
OPSCHRIFT

Vergadering van 14 maart 2017

Nummer: 2017_MV_00116

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Elke Sleurs: Toegankelijkheid wandelbus & shuttle

Raadslid(-leden):

Elke Sleurs - N-VA

Bevoegd:

Resul Tapmaz

OMSCHRIJVING VAN DE VRAAG

Toelichting:

In het kader van het Circulatieplan komt er een wandelbus voor de autovrije zone en een shuttle voor de verbinding met de nieuwe P+R aan de WEBA-parking.

Voor geen van beide is voorzien dat deze rolstoeltoegankelijk zijn. De schepen van mobiliteit is van mening dat er voldoende alternatieven zijn voor rolstoelgebruikers.

Vraag:

Werd over deze keuze het advies van de toegankelijkheidsambtenaar gevraagd?

Is de schepen van mening dat de gekozen aanpak past binnen het inclusieve en integrale toegankelijkheidsbeleid dat het stadsbestuur met betrekking tot personen met een handicap wil voeren (cf. de Beleidsnota 'Gedeeld Gents Burgerschap')?

ANTWOORD

15 maart 2017

Ik wil mevrouw Elke Sleurs bedanken voor deze vraag die mij de gelegenheid geeft om een aantal zaken uit mijn toegankelijkheidsbeleid op te lijsten.

- Taxicheques.

In oktober 2015 heb ik het reglement voor de taxicheques aangepast. Het systeem van taxicheques werd uitgebreid en goedkoper voor de gebruiker.

ü verhoging van het maximum aantal cheques van 75 naar 150

ü verlaging van de te betalen bijdrage door de klant van € 1,25 naar € 0,75

Het succes van deze maatregel was navenant. In 2016 werden 81.749 taxicheques aangekocht door rechthebbenden. Na aftrek van de verhoogde inkomsten, betekende dit een meerkost van ongeveer 40.000 € die door de bevoegdheid Welzijn gedragen werd.

- Aangepast rolstoelvervoer.

In 2015 besliste De Lijn, onder voogdijminister Ben Weyts, om de jaarlijkse subsidiëring van 250.000 euro voor het vervoer halte tot halte stop te zetten.

Stad Gent heeft er voor gekozen om via een convenant met vzw Mobar het deur-tot-deur-vervoer te blijven garanderen. We kiezen er bewust voor om maximaal tussen te komen in de klantenbijdrage. Zowel in 2015 als in 2016 werden de middelen voor de samenwerkingsovereenkomst met Mobar vzw verhoogd met middelen vanuit Welzijn. In 2016 ging het om een bijkomend bedrag van ongeveer 40.000 euro. Via het vrijwilligersvervoer werden in 2016 in totaal 4812 ritten uitgevoerd. Via het aangepast rolstoelvervoer werden in 2016 6070 ritten uitgevoerd.

Vanuit mijn bevoegdheid als schepen van Gelijke Kansen heb ik er bij de uitbreiding van het autovrij gebied op aangedrongen:

- dat er een doordacht systeem van vergunningen zou uitgewerkt worden om het autovrij gebied te kunnen binnenrijden. We hebben extra faciliteiten gevraagd en gekregen voor mantelzorgers, minder mobiele personen (via doktersattest), zorgverstrekkers en hulp aan huis, (privé)-vervoer minder mobiele personen, personen met een handicap die in het autovrij gebied wonen (vergunning voor 4 nummerplaten mogelijk) en maaltijdbedeling.
- Parkeerplaatsen. Met de uitbreiding van het autovrij gebied zijn een aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap in het centrum weggevallen. Ter compensatie komen er 10 extra plaatsen bij aan de rand van het autovrij gebied (van 43 naar 53 plaatsen) met een speciale regeling aan de Krook (twee voorbehouden en te reserveren parkeerplaatsen voor personen met een handicap)

Ik heb er met de uitbreiding van het autovrij gebied ook op aangedrongen dat er busjes zouden ingezet worden voor mensen die minder goed te been zijn.

- Voor de **shuttle P+R** was het oordeel dat personen met rolstoel in ieder geval beter kiezen voor de optie om door te rijden naar het centrum en daar gebruik te maken van de parkeerhubs voor personen met een handicap, vlakbij het autovrije gebied, of zelfs door te rijden tot in het autovrije gebied om op de bestemming afgezet te worden.

- De **people mover** wilden we wel degelijk rolstoeltoegankelijk maken. Dit was ook het advies van de toegankelijkheidsambtenaar.

In een voorstudie vanuit het Mobiliteitsbedrijf werd echter geen 100% elektrische bus met rolstoellift gevonden. We wisten m.a.w. niet dat dit bestond en vonden het dan ook raadzaam dit niet in het bestek te verplichten. Uit de inschrijvingen bleek nadien dat dergelijk voertuig wel bestond, maar dat de exploitatie ervan 2,5 maal duurder uitviel dan de versie zonder rolstoeltoegankelijkheid (€ 536.402,29 versus € 1.203.849,42).

Ik wil benadrukken dat plooirolstoelen wel meekunnen op de people mover en dat de chauffeur van de wandelbus verzocht zal worden minder mobiele personen te assisteren bij het op- en afstappen.
