



Vlaams
Parlement

ingediend op **1601** (2017-2018) – Nr. 3
18 januari 2019 (2018-2019)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens, Joris Vandenbroucke
en Annick De Ridder

over het voorstel van resolutie

van Jan Bertels, Joris Vandenbroucke en Bart Van Malderen

betreffende de toegankelijkheid van De Lijn
voor personen met een handicap

en over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Orry Van de Wauwer, Karin Brouwers, Dirk de Kort, Lode Ceyssens,
Martine Fournier en An Christiaens

betreffende een toegankelijk openbaar vervoer

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

1601 (2017-2018) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

– Nr. 2: Verslag van de hoorzitting

1625 (2017-2018) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving

INHOUD

I.	Voorstel van resolutie betreffende de toegankelijkheid van De Lijn voor personen met een handicap	4
1.	Toelichting door Jan Bertels.....	4
2.	Vragen en opmerkingen van de leden	5
2.1.	Tussenkoms van Björn Rzoska	5
2.2.	Tussenkoms van Annick De Ridder.....	5
2.3.	Tussenkoms van Orry Van de Wauwer.....	5
2.4.	Repliek van Jan Bertels.....	6
II.	Conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een toegankelijk openbaar vervoer	6
1.	Toelichting door Orry Van de Wauwer	6
1.1.	Aanwezige doelstellingen	6
1.2.	Behaalde resultaten	7
1.3.	Voorstellen	7
2.	Vragen en opmerkingen van de leden	9
III.	Voortzetting van de bespreking na de hoorzitting	9
IV.	Stemming.....	11
	Gebruikte afkortingen	12
	Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 28 juni 2018 en 10 januari 2019 het voorstel van resolutie betreffende de toegankelijkheid van De Lijn voor personen met een handicap (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1601/1). Het voorstel van resolutie werd samen besproken met de conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een toegankelijk openbaar vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1625/1). Bij de toelichting van de conceptnota maakte Orry Van de Wauwer gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

Op 20 september 2018 had over beide initiatieven een hoorzitting plaats met Inter, Agentschap Toegankelijk Vlaanderen (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1601/2).

I. Voorstel van resolutie betreffende de toegankelijkheid van De Lijn voor personen met een handicap

1. Toelichting door Jan Bertels

Jan Bertels zegt dat de indieners met het voorstel van resolutie het openbaar vervoer beter willen afstemmen op de vragen en behoeften van personen met een handicap. Zij moeten volwaardig kunnen deelnemen aan de samenleving. Hij verwijst naar de bespreking met de ombudsman in de commissie op 22 maart 2018 van het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 41/8). Deze had het onder meer over de reservatieplicht en riep de commissieleden op om werk te maken van een meer toegankelijk openbaar vervoer. Het recht op mobiliteit beschouwt Jan Bertels als een grondrecht dat geldt voor alle Vlamingen, dus ook voor personen met een handicap. Hij verwijst naar het verdrag van de Verenigde Naties inzake de Rechten van Personen met een Handicap, en de EU-verordening nr. 181/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 betreffende de rechten van autobus- en touringcarpassagiers en tot wijziging van verordening (EG) nr. 2006/2004. In 2011 stelde De Lijn zich in regel met deze wetgeving die stelt dat een persoon met een handicap alleen kan meereizen als de bus op een veilige manier de reiziger kan vervoeren en deze op een veilige manier kan op- en afstappen. Opdat dit op voorhand kan gecontroleerd worden, werd toen de reservatieplicht ingevoerd. De keerzijde is dat De Lijn een persoon met een handicap kan weigeren wanneer die zich spontaan aanbiedt bij een opstaphalte, dus zonder te reserveren. Een redelijke aanpassing wordt alleen als redelijk gezien als zij geen disproportionele lasten veroorzaakt.

De spreker vindt dat de reservatieplicht niet meer in stand kan worden gehouden. Ze vormt een drempel voor personen met een handicap om een beroep te kunnen doen op hun recht op mobiliteit. Er zijn drie redenen om de reservatieplicht af te schaffen. Ten eerste blijkt uit de antwoorden op schriftelijke vragen dat 98 percent van de bussen van De Lijn toegankelijk zou zijn. Ook de helft van de trams is rolstoeltoegankelijk.

Ten tweede is de toegankelijkheidsstatus van de bushaltes, alhoewel nog verre van ideaal, van die aard dat er op vele plaatsen veilig kan worden op- en afgestapt. Iets minder dan 10 percent van de haltes is toegankelijk voor personen met een fysieke beperking. Ongeveer 3,5 percent van de bushaltes is toegankelijk voor personen met een fysieke en een visuele beperking. 26 à 27 percent is toegankelijk mits assistentie. Daarom lijkt het evident, en ook als gevolg van de juridische plicht tot redelijke aanpassingen, dat chauffeurs of begeleiders verplicht worden dergelijke assistentie te verlenen. Daarnaast zijn er ook medepassagiers die assistentie willen verlenen. Chauffeurs zijn ook opgeleid om bijvoorbeeld een oprijplaat te gebruiken. In totaal kan dus volgens Jan

Bertels tussen ongeveer 40 percent van de haltes in Vlaanderen veilig worden gereisd door personen met een beperking.

Ten derde, wat nog meer moet uitgewerkt worden, is er de koppeling van de toegankelijkheidsstatus van een bushalte aan de routeplanner van De Lijn. Dat werd door minister Weyts al in antwoorden op schriftelijke vragen beloofd en ook ondertussen deels gerealiseerd.

Wanneer De Lijn de ritten met een toegankelijke bus afstemt op de toegankelijke haltes is er volgens de spreker geen enkele reden meer om bij een spontane aanbieding, het vervoer tussen twee toegankelijke haltes te weigeren aan een persoon met een handicap. De reservatieplicht is dus overbodig omdat de passagier zelf op voorhand kan controleren of de halte toegankelijk is of niet.

Ook de Vlaamse ombudsman en de gebruikersverenigingen zijn voorstander van de afschaffing van de reservatieplicht in dergelijke gevallen, net zoals De Lijn, wat bleek uit de woorden van de woordvoerder tijdens het slotevent van de Toegankelijkheidsweek van Inter. Het lijkt Jan Bertels dat ook in het Vlaams Parlement de geesten gerijpt zijn. Hij verwijst naar Marino Keulen, Katrien Schryvers, Björn Rzoska en Caroline Bastiaens die hierover schriftelijke vragen indienden. Ook de minister stelde in het verleden dat de toegankelijkheid van De Lijn moet verbeteren en koppelde hieraan enkele beleidsacties. Dat is positief en siert hem.

Daarom vraagt hij om de reservatieplicht af te bouwen en te laten uitdoven. Verder moet bij de heraanleg van bushaltes de toegankelijkheid centraal worden gesteld. Er moet worden nagegaan hoe de lokale besturen hier beter bij betrokken en ondersteund kunnen worden.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

2.1. Tussenkoms t van Björn Rzoska

Björn Rzoska is van mening dat er weinig in te brengen valt tegen het voorstel van resolutie. Hij beaamt de terechte stellingname van de ombudsman. Hij is het ermee eens dat het de taak is van het Vlaams Parlement om die aanbeveling van de Vlaamse ombudsman ter harte te nemen. Hij zal daarom het voorstel van resolutie steunen.

2.2. Tussenkoms t van Annick De Ridder

Annick De Ridder vindt een toegankelijk openbaar vervoer belangrijk maar wijst erop dat er al veel aandacht voor is, bijvoorbeeld in de beleidsnota en beleidsbrieven. Dat wordt door de sprekers erkend. Het aanduiden van de toegankelijkheidsstatus van de haltes in de web- en mobiele applicatie wordt uitgerold. 10,44 percent van de haltes is toegankelijk zonder assistentie en 26,8 percent met assistentie. Het is opgenomen in het beleid van minister Weyts, zoals bijvoorbeeld in de lopende proefprojecten. Het is voor haar een belangrijk aandachtspunt, maar het voorstel van resolutie steunen is niet aan de orde omdat er al veel wordt uitgevoerd.

2.3. Tussenkoms t van Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer wijst op de conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een toegankelijk openbaar vervoer (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1625/1) van zijn fractie die hij zal toelichten. Hij zegt dat niemand betwist dat er al veel gebeurt voor het toegankelijk maken van de trams en bussen. Maar er is nog veel werk bij de haltes.

2.4. Repliek van Jan Bertels

Jan Bertels repliceert dat het gaat om een zeer genuanceerd voorstel van resolutie. Het is niet polariserend en hij heeft toegegeven dat door het beleid goede zaken gebeuren. Maar het is nodig om een bijkomend signaal te geven aan de doelgroep dat zij erbij horen, ook inzake mobiliteit. Hij vraagt niet dat morgen alles opgelost zou zijn maar wel dat er extra stappen worden gezet. Niemand kan tegen een ambitieuze doelstelling zijn. Een krachtig signaal van het parlement is nodig.

II. Conceptnota voor nieuwe regelgeving betreffende een toegankelijk openbaar vervoer

1. Toelichting door Orry Van de Wauwer

Orry Van de Wauwer zegt dat zijn toelichting kort zal zijn omdat Jan Bertels al een aantal zaken heeft toegelicht. Het doel van de conceptnota is om te komen tot een toegankelijker openbaar vervoer. Het gaat om de haltes in beheer van AWW en van de lokale wegbeheerders en de haltes van het premetronnetwerk in Antwerpen. Verder vraagt hij naar een externe evaluatie van de toegankelijkheid van de infrastructuur van De Lijn, betere toegankelijkheidsinformatie en een structurele samenwerking met het middenveld.

1.1. Aanwezige doelstellingen

Hij verwijst naar het Vlaamse regeerakkoord 2014-2019 waarin de Vlaamse Regering zich ertoe heeft verbonden om verder te investeren in de integrale toegankelijkheid en bereikbaarheid van stations, perrons, haltes en voertuigen voor personen met een handicap of een ernstige mobiele beperking. Ze belooft dat ze lokale besturen aan de hand van het Vademecum Voetgangersvoorzieningen zal stimuleren om te investeren in obstakelvrije comfortabele voetpaden en een kwaliteitsvolle publieke ruimte. Dat wordt herhaald in operationele doelstelling 8 in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019. Daarnaast is er de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken 2017-2018 waarbij wordt ingegaan op de proefprojecten Basisbereikbaarheid en het concept 'meer mobiele lijnen'. Verder wil de minister de beschikbaarheid van de toegankelijkheidsstatus van de haltes met iconen kenbaar maken.

Onder de titel 'Toegankelijke voertuigen van het stads- en streekvervoer' stelt de beleidsbrief dat in het bestek voor aankoop van trams en het bestek voor aankoop van bussen is opgenomen dat al deze voertuigen toegankelijk dienen te zijn voor personen met een beperkte mobiliteit. In 2017 zijn er al mooie resultaten: 86 percent van de bussen is toegankelijk. Voor de trams gaat het om 65 percent.

Waar het gaat over de toegankelijke halte-infrastructuur schrijft de minister in zijn beleidsbrief dat er een nulmeting is afgerond in 2017. Verder werd in 2017 gestart met vijf quick win proefprojecten.

Tot slot is het volgens de beleidsbrief de bedoeling dat, door het hoge percentage toegankelijke voertuigen en de beschikbare informatie over de toegankelijkheidsstatus van de haltes, de mogelijkheid verkend wordt om de voorafgaande reservering overbodig te maken.

Ook in de beheersovereenkomst van de VVM De Lijn staat dat de Vlaamse Regering er zich toe verbindt dat het openbaar vervoer bruikbaar is voor iedereen

die zich wil verplaatsen en dat de toegankelijkheid van de halte en de halte-omgeving daarvoor een speerpunt is.

1.2. Behaalde resultaten

De doelstelling om tegen 2020 te komen tot een volledige toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers in de bussen van De Lijn en tot een toegankelijkheid van 85 percent voor rolstoelgebruikers in de trams, zit op het juiste spoor. Momenteel is slechts 53 percent van de trams rolstoeltoegankelijk, maar zij staan wel in voor 70 percent van de dienstverlening.

Voor de halte- en perroninfrastructuur is dat echter verre van het geval. Uit de nulmeting van 2017 blijkt van de 35.693 haltes in Vlaanderen 89 percent zonder assistentie niet toegankelijk voor personen met een motorische beperking; 73 percent is met assistentie niet toegankelijk voor personen met een motorische beperking; 95 percent is niet toegankelijk voor personen met een visuele beperking; 96 percent is niet toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking.

In het kader van de doelstellingen die zowel de regering als De Lijn zichzelf oplegt op het vlak van toegankelijkheid, kan er met deze cijfers moeilijk vrede worden genomen. Nu is het belangrijk om aan de slag te gaan met die informatie en verder te gaan dan het louter up-to-date houden van een routeplanner of van halte-informatie.

1.3. Voorstellen

De algemene doelstelling is dat er een versnellingsbeweging komt in het toegankelijk maken van de perron- en halte-infrastructuur, en in het laagdrempelig aanbieden van relevante toegankelijkheidsinformatie aan de reiziger. In de conceptnota zijn acht voorstellen opgenomen.

1.3.1. *Toegankelijkheid van haltes, beheerd door AWW*

De haltes in beheer van het AWW, en dus van de Vlaamse overheid, moeten een schoolvoorbeeld van toegankelijkheid zijn. Het streefdoel moet zijn dat een volledige toegankelijkheid wordt geboden aan personen met een visuele en/of een motorische beperking. Als bepaalde haltes in beheer van het AWW nog niet aan alle vereisten van het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein en de Haltegids voldoen, moet daar versneld werk van gemaakt worden.

1.3.2. *Toegankelijkheid van haltes, beheerd door een lokale wegbeheerder*

Wat de haltes die beheerd worden door de lokale wegbeheerders betreft, worden deze wel aangemoedigd om haltes toegankelijk te maken, maar het gaat om niet meer dan een vrijblijvende aansporing. Aan de cijfers van toegankelijke haltes is duidelijk te zien dat die aanpak niet de juiste resultaten oplevert en er een ander plan van aanpak nodig is. Om de lokale wegbeheerders aan te sporen werk te maken van toegankelijke haltes moet het Vlaamse Gewest zorgen voor een incentive voor de lokale besturen. Momenteel investeert het gewest al in de lokale voorzieningen door middel van subsidies. Er kan een extra voorwaarde voor die gewestelijke steun gecreëerd worden, zodat lokale besturen alleen nog aanspraak op de subsidie kunnen maken als de haltes van de gemeente voldoen aan de toegankelijkheidsvereisten.

1.3.3. Ondergrondse haltes in de Antwerpse premetro

Voor de haltes van de Antwerpse premetro is een betere ontsluiting dringend nodig. De meeste stations hebben geen lift of roltrap in beide richtingen naar elke etage. Daardoor is het tramverkeer in Antwerpen, de ruggengraat van het openbaar vervoer, sterk beperkt voor mensen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, maar ook voor mensen met een kinderwagen, ouderen enzovoort. Zowel in de Antwerpse premetrostations als bij elke andere halte met een soortgelijke infrastructuur moet er een minimumnorm gehanteerd worden. Die minimumnorm houdt in dat er roltrappen in beide richtingen zijn naar alle perrons en naar alle in- en uitgangen en alle niveaus, in combinatie met liften. Het toegankelijk maken van ongelijkgrondse haltes van het openbaar vervoer kan niet blijven liggen tot de hele halte of het hele station bij een renovatie onder handen genomen wordt.

1.3.4. Externe evaluatie van de toegankelijkheid van de infrastructuur van De Lijn

De inventarisatieoefening van De Lijn wordt door eigen personeel uitgevoerd. Als oefening om de verschillende haltes in kaart te brengen en werkpunten aan te wijzen, is dat geen enkel probleem. Daarnaast moet ook een structurele evaluatie van onze openbaarvervoerinfrastructuur plaatsvinden. Net als in onze buurlanden is het nodig dat een meerjarige evaluatie over de toegankelijkheid van onze infrastructuur wordt uitgevoerd door een externe partner.

1.3.5. Toegankelijkheidsinformatie op perrons en voertuigen

De auditieve en visuele aankondigingen zitten mee in het ReTiBo-project: de naam van de halte wordt auditief en visueel afgekondigd in de tram of bus. Een wenselijke uitbreiding houdt in dat de toegankelijkheidssymbolen voor de haltes naast de haltenaam op het elektronische scherm verschijnen. De Lijn ontwikkelde drie toegankelijkheidssymbolen, één voor mensen met een mobiele beperking, één voor mensen met een mobiele beperking met een begeleider en één voor mensen met een visuele beperking. Die symbolen zouden ook fysiek aangebracht moeten worden op de halte zelf.

1.3.6. Toegankelijkheidsinformatie via routeplanner

Daarnaast moet de informatie over de toegankelijkheidsstatus van haltes worden getoond op de routeplanner. Momenteel moeten de gebruikers de informatie eerst in een tabblad opvragen, waarna ze kunnen aangeven dat ze de toegankelijkheidsinformatie willen krijgen voor een visuele beperking of voor een motorische beperking. Pas dan wordt in de routeplanner een icoontje naast de haltenaam geplaatst. Er kan telkens maar één icoontje worden getoond: de gebruikers krijgen dus niet tegelijk informatie over zowel de visuele als motorische toegankelijkheid van de halte. Toegankelijkheidsinformatie mag niet als 'uitzonderingsinformatie' worden beschouwd.

1.3.7. Structurele samenwerking met middenveld

Dit alles moet gebeuren in een structurele samenwerking met het middenveld, waaronder Inter vzw. Momenteel is er geen structurele samenwerking of dialoog tussen dat middenveld, en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken of De Lijn.

1.3.8. Reservatieplicht

Door versneld werk te maken van de toegankelijkheidsinformatie, de toegankelijkheid van de infrastructuur en de voertuigen is het waarschijnlijk niet meer nodig om vooraf te reserveren. De bedoeling moet zijn om de reservatieplicht overbodig te maken. Er moet overgeschakeld worden van het concept van 'Meer Mobiele Lijnen' naar het concept van toegankelijke haltes, waarbij het van de concrete halte afhangt of een rit gereserveerd moet worden of niet. Zolang niet alle haltes toegankelijk zijn, moet ervoor gezorgd worden dat de reservatieprocedure eenvoudiger en toegankelijker wordt.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

Jan Bertels dankt *Orry Van de Wauwer* en de andere indieners om op dezelfde nagel te kloppen. Op de laatste dia van de toelichting van de conceptnota staat het versneld afbouwen van de reservatieplicht. *Jan Bertels* vraagt wat hij hiermee concreet bedoelt. *Orry Van de Wauwer* antwoordt dat de reservatieplicht in principe overbodig zou moeten worden.

Björn Rzoska vindt dat de conceptnota veel materiaal bevat. Er zit inderdaad expertise bij het middenveld om De Lijn bij te staan en te adviseren. De conceptnota bevat antwoorden op de terechte bezorgdheden van de Vlaamse ombudsman. Hij roept alle parlementsleden op om op basis van het voorstel van resolutie en de conceptnota naar een kamerbrede resolutie te gaan. De geciteerde toegankelijkheidscijfers noodzaken een signaal van het parlement.

III. Voortzetting van de bespreking na de hoorzitting

Jan Bertels vindt dat de commissie heel veel informatie heeft ontvangen: de toelichtingen van het voorstel van resolutie en de conceptnota, de hoorzitting met Inter en aanbevelingen van de Vlaamse ombudsman en zijn oproep om het openbaar vervoer meer toegankelijk te maken. Dat kwam ook al aan bod in verschillende schriftelijke vragen, vragen om uitleg en actuele vragen. Iedereen kan het er dus over eens zijn dat het recht op mobiliteit ook geldt voor personen met een handicap en dat openbaar vervoer daarbij een belangrijke rol speelt. Hij verwijst naar het artikel in de krant *De Standaard* van 10 januari 2019. Hij ontkent niet dat er al inspanningen zijn gebeurd zoals bijvoorbeeld de routeplanner van De Lijn met aanduiding van de toegankelijkheidstatus van de halte.

Hij stelt voor om over te gaan tot de stemming van het voorstel van resolutie om onder meer de reservatieplicht op te heffen als de opstap- en afstaphalte toegankelijk zijn met assistentie. Voor *Jan Bertels* zijn er vier redenen waarom de reservatieplicht moet afgeschaft worden. Ten eerste wordt het ervaren als erg onnodig belastend en als een disproportionele beperking van het recht op mobiliteit gezien. Ten tweede kan de persoon met handicap nu zelf vooraf de toegankelijkheidsstatus bekijken en beoordelen op de website. Verder zijn nagenoeg alle bussen van De Lijn en meer dan de helft van de trams rolstoeltoegankelijk. En van de haltes is nu meer dan een vierde, eventueel mits assistentie, toegankelijk. Tot slot zijn buschauffeurs bovendien opgeleid om assistentie te verlenen, indien nodig.

Orry Van de Wauwer verwijst naar de hoorzitting met Inter dat ook pleitte voor de nood aan een toegankelijkheidsbeleid dat verder reikt dan het openbaar vervoer. Er ligt nog werk op de plank om te komen tot een verplaatsingsketen die volledig toegankelijk is. De conceptnota focust op een toegankelijk openbaar vervoer en het lid verwijst naar zijn eerdere toelichting. Met de inventarisatie van de toegankelijkheid van de haltes zette minister Weyts al een eerste belangrijke

stap. De CD&V-fractie hoopt dat er verder werk wordt gemaakt van het toegankelijk maken van de haltes die dat nog niet zijn. Om verder te kunnen gaan met het voorstel van resolutie vraagt hij om te wachten op de afloop van het ReTiBo-project van De Lijn en de gedachtewisseling hierover. Hij verwacht nog belangrijke informatie hieruit te kunnen halen.

De *voorzitter* merkt ter informatie op dat de gedachtewisseling met De Lijn en de minister over het ReTiBo-project is gepland op 28 maart 2019.

Jan Bertels begrijpt niet waarom men hierop zou wachten en wat de directe link is tussen toegankelijkheid en het ReTiBo-project. Als men de stemming wil verdagen, zegt men dat best met zoveel woorden.

Orry Van de Wauwer repliceert dat een belangrijk aspect in de conceptnota de toegankelijkheidsinformatie is. Het belang hiervan werd ook door Wendy Metten van Inter aangehaald. Dat aspect zit ook in het ReTiBo-project.

Volgens *Jan Bertels* bevat de routeplanner nu al de nodige informatie over de toegankelijkheid van de haltes.

Lies Jans stelt zich dezelfde vraag over de noodzaak om te wachten op de gedachtewisseling over het ReTiBo-project. Zij ziet ook geen duidelijke directe link.

Jan Bertels merkt op dat het voorstel van resolutie aan de Vlaamse Regering vraagt om werk te maken van een aantal zaken. Men is daar al of niet voor gewonnen. Het voorstel van resolutie is ingediend in de maand mei 2018. Hij heeft zich constructief opgesteld bij de vraag naar een hoorzitting en het gevraagde uitstel voor behandeling tot na het kerstreces. Hij vraagt nu een duidelijke stellingname van de commissieleden.

De commissie stemt stilzwijgend in met het voorstel van *de voorzitter* om over het voorstel van resolutie te stemmen.

Lies Jans beaamt de opmerking van Orry Van de Wauwer dat de toegankelijkheid zich niet beperkt tot het openbaar vervoer. Ze merkt op dat er ondertussen een Agentschap Toegankelijk Vlaanderen is waarmee de Vlaamse overheid een partner heeft om beleidsdomeinoverschrijdend het belang van het aspect toegankelijkheid te behartigen. Dat betekent echter niet dat er geen stappen meer zijn te zetten.

Minister Weyts heeft de voorbije legislatuur de toegankelijkheid sterk ter harte genomen. Ze verwijst naar het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota en de verschillende beleidsbrieven waarin concrete doelstellingen en acties zijn opgenomen die ook werden gerealiseerd. Ze verwijst naar de inventaris van toegankelijke haltes en de toegankelijkheid van nagenoeg alle bussen. Voor de traminfrastructuur is er een sterke inhaalbeweging. Daarom steunt de N-VA-fractie het voorstel van resolutie niet. Wat wordt gevraagd in het voorstel van resolutie werd of wordt verwezenlijkt door het huidige beleid. Zo is er de intentie om de meer mobiele lijnen verder uit te rollen, maar dat is niet mogelijk op een legislatuur. Verder wordt in het voorstel van resolutie gevraagd naar een evaluatie van de richtlijnen voor de (her)aanleg van weginfrastructuur, voetpaden en bushaltes. Lies Jans wijst erop dat er een samenwerkingsovereenkomst komt tussen Inter en het Departement MOW.

Jan Bertels zegt dat hij al meermaals heeft erkend dat er al stappen in de goede richting zijn gezet. Hij wil echter een stap verder zetten en, omwille van de verbeteringen, vertrekken van de invalshoek van de persoon met een handicap

en dus het principe omdraaien: hij moet zelfstandig zijn basisrecht op mobiliteit kunnen uitoefenen waar dat kan, zonder reservatieplicht. Dit staat in contrast met de visie die vertrekt vanuit het standpunt van De Lijn.

Lies Jans ontkent dat zij uitgaat van het standpunt van De Lijn. In dat geval was alles bij het oude gebleven, wat veel eenvoudiger was. Zij vindt het verstandiger om de garantie te geven dat er op bepaalde lijnen geen reservatie nodig is. Op andere lijnen is dat nog niet overal mogelijk.

Joris Vandenbroucke begrijpt het probleem niet. Door het afschaffen van de reservatieplicht wanneer de opstap- en afstaphalte toegankelijk zijn met assistentie, wil de sp.a-fractie de gedane inspanningen en investeringen om de toegankelijkheid te verbeteren, maximaal laten renderen. Verder vraagt hij een engagement van de minister om de reservatieplicht de volgende zittingsperiode af te schaffen. Tijdens de gedachtewisseling met de Vlaamse ombudsman leek hij zich hierin te kunnen vinden, net zoals vele fracties.

Hij verwijst ook naar het opiniestuk in de krant *De Standaard* van 10 januari 2019 waarin de Vereniging personen met een handicap de afschaffing vraagt van de reservatieplicht. Dat wordt ook gesteund door andere organisaties.

Een voorstel van resolutie is een inspanningsverbintenis en *Joris Vandenbroucke* begrijpt echt niet waarom die bijkomende inspanning niet kan worden gesteund.

Lies Jans repliceert dat zelfs wanneer personen met een handicap zich spontaan aanbieden aan een halte die toegankelijk is met assistentie, een reservatie nodig is om in assistentie te voorzien.

Jan Bertels zegt dat de chauffeurs van De Lijn zijn opgeleid om die assistentie te bieden.

Lies Jans zegt dat dit de assistentie is waarbij ze bij de reservatie nagaan hoeveel aanvragen er al zijn, of de chauffeur kan helpen enzovoort. Voor de haltes die toegankelijk zijn zonder assistentie, kan men al opstappen zonder reservatieplicht. Voor haltes waar assistentie nodig is, is de reservatie noodzakelijk omwille van praktische overwegingen.

IV. Stemming

Het voorstel van resolutie betreffende de toegankelijkheid van De Lijn voor personen met een handicap wordt verworpen met 3 stemmen tegen 8.

Lies JANS,
voorzitter

Bert MAERTENS
Joris VANDENBROUCKE
Annick DE RIDDER,
verslaggevers

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
EG	Europese Gemeenschap
EU	Europese Unie
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
ReTiBo	Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn
vzw	vereniging zonder winstoogmerk