

Oordeel 2025-5 van 9 april 2025

Zaak 2024-0005

Indiener klacht: [...]

Verweerder: Stad Gent

Het Vlaams Mensenrechteninstituut volgt in overeenstemming met artikel 18 van het [VMRI-decreet](#) de oordelen en aanbevelingen van de Geschillenkamer actief en nauwgezet op.

In dit dossier heeft verweerder de aanbevelingen van de Geschillenkamer opgevolgd. U vindt hierover meer informatie op de laatste pagina van dit oordeel.

Inhoud

Procedure.....	3
Feiten	3
Standpunt indiener klacht.....	4
Standpunt verweerder	8
Beoordeling door de Geschillenkamer	9
I. Ontvankelijkheid	9
A. Kennelijk roekeloos en tergende en kennelijk niet gegronde klacht.	10
B. Termijn tussen de feiten en de klacht.....	10
II. Weigering van redelijke aanpassingen	11
A. Algemene beginselen.....	11
B. Beperking gelijkwaardige participatie in de samenleving	12
C. Doorrijdfaciliteiten over het hele Gentse grondgebied op dezelfde manier als voor taxi's.....	14
D. De mogelijkheid om te parkeren in autovrije gebieden waar geen parkeerplaatsen voorzien zijn voor personen met een handicap	17
E. De mogelijkheid om zijn straat, waar eenrichtingsverkeer geldt, ook in te rijden in de verboden rijrichting	18
F. Vergunning voor de autovrije gebieden voor drie verschillende nummerplaten	19
III. De procedure om redelijke aanpassingen aan te vragen.....	21
A. Algemene beginselen.....	21
B. Toepassing in deze zaak.....	22
Oordeel van de Geschillenkamer	23
Aanbevelingen van de Geschillenkamer	23

De Geschillenkamer, samengesteld uit voorzitter Sarah Lambrecht, bijzitter Koen Lemmens en bijzitter Marie Spinoy, en bijgestaan door griffier Dorien Geeroms, spreekt het volgende oordeel uit:

Procedure

De Geschillenkamer heeft de klacht ontvangen op 19 februari 2024.

De fase van het uitwisselen van standpunten en overtuigingsstukken werd afgerond op 11 juni 2024. De Geschillenkamer ontving volgende stukken:

- het standpunt van de verweerder van 4 april 2024
- het antwoord van de indiener van de klacht van 7 mei 2024
- het laatste antwoord van de verweerder van 11 juni 2024.

De Geschillenkamer behandelde de zaak tijdens een hoorzitting op 19 juni 2024. Op de hoorzitting was de indiener van de klacht zelf aanwezig. De verweerder werd vertegenwoordigd door advocaat K. Poelman voor advocaat H. Van Burm.

Feiten

De indiener van de klacht is een inwoner van de stad Gent. Hij is een persoon met een handicap en heeft verschillende aanpassingen gevraagd van de verweerder, de stad Gent. Tussen de partijen is al sinds 2014 contact over de impact van het mobiliteitsbeleid van de stad Gent op personen met een handicap, waaronder de indiener van de klacht.

Op 10 februari 2017 legde de indiener van de klacht een verzoekschrift neer bij de voorzitter van de Gentse Gemeenteraad. Daarin uitte hij zijn bezorgheden over het mobiliteitsbeleid, over de website van de stad en over een gebrek aan overleg met de Stedelijke Adviesraad voor Personen met een Handicap. Hij vroeg in het verzoekschrift ook redelijke aanpassingen voor zijn verplaatsingen met de auto in Gent.

In een brief van 4 mei 2017 beantwoordde het college van burgemeester en schepenen dit verzoekschrift. De brief lichtte toe welke maatregelen de stad Gent had genomen voor de toegankelijkheid op vlak van verkeer en mobiliteit.

In de brief gaf het college van burgemeester en schepenen ook een eerste antwoord over de gevraagde redelijke aanpassingen. Sommige aanpassingen werden geweigerd. Voor andere aanpassingen gaf het college aan dat de stad eerst meer zicht moest hebben op de specifieke situatie van de man.

Medewerkers van de stad kwamen op 24 januari 2018 op huisbezoek bij de indiener van de klacht om zijn noden te bespreken. In een e-mail van 29 januari 2018 vatte de stad haar besluit samen, op basis van dit overleg. De stad stelde onder meer dat de man foutief veronderstelde dat hij door het circulatieplan altijd langer onderweg zou zijn. De stad raadde hem ook aan een vergunning aan te vragen voor de verschillende autovrije gebieden. Via autovrij gebied 1 zou hij kortere routes kunnen volgen. Daarom zou het niet nodig zijn nog door andere gebieden te kunnen rijden.

De indiener van de klacht herhaalde zijn vraag om redelijke aanpassingen aan de stad meermaals in de daaropvolgende jaren. Hij diende vervolgens een vordering tot staking van discriminatie tegen de stad Gent in bij de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg Oost-Vlaanderen, afdeling Gent. Op 8 februari 2022 gaf deze rechtbank hem ongelijk. Ook in beroep kreeg hij ongelijk van het hof van beroep in Gent, in een arrest van 15 juni 2023. Tegen dit arrest tekende de indiener van de klacht cassatieberoep aan. Het Hof van Cassatie verwierp dit beroep in een arrest van 7 maart 2025. Daarnaast diende de man een klacht in bij het Vlaams Mensenrechteninstituut.

De klacht wordt op 19 februari 2024 aan de Geschillenkamer bezorgd.

Standpunt indiener klacht

De indiener van de klacht heeft sinds 2006 zware medische problemen. Hij is een persoon met een erkende zware handicap. Als gevolg van een infectie op de hersenen kan hij veel minder prikkels verwerken dan een persoon zonder zijn ziekte. Daarom is een autorit voor hem fysiek heel zwaar. Hij moet zijn verplaatsingen zo kort mogelijk en vloeiend kunnen uitvoeren, zoals medische attesten bevestigen. Omwille van zijn handicap is hij ook sterk beperkt in zijn verplaatsingsmogelijkheden. Hij kan zich enkel verplaatsen door zich te laten

vervoeren door familieleden of door (betalend) niet dringend medisch vervoer van het Rode Kruis.

De indiener van de klacht stelt ten eerste dat de klacht ontvankelijk is, in tegenstelling tot wat de verweerder aangeeft. De klacht is volgens hem niet kennelijk ongegrond, tergend en roekeloos of laattijdig. De stad weigert immers aanhoudend redelijke aanpassingen die hij nodig heeft omwille van zijn ernstige medische aandoening. Ook gaat de klacht niet over feiten van meer dan vijf jaar geleden. Hij ondervindt de discriminatie immers dagelijks.

De indiener van de klacht stelt dat er discriminatie is doordat de stad hem verschillende redelijke aanpassingen weigert. Die weigering is volgens hem een schending van het [VN Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap](#) (hierna: VN Verdrag Handicap), het [Europees Verdrag voor de rechten van de mens](#), artikel 22ter van de [Grondwet](#), de [federale antidiscriminatiewet van 2007](#) en het [Gelijkekansendecreet](#).

Hij probeert sinds 2014 verschillende redelijke aanpassingen te verkrijgen van de stad Gent naar aanleiding van het Gentse mobiliteitsbeleid. Het werd vastgesteld op 29 september 2015. De gevraagde redelijke aanpassingen dienen om zijn verplaatsingen korter te maken en te kunnen parkeren vlakbij de plaatsen waar hij aanwezig moet zijn. Hij voelt zich zonder deze aanpassingen als een gevangene in zijn eigen huis en kan niet meer deelnemen aan de Gentse samenleving. De aanpassing die hij al kreeg van de stad, de vergunning om door de autovrije gebieden te mogen rijden, volstaat niet voor zijn specifieke situatie.

Volgens de indiener van de klacht vormen de gevraagde aanpassingen helemaal geen belasting voor de stad Gent of voor iemand anders en halen ze het mobiliteitsplan niet onderuit. Er is geen discriminatie van andere personen aangezien redelijke aanpassingen net een andere behandeling vereisen om tot materiële en feitelijke gelijkheid te komen. Redelijke aanpassingen moeten vertrekken van de individuele en concrete noden van de aanvrager in diens specifieke context om optimaal te kunnen functioneren in de maatschappij. Hij onderstreept ook dat redelijke aanpassingen ernstige inspanningen vereisen van de aanbieder van de aanpassingen.

Hij vraagt in het bijzonder vier aanpassingen:

1. doorrijdfaciliteiten over het hele Gentse grondgebied op dezelfde manier als taxi's.

Deze aanpassing zou hem toelaten zijn ritten drastisch in te korten. Hij zou dan de nummerplaten van de drie wagens waarmee hij zich laat vervoeren, doorgeven aan de stad Gent.

Hoewel hij al een vergunning heeft om door de autovrije gebieden te rijden, mag hij hiermee niet door de “knips”, de overgangen van niet-autovrij naar autovrij gebied rijden. Hij stelt dat hij daardoor kilometers moet omrijden en dat er veel “knips” zijn in Gent. Bij een “knip” scannen camera's met nummerplaatherkenning de nummerplaat en wordt gecontroleerd of iemand toelating heeft om door een “knip” te rijden. Deze “knips” zijn wel toegankelijk voor hulpdiensten, voertuigen van De Lijn, taxi's, voertuigen die afval ophalen en diensten voor stadsdistributie.

Daarnaast mag hij ook vele straten buiten het autovrije gebied niet inrijden, bijvoorbeeld omdat er een doorrijverbod of éénrichtingsverkeer geldt. Vaak gelden daarop uitzonderingen voor specifieke voertuigen zoals taxi's, bussen van het openbaar vervoer, prioritaire voertuigen, nutsdiensten en vergunninghouders. Hij verwijst ter ondersteuning naar een negental van zijn gewoonlijke trajecten die hij op de wegenkaart heeft uitgetekend en toegelicht.

Volgens de indiener van de klacht zijn er geen relevante verschillen tussen zijn vervoer en deze andere voertuigen wat betreft belasting, hinder of veiligheidsrisico's voor de stad. Als hij dezelfde doorrijdfaciliteiten zou krijgen als taxi's, is de belasting voor de stad en voor anderen dus minimaal in verhouding tot het positieve verschil van deze aanpassing voor hem.

2. om te mogen parkeren in autovrije gebieden waar geen parkeerplaatsen zijn voor personen met een handicap.

De indiener van de klacht vraagt deze aanpassing voor de drie wagens die hem vervoeren. Nu moet een wagen die hem vervoert, hem afzetten en onmiddellijk

het autovrij gebied verlaten. De stad kan hem toelaten te parkeren op taxistandplaatsen of specifieke parkeerplaatsen voor personen met een handicap voorzien.

Hoe dichter de auto kan parkeren bij waar hij moet zijn, hoe minder ingrijpend het is om zich met de rolstoel te verplaatsen en hoe minder lang hij nadien moet wachten om terug opgehaald te worden. De wagen zou er in dat geval al staan.

De (betalende) ambulancediensten van het Rode Kruis mogen wel stilstaan in het autovrij gebied. Er is ook geen relevant verschil tussen de gevraagde aanpassing en de taxistandplaatsen die in dit gebied al voorzien zijn.

3. om zijn straat, waar eenrichtingsverkeer geldt, ook te mogen inrijden in de verboden rijrichting.

De indiener van de klacht vraagt om op de hoek van zijn straat een bijkomend verkeersbord te plaatsen met de boodschap “uitgezonderd vergunninghouders”. Deze redelijke aanpassing zorgt ervoor dat hij niet moet rondrijden om in en uit zijn straat te rijden. Dat verkort zijn autoritten. Volgens hem veroorzaakt dit geen enkele hinder. Fietzers mogen wel in de verboden richting rijden. Vroeger was tweerichtingsverkeer ook toegestaan in zijn straat, zonder dat dit tot gevaarlijke situaties leidde.

4. een permanente vergunning voor de autovrije gebieden voor drie verschillende nummerplaten.

De indiener van de klacht kon tot en met 2021 drie nummerplaten invoeren in het systeem van de stad Gent. Met elk van de drie wagens kon hij dan steeds het autovrij gebied binnen rijden. Een gemeenteraadsbesluit van 27 september 2021¹ voerde een nieuw reglement in voor deze vergunningen. De indiener van de klacht vernam via e-mail dat hij vanaf 2022 maar één nummerplaat per dag zou kunnen ingeven om toegang te krijgen tot de autovrije gebieden.

Hij wordt echter door meerdere familieleden vervoerd en stelt dat de beperking tot één nummerplaat problemen geeft wanneer één familielid hem niet de hele

¹ [Gemeenteraadsbesluit van 27 september 2021](#), “Nieuw reglement voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen”, gepubliceerd op 29 september 2021.

dag kan vervoeren. Hij moet ook steeds zorgen dat één specifieke nummerplaat vooraf ingegeven is. Zijn hoofdpijnproblematiek maakt het bovendien moeilijk om na te kijken of de juiste nummerplaat ingegeven werd. Volgens hem gebruikt het vergunningensysteem bovendien ondoorzichtige software. Hij heeft door de nieuwe regeling al een GAS-boete opgelopen. Het is voor hem niet duidelijk waarom het oude systeem van drie nummerplaten niet meer behouden kon blijven.

De indiener van de klacht vindt dat de stad Gent hem niet voldoende gehoord heeft en dat de situatie te lang (meer dan negen jaar) aansleept. Hij betwist dat de stadsdiensten sinds 2014 verschillende keren met hem in gesprek zijn geweest, op twee huisbezoeken na.

Standpunt verweerder

Volgens de stad Gent is de klacht onontvankelijk om drie redenen. De indiener van de klacht heeft al op alle mogelijke frustraties en verzuchtingen een antwoord ontvangen. Hij blijft al jaren dezelfde argumenten naar boven halen ook al zijn die uitgebreid onderzocht. Bovendien heeft zowel de rechtbank in eerste aanleg als het hof van beroep hem duidelijk ongelijk gegeven. De klacht is daarom zowel kennelijk ongegrond als tergend en roekeloos. Daarnaast vindt de discussie met de indiener van de klacht haar oorsprong in 2014. De klacht gaat dus over feiten die zich meer dan vijf jaar voor het indienen van de klacht hebben voorgedaan. Ook daarom stelt de stad dat de klacht onontvankelijk is.

De stad Gent meent dat er geen sprake is van discriminatie aangezien de indiener van de klacht daarvan geen bewijs levert. Hij kan zich niet verzoenen met het mobiliteitsbeleid van de stad maar dergelijke algemene (politieke) opmerkingen en bemerkingen kunnen geen discriminatie uitmaken. Verder toont de indiener van de klacht niet aan dat hij door het mobiliteitsbeleid onredelijk lang zou moeten rijden om op zijn bestemmingen te raken. De moeilijkheden om zich te verplaatsen die hij aanhaalt, liggen volgens de stad aan zijn medische problematiek en niet aan het beleid van de stad.

De indiener van de klacht kan zich net zoals andere burgers verplaatsen buiten het autovrije gebied. Daarnaast kan hij de autovrije gebieden binnenrijden als hij hiervoor de juiste toelating heeft en de juiste toegangsweg gebruikt. De indiener van de klacht heeft vergunningen aangevraagd en ontvangen voor elk van de vijf autovrije gebieden. Afwijken van geldende reglementeringen en rechtsregels ten voordele van één persoon zou net een schending van het discriminatieverbod inhouden tegenover andere personen of categorieën.

Ten slotte ontkent de stad dat zij niet zou hebben geantwoord op de verschillende verzoeken en e-mails van de indiener van de klacht. Hij stuurt al sinds 2014 verzoeken en aanmaningen aan de stad. De stad heeft daar steeds op geantwoord volgens de geldende procedures en de te verwachten redelijkheid. De stad heeft steeds duidelijke toelichting gegeven en geantwoord op zijn verzoeken, vragen en beweringen. Waar ze niet kon ingaan op de vraag van de indiener van de klacht, heeft ze toegelicht waarom. De stad heeft ook verschillende overlegmomenten met de man georganiseerd om zijn concrete bezorgdheden te bespreken en eventuele oplossingen voor te stellen.

Beoordeling door de Geschillenkamer

De indiener van de klacht voert aan dat de stad Gent hem vier redelijke aanpassingen heeft geweigerd. Hij voert ook aan dat de procedure om redelijke aanpassingen aan te vragen niet correct is verlopen.

De Geschillenkamer moet in deze zaak beoordelen of de klacht ontvankelijk is en ze deze dus kan beoordelen (I) en of er sprake is van een weigering van redelijke aanpassingen (II). De Geschillenkamer moet ook nagaan of de verweerder de procedurele vereisten bij een vraag om redelijke aanpassingen heeft nageleefd (III).

I. Ontvankelijkheid

De stad Gent voert aan dat de klacht niet ontvankelijk is. De Geschillenkamer zou de klacht niet kunnen onderzoeken omdat de klacht kennelijk ongegrond en tergend en roekeloos is (A) en gaat over feiten die zich meer dan vijf jaar voor het indienen van de klacht hebben voorgedaan (B).

A. Kennelijk roekeloos en tergende en kennelijk niet gegronde klacht

Een klacht is niet ontvankelijk wanneer zij “kennelijk roekeloos of tergend is”² of “kennelijk ongegrond” is.³

Volgens de verweerder is de ingediende klacht zowel tergend en roekeloos als kennelijk ongegrond omdat de argumenten van de indiener van de klacht al uitgebreid door de stad zelf zijn onderzocht. Ook hebben een rechtbank van eerste aanleg en een hof van beroep hem ongelijk gegeven.

De memorie van toelichting bij het VMRI-decreet verduidelijkt dat de Geschillenkamer op niet-bindende wijze beoordeelt of er sprake is van discriminatie. De procedure voor de Geschillenkamer bestaat aanvullend, naast die van de gewone hoven en rechtbanken.⁴ De bevoegdheid van de Geschillenkamer staat dan ook los van procedures voor gewone hoven en rechtbanken. Dat een rechtbank dezelfde feiten heeft beoordeeld, kan niet leiden tot de onbevoegdheid van de Geschillenkamer of de onontvankelijkheid van een klacht.

De stad stelt dat zij de argumenten van de indiener van de klacht al grondig heeft onderzocht. De manier waarop de stad is omgegaan met de vraag naar redelijke aanpassingen en de vraag of de weigering van deze aanpassingen gerechtvaardigd was, vormen de kern van de beweerde discriminatie. Het verder onderzoek van deze ontvankelijkheidsgrond valt dan ook samen met het onderzoek over de grond van de zaak.

De verweerder voert niet aan waarom de klacht verder kennelijk ongegrond of kennelijk roekeloos of tergend zou zijn. De klacht is dan ook niet kennelijk ongegrond of kennelijk roekeloos of tergend.

B. Termijn tussen de feiten en de klacht

Een klacht is niet ontvankelijk wanneer zij betrekking heeft op “feiten die zich meer dan vijf jaar vóór het indienen van de klacht hebben voorgedaan”.⁵

² Artikel 13, §3, 3° [VMRI-decreet](#).

³ Artikel 13, §3, 2° [VMRI-decreet](#).

⁴ *Parl. St.* Vlaams Parlement, 2021-2022, [nr. 1357/1](#), 99-100.

⁵ Artikel 13, §3, 4° [VMRI-decreet](#).

Volgens de stad Gent vindt de discussie met de indiener van de klacht haar oorsprong in 2014, waardoor de feiten zich meer dan vijf jaar voor het indienen van de klacht hebben voorgedaan.

De verjaringstermijn voor een discriminatieklacht kan maar beginnen lopen als de beweerde discriminatie voltooid is, ofwel omdat het om een eenmalig voorval gaat, ofwel omdat de beweerde discriminatie beëindigd wordt.⁶ Wanneer een beweerde discriminatie niet bestaat uit een eenmalig voorval maar uit een voortdurende situatie, begint de verjaringstermijn pas te lopen als aan deze situatie een einde komt.

De beweerde discriminatie in deze klacht gaat over aanpassingen die de indiener van de klacht herhaaldelijk heeft gevraagd van de stad Gent. Zijn klacht gaat niet over één specifiek antwoord van de stad op zijn herhaalde vragen, maar over de houding en het mobiliteitsbeleid van de stad Gent. De indiener van de klacht stelt dat hij daardoor op dagelijkse basis discriminatie ondervindt in de manier waarop hij zich kan verplaatsen in Gent. De Geschillenkamer stelt vast dat de klacht een voortdurende situatie betreft.

Aangezien de beweerde discriminatie nog steeds voortduurt, is de verjaringstermijn van vijf jaar nog niet ingegaan. De klacht is dus ontvankelijk.

II. Weigering van redelijke aanpassingen

A. Algemene beginselen

Redelijke aanpassingen zijn aanpassingen waarop een persoon met een handicap recht heeft om te verzekeren dat die ten volle, daadwerkelijk en op voet van gelijkheid kan participeren in de samenleving. Die aanpassingen moeten obstakels voor een gelijkwaardige participatie voor de persoon met een handicap wegnemen. Een gevraagde redelijke aanpassing kan enkel worden geweigerd als ze een onevenredige belasting zou betekenen voor degene die de aanpassing zou moeten doen.

⁶ Zie in dezelfde zin: [rechtbank van eerste aanleg Brussel 18 juli 2017](#), 10.

Een weigering van redelijke aanpassingen voor personen met een handicap vindt dus plaats wanneer:

- personen met een handicap een beperking ervaren in hun gelijkwaardige participatie in de samenleving;
- zij hiervoor redelijke aanpassingen vragen die obstakels voor gelijkwaardige participatie wegnemen;
- en die redelijke aanpassingen geweigerd worden, ook al betekenen ze geen onevenredige belasting.⁷

De indiener van de klacht moet feiten aanvoeren die een weigering van redelijke aanpassingen kunnen doen vermoeden. Het is dan aan de verweerder om te bewijzen dat de gevraagde aanpassingen onredelijk zijn of een onevenredige belasting zouden betekenen.

De indiener van de klacht voert aan:

- dat hij zich niet op gelijkwaardige manier kan verplaatsen over het Gentse grondgebied omwille van het Gentse mobiliteitsbeleid (beperking in gelijkwaardige participatie in de samenleving);
- dat vier redelijke aanpassingen van de stad Gent een deel van die obstakels kunnen wegnemen (aanpassingen die obstakels voor gelijkwaardige participatie wegnemen);
- en dat de stad Gent deze aanpassingen weigert ook al veroorzaken die geen belasting of hinder (weigering van de gevraagde aanpassing zonder dat deze een onevenredige belasting uitmaakt).

De Geschillenkamer onderzoekt deze verschillende elementen voor de gevraagde aanpassingen achtereenvolgens.

B. Beperking gelijkwaardige participatie in de samenleving

De Geschillenkamer onderzoekt eerst of de indiener van de klacht, als persoon met een handicap, een beperking ervaart in zijn gelijkwaardige participatie in de samenleving.

⁷ Artikel 19 [Gelijkekansendecreet](#).

De indiener van de klacht stelt dat hij zich niet op gelijkwaardige manier kan verplaatsen doorheen Gent omwille van zijn ernstige ziekte. Uit medische attesten blijkt dat de indiener van de klacht omwille van zijn handicap obstakels ondervindt om zich te verplaatsen. Door zijn ernstige neurologische ziekte kan hij veel minder prikkels verwerken dan een persoon zonder deze ziekte. Voor elke verplaatsing moet hij de dag ervoor en de dag zelf bijkomende medicatie nemen. Tijdens een verplaatsing krijgt hij daardoor onder meer last van neurologische uitvalverschijnselen, migraine, duizelen, braakneigingen en trillen. Na elke autorit moet hij langdurig recupereren.

Omwille van zijn handicap kan hij bovendien slechts van een aantal vervoermiddelen gebruik maken. Hij kan immers niet rechtop zitten tijdens een rit en kan zich daarom niet verplaatsen met het openbaar vervoer of een (aangepaste) taxi. Hij kan zich in de praktijk enkel laten vervoeren door mensen uit zijn omgeving of door (betalend) vervoer van het Rode Kruis.

De Geschillenkamer stelt dan ook vast dat de indiener van de klacht zich omwille van zijn handicap niet op gelijkwaardige manier kan verplaatsen in de stad Gent.

De indiener van de klacht heeft vier aanpassingen gevraagd die volgens hem voor meer gelijkwaardigheid zouden zorgen. De Geschillenkamer onderzoekt voor elk van de gevraagde aanpassingen of die redelijk zijn. Als dat zo is, gaat ze vervolgens na of de gevraagde aanpassing een onevenredige belasting voor de stad Gent zou betekenen.

Een aanpassing is redelijk als ze ervoor kan zorgen dat de persoon met een handicap gelijkwaardig kan deelnemen in de samenleving. De aanpassing moet, met andere woorden, haar doel bereiken en afgestemd zijn op de behoeften van de persoon met een handicap. De redelijkheid van een aanpassing verwijst dus naar de relevantie, geschiktheid en doeltreffendheid van de aanpassing voor de persoon met een handicap.⁸

⁸ Zie [Algemene opmerking nr. 6 \(2018\) over gelijkheid en non-discriminatie](#) van het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap over de uitvoering van het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH), § 25.

De term “redelijkheid” slaat niet op de beoordeling van de kosten van de gevraagde aanpassingen of de beschikbare middelen. Dit gebeurt in een volgende stap, wanneer de Geschillenkamer nagaat of er sprake is van een onevenredige belasting.⁹

Een verzoek tot redelijke aanpassingen kan worden geweigerd als die redelijke aanpassingen een onevenredige belasting zouden betekenen. Dit concept lijkt af tot waar redelijke aanpassingen moeten worden aangeboden.¹⁰ Hierbij wordt de impact van de redelijke aanpassing voor degene die haar moet doorvoeren en voor de ruimere omgeving bekeken in het licht van het doel van de aanpassing (de gelijkwaardige participatie voor de persoon met een handicap). Relevante factoren bij deze afweging zijn onder meer: de financiële en organisatorische impact van de aanpassing, de haalbaarheid van de aanpassing, de aanwezigheid van voor de hand liggende of wettelijk verplichte normen en de positieve of negatieve impact op anderen in de omgeving.¹¹ Het is aan de verweerder om te bewijzen dat de gevraagde aanpassingen een onevenredige belasting zouden betekenen.

C. Doorrijdfaciliteiten over het hele Gentse grondgebied op dezelfde manier als voor taxi's

1. Redelijke aanpassing

De indiener van de klacht vraagt om overal te mogen doorrijden op het Gentse grondgebied, op dezelfde manier als taxi's. Hij stelt dat dit voor hem een groot verschil kan maken bij de “knips”: de overgangen van niet-autovrij gebied naar autovrij gebied. Op die punten mag hij nu niet doorrijden, ook niet met de vergunningen die hij al kreeg voor het autovrij gebied. Ook waar een

⁹ Zie [Algemene opmerking nr. 6 \(2018\) over gelijkheid en non-discriminatie](#) van het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap over de uitvoering van het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH), § 25.

¹⁰ Zie [Algemene opmerking nr. 6 \(2018\) over gelijkheid en non-discriminatie](#) van het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap over de uitvoering van het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH), § 25.

¹¹ Zie artikel 19 [Gelijkekansendecreet](#) en [Algemene opmerking nr. 6 \(2018\) over gelijkheid en non-discriminatie](#) van het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap over de uitvoering van het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH), § 25-26.

doorrijverbod of éénrichtingsverkeer geldt, mag hij niet door. Op die plekken moet hij dus steeds omrijden. Vaak gelden voor beide situaties uitzonderingen voor specifieke voertuigen zoals taxi's, bussen van het openbaar vervoer, prioritaire voertuigen, nutsdiensten en vergunninghouders. Als hij op gelijkaardige manier zou mogen doorrijden, zouden veel van zijn trajecten vlotter verlopen en dus beter beantwoorden aan zijn medische noden.

De medische attesten tonen aan dat het voor de indiener van de klacht belangrijk is zijn ritten zo kort en vloeiend mogelijk te houden. Elke autorit is voor hem erg belastend en hoe langer een autorit duurt, hoe belastender. Het is aannemelijk dat bijkomende doorrijdfaciliteiten hem meer mogelijkheden geven om zijn ritten zo kort en met zo weinig mogelijk ongemak te laten verlopen. Hij moet dan niet omrijden op plaatsen waar dat nu wel het geval is. Hij heeft dan ook meer mogelijkheden om vrij op basis van de verkeerssituatie van het moment in te schatten welke weg hem het minst ongemak zou veroorzaken.

Zoals in de stukken van de verweerder wordt gesteld, kan een route waarbij iemand geen rekening moet houden met de “knips” korter zijn in afstand, zonder dat die route daarom ook sneller of comfortabeler is. Ook andere factoren, zoals het aantal keren starten en stoppen, het aantal bochten, eventuele file, spelen daarbij een rol. De bijkomende doorrijdfaciliteiten geven de indiener echter meer mogelijkheden om elke keer de route te bepalen die zo weinig mogelijk belasting veroorzaakt voor hem. De gevraagde aanpassing kan zo bijdragen aan zijn gelijkwaardige participatie.

De Geschillenkamer stelt vast dat de gevraagde aanpassing relevant en geschikt is en het mogelijk maakt om het doel van de aanpassing, namelijk het inkorten van de ritten en verminderen van de bijhorende gezondheidsimpact te bereiken. Het gaat dus om een redelijke aanpassing.

2. Onevenredige belasting

De stad stelt dat het toekennen van doorrijdfaciliteiten zoals voor taxi's een schending van het discriminatieverbod zou inhouden. Hierdoor zou volgens de stad in het voordeel van één persoon, tegenover andere personen of categorieën, worden afgeweken van de reglementering. Uit de stukken blijkt dat

de stad ook meent dat de gevraagde aanpassing veiligheidsrisico's voor de indiener van de klacht zelf en voor andere weggebruikers met zich mee zou brengen. De aanpassing zou ten slotte de doelstellingen van het Gentse circulatieplan ondergraven.

Een redelijke aanpassing vraagt, per definitie, dat aanpassingen gebeuren in een bepaalde context, op maat van een persoon met een handicap. Die aanpassing verwijdert een drempel voor de persoon met een handicap, die andere personen niet ondervinden. Het kan bijvoorbeeld gaan om een fysieke aanpassing aan de omgeving of een aanpassing in het beleid of een organisatorische aanpassing, telkens in functie van de noden van de persoon met een handicap.¹²

Dat een aanpassing afwijkt van de reglementering die de stad Gent toepast op anderen, kan dus op zichzelf niet aantonen dat de redelijke aanpassing een onevenredige belasting uitmaakt. Stellen dat de aanpassing op zich een discriminatie is, gaat in tegen redelijke aanpassingen zoals zij in het Gelijkekansendecreet zijn opgenomen. Dit argument van de stad Gent toont dus niet aan dat de redelijke aanpassing een onevenredige belasting zou uitmaken.

De stad Gent heeft er met het mobiliteitsplan voor gekozen de mobiliteit binnen de stad te beperken, om er de leefbaarheid en bereikbaarheid te verhogen. De stad wil meer ruimte geven aan fietsers en voetgangers in haar binnenstad en voor deze weggebruikers ook een veiligere verkeersomgeving creëren. Als onderdeel daarvan reguleert het circulatieplan de verkeersstroom in en uit de stad, om het stadscentrum van het doorgaand verkeer te ontlasten. Het circulatieplan doet dit onder meer door het gebied binnen de stadsring op te delen in sectoren en door de invoering van vijf autovrije gebieden.

De stad heeft voor de autovrije gebieden uitzonderingen toegestaan door vergunningscategorieën te creëren, waaronder een categorie voor “minder mobiele personen”. De indiener van de klacht heeft deze vergunning voor alle vijf autovrije gebieden ontvangen. Voor de bijkomende doorrijdfaciliteiten die de indiener van de klacht nog vraagt, gelden beperktere uitzonderingen. Deze

¹² Vgl. Europees Hof voor de Rechten van de Mens 23 februari 2016, nr. 51500/08, [Cam t. Turkije](#), § 66; Hof van Justitie 11 april 2013, C-335/11 en C-337/11, [Jette Ring en Lone Skouboe Werge](#), § 54-55.

uitzonderingen zijn ingegeven door mobiliteit (openbaar vervoer aanmoedigen) of veiligheid (prioritaire voertuigen en nutsdiensten).

De Geschillenkamer is van oordeel dat er op vlak van veiligheid een belangrijk verschil bestaat tussen de wagens die de indiener van de klacht vervoeren en andere categorieën van voertuigen, zoals taxi's. Taxi's zijn als zodanig herkenbaar, net zoals andere categorieën die om veiligheids- of mobiliteitsredenen op sommige plaatsen mogen doorrijden. Andere verkeersgebruikers zoals fietsers en voetgangers kunnen taxi's meteen herkennen en hun verwachtingen en gedrag daarop afstemmen. Voor de wagens die de indiener van de klacht vervoeren, is dat niet het geval. Andere weggebruikers kunnen niet anticiperen op rijgedrag met deze wagens dat afwijkt van het toepasselijke verkeersreglement. Ook als de betrokken chauffeur voorzichtig rijdt, kunnen zo gevaarlijke verkeerssituaties ontstaan, zowel voor de indiener van de klacht, als voor andere weggebruikers.

Om die redenen oordeelt de Geschillenkamer dat deze redelijke aanpassing een onevenredige belasting zou betekenen. Het weigeren van deze redelijke aanpassing maakt dan ook geen discriminatie uit.

D. De mogelijkheid om te parkeren in autovrije gebieden waar geen parkeerplaatsen voorzien zijn voor personen met een handicap

1. Redelijke aanpassing

De indiener van de klacht vraagt deze aanpassing voor drie wagens die hem vervoeren. Als hij een afspraak heeft in een autovrij gebied, moet de wagen die hem vervoert hem nu afzetten en het autovrij gebied onmiddellijk verlaten. Hij vraagt dat deze wagens zich ook in de autovrije gebieden mogen parkeren, bijvoorbeeld op taxistandplaatsen of op bijkomende parkeerplaatsen voor personen met een handicap. Met de aanpassing zou hij zich met de rolstoel vlotter kunnen verplaatsen naar de plek waar hij moet zijn en zou hij nadien minder lang moeten wachten om terug opgehaald te worden.

De indiener van de klacht stelt dat deze aanpassing een redelijke aanpassing is omdat die hem toelaat zich vlotter met de rolstoel te verplaatsen naar waar

hij moet zijn. Zo kan hij ook vermijden dat hij nadien moet wachten om te worden opgehaald. De indiener van de klacht maakt echter niet aannemelijk hoe deze parkeerplaatsen zijn verplaatsing verkorten of zijn inspanning verminderen.

Het is niet duidelijk dat de taxistandplaatsen of de bijkomende parkeerplaatsen voor personen met een handicap die de indiener van de klacht voorstelt, hem zullen toelaten dicht bij zijn bestemming te stoppen dan nu het geval is wanneer hij zich met de vergunning verplaatst door het autovrij gebied. Degene die hem vervoert kan hem nu al afzetten bij zijn bestemming in het autovrij gebied, aangezien vergunninghouders in dit gebied personen ook mogen ophalen of afzetten.¹³ De indiener van de klacht stelt ook dat hij minder lang zou moeten wachten om terug opgehaald te worden. Dit zal echter enkel zo zijn als de parkeerplaatsen vlakbij zijn bestemming liggen. Indien niet, moet hij zich eerst nog verplaatsen naar deze plaats of moet hij alsnog worden opgehaald op een andere plaats.

Aangezien de indiener van de klacht niet aannemelijk maakt dat de gevraagde aanpassing drempels voor zijn gelijkwaardige participatie wegneemt, oordeelt de Geschillenkamer dat niet kan worden vastgesteld dat de aanpassing een redelijke aanpassing is.

E. De mogelijkheid om zijn straat, waar eenrichtingsverkeer geldt, ook in te rijden in de verboden rijrichting

1. Redelijke aanpassing

De indiener van de klacht vraagt om op de hoek van zijn straat en een andere straat een bijkomend verkeersbord te plaatsen met de boodschap “uitgezonderd vergunninghouders”. Dat bord zou verduidelijken dat vergunninghouders zoals hij in de beide rijrichtingen mogen rijden, ook al geldt er éénrichtingsverkeer. Hij vraagt deze aanpassing omdat die hem toelaat zijn rit in te korten, zoals medisch aangewezen is.

¹³ Artikel 5 § 3, b [Reglement voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen](#), goedgekeurd in de gemeenteraad van 20 december 2016 (en opgeheven door het reglement goedgekeurd op 28 september 2021). Artikel 13, § 2, b [Reglement van de stad Gent voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen](#), goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 september 2021.

Hoewel een kortere rit niet per definitie comfortabeler verloopt voor passagiers, is het om dezelfde redenen als hierboven aannemelijk dat deze aanpassing voor de indiener van de klacht obstakels zou wegnemen bij zijn verplaatsingen. Als hij in beide richtingen zijn straat mag inrijden, kan hij altijd vrij inschatten welke weg hem het minst ongemak zou veroorzaken.

De Geschillenkamer is echter van oordeel dat de gevraagde aanpassing zwaarwegende veiligheidsrisico's met zich mee zou brengen, zowel voor de indiener van de klacht zelf als voor andere weggebruikers. Er kunnen gevaarlijke situaties ontstaan als een auto uit de verboden richting komt, wanneer andere deelnemers aan het verkeer niet de verwachting hebben dat auto's in twee richtingen kunnen rijden in deze straat. Ook als de betrokken chauffeur voorzichtig rijdt, kan dit risico niet worden vermeden aangezien de voorspelbaarheid van de verkeerssituatie voor de andere weggebruikers nog steeds wordt doorbroken. Chauffeurs die zich aan de rijrichting houden kunnen ook niet anticiperen op verkeer van tegenliggers. Dit geldt des te meer omdat uit de stukken blijkt dat het om een smalle straat gaat. Deze aanpassing kan dus tot onveilige situaties leiden voor de indiener van de klacht.

Dat er vroeger wel tweerichtingsverkeer was en dat fietsers wel nog steeds in beide richtingen mogen rijden, verandert deze vaststelling niet. Vroeger was duidelijk dat verkeer uit beide richtingen kon komen, waardoor andere weggebruikers daar ook op konden anticiperen. De manier waarop fietsers de weg gebruiken en hoe andere weggebruikers anticiperen op een tegenliggende fietser is anders dan voor een auto uit de tegenovergestelde richting. De bijhorende veiligheidsrisico's zijn dan ook niet vergelijkbaar.

Omdat de gevraagde aanpassing zwaarwegende veiligheidsrisico's zou creëren voor de indiener van de klacht, oordeelt de Geschillenkamer dat de aanpassing niet relevant en geschikt is. De gevraagde aanpassing is dus geen redelijke aanpassing.

F. Vergunning voor de autovrije gebieden voor drie verschillende nummerplaten

1. Redelijke aanpassing

De indiener van de klacht geeft aan dat hij tot en met 2021 drie nummerplaten kon invoeren in het systeem van de stad Gent. De bijhorende auto's konden steeds het autovrij gebied binnen. Vanaf 2022 kan hij maar één nummerplaat per dag meer ingeven. Omdat hij afhankelijk is van meerdere mensen in zijn naaste omgeving om hem te vervoeren, vraagt hij om opnieuw drie nummerplaten te kunnen ingeven.

Het betrokken reglement voorziet dat “minder mobiele personen” een vergunning kunnen krijgen voor een autovrij gebied waarbinnen zij een bestemming hebben en niet gedomicilieerd zijn.¹⁴ Het reglement voorziet dat zij per dag één nummerplaat kunnen registreren.¹⁵ Voor andere categorieën voorziet het reglement in de mogelijkheid om meerdere nummerplaten te registreren per dag. Bewoners en tweedeverblijvers kunnen bijvoorbeeld van drie tot tien nummerplaten registreren per dag, cultuurhuizen en uitbaters van evenementenlocaties in het autovrij gebied kunnen ook tien nummerplaten registreren.¹⁶

De indiener van de klacht is omwille van zijn handicap sterk beperkt in zijn vervoersmogelijkheden. Hij is voor zijn vervoer grotendeels afhankelijk van mensen uit zijn naaste omgeving. Hij kan deze verplaatsingen dus enkel maken als deze personen beschikbaar zijn. Het is aannemelijk dat hij makkelijker en vaker een verplaatsing zal kunnen inplannen wanneer hij hiervoor op meer dan één persoon een beroep kan doen en dat ook zijn deelname aan het maatschappelijk leven hierdoor vergemakkelijkt wordt.

De Geschillenkamer stelt vast dat de gevraagde aanpassing relevant en geschikt is en het mogelijk maakt obstakels bij de verplaatsingen door Gent weg te nemen. Het gaat dus om een redelijke aanpassing.

2. Onevenredige belasting

¹⁴ Artikel 13, § 4, j [Reglement van de stad Gent voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen](#), goedgekeurd in de gemeenteraad van 28 september 2021.

¹⁵ Artikel 13, § 4, j [Reglement van de stad Gent voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen](#).

¹⁶ Artikel 13, § 4, a-e, h en k [Reglement van de stad Gent voor toegang tot autovrije gebieden en doorrijdvergunningen](#).

Het is aan de verweerder om te bewijzen dat de gevraagde aanpassing zou leiden tot een onevenredige belasting. De stad Gent heeft op geen enkele wijze voor de Geschillenkamer aangetoond dat deze redelijke aanpassing een onevenredige belasting zou betekenen. Aangezien andere categorieën van vergunninghouders wel meerdere nummerplaten per dag kunnen registreren, blijkt bovendien dat de gevraagde aanpassing organisatorisch mogelijk is.

De Geschillenkamer oordeelt dan ook dat de weigering van deze redelijke aanpassing een discriminatie uitmaakt.

III. De procedure om redelijke aanpassingen aan te vragen

De indiener van de klacht stelt dat het stadsbestuur hem niet voldoende gehoord heeft en onvoldoende respect toont voor zijn situatie. Ook sleept de situatie volgens hem al te lang aan. De Geschillenkamer onderzoekt daarom of de stad Gent de procedurele vereisten voor een vraag om redelijke aanpassingen heeft toegepast.

A. Algemene beginselen

De vraag om redelijke aanpassingen door te voeren, moet in een open dialoog besproken worden tussen de betrokken partijen. Die dialoog is erop gericht de obstakels die de persoon met een handicap ervaart in de context in kaart te brengen en op zoek te gaan naar aanpassingen om diens gelijkwaardige participatie zoveel als mogelijk te verzekeren.¹⁷ Tijdens deze dialoog moeten de noden van de persoon met een handicap geïdentificeerd worden, om uit te komen op redelijke aanpassingen op maat van de betrokken persoon met een handicap. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de mogelijke

¹⁷ Zie o.m. *Parl. St. Vlaanderen*, 2023-2024, [nr. 1937/1](#), p. 39 & 71-73. [Algemene opmerking nr. 4 \(2016\) over het recht op inclusief onderwijs](#) van het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap over de uitvoering van het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH), § 30; [Algemene opmerking nr. 6 \(2018\) over gelijkheid en non-discriminatie](#) van het VN-Comité voor de rechten van personen met een handicap over de uitvoering van het Verdrag inzake de Rechten van Personen met een Handicap (VRPH), § 24 en 26. Europees Hof voor de Rechten van de Mens 23 februari 2016, nr. 51500/08, [Cam t. Turkije](#), § 68-69 en 30 januari 2018 nr. 23065/12, [Enver Şahin t. Turkije](#) § 69-72.

impact van de verschillende mogelijke aanpassingen op de veiligheid, waardigheid en autonomie van de persoon met een handicap.¹⁸

B. Toepassing in deze zaak

De Geschillenkamer heeft er begrip voor dat de indiener van de klacht de interacties om redelijke aanpassingen te verkrijgen als zwaar ervaart en dat het voor hem moeilijk is dat de gevraagde redelijke aanpassingen geweigerd zijn. Hij probeert deze aanpassingen al een erg lange periode te verkrijgen in de hoop zijn dagelijks leven aanzienlijk te vergemakkelijken.

De indiener van de klacht stelt dat de stad niet in actie is gekomen en zijn vragen nooit serieus heeft genomen, behalve wanneer hij zijn advocaat inschakelde. De correspondentie tussen de partijen die aan de Geschillenkamer is voorgelegd, maakt dat echter niet aannemelijk. Uit deze correspondentie blijkt daarentegen dat de stad de vragen van de indiener van de klacht doorgaans binnen de tien kalenderdagen heeft beantwoord. De antwoorden bevatten ook een toelichting over de gevraagde redelijke aanpassingen. De stad motiveerde waarom ze meende dat ze bepaalde aanpassingen niet kon toekennen.

Zo bevat het antwoord van de stad op het verzoekschrift van de indiener van de klacht uit 2017 een overzicht van de verschillende algemene maatregelen van de stad voor de mobiliteit van personen met een handicap. In haar antwoord bespreekt de stad ook elke gevraagde aanpassing afzonderlijk. Ze licht toe waarom ze bepaalde gevraagde aanpassingen meent niet te kunnen toekennen. De stad kondigt ook aan verder in gesprek te zullen gaan met de indiener van de klacht, om een beter zicht te krijgen op zijn individuele situatie.

Die verdere opvolging kwam er in de vorm van een huisbezoek op 24 januari 2018, waarbij de noden van de indiener van de klacht werden besproken. De stad had de indiener van de klacht laten weten dat daar ook een advocaat of andere vertrouwenspersoon bij kon zijn als hij dat wenste. Op 29 januari 2018 heeft de stad de indiener van de klacht gemaïld met een overzicht van wat tijdens het bezoek besproken werd en voor verdere opvolging van de

¹⁸ Europees Hof voor de Rechten van de Mens 30 januari 2018 nr. 23065/12, [Enver Şahin t. Turkije](#), § 70-72.

voorgestelde oplossingen. Als gevolg daarvan kreeg de indiener van de klacht vergunningen om door vier autovrije gebieden te kunnen rijden.

Deze oplossing volstond niet voor de indiener van de klacht die de stad daarom bleef contacteren in de daaropvolgende jaren. De stad bleef antwoorden: aangezien volgens haar de situatie niet veranderd was, herhaalde zij hierbij haar eerdere argumentatie. Er is dus wel degelijk een uitwisseling geweest tussen de partijen om de noden van de indiener van de klacht in kaart te brengen en op zoek te gaan naar mogelijke redelijke aanpassingen op maat van zijn situatie.

Uit de stukken die de Geschillenkamer heeft ontvangen, blijkt dan ook niet dat de stad Gent is tekortgeschoten bij het behandelen van de vragen om redelijke aanpassing.

Oordeel van de Geschillenkamer

Om die redenen oordeelt de Geschillenkamer dat:

- voor de registratie van nummerplaten voor de autovrije gebieden, er sprake is van een ongerechtvaardigde weigering van een redelijke aanpassing en dus van discriminatie op grond van handicap overeenkomstig het Gelijkekansendecreet;
- er voor de andere gevraagde aanpassingen geen sprake is van discriminatie op grond van handicap overeenkomstig het Gelijkekansendecreet.

Aanbevelingen van de Geschillenkamer

Om de vastgestelde discriminatie te beëindigen, beveelt de Geschillenkamer de stad Gent aan om:



- als structurele maatregel, de groep ‘minder mobiele personen’ in het betrokken reglement toe te laten meerdere nummerplaten te registreren per dag. Dit kan bijvoorbeeld door de regeling uit het reglement die dit voor andere groepen toelaat, ook toe te passen op de groep ‘minder mobiele personen’;
- als individuele maatregel, de indiener van de klacht toe te laten om, net zoals andere categorieën van personen, meerdere nummerplaten te registreren voor de autovrije gebieden waarvoor hij een vergunning kreeg.

Voorzitter
Sarah Lambrecht

Griffier
Dorien Geeroms

Toevoeging: opvolging van het oordeel

Het Vlaams Mensenrechteninstituut volgt in overeenstemming met artikel 18 van het [VMRI-decreet](#) de oordelen van de Geschillenkamer actief en nauwgezet op. Als de verweerder stappen zet om de vastgestelde discriminatie te beëindigen en de aanbevelingen van de Geschillenkamer op te volgen, voegt het Vlaams Mensenrechteninstituut deze informatie, als de verweerder daar toestemming voor geeft, toe aan het oordeel.

Voor dit oordeel informeerde de verweerder het Vlaams Mensenrechteninstituut over de volgende (voorgenomen) maatregelen:

Over de structurele maatregelen:

“Ons reglement werd recent aangepast en is in voege sinds 1 april 2026.

Zie hieronder wat er werd gewijzigd, we hebben hierbij rekening gehouden met jullie advies.

Vanaf 1 april 2026 treedt het nieuwe **reglement** van het autovrij gebied in werking.

Hieronder een overzicht van de wijzigingen per categorie:

Minder mobiele personen

Bezoekersrechten worden verhoogd van 1 naar 3 rechten per dag.

- Heb je hulp nodig van meerdere mensen om op jouw bestemming te geraken in het autovrij gebied? Dan kan je vanaf nu 3 voertuigen registreren in jouw vergunning in plaats van 1 voertuig. Zo kan je zonder zorgen een ander voertuig gebruiken om je bestemming te bereiken.

”