

Witte Nr.1 Stok

Driemaandelijks tijdschrift
Januari - februari - maart 2023



Scan en kom alles te
weten over de
**Week van de
Brailleliga 2023**



Afgiftekantoor: Brussel X
Erkenningsnummer: P008624

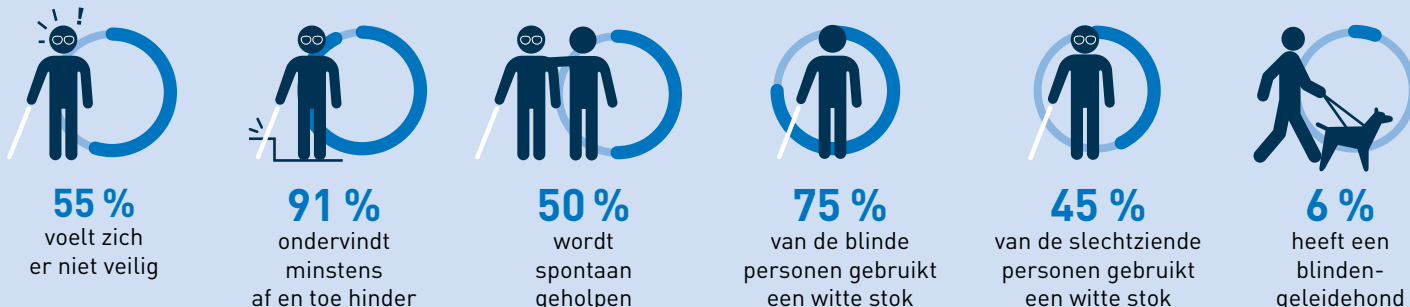
Engelandstraat 57
1060 Brussel



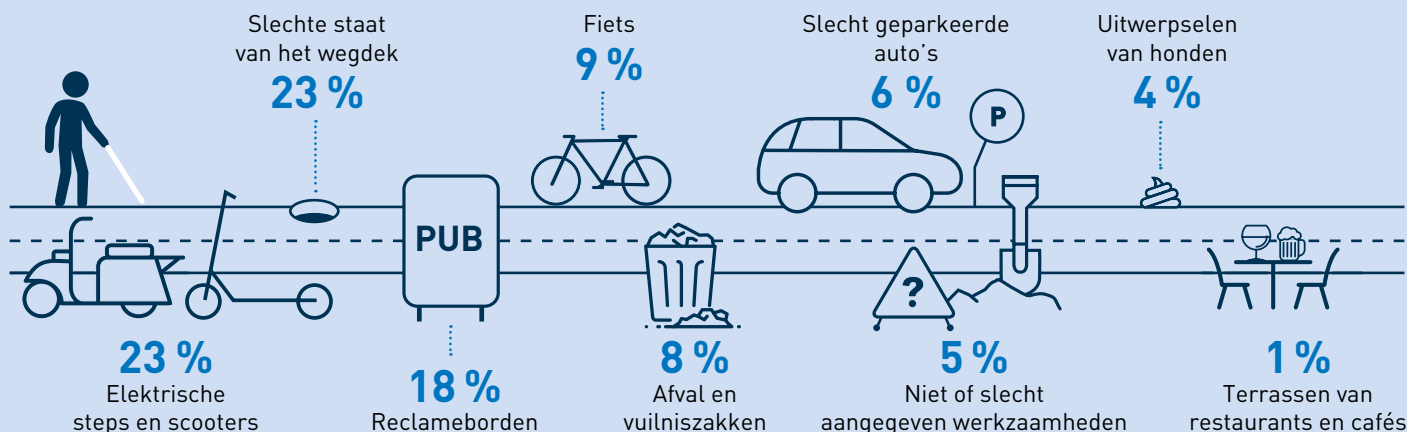
brailleliga^{vzw}
een andere kijk op het leven

Dit zeggen blinde en slechtziende personen over mobiliteit

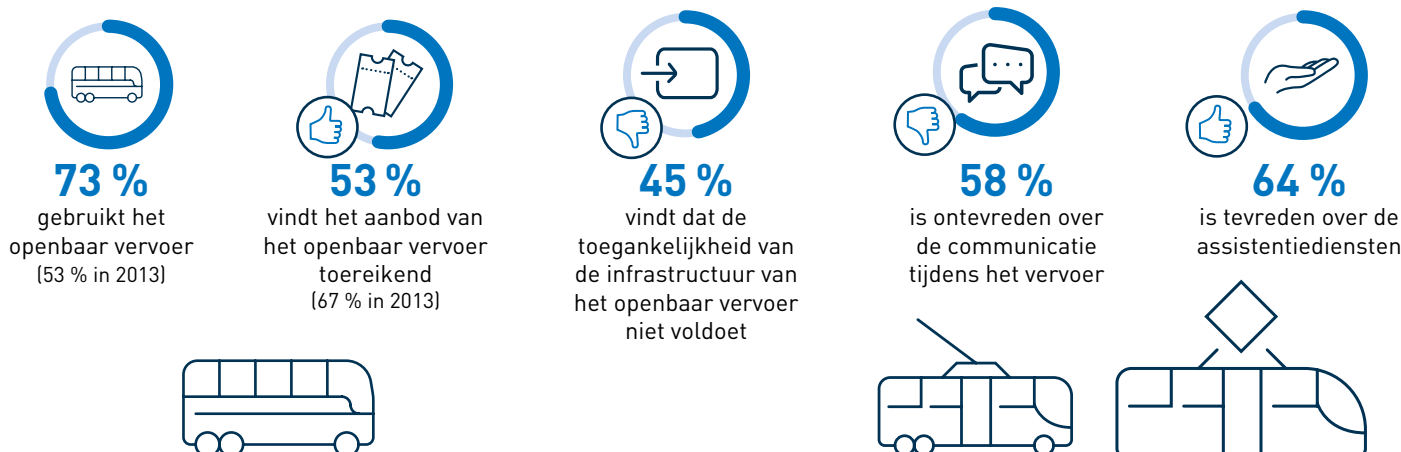
Op straat



Deze problemen werden het vaakst aangeduid als obstakel



Openbaar vervoer



Andere vervoersmiddelen



DE WEG IS LANG, MAAR WE GAAN VOORUIT!

"Oei, gestruikeld over die vuilzakken. Verdorie, tegen een verkeersbord aangebots. Oh nee, dit drukke kruispunt heeft geen rateltikkers. Ja lap, ze hebben de weg hier opengebroken. Welk nummer heeft die bus... iemand? Verdorie, ik heb mij vergist van straat, waar ben ik nu? "Spoorverandering... de trein komt aan op spoor 7 in plaats van..." HELP?!" Gaan en staan waar je wilt, brengt vaak stress en frustratie met zich mee voor blinde en slechtziende personen. Sommigen verkiezen dan liever de rust van het eigen huis, blijven binnen en verliezen zo kostbare sociale contacten. Een realiteit waar de Brailleliga zich niet zomaar bij neerlegt.

Eenzijds proberen we onze leden mobiliteitstechnieken aan te leren om zich zelfstandig en zelfverzekerd te leren verplaatsen. Zo hoeft de wereld niet te stoppen aan hun voordeur. Anderzijds doen we die wereld inzien hoe we het personen met een visuele handicap makkelijker kunnen en moeten maken. Toegankelijkheid is een must!

In 2013 organiseerde de Brailleliga een grootschalige mobiliteitsenquête bij haar leden. In 2023 wilden we graag de evoluties meten en de balans opmaken. Ontdek de resultaten van onze nieuwe enquête en sensibiliseringscampagne over mobiliteit in dit nummer van Witte Stok!

Dossier: Mobiliteit 4

- De weg is van iedereen
- 2013-2023: mobiliteit in vraag
- Een obstakelvrije weg: in ieders belang!
- Toegankelijk openbaar vervoer
- De auto nog steeds koning?

Portret 19

- Je de weg terug meester maken

Gezondheid 21

- Zona bij het oog

Technologie 24

- Mobiliteitsapps

Jouw rechten 27

- Nieuws van de Sociale dienst

Dagelijks leven 29

- Hulp onderweg
- Nieuws van de BrailleShop

Werk 32

- Naar het werk gaan, een hele opgave!

Vrije tijd 34

- De (aangepaste) spelletjesfabriek
- Nieuws van de Bibliotheek

Dankjewel 37

- Alle hulp is waardevol

VANDAAG GAAT BAU NAAR EEN CONC



90 % van de blinde en slechtziende personen krijgt onderweg te maken met onverwachte **obstakels**. Help hen en hou het voetpad vrij.

DE WEG IS VAN IEDEREEN

Mobiliteit is een basisrecht. Voor blinde en slechtziende personen ligt de weg spijtig genoeg - letterlijk - bezaaid met obstakels. Daarom besloten we om onze jaarlijkse sensibiliseringscampagne 'Week van de Brailleliga' volledig te wijden aan mobiliteit.

Van 20 maart tot 2 april trekt de Brailleliga alle registers open om zowel het grote publiek als de politici te sensibiliseren over mobiliteit bij blinde en slechtziende personen. Dat is immers een van de belangrijkste pijlers voor een zelfstandig leven. Dagelijks horen we over de problemen die onze leden ondervinden op de openbare weg. Vaak vermijdbare problemen die eenvoudig te verhelpen zijn. De nood aan sensibilisering blijkt dus 10 jaar na onze vorige grootschalige mobiliteitscampagne nog steeds hoog. Dat bleek ook uit onze mobiliteitsenquête, ingevuld door 664 respondenten. Op basis van deze representatieve resultaten konden we een goed onderbouwde campagne lanceren. Die zal te zien zijn op tv, te horen zijn op de radio, in

magazines verschijnen en natuurlijk ook online de nodige aandacht krijgen. Alle informatie vind je terug op www.braillemobility.be.

Het hoofdpersonage uit de tv-spot is Bau, een van onze leden, ook te zien op de cover van deze editie. Dit zegt zij over mobiliteit: "Ok, de ingrepen die moeten gebeuren kosten geld aan de maatschappij, maar het is een kleine moeite om de wereld toegankelijker te maken voor een groot aantal leden in onze samenleving." De spot wordt aangevuld met een video op onze online kanalen die het parcours in de verf zet dat blinde en slechtziende personen moeten doorlopen om op een zelfstandige manier mobiel te kunnen zijn. Met de radiospot en

het campagnebeeld (zie hierboven) gaan we dan weer dieper in op de resultaten van de enquête.

Daarnaast organiseren we een persconferentie waarin we die resultaten onthullen en getuigen aan het woord laten. We kloppen ook aan bij alle bevoegde ministers van Mobiliteit en Openbare werken en Handicap om meer aandacht te vragen voor blinde en slechtziende personen. In maart organiseren we acties in de NMBS-stations van Brussel, Kortrijk en Luik om het grote publiek te sensibiliseren over de moeilijkheden waar blinde en slechtziende personen dagelijks mee te maken krijgen.

In 10 jaar tijd is er veel gerealiseerd op politiek niveau en bij het openbaar vervoer. Maar sommige problematieken blijven actueel en er komen nieuwe problemen bij, gelinkt aan de evolutie van mobiliteit (micromobiliteit, digitalisering, elektrificatie van het wagenpark...).

Dit is de top 5 van prioriteiten die vandaag aangepakt moeten worden:

1. Betere regulering van het gebruik van elektrische steps, fietsen en scooters en het parkeren ervan. Bovendien moeten elektrische voertuigen uitgerust worden met hoorbare systemen.
2. Meer hulpmiddelen op straat:

noppentegels, rateltickers, infoborden in braille, drukknoppen die trillen en geluid maken om het lawaai van het verkeer te overstemmen en beter verlichte trottoirs.

3. Meer inclusief openbaar vervoer met meer toegankelijkheid en betere communicatie. Met gesproken aankondigingen van haltes, lijnnummer, richting, hoe uit te stappen. Toegankelijke mobiele apps.
4. Obstakelvrije voetpaden. Regels over waar het afval te plaatsen. Betere bewegwijzering van wegenwerken. Boetes voor overtreders (hondenpoep, etc.).
5. Een betere sensibilisering van de ziende bevolking over de verschillende problemen waarmee blinde en slechtziende personen te maken krijgen. Mobiliteitsplannen moeten opgesteld worden in overleg met verenigingen die personen met een handicap vertegenwoordigen.

Zowel politici, het brede publiek als belangenorganisaties zoals de Brailleliga worden aangesproken in bovenstaande punten. Iedereen heeft dus een steentje bij te dragen om ervoor te zorgen dat blinde en slechtziende personen minder hinder ondervinden onderweg.

2013-2023: MOBILITEIT IN VRAAG

Net als in 2013 vroegen we onze leden een enquête over mobiliteit in te vullen. We vergeleken de resultaten en merkten dat blinde en slechtziende personen zich vaker verplaatsen, maar dat er nog heel wat werk aan de winkel is!

Eerste vaststelling: onze respondenten verplaatsen zich vaker dan in 2013. 62 % gaat (bijna) dagelijks de openbare weg op. 27,1 % meerdere keren per week en 10,8 % zelden. Kortom, 89 % van de respondenten komt vaak buiten, tegenover 76 % in 2013. Leeftijd en woonplaats beïnvloeden de frequentie. 14,2 % van de 55-plussers gaat zelden de deur uit en de huismussen wonen in niet-stedelijke gebieden, vooral in West-Vlaanderen. Inwoners van het Brusselse gewest zijn het actiefst.

Hoe verplaatsen onze leden zich?

Het openbaar vervoer geniet de voorkeur. In 2013 maakte 53 % van de blinde en slechtziende personen er gebruik van. Dit cijfer is nu gestegen tot 73,2 %, vooral in de leeftijdsgroep 35-54 jaar (85,9 %). Deze stijging kan gedeeltelijk

worden verklaard door een beter aanbod. Sinds 2013 hebben de vier openbaarvervoermaatschappijen inspanningen geleverd voor de inclusie van personen met een handicap. Zo stelden ze allemaal een 'Toegankelijkheidsverantwoordelijke' aan en overleggen ze met verenigingen die personen met een handicap vertegenwoordigen. De inclusie van personen met beperkte mobiliteit maakt ook deel uit van de strategische plannen van de exploitanten (zie p. 11).

Tot slot maakt 1 op de 5 respondenten gebruik van een assistentiedienst van het openbaar vervoer.



Andere vervoersmiddelen

Wie geen gebruik maakt van het openbaar vervoer verplaatst zich meestal (60 %) dankzij vrijwilligers:

vrienden, familie, buren, etc. 39 % gebruikt de sociale taxi. 25 % geeft de voorkeur aan de klassieke taxi en 17 % aan de taxibus van MIVB.

Voor verplaatsingen te voet gebruikt 48,6 % van de respondenten (waarvan 75 % blind) een witte stok. In 2013 gebruikte 79 % van de blinde personen een witte stok, een lichte daling dus. Het aanleren kan een lang en vermoeiend proces zijn. Niet iedereen slaagt erin (zie p. 29). 5,9 % van onze respondenten heeft een blindengeleidehond (5 % in 2013). 5 % gebruikt een rollator en 4 % een rolstoel.

De auto heeft z'n laatste adem nog niet uitgeblazen. Ook dat blijkt uit onze enquête. 25,5 % van onze respondenten bezit een eigen auto, tegenover 21 % in 2013. 55-plussers zijn met 28,9 % de grootste groep, samen met mensen die in niet-stedelijke gebieden wonen (52,8 %). Om te parkeren kunnen blinde of slechtziende personen een blauwe parkeerkaart krijgen voor personen met een handicap. Anno 2023 doet zich een nieuw probleem voor: de ScanCar herkent deze kaart niet (zie p. 17).

Tot slot neemt ook het aantal fietsers toe: 17,2 % van de respondenten rijdt op een fiets of

tandem (tegenover 10 % in 2013). Bijna 1 op de 5 respondenten fietst bijna elke dag, vooral in de leeftijdsgroep 15-34 jaar. Hieruit kunnen we afleiden dat de fiets een volwaardig vervoermiddel is geworden, net als voor zienden, en niet langer alleen een sport- of vrijetijdsmiddel. En dat hoe meer voorzieningen er zijn, hoe meer ze worden gebruikt!

Mobiliteit 2.0



11,4 % van onze respondenten gebruikt navigatie-apps (20,2 % van de blinde personen en 10 % van de slechtziende personen). In 2013 werden ze gebruikt door 10 %. Geen sterke stijging ondanks de digitalisering. Daar zijn verschillende verklaringen voor: de digitale kloof, de kostprijs van een smartphone en de leeftijd van de respondenten. Ze zijn niet altijd geneigd om nog met een smartphone te leren werken. We mogen hier niet vergeten dat andere hulpmiddelen (witte stok, memoriseren van een traject)

een veel grotere rol spelen in de veiligheid van een persoon met een visuele handicap op de openbare weg. Tot nu toe slaagt geen enkele app erin een obstakel dat voor hen op de weg ligt te melden, wat dus weinig bijbrengt. Een bijkomend nadeel is dat deze apps volledig via spraak begeleiden, wat betekent dat de gebruiker een koptelefoon nodig heeft, en minder gefocust kan zijn op omgevingsgeluiden.

Veilig op de openbare weg?

In 2013 voelde 64 % van de respondenten zich niet veilig op de openbare weg. De situatie is beter in 2022, het onveilig gevoel wordt gemeld door 54,8 % van de respondenten, vooral vrouwen en 55-plussers. 33,3 % geeft het veiligheidsgevoel een score van 6 tot 7 op 10. 11,9 % van de respondenten geeft een score van 8 op 10 (voornamelijk mannen tussen 15 en 34 jaar).

90,8 % van de respondenten ondervindt regelmatig problemen op de openbare weg door verschillende obstakels. In 2013 was dat 84 %. Toen noemde 15 % van de respondenten reclameborden, slecht geparkeerde auto's en uitwerpselen van honden als belangrijkste obstakels. 13 % benoemde fietsen,

motorfietsen, vuilnisbakken en slecht aangegeven wegwerkzaamheden als voornaamste obstakels. In 2022 steekt één obstakel er met kop en schouders bovenuit: (deel)steps. 22,9 % van de respondenten benoemde ze als het meest problematische obstakel, vooral in Brussel, waar bijna een op de twee respondenten (49 %) ze op nummer 1 zette.



Om niet tegen een deelstep te botsen is een witte stok en een portie geluk nodig!

Deze nieuwe vervoersmiddelen wekken om twee redenen de woede op van blinde en slechtziende personen. De steps zijn snel en stil, je hoort ze dus niet aankomen. Daarnaast parkeren gebruikers ze ongecontroleerd in het midden van voetpaden, geleidelijnen en noppentegels.

Daarna volgt de slechte staat van het wegdek, dat door 22,7 % als groot obstakel wordt benoemd. Aangehaald door meer dan 40 % van de respondenten in Henegouwen en de provincie Luxemburg. Het derde meest

storende obstakel (17,9 %) waren reclameborden. Het vierde obstakel, voor 8,7 % van de respondenten, vooral in Waals-Brabant en de provincie Antwerpen, waren fietsen. Het vijfde obstakel, met 8,4 %, waren vuilniszakken en ander afval. Daarna kwamen slecht geparkeerde auto's (5,6 %), ongemarkeerde of slecht aangegeven wegwerkzaamheden (5,1 %), hondenpoep (4,2 %) en terrassen van cafés en restaurants (1,4 %).

Nieuw in 2022: elektrische voertuigen

53 % geeft aan vaak hinder te ondervinden van elektrische (deel)steps. 34,3 % soms en 12,7 % nooit. 79,2 % wordt vaak gehinderd door elektrische fietsen (nog meer in Brussel en Vlaams-Brabant). 67 % wordt dan weer gehinderd door elektrische scooters. 65 % heeft last van de stille elektrische bussen, auto's en taxi's. Volgens Statbel (Belgisch statistiekbureau) is 48 % van de in 2022 geregistreerde nieuwe auto's hybride of elektrisch. Een realiteit die voor blinde en slechtziende personen hinder veroorzaakt.

Hulpmiddelen op de openbare weg

Net als in 2013 bevroegen we het nut van 3 specifieke hulpmiddelen op de openbare weg (zie p. 19).

73 % vond de rateltickers aan de

verkeerslichten nuttig in 2013. In 2022 steeg dat percentage tot 82,7 %.

Ook het nut van de noppentegels en geleidelijnen op de grond werd in 2022 nuttiger geacht dan in 2013. Van 55 % naar 70,9 %. 28,9 % acht de infoborden in braille nuttig in 2022. In 2013 was dat 11 %.

Tot slot veranderde er weinig tot niets aan de spontane hulp van voorbijgangers. 49,8 % van de respondenten zegt 'regelmatig of af en toe' geholpen te worden op de openbare weg, 50,2 % zegt dan weer 'zelden of nooit' geholpen te worden. 28,6 % wordt 'af en toe' geholpen, 30,6 % wordt 'zelden' geholpen. Ten slotte krijgt 19,6 % van de respondenten 'nooit' spontane hulp. Dit geldt vooral voor de leeftijdsgroep 15-34 jaar. Opmerkelijk is dat blinde personen aanzienlijk vaker hulp aangeboden krijgen dan slechtziende personen (76,6 % van de blinde respondenten zegt hulp te krijgen tegenover 45,4 % van de slechtziende personen).

De perceptie op deze hulp is een beetje veranderd. In 2013 vond 69 % van de ondervraagden de aangeboden hulp aangenaam en attent, in 2022 is dit 59,8 %. In 2013 vond 13 % de hulp opgelegd, zonder dat ze gevraagd werd. Dit aandeel stijgt tot 21,8 %. Tot slot vindt 18,3 % deze hulp over het algemeen betuttelend, net als in 2013.

EEN OBSTAKELVRIJE WEG: IN IEDERS BELANG!

De weg op gaan kan soms een echt hindernissenparcours vormen voor blinde en slechtziende personen, dat blijkt duidelijk uit de cijfers van onze enquête. Maar liefst 9 op de 10 ondervindt hinder op de openbare weg, en 55% voelt zich er niet veilig. Maar wie is er verantwoordelijk voor al die obstakels, en wie kan dit veranderen? Een zoektocht in het doolhof van ons complexe land met versnipperde bevoegdheden en beslissingsniveaus leert ons dat we als Brailleliga onze sensibiliseringspijlen niet enkel moeten richten op de overheid en de mobiliteitsorganisaties, maar ook op onszelf: de burger. Wij kunnen zelf al kleine stapjes zetten in de goede richting.

Wie zet immers zijn vuilzak in het midden van de weg? Wie parkeert er

zijn auto op plaatsen waar dat niet mag? Wie laat wel eens zijn fiets achter aan een paal in het midden van het voetpad? Wie is er te lui om hondenpoep op te rapen? Die reclameborden in het midden van de weg, moet dat? En een probleem dat pas de laatste jaren is opgedoken: parkeer die deelstep toch alsjeblieft niet in het midden van de weg... Dat alles, dat doen wij zelf.

Het is makkelijk om met de vinger te wijzen naar overheden en instanties, maar om verandering teweeg te brengen in het dagelijkse leven kunnen we zelf zeker ons steentje bijdragen. En je hoeft het heus niet enkel te doen voor blinde en slechtziende personen... Propere, obstakelvrije en veilige wegen zijn een plezier voor iedereen. En dat is dan ook het idee achter een inclusieve samenleving. Voor iedereen toegankelijk!



Toegankelijkheidscollectief CaWaB, waar de Brailleliga deel van uitmaakt, organiseerde een flyeractie om het probleem van de deelsteps aan te kaarten

TOEGANKELIJK OPENBAAR VERVOER

Maar liefst 73,2 % van onze respondenten maakt gebruik van het openbaar vervoer tegenover 53 % 10 jaar geleden. We legden de resultaten van onze enquête voor aan de Belgische openbaar vervoeraanbieders en spraken met hen over hun grote uitdaging: toegankelijkheid.

Enkele cijfers op een rij:

- 53 % vindt dat het openbaar vervoersaanbod toereikend is (in 2013 was dat nog 67 %). Ons openbaar vervoersysteem slaagt dus met de hakken over de sloot, maar er zijn grote regionale verschillen. De Brusselaars zijn met 63 % meer tevreden. Ook in de provincies Namen, Antwerpen en Vlaams-Brabant ligt de tevredenheid boven het gemiddelde. In de provincie Luxemburg is daarentegen slechts 11 % van de respondenten tevreden. 34 % in Henegouwen.
- Beter verbonden betekent ook meer gebruik van het openbaar vervoer: in Vlaanderen neemt 53,7 % het openbaar vervoer, in Brussel 76,8 % en in Wallonië 22,4 %.
- 58 % is niet of helemaal niet

tevreden over de communicatie tijdens het vervoer.

- 45 % vindt dat de toegankelijkheid van de infrastructuur van het openbaar vervoer niet voldoet.
- Ongeveer 64 % van de respondenten is tevreden over de assistentiediensten in het openbaar vervoer in België.

NMBS

Tommy Zonnekeine, toegankelijkheidsambtenaar bij NMBS, zegt dat toegankelijkheid bij de spoorwegmaatschappij lang beschouwd werd als een laagje dat achteraf toegevoegd moest worden aan de dienstverlening zodat een persoon met een handicap ook de trein kon nemen. "Maar toegankelijkheid is helemaal geen laagje, het moet deel uitmaken van het geheel. Dat besef is pas in de laatste jaren echt tot stand gekomen en mijn functie werd gecreëerd in 2019. Sinds eind december 2022 hebben we een nieuw openbaredienstcontract waar die toegankelijkheid transversaal doorheen loopt. Ik vind dat wij een motor kunnen zijn voor inclusie binnen de maatschappij. Hoe meer mensen met de trein kunnen rijden, hoe inclusiever onze samenleving wordt. En met andere openbaar vervoeraanbieders proberen we ook

samen te werken. Maar er is geen structureel overlegorgaan, dat er eigenlijk wel zou moeten zijn om elkaar te vinden, ervaringen uit te wisselen en aan projecten te werken.”

Navilens: 1e proefproject met de 4 openbaar vervoeraanbieders

“Voor een proefproject rond de Navilens app, een systeem dat blinde en slechtziende personen toelaat om zich beter te oriënteren aan de hand van kleurrijke QR-codes, werkten de 4 openbaar vervoeraanbieders in ons land voor het eerst samen rond het thema van toegankelijkheid. Omdat de meningen van de gebruikers zeer verdeeld waren en de technologie niet robuust genoeg bleek om onmiddellijk te worden gebruikt binnen de huidige infrastructuur, werd beslist om het project niet verder uit te rollen. Toch was het project geen maat voor niets want de toegankelijkheidsverantwoordelijken van de verschillende operatoren hebben elkaar hier gevonden en zullen in de toekomst ook samen werken om het openbaar vervoer toegankelijker te maken.”

Ontevredenheid over aankondigingen in de trein

“In de praktijk zijn ze dan misschien niet altijd te horen, maar de halteaankondiging en aankondiging

van de uitstapzijde in de grote stations zitten wel degelijk in de instructies van het personeel. De mens is echter een wispelturige factor. Een treinbegeleider heeft zodanig veel taken, wordt soms geconfronteerd met verouderd materieel waardoor de techniek niet werkt of de aankondiging niet doorkomt... In onze moderne of gemoderniseerde treinen is er een technische oplossing, waarbij de halteaankondiging automatisch wordt gedaan. In onze nieuwe M7 treinen wordt ook de uitstapzijde automatisch aangekondigd en zijn de bedieningsknoppen voor het toilet uitgerust met geluid. Dat systeem zou eigenlijk de basis moeten zijn, met de mens als toegevoegde waarde voor bijkomende en dringende aankondigingen. Een tussentijdse consensusoplossing zou kunnen zijn dat de treinbegeleider een aankondiging doet wanneer de uitstapzijde afwijkt (bij kleine stations is dat nagenoeg altijd aan de linkerkant).”

Assistentie krijgt goede punten

“In de afgelopen jaren is onze assistentiedienst (op reservatie) uitgebreid van een 80-tal stations naar 159 stations, waarvan er in 132 gegarandeerde assistentie is (ongeacht de handicap). Bovendien

lanceerden we begin dit jaar onze nieuwe NMBS Assist app, die het makkelijker moet maken om assistentie aan te vragen. De tevredenheidscijfers over onze assistentieverlening liggen wel hoger dan de 64% uit de enquête. Ergens hoop ik wel dat assistentie binnen een 20-tal jaar niet meer nodig is en mensen dus zonder reservatie de trein kunnen nemen. Vandaag sturen wij soms personeel met de auto naar een station om assistentie te verlenen zodat iemand daar de trein kan nemen. Het is ook niet haalbaar om in elk station iemand constant beschikbaar te houden om assistentie te verlenen. Maar als de stations en de treinen in de toekomst volledig toegankelijk zijn, stelt zich de vraag: moet de hulp dan nog komen van gespecialiseerd personeel, of kan iedereen assistentie verlenen?"



De NMBS beseft dat er nog vele verbeterpunten zijn, maar Tommy wijst ons tijdens het interview meermaals op de complexe context waarin de onderneming historisch gezien, maar ook vandaag actief is... "We zijn een van de laatste federaal georganiseerde ondernemingen, en onze politieke context is compleet anders dan de andere openbaar vervoeraanbieders die regionaal aangestuurd worden. Regelgeving rond toegankelijkheid is dan ook nog eens regionale materie en verschilt naargelang de regio, waardoor we in een heel moeilijk speelveld zitten. Er is ook de versplintering van bevoegdheden (stations – NMBS (en tot 2014 zelfs ook NMBS Holding), infrastructuur, onderbouw van de perrons – Infrabel). Ons rollend materieel behoort met een leeftijd van gemiddeld 25 jaar tot het oudste van Europa. Tussen het starten van de aankoopprocedure en levering van nieuw materieel zit soms 10 jaar tijd; er is dus een grote inhaalbeweging nodig en veranderingen die we vandaag beslissen zijn pas jaren later zichtbaar voor de treinreiziger. Daarnaast werd noodgedwongen lang vastgehouden aan de mobiliteitsvisie van het beheerscontract van 2008, waar toegankelijkheid nog niet zo hoog op de agenda stond als nu. De samenleving is in 15 jaar wel enorm

veranderd, net zoals de inzichten en de behoeften. Schiet daarom niet altijd op de pianist. De NMBS is natuurlijk wel verantwoordelijk om de stations en reizen met de trein toegankelijk te maken voor haar reizigers, maar ze doet dit binnen het kader dat haar wordt aangereikt en met de middelen die haar gegeven worden. Men spiegelt zich graag aan het voorbeeld uit Nederland, waar ze van een volledig ontoegankelijk spoorwegnet op een tiental jaar een bijna volledig toegankelijk net hebben gemaakt. Maar om zo iets te kunnen realiseren heb je natuurlijk mobiliteitsvisie op de lange termijn en heel veel middelen nodig... Ons nieuwe openbaredienstcontract is in ieder geval een reuzenstap in de goede richting. Je kan het terugvinden op de website van de FOD Mobiliteit."

De Lijn

Volgens Eddy Gielis, coördinator toegankelijkheid, heeft De Lijn op vlak van fysieke toegankelijkheid van voertuigen de afgelopen jaren een sterke progressie gemaakt. "Meer dan 99 % van al onze bussen zijn al volledig toegankelijk, voor trams mikken we tegen 2025 op 85 %. Onze halte-infrastructuur is dan weer een belangrijk aandachtspunt. Het is ook een complexer gegeven, aangezien we voor de (her)aanleg van haltes

ook afhangen van de wegbeheerder (Agentschap Wegen en Verkeer en ook afzonderlijke gemeenten). Zo beschikt in Vlaanderen nog maar 7,8 % van de haltes over tactiele geleiding. Maar met het Masterplan Toegankelijkheid wil de Vlaamse overheid tegen 2030 de helft van de haltes toegankelijk hebben. Daarbij is ook een specifieke toegankelijkheidssubsidie voorzien voor gemeenten."

Voor de daling in de tevredenheidscijfers over het openbaar vervoersaanbod, wijst hij naar de coronapandemie: "We zien ook in heel wat van onze enquêtes een negatieve impact door corona. De doelgroep van blinde en slechtziende personen was natuurlijk ook extra getroffen. De stuurpost van de chauffeur werd afgesloten met een scherm, wat de noodzakelijke communicatie met personen met een visuele handicap sterk bemoeilijkte en bovendien kon er tijdelijk ook niet meer vooraan op- of afgestapt worden. Maar in opleidingen krijgen onze chauffeurs specifieke richtlijnen voor toegankelijkheid, het onthaal van en de omgang met personen met een (visuele) handicap."

"Reizigersinformatie, zowel visueel als auditief, staat hoog op de

agenda. Halteaankondiging is echter nog niet aanwezig op al onze voertuigen. Dat gaat ook niet zo simpel, doordat dit gekoppeld is aan een nieuw IT-systeem aan boord van de bussen dat uitgerold wordt richting 2026. Auditieve informatiezuilen zijn aanwezig op het perron van enkele belangrijke haltes in grootsteden, maar het is niet haalbaar om dat systeem heel breed uit te rollen. Intussen wordt wel hard ingezet op de app om info voor de reiziger beschikbaar te maken, ook tijdens het traject.”

“Waar we in het verleden vaak inzetten op aanpassingen in functie van een specifieke doelgroep, zit algemene toegankelijkheid, ‘universal design’, nu mee geïmplementeerd in ons beleid. Getuige daarvan zijn bijvoorbeeld de inspanningen die we geleverd hebben om onze nieuwe app toegankelijk te maken voor iedereen, waar er vroeger de verouderde, doelgroepgerichte app ‘De Lijn BLS’ was. Daarvoor hebben we met gebruikersfeedback van blinde en slechtziende personen gewerkt. Recent was er ook nog een testpanel voor de drukknoppen op het voertuig, waarbij speciale aandacht werd besteed aan het onderscheid tussen halteaanvraag- en alarmknoppen. We kregen

onder andere de aanbeveling mee om de alarmknop steeds boven de halteaanvraagknop te plaatsen met voldoende afstand tussen de knoppen, zo kan de stang bij de bediening worden vastgenomen. Om de alarmknop tactiel herkenbaar te maken was er bij de aanwezige testers een voorkeur voor een reliëfmarkering op de knop boven een opschrift in braille. Het lezen van een tekst op een drukknop op een rijdend voertuig zou niet voor iedereen evident zijn.”



MIVB

Het beste rapport is voor de MIVB in Brussel. “Ik ben uiteraard blij met deze cijfers”, zegt Christian de Strycker, Accessibility Manager bij MIVB. “Er zijn nog dingen te doen, maar we hebben een lange weg

afgelegd. Vroeger dachten ingenieurs en architecten niet na over de toegankelijkheid van gebouwen of voertuigen. In 2009 gingen wij te rade bij één persoon die alle handicaps vertegenwoordigde. In 2014 is de MIVB gaan samenwerken met CAWaB (Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles, waarvan de Brailleliga lid is) voor de inclusie van passagiers met een handicap. We hebben nu een strategisch plan voor de toegankelijkheid van het netwerk 2020-2030 met drie grote uitdagingen voor visuele handicaps: noppentegels in stations en op perrons, audio in voertuigen en ten slotte hoorbare aankondigingen



bij de halte of op het perron, bij het instappen in een bus of tram. Een stem kondigt het nummer van de lijn en het eindpunt aan. Dit systeem is al aanwezig op sommige lijnen en we gaan het breder uitrollen." Andere projecten staan op stapel: Het opzetten van een orgaan met de 4 vervoeraanbieders (NMBS, De Lijn, MIVB en TEC) zodat dezelfde systemen worden gebruikt. "Personen met een visuele handicap nemen vaak een bekende route. Altijd dezelfde. Onze uitdaging is ervoor te zorgen dat zij zich op elk moment zonder angst kunnen verplaatsen over het hele netwerk."

63 % van onze respondenten is tevreden over de dienst Taxibus. "Het is een uitdaging omdat we sinds het taxiplan veel chauffeurs zijn kwijtgeraakt en het ingewikkeld is om aan alle verzoeken te voldoen. De aanvragen stijgen trouwens met 30 %. Deze groei toont aan dat er een mobiliteitsbehoefte is, maar wat wij graag willen is dat de Taxibusdienst wordt gebruikt door mensen die helemaal geen openbaar vervoer kunnen nemen. We willen dat alle anderen zelfstandig reizen op ons netwerk."

De bijdrage van TEC is terug te vinden in Canne Blanche.

DE AUTO NOG STEEDS KONING?

Voor veel mensen is de auto een essentieel vervoersmiddel. Ook een kwart van de blinde en slechtziende personen gebruikt nog steeds hun voertuig (al dan niet als passagier) voor verplaatsingen. Enkele interessante bevindingen over de auto, en de mogelijke alternatieven.

Parkeren

Personen met een visuele handicap kunnen een parkeerkaart aanvragen bij het Directie-generaal Personen met een handicap. Hiermee kunnen ze gratis parkeren op parkeerplaatsen voorbehouden aan personen met een handicap.



En die plaatsen worden gebruikt door onze respondenten: bijna 2 op 3 personen (bij blinde personen zelfs 3 op 4) gebruikt ze vaak tot af en toe. Een kwart van de personen gebruikt ze zelden of nooit omdat ze vinden dat er te weinig dergelijke plaatsen zijn of omdat er andere personen geparkeerd staan.

De kaart is gelinkt aan de persoon, en niet aan het voertuig. En dat geeft af en toe problemen met nieuwe technologieën, zoals scanvoertuigen die de parkeertijd opvolgen (zie ook Witte Stok nr. 3 – 2022), en de kaart niet herkennen. Bijna 1 op 3 Brusselaars die zich soms verplaatsen, heeft problemen ondervonden met de Scancar-technologie (t.o.v. 13% gemiddeld in België). Beboet worden wanneer je een parkeerkaart voor personen met een handicap hebt, is niet de bedoeling. Sommige steden stellen voor om je in te schrijven en tot twee nummerplaten door te geven in een databank. Om de problematiek in de hoofdstad op te lossen, stelt parking.brussels ook voor om te registreren via de 4411-app of door je nummerplaat in te geven aan de parkeerautomaat via een nieuwe 'personen met een handicap-knop'. Meer info vind je op de website: <https://parking.brussels/nl/regelgeving/parkeerkaart-voor-personen-met-een-handicap>

Geen auto?

Wie niet meer kan rijden en geen beroep doet op het openbaar vervoer, rekent vooral op vrijwilligers en vrienden om hen te vervoeren (60 %). Daarnaast kan je ook gebruik maken van gratis of betalende diensten als vrijwilligersvervoer of aangepast vervoer (bv. mobiliteitscentrale) voor personen met een mobiliteitsbeperking (betaling ook mogelijk via dienstencheques).

Sommige steden en gemeenten voorzien ook taxicheques voor inwoners met een mobiliteitsbeperking om een taxirit te betalen. Uit onze enquête blijkt dat 39 % wel eens een sociale taxi neemt en 25 % een klassieke taxi, en 17 % maakt gebruik van taxibus van MIVB in Brussel. Van de gebruikers van aangepast vervoer, is maar liefst 71 % tevreden of heel tevreden over de dienstverlening. Een teken dat het werkt!

Nieuwe brochure: 'Een voertuig besturen met een visuele handicap'

Net omdat autorijden een belangrijke manier is om zich zelfstandig te verplaatsen, is het voor slechtziende personen niet altijd makkelijk om 'het stuur af te geven' wanneer het niet meer veilig is. Toch heb je als bestuurder van een voertuig natuurlijk een belangrijke verantwoordelijkheid, niet enkel voor je eigen veiligheid maar ook voor die van anderen. Daarom schreven we een nieuwe brochure waarin we alle info rond wetgeving en rijgeschiktheid voor personen met een visuele handicap hebben gebundeld. We besteden ook aandacht aan het rouwproces van het verlies van het zicht en

dus de mogelijkheid om met de auto te rijden, en gaan dieper in op welke alternatieven er bestaan en hoe de wetgeving in elkaar zit rond het gebruik van ander vervoer als elektrische steps, fiets, speedpedelec, brommer, motor, etc. Wie graag een exemplaar ontvangt, kan contact opnemen met onze Sociale dienst.





JE DE WEG TERUG MEESTER MAKEN

Ziende voorbijgangers vragen zich soms af waarvoor bepaalde voorzieningen op straat dienen. Onze mobiliteits- en oriëntatie instructeurs, Flore Nollet (ergotherapeute) en Julie Dahlem (psychomotorisch therapeut), geven hun mening over de enquête.

In 2013 achtte 73 % van de respondenten de **rateltickers aan de verkeerslichten** nuttig. In 2022 is dat 82,7 %.

Julie: Het is een grote hulp, maar er zijn er weinig in Wallonië. In Brussel zijn er meer, maar ze zijn vaak kapot of gedeactiveerd.

Flore: Ook in Vlaanderen zijn weinig verkeerslichten uitgerust met rateltickers. Een van onze leden uit Leuven moet een straat oversteken om naar de fitness te gaan. Hij meldde aan de gemeente dat de rateltikker aan het licht stuk was. Deze stuurde hem door omdat verkeerslichten een regionale bevoegdheid zijn. De Brailleliga stuurde daarop een verslag. Ondertussen zijn we een jaar later en werkt de rateltikker nog steeds

niet. Nu gebruikt hij de OKO-applicatie (de app die de kleur van het verkeerslicht scant en doorgeeft) om veilig over te steken.

70,9 % (55 % in 2013) vindt de **podotactiele noppentegels** nuttig.

Flore: De blinde en slechtziende personen moeten de noppentegels weten liggen, de lijnen en noppen mogen niet beschadigd zijn, versperd worden of naar nergens leiden. Vandaar het belang van de mobiliteits- en oriëntatielessen. In de nieuw aangelegde voetgangerszones zien we dat er minder podotactiele tegels zijn. De trend gaat dan wel in de richting van grote open ruimtes 'voor iedereen'... Maar zonder deze tegels wordt het heel ingewikkeld voor blinde en slechtziende personen.

Julie: Uiteindelijk zijn deze open ruimtes alleen aangepast voor mobiele en ziende mensen.

Het aantal respondenten dat **infoborden in braille** op de openbare weg nuttig vindt, stijgt van 11 % in 2013 naar 28,9 % in 2022, maar het blijft een minderheid.

Julie: Braille komt terug, maar toch vind ik dat het nog niet voldoende geïntegreerd is in het dagelijks leven.

De symboliek van de witte stok

48,6 % van de respondenten (waaronder 75 % van de blinde respondenten) gebruikt een witte stok. In 2013 gebruikte 79 % van de blinde respondenten er een.

Flore: Het aanvaardingsproces van een visuele handicap, en dus ook van de witte stok, kan jaren duren. Het moment dat je overstapt op een witte stok is symbolisch, het is een grote stap. Het duurt gemiddeld 6 maanden om hem te leren gebruiken, afhankelijk van de noden van de persoon. Wil die alleen brood gaan kopen of gaat die overal naartoe? We begeleiden onze leden in functie van hun behoeftes.

Julie: De witte stok heeft meerdere functies. Hij informeert de anderen over de visuele handicap en nodigt uit om hulp aan te bieden. Sommige personen met een visuele handicap

willen daarom geen stok gebruiken, net omdat ze bang zijn een doelwit te worden, beroofd te worden.

Vooraf vrouwen. In 10 jaar tijd heb ik veel meer mannen dan vrouwen stoklooplessen gegeven.

We bevroegen in de enquête ook het veiligheidsgevoel: **'Voelt u zich veilig op de openbare weg?'**

54,8 % voelt zich niet veilig. Vooraf vrouwen en 55-plussers.

Flore: Zich onveilig voelen heeft vele oorzaken. Alles wat een gememoriseerd traject verstoort bijvoorbeeld: wegenwerken, vuilnis(zakken) op het voetpad, steps, claxonneren...

Julie: Een onveilig gevoel hangt ook samen met angst. Soms start ik de mobiliteitslessen binnen met onze geluidsbibliotheek. Dan simuleer ik het geluid van startende auto's, blaffende honden... We beseffen niet in welke mate alledaagse geluiden een angstig gevoel kunnen veroorzaken en bijdragen aan het onveiligheidsgevoel.



Julie en Flore becommentariëren de enquête



ZONA BIJ HET OOG

Zona is een opflakking van de waterpokken die men op jeugdige leeftijd doormaakte. Doorgaans manifesteert zona, wat zeer pijnlijk kan zijn, zich op de romp of de rug, maar hij kan ook de bovenkant van het gezicht treffen. We spreken dan van zona bij het oog of herpes zoster ophtalmicus.

Een op drie volwassenen die als kind waterpokken kregen, zal zona ontwikkelen. Tot vandaag is het niet helemaal duidelijk hoe het waterpokkenvirus wordt gereactiveerd, maar we weten wel dat onder meer 50-plussers meer risico lopen. Het staat ook vast dat het in 10 tot 20% van de gevallen gaat om zona bij het oog



Professor François Willermain

en dat in de helft van die gevallen het oog wordt aangetast. Een zeldzame, maar potentieel ernstige complicatie, volgens professor François Willermain, hoofd van de dienst oogheelkunde aan het UMC Sint-Pieter in Brussel en hoogleraar oftalmologie aan de faculteit geneeskunde van de ULB.

Zona bij het oog, wat is dat precies?

Om zona bij het oog uit te leggen, moeten we terugrijpen naar de betekenis van zona. "Het gaat om een opflakking van het virus dat waterpokken veroorzaakt, een goedaardige kinderziekte die extreem besmettelijk is en zich uit door huiduitslag over het hele lichaam van het kind. Wanneer de infectie voorbij is, blijft het waterpokkenvirus latent in het

lichaam aanwezig in de zenuwknopen (of ganglia) die langs de wervelzuil liggen. En dus ook in het ganglion van Gasser van waaruit de oogzenuw vertrekt. Het virus blijft er inactief, tot het eventueel ontwaakt. Als het virus in dat ganglion wordt gereactiveerd, volgt het de baan van de oogzenuw en lokt het zona bij het oog uit.”

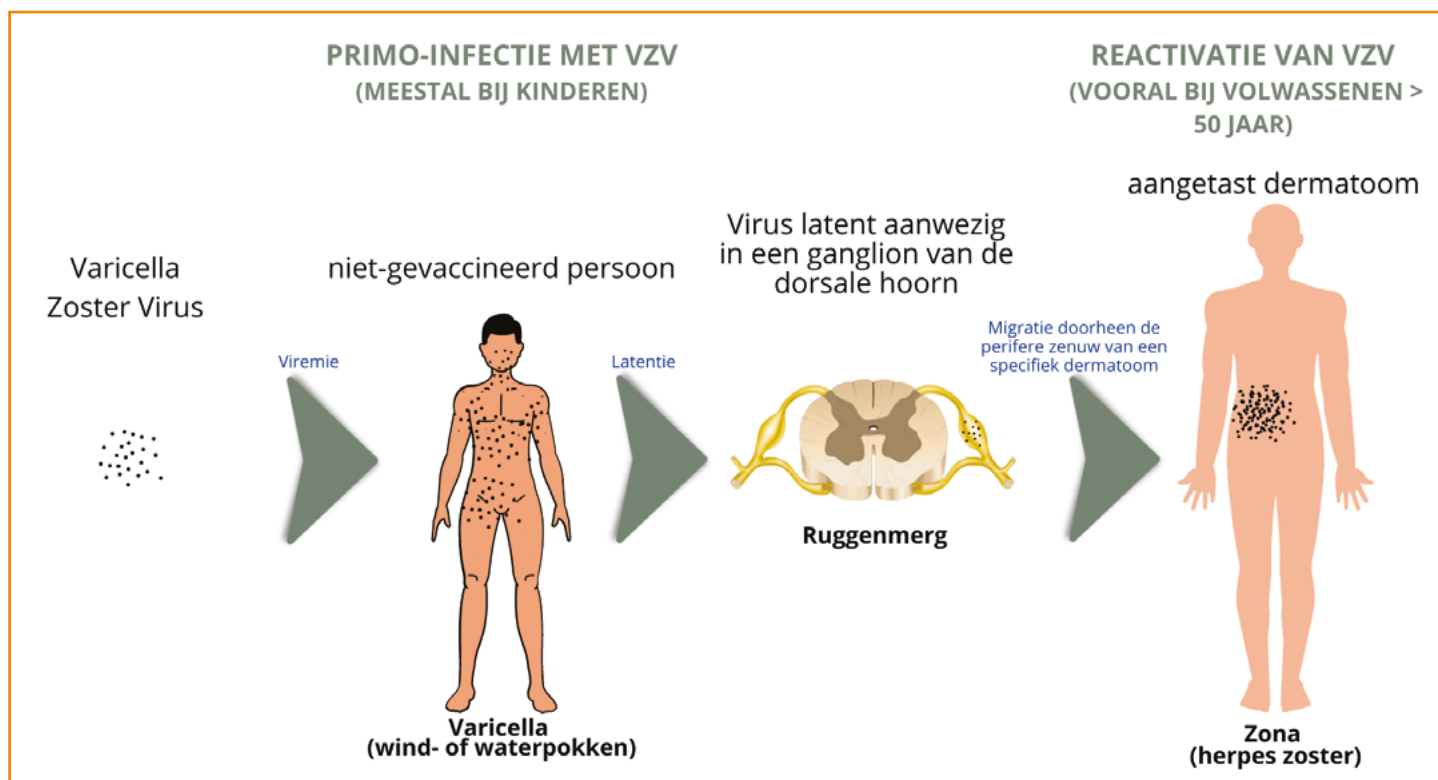
Welke zijn de symptomen?

“Eerst pijn – soms hevige pijn – die een huiduitslag aankondigt ter hoogte van het voorhoofd, de hoofdhuid, het ooglid of zelfs ook het oog. De zona treft slechts één helft van het gezicht. Binnen de getroffen zone ontwikkelen er zich puistjes, of beter gezegd huidblaasjes. Die blaasjes zitten boordevol waterpokkenvirus en gaan vervolgens opdrogen en korstjes vormen die uiteindelijk zullen afvallen. De aanval

duurt twee tot drie weken, maar in bepaalde gevallen is de pijn gedurende maanden of zelfs langer voelbaar. We spreken hier over postherpetische neuralgie. Het is een constante of intermitterende pijn die mogelijks invaliderend kan zijn en waarbij een bezoek aan de neuroloog aangewezen is. Om deze complicatie te vermijden, is het raadzaam meteen bij aanvang van de zona een antiviraal geneesmiddel toe te dienen.” Vandaar het belang van een zo vroeg mogelijke diagnose.

Hebben blinde of slechtziende personen meer risico om zona bij het oog te ontwikkelen?

“Neen, ze lopen niet meer risico en de ziekte zal bij hen ook niet erger zijn. Toch kunnen de gevolgen een grotere invloed hebben. Bij een persoon die maar door een oog ziet, bijvoorbeeld,



kan een besmetting van het goede oog best wel problematisch zijn. Er zijn, buiten de langdurige pijn, nog andere complicaties. Zonder antivirale medicatie en indien het oog is aangetast, kan zona keratitis (ontsteking van het hoornvlies) of uveïtis (inwendige oogontsteking) uitlokken die soms aanleiding kunnen zijn tot retinitis (aandoening van het netvlies), wat de gezichtsscherpte kan aantasten of tot blindheid kan leiden. Globaal gezien lopen mensen ouder dan 50 jaar met een immuunsysteem dat verzwakt is door onder meer stress of een andere aandoening, zoals diabetes, het grootste risico om zona bij het oog te ontwikkelen.”

Kan zona bij het oog vermeden worden?

Elke mens is anders. “Zona treft doorgaans oudere mensen. Boven de

leeftijd van 65 jaar tellen we 4 tot 12 gevallen per 1.000 personen, versus 1 tot 3 gevallen per 1.000 personen bij jongere mensen. Voor alle duidelijkheid: 10 tot 20% van die gevallen zijn zona bij het oog en de helft daarvan treft het oog zelf. Om zona te vermijden, bestaat er een vaccin dat sinds 2021 in België is goedgekeurd. Het wordt in dit stadium aanbevolen voor mensen ouder dan 60 jaar.”

Tot slot enkele voorzorgsmaatregelen voor wie als kind geen waterpokken heeft doorgemaakt of voor wie niet gevaccineerd is. Iemand uit je leefomgeving die zona heeft, kan je besmetten naar aanleiding van een contact met de huidblaasjes. In dat geval kan het zijn dat je geen zona krijgt, maar wel waterpokken. Weet dat waterpokken goedaardig zijn bij kinderen, maar potentieel ernstig bij volwassenen.

Een vaccin met een prijskaartje

Op de Belgische markt is er sinds 2021 een nieuw vaccin tegen zona beschikbaar, nl. Shingrix, ontwikkeld door GSK. Een vaccin in twee doses dat de Hoge Gezondheidsraad aanbeveelt voor mensen ouder dan 60 jaar en voor mensen met een verzwakt immuunsysteem ouder dan 16 jaar. Uit proeven blijkt dat het vaccin een werkzaamheid heeft van meer dan 90%. Keerzijde van de medaille: het vaccin wordt momenteel niet terugbetaald. Het kost 170 euro per dosis en er zijn er twee nodig. GSK heeft in oktober 2022 een aanvraag tot terugbetaling ingediend. De eindbeslissing ligt bij het RIZIV, bij de FOD Sociale Zaken en de FOD Volksgezondheid. Onderzoekers bij het KCE (Federaal Kenniscentrum voor de Gezondheidszorg) hebben berekend dat men per 10.000 mensen van 60 jaar en ouder die vandaag zouden worden gevaccineerd, in de komende jaren 77 gevallen van zona en 10 tot 12 gevallen van postherpetische neuralgie per jaar zou vermijden. De vaccinatie van risicopersonen zou het eerste jaar 602 miljoen euro kosten en de daaropvolgende jaren ongeveer 23 miljoen euro. Volgens het KCE is het vaccin te duur om een grootschalige vaccinatiecampagne te overwegen.



MOBILITEITSAPPS

NMBS 47 % - MIVB 46 % - De Lijn 36 % - TEC 26 %. Dat is de verdeling van het percentage gebruikers die aangaven 'geen enkel probleem' te ondervinden om informatie te raadplegen via de digitale kanalen. Maar hoe gebruiken onze leden mobiliteitsapps en wat vinden ze bij de operatoren zelf over hun app?

Navigatie

Wat navigatie betreft kunnen we een onderscheid maken tussen 'Maps-applicaties' die bestemd zijn voor iedereen (Google maps, Kaarten (Apple)), en apps die specifiek ontworpen zijn op maat van blinde en slechtziende personen (Lazarillo, Blindsquare, ViaOpta Nav...). Over het algemeen zijn onze leden best tevreden met de toegankelijkheid, duidelijke en eenvoudige info van de Maps-applicaties, en worden die door bijna iedereen gebruikt. Ze helpen je om je te situeren waar je bent, ook tijdens een traject met de auto of met het openbaar vervoer, als routeplanner om te weten wanneer je best vertrekt naar een locatie of welke bus/tram/trein je kan nemen en hoelang je onderweg zal zijn en als

navigatie van punt A naar punt B.

De specifieke apps zijn niet bij iedereen bekend, maar voor zij die ze kennen, vormen ze een nuttige aanvulling. Zo geven die bijvoorbeeld meer gedetailleerde info voor een blinde of slechtziende voetganger om makkelijker straten, kruispunten en bus- en tramhaltes te identificeren.

Tips van een gebruiker - Khadija

"ViaOpta Nav geeft je als voetganger tijdens een wandeling regelmatig aanwijzingen of je een bepaalde afstand rechtdoor moet lopen of naar links of rechts moet afslaan. Het zegt ook de namen van de straten die je doorkruist. Dit helpt om je te lokaliseren en te allen tijde te weten waar je je bevindt. Er wordt veel

meer info luidop uitgesproken dan bij Google Maps, dat je slechts één keer vertelt waar je moet afslaan en verder niets zegt tot de volgende actie. Dus ik gebruik deze apps meestal samen. Daarnaast gebruik ik graag Moovit. Dan heb je alles in één app, want die bundelt eigenlijk alle vervoer in België en zelfs internationaal, denk ik. Er is een afstapwaarschuwing die je een melding geeft 1 halte voor je moet afstappen en je kan in real-time zien waar je je op een bepaald moment bevindt. Dat is belangrijk, want haltes tellen als de bus niet overal stopt, lukt niet. Het is vooral handig dat de app verschillende openbaar vervoeraanbieders combineert en me aangeeft als ik er verschillende moet nemen om van punt A naar punt B te gaan."



Openbaar vervoer

We schakelden een gebruikerspanel van enkele leden in om de apps van de verschillende vervoeraanbieders uit te testen, en vroegen de woordvoerders van de vervoersmaatschappijen naast hun mening over toegankelijkheid (zie dossier) ook naar hun app.

NMBS

"Op vlak van toegankelijkheid voor personen met een visuele handicap, was de lancering van onze routeplanner app in 2020 een gemiste kans. De oude app was wel toegankelijk, maar ging verdwijnen. We waren op de hoogte van de problemen, maar konden niet op tijd een oplossing vinden. Zo zijn veel gebruikers overgeschakeld op Railer die veel beter toegankelijk was voor personen met een visuele handicap. Volgens een collega die als projectmanager de ontwikkeling van onze assistentie-app in goede banen leidt en zelf volledig blind is, is de voice-over van de applicatie intussen wel heel wat verbeterd. Aan de vergroting blijft wel wat werk: de lettergrootte, velden die over elkaar lopen... Maar ik doe graag een warme oproep aan de gebruikers om onze app uit te proberen, en ons te laten weten waar er iets niet goed gaat, zodat we hieraan kunnen blijven werken om de nodige verbeteringen aan te brengen."



NMBS lanceerde naast de routeplanner ook een Assist app om assistentie-aanvragen makkelijker te maken

Onze leden geven inderdaad aan dat informatie soms niet te consulteren is via de NMBS app, waar dat wel kan bij Railer, dat bovendien meer info geeft over de haltes. Sommigen geven ook aan dat ze de treinsamenstelling in detail willen kunnen zien, net als de kant waar ze moeten afstappen.

De Lijn

"Een aantal jaar geleden hadden we een aparte app voor blinde en slechtziende personen 'De Lijn BLS', die beperkt was in aanbod. Daarom was het een belangrijke prioriteit om onze nieuwe app op dezelfde manier bruikbaar te maken voor iedereen. Gebruikersfeedback, onder andere van blinde en slechtziende personen, speelt daarin een zeer belangrijke rol. De externe deskundigheid van onze partner Eleven Ways en hun toegankelijkheidsaanbevelingen hebben we meegenomen in de app. Ons ontwikkelaarsteam heeft dus het belang van toegankelijkheid ingezien, we weten dat het een continu proces is en bij elke nieuwe toepassing wordt telkens een toegankelijkheidsscreening gedaan.

In Antwerpen zetten we samen met AYES, gekend van OKO app, een gebruikerstest op voor het herkennen van het lijnnummer en de bestemming van een aankomende

bus of tram met behulp van de camera van de smartphone. Dit zou een hulpmiddel kunnen zijn voor haltes waar meerdere lijnen passeren. Dit onderzoek is nog lopende."

Onze leden zijn over het algemeen wel tevreden over de app van De Lijn, maar gaven als verbeterpunten aan dat de vergroting niet op elke telefoon even simpel werkt, en dat de halte aankondiging van de app niet altijd bij de juiste halte meevolgt.

MIVB

"Onze app scoort goed op vlak van toegankelijkheid, mede doordat ze in het ontwikkelingsproces getest werd door een blinde klant. We hebben ook een blinde web developer aangenomen die alles doorgelicht heeft."

En dat vertaalt zich ook in de mening van onze leden. Zij vinden het een duidelijke, gebruiksvriendelijke en zeer toegankelijke app die als voorbeeld kan dienen voor de andere operatoren.

TEC

Bij TEC zijn ze bezig met de herwerking van hun digitale tools omdat ze momenteel niet voldoen. Met name het ontbreken van contrast en stopmeldingen worden genoemd als problemen.



NIEUWS VAN DE SOCIALE DIENST

Rechten van personen met een handicap, sociale diensten en hulp aan personen, mobiliteit, toegankelijkheid... Hier vind je beknopte en praktische informatie, gericht op de visuele handicap, en maatregelen die een belangrijke impact hebben op het sociale leven van onze leden.

Verhoging van uitkeringen en pensioenen

In 2023 wordt de welvaartsenveloppe besteed aan het verhogen van de laagste lonen en het verhogen van de sociale uitkeringen.

Pensioenen voor werknemers en zelfstandigen:

- Het minimumpensioen wordt op 1 juli 2023 met 2 % verhoogd.
- Pensioenen die in 2018 en daarna worden opgenomen, worden op 1 juli 2023 met 2 % verhoogd.
- Pensioenen die vóór 2008 zijn opgenomen, worden op 1 juli 2023 met 1,2 % verhoogd.
- Het salarisplafond wordt op 1 januari 2024 met 2 % verhoogd.
- Het vakantiegeld van gepensioneerden wordt op 1 mei

2023 met 3,8 % en op 1 mei 2024 met 2,5 % verhoogd.

Sociale tegemoetkomingen:

- Het leefloon en de vervangingsuitkering worden op 1 juli 2023 met 2 % verhoogd.
- De Inkomensgarantie voor ouderen wordt op 1 juli 2023 met 2 % verhoogd.

European Disability Card (EDC)

Goed nieuws: waar de EDC momenteel enkel geldig is in 8 lidstaten van de EU, waaronder België, komt daar tegen eind 2023 verandering in: de Europese commissie wil dan de EDC lanceren in alle lidstaten van de EU. Neem ook eens een kijkje op de nieuwe, toegankelijke website die eind vorig jaar werd gelanceerd: www.eudisabilitycard.be

App itsme toegankelijker voor iPhone

De mobiele identificatie- en authenticatietoepassing itsme is sinds kort makkelijker hanteerbaar voor iPhone-gebruikers met een visuele handicap. De app vervangt de identiteitskaart en de identiteitskaartlezer om zich te identificeren op een officiële website (tax-on-web, DG personen met een handicap...), online te betalen of een document elektronisch te ondertekenen, met behulp van een smartphone. In een verbeterde versie van de app werkt het pinpad (dat dient om je pincode in te geven) nu ook met de VoiceOver-technologie van Apple, waar dat eerst niet het geval was. Android-gebruikers zullen nog even geduld moeten hebben, omdat het systeem niet dezelfde veiligheidsgaranties biedt.

BRUSSEL

Verlenging sociale

tegemoetkoming voor water

Om kwetsbare gezinnen te helpen hun factuur te betalen, wordt een sociale tegemoetkoming voor water gefinancierd door het Brusselse Gewest. Ze is voorbehouden voor gezinnen waarvan één lid het BVT-statuuut (Begunstigde van een Verhoogde Tegemoetkoming – RIZIV) heeft, en ze wordt eenmaal per jaar en voor een heel jaar toegekend. Ze omvat een vast gedeelte van 6 euro per gezin

en een variabel gedeelte van 30 euro per persoon in het gezin.

VLAANDEREN

Jobbonus

Misschien kom jij wel in aanmerking voor de jobbonus? In 2022 was de grens om hiervoor in aanmerking te komen minder dan 2.500 euro bruto per maand. In de eerste twee kwartalen van 2023 gaat de loongrens van 2.500 naar 2.700 euro bruto per maand, in de tweede helft van het jaar stijgt dit naar 2.900 euro bruto per maand. Ook de ondergrens wordt verhoogd: waar lonen tot 1.800 euro bruto per maand in 2022 recht hadden op de hoogste bonus van 600 euro, wordt dit in 2023 uitgebreid naar werknemers die tot 1.950 euro bruto verdienen. Meer info op: www.vlaanderen.be/jobbonus.

Uitbetaling ondersteuningstoeslag via groeipakket

De ondersteuningstoeslag is een extra tegemoetkoming voor kinderen met een zorgbehoefte van minstens 12 punten op de medisch-sociale schaal. Vanaf 2023 wordt ze uitbetaald via het Groeipakket. Wie in Vlaanderen woont moet deze toeslag niet aanvragen. Wie in Brussel woont, moet de ondersteuningstoeslag schriftelijk (of per e-mail) aanvragen bij een van de vijf Vlaamse uitbetalers. Meer info op: www.groeipakket.be/tegemoetkoming/ondersteuningstoeslag



HULP ONDERWEG

De weg op gaan als blinde of slechtziende persoon is soms een hele opgave. Zelfs al is je aandacht gericht op wat je hoort en voelt, er zijn nog steeds veel prikkels in het verkeer die je niet of te laat oppikt. Gelukkig bestaan er hulpmiddelen en manieren om je zelfstandig op weg te helpen!

De mobiliteitsstok

49 % van de personen met een visuele handicap verplaatst zich met een witte stok, bij blinde personen is dat zelfs 3 op 4. Bij de Brailleliga stellen we op basis van een mobiliteitsbalans een trainingsprogramma op van ongeveer 6 maanden tot een jaar om iemand een mobiliteitsstok te leren gebruiken. Er valt veel aan te leren: hoe de stok vasthouden, in een rechte lijn leren lopen, veranderen van richting, afstanden leren inschatten, obstakels leren herkennen en opmerken, kruispunten leren oversteken door verschillende soorten geluiden te leren detecteren. Je moet ook de verschillende types ondergrond herkennen, een bus leren nemen, door de poortjes van de

metro leren gaan, een aantal routes aanleren die ze veel nemen... Het vraagt veel herhaling en oefening. Hoe meer uren ervaring met stoklopen iemand heeft, hoe meer de witte stok een echt verlengstuk wordt en hoe beter en veiliger de persoon zich zelfstandig kan verplaatsen.

Blindengeleidehond

Een blindengeleidehond kan een extra aanvulling zijn op de witte stok, om je zekerder te voelen tijdens verplaatsingen. Maar die is niet zomaar voor iedereen: de aanvrager moet al een zekere vorm van zelfstandigheid hebben, mobiliteitslessen gevolgd hebben en zich zelfstandig kunnen verplaatsen met een witte stok. 6 % van de personen met een visuele handicap

heeft een blindengeleidehond, bij blinde personen 22 %.

Een hond wordt natuurlijk niet zomaar een blindengeleidehond. Zij doorlopen een hele opleiding om hun toekomstige baasje zo goed mogelijk te kunnen assisteren. En anderzijds gebeurt het toekennen van een blindengeleidehond ook niet zomaar. Wanneer een persoon met een visuele handicap zich wenst te verplaatsen met behulp van een blindengeleidehond, dient die eerst een hele procedure te doorlopen.

Fietsen

Wanneer autorijden niet meer kan, lijkt de fiets een voor de hand liggend alternatief, dat ook

aan terrein wint bij blinde en slechtziende personen. 17 % van de respondenten van onze enquête geeft aan dat ze met de fiets of tandem rijdt (t.o.v. 10 % in 2013).

Maar als bestuurder van een fiets draag je natuurlijk wel een verantwoordelijkheid in het verkeer. Daarom volgden onze medewerkers van de Dienst begeleiding en hulp in het dagelijks leven een specifieke opleiding om slechtziende personen mobiliteitsadvies te kunnen geven over fietsen. Indien je doorverwezen wordt na een onderzoek door een revalidatie-oogarts, kunnen zij je adviseren wat er haalbaar is en hoe je zo veilig mogelijk met de fiets kan rijden tijdens een testrit.

Om blinde jongeren tussen 12 en 18 jaar de mogelijkheid te bieden om zelfstandiger door het leven te gaan, biedt de vzw Dogs4blind de mogelijkheid om een blindengeleidehond te verwerven. Zij brengen de jongeren in contact met de Fondation Frédéric Gaillane, een erkende hondenschool in Frankrijk met de nodige infrastructuur en een eigen kweekprogramma. Zij richten zich specifiek op de leeftijdscategorie waarin kinderen stilaan volwassenen worden en ze de echte wereld leren kennen. In België zijn er niet heel



veel jongeren onder de 18 jaar met een hond, daar wil Dogs4Blind dus verandering in brengen om hen in deze cruciale levensfase een extra steun te geven op weg naar zelfstandigheid.

NIEUWS VAN DE BRAILLESHP

Wil je graag op stap met een witte stok, maar weet je niet goed waar je hiervoor terecht kan? Laat je adviseren door onze ergotherapeuten!

Volgens de wet van 25 december 2006 moet een persoon om recht te hebben op een witte stok, voldoen aan een van de volgende voorwaarden:

- een visuele handicap van minstens 60% (Officiële Belgische Schaal ter Bepaling van de Graad van Invaliditeit);
- een voorschrift van een erkende revalidatie-oogarts;

Hulpverenigingen voor blinde en slechtziende personen zijn verplicht erop toe te zien dat een witte stok enkel gebruikt wordt door iemand die aan de wettelijke vereisten voldoet. Een persoon met een visuele handicap die lid is van de Brailleliga hoeft de eerste witte stok niet zelf te financieren.

Weet welk type stok je kiest:

De identificatiestok maakt duidelijk aan de omgeving dat de persoon in kwestie een visuele handicap heeft, waardoor autobestuurders, fietsers en voetgangers aandachtiger kunnen zijn voor die persoon.

De steunstok dient om het evenwicht te bewaren en is te

verkrijgen als gewone stok, kruk of rollator. Door de witte kleur kan hij ook dienen voor identificatie.

De mobiliteitsstok is langer dan de voorgaande, en zorgt ervoor dat de gebruiker een ruimte kan verkennen door voor zich te 'tikken' of te 'rollen' en zo herkenningspunten en obstakels kan opsporen via het gehoor en de tastzin. Zijn lengte is zo berekend dat de gebruiker voldoende reactietijd heeft. Om de technieken van deze stok aan te leren, zijn er echter wel mobiliteitslessen nodig die bij de Brailleliga worden gegeven.



V.l.n.r. de identificatiestok, steunstok en mobiliteitsstok

De BrailleShop blijft beschikbaar op afspraak in Brussel op dinsdag, woensdag en donderdag, en telefonisch van maandag tot donderdag (10-12u en 13u30-16u). Kijk voor de meest recente update over onze werking, activiteiten, beschikbare artikelen en prijzen op www.braille.be/brailleshop.



NAAR HET WERK GAAN, EEN HELE OPGAVE!

Volgens onze enquête verplaatsen meer dan 8 op de 10 blinde en slechtziende personen zich bijna dagelijks. Vooral de 15-54 jarigen, naar school of naar het werk. Het relaas van een dag van een blinde dertiger: van de metro, naar het werk, tot thuis.

Moez is blind sinds 2016. Hij woont, studeert en werkt in Brussel. Hij voltooit zijn master in milieu- en vastgoedrecht en werkt sinds twee jaar als jurist bij Leefmilieu Brussel. Daarnaast volgt Moez ook een informaticacursus bij de Brailleliga en doet hij aan krachttraining. Hij verplaatst zich dus vaak, en vindt dat ook zeer belangrijk. Net zoals 73,2 % van de respondenten uit onze enquête maakt Moez gebruik van het openbaar vervoer en net zoals 3 op 4 gebruikt hij Google Maps op zijn smartphone.

Moez studeerde geneeskunde toen hij op 23-jarige leeftijd plotseling zijn gezichtsvermogen verloor. Dat betekende niet dat zijn wereld stil bleef staan. Hij leerde onmiddellijk

een witte stok gebruiken en stapte over van geneeskunde naar rechten. Moez verplaatst zich elke dag door Brussel, maar hij gaat ook vaak naar Parijs en Tunesië, zijn land van herkomst. "Daar is de witte stok zeldzaam. Er zijn bovendien geen podotactiele tegels en lijnen, geen rateltickers aan de verkeerslichten, soms zelfs geen voetpad. Je moet heel voorzichtig zijn. Maar er staat altijd wel iemand klaar om te helpen, wat in Brussel minder vaak gebeurt."

Moeilijk om te verhuizen

Moez woont in het centrum van Brussel. Zijn huurcontract loopt af en hij moet zijn flat verlaten. Behalve de moeilijkheid om een nieuwe woonst te vinden, heeft de jonge advocaat

nog een andere beperking: in dezelfde buurt blijven die hij uit zijn hoofd kent en waar iedereen hem kent. Een zekerheid van onschatbare waarde. In een andere buurt gaan wonen, betekent dat hij zijn sociaal netwerk terug moet opbouwen en alle routes opnieuw uit het hoofd moet leren.

Moez werkt soms van thuis, op andere dagen brengen pendelbussen hem van het station Brussel-Noord naar zijn kantoor. Een dienst die aan alle werknemers wordt aangeboden. Hoewel hij eerst terughoudend was, durft Moez nu om hulp te vragen. "Voornamelijk om te weten wanneer de metro zal aankomen. In Parijs wordt dat aangekondigd door de

luidsprekers op het perron, maar in Brussel niet. Mensen vragen me vaak waarom ik niet begeleid word door mijn ouders. Maar ik ben 30 jaar oud! Bij die redenering kan ik met mijn hoofd niet bij."



Moez in de pendelbus tussen zijn werk en het station

Wat zegt de wet?

In België moeten werkgevers zorgen voor 'redelijke aanpassingen' voor medewerkers met een handicap, het gaat hier voornamelijk om aanpassingen aan de werkpost. Er is geen verplichting voor het woon-werkverkeer. Bepaalde belastingvoordelen (verlaagd BTW-tarief, terugbetaling van verkeersbelasting) kunnen door de Federale Overheidsdienst Financiën worden toegekend aan een persoon met een handicap bij de aankoop van een voertuig. – meer info op www.handicap.belgium.be

In Vlaanderen kunnen personen met een handicap voor hun verplaatsingskosten naar het werk een tegemoetkoming aanvragen bij de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling (VDAB). Er bestaat een tegemoetkoming voor een begeleider bij openbaar vervoer, voor de wagen en voor de taxi of aangepast vervoer. Alle informatie vind je hier terug: www.vlaanderen.be/tegemoetkoming-in-de-kosten-woon-werkverkeer-voor-personen-met-een-beperking



DE (AANGEPASTE) SPELLETJESFABRIEK

In 2022 leende de Brailleliga 326 spelletjes uit aan haar leden. Ze worden gratis thuis geleverd op aanvraag. De architect van deze geoliede machine: Hatice Dasdelen, 28 jaar, spelothecaris van de Brailleliga, vanzelfsprekend gepassioneerd door gezelschapspelletjes.

Hatice schittert al 4 jaar tussen de spelletjesrekken van de Brailleliga. Ze kent alle spelletjesdozen. Logisch, want elk exemplaar ging door haar handen om het aan te passen voor blinde en slechtziende spelers.

“Een klein aantal van de spellen die hier staan zijn specifiek ontworpen voor personen met een visuele handicap. Dankzij giften en subsidies kan de Brailleliga deze aankopen. De overgrote meerderheid van de spellen die we uitlenen zijn echter klassieke spellen die we zelf hebben aangepast. Dat is het grootste deel van mijn werk,” vertelt Hatice.

Met de hulp van vrijwilligers die ook spelletjesliefhebbers zijn, volgt

Hatice de releases van nieuwe spelletjes op de voet en doet ze haar inkopen. “Om een spel aan te passen, moet je eerst de spelregels zorgvuldig bestuderen om er zeker van te zijn dat het visuele kan worden vervangen door een ander zintuig (we hebben veel spelletjes die een beroep doen op de reuk- of gehoorzin). Alle stappen in het spel waarvoor je je zicht nodig hebt, moeten worden vervangen of verwijderd. Of indien dat niet mogelijk is, moet je duidelijk maken dat op z’n minst één ziende speler moet deelnemen zoals bij Trivial Pursuit.

Nadat de spelregels zijn aangepast, gaan Hatice en de vrijwilligers over

tot het aanpassen van het spel zelf: het bord, de kaartjes, de biljetten en de dobbelstenen worden toegankelijk gemaakt, met behulp van lijmstippen, markeerpasta en zachte of ruwe stukken stof. Sommige kaarten worden herschreven in grootletterdruk of braille. Soms moet je de doos vervangen door een grotere.



Lijmstippen, vilt en markeerpasta maken een spel toegankelijk

Het spel dat Hatice de meeste problemen gaf? Monopoly!

"Alle kaartjes herschrijven in grootletterdruk, de bankbiljetten onderscheiden, het bord markeren en de spelzones scheiden nam meer dan een maand in beslag. Voor Nonsense zette ik alle kaartjes om in braille met de Perkins machine tijdens de lockdown."

Populairste spelletjes

Het meest ontleende spel in 2022?

"Het Betoverde Doolhof! Een zeer eenvoudig spel dat met het hele gezin kan worden gespeeld, zien of niet. Een ander populair spel is Blikado, een mikado aangepast voor slechtziende personen. Dan zijn er bekende spellen zoals 4 op een rij en Monopoly. Vaak lenen ouders of grootouders spellen die ze zelf kennen. Maar er zijn zoveel geweldige spellen die perfect zijn aangepast," zegt Hatice. Haar favoriet? "Kingdomino"! Een dominospel, omgetoverd tot een territoriumspel. Ik ben ook dol op 'Who did it', een heel plezant geheugenspel dat ik meeneem naar alle kampen van de Brailleliga."

"Ik krijg heel graag feedback van onze leden. Adviseren maakt deel uit van mijn werk, dus aarzel zeker niet! Als je een spel leent, probeer zeker ook nieuwe dingen, stel vragen! We hebben hier 596 spelletjes, in het Frans en het Nederlands, voor alle leeftijden. Ik hou ervan iedereen te begeleiden naar uren spelplezier."

De spelothek van de Brailleliga leent maximaal 3 spellen uit voor een periode van één maand (verlengbaar). De spelletjes worden gratis verzonden. Meer informatie: 02 533 32 40 of bib@braille.be.

NIEUWS VAN DE BIBLIOTHEEK

Goed nieuws! Onze luisterboeken kunnen voortaan door meer mensen ontleend worden. Dankzij het Verdrag van Marrakesh heeft iedereen met een leesbeperking er nu toegang toe. Bijvoorbeeld personen met een ernstige motorische handicap, een mentale handicap, autisme of de ziekte van Parkinson... Ook mensen met 'Dys'-stoornissen (dyslexie, dysorthografie, dysgrafie, enz.) vallen onder deze categorie. Een stoornis die bij 8 tot 10% van de bevolking voorkomt en dus leesmoeilijkheden veroorzaakt.

Veel ouders wendden zich tot de Brailleliga om een audioversie van een boek voor hun kind te verkrijgen, maar wij konden hen niet verder helpen.

Nu kunnen deze lezers, op vertoon van een certificaat, ook luisterboeken downloaden uit onze catalogus en die van het Accessible Book Consortium (39.500 boeken in het Nederlands, 98.000 in het Frans). Vorig jaar maakten 106 lezers en één school gebruik van onze luisterboeken en in 2021 werden 55 aanvragen ontvangen. Audioboeken die naar believen kunnen worden gedownload, zodat elke lezer er toegang tot heeft!

Steun onze mobiliteitslessen!

In dit nummer over mobiliteit willen we graag onze stoklooplessen in de schijnwerpers plaatsen. Ze zijn essentieel om je zelfstandigheid te (her)winnen en om een blindengeleidehond te verwerven. De lessen evolueerden de laatste jaren sterk in functie van sociologische en technologische veranderingen.

Onze mobiliteits-instructeurs scholen zich daarom regelmatig bij op vlak van technologische innovaties zoals de elektronische witte stok, om zich

aan te passen aan de (leer)noden van iedereen.

In 2023 verplaatsen 8 van de 10 blinde en slechtziende respondenten zich regelmatig, tegenover 7 van de 10 in 2013. Hoeveel zullen het er zijn in 2033? Wat als mobiliteit straks niet langer een obstakel vormt voor de inclusie van blinde en slechtziende personen?

Doe een gift op BE11 0000 0000 4848 met de mededeling "WBL 2023".
Bedankt voor je vrijgevigheid!



ALLE HULP IS WAARDEVOL

Een visuele handicap beïnvloedt alle aspecten van het leven. Maar er zijn veel mensen die blinde en slechtziende personen helpen, begeleiden en ondersteunen in hun dagelijks leven. Mensen die vaak in de schaduw staan, die we hier even in de schijnwerpers willen plaatsen.

Begeleiders

Mensen die dicht bij iemand staan, of het nu gaat om een partner, familie, vrienden... spelen vaak een belangrijke rol in het leven van een persoon met een visuele handicap. Ze kunnen helpen met huishoudelijke taken, hun ogen zijn of hen vergezellen tijdens hun verplaatsingen (uit onze enquête blijkt dat 60% van de respondenten zich verplaatst met een familielid, vriend of vrijwilliger).

André (75), de partner van Virginie, die in 2020 blind werd, getuigt: "Mijn prioriteit is haar welzijn. Elk gelukkig moment van de dag is een overwinning. Ik breng haar waar ze moet zijn met de auto. Ik ruim het huis en de keuken op wanneer zij kookt. Het moeilijkste is om

haar te helpen zonder haar te helpen... daarmee bedoel ik: zonder haar te laten zien dat ik haar help, zodat zij zoveel mogelijk zelfstandig leeft."



André en zijn partner Virginie

Mantelzorger worden

Zorgen voor iemand die je graag ziet, kan veel tijd en energie kosten. Sommige mensen besluiten daarom

hun beroepsactiviteiten stop te zetten of te verminderen. Sinds 2020 is er een erkend statuut bijgekomen: dat van mantelzorger, een "persoon die doorlopende of regelmatige hulp en bijstand verleent aan de geholpen persoon". Het kan gaan om dagelijkse bijstand, toezicht op gezondheid, hygiëne, comfort, administratieve procedures, budgetbeheer, luisteren, etc.

Er zijn momenteel meer dan 211.000 mantelzorgers in België. Sommigen ontvangen een vergoeding. Daarvoor kan je best een algemene erkenning vragen aan je ziekenfonds. Als je betrokkenheid meer dan 50 uur per maand, of 600 uur per jaar bedraagt, kan je bij de RVA betaald thematisch verlof aanvragen.

Meer info op www.mantelzorgers.be.

De Brailleliga verwelkomt ook alle begeleiders en mantelzorgers bij haar activiteiten. Neem een kijkje op de activiteitenkalender om te zien wanneer je kan komen en deelnemen.

Op zoek naar een buur om je te helpen?

Helper is een platform voor hulp aan huis, ontwikkeld met de steun van verschillende ziekenfondsen. Het brengt je in contact met mensen in je buurt die bereid zijn om je te helpen (helpers), eenmalig of

voor terugkerende taken. Helper is actief in België, maar meer bepaald in Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De verloning van een helper ligt tussen € 0 en € 18 per gewerkt uur. Je bepaalt zelf hoeveel hij of zij krijgt. Als je in Vlaanderen of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest woont en een persoonlijk assistentiebudget (PAB) of een persoonsvolgend budget (PVB) hebt, kan je deze diensten daarmee betalen.

Wil je meer weten?

Ga naar www.helper.be



Spontane hulp

Onze enquête belichtte ook de hulp die vreemden bieden aan blinde en slechtziende personen op de openbare weg. Een op de twee respondenten bevestigt dat zij spontaan hulp krijgen op straat. Deze hulp wordt over het algemeen als aangenaam en attent ervaren (ook al kan het soms als opgelegd of zelfs neerbuigend worden ervaren).

Alle hulp is belangrijk voor blinde en slechtziende personen. Dus van harte bedankt aan al die fantastische mensen die, net zoals André, hun tijd geven om anderen te helpen!

Witte Stok is het driemaandelijks tijdschrift van de Brailleliga en wordt gerealiseerd door de Communicatiedienst, in nauw overleg en samenwerking met de verschillende diensten van de organisatie..

Foto's: De Lijn, NMBS, MIVB, le TEC, CAWaB, GSK, KCE, Dogs4blind, Helpper, Moovit, Pexels, Louis David, Jean-Michel Byl, Brailleliga.

Drukkerij: Daddy Kate.

ABONNEMENT

- € 15 te storten op rekeningnummer IBAN: BE11 0000 0468 0248 – BIC: BPOTBEB1
- Vermelding: 'Abonnement Witte Stok'.
- Gratis voor blinde en slechtziende personen en voor schenkers van elke gift vanaf € 40.
- Beschikbaar in PDF en audio (www.braille.be), en op vraag in braille en op Daisy-cd.



- Help ons verspilling tegen te gaan: verwittig ons indien je verhuist, er fouten in jouw gegevens voorkomen of indien je dit tijdschrift meerdere malen ontvangt.
- De Brailleliga verkoopt niets, noch van deur tot deur, noch op de openbare weg. Laat je dus niet misleiden door oneerlijke personen.
- De Brailleliga is een neutrale vereniging, gehecht aan de democratische waarden en actief in het hele land. Zij staat ten dienste van alle blinde en slechtziende personen.



CONTACT

Brailleliga vzw, Engelandstraat 57, 1060 Brussel

Tel.: 02 533 32 11 – E-mail: info@braille.be – www.braille.be

Rekeningnummer om een gift te doen: IBAN BE11 0000 0000 4848 – BIC: BPOTBEB1.

Verantwoordelijke uitgever: Noëlla Jardin, Engelandstraat 57, 1060 Brussel. De Brailleliga verwerkt uw persoonlijke gegevens in overeenstemming met uw rechten en plichten, in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Als u vragen heeft over de verwerking van uw gegevens, kan u ons privacybeleid raadplegen op www.braille.be. Om uw gegevens te raadplegen, aan te passen, te verwijderen of voor alle andere vragen, kan u contact met ons opnemen per post of via info@braille.be.

#RUNFORBLINDKIDS



**Loop de 20 km door Brussel
in het team van de Brailleliga
op 28/05/2023!**



brailleliga^{vzw}
een andere kijk op het leven

Schrijf je in op **go.braille.be**,
en loop of wandel mee
ten voordele van blinde
en slechtziende kinderen.

Meer informatie: **02 533 33 34**
of **20km@braille.be**.



Scan om je
in te schrijven