

Interview met Els Keytsman De Ronne, directeur Unia

Maak de trein toegankelijk!

In maart 2025 veroordeelde het Brusselse Hof van Beroep de NMBS voor discriminatie van een rolstoelgebruiker. De NMBS weigerde assistentie in het station van Tielen en stelde voor hem assistentie te verlenen in het station van Herentals. Onze redactie sprak met Els Keytsman De Ronne, directeur van Unia, naar aanleiding van deze zaak.

De achtergrond

Francis Rombouts heeft een ernstige meervoudige handicap en verplaatst zich met behulp van een elektrische rolstoel. Hij woont dicht bij het station van Tielen, dat volledig toegankelijk is. Maar door het hoogteverschil tussen de perrons en de treinen kunnen rolstoelgebruikers er niet autonoom de trein nemen. Volgens de laatste beschikbare informatie van de NMBS wordt er assistentie bij het opstappen aangeboden voor rolstoelgebruikers in 138 van de 555 stations en stopplaatsen. In die gevallen wordt dan bv. een oprijplaat geplaatst. In het station van Tielen is er geen assistentie voorzien. Daardoor is het voor Rombouts onmogelijk om er de trein naar zijn werk in Turnhout of naar zijn sporttraining in Gent te nemen.

In 2015 stapte Francis Rombouts naar Unia omdat hem een assistentie-aanvraag voor het station Tielen was geweigerd. Herentals is voor hem geen optie. Unia interpreteerde dit als een weigering van redelijke aanpassingen. Dat is een verboden vorm van discriminatie. Unia deed verschillende bemiddelingspogingen om met de NMBS tot een oplossing te komen zodat betrokkene toch de trein zou kunnen nemen en bijgevolg naar zijn werk kon blijven gaan en zijn sport kon verderzetten. Die draaiden echter op niets uit. Daarom besloot Unia in 2016 om samen met het slachtoffer naar de rechtbank te stappen.

“Er is echt een investeringsplan nodig om het openbaar vervoer toegankelijker te maken.”

De rechtbank van eerste aanleg verwierp in haar vonnis van 18 juli 2017 nog alle aanklachten rond discriminatie. Ze stelde dat er een wanverhouding was tussen de voordelen die het aanbieden van assistentie in Tielen zou opleveren voor Rombouts en de nadelen voor de NMBS. De rechter volgde hiermee de redenering van de NMBS die beweert dat door de middelen die in Tielen zouden worden ingezet, de assistentie in andere stations niet meer zou kunnen plaatsvinden. Het voorzien van assistentie in het station van Tielen zou volgens de NMBS te kostelijk en onredelijk zijn.

In Tielen zijn de perrons 55 cm hoog. Er zijn geen plannen bekend om die te verhogen tot 76 cm. De meeste treinen die er stoppen be-



Els Keytsman De Ronne

Foto Unia

staan uit zogenaamde Varkensneuzen. Er rijden ook een paar dubbeldeks-M6-treinen. Geen van beide zijn toegankelijk, al zou de lage deur van een M6 met een perron van 55 cm wel een haalbare kaart moeten zijn, mits het voorzien van een passende oprijplaat.

Op 31 maart 2025 oordeelde het Brusselse hof van beroep dat de NMBS hierdoor discrimineert. Het hof stelt vast dat de NMBS artikel 14 van de antidiscriminatiewet schendt door voor de heer Rombouts niet de nodige redelijke aanpassingen te treffen opdat hij als gebruiker van een elektrische rolstoel de trein kan nemen en verlaten in station Tielen.

Het hof van beroep beval de NMBS daarom om uiterlijk drie maanden vanaf de betekening van het arrest het nodige te doen om de paralympiër op weekdagen twee maal per dag de trein te kunnen laten gebruiken voor heen- of terugritten vanuit Tielen. Als de NMBS dat niet doet, gelden er dwangsommen van 250 euro bij elke inbreuk.

Mevrouw Keytsman De Ronne, heeft dit vonnis precedent-waarde?

Het blijft natuurlijk een uitspraak in een individuele case. Het hof heeft dat ook in zijn uitspraak fel benadrukt. Bij bepalen van 'redelij-

ke aanpassingen' wordt naar het individuele geval gekeken. Het is voor Francis Rombouts dat er nu een oplossing moet komen. Maar er zijn nu toch al verschillende uitspraken gedaan die toelaten te stellen dat de ov-bedrijven er toch moeten voor zorgen dat ze toegankelijk zijn voor iedereen. Openbaar vervoer is een publieke dienst waar personen met een handicap eigenlijk nog meer dan anderen een beroep op moeten kunnen doen. Het is bij uitstek heel belangrijk voor hen om te kunnen participeren in de samenleving. Het staat ook in het verdrag inzake de rechten van de personen met een handicap. Maar zolang we geen inclusieve, integraal toegankelijke maatschappij hebben, zal de nood aan redelijke aanpassingen hoog blijven. Het protocolakkoord inzake redelijke aanpassingen is een afspraak tussen de federale overheid en de gefedereerde entiteiten van ons land over de criteria waaraan een aanpassing moet beantwoorden en de indicatoren om het redelijke karakter van een aanpassing te kunnen afwegen.

Welke stappen zou de NMBS kunnen zetten?

Mensen moeten nu al 24 uur op voorhand reserveren (enkel voor 41 stations kan het binnen de drie uur n.v.d.r.). Dus in die zin kan de NMBS zich organiseren. In sommige regio's is dat met mobiele ploegen, maar eigenlijk is de ideale oplossing dat het personeel aan boord er gewoon zou voor zorgen dat een op de trein aanwezige uitrijplaat uitgeschoven wordt. Dan kan de persoon zelfstandig in en uitstappen.

Ik zie het nog ruimer: begin al aan de tentafel: betrek vanaf het begin de personen met een rolstoel, maar ook breder de mensen met een andere handicap, zichtbaar of onzichtbaar. Zorg ervoor dat hun ervaringen meegenomen worden, want achteraf aanpassen is altijd veel moeilijker. Als het ov toegankelijk gemaakt wordt inclusief voor de zware elektrische rolstoelen dan is dat toch ook goed voor de ouders met kinderwagens, voor de toeristen met zware valiezen en voor de mensen die moeilijk kunnen stappen en vele anderen.

Ik maak me dikwijls de bedenking: in het

buitenland zijn er zo veel goede voorbeelden en zelfs hier en daar in het binnenland. Ik snap wel dat er een meerjarenplanning nodig is voor de aanpassingen van rytuigen en haltes, maar er mag toch wel een tandje bijgestoken worden. Meer algemeen is er echt een investeringsplan nodig om het openbaar vervoer toegankelijker te maken en dat zowel op vlak van infrastructuur als rollend materieel.



*Met een ingebouwde elektrisch uitklapbare uitrijplaat is de toegang tot de trein veel gemakkelijker, zoals hier in Aken (2016!).
Foto Rudy De Ceunynck*



De rolstoel staat klaar in het station van Tienen.

Foto Rudy De Ceunynck

moelijk zijn, dus niet alleen mensen met een erkende fysieke beperking.

Sinds 15 maart 2023 kunnen wij geen klachten meer behandelen die gaan over De Lijn. Vlaanderen heeft een eigen Vlaams Mensenrechteninstituut opgericht. Meldingen die wij nu ontvangen sturen we naar hen door. Er waren wel nog dossiers hangende waar we indertijd wel nog volheid van bevoegdheid hadden en waar we samen met rolstoelgebruikers naar de rechter zijn getrokken tegen De Lijn, omdat we het ook beu waren om zo lang te wachten op toegankelijke bussen en infrastructuur. In eerste aanleg hebben we de zaak gewonnen, maar De Lijn heeft ervoor gekozen om in hoger beroep te gaan. De procedure sleept nu al bijna zeven jaar aan, buitengerechtelijke onderhandelingen inclusief. Een van die rolstoelgebruikers is ondertussen spijtig genoeg overleden. We staan er de rolstoelgebruikers bij met onze juridische expertise. En door samen met hen voor de rechter te staan zijn we ook een morele en psychosociale ondersteuning. Het is immers verdomd moeilijk voor personen met een handicap, op alle vlakken, en dat begint al in de kleuterschool. We verwachten het arrest van het Antwerpse Hof van Beroep over de toegankelijkheid van de dienstverlening van vervoersmaatschappij De Lijn tegen 15 september 2025.

Hoe ziet u de weg naar een voldoende toegankelijke samenleving?

We zijn er nog lang niet. We kunnen niet spreken van een inclusieve samenleving, ook al is het recht op inclusie sinds een paar jaar in de grondwet opgenomen. Dat ov-bedrijven er niet snel in slagen de toegankelijkheid te verbeteren, dat kan ik volgen, minder begrip heb ik voor het feit dat we te vaak gedwongen worden naar de rechter te trekken. Zoek toch gewoon naar oplossingen voor de betrokkenen. Oplossingen waarvan je weet dat je er eigenlijk meer mensen mee helpt – denk aan toeristen met zware valiezen of ouders op stap met hun baby in een kinderwagen – en tegelijk ook het ov aantrekkelijker maakt door een halte of een ov-traject toegankelijker te maken.

Nog zo iets: als je ergens een vergunning verleent zoals aan een school, een ziekenhuis, een woonzorgcentrum, dan weet je dat je een publiek bereikt dat niet goed te been is of het zal worden op vrij korte termijn. Zorg er dan voor dat de locatie een goede en toegankelijke ov-bediening heeft.

Toegankelijkheid gaat ook breder. Wij zetten vandaag heel hard in op digitale discriminatie. We spreken niet meer over digitale kloof, want dan is het alsof het individu zo stom is om daarin te vallen. Wij spreken over digitale ongelijkheden en digitale discriminatie omdat het eigenlijk over een systemisch probleem gaat. Ik ben niet tegen digitalisering. Als je het kunt betalen en je kan er mee werken, dan is dat fantastisch. Als er veel gedigitaliseerd wordt, kan er in de backoffice veel tijdswinst geboekt worden. Zet dan de vrijgekomen energie en tijd in voor diegenen die daar niet of niet goed mee om kunnen, voor diegenen die geen geld hebben voor dure apparaten of voor diegenen die liever menselijk contact hebben.

Daarom zijn we toch ook een beetje boos op de NMBS omdat ze bijvoorbeeld een aantal tickets ofwel alleen beschikbaar stelt via de app of goedkoper beschikbaar stelt via de app dan aan het loket. Je wordt tegenwoordig trouwens 'weggeduwd' van



Tegelijk met het verhogen van het perron werden in het verleden andere aanpassingen aan het station uitgevoerd: de helling naar de tunnel.
Foto Rudy De Ceunynck

het loket. Personeel in een station is niet alleen nuttig voor het uitreiken van de tickets, maar het is ook sociaal contact en sociale veiligheid. Het is niet voor niets dat stationsomgevingen onveiliger zijn geworden. Dat is omdat er geen 'ogen' meer zijn, waardoor je weer andere maatregelen moet treffen, bv. veiligheidspersoneel doen patrouilleren. Dan vraag ik mij af, waar is de besparing nog? Kortetermijndoelen zijn niet altijd even intelligent of even slim.

Rudy De Ceunynck

www.unia.be/nl/discriminatie-melden

Uit het Interfederaal Protocol van 19 juli 2007 betreffende het begrip redelijke aanpassingen

De aanpassing moet:

- doeltreffend zijn, zodat de persoon met een handicap daadwerkelijk kan participeren;
- een evenwaardige participatie van de persoon met een handicap mogelijk maken;
- ervoor zorgen dat de persoon met een handicap zelfstandig kan participeren;
- de veiligheid van de persoon met een handicap waarborgen.

Indicatoren redelijkheid:

- de financiële en organisatorische impact van de aanpassing;
- de te verwachten frequentie en duur van het gebruik van de aanpassing;
- de impact van de aanpassing op de levenskwaliteit van de daadwerkelijke of potentiële gebruiker(s) met een handicap;
- de impact van de aanpassing op de omgeving en op andere gebruikers;
- het ontbreken van gelijkwaardige alternatieven;
- het verzuim van voor de hand liggende of wettelijk verplichte normen.