maatregelen systematisch en op een behoorlijke wijze gecontroleerd worden.<sup>199</sup>

**90.** De masterscriptie toetst de maatregelen omtrent de voorbehouden parkeerplaatsen aan het criterium van het voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen. De VN wekte in hun *concluding observations* de indruk dat het voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen iets positief is, ongeacht het aantal. Verder is het belangrijk voor hen dat deze parkeerplaatsen tegen een zo laag mogelijke kost beschikbaar zijn. De VN haalt vaak aan dat de faciliteiten betaalbaar moeten zijn en bij voorkeur zelfs gratis (*cf. supra* rnr. 24).

In Vlaanderen is er een omzendbrief die de regelgeving inzake de voorbehouden parkeerplaatsen vastlegt. Deze regelgeving legt bepaalde te volgen normen op, maar bevat ook situaties waarin er niet in voorbehouden parkeerplaatsen moet voorzien worden. Indien het voorbehouden parkeerplaatsen op de openbare weg betreft, beveelt de minister de norm van één gereserveerde parkeerplaats op 50 aan voor een ruim parkeerterrein. Verder is het mogelijk om een voorbehouden parkeerplaats aan te vragen in de nabijheid van de woning of van de werkplaats of om een parkeerverbod op te leggen ter hoogte van de woning opdat deze persoon degelijk kan in- en uitstappen. Wat de kosten van het parkeren betreft, geldt er dat de personen met een handicap onbeperkt mogen parkeren in de blauwe zone. Verder parkeren ze gratis op de parkeerplaatsen van de NMBS en op plaatsen waar de parkeertijd beperkt is door een parkeermeter of -automaat in gemeenten die dit toestaan.

Indien het voorbehouden parkeerplaatsen op openbare plaatsen betreft, moet er naar de geldende gewestelijke reglementering gekeken worden. In het Vlaams Gewest geldt de norm van één voorbehouden parkeerplaats per 25 parkeerplaatsen. Wat het tarief van het parkeren betreft, zijn het de gemeenteraden die de regels bepalen. In de meeste gemeenten geldt er een vrijstelling voor het betalen van parkeergeld. De omzendbrief maakt duidelijk dat een verdere veralgemening wenselijk is. Indien een gemeente anders beslist, is het aangewezen om dit uitdrukkelijk op het toestel te vermelden zodat de mensen met een handicap weten dat ze niet vrijgesteld zijn van betaling. In België geldt er algemeen dat deze voorbehouden plaatsen enkel te gebruiken zijn indien men in het bezit is van een gehandicapten parkeerkaart. Ten slotte benadrukt de omzendbrief het belang van systematische controles op de maatregelen, aangezien deze zo nauw

---

<sup>197</sup> Art. 2.1 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>198</sup> KB van 9 mei 1977, genomen in uitvoering van de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot openbare gebouwen, *BS* 8 juni 1977.; art. 2.2.2 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

<sup>199</sup> Art. 4 Omz.VI. 3 april 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

verbonden zijn met de mobiliteit van personen met een handicap. Omwille van deze reden is het wederrechtelijk gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen opgenomen in de lijst van prioritair overtreedingen. In het geval van een overtrekking, kunnen de bevoegde personen bij de politie van het wegverkeer overgaan tot de verplaatsing van het voertuig in overtrekking.<sup>200</sup>

Als de masterscriptie deze maatregelen toetst aan het criterium dan blijkt dat eraan voldaan is omwille van bovenstaande redenen. Ondanks het feit dat er aan het criterium voldaan is, is er mijns inziens minieme ruimte voor verbetering. Zoals de omzendbrief terecht aangeeft, is een verdere veralgemening inzake de vrijstelling voor het betalen van parkeergeld wenselijk. Op die manier kunnen personen met een handicap in elke gemeente gratis en zorgeloos parkeren.

**91.** Na evaluatie van bovenstaande maatregelen, blijkt voldaan te zijn aan de volgende criteria: de toegankelijkheid van het vervoermiddel, de tegemoetkomingen inzake het aangepast voertuig en het voorzien van voorbehouden parkeerplaatsen. Echter dient de masterscriptie nog twee criteria te toetsen. Deze inzake de monitoring en de zelfbeschikking (*cf. supra* nr. 36 en 37). Aangezien dit meer algemene criteria zijn, die betrekking hebben op de eerder behandelde criteria, worden zij hierna toegelicht.

**92.** Wat het criterium van de monitoring betreft, regelt artikel 33 VRPH dat de Staten een orgaan moeten aanwijzen of oprichten dat instaat voor het bevorderen, beschermen en opvolgen van het Verdrag.<sup>201</sup> Verder is er het Comité voor de Rechten van Personen met een Handicap (CRPD) dat is opgericht in het kader van het VRPH. Dit Comité bestaat uit internationale deskundigen inzake handicaprechten en is belast met het toezicht op de naleving van het VRPH door de Staten. Zij ontvangen de rapporten van de Staten over de maatregelen die zij hebben genomen om het Verdrag uit te voeren.<sup>202</sup> In België zijn er meerdere instanties die een rol spelen. Op Belgisch niveau is Unia de instantie die toezicht houdt op de implementatie van het VRPH. Unia is als onafhankelijke openbare instelling belast met de bescherming, bevordering en monitoring van gelijke kansen en de bestrijding van discriminatie in België. Het behandelt discriminatieklachten van personen op basis van verschillende gronden waaronder handicap. Hoewel Unia ook aandacht besteedt aan discriminatie op grond van handicap, is het niet specifiek gericht op het bevorderen van de rechten van gehandicapten in het algemeen. Om haar opdracht te vervullen, richtte Unia een cel VN-Verdrag Handicap en een begeleidingscommissie op.<sup>203</sup> Naast Unia is er de NHRPH. Dit is een onafhankelijke adviesraad die opgericht is om de federale regering en andere instanties te adviseren over aangelegenheden die verband houden met de rechten en belangen van gehandicapten. De NHRPH fungeert als platform voor gehandicapten om hun stem te laten horen, uitdagingen en problemen aan te kaarten en aanbevelingen te doen om de belangen

---

<sup>200</sup> Art. 4.4 KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, BS 14 juli 2014.

<sup>201</sup> Art. 33 VRPH.

<sup>202</sup> Art. 34 en 35 VRPH.

<sup>203</sup> UNIA, "Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap en zijn Facultatief Protocol", 2006, <https://www.unia.be/nl/discriminatiegronden/handicap/het-verdrag-van-de-verenigde-naties-inzake-de-rechten-van-personen-met-een-handicap>; UNIA, "De naleving van de rechten van personen met een handicap in België", <https://www.unia.be/nl/discriminatiegronden/handicap/het-verdrag-van-de-verenigde-naties-inzake-de-rechten-van-personen-met-een-handicap#Unia-waakt-over-de-uitvoering-van-het-VN-Verdrag-in-Belgie>.

en rechten van gehandicapten te beschermen en te bevorderen. De NHRPH is specifiek gericht op kwesties die te maken hebben met gehandicapten zoals de toegankelijkheid en het vervoer. Zij werken ook samen met andere instanties zoals Unia en het VAPH.<sup>204</sup> Op Vlaams niveau is het VAPH verantwoordelijk voor de implementatie van het VRPH in Vlaanderen. Het VAPH is een agentschap van de Vlaamse overheid dat instaat voor de uitvoering van het beleid inzake personen met een handicap in Vlaanderen. Het heeft onder meer als taak om de rechten van personen met een handicap te bevorderen en te waarborgen, inclusief de implementatie van het VRPH op regionaal niveau.<sup>205</sup> Naast deze instanties, zijn er nog veel verenigingen, organisaties en vzw's die zich inzetten voor de rechten en belangen van personen met een handicap. Dit zijn er echter te veel om te behandelen in deze masterscriptie dus gaat de masterscriptie hier niet verder op in. Gelet op bovenstaande uiteenzetting concludeert de masterscriptie dat er aan het criterium van de monitoring voldaan is.

Een laatste criterium waaraan de masterscriptie toetst is dit van de zelfbeschikking. Zoals vermeld, is dit een criterium dat niet op zichzelf staand getoetst kan worden en slechts voldaan is als er aan de andere criteria voldaan is. *In casu* is er aan de andere criteria voldaan, waardoor er ook aan het criterium van de zelfbeschikking voldaan is. Dit betekent dat, wat het privaat transport betreft, personen met een handicap zich autonoom kunnen verplaatsen. Er zijn veel faciliteiten die de mobiliteit in grote mate bevorderen, echter blijft het zelf besturen van een vervoermiddel enkel mogelijk voor gehandicapte personen die rijgeschikt worden geacht. Voor de gehandicapte personen die dit niet kunnen, worden de nodige aanpassingen voorzien zodat zij wel kunnen meerijden in een voertuig. Hoewel dit bezien kan worden als de grootst mogelijke vorm van autonomie in hun geval, blijven zij afhankelijk van hulpverleners.

---

<sup>204</sup> NHRPH, "Onthaal", 2023, <https://ph.belgium.be/nl/>.

<sup>205</sup> Decr. VI. 7 mei 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, BS 11 juni 2004; VAPH, "Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap", 2023, <https://www.vaph.be/>.

### 3. De facilitering van publiek transport voor personen met een handicap

93. Het derde hoofdstuk van de masterscriptie heeft hetzelfde opzet als hoofdstuk twee met als enige verschil dat hoofdstuk twee het privaat transport behandelt en hoofdstuk drie het publiek transport. Dit hoofdstuk tracht eveneens een overzicht weer te geven van de voornaamste faciliteiten die er omtrent mobiliteit bestaan voor personen met een handicap in Vlaanderen, met betrekking tot het publiek transport. Hierbij ligt de focus op de verschillen en gelijkenissen tussen de verschillende niveaus op vlak van bevoegdheid. België is tevens een federale staat die uit gewesten en gemeenschappen bestaat. Dit zorgt ervoor dat het gehandicaptenbeleid zich op verschillende niveaus situeert qua bevoegdheid, nl. de federale overheid, de gemeenschappen, de gewesten en de gemeenten.<sup>206</sup> Ten slotte, na de bespreking van België, worden de faciliteiten rechtstreeks getoetst aan het toetsingskader uit hoofdstuk één.

#### 3.1 Bevoegdheidsverdeling

##### 3.1.1 Bevoegdheden federale overheid

94. Op federaal niveau is er de Nationale verminderingkaart openbaar vervoer voor blinden en de Kaart kosteloze begeleider openbaar vervoer. De Nationale verminderingkaart voor het openbaar vervoer kan de persoon in kwestie aanvragen bij de FODSZ.<sup>207</sup> Deze zijn zowel bij De Lijn als de NMBS geldig.<sup>208</sup> Het is de FOD Mobiliteit die de kortingskaarten voor het openbaar vervoer voorziet.<sup>209</sup>

##### 3.1.2 Bevoegdheden gewesten (Vlaams Gewest)

95. De gewesten zijn bevoegd voor de grondgebonden materies zoals ruimtelijke ordening, mobiliteit en infrastructuur.<sup>210</sup> Dit omvat onder meer de toegankelijkheid van openbare gebouwen. Ook de uitrusting en uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden (met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal) zijn een bevoegdheid van de gewesten. Verder hebben personen die in het Vlaams Gewest wonen en waarvan de beperking erkend is door het VAPH hebben recht op een gratis vervoerbewijs van De Lijn. Dit geldt ook voor hun medereiziger of begeleider.<sup>211</sup> Ten slotte is de wegbeheerder verantwoordelijk voor de halte-infrastructuur. Indien

---

<sup>206</sup> FODSZ, "Gehandicaptenbeleid in België: een overzicht", 2013, <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/brochure-gehandicaptenbeleid-belgie-nl.pdf>, 4.

<sup>207</sup> VLAANDEREN, "Nationale verminderingkaart openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/nationale-verminderingkaart-openbaar-vervoer>.

<sup>208</sup> VLAANDEREN, "Nationale verminderingkaart openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/nationale-verminderingkaart-openbaar-vervoer>; VLAANDEREN, "Kaart voor kosteloos begeleiden van een persoon met een handicap op het openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/kaart-voor-kosteloos-begeleiden-van-een-persoon-met-een-handicap-op-het-openbaar-vervoer>.

<sup>209</sup> BELGIUM.BE, "VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. België Tweede en derde periodiek rapport", 2020, <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/content/docs/nl/publicaties/handicap/handicap-uncrpd-2de-3de-rapport-0420-nl.pdf>, 31.

<sup>210</sup> Art. 6, §1, X, 1° en 7°-8° BWHI; Art. 39 Gw.; VLAANDEREN, "Bevoegdheden van gewesten", 2023, <https://www.vlaanderen.be/uw-overheid/verdeling-van-de-bevoegdheden/bevoegdheden-van-gewesten>.

<sup>211</sup> VLAANDEREN, "Gratis abonnementen van De Lijn voor personen met een handicap", 2023, <https://www.vlaanderen.be/gratis-abonnement-van-de-lijn-voor-personen-met-een-handicap>.

de halte naast een gewestweg ligt, is het Agentschap Wegen en Verkeer verantwoordelijk voor het onderhoud, de planning en de uitvoering van de halte.<sup>212</sup>

### 3.1.3 Bevoegdheden gemeenschappen (Vlaamse Gemeenschap)

96. Er zijn geen bevoegdheden van de Vlaamse Gemeenschap die relevant zijn in het kader van het publiek transport dus worden deze buiten beschouwing gelaten.

### 3.1.4 Bevoegdheden lokale besturen

97. Indien een halte langs een gemeenteweg ligt, is de gemeente verantwoordelijk voor de planning, het onderhoud en de uitvoering voor wat de halte-infrastructuur betreft.<sup>213</sup>

98. Wat het luchtverkeer op regionale luchthavens en openbare vliegvelden betreft, inclusief de rechten die er betrekking op hebben, plegen de betrokken Regeringen overleg met de federale overheid.<sup>214</sup> Ook over de samenwerking tussen de spoorwegen enerzijds en de maatschappijen voor stads- en streekvervoer anderzijds dient er zo'n overleg gepleegd te worden, met het oog op de bevordering en coördinatie van het openbaar vervoer.<sup>215</sup>

	Federale overheid	Vlaamse overheid	Lokale overheid
Mobiliteit inzake het publiek transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nationale verminderingskaart openbaar vervoer voor blinden</li> <li>Kaart kosteloze begeleider openbaar vervoer</li> </ul>	<i>Vlaams Gewest</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gratis abonnement De Lijn</li> <li>Toegankelijkheid van gebouwen</li> <li>(Halte-)infrastructuur</li> <li>De uitrusting en uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden</li> </ul>	Halte-infrastructuur
		<i>Vlaamse Gemeenschap</i> /	

## 3.2 Overzicht maatregelen en evaluatie

99. De masterscriptie belicht in dit deel de maatregelen omtrent de essentiële faciliteiten betreffende het publiek transport. Meer bepaald belicht het de maatregelen inzake het reizen per vliegtuig, per trein, per bus of touringcar en per schip. De masterscriptie behandelt het reizen per

<sup>212</sup> VLAANDEREN, "Toegankelijke haltes: regelgeving en richtlijnen", 2023, <https://www.vlaanderen.be/toegankelijke-haltes/toegankelijke-haltes-regelgeving-en-richtlijnen>.

<sup>213</sup> *Ibid.*

<sup>214</sup> Art. 6, §3, 6° BWHI.

<sup>215</sup> Art. 6, §3bis, 3° BWHI.

taxi en metro niet. Na de uiteenzetting van de maatregelen per onderwerp, worden ze direct getoetst aan het overeenkomstige criterium uit het toetsingskader voor hoofdstuk drie.

**100.** Indien een persoon minder mobiel is of een handicap heeft, heeft deze recht op toegang tot de trein, de bus, de touringcar, de tram, het vliegtuig of het schip. Bij aankoop van een ticket voor een van deze vervoermiddelen, moet de verkoper informatie verstrekken over de reis en de faciliteiten aan boord van deze vervoermiddelen in een formaat dat voor de persoon toegankelijk is.

Voor al deze vervoerswijzen heeft de persoon met een handicap recht op gratis hulp aan boord van de vervoermiddelen en in terminals. De persoon met een handicap mag niet geweigerd worden op basis van zijn beperkte mobiliteit of handicap, tenzij om veiligheidsredenen of het ontwerp van het vervoermiddel of de infrastructuur dit niet mogelijk maakt.<sup>216</sup>

### **3.2.1 Reizen per vliegtuig**

**101.** De rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die reizen per luchtvervoer zijn opgenomen in een verordening van het Europees Parlement en de Raad.<sup>217</sup> Deze verordening onderscheidt zich met de andere 3 verordeningen die hierna volgen, met betrekking tot het reizen per trein, bus en schip, doordat deze verordening enkel betrekking heeft op personen met een handicap of met beperkte mobiliteit. Het doel van de verordening is het opnemen van regels ter bescherming van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, zowel om hen te verzekeren dat zij bijstand ontvangen als hen tegen discriminatie te beschermen.<sup>218</sup>

**102.** Daarnaast is het van belang om te weten wat er verstaan wordt onder personen met een handicap of met beperkte mobiliteit. In de vier verordeningen die besproken worden, geldt een gelijkaardige definitie met kleine taalkundige afwijkingen. De definitie opgenomen in deze verordening luidt als volgt: *"personen wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of locomotorische, permanente of tijdelijke) handicap, een intellectuele handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en wier situatie vereist dat zij passende aandacht krijgen en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hen worden aangepast."*<sup>219</sup>

**103.** Zoals eerder vermeld, heeft een persoon met een handicap recht op gratis hulp bij het reizen. Indien de persoon reist per vliegtuig kan deze hulp bestaan uit het helpen met bagage, hulp bij het in- en uitstappen; hulp tijdens, voor of na de vlucht op de luchthavens en hulp bij

---

<sup>216</sup> EUROPA.EU, "Rechten van reizigers met een handicap of beperkte mobiliteit", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#).

<sup>217</sup> Verord. Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>218</sup> Art. 1 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>219</sup> Art. 2, lid 1, sub a) Verord. Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

grondafhandelingsdiensten indien de persoon met een assistentiehond reist.<sup>220</sup> De verordening is van toepassing op gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen en die gebruikmaken of voornemens zijn gebruik te maken van commerciële luchtdiensten.<sup>221</sup>

Als de persoon tijdens de hele reis begeleid wordt, moet de luchtvaartmaatschappij en haar personeel de bijstand verlenen die de persoon nodig heeft vergemakkelijken. Bovendien moet de persoon die bijstand verleent aan de persoon met een handicap zoveel als mogelijk naast deze persoon in het vliegtuig zitten, de luchtvaartmaatschappij moet dit voorzien waar mogelijk.<sup>222</sup>

**104.** Van belang is dat de persoon ten laatste 48 uur voor zijn vertrek contact opneemt met de luchtvaartmaatschappij, de reisorganisatie of het boekingskantoor om uit te leggen wat voor hulp deze nodig heeft en of de persoon begeleid zal worden tijdens de reis.<sup>223</sup> Er moet ook meegedeeld worden of er een assistentiehond mee reist of niet.<sup>224</sup> Verder kunnen de luchtvaartmaatschappij, de reisorganisatie of het boekingskantoor advies verlenen over de mobiliteitshulpmiddelen, een rolstoel of eventuele batterijen. Bovendien moet het beheersorgaan alle redelijke inspanningen leveren om bijstand te verlenen op zo'n wijze dat de betrokken persoon in staat is de vlucht te halen, waarvoor hij een boeking heeft, in het geval dat deze persoon geen voorafgaande kennisgeving heeft gedaan.<sup>225</sup>

Wat niet in de hulpverlening opgenomen is, is de hulp bij het eten of het innemen van medicijnen. De persoon staat hier zelf voor in. Indien de persoon dit niet zelfstandig kan, kan de maatschappij vragen dat de persoon door iemand begeleid wordt.<sup>226</sup>

**105.** Ook voor het vliegtuig geldt er dat de persoon niet geweigerd kan worden bij het instappen omwille van zijn beperkte mobiliteit of handicap.<sup>227</sup> De persoon kan enkel geweigerd worden omwille van beveiligingsproblemen, een te klein vliegtuig of als de maatschappij de persoon niet mag vervoeren op basis van de veiligheidsregels.<sup>228</sup>

**106.** Bovendien duidt het beheersorgaan van de luchthaven op het luchthaventerrein of op een plaats onder rechtstreeks gezag van het beheersorgaan, zowel in de luchthavengebouwen als daarbuiten, aankomst- en vertrekpunten aan waar personen met een handicap en beperkte mobiliteit gemakkelijk kunnen melden dat zij zijn aangekomen op de luchthaven en bijgevolg om

---

<sup>220</sup> Art. 8, lid 1 en 10 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>221</sup> Art. 1 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>222</sup> Bijlage II Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>223</sup> Art. 6, lid 2 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>224</sup> Art. 7, lid 2 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>225</sup> Art. 7, lid 3 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>226</sup> Art. 4, lid 2 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>227</sup> Art. 3, lid 1 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>228</sup> Art. 4, lid 1 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1; EUROPA.EU, "U reist per vliegtuig", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#plane](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#plane).

bijstand kunnen verzoeken. Deze aankomst- en vertrekpunten dienen duidelijk gemarkeerd te worden en bieden in toegankelijke formaten basisinformatie aan over de luchthaven.<sup>229</sup>

**107.** Als er problemen ontstaan of een hulpmiddel kwijt is geraakt of beschadigd is, moet de persoon contact opnemen met de luchthavenautoriteiten of de luchtvaartmaatschappij. Indien dat niet volstaat, kan er contact opgenomen worden met de nationale handhavingsinstantie van het land waar het incident zich voorgedaan heeft. In overeenstemming met de internationale, Gemeenschaps- en nationale rechtsvoorschriften, ontvangt de betrokken persoon een compensatie voor het verloren gaan of beschadigd worden van rolstoelen of andere mobiliteits- en hulpmiddelen tijdens de afhandeling in de luchthaven of tijdens het vervoer aan boord van het luchtvaartuig.<sup>230</sup>

**108.** De relevante criteria hierbij zijn de toegankelijkheid van: de openbare gebouwen, het vervoermiddel en de informatie- en communicatie. (*cf. supra* nmr. 31, 33 en 34).

**109.** Het criterium inzake de toegankelijkheid van openbare gebouwen dewelke toegang verlenen tot het publiek transport, is vooral van belang voor wat de toegankelijkheid van de luchthavens betreft. Een aantal zaken die zeker aanwezig moeten zijn ter bevordering van de toegankelijkheid, zijn: signalering in Braille en makkelijk te lezen vormen én ter plaatse assistentie. Het gebruik van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moeten zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers waaronder de personen met een handicap. De Staten dienen hieromtrent regelgeving te voorzien. In Vlaanderen is er een besluit van kracht dat de voorwaarden regelt waaraan publieke gebouwen moeten voldoen. Het is van toepassing op het bouwen, verbouwen, herbouwen of uitbreiden van constructies (of delen ervan) die publiekelijk toegankelijk zijn en waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is vereist of een meldingsplicht geldt. Dit besluit vermeldt wanneer het plaatsen van een lift verplicht is, welke afmetingen deuropeningen en looppaden moeten hebben en welke niveauverschillen overbrugd dienen te worden met een helling. Verder voorziet dit besluit ook normen voor de afmetingen van de parkeerplaatsen en het aantal dat voorbehouden moet zijn. Echter zijn er gebouwen en ruimten die ontoegankelijk blijven, omdat het besluit bepaalde openbare gebouwen en ruimten uitsluit van de verplichtingen. Hieronder vallen gebouwen die voor een bepaalde datum gebouwd zijn en gebouwen of ruimten die niet aan een bepaalde oppervlakte voldoen. Wat signalering betreft, wordt verwezen naar het criterium inzake de toegankelijkheid van informatie- en communicatie (*cf. supra* nmr. 34).

Een belangrijk gegeven om te vermelden, is dat het besluit van toepassing is op Vlaanderen. In Vlaanderen bevinden zich slechts enkele regionale luchthavens. De nationale luchthaven van België bevindt zich niet in Vlaanderen, maar in Brussel. Om die reden baseert de toetsing zich voornamelijk op de Verordening inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen. De verleende bijstand moet gehandicapten onder meer in

---

<sup>229</sup> Art. 5 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>230</sup> Art. 12 Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.



staat stellen om zich van het punt van aankomst naar het luchtvaartuig te begeven en van daar naar het punt vanwaar zij de luchthaven verlaten, inclusief in- en uitstappen. Deze punten moeten minstens bij de hoofdingangen van de terminals, de incheckbalies en andere afzetpunten worden aangegeven. Verder moeten de luchtvaartmaatschappijen, bij beslissingen over het ontwerp van nieuwe terminals en luchthavens, rekening houden met de behoeften van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.<sup>231</sup> Bovenstaande maatregelen tonen aan dat er alles aan gedaan wordt om de toegankelijkheid voor personen met een handicap te bevorderen. Er lijkt dan ook aan dit criterium voldaan te zijn.

**110.** Het tweede criterium waaraan de masterscriptie toetst is de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Er moet ten eerste wetgeving uitgevaardigd zijn die de rechten van personen met een handicap als passagiers waarborgt op voet van gelijkheid met anderen. In deze wetgeving mag geen bepaling staan over vervoersdiensten die discrimineert op basis van handicap. De VN vermeldt niet waaraan zo'n vervoermiddel moet voldoen om toegankelijk te zijn. Wel moet er *universal design* toegepast worden op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. Een voorbeeld van iets wat de VN positief vindt, is het voorzien van een hefplatform of oprijplaat om het vervoer van rolstoelgebruikers te vergemakkelijken (*cf. supra* nnr. 33). De Verordening bepaalt dat personen met een handicap op de luchthavens en aan boord van de luchtvaartuigen bijstand moeten krijgen die beantwoordt aan hun bijzondere behoeften door voorziening van het nodige personeel en de nodige uitrusting. Deze bijstand moet zonder bijkomende kosten worden verleend om uitsluiting te vermijden. Verder vermeldt de Verordening dat waar nodig liften en rolstoelen ter beschikking gesteld dienen te worden om aan boord te gaan of af te stappen van het luchtvaartuig. Verder moeten de luchtvaartmaatschappijen, bij beslissingen over het ontwerp van nieuwe en te renoveren luchtvaartuigen rekening houden met de behoeften van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.<sup>232</sup> Ten slotte mag een gehandicapt persoon geen toegang geweigerd worden op basis van zijn handicap, dit staat expliciet opgenomen in de Verordening. De toegang mag enkel geweigerd worden, omwille van veiligheidsredenen of wanneer de grootte van het luchtvaartuig dit onmogelijk maakt. Aangezien de uitzonderingen gebaseerd zijn op objectieve criteria en er een alternatief wordt aangeboden in geval van weigering, concludeert de masterscriptie dat er voldaan is aan dit criterium.

**111.** Een ander belangrijk criterium is dit van de toegankelijkheid van de informatie- en communicatietechnologieën. De strikte implementatie van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moet zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers. De Staten kunnen de toegankelijkheid bevorderen door tussenpersonen in te schakelen zoals: lezers, gidsen en professionele gebarentolken. Ook de informatie en communicatie moeten beschikbaar zijn in eenvoudig te lezen formaten en voorzien zijn van aanvullende en alternatieve methodes voor personen met een handicap. Denk hierbij aan het gebruik van braille of geluidssignalen (*cf. supra* nnr. 34). De Verordening en de eerder getoetste criteria tonen aan dat

---

<sup>231</sup> Overweging (11) Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

<sup>232</sup> Overweging (11) Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.

er heel wat assistentie voorzien is om het de persoon met een handicap of beperkte mobiliteit zo makkelijk mogelijk te maken. Verder legt de Verordening vast dat alle essentiële informatie in alternatieve formaten die toegankelijk zijn voor gehandicapten, verstrekt moet worden aan de luchtreizigers. Deze dienen ook minstens in dezelfde talen als de informatie voor de andere passagiers beschikbaar te zijn.<sup>233</sup> Gelet op de maatregelen uit de Verordening, is er aan het criterium voldaan.

### **3.2.2 Reizen per trein**

**112.** Indien de persoon reist per trein, heeft deze recht op gratis hulp op het station voor en na de reis, in de trein zelf en bij het in- en uitstappen of overstappen.<sup>234</sup> Net zoals bij het vliegtuig, dient de persoon contact op te nemen met de spoorwegmaatschappij, met het boekingskantoor of de reisorganisatie om uit te leggen welke hulp nodig zal zijn en dit minstens 48 uur voor vertrek.<sup>235</sup> Instappen kan opnieuw enkel geweigerd worden omwille van beveiligingsproblemen of als de maatschappij de persoon niet mag vervoeren op grond van de veiligheidsregels.<sup>236</sup> Bij weigering dient de betrokkene, na verzoek hiertoe, ingelicht te worden over de redenen van weigering binnen de 5 dagen na het verzoek.<sup>237</sup>

**113.** Niet enkel de toegankelijkheid van het publiek transport is van belang, ook de toegankelijkheid van publieke gebouwen en openbare ruimten zijn belangrijk.<sup>238</sup> In Vlaanderen regelt een besluit de voorwaarden waaraan publieke gebouwen moeten voldoen. Het besluit is van toepassing op het bouwen, verbouwen, herbouwen of uitbreiden van constructies, of delen ervan, die publiekelijk toegankelijk zijn en waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is vereist of een meldingsplicht geldt.<sup>239</sup> Hierin is onder meer opgenomen aan welke afmetingen looppaden moeten voldoen, welke niveauverschillen overbrugd moeten worden met een helling, wanneer het plaatsen van een lift verplicht is en welke afmetingen een toegang of deuropening moet hebben. Zoals vermeld in het deel van de parkeerplaatsen, voorziet dit besluit in normen voor de afmetingen van de parkeerplaatsen en het aantal dat voorbehouden moet zijn.<sup>240</sup> Op verzoek kan de persoon met een handicap informatie verkrijgen over de toegankelijkheid van de spoorwegdiensten, over de voorwaarden voor de toegang tot het rollend materieel en over de faciliteiten aan boord.<sup>241</sup>

---

<sup>233</sup> Overweging (13) en bijlage II Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>234</sup> Art. 22, lid 1 en 23, lid 1 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>235</sup> Art. 24, lid 1, sub a) Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>236</sup> Art. 19, lid 2 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>237</sup> Art. 20, lid 2 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>238</sup> KB van 9 mei 1977 genomen in uitvoering van de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot openbare gebouwen

<sup>239</sup> Art. 2 §1 B.VI.Reg. 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, *BS* 21 maart 2011.

<sup>240</sup> Art. 14, 15, 18, 19, 21, 22 en 27 B.VI.Reg. 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, *BS* 21 maart 2011.

<sup>241</sup> Art. 20, lid 1 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

Stationsbeheerders en spoorwegondernemingen zorgen ervoor dat de toegankelijkheid van stations, perrons, rollend materieel en andere voorzieningen voor personen met beperkte mobiliteit en gehandicapte personen gewaarborgd is. Bovendien leveren zij alle redelijke inspanningen om deze personen toegang te verlenen tot het reizen per trein, wanneer er geen treinpersoneel aan boord is of er geen personeel aanwezig is in het station.<sup>242</sup>

**114.** Indien er problemen bestaan voor of tijdens de treinreis bij het krijgen van hulp, moet de spoorwegmaatschappij of de stationschef daarover ingelicht worden. Als hun antwoord niet voldoet, kan de persoon contact opnemen met de nationale handhavingsinstantie van het land waar het incident zich voorgedaan heeft.<sup>243</sup> Bij aansprakelijkheid van de spoorwegonderneming voor gedeeltelijk of geheel verlies of beschadiging van speciale hulpmiddelen of mobiliteitshulpmiddelen van personen met een beperkte mobiliteit of gehandicapte personen geldt er geen financiële limiet.<sup>244</sup> Bovendien is er een klachtenbehandelingsmechanisme opgezet voor de rechten en verplichtingen die gelden onder de toepasselijke verordening. Klachten kunnen ingediend worden bij de betrokken spoorwegonderneming en moeten binnen één maand gemotiveerd beantwoord worden.<sup>245</sup>

**115.** De rechten en verplichtingen betreffende reizigers in het treinverkeer zijn opgenomen in een verordening van het Europees Parlement en de Raad.<sup>246</sup> In deze verordening zijn voorschriften opgenomen met betrekking tot, onder meer, de bescherming van en de bijstand aan per spoor reizende gehandicapte personen of personen met beperkte mobiliteit.<sup>247</sup>

**116.** Onder gehandicapt persoon wordt verstaan: *"personen wier mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of voortbewegings-, permanente of tijdelijke) handicap, een intellectuele handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van leeftijd, en wier situatie vereist dat zij passende aandacht krijgen en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan hen worden aangepast"*.<sup>248</sup>

**117.** Afhankelijk van de reis die de persoon maakt, zijn de stappen om assistentie aan te vragen verschillend. Er gelden ook verschillende voorwaarden voor binnen- en buitenlandse reizen.

**118.** In het binnenland zijn er 132 stations waar men tot 24 uur voor vertrek assistentie kan aanvragen voor een reis met of zonder overstap tussen 7 uur en 21.30 uur. Reserveren kan online of telefonisch. In 41 stations kan dit voor een rechtstreekse verbinding tussen twee stations, uit de

---

<sup>242</sup> Art. 21 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>243</sup> EUROPA.EU, "U reist per trein", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#train](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#train).

<sup>244</sup> Art. 25 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>245</sup> Art. 27 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>246</sup> Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>247</sup> Art. 1, lid 1, sub d) Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

<sup>248</sup> Art. 3, lid 1, sub 15 Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.

lijst, tussen 6.30 uur en 21 uur tot 3 uur voor vertrek. Voor personen met een beperkte mobiliteit die in de trein kunnen stappen zonder laadbrug, kunnen ook in andere Belgische stations een aangepaste assistentiedienst genieten, afhankelijk van het beschikbaar personeel en indien het 24 uur vooraf geboekt is.<sup>249</sup>

**119.** Voor reizen naar het buitenland geldt er een termijn van 48 uur voor vertrek voor het aanvragen van assistentie in plaats van 3 of 24 uur. De reservatie kan online gemaakt worden via NMBS Internationaal of telefonisch. Daarnaast geldt er voor de Eurostar, Thalys en TGV een aangepast tarief voor rolstoelgebruikers en diens begeleider. Zij mogen voor de prijs van een ticket in 2<sup>e</sup> klas, een ticket aanschaffen voor een plaats in 1<sup>e</sup> klas. Zo kunnen zij in hun rolstoel reizen.

Na reservering van de assistentie ontvangt de persoon een bevestiging van de assistentiedienst van de NMBS. Zodra zij de reservering bevestigen, heeft de persoon garantie dat hij iemand ter beschikking gesteld zal krijgen die helpt bij het in- en uitstappen en dat er hulpuitrusting zoals een mobiele oprijplaat beschikbaar is. Eventueel wordt er een alternatief voorgesteld door het Contact Center indien de aanvraag niet bevestigd kan worden.<sup>251</sup>

**120.** Er zijn bepaalde diensten waar de personen met een handicap of beperkte mobiliteit gebruik van kunnen maken, namelijk:

- aangepaste loketten, deze zijn bovendien uitgerust met ringleidingsystemen zodat slechthorenden met een hoortoestel kunnen horen wat er gezegd wordt
- duidelijke bewegwijzering om het ontmoetingspunt gemakkelijk terug te vinden waar het assistentiepersoneel de persoon komt halen
- assistentiezoulen via de welke er contact kan worden opgenomen met de persoon dat verantwoordelijk is voor de assistentie (niet in alle stations beschikbaar, maar wel in de meeste)
- opgeleid assistentiepersoneel dat zo goed als mogelijk beantwoordt aan de behoeften van personen met een beperkte mobiliteit
- rolstoelen (in sommige stations aanwezig)
- mobiele oprijplaten die het in- en uitstappen moeten vergemakkelijken. Deze mogen enkel door het NMBS-personeel gebruikt worden waarbij er een beveiligde procedure wordt toegepast. Tijdens dit proces wordt er een mobiele signalisatielamp op de trein geplaatst die de treinbegeleider toont dat er een persoon met beperkte mobiliteit aan het in- of uitstappen is.
- aangepaste treinen die over een aantal rijtuigen beschikken die beter toegankelijk zijn, denk hierbij aan een betere toegang tot het rijtuig zelf, maar ook aan toegankelijke toiletten ed. In de meeste treinen worden de aankondigingen niet enkel omgeroepen, maar ook visueel getoond.

---

<sup>249</sup> NMBS, "Assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit", 2023, <https://www.belgiantrain.be/nl/support/faq/faq-reservations/faq-disabled-passengers>.

<sup>251</sup> *Ibid.*

- de website van de NMBS is ontworpen dat ze gemakkelijk toegankelijk is voor alle gebruikers. Zo is deze compatibel met technologieën die het mogelijk maken om spraaksynthese te hanteren of om zaken om te zetten in braille.<sup>253</sup>

**121.** Er zijn verschillende soorten assistentie die gratis beschikbaar zijn bij de NMBS:

- assistentie voor slechtziende of blinde reizigers

- assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit die op de trein kunnen stappen zonder mobiele oprijplaat, omdat zij geen rolstoel of ander verplaatsingshulpmiddel gebruiken

- assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit in een niet-plooibare rolstoel, een elektrische rolstoel of een ander verplaatsingshulpmiddel, die hun rolstoel niet kunnen verlaten en voor wie het gebruik van de mobiele oprijplaat noodzakelijk is om in of uit te stappen

Om veiligheidsredenen mogen rolstoelen zowel bepaalde afmetingen als een bepaald gewicht niet overschrijden.<sup>254</sup>

Wanneer de persoon met een handicap of beperkte mobiliteit niet op voorhand reserveert, zullen de medewerkers van het station al het mogelijke doen om hem te helpen, maar in dat geval kan er geen garantie geboden worden op assistentie bij afwezigheid van de personen die belast zijn met die opdracht of de nodige uitrusting.<sup>255</sup>

**122.** Voor slechtzienden en blinden geldt in het algemeen in België dat zij recht hebben op gratis openbaar vervoer dankzij de Nationale verminderingskaart op het openbaar vervoer. Deze kaart is geldig voor reizen met de NMBS. De voorwaarden voor deze kaart zijn dat de persoon in kwestie blind of slechtziend is, met een permanente invaliditeit van ten minste 90% ten gevolge van een aantasting van het gezichtsvermogen. Deze verminderingskaart is in principe levenslang geldig, op enkele uitzonderingen na. Het is de Directie-generaal Personen met een handicap van de FOD Sociale Zekerheid die de maatregel toekent en de verminderingskaart bezorgt.<sup>256</sup>

**123.** Voor de toetsing aan het Verdrag zijn er enkele criteria relevant. Eerst en vooral is de toegankelijkheid van de openbare gebouwen dewelke toegang verschaffen tot het publiek transport belangrijk, hierbij worden de treinstations bedoeld die toegang verschaffen tot de trein. Eens in het station dient het vervoermiddel zelf toegankelijk te zijn opdat de persoon het kan gebruiken. Van belang hierbij is dat de informatie- en communicatie toegankelijk is zodat ze het treinschema en de bewegwijzering kunnen begrijpen. Ten slotte dienen de Staten tegemoetkomingen te voorzien opdat het publiek transport betaalbaar is.

---

<sup>253</sup> NMBS, "Assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit", 2023, <https://www.belgiantrain.be/nl/support/faq/faq-reservations/faq-disabled-passengers>.

<sup>254</sup> *Ibid.*

<sup>255</sup> *Ibid.*

<sup>256</sup> VLAANDEREN, "Nationale verminderingskaart openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/nationale-verminderingskaart-openbaar-vervoer>.

**124.** Ten eerste toetst de masterscriptie aan het criterium inzake de openbaarheid van gebouwen, waaronder de treinstations vallen die toegang verschaffen tot het publiek transport. Openbare gebouwen zouden allemaal signalering in braille en makkelijk te lezen vormen moeten hebben. Daarnaast moet er ter plaatse assistentie zijn om de toegankelijkheid te faciliteren. Ook hier moet de implementatie van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. zorgen voor een onvolledige, onbelemmerde en gelijke toegang. De Staten dienen hieromtrent regelgeving te voorzien. In Vlaanderen is er een besluit van kracht dat de voorwaarden regelt waaraan publieke gebouwen moeten voldoen. Het is van toepassing op het bouwen, verbouwen, herbouwen of uitbreiden van constructies (of delen ervan) die publiekelijk toegankelijk zijn en waarvoor een stedenbouwkundige vergunning is vereist of een meldingsplicht geldt. Dit besluit vermeldt wanneer het plaatsen van een lift verplicht is, welke afmetingen deuropeningen en looppaden moeten hebben en welke niveauverschillen overbrugd dienen te worden met een helling. Verder voorziet dit besluit ook normen voor de afmetingen van de parkeerplaatsen en het aantal dat voorbehouden moet zijn (*cf. supra* nnr. 85 en 89). Echter zijn er gebouwen en ruimten die ontoegankelijk blijven, omdat het besluit bepaalde openbare gebouwen en ruimten uitsluit van de verplichtingen. Hieronder vallen gebouwen die voor een bepaalde datum gebouwd zijn en gebouwen of ruimten die niet aan een bepaalde oppervlakte voldoen. Wat signalering betreft, wordt verwezen naar het criterium inzake de toegankelijkheid van informatie- en communicatie (*cf. infra* nnr. 126). Verder kan de persoon informatie verzoeken omtrent de toegankelijkheid van de spoorwegdiensten, over de voorwaarden voor de toegang tot het rollend materieel en over de faciliteiten aan boord. Stationsbeheerders en spoorwegondernemingen moeten ervoor zorgen dat de toegankelijkheid van stations, perrons, rollend materieel en andere voorzieningen voor personen met een handicap of beperkte mobiliteit gewaarborgd is. Bovendien leveren zij alle redelijke inspanningen om deze personen toegang te verlenen tot het reizen per trein, wanneer er geen treinpersoneel aan boord is of aanwezig is in het station. Over de toepassing van *universal design* wordt niets vermeld, echter blijkt uit de verplichtingen in het besluit dat er rekening wordt gehouden met de noden van personen met een handicap die tot doel hebben om een zo groot mogelijke mate van toegankelijkheid te verkrijgen. Gelet op het feit dat het hier de treinstations betreft, neemt de masterscriptie aan dat de uitzonderingen niet van toepassing zijn, indien een treinstation zodanig oud is dat het buiten de toepassing van het besluit valt. In de hypothese dat treinstations moeten voldoen aan de verplichtingen uit het besluit, is er voldaan aan het criterium. Indien er enkele treinstations onder de uitzonderingsgevallen vallen, is het criterium slechts gedeeltelijk voldaan. De masterscriptie beschikt niet over de nodige informatie om hierover uitsluitel te verkrijgen.

**125.** Het tweede criterium waaraan de masterscriptie toetst is de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Er moet ten eerste wetgeving uitgevaardigd zijn die de rechten van personen met een handicap als passagiers waarborgt op voet van gelijkheid met anderen. In deze wetgeving mag geen bepaling staan over vervoersdiensten die discrimineert op basis van handicap. De VN vermeldt niet waaraan zo'n vervoermiddel moet voldoen om toegankelijk te zijn. Wel moet er *universal design* toegepast worden op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. Een voorbeeld van iets wat de VN positief vindt, is het voorzien van een hefplatform of oprijplaat om het vervoer van rolstoelgebruikers te vergemakkelijken (*cf. supra* nnr. 33). Op EU-niveau is er een verordening die de passagiersrechten regelt voor het reizen per trein voor personen met een handicap. Deze

verordening bevat ook een bepaling die het verbiedt om personen met een handicap de toegang tot de trein te weigeren, tenzij dit noodzakelijk is vanwege veiligheidsredenen of beveiligingsredenen. Verder kan de persoon met een handicap assistentie aanvragen. Deze assistentie is echter alleen voorhanden tussen bepaalde uren en indien er personeel beschikbaar is hiervoor. Zowel op EU-niveau als op Vlaams niveau wordt er hulpmiddelen zoals een mobiele oprijplaat voorzien. In Vlaanderen zijn bovendien aangepaste treinen die over een aantal rijtuigen beschikken die beter toegankelijk zijn, denk hierbij aan een betere toegang tot het rijtuig zelf en de toiletten in het rijtuig. Verder worden de aankondigingen in de trein zowel visueel getoond als mondeling omgeroepen. Ook hier gelden enkele beperkingen voor de rolstoelen qua afmetingen en gewicht vanwege veiligheidsredenen. Niettemin is het uitzonderlijk dat er een rolstoel niet aan deze beperkingen voldoet. Ten slotte is het mogelijk dat een persoon geen toegang geboden kan worden tot het voertuig, indien deze niet tijdig heeft gereserveerd waardoor er geen garantie is op assistentie. De masterscriptie concludeert dat er aan de meeste vereisten voldaan is, maar dat er toch gevallen bestaan waarin de toegankelijkheid niet verzekerd kan worden, waardoor er aan dit criterium slechts gedeeltelijk voldaan is.

**126.** Een ander belangrijk criterium is dit van de toegankelijkheid van de informatie- en communicatietechnologieën. De strikte implementatie van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moet zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers. De Staten kunnen de toegankelijkheid bevorderen door tussenpersonen in te schakelen zoals: lezers, gidsen en professionele gebarentolken. Ook de informatie en communicatie moeten beschikbaar zijn in eenvoudig te lezen formaten en voorzien zijn van aanvullende en alternatieve methodes voor personen met een handicap. Denk hierbij aan het gebruik van braille of geluidssignalen (*cf. supra* nr. 34). Uit bovenstaande maatregelen blijkt dat de website van de NMBS op een gemakkelijk toegankelijke manier is ontworpen. Deze is compatibel met technologieën die het mogelijk maken om spraaksynthese te hanteren of om de informatie om te zetten in braille. Verder zijn er aangepaste loketten, uitgerust met ringleidingsystemen zodat slechthorenden kunnen horen wat er wordt gezegd. Ook een duidelijke bewegwijzering om het ontmoetingspunt gemakkelijk terug te vinden en assistentiezoulen via dewelke de gehandicapte persoon contact kan opnemen met het assistentiepersoneel zijn voorzien. Verder zijn er heel wat assistentiediensten die aangeboden worden voor personen met een handicap en geniet het personeel een training. In België is er wetgeving die de toegankelijkheid regelt wat betreft de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties.<sup>257</sup> Ten slotte bevat de verordening een bepaling die de verplichting oplegt om alle informatie in toegankelijke vormen aan te bieden voor personen met een handicap. Aan dit criterium is op basis van bovenstaande redenen voldaan.

**127.** Het laatste criterium waar de masterscriptie aan toetst is dit inzake de tegemoetkomingen. Staten moeten de nodige tegemoetkomingen voorzien voor personen met een handicap opdat het publiek transport betaalbaar is voor hen. In het kader van het reizen met de trein, verwijst dit voornamelijk naar de tegemoetkomingen en abonnementen die vervoersmaatschappijen voorzien voor personen met een handicap. Het voornaamste gegeven is dat het publiek transport betaalbaar

---

<sup>257</sup> Wet 19 juli 2018 inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties, BS 3 september 2018.

of gratis moet zijn en dat er geen extra kosten aangerekend mogen worden op basis van hun handicap (*cf. supra* nr. 35). Voor de Eurostar, de Thalys en de TGV geldt een aangepast tarief voor rolstoelgebruikers en diens begeleider. Zij mogen voor de prijs van een ticket in 2<sup>e</sup> klas, een ticket aanschaffen voor een plaats in 1<sup>e</sup> klas zodat zij in hun rolstoel kunnen reizen. Verder genieten de personen met een handicap van gratis assistentie. Specifiek voor slechtzienden en blinden is er de Nationale verminderingskaart openbaar vervoer die recht geeft op gratis openbaar vervoer bij de NMBS indien de persoon aan enkele voorwaarden voldoet. Deze kaart is in principe levenslang geldig. Bovendien genieten de begeleiders van een begeleiderskaart waarmee zij gratis kunnen meereizen. Zoals bovenstaande maatregelen aantonen, zijn er bepaalde tegemoetkomingen of abonnementen voor personen met een handicap. Niettemin genieten enkel slechtzienden en blinden van een verminderd tarief bij de NMBS. Ook de begeleiders reizen gratis. Andere personen met een handicap genieten dus niet van een verminderd tarief. Voor wat de blinden en slechtzienden betreft, is er voldaan aan het criterium. Wat de andere personen met een handicap betreft, is er enkel het recht op gratis assistentie maar worden er geen verminderde tarieven voorzien. Bijgevolg is het onduidelijk of er gesproken kan worden over betaalbaar vervoer. Aangezien dat er enkel aangepaste abonnementen worden voorzien voor slechtzienden, blinden en begeleiders is er mijns inziens slechts gedeeltelijk aan het criterium voldaan.

### **3.2.3 Reizen per autobus, touringcar of tram**

**128.** Indien de persoon reist per autobus of touringcar, heeft deze recht op gratis hulp bij langeafstandsreizen, waarbij de rit een geplande afstand van 250 kilometer of meer bedraagt. De hulp bestaat uit hulp bij het in- en uitstappen en in de aangewezen terminals.<sup>258</sup> Daarnaast is de maatschappij verplicht om een begeleider gratis te laten meereizen als dat nodig is voor veiligheidsproblemen die de persoon anders zouden verhinderen om op reis te gaan.<sup>259</sup>

**129.** In tegenstelling tot het reizen per vliegtuig en trein waarbij er 48 uur voor vertrek contact dient opgenomen te worden, dient de persoon hier minstens 36 uur voor vertrek contact op te nemen met de touringcar- of autobusmaatschappij om uit te leggen wat voor hulp de persoon nodig heeft. De terminalmanager of de exploitant kan de persoon vragen om eerder naar een aangewezen punt te komen, dit mag echter niet meer dan één uur voor het geplande vertrek zijn.<sup>260</sup>

**130.** Wederom kan de persoon niet geweigerd worden omwille van zijn beperkte mobiliteit of handicap bij het instappen, maar ook niet bij de aankoop van een ticket of een reservering.<sup>261</sup> Tenzij het strikt noodzakelijk is om te voldoen aan de wettelijke regels die gelden voor gezondheid

---

<sup>258</sup> Art. 13 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>259</sup> Art. 10, lid 4 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>260</sup> Art. 14, lid 1, sub a Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>261</sup> Art. 9 Verordening Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.



en veiligheid of indien de infrastructuur onvoldoende blijkt om de persoon veilig te vervoeren.<sup>262</sup> Bij de weigering dienen ook de redenen van weigering meegedeeld te worden aan de betrokkene en dit binnen 5 dagen na het verzoek hierom van de betrokkene.<sup>263</sup>

Indien de persoon geweigerd wordt, informeren de vervoerder, de reisagent en de touroperator de betrokkene over een aanvaardbaar alternatief vervoer met een door de vervoerder verzorgde dienst. Bij een weigering nadat de persoon aan alle voorwaarden heeft voldaan,<sup>264</sup> heeft de persoon alsmede zijn begeleider, de keuze tussen het recht op terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs en eventueel een gratis terugreis naar het eerste vertrekpunt én, als dat onmogelijk is, het recht op voortzetting van de reis of vervoer volgens een redelijk vervoersalternatief langs een andere route.<sup>265</sup>

**131.** Bij problemen tijdens de busreis, is het de terminalmanager of de autobus- of touringcarmaatschappij die hierover ingelicht moet worden. Wanneer dit niet voldoet, kan de persoon contact opnemen met de nationale handhavingsinstantie in het land waar het incident zich voorgedaan heeft.<sup>266</sup>

**132.** Deze rechten zijn opgenomen in een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers. Hierin worden voorschriften vastgesteld die onder meer het verbod op discriminatie van personen met een handicap en personen met beperkte mobiliteit inhouden en de verplichting tot het verlenen van bijstand aan deze personen bevat.<sup>267</sup>

**133.** Onder persoon met beperkte mobiliteit of gehandicapte wordt in de verordening verstaan: *"een persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer is beperkt ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke), verstandelijke, of andere handicap, of ten gevolge van ouderdom, en wiens situatie vereist dat hij passende aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan zijn behoeften worden aangepast"*.<sup>268</sup>

**134.** Bij verlies of beschadiging van rolstoelen, mobiliteitshulpmiddelen of andere hulpmiddelen, zijn de terminalbeheerder en vervoerder aansprakelijk wanneer zij deze veroorzaken. Er wordt voorzien in een schadevergoeding die overeenstemt met de vervangingskosten of reparatiekosten van hetgeen beschadigd of verloren gegaan is. Wanneer nodig, kan er met spoed een tijdelijke

---

<sup>262</sup> Art. 10, lid 1 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>263</sup> Art 10, lid 5 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>264</sup> Art. 14 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>265</sup> Art. 10, lid 3 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>266</sup> EUROPA.EU, "U reist per autobus of touringcar", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#buscoach](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#buscoach).

<sup>267</sup> Art. 1, lid 1, sub c) Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>268</sup> Art. 3, lid 1, sub j) Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

vervanging worden voorzien, deze vervanging moet over dezelfde functionele en technische kenmerken beschikken als die welke beschadigd of verloren gegaan zijn.<sup>269</sup>

**135.** Bovenstaande passagiersrechten zijn van toepassing op reizen met een minimumafstand van 250 kilometer, binnen de EU. Vanaf hier gaat de masterscriptie verder met het reizen per bus voor kortere afstanden, in Vlaanderen.

**136.** De mobiliteit van personen met een handicap of beperkte mobiliteit kan enkel gewaarborgd worden wanneer de voorzieningen zoals het publiek transport ook toegankelijk zijn. Om deze reden doen de betrokken instanties zoveel mogelijk om de infrastructuur van de wegen, bushaltes ed. toegankelijk te maken. Voor zowel een bus- als tramrit van De Lijn hoeft de persoon niet meer vooraf te reserveren. Evenwel is niet iedere halte even toegankelijk voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers, zij kunnen nagaan op de website of in de app van De Lijn wat de toegankelijkheidsstatus van de desbetreffende halte is.<sup>270</sup>

**137.** In Vlaanderen voorziet De Lijn in toegankelijke voertuigen. Sinds 2004 kopen zij enkel nog toegankelijke voertuigen aan. De eigen bussen van De Lijn zijn toegankelijk, de exploitanten volgen later. De niet-toegankelijke PCC trams worden vervangen door nieuwe toegankelijke trams. Tegen 2025 zou 85% van de trams toegankelijk moeten zijn.<sup>271</sup>

**138.** Op deze toegankelijke voertuigen van De Lijn zijn een aantal voorzieningen. De voertuigen zijn voorzien van een oprijplaat die het mogelijk maakt voor rolstoelgebruikers om het voertuig te betreden door het niveauverschil tussen de verlaagde vloer en het perron te overbruggen. De oprijplaat wordt uitgeklaapt of uitgeschoven en de bus knielt om de helling minder steil te maken indien nodig. De halte moet wel verhoogd zijn opdat de oprijplaat gebruikt kan worden.<sup>272</sup> Daarnaast kunnen rolstoelgebruikers te allen tijde gebruik maken van een belbus aangezien deze uitgerust zijn met een lift.<sup>273</sup> De Lijn vermeldt dat personen met een rolstoel moeten opstappen aan de tweede deur, omdat deze rolstoeltoegankelijk is. Indien nodig, legt de chauffeur de oprijplaat uit op verzoek van de rolstoelgebruiker. Ook een begeleider of medereiziger mag dit doen. Wat het betreden van het voertuig betreft, is het van belang dat de rolstoelgebruiker dit op eigen kracht kan of met behulp van een begeleider.<sup>274</sup>

**139.** Niettemin zijn er een aantal voorwaarden waaraan de rolstoel moet voldoen om veilig te kunnen meereizen. Deze voorwaarden hebben betrekking op de afmetingen en de zwaarte waaraan de rolstoel moet voldoen. Op de website van De Lijn stellen zij bovendien een lijst ter beschikking,

---

<sup>269</sup> Art. 17 Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.

<sup>270</sup> DE LIJN, "Tips voor een toegankelijke rit", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-rit-maken/>.

<sup>271</sup> DE LIJN, "Toegankelijke voertuigen", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-voertuigen/>.

<sup>272</sup> *Ibid.*

<sup>273</sup> VLAANDEREN, "Mobiliteit met een handicap", 2023, <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-met-een-handicap>.

<sup>274</sup> DE LIJN, "Toegankelijke voertuigen", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-voertuigen/>.

inclusief afbeeldingen, om te tonen welke hulpmiddelen wel of niet mee mogen op de bus en tram. Zo zijn rolstoelen toegestaan voor zover ze voldoen aan voormelde voorwaarden. Verder zijn andere mobiliteitshulpmiddelen zoals een rollator toegestaan. Scootmobielen zijn echter niet toegestaan. De redenen hiervoor zijn in de eerste plaats veiligheidsredenen, aangezien deze hulpmiddelen niet correct verankerd kunnen worden op de bus of tram en de tweede reden is de wendbaarheid wat betekent dat de meeste scootmobielen te weinig manoeuvreerruimte hebben op de bus of tram vanwege hun te grote draaicirkel.<sup>275</sup>

**140.** Verder zijn de toegankelijke trams en bussen voorzien van een rolstoelplaats. Daardoor kan één rolstoel veilig en comfortabel opgesteld worden met de drukknop voor de halteaanvraag en een alarmknop binnen handbereik. Bij de recente bussen en trams is er om de veiligheid van minder mobiele reizigers te verhogen, voorzien in een speciale drukknop om een halte aan te vragen. Die knop zorgt ervoor dat de deuren niet automatisch gesloten worden.<sup>276</sup>

Naast de rolstoelplaats zijn er ook voorbehouden zitplaatsen voorzien op de trams en bussen vlak bij de deur voor personen die minder goed ter been zijn. Deze worden aangeduid met een pictogram. Bovendien is er een reizigerscode die de reizigers verplicht om deze plaats af te staan aan oudere personen, zwangere vrouwen of mensen die minder goed ter been zijn.<sup>277</sup>

**141.** In de nieuwe trams in Antwerpen en Gent en in de Kusttram wordt er gebruik gemaakt van geschreven en gesproken halteaanmeldingen. Op een verlicht scherm verschijnt de volgende halte en deze wordt ook omgeroepen.<sup>278</sup>

**142.** Ten slotte maakt De Lijn gebruik van markeringen. Zo zijn de randen, handvaten, treden en stangen van de voertuigen gemarkeerd met felle kleuren.<sup>279</sup>

**143.** De Lijn maakt, zoals eerder aangegeven, in de app en op haar website gebruik van symbolen die de toegankelijkheidsinformatie van de haltes weergeeft. Deze toegankelijkheidssymbolen worden achter de haltenaam weergegeven, indien er geen symbool voorhanden is, betekent dit dat de halte niet toegankelijk is.<sup>280</sup>

**144.** Een halte is toegankelijk indien:

- het perron met een aanrijdbare boordsteen en verhoogd is aangelegd
- de doorgang op het perron obstakelvrij en voldoende breed is
- het perronoppervlak voldoende slipvrij, effen en aaneengesloten is

---

<sup>275</sup> *Ibid.*

<sup>276</sup> DE LIJN, "Toegankelijke voertuigen", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-voertuigen/>.

<sup>277</sup> *Ibid.*

<sup>278</sup> *Ibid.*

<sup>279</sup> *Ibid.*

<sup>280</sup> DE LIJN, "Toegankelijke haltes", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-haltes/>.

- het perron drempelvrij bereikbaar is
- het perron is voorzien van een opstapvlak en geleidelijn in rubbertegels
- het fietspad, indien dit aanwezig is, correct ter hoogte van het perron is aangelegd

Om de toegankelijkheidsstatus van de haltes goed te kunnen weergeven, zijn er halteploegen die deze inventariseren op basis van de hierboven beschreven kenmerken.

Het (her)aanleggen van een halte om het toegankelijk te maken is in Vlaanderen de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Dit zijn het Agentschap Wegen en Verkeer voor de gewestwegen en de gemeenten voor de gemeentewegen. De gemeenten kunnen een overzicht opvragen van de graad van toegankelijkheid van de haltes die zich op hun grondgebied bevinden. Op basis van het Masterplan toegankelijkheid van de Vlaamse overheid is het streefdoel om de helft van de haltes toegankelijk te maken tegen 2030.<sup>281</sup>

**145.** Wat de infrastructuur rondom bushaltes betreft, wordt er voorzien in tactiele geleiding in de verharding van de looproute waar onder meer slechtzienden en blinden gebruik van kunnen maken om zelfstandig de bus te nemen. Deze geleiding bestaat uit 4 elementen, zijnde: geleidelijnen, een natuurlijke gidslijn, informatiemarkeringen en waarschuwingmarkeringen. Deze geleiding geeft bijvoorbeeld de weg naar het instapvlak op het perron aan dat eindigt voor de voordeur van de bus. Naast de natuurlijke gidslijn dient steeds een obstakelvrij loopvlak te zijn dat 1.2 meter breed is om een obstakelvrije doorgang te verzekeren.<sup>282</sup>

**146.** Verder hebben personen waarvan de beperking erkend is bij een erkende instantie of hun medereiziger of begeleider recht op een gratis vervoerbewijs bij De Lijn. Zij krijgen een gratis Buzzy Pazz of Omnipas indien zij in het Vlaams Gewest wonen, ingeschreven zijn bij het VAPH, een tegemoetkoming krijgen van de FOD Sociale Zekerheid (dit geldt niet voor door de FOD erkende kinderen met een beperking die een Bijkomende Kinderbijslag ontvangen), een tegemoetkoming ontvangen voor hulp voor bejaarden van hun zorgkas of door de VDAB gerechtigd zijn op bijzondere tewerkstellingsondersteunende maatregelen.<sup>283</sup>

Dit gratis abonnement wordt op een MOBIB-kaart gezet. Deze kaart bedraagt een kleine administratiekost en is geldig voor 5 jaar. De betrokken persoon ontvangt een brief met de uitnodiging om een MOBIB-kaart met gratis abonnement aan te vragen.<sup>284</sup>

Zoals reeds werd vermeld, geldt er een Nationale verminderingskaart openbaar vervoer. Bij De Lijn is deze verminderingskaart geldig op alle trams en bussen, met uitzondering van de Limburgse snellijnen.<sup>285</sup>

<sup>281</sup> *Ibid.*

<sup>282</sup> DE LIJN, "Toegankelijke haltes", 2023, [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1624371092/toegankelijke\\_haltes\\_2021\\_tcm3-27057\\_cn5gqn.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1624371092/toegankelijke_haltes_2021_tcm3-27057_cn5gqn.pdf), 15.

<sup>283</sup> DE LIJN, "Persoon met beperking", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/vervoerbewijzen/kortingen/persoon-met-beperking/>.

<sup>284</sup> *Ibid.*

<sup>285</sup> *Ibid.*

**147.** Bijkomend mogen zij gratis een begeleider of geleidehond meenemen door middel van een gratis begeleiderskaart. De begeleider moet de persoon tijdens het gehele traject en in dezelfde klasse vergezellen. De kaart geldt onder meer op de lijnen van De Lijn.<sup>286</sup>

<b>Persoon met beperking</b>	<b>Visuele beperking</b>	<b>Begeleider persoon met beperking</b>
Gratis abonnement. Enkel €5 administratiekosten	Reist gratis. Geen abonnement nodig	Reist gratis mee
Persoon is erkend door VAPH, FODSZ, zorgkas of VDAB	Op vertoon van Nationale verminderingskaart openbaar vervoer	Op vertoon van kaart kosteloze begeleider
Automatische uitnodiging per brief	Uitzondering: Limburgse snellijnen	Per kaart 1 begeleider

Aan de gratis begeleiderskaart zijn enkele voorwaarden gebonden. De kaart is bedoeld voor mensen met een beperkte mobiliteit die niet zelfstandig en alleen kunnen reizen en die:

- Getroffen zijn door een zelfredzaamheidsvermindering met ten minste 12 punten;
- Een integratietegemoetkoming van categorie 3 of hoger ontvangen;
- Getroffen zijn door een arbeidsongeschiktheid van minstens 80% of een blijvende invaliditeit;
- Getroffen zijn door een volledige verlamming of amputatie van de bovenste ledematen.<sup>287</sup>

**148.** Het is de Directie-generaal Personen met een handicap die beslist over de vermindering van de zelfredzaamheid met ten minste 12 punten en de toekenning van de integratietegemoetkoming van categorie 3 of hoger én die de volledige verlamming of amputatie van de bovenste ledematen en de blijvende invaliditeit attesteert.<sup>288</sup>

**149.** Voor de toetsing aan het VRPH, zijn er enkele criteria van belang voor het reizen per bus of tram. Het eerste criterium dat de masterscriptie behandelt, is de toegankelijkheid van de infrastructuur. Hierbij gaat het vooral over voetpaden, stoepranden en bushaltes die obstakelvrij moeten zijn (*cf. supra* rnr. 32). Als de masterproef aan dit criterium toetst, blijkt dat er tactiele geleiding voorzien wordt in de verharding van de looproute voor blinden en slechthzienden. Verder moet er een minimum breedte op de stoep obstakelvrij zijn, zodat de doorgang niet belemmerd wordt. Ten slotte maakt De Lijn gebruik van symbolen die de toegankelijkheidsstatus van bushaltes weergeven en legt het voorwaarden op waaraan een halte moet voldoen opdat deze toegankelijk is. Niettemin zijn er heel wat haltes die nog niet aan deze voorwaarden voldoen en die bijgevolg ontoegankelijk zijn. Vlaanderen is van plan om hier verandering in te brengen, zo is het streefdoel

<sup>286</sup> VLAANDEREN, "Kaart voor kosteloos begeleiden van een persoon met een handicap op het openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/kaart-voor-kosteloos-begeleiden-van-een-persoon-met-een-handicap-op-het-openbaar-vervoer>.

<sup>287</sup> SOCIAL SECURITY, "Verminderingskaart openbaar vervoer", 2023, [https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/verminderingskaart-openbaar-vervoer#h2\\_1](https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/verminderingskaart-openbaar-vervoer#h2_1).

<sup>288</sup> *Ibid.*

om de helft van de haltes toegankelijk te maken tegen 2030. Ondanks de bestaande maatregelen, blijft dus meer dan de helft van de haltes ontoegankelijk. Zelfs over zeven jaar zullen pas de helft van de haltes toegankelijk zijn. Hierdoor concludeert de masterscriptie dat er aan dit criterium slechts gedeeltelijk voldaan is.

**150.** Het volgende criterium wat van belang is, is de toegankelijkheid van het vervoermiddel. Er moet wetgeving uitgevaardigd zijn die passagiersrechten van personen met een handicap waarborgen op voet van gelijkheid met anderen. In deze wetgeving mag geen bepaling staan over vervoersdiensten die discrimineert op basis van handicap. De VN vermeldt niet waaraan een vervoermiddel moet voldoen om toegankelijk te zijn. Wel verwachten ze dat alle soorten transport toegankelijk zijn voor personen met een handicap en dat er gebruik wordt gemaakt van *universal design* op alle nieuwe goederen. Een voorbeeld van iets wat de VN positief vindt, is het voorzien van een hefplatform of oprijplaat in de vervoermiddelen van het publiek transport (*cf. supra* nr. 33). Als de masterscriptie bovenstaande maatregelen toetst aan dit criterium, blijkt dat er op EU-niveau een verordening is die de passagiersrechten omvat voor het reizen per bus of touringcar. Deze verordening voorziet eveneens geen bepaling die discrimineert op handicap, integendeel is er een bepaling opgenomen die de weigering op basis van handicap verbiedt, tenzij dit niet anders kan om gezondheids- of veiligheidsredenen. Op Vlaams niveau is er vervoersmaatschappij De Lijn die sinds 2004 enkel nog maar toegankelijke vervoermiddelen aankoopt. De vervoermiddelen van exploitanten volgen later. Verder is de tweede deur van de vervoermiddelen rolstoeltoegankelijk en is er een oprijplaat ter beschikking indien deze nodig is om de gehandicapte persoon toegang te verschaffen tot het vervoermiddel. Verder zijn alle vervoermiddelen voorzien van voorbehouden plaatsen voor rolstoelgebruikers. Wel gelden er beperkingen hieromtrent. Rolstoelen die buiten de toegelaten afmetingen en het toegelaten gewicht vallen, zijn niet toegelaten. Ook niet elk mobiliteitshulpmiddel is toegelaten, vanwege praktische en veiligheidsredenen. Verder is een belbus altijd toegankelijk voor personen met een handicap, deze zijn voorzien van een lift voor rolstoelgebruikers. Vervolgens maakt De Lijn gebruik van markeringen waarbij de randen, handvaten etc. een felle kleur krijgen. Ten slotte geldt ook hier een streefdoel. Zo zou 85% van de trams toegankelijk moeten zijn tegen 2025. Bovenstaande informatie samennemend, blijkt dat ook aan dit criterium slechts gedeeltelijk voldaan is, omwille van het feit dat nog niet elk vervoermiddel toegankelijk is en dit wellicht nog verschillende jaren zal duren.

**151.** Een ander belangrijk criterium is dit van de toegankelijkheid van de informatie- en communicatietechnologieën. De strikte implementatie van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moet zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers. De Staten kunnen de toegankelijkheid bevorderen door tussenpersonen in te schakelen zoals: lezers, gidsen en professionele gebarentolken. Ook de informatie en communicatie moeten beschikbaar zijn in eenvoudig te lezen formaten en voorzien zijn van aanvullende en alternatieve methodes voor personen met een handicap. Denk hierbij aan het gebruik van braille of geluidssignalen (*cf. supra* nr. 34). Uit bovenstaande maatregelen blijkt dat de verordening aangeeft dat de maatschappij alle essentiële informatie in alternatieve formaten moet verstrekken die toegankelijk zijn voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Deze dienen eveneens in meerdere talen voorhanden te zijn. In België is er wetgeving die de toegankelijkheid

regelt wat betreft de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties.<sup>289</sup> Op Vlaams niveau voorziet De Lijn in auditieve halteaankondigingen en de mogelijkheid tot het plannen van een route in de app die onder meer aangeeft wanneer de persoon zijn halte bereikt heeft. Ook alle trams in Antwerpen en Gent en de Kusttram zijn voorzien van zowel geschreven als gesproken halteaankondigingen. In de voertuigen die niet voorzien zijn van een auditieve halteaankondiging kan er aan de chauffeur gevraagd worden om de halte aan te kondigen. Gelet op bovenstaande maatregelen, concludeert de masterscriptie dat er aan het criterium is voldaan.

**152.** Het laatste criterium waar de masterscriptie aan toetst is dit inzake de tegemoetkomingen. Staten moeten de nodige tegemoetkomingen voorzien voor personen met een handicap opdat het publiek transport betaalbaar is voor hen. In het kader van het reizen met de bus en tram, verwijst dit voornamelijk naar de tegemoetkomingen en abonnementen die vervoersmaatschappijen voorzien voor personen met een handicap. Het voornaamste gegeven is dat het publiek transport betaalbaar of gratis moet zijn en dat er geen extra kosten aangerekend mogen worden op basis van hun handicap (*cf. supra* nr. 35). Uit bovenstaande maatregelen blijkt dat de verordening passagiersrechten voor het reizen per autobus of touringcar voorziet in een recht op gratis hulp bij langeafstandsreizen. Daarnaast is de maatschappij verplicht om een begeleider gratis te laten meereizen indien noodzakelijk. In het geval dat de persoon de toegang geweigerd wordt, heeft deze de keuze tussen het recht op terugbetaling van de prijs van het vervoerbewijs en een eventuele gratis terugreis naar het vertrekpunt of het recht op voortzetting van de reis met een alternatief vervoer. Wat het Vlaams niveau betreft, zijn er heel wat abonnementen voorzien voor personen met een handicap. Enerzijds hebben zij en hun medereiziger of begeleider recht op een gratis vervoerbewijs bij De Lijn, indien zij aan een aantal voorwaarden voldoen. Anderzijds hebben personen met een visuele beperking recht op een Nationale verminderingskaart openbaar vervoer waarmee de persoon gratis reist op vertoon van de kaart en dit op alle trams en bussen, met uitzondering van de Limburgse snellijnen. Bijkomend mogen zij gratis een begeleider of geleidehond meenemen met gebruik van de gratis begeleiderskaart. Er zijn dus heel wat abonnementen en tegemoetkomingen voorzien voor personen met een handicap waardoor de masterscriptie concludeert dat er aan dit criterium voldaan is.

### **3.2.4 Reizen per schip**

**153.** Indien de persoon reist per schip, heeft deze recht op gratis hulp bij het aan boord gaan, het overstappen, aan boord van het schip zelf en in de haven.<sup>290</sup> Hiervoor moet er wederom minstens 48 uur voor vertrek contact opgenomen worden met het boekingskantoor, de rederij of de reisorganisatie om uit te leggen wat voor hulp er nodig is.<sup>291</sup> Zelfs indien de persoon dit niet

---

<sup>289</sup> Wet 19 juli 2018 inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties, *BS* 3 september 2018.

<sup>290</sup> Art. 10 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>291</sup> Art. 11, lid 1, a) Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

doet, moet de terminalexploitant en de rederij er alles aan doen om de persoon te helpen. Dit laatste wordt niet expliciet vermeld bij de andere vervoerswijzen.<sup>292</sup>

**154.** In het geval dat de persoon speciale behoeften heeft wat betreft zitplaatsen, hulp of accommodatie of als er medische apparatuur meegenomen moet worden, moet dit vermeld worden bij de boeking.<sup>293</sup> Om veiligheidsredenen of vanwege de infrastructuur van de haven of het schip, kan de rederij vragen dat de persoon begeleid wordt door een begeleider die in staat is om de bijstand te bieden die de persoon nodig heeft. Deze begeleider mag gratis meereizen.<sup>294</sup>

**155.** Touroperators, reisagenten en vervoerders mogen de persoon niet weigeren bij boeking, bij het afgeven van het vervoerbewijs of bij het inschepen omwille van hun beperkte mobiliteit of handicap.<sup>295</sup> Hier zijn twee uitzonderingen op. De eerste uitzondering is wanneer de weigering noodzakelijk is om te voldoen aan de veiligheidseisen die in de wetgeving zijn vastgesteld of om aan de vastgestelde veiligheidseisen te voldoen. De tweede uitzondering is wanneer het praktisch onmogelijk is om de persoon te vervoeren omwille van het ontwerp van het schip of de haveninfrastructuur en -installatie, waaronder de haventerminals of wanneer het in- of ontschepen of vervoeren van de persoon op een operationele of veilig haalbare wijze onmogelijk is.<sup>296</sup> Bij weigering dienen de reisagenten, touroperators of vervoerders alle redelijke inspanningen te doen, die nodig zijn om de betrokkene een aanvaardbaar alternatief vervoer aan te bieden, met een door de vervoerder verzorgde cruise of passagiersdienst.<sup>297</sup> Daarnaast moeten zij bij weigering ook de persoon in kennis stellen en de specifieke redenen daarvan geven. In het geval van weigering om redenen van veiligheidseisen moeten de toepasselijke veiligheidseisen vermeld worden.<sup>298</sup> Iemand die ondanks het voldoen aan de vereisten,<sup>299</sup> toch niet mag inschepen, heeft de keuze tussen het recht op vervoer langs een andere route of het recht op terugbetaling.<sup>300</sup>

---

<sup>292</sup> Art. 11, lid 4 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>293</sup> Art. 11, lid 2 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>294</sup> Art. 8, lid 4 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>295</sup> Art. 7 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>296</sup> Art. 8, lid 1 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>297</sup> Art 8, lid 2 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>298</sup> Art. 8, lid 5 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>299</sup> Art. 11 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>300</sup> Art 8, lid 3 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.



**156.** Bij de ondervinding van problemen bij het verkrijgen van hulp tijdens de scheepsreis, dient de persoon de havenautoriteiten of de rederij hierover in te lichten. Als dat niet voldoende blijkt, kan er contact opgenomen worden met de nationale handhavingsinstantie die zich bevindt in het land waar het incident zich voorgedaan heeft.<sup>301</sup>

**157.** Deze rechten gelden in de gehele Europese Unie en zijn opgenomen in een verordening betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen. In deze verordening zijn er regels opgenomen met als een van de doelen de non-discriminatie van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit.<sup>302</sup> De rechten uit de verordening zijn echter niet van toepassing in de volgende gevallen:

- Indien het een schip betreft met een vergunning om tot 12 passagiers te vervoeren;
- Het een enkele reis van minder dan 500 meter betreft of het een schip betreft waarvan de voor de bedrijfsvoering van het schip verantwoordelijke bemanning uit ten hoogste 3 leden bestaat;
- Op andere toeristische trips en excursies dan cruises;
- Het een schip betreft dat niet mechanisch voortgestuwd wordt, evenals individuele en originele replica's van historische passagiersschepen die voor 1965 ontworpen zijn, voornamelijk gebouwd zijn met de originele materialen en gecertificeerd zijn voor het vervoer van maximaal 36 passagiers.<sup>303</sup>

**158.** Net zoals in de verordening betreffende het reizen met de bus en autocar, wordt in deze verordening onder persoon met beperkte mobiliteit of gehandicapte verstaan: *"elke persoon wiens mobiliteit bij het gebruik van vervoer beperkt is ten gevolge van een lichamelijke (zintuiglijke of motorische, permanente of tijdelijke) handicap, een verstandelijke handicap of stoornis, of enige andere oorzaak van handicap, of ten gevolge van ouderdom, en wiens situatie vereist dat hij passende aandacht krijgt en dat de aan alle passagiers verstrekte diensten aan zijn bijzondere behoeften worden aangepast"*.<sup>304</sup>

**159.** Bij verlies van of schade aan speciale hulpmiddelen of mobiliteitshulpmiddelen, zijn de terminalexploitanten en vervoerders aansprakelijk voor dit verlies indien het te wijten was aan de nalatigheid of de schuld van de terminalexploitant of vervoerder. De schuld of nalatigheid van de vervoerders wordt aangenomen bij verlies dat veroorzaakt werd door een scheepvaartincident. Hierbij dient er voorzien te worden in een schadevergoeding die overeenstemt met de vervangingswaarde of in voorkomend geval met de reparatiekosten. Daarnaast moeten alle

---

<sup>301</sup> EUROPA.EU, "U reist per schip", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#ship](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#ship).

<sup>302</sup> Art. 1 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>303</sup> Art. 2, lid 2 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

<sup>304</sup> Art. 3, lid 1, sub a) Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

inspanningen geleverd worden om snel voor een tijdelijke vervanging van de hulpmiddelen te zorgen door een geschikt alternatief.<sup>305</sup>

**160.** Voor de toets aan het VRPH, zijn er twee relevante criteria. Deze van de toegankelijkheid van het vervoermiddel en de toegankelijkheid van informatie- en communicatie (*cf. supra* rnr. 33 en 34). Op de overige criteria wordt niet ingegaan, omdat de masterscriptie de overige criteria niet kan toetsen op basis van de bronnen die voorhanden zijn. Het reizen per schip is eveneens een vervoerwijze die minder alledaags is.

**161.** Wat betreft het criterium inzake de toegankelijkheid van het vervoermiddel moet er wetgeving uitgevaardigd zijn die passagiersrechten van personen met een handicap waarborgen op voet van gelijkheid met anderen. In deze wetgeving mag geen bepaling staan over vervoersdiensten die discrimineert op basis van handicap. De VN vermeldt niet waaraan een vervoermiddel moet voldoen om toegankelijk te zijn. Wel verwachten ze dat alle soorten transport toegankelijk zijn voor personen met een handicap en dat er gebruik wordt gemaakt van *universal design* op alle nieuwe goederen. Een voorbeeld van iets wat de VN positief vindt, is het voorzien van een hefplatform of oprijplaat in de vervoermiddelen van het publiek transport. Op EU-niveau is er de verordening betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen. Er is dus wetgeving die de passagiersrechten van personen met een handicap waarborgt. Hier staat ook in dat personen met een handicap of beperkte mobiliteit de toegang niet geweigerd mag worden op basis van hun handicap, tenzij het onmogelijk is om toegang te verlenen vanwege veiligheidsredenen of de infrastructuur van het schip. Bijgevolg is ook aan dit vereiste voldaan. Verder vermeldt de verordening dat bij beslissingen over het ontwerp van nieuwe terminals en havens de verantwoordelijke instanties rekening moeten houden met de behoeften van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit voor wat de toegankelijkheid betreft. Dit moet gebeuren met bijzondere aandacht voor de vereisten voortvloeiende uit het beginsel voor *design for all*. Dit geldt eveneens voor het ontwerp van nieuwe en te renoveren passagiersschepen. Afgaande op bovenstaande redenen, concludeert de masterscriptie dat er aan dit criterium voldaan is.

**162.** Een ander belangrijk criterium is dit van de toegankelijkheid van de informatie- en communicatietechnologieën. De strikte implementatie van *universal design* op alle nieuwe goederen, faciliteiten etc. moet zorgen voor een volledige, onbelemmerde en gelijke toegang voor alle gebruikers. De Staten kunnen de toegankelijkheid bevorderen door tussenpersonen in te schakelen zoals: lezers, gidsen en professionele gebarentolken. Ook de informatie en communicatie moeten beschikbaar zijn in eenvoudig te lezen formaten en voorzien zijn van aanvullende en alternatieve methodes voor personen met een handicap. Denk hierbij aan het gebruik van braille of geluidssignalen. De verordening vermeldt zoals de andere drie verordeningen dat alle essentiële informatie voor de reizigers in een alternatief formaat verstrekt moet worden opdat deze informatie toegankelijk is voor gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit. Ook hier moet het

---

<sup>305</sup> Art. 15 Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.

minstens in dezelfde talen voorzien zijn dan de informatie voor de andere passagiers. Verder wordt er zoals bij het luchtvervoer voorzien in de nodige bijstand voor personen met een handicap, die overigens gratis is. In België is er bovendien wetgeving die de toegankelijkheid regelt wat betreft de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties.<sup>306</sup> Als de masterscriptie de maatregelen uit de verordening toetst aan de criteria, blijkt dat er aan deze criteria voldaan is.

**163.** Ten slotte dienen er nog drie criteria getoetst te worden, zijnde deze van de monitoring, de zelfbeschikking en de toegankelijkheid van het publiek transport (*cf. supra* rnr. 33, 36 en 37). Deze worden hier opgenomen, omdat ze betrekking hebben op alle voorgaande criteria en vervoermiddelen. Wat de monitoring betreft, wordt er verwezen naar de monitoring inzake het privaat transport aangezien de monitoring over alle domeinen heengaat (*cf. supra* rnr. 92) De zelfbeschikking vervolgens onderzoekt of het mogelijk is voor personen met een handicap om autonoom hun eigen leven te leiden en beslissingen te nemen. Zoals eerder vermeld, kan dit niet op zichzelf staand getoetst worden en is er aan dit criterium voldaan indien er aan de voorgaande criteria voldaan is. Aangezien de criteria inzake de toegankelijkheid van de openbare gebouwen en ruimten, de toegankelijkheid van het vervoermiddel en de tegemoetkomingen niet overal volledig voldaan zijn, heeft dit als gevolg dat er ook slechts gedeeltelijk aan het criterium van de zelfbeschikking voldaan is. Voor het criterium inzake de toegankelijkheid van het publiek transport geldt hetzelfde als dat van de zelfbeschikking, namelijk dat dit slechts voldaan is indien er aan alle andere criteria voldaan is. Aangezien bepaalde criteria slechts gedeeltelijk voldaan zijn, is er ook aan de toegankelijkheid van het publiek transport slechts gedeeltelijk voldaan.

---

<sup>306</sup> Wet 19 juli 2018 inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties, *BS* 3 september 2018.

## Conclusie

De masterscriptie ging in op de centrale onderzoeksvraag, zijnde: *"in welke mate voldoet de wijze waarop de federale en Vlaamse overheden mobiliteit faciliteren voor personen met een handicap in het licht van het VN-verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap?"*. Voor het beantwoorden van deze vraag stelde de masterscriptie een toetsingskader op voor enerzijds het privaat transport en anderzijds het publiek transport. Verder gaf de masterscriptie een overzicht van de belangrijkste maatregelen inzake mobiliteit voor personen met een handicap, met een opsplitsing tussen het privaat en het publiek transport. Deze maatregelen werden vervolgens getoetst aan het toetsingskader.

Wat de evaluatie van het privaat transport betreft, blijkt dat er aan de toegankelijkheid van het vervoermiddel voldaan is. Ook aan het criterium van de tegemoetkomingen is voldaan, aangezien er heel wat belastingvoordelen voorzien worden voor de aankoop van en aanpassingen aan een voertuig. Verder kon de parkeerkaart voor gehandicapten aan geen enkel criterium getoetst worden, toch blijkt dit een onmisbare faciliteit die onder meer toegang verleent tot de voorbehouden parkeerplaatsen. Aan het criterium van de voorbehouden parkeerplaatsen was evenwel voldaan, ook al is er mijns inziens ruimte voor verbetering, aangezien niet elke gemeente voorziet in een vrijstelling van het betalen van parkeergeld. Wat het criterium van de monitoring betreft, zijn er enkele instanties aangewezen om toezicht te houden op de implementatie en uitvoering van het VRPH, zoals Unia, de NHRPH en het VAPH. Niettemin bestaan er nog veel andere instanties, verenigingen en vzw's die zich inzetten voor de belangen en rechten van personen met een handicap. De uiteenzetting hiervan zou een onderzoek op zich vormen. Toch concludeert de masterscriptie dat er aan dit criterium voldaan is op basis van de aangewezen instanties. Van belang om te vermelden is dat dit echter een algemeen criterium vormt dat over de verschillende thema's heen ging. Voor zover het onderzoek uitwijst, is er geen instantie die specifiek toezicht houdt op de mobiliteit van personen met een handicap aangaande het privaat en publiek transport. Ten slotte is er ook aan het criterium van de zelfbeschikking voldaan, aangezien alle andere criteria voldaan zijn. Kortom, is de evaluatie van het privaat transport positief.

Wat de evaluatie van het publiek transport betreft, blijkt dat er aan de toegankelijkheid van de informatie- en communicatie veelal voldaan is. Aan de toegankelijkheid van de vervoermiddelen is slechts gedeeltelijk voldaan. Het grootste probleem situeert zich hier bij de bussen en trams die niet allemaal toegankelijk zijn voor personen met een handicap. Wat de toegankelijkheid van de stations en luchthavens betreft, is er onvoldoende informatie beschikbaar om te oordelen of er slechts gedeeltelijk of volledig aan het criterium voldaan is. Mijns inziens is er eerder wel voldaan hieraan. Wat de tegemoetkomingen betreft, voorzien de overheden heel wat voordeeltarieven en gratis vervoer met betrekking tot de trein, bus en tram. Niettemin voorziet de NMBS enkel in gratis vervoer voor blinden en slechtzienden. Andere gehandicapten genieten geen voordeeltarief. Verder is de assistentie altijd gratis. Gelet op het feit dat de NMBS enkel gratis vervoer aan blinden en slechtzienden aanbiedt, is er slechts gedeeltelijk voldaan aan het criterium van de tegemoetkomingen. Verder is er slechts gedeeltelijk voldaan aan de toegankelijkheid van de infrastructuur, aangezien veel bushaltes niet-toegankelijk zijn en maar de helft van de bushaltes toegankelijk zal zijn tegen 2030. De voorgaande resultaten hebben als gevolg dat er aan het

koepelcriterium, zijnde de toegankelijkheid van het publiek transport, slechts gedeeltelijk voldaan is, aangezien alle andere criteria voldaan dienden te zijn, opdat er aan dit criterium voldaan was. Ten slotte zijn er de criteria inzake de zelfbeschikking en de monitoring. Aan de zelfbeschikking is slechts gedeeltelijk voldaan, aangezien er niet aan alle voorgaande criteria voldaan is. Wat de monitoring betreft, geldt er hetzelfde als bij het privaat transport. Bijgevolg is er aan dit criterium voldaan.

Gelet op bovenstaande resultaten dient naar mijn mening de centrale onderzoeksvraag noch volledig positief, noch volledig negatief beantwoord te worden. De wijze waarop de federale en Vlaamse overheden mobiliteit faciliteren voor personen met een handicap in het licht van het VRPH voldoet slechts gedeeltelijk aan de verwachtingen van de VN en de vereisten uit het Verdrag doordat de maatregelen inzake het publiek transport slechts gedeeltelijk voldaan zijn. De evaluatie aan het privaat transport is immers positief.

Het antwoord op de centrale onderzoeksvraag maakt bovendien duidelijk dat er ruimte voor verbetering is op bepaalde vlakken. Het VRPH blijft van groot belang voor personen met een handicap. De volbrenging van de verwachtingen hierin zou leiden tot een meer inclusieve samenleving waar personen met een handicap autonoom en op voet van gelijkheid met anderen kunnen deelnemen aan de samenleving. Kortom, blijft het noodzakelijk om voortdurende inspanningen te leveren voor het versterken en waarborgen van de mobiliteitsrechten voor personen met een handicap.

Op basis van de resultaten van de masterscriptie, volgen drie specifieke aanbevelingen ter verbetering van de mobiliteit voor personen met een handicap. Deze werden reeds kort vermeld bij de evaluatie van de maatregelen, maar worden voor een goed begrip samengevat. De eerste twee aanbevelingen vormen eerder wenselijkheden dan echte aanbevelingen.

1. Hoewel iedere gemeente dit zelf mag bepalen, zou het goed zijn indien elke gemeente gratis parking voorziet voor personen met een handicap. Door het uniform maken van deze regelgeving en de tarieven, zouden gehandicapten overal dezelfde rechten genieten zonder zich zorgen te hoeven maken over of de parking al dan niet betaald dient te worden.
2. De NMBS voorziet heel wat voordeeltarieven voor verschillende categorieën van mensen. Wat de gehandicapten betreft, voorzien zij echter enkel gratis vervoer voor blinden en slechtzienden. Het is wenselijk dat ook andere personen met een handicap een voordeeltarief kunnen genieten.
3. Het toegankelijk maken van de infrastructuur en voertuigen die niet conform met de wetgeving zijn. Ook al zijn er plannen om dit te verwezenlijken, laat de uitvoering hiervan nog enkele jaren op zich wachten. Bovendien zal er zelfs na de uitgevoerde plannen nog een deel van de trams en bushaltes ontoegankelijk blijven. Het is dus aanbevolen om naast de lopende plannen, nieuwe plannen op te stellen die alle trams en bushaltes in acht neemt in de plaats van een gedeelte hiervan. Voor personen met een handicap is het belangrijk dat dit zo snel mogelijk verwezenlijkt wordt.

## Bibliografie

### Wetgeving

1. UVRM.
2. WVV.
3. BUPO.
4. Report of the second session of the Ad Hoc Committee on a Comprehensive and Integral International Convention on Protection and Promotion of the Rights and Dignity of Persons with Disabilities New York, 16-17 juni 2003, [www.un.org](http://www.un.org).
5. The Standard Rules on the Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities, aangenomen door de Algemene Vergadering, 48ste sessie, Resolutie 48/96, annex, 20 december 1993, [www.un.org](http://www.un.org).
6. General comment No. 2 (2014) Article 9: Accessibility, 22 mei 2014, nr. CRPD/C/GC/2, <https://digitallibrary.un.org/record/812025>.
7. Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities of Tunisia (13 May 2011) *UN Doc. CRPD/C/TUN/CO/1*.
8. Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities of Spain (19 October 2011) *UN Doc. CRPD/C/ESP/CO/1*.
9. Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities of Peru (16 May 2012) *UN Doc. CRPD/C/PER/CO/1*.
10. Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities on the initial report of China, adopted by the Committee at its eight session, 17-28 September 2012 (15 October 2012) *UN Doc. CRPD/C/CHN/CO/1*.
11. Concluding observations on the initial report of Paraguay, adopted by the Committee at its ninth session, 15-19 April 2013 (15 May 2013) *UN Doc. CRPD/C/PRY/CO/1*.
12. Concluding observations on the initial report of Austria, adopted by the Committee at its tenth session, 2-13 September 2013 (30 September 2013) *UN Doc. CRPD/C/AUT/CO/1*.
13. Concluding observations on the initial report of Australia, adopted by the Committee at its tenth session, 2-13 September 2013 (21 October 2013) *UN Doc. CRPD/C/AUS/CO/1*.
14. Concluding observations on the initial report of Costa Rica\* (12 May 2014), *UN Doc. CRPD/C/CRI/CO/1*.
15. Concluding observations on the initial report of Mexico\* (27 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/MEX/CO/1*.
16. Concluding observations on the initial report of Ecuador\* (27 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/ECU/CO/1*.
17. Concluding observations on the initial report of Belgium\* (28 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/BEL/CO/1*.
18. Concluding observations on the initial report of the Republic of Korea\* (29 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/KOR/CO/1*.
19. Concluding observations on the initial report of New Zealand\* (31 October 2014), *UN Doc. CRPD/C/NZL/CO/1*.

20. Concluding observations on the initial report of El Salvador, adopted by the Committee at its tenth session, 2-13 September 2013 (8 October 2013), *UN Doc. CRPD/C/SLV/CO/1\**.
21. Concluding observations on the initial report of Sweden\* (12 May 2014), *UN Doc. CRPD/C/SWE/CO/1*.
22. Concluding observations on the initial report of Azerbaijan\* (12 May 2014), *UN Doc. CRPD/C/AZE/CO/1*.
23. Concluding observations on the initial report of the Dominican Republic\* (8 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/DOM/CO/1*.
24. Concluding observations on the initial report of Mongolia\* (13 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/MNG/CO/1*.
25. Concluding observations on the initial report of Germany\* (13 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/DEU/CO/1*.
26. Concluding observations on the initial report of Turkmenistan\* (13 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/TKM/CO/1*.
27. Concluding observations on the initial report of Czech Republic\* (15 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/CZE/CO/1*.
28. Concluding observations on the initial report of the Cook Islands\* (15 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/COK/CO/1*.
29. Concluding observations on the initial report of Croatia\* (15 May 2015), *UN Doc. CRPD/C/HRV/CO/1*.
30. Concluding observations on the initial report of Brazil\* (29 September 2015), *UN Doc. CRPD/C/BRA/CO/1*.
31. Concluding observations on the initial report of Mauritius\* (30 September 2015), *UN Doc. CRPD/C/MUS/CO/1*.
32. Concluding observations on the initial report of Kenya\* (30 September 2015), *UN Doc. CRPD/C/KEN/CO/1*.
33. Concluding observations on the initial report of Ukraine\* (2 October 2015), *UN Doc. CRPD/C/UKR/CO/1*.
34. Concluding observations on the initial report of the European Union\* (2 October 2015), *UN Doc. CRPD/C/EU/CO/1*.
35. Concluding observations on the initial report of Qatar\* (2 October 2015), *UN Doc. CRPD/C/QAT/CO/1*.
36. Concluding observations on the initial report of Gabon\* (2 October 2015), *UN Doc. CRPD/C/GAB/CO/1*.
37. Concluding observations on the initial report of Lithuania\*\* (11 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/LTU/CO/1\**.
38. Concluding observations on the initial report of Uganda\* (12 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/UGA/CO/1*.
39. Concluding observations on the initial report of Thailand\* (12 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/THA/CO/1*.
40. Concluding observations on the initial report of Chile\* (13 April 2016), *UN Doc. CRPD/C/CHL/CO/1*.

41. Concluding observations on the initial report of Slovakia\* (17 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/SVK/CO/1*.
42. Concluding observations on the initial report of Portugal\* (20 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/PRT/CO/1*.
43. Concluding observations on the initial report of Serbia\* (23 May 2016), *UN Doc. CRPD/C/SRB/CO/1*.
44. Concluding observations on the initial report of Guatemala\* (30 September 2016), *UN Doc. CRPD/C/GTM/CO/1*.
45. Concluding observations on the initial report of Colombia\* (30 September 2016), *UN Doc. CRPD/C/COL/CO/1*.
46. Concluding observations on the initial report of the United Arab Emirates\* (3 October 2016), *UN Doc. CRPD/C/ARE/CO/1*.
47. Concluding observations on the initial report of Uruguay\* (30 September 2016), *UN Doc. CRPD/C/URY/CO/1*.
48. Concluding observations on the initial report of Italy\* (6 October 2016), *UN Doc. CRPD/C/ITA/CO/1*.
49. Concluding observations on the initial report of the Plurinational State of Bolivia\* (4 November 2016), *UN Doc. CRPD/C/BOL/CO/1*.
50. Concluding observations on the initial report of Ethiopia\* (4 November 2016), *UN Doc. CRPD/C/ETH/CO/1*.
51. Concluding observations of the committee on the Rights of Persons with Disabilities on the initial report of Argentina as approved by the Committee at its eight session, 17-28 September 2012 (8 October 2012) *UN Doc. CRPD/C/ARG/C/CO/1*.
52. Concluding observations on the initial report of Bosnia and Herzegovina\*\* (2 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/BIH/CO/1\**.
53. Concluding observations on the initial report of Honduras\* (4 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/HND/CO/1*.
54. Concluding observations on the initial report of Canada\* (8 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/CAN/CO/1*.
55. Concluding observations on the initial report of Armenia\* (8 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/ARM/CO/1*.
56. Concluding observations on the initial report of Cyprus\* (8 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/CYP/CO/1*.
57. Concluding observations on the initial report of the Islamic Republic of Iran\* (10 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/IRN/CO/1*.
58. Concluding observations on the initial report of Jordan\* (15 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/JOR/CO/1*.
59. Concluding observations on the initial report of the Republic of Moldova\* (18 May 2017), *UN Doc. CRPD/C/MDA/CO/1*.
60. Concluding observations on the initial report of Montenegro\* (22 September 2017), *UN Doc. CRPD/C/MNE/CO/1*.
61. Concluding observations on the initial report of Morocco\* (25 September 2017), *UN Doc. CRPD/C/MAR/CO/1*.



62. Concluding observations on the initial report of Panama\* (29 September 2017), *UN Doc. CRPD/C/PAN/CO/1*.
63. Concluding observations on the initial report of Luxembourg\*\* (10 October 2017), *UN Doc. CRPD/C/LUX/CO/1\**.
64. Concluding observations on the initial report of Latvia\* (10 October 2017), *UN Doc. CRPD/C/LVA/CO/1*.
65. Concluding observations on the initial report of the Russian Federation\* (9 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/RUS/CO/1*.
66. Concluding observations on the initial report of the Sudan\* (10 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/SDN/CO/1*.
67. Concluding observations on the initial report of Haiti\* (13 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/HTI/CO/1*.
68. Concluding observations on the initial report of Nepal\* (16 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/NPL/CO/1*.
69. Concluding observations on the initial report of Slovenia\* (16 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/SVN/CO/1*.
70. Concluding observations on the initial report of Seychelles\* (16 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/SYC/CO/1*.
71. Concluding observations on the initial report of Oman\* (17 April 2018), *UN Doc. CRPD/C/OMN/CO/1*.
72. Concluding observations on the initial report of the Philippines\* (16 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/PHL/CO/1*.
73. Concluding observations on the initial report of Malta\* (17 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/MLT/CO/1*.
74. Concluding observations on the initial report of Bulgaria\* (22 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/BGR/CO/1*.
75. Concluding observations on the initial report of South Africa\* (23 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/ZAF/CO/1*.
76. Concluding observations on the initial report of the former Yugoslav Republic of Macedonia\* (29 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/MKD/CO/1*.
77. Concluding observations on the initial report of Poland\* (29 October 2018), *UN Doc. CRPD/C/POL/CO/1*.
78. Concluding observations on the initial report of Niger\* (1 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/NER/CO/1*.
79. Concluding observations on the initial report of Rwanda\* (3 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/RWA/CO/1*.
80. Concluding observations on the initial report of Norway\* (7 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/NOR/CO/1*.
81. Concluding observations on the initial report of Cuba\* (10 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/CUB/CO/1*.
82. Concluding observations on the initial report of Senegal\* (13 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/SEN/CO/1*.

83. Concluding observations on the initial report of Saudi Arabia\* (13 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/SAU/CO/1*.
84. Concluding observations on the initial report of Vanuatu\* (13 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/VUT/CO/1*.
85. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Spain\* (13 May 2019), *UN Doc. CRPD/C/ESP/CO/2-3*.
86. Concluding observations on the initial report of Algeria\* (27 June 2019), *UN Doc. CRPD/C/DZA/CO/1*.
87. Concluding observations on the initial report of Turkey\* (1 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/TUR/CO/1*.
88. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of El Salvador\* (1 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/SLV/CO/2-3*.
89. Concluding observations on the initial report of Albania\* (14 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/ALB/CO/1*.
90. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Australia\* (15 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/AUS/CO/2-3*.
91. Concluding observations on the initial report of Kuwait\* (18 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/KWT/CO/1*.
92. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Ecuador\* (21 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/ECU/CO/2-3*.
93. Concluding observations on the initial report of Myanmar\* (22 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/MMR/CO/1*.
94. Concluding observations on the initial report of Iraq\* (23 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/IRQ/CO/1*.
95. Concluding observations on the initial report of Greece\* (29 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/GRC/CO/1*.
96. Concluding observations on the initial report of India\* (29 October 2019), *UN Doc. CRPD/C/IND/CO/1*.
97. Concluding observations on the initial report of Estonia\* (5 May 2021), *UN Doc. CRPD/C/EST/CO/1*.
98. Concluding observations on the initial report of France\* (4 October 2021), *UN Doc. CRPD/C/FRA/CO/1*.
99. Concluding observations on the initial report of Switzerland\* (13 April 2022), *UN Doc. CRPD/C/CHE/CO/1*.
100. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Mexico\* (20 April 2022), *UN Doc. CRPD/C/MEX/CO/2-3*.
101. Concluding observations on the initial report of the Bolivarian Republic of Venezuela\* (20 May 2022), *UN Doc. CRPD/C/VEN/CO/1*.
102. Concluding observations on the initial report of Jamaica\* (20 May 2022), *UN Doc. CRPD/C/JAM/CO/1*.
103. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of Hungary\* (20 May 2022), *UN Doc. CRPD/C/HUN/CO/2-3*.

104. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of New Zealand\* (26 September 2022), *UN Doc. CRPD/C/NZL/CO/2-3*.
105. Concluding observations on the initial report of the Lao People's Democratic Republic\* (30 September 2022), *UN Doc. CRPD/C/LAO/CO/1*.
106. Concluding observations on the initial report of Singapore\* (5 October 2022), *UN Doc. CRPD/C/SGP/CO/1*.
107. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of the Republic of Korea\* (6 October 2022), *UN Doc. CRPD/C/KOR/CO/2-3*.
108. Concluding observations on the initial report of Japan\* (7 October 2022), *UN Doc. CRPD/C/JPN/CO/1*.
109. Concluding observations on the combined second and third periodic reports of China\* (10 October 2022), *UN Doc. CRPD/C/CHN/CO/2-3*.
110. Concluding observations on the initial report of Indonesia\* (12 October 2022), *UN Doc. CRPD/C/IDN/CO/1*.
111. Concluding observations on the initial report of Bangladesh\*\* (11 October 2021), *UN Doc. CRPD/C/BGD/CO/1*.
112. Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap van 13 december 2006, *United Nations Treaty Series*, vol. 2515, 3.
113. Optional Protocol to the Convention on the Rights of Persons with Disabilities from 13 December 2006, *United Nations Treaty Series*, vol. 2518, 283.
114. Verord.Raad nr. 1107/2006, 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen, *Pb.L.* 26 juli 2006, afl. 204, 1.
115. Verord.Raad nr. 1371/2007, 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, *Pb.L.* 3 december 2007, afl. 315, 14.
116. Verord.Raad nr. 181/2011, 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 28 februari 2011, afl. 55, 1.
117. Verord.Raad nr. 1177/2010, 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004, *Pb.L.* 17 december 2010, afl. 334,1.
118. Richtl. Raad nr. 2000/78/EG, 27 november 2000 tot instelling van een algemeen kader voor gelijke behandeling in arbeid en beroep, *Pb.L.* 2 december 2000, afl. 303, 0016-0022.
119. GW.
120. BWHI.
121. Wet 20 juli 2005 tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, *BS* 11 augustus 2005.
122. Wet 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot gebouwen, toegankelijk voor het publiek, *BS* 19 augustus 1975.
123. Wet 19 juli 2018 inzake de toegankelijkheid van de websites en mobiele applicaties van overheidsinstanties, *BS* 3 september 2018.

124. Decr.VI. 10 juli 2008 houdende een kader voor het Vlaamse gelijkheids- en gelijkebehandelingsbeleid, *BS* 23 september 2008.
125. Decr. VI. 7 mei 2004 tot oprichting van het intern verzelfstandigd agentschap met rechtspersoonlijkheid Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap, *BS* 11 juni 2004.
126. Decr. VI. 8 mei 2009 houdende instemming met het verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, en het facultatief protocol bij het verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, opgemaakt in New York op 13 december 2006, *BS* 3 augustus 2009.
127. KB 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, *BS* 14 juli 2014
128. KB 9 mei 1977 genomen in uitvoering van de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegang van gehandicapten tot openbare gebouwen, *BS* 8 juni 1977.
129. KB 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, *BS* 30 april 1998, 13483.
130. KB 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen, *BS* 1 juni 2014.
131. KB 8 februari 2006 houdende bepaling van de wijze waarop een volledige blindheid, een volledige verlamming van de bovenste ledematen of amputatie van de bovenste ledematen en een blijvende invaliditeit die rechtstreeks is toe te schrijven aan de onderste ledematen en ten minste 50% bedraagt, wordt vastgesteld, *BS* 17 februari 2006.
132. MB 7 mei 1999 betreffende de parkeerkaart voor mensen met een handicap, *BS* 21 mei 1999.
133. B.VI.Reg. 5 juni 2009 tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid, *BS* 21 maart 2011.
134. *Vr. en Antw.* Senaat, *Vr. nr.* 5-4918, 28 december 2011 (B. ANCIAUX).
135. Omz.VI. 5 mei 2001 betreffende het voorbehouden van parkeerplaatsen voor personen met een handicap, *BS* 5 mei 2001.

### **Rechtspraak**

136. EHRM 22 maart 2016, nr. 23682/13, Guberina/Kroatië.
137. EHRM 20 mei 2007, Alajos Kiss/Hongarije, nr. 38832/06.
138. GwH 17 maart 2016, nr. 42/2016.

### **Rechtsleer**

#### ***Tijdschriften***

139. D'ESPALLIER, A., "Non-discriminatie ten aanzien van personen met een functiebeperking: redelijke aanpassingen en het VN-Verdrag" (noot onder Gent 1 ste Kamer 20 januari 2011), *RW* 2011-12, 879.
140. HACHEZ, I., "L'effet de standstill: le pari des droits économiques, sociaux et culturels?", *Adm.Publ.* 2000, 34.

141. KAKOULLIS, E. en IKEHARA, Y., "Article 1: Purpose", *The UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities, A commentary*, Croydon, Oxford University Press, 2018, 56.
142. KAYESS, R. en FRENCH, P., "Out of the Darkness into Light? Introducing the Convention on the Rights of Persons with Disabilities", *Human Rights Law Review* 2008, 1-34.
143. KEUNEN, S. en CUYPERS, D., "Zorgen over zorg. Het Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) onder juridisch vuur", *Soc. Kron.* 2015, afl. 8.
144. LAVRYSEN, L., "EHRM schakelt versnelling hoger in bescherming rechten van personen met een handicap", *Juristenkrant* 2016, afl. 328, 3.
145. MÉGRET, F., "The Disabilities Convention: towards a holistic concept of rights", *International Journal of Human Rights* 2008, Vol. 12, 261-278.
146. VAN EECKHOUTTE, D. en VANDAELE, A., "Doorwerking van internationale normen in de Belgische rechtsorde", <https://www.law.kuleuven.be/iir/nl/onderzoek/working-papers/WP33n.pdf>.
147. VAN NIEUWENHOVE, W., "Personen met een beperking en het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap", *BTSZ*, 2016, 289-306.

### **Boeken**

148. CUYPERS, D., VAN DAMME, S. en KEUNEN, S., *In welke mate bevordert het Vlaamse beleid de inclusie van personen met een handicap?*, Antwerpen, Intersentia, 2017, 457 p.
149. KALLEHAUGE, H., "General Themes Relevant to the Implementation of the UN Disability Convention into Domestic Law: Who is Responsible for the Implementation and how should it be Performed?" in ARNARDÓTTIR, O.M. en QUINN, G. (eds.), *The UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities. European and Scandinavian Perspectives*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 199-214.
150. KESTEMONT, L., SCHOUKENS, P., HENDRICKX, K. en TERRY, E. (eds.), *Rechtswetenschappelijk schrijven*, Leuven, Acco, 2020, 144 p.
151. LOOSVELDT, G., "De bevoegdheden van de gemeenschappen" in SEUTIN, B., VAN HAEGENDOREN, G., BAERT, J., CLEMENT, J., DE GEYTER, L., ELST, M., LOOSVELDT, G., OPGENHAFFEN, T., PUT, J., STEEN, B., VAN DE PUTTE, M., VAN DER BIESEN, G., VAN NIEUWENHOVE, J., VANNESTE, F., VANSTEENKISTE, S. en VELAERS, J., *De bevoegdheden van de gemeenschappen*, Brugge, die Keure, 2017, 387-410.
152. VAN LEUVEN, N. *Contracten en mensenrechten*, Antwerpen, Intersentia, 2009, 528 p.
153. VAN LEUVEN, N., "Derdenwerking van mensenrechten in de Belgische rechtsorde" in WOUTERS, J. en VAN EECKHOUTTE, D. (eds.), *Doorwerking van internationaal recht in de Belgische rechtsorde*, Antwerpen, Intersentia, 2006, 167-192.
154. VANDE LANOTTE, J. en GOEDERTIER, G., *Overzicht van het Publiek recht*, Brugge, die Keure, 2007, 1576 p.

155. VANDE LANOTTE, J. en HAECK, Y., *Handboek EVRM. Deel 1: Algemene beginselen*, Antwerpen, Intersentia, 2005, 949 p.
156. VERSCHUERE, B. en HERMANS, K., *Welzijn in Vlaanderen: beleid, bestuurlijke organisatie en uitdagingen*, Brugge, die Keure, 2020, 241 p.
157. WOUTERS, J. en VAN EECKHOUTTE, D., "Doorwerking van Internationaal Recht in de Belgische rechtsorde: een overzicht van bronnen en instrumenten" in WOUTERS, J. en VAN EECKHOUTTE, D. (eds.), *Doorwerking van internationaal recht in de Belgische rechtsorde*, Antwerpen, Intersentia, 2006, 29-81.

## Andere

### Online bronnen

158. BELGIUM.BE, "Mobiliteit", 2023, [https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/rijbewijs/erkende\\_examencentra](https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/rijbewijs/erkende_examencentra).
159. BELGIUM.BE, "Parking voor personen met een handicap", 2023, [https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/Voertuigen/personen\\_met\\_een\\_handicap/parking](https://www.belgium.be/nl/mobiliteit/Voertuigen/personen_met_een_handicap/parking).
160. BELGIUM.BE, "VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. België Tweede en derde periodiek rapport", 2020, <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/content/docs/nl/publicaties/handicap/handicap-uncrpd-2de-3de-rapport-0420-nl.pdf>.
161. COURTOIS, P., "AWIPH – Pour qui et pourquoi?", 2022, <https://mes-aides-financieres.be/handicap/awiph/>.
162. DE LIJN, "Hulpmiddelen voor mindermobiele personen", 2023, [https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/2hXCHSgVUBrstkSH9cOb8n/a27a2df8cfc6c0fa1793f983967464e2/Hulpmiddelen\\_voor\\_mindermobiele\\_personen.pdf](https://assets.ctfassets.net/32fmeyn9t08i/2hXCHSgVUBrstkSH9cOb8n/a27a2df8cfc6c0fa1793f983967464e2/Hulpmiddelen_voor_mindermobiele_personen.pdf).
163. DE LIJN, "Persoon met beperking", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/vervoerbewijzen/kortingen/persoon-met-beperking/>.
164. DE LIJN, "Tips voor een toegankelijke rit", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-rit-maken/>.
165. DE LIJN, "Toegankelijke haltes", 2023, [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1624371092/toegankelijke\\_haltes\\_2021\\_tcm3-27057\\_cn5gqn.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1624371092/toegankelijke_haltes_2021_tcm3-27057_cn5gqn.pdf), 15.
166. DE LIJN, "Toegankelijke haltes", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-haltes/>.
167. DE LIJN, "Toegankelijke voertuigen", 2023, <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijkheid/toegankelijke-voertuigen/>.
168. DE STANDAARD, "De Lijn krijgt geschillencommissie", 2023, [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230302\\_98058092?&articlehash=S6HVOOnKN4%2FmfW%2FS8w5ASoKMb%2B9UDcisYSWR9Bn9mV%2FRcdlnyncFaVBmOtFVdGq9kZSYP0UIRWPIF3VSP41eX3cf1ffvki4uFvkrVFQg%2BW6RaHNLGBszVORKwnCRTB%2FVSPnk2pS6jk1aI58Oxsd6%2BtBqecTYvYuBz22oR430XWwgt7h87tibflaPXIe7ri%2FvpT8W1ftw5FXE4vzXWbIz4yh](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230302_98058092?&articlehash=S6HVOOnKN4%2FmfW%2FS8w5ASoKMb%2B9UDcisYSWR9Bn9mV%2FRcdlnyncFaVBmOtFVdGq9kZSYP0UIRWPIF3VSP41eX3cf1ffvki4uFvkrVFQg%2BW6RaHNLGBszVORKwnCRTB%2FVSPnk2pS6jk1aI58Oxsd6%2BtBqecTYvYuBz22oR430XWwgt7h87tibflaPXIe7ri%2FvpT8W1ftw5FXE4vzXWbIz4yh)

- FbLYSnnbet%2FKpfBSveb53k4Fc03a3JtjaqemdGPTYIfxQHjXx%2BpG9vapjx5xVOdOTr6ww  
%2BORL4j0u89b6%2FWohHXR%2BBXvOVDFAO2Vk%2F6Tpq7kGrxKoxKM3o69nZp5zi%2FQ  
%3D%3D.
169. DG PERSONEN MET EEN HANDICAP, "Belastingvoordelen voor je eigen voertuig", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/andere-hulp/belastingvoordelen-eigen-voertuig>.
170. EELEN, F., "Rolstoelgebruikers over openbaar vervoer: 'We worden beschouwd als specialekes', [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230220\\_95647267?&articlehash=mBcn02buo0WSLTxY7CREosRAP4gwxP2Ppk1sfxMTyK%2BUyBE%2BbY40EXcVcp2S8Gew6HabvEfsM5iSWFOaZqAsZIgSQMM8xnx8T8kqOuMqcaeTBpB7SwMQ61QushG8KuaT6ZahpEJ9fhTGVhe25nOr1pCZHvM8aQ%2F013FaZStHLfadswCi04f36YWSTaHMKLpyU2pBb%2Ffq8VN9Q35IC9hLFOvCTJMiT%2BHgG35QTQeIW6J6fpXIud59bulVAEXO3%2BW5JqrcWIXDKjpN9Akz35GRjVifBasy68iXrZmMyMopMQ8eJCMKMjEOP8t7nyVOGuHINp8ngRIVFsY%2Fb9QHwHUuw%3D%3D](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230220_95647267?&articlehash=mBcn02buo0WSLTxY7CREosRAP4gwxP2Ppk1sfxMTyK%2BUyBE%2BbY40EXcVcp2S8Gew6HabvEfsM5iSWFOaZqAsZIgSQMM8xnx8T8kqOuMqcaeTBpB7SwMQ61QushG8KuaT6ZahpEJ9fhTGVhe25nOr1pCZHvM8aQ%2F013FaZStHLfadswCi04f36YWSTaHMKLpyU2pBb%2Ffq8VN9Q35IC9hLFOvCTJMiT%2BHgG35QTQeIW6J6fpXIud59bulVAEXO3%2BW5JqrcWIXDKjpN9Akz35GRjVifBasy68iXrZmMyMopMQ8eJCMKMjEOP8t7nyVOGuHINp8ngRIVFsY%2Fb9QHwHUuw%3D%3D).
171. EEN, "Is het openbaar vervoer rolstoelvriendelijk", 2020, [www.youtube.com/watch?v=JJJWEYD5jhs](http://www.youtube.com/watch?v=JJJWEYD5jhs).
172. ENABLE UN, "Accessibility: A guiding principle of the Convention", 2023, <https://www.un.org/esa/socdev/enable/disacc.htm#:~:text=Accessibility%20is%20about%20giving%20equal,that%20hinder%20persons%20with%20disabilities>.
173. EUROPA.EU, "Rechten van reizigers met een handicap of beperkte mobiliteit", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#).
174. EUROPA.EU, "U reist per schip", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#ship](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#ship).
175. EUROPA.EU, "U reist per vliegtuig", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#plane](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#plane).
176. EUROPA.EU, "U reist per autobus of touringcar", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index\\_nl.htm#buscoach](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/reduced-mobility/index_nl.htm#buscoach).
177. FOD FINANCIËN, "Aankoop van een auto", 2023, <https://financien.belgium.be/nl/particulieren/vervoer/autogebruikers-beperking/welke-voordelen/aankoop-auto#q1>.
178. FOD MOBILITEIT EN VERVOER, "Auto – Hoe kan ik mijn aangepast voertuig laten goedkeuren?", 2023, <https://mobilit.belgium.be/nl/faq/auto-hoe-kan-ik-mijn-aangepast-voertuig-laten-goedkeuren>.
179. FOD MOBILITEIT EN VERVOER, "Beperkte mobiliteit en rijgeschiktheid", 2023, <https://mobilit.belgium.be/nl/weg/personen-met-beperkte-mobiliteit/beperkte-mobiliteit-en-rijgeschiktheid>.
180. FODSZ, "Evaluatie van de handicap", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/erkenning-handicap/evaluatie-handicap.htm>.

181. FODSZ, "Gehandicaptenbeleid in België: een overzicht", 2013, <https://socialsecurity.belgium.be/sites/default/files/brochure-gehandicaptenbeleid-belgie-nl.pdf>, 4.
182. FODSZ, "Parkeerkaart", 2023, <https://handicap.belgium.be/nl/onzedienstverlening/parkeerkaart.htm>.
183. HANDICAP INTERNATIONAL, "3 december: een bijzondere dag voor mensen met een handicap", 2022, <https://www.handicapinternational.be/nl/nieuws/3-december-een-bijzondere-dag-voor-mensen-met-een-handicap>.
184. MVO VLAANDEREN, "Mobiliteit", 2023, <https://www.mvovlaanderen.be/thema/mobiliteit#:~:text=Mobiliteit%2C%20of%20het%20geheel%20van,werkverkeer%20behoren%20tot%20dit%20thema>.
185. NHRPH, "Onthaal", 2023, <https://ph.belgium.be/nl/>.
186. NMBS, "Assistentie voor reizigers met beperkte mobiliteit", 2023, <https://www.belgiantrain.be/nl/support/faq/faq-reservations/faq-disabled-passengers>.
187. OKRA, "Rijbewijs bij ziekte of handicap", 2023, <https://www.okra.be/info-en-advies/mobiliteit/rijbewijs-bij-ziekte-of-handicap#:~:text=Voor%20de%20aanmaak%20van%20een,Centrum%20voor%20Rijgeschiktheid%20en%20Voertuigaanpassing>).
188. REDACTIE24., "Vreselijk wat blinde jongen moet meemaken telkens hij de bus wil nemen: "Daar zijn weinig woorden voor"", 2022, <https://www.redactie24.be/overig/vreselijk-wat-blinde-jongen-moet-meemaken-telkens-hij-de-bus-wil-nemen-daar-zijn-weinig-woorden-voor-143898>.
189. SOCIAL SECURITY, "Handicap & invaliditeit", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit#>.
190. SOCIAL SECURITY, "Parkeerkaart personen met een handicap", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/parkeerkaart>.
191. SOCIAL SECURITY, "Rolstoelen, scooters en orthopedische driewielers", 2023, <https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/handicap-invaliditeit/vervoer-en-mobiliteit/rolstoelen-scooters-en-orthopedische-driewielers>.
192. SOCIAL SECURITY, "Verminderingskaart openbaar vervoer", 2023, [https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/verminderingskaart-openbaar-vervoer#h2\\_1](https://www.socialsecurity.be/citizen/nl/verminderingskaart-openbaar-vervoer#h2_1).
193. STATBEL, "3 december, Internationale Dag van Personen met een handicap", <https://statbel.fgov.be/nl/nieuws/3-december-internationale-dag-van-personen-met-een-handicap-0>.
194. UN, "Article 20: List of illustrative indicators on personal mobility", 2020, <https://www.ohchr.org/sites/default/files/article-20-indicators-en.pdf?>.
195. UNIA, "10 jaar aan de zijde van mensen met een handicap", 2022, <https://www.unia.be/nl/sensibilisering-en-preventie/campagnes/10-jaar-aan-de-zijde-van-mensen-met-een-handicap>.



196. UNIA, "De naleving van de rechten van personen met een handicap in België", <https://www.unia.be/nl/discriminatiegronden/handicap/het-verdrag-van-de-verenigde-naties-inzake-de-rechten-van-personen-met-een-handicap#Unia-waakt-over-de-uitvoering-van-het-VN-Verdrag-in-Belgie>.
197. UNIA, "Het recht op inclusie van personen met een handicap is nu opgenomen in de Grondwet", 2021, <https://www.unia.be/nl/artikels/het-recht-op-inclusie-van-personen-met-een-handicap-is-nu-opgenomen-in-de-grondwet>.
198. UNIA, "Redelijke aanpassingen voor personen met een handicap in het vervoer ", 2009, [https://www.unia.be/files/Documenten/Brochures/RA\\_Transport.pdf](https://www.unia.be/files/Documenten/Brochures/RA_Transport.pdf).
199. UNIA, "Verdrag van de Verenigde Naties inzake de rechten van personen met een handicap en zijn Facultatief Protocol", 2006, <https://www.unia.be/nl/discriminatiegronden/handicap/het-verdrag-van-de-verenigde-naties-inzake-de-rechten-van-personen-met-een-handicap>.
200. VAN DALE, "Betekenis mobiliteit", 2023, <https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/nederlands/betekenis/mobiliteit#.Y67lXXbMK5c>.
201. VAPH, "Autoaanpassingen en de keuze van de auto", 2023, <https://www.vaph.be/nieuws/autoaanpassingen-en-de-keuze-van-de-auto#:~:text=Tegemoetkoming%20VAPH,tegemoetkoming%20krijgen%20van%20het%20VAPH..>
202. VAPH, "Definitie handicap", 2022, <https://www.vaph.be/voorwaarden/handicap#:~:text=elk%20langdurig%20en%20belangrijk%20participatieprobleem,en%20persoonlijke%20en%20externe%20factoren>.
203. VAPH, "Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap", 2023, <https://www.vaph.be/>.
204. VIAS INSTITUTE, "Rijgeschiktheidscentrum CARA", 2023, <https://www.vias.be/nl/particulieren/cara/>.
205. VLAAMSE OVERHEID, *Masterplan Toegankelijke halte-infrastructuur*, [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1665044289/Nota\\_Masterplan\\_toegankeljkhe\\_id\\_def\\_dpflyl.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1665044289/Nota_Masterplan_toegankeljkhe_id_def_dpflyl.pdf).
206. VLAANDEREN, "Bevoegdheden van gewesten", 2023, <https://www.vlaanderen.be/uw-overheid/verdeling-van-de-bevoegdheden/bevoegdheden-van-gewesten>.
207. VLAANDEREN, "Gratis abonnementen van De Lijn voor personen met een handicap", 2023, <https://www.vlaanderen.be/gratis-abonnement-van-de-lijn-voor-personen-met-een-handicap>.
208. VLAANDEREN, "Kaart voor kosteloos begeleiden van een persoon met een handicap op het openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/kaart-voor-kosteloos-begeleiden-van-een-persoon-met-een-handicap-op-het-openbaar-vervoer>.
209. VLAANDEREN, "Mobiliteit met een handicap", 2023, <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-met-een-handicap>.

210. VLAANDEREN, "Nationale verminderskaart openbaar vervoer", 2023, <https://www.vlaanderen.be/nationale-verminderskaart-openbaar-vervoer>.
211. VLAANDEREN, "Toegankelijke haltes: regelgeving en richtlijnen", 2023, <https://www.vlaanderen.be/toegankelijke-haltes/toegankelijke-haltes-regelgeving-en-richtlijnen>.
212. WHEELIT.BE, "Overheden en personen met een handicap: een stand van zaken", 2023, [https://www.wheelit.be/nl/artikelen/6.overheden-en-personen-met-een-handicap-een-stand-van-za#:~:text=De%20vier%20instellingen%20die%20hoofdzakelijk,\(Phare\)%2C%20en%20de%20Dienststelle](https://www.wheelit.be/nl/artikelen/6.overheden-en-personen-met-een-handicap-een-stand-van-za#:~:text=De%20vier%20instellingen%20die%20hoofdzakelijk,(Phare)%2C%20en%20de%20Dienststelle).
213. X, "Afdeling V: bepalingen met betrekking tot parkeerplaatsen", 2023, <https://www.toegankelijkgebouw.be/Regelgeving/InVlaanderen/Normbepalingen/Art27/tabid/170/Default.aspx>.
214. X, "EU-parkeerkaart voor mensen met een handicap", 2023, [https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/parking-card-disabilities-people/index\\_en.htm](https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/transport-disability/parking-card-disabilities-people/index_en.htm).
215. X, "Interministeriële Conferentie Handicap Federale en regionale regeringen lanceren eenzelfde visie voor een inclusief België.", 2022, <https://lalieux.belgium.be/nl/interministeri%C3%ABle-conferentie-handicap-federale-en-regionale-regeringen-lanceren-eenzelfde-visie>.
216. YSEBAERT, T., "De Lijn voor rechter vanwege slechte toegang bus en tram", 2023, [https://www.standaard.be/cnt/dmf20230219\\_97974592](https://www.standaard.be/cnt/dmf20230219_97974592).