



Vlaams
Parlement

ingediend op **428** (2019-2020) – Nr. 3
19 februari 2021 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Bert Maertens

over de conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Martine Fournier,
Joke Schauvliege, Orry Van de Wauwer en Peter Van Rompuy

**over het openbaar vervoer
tijdens pandemieën en de uitlopers ervan**

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Stijn Bex, Jeremie Vaneeckhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Steven Vandeput;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, Björn Rzoska;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

- 428** (2019-2020) – Nr. 1: Conceptnota voor nieuwe regelgeving
– Nr. 2: Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen

INHOUD

I.	Bespreking van 24 september 2020	4
1.	Toelichting door Karin Brouwers.....	4
2.	Bespreking.....	6
2.1.	Tussenkost van Bert Maertens	6
2.2.	Tussenkost van Wim Verheyden.....	7
2.3.	Tussenkost van Stijn Bex	7
2.4.	Tussenkost van Marino Keulen.....	8
2.5.	Tussenkost van Els Robeyns.....	9
2.6.	Tussenkost van Jeremie Vaneeckhout.....	9
2.7.	Tussenkost van Lode Ceysens	10
2.8.	Repliek van Karin Brouwers.....	10
II.	Bespreking van 4 februari 2021	11
1.	Tussenkost van Karin Brouwers.....	11
2.	Tussenkost van Bert Maertens	11
3.	Tussenkost van Els Robeyns	11
4.	Tussenkost van Stijn Bex	11
5.	Tussenkost van Bart Claes.....	12
6.	Repliek van Karin Brouwers.....	12

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 24 september 2020 en op 4 februari 2021 de conceptnota voor nieuwe regelgeving over het openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan.

Op 5 oktober 2020 werd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen een advies gevraagd over deze conceptnota. Op 4 november 2020 bracht de MORA (Mobiliteitsraad van Vlaanderen) zijn advies uit (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 428/2).

(De commissievergaderingen werden als videoconferentie georganiseerd.)

I. Bespreking van 24 september 2020

1. Toelichting door Karin Brouwers

Karin Brouwers zegt dat de maand maart 2020 een vreselijke tijd was voor het openbaar vervoer: 92 procent minder reizigers. De diensten van De Lijn werden toen als een essentiële dienst beschouwd. Maar er moest social distancing zijn, er werd overgeschakeld op de vakantieregeling en er werden extra veiligheidsmaatregelen genomen. Tijdens de zogenaamde exit die begon in mei 2020, werd er terug op volle capaciteit gereden, maar dreigde die anderhalve meter afstand voor een probleem te zorgen in het begin. De Lijn had ook niet voldoende materieel om zo maar extra bussen in te zetten. Vanaf begin mei moest er een mondk masker gedragen worden op de bussen en de trams. Er werd ook door de Veiligheidsraad opgeroepen om zoveel mogelijk alternatieven te kiezen zoals de fiets.

De indieners zijn nagegaan hoeveel onderzoeken er in die periode verschenen zijn. Enkele daarvan kwamen tot opmerkelijke bevindingen. Een eerste onderzoek werd uitgevoerd door onderzoeksbureau Indiville. Zij berekenden dat ongeveer 36 procent van de Vlamingen de bus of de tram niet of minder zou gaan willen gebruiken na de coronacrisis. En zij raadden aan om toch vooral te blijven inzetten op veiligheid en hygiëne, ook aan de haltes trouwens, en een consistente communicatie.

In een onderzoek door MOBI gaf zelfs 40 procent van de ondervraagden aan dat ze het openbaar vervoer niet meer zullen nemen. Uit dat onderzoek bleek ook dat het kennen van de bezettingsgraad heel belangrijk is voor de reiziger om te weten hoeveel volk er op zijn bus zal zitten.

Een derde onderzoek werd gevoerd door twee Leuvense professoren, Bruno De Borger en Stef Proost. Hun artikel verscheen in Leuvense Economische Standpunten. Het uitgangspunt is dat de capaciteit van het openbaar vervoer op korte termijn beperkt zal zijn tot 40 procent om veilig de reis te kunnen maken. Zij spreken over een modal shift, maar na enkele maanden zou die modal shift spontaan gaan afnemen en moet er worden gevreesd voor overbezetting van de voertuigen. Dat kon men inderdaad al ondervonden in de spits wanneer de scholen terug zijn opengegaan. Die professoren hebben dat goed voorspeld.

Verder hadden zij een paar interessante ideeën. Zij stelden bijvoorbeeld voor om abonenthouders uit te betalen voor de resterende maanden waarvoor het abonnement nog geldig was. Zij konden de bus niet of nauwelijks nemen of ze moesten hem niet nemen. De gebruikers zouden gewoon betalen per rit. Zij zeggen dat dit een win-win-hervorming is op langere termijn. Op korte termijn stellen ze voor om af te stappen van iedere vorm van gratis vervoer en over te stappen naar een spits-dal-differentiatie in de tarieven. Dit was een heel onderzoek rond een vraaggestuurd systeem.

De indieners van de conceptnota denken dat het belangrijk is om ook het aanbod en de optimale spreiding, te onderzoeken. Er werd vastgesteld dat het in volle

coronacrisis laten rondrijden van lege bussen alleen maar voor grote kosten heeft gezorgd voor de samenleving. Dit werd eerder al besproken. Midden september stelde men vast dat het omgekeerde gebeurde: te volle bussen op bepaalde momenten. Gelukkig heeft de Vlaamse Regering het idee gevolgd om autocars in te schakelen.

Een van de conclusies luidt dan ook dat een optimale bezettingsgraad moet worden gevonden. De indieners zien hiervoor een aantal mogelijkheden. Het uitgangspunt is zo veel mogelijk reizigers naar het openbaar vervoer leiden, maar net tot op het niveau dat het nog veilig is. Daarvoor is het heel belangrijk dat er correcte informatie en communicatie is voor de reizigers en dat ook het aanbod flexibel kan worden ingezet. Reizigers zouden een garantie moeten kunnen hebben op een rit als ze erom vragen. Op langere termijn is het een must om dergelijke systemen uit te werken, zoals bijvoorbeeld een reservatiesysteem. Op korte termijn is dat misschien allemaal moeilijk.

Om te komen tot een optimale bezettingsgraad hebben de indieners een aantal zaken opgelijst waarvan één waaraan volop wordt gewerkt: de druktemeterapp. Het gaat om een soort Waze voor het openbaar vervoer: een app met geaggregeerde gsm-data. Karin Brouwers verwijst naar de bespreking in de commissievergadering van 16 september 2020 (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2019-20, nr. 3145, 3147, 3151, 3208, 3302 en 3321). Bert Maertens zei dat Vlaanderen als regio met veel expertise in slimmetechnologietoepassingen dergelijke technologie in de bussen moeten kunnen installeren. Er bestaan al systemen waardoor kan bepaald worden hoeveel mensen wanneer op welke buslijn aanwezig zijn. De minister heeft gezegd dat er wordt gewerkt aan zo'n app, maar dat die toch vooral op basis van historische data en data van de laatste weken zou werken. Dat is dus een oplossing voor de korte termijn, maar op lange termijn is een accurater systeem nodig.

Een tweede oplossing, naast de druktemeterapp, om te komen tot een optimale bezettingsgraad, zijn reservatiesystemen. Aanvankelijk was daar veel discussie over maar ondertussen is men in heel veel sectoren overgeschakeld op reservatiesystemen. Zo moet men reserveren om op restaurant te gaan en zelfs in kledingzaken kan men reserveren. Waarom dan ook niet op het openbaar vervoer? Men zou dat ruim vooraf moeten kunnen doorgeven, maar ook in real time. Voor de knelpunten zal de technologie moeten helpen. Men kan bijvoorbeeld zuilen bij bushokjes plaatsen en daar het vervoersbewijs met een QR-code scannen. In Denemarken wordt er zo al gewerkt op de trein. Ook de metro in Beijing en de treinen in Engeland werken met reservaties. In Wales is er een proefproject en ook Nederland overweegt het invoeren van een reserveringsapp.

Hierover ondervraagd op 28 mei en 18 juni 2020, antwoordde Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, dat De Lijn van zo'n reservatiesysteem niet wil weten omdat zij dat praktisch en organisatorisch niet haalbaar achten (*Vragen om uitleg* Vl.Parl. 2019-20, nr. 2265, 2270, 2299, 2317, 2551 en 2618). Karin Brouwers heeft er begrip voor dat men dat niet van de ene op de ander dag kan organiseren. Maar De Lijn zou zich innovatief moeten opstellen en daar ten minste mee bezig zijn voor de toekomst. De Lijn zou een reservatiesysteem moeten uittekenen voor de langere termijn dat gebruikt kan worden tijdens een pandemie en ook de uitlopers ervan. Dat maakt het openbaar vervoer toekomstbestendig en maakt het mogelijk om in te stappen in de Mobility-as-a-Servicediensten die in opmars zijn. Een dergelijk reservatiesysteem kan ook ingeschakeld worden in de mobiliteitscentrale. Via apps en realtime-informatie kan het aanbod perfect op de vraag worden afgestemd.

Een derde oplossing is het aanpassen van de tarieven en de abonnementsformules aan het nieuwe werken. Het thuiswerk blijft redelijk ingeburgerd dus men zou

moeten kunnen overschakelen op halftijdse abonnementen. Er moet daarbij nagedacht worden over eventuele spits- en daluurtarieven.

Tot slot is er ook het probleem van de doorstroming, wat regelmatig aan bod komt in de commissie. Het is essentieel dat men hierin ook blijft investeren: verkeerslichtenbeïnvloeding, vrije busbanen enzovoort. Op die manier ontstaat er een hogere frequentie en kan men reizigers beter spreiden.

Wat niet in de conceptnota staat, maar wat Karin Brouwers nog wil aankaarten, is dat ook hygiënische maatregelen belangrijk zijn. Dat komt ook aan bod in de vermelde onderzoeken. Dat zal verder moeten verfijnd worden. Uit een tweet van viroloog Marc Van Ranst bleek dat de hoeveelheid slechte lucht op een bus enorm was omdat de dakvensters gesloten waren. Oude bussen zullen dus voldoende goed geventileerd moeten blijven. Dat is vooral in de wintermaanden een probleem.

Karin Brouwers concludeert dat het openbaar vervoer alleen nog een rol van betekenis kan spelen als reizigers er vertrouwen in hebben. Op die manier zal het openbaar vervoer kunnen concurreren met de veilige bubbel van de auto. Meer verplaatsingen met de fiets en meer telewerk maken ook deel uit van de oplossing om te vermijden dat iedereen zich weer vastrijdt zodra het normale leven wordt hernomen. Ook het openbaar vervoer zal een belangrijke rol moeten spelen. De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken moet nadenken hoe dat op een goede en veilige manier kan verlopen.

De indieners vragen dat De Lijn, samen met de exploitanten en de vervoerregio's, een plan van aanpak uitwerkt. Dat moet eventueel in een wettelijk kader worden gegoten of in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn worden opgenomen. De overheid kan tegemoetkomen in kosten van reservatiesystemen of het engagement aangaan om in tijden van crisis tussenbeide te komen. Dat gebeurt trouwens momenteel, maar men zou dat beter kunnen verankeren, wettelijk of via de beheersovereenkomst. De woorden hierbij zijn maatwerk en flexibiliteit.

2. Bespreking

2.1. Tussenkomen van Bert Maertens

Bert Maertens zegt dat de conceptnota enkele interessante pistes bevat. Ook de onderzoeken en de cijfers zijn interessant en tonen aan wat het probleem is. Tijdens een plenaire zitting na de lockdownperiode werd gesteld dat de grootste uitdaging voor De Lijn zal zijn om de bussen te vullen. In het begin van het schooljaar werd men geconfronteerd met net het omgekeerde: overvolle bussen. In de onderzoeken wordt gesproken over thuiswerk, een gevarieerd prijzenbeleid, een abonnementsregeling voor mensen die een paar keer per week de bus zullen nemen en niet elke werkdag, enzovoort. Bert Maertens denkt dat dit interessant is om verder over na te denken. Dat is de taak van onderzoekers. Maar De Lijn kan daar heel veel informatie uithalen. Het zou niet slecht zijn als De Lijn er zelf ook onderzoek naar doet. Hoe kan men het openbaar vervoer opnieuw sexy maken voor de reiziger? Dat lijkt hem in deze tijd heel moeilijk omdat iedereen zeer ernstig bezig is met de eigen gezondheid en de gezondheid van de medemensen. Hij is ervan overtuigd dat het openbaar vervoer de komende maanden maar ook jaren veilig moet zijn of het zal niet zijn.

Daarom is het belangrijk om een aantal instrumenten nader te bekijken zoals de druktemeterapp of een ander systeem om de drukte te meten. Men moet dat ook afficheren voor reizigers. Hij rekent erop dat De Lijn met een concreet voorstel komt. Ook de aangepaste abonnementsformules en tariefdifferentiatie wil hij nader

bekijken. De doorstroming is een evidentie, maar heeft niet echt met deze coronatijd te maken. Dat zal een aandachtspunt blijven.

Over het reservatiesysteem heeft Bert Maertens gemengde gevoelens. Hij begrijpt waarom men zo een systeem zou willen implementeren: men kan de vraag en het aanbod gemakkelijker op elkaar afstemmen. Het is ook voor de reiziger een zekerheid. Hij vreest echter dat dit een drempel te veel zal zijn om, zeker jonge, mensen op het openbaar vervoer te krijgen. Jongeren willen gewoon op de bus springen zoals ze op een trein of een fiets springen. Hij zegt niet nee tegen een reservatiesysteem, maar heeft er wel bedenkingen bij. Verder onderzoek hiernaar lijkt hem nodig, net zoals een evaluatie van de systemen die bestaan in de andere landen. De Lijn heeft er alle baat bij om het zelf te onderzoeken, maar de commissie zou bijvoorbeeld aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen kunnen vragen om dit verder te onderzoeken of een onderzoek te bestellen. In het licht van de volgende beheersovereenkomst zal men een aantal criteria moeten vastleggen en een aantal kwaliteitsgaranties inzake veiligheid en gezondheid inbouwen.

2.2. Tussenkoms van Wim Verheyden

Wim Verheyden vindt de conceptnota een interessant werkstuk. Het is een werkdocument waar er zeker nog verder op gewerkt kan worden. Er komen een aantal interessante denkpistes aan bod. Een punt van kritiek is dat er met geen woord wordt gerept over de verschillende generaties die gebruik maken van het openbaar vervoer: de ouderen en zwakkeren die ook het openbaar vervoer gebruiken en die vaak samen met jonge mensen op één en dezelfde bus zitten. Men krijgt dan een mix. Besmettingen kunnen overgedragen worden naar die zwakkere en oudere mensen. De Lijn kan daar misschien op inspelen door zo veel mogelijk schoolbussen in te leggen en een deel van de bussen specifiek te voorzien voor ouderen of risicopatiënten.

De Vlaams Belangfractie is geen voorstander van een reservatiesysteem. Als dit goed kan uitgewerkt worden dan moet men dat wel kunnen bekijken. Maar veel ouderen zijn niet thuis in die gedigitaliseerde wereld van apps en dergelijke. Het zou simpeler zijn om een veilige plaats voor te behouden voor die mensen op de bus. Misschien kan De Lijn onderzoek verrichten naar de soorten reizigers en de intensiteit van bepaalde routes op bepaalde momenten van de dag. Er kan dan bekeken worden of men kan werken met voorbehouden plaatsen: een soort premium class op de bussen voor de meest kwetsbaren.

2.3. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex vindt het een interessante discussie. Hij vindt in de conceptnota boeiende elementen terug waar hij achter kan staan, maar ook een aantal elementen waarbij hij de wenkbrauwen frons, zoals de haalbaarheid van een reservatiesysteem.

De Lijn zou een modern vervoersbedrijf moeten zijn dat comfort biedt, dat plaats biedt en dat proper is. Maar De Lijn heeft op dit moment niet de instrumenten, niet de organisatie en niet de infrastructuur om dat te bieden. Want als bepaalde systemen zouden bestaan en zouden werken dan zou men die heel gemakkelijk kunnen omtunen om in tijden van crisis, zoals de coronacrisis, de werking daaraan aan te passen. Het probleem is dat De Lijn zelfs in normale tijden bepaalde services, zoals voldoende informatie, niet kan bieden. Het is een illusie te denken dat men dat nu op enkele maanden in orde kan brengen. Hij roept op tot realisme. Hij geeft het voorbeeld van de MIVB-bussen (MIVB: Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel) in Brussel die uitgerust zijn met een systeem om reizigers te tellen wanneer ze opstappen. Dat levert een schat aan informatie op. Dat geeft de kans om een beleid te voeren en om mensen te informeren.

Hij heeft zijn twijfels bij de reservatiesystemen. Er zijn mensen die minder gemakkelijk met zulke systemen kunnen omgaan dan anderen. Hij denkt dat het mensen weerhoudt om spontaan het openbaar vervoer te nemen wat ook een belangrijk aspect is van hoe het werkt. Ook het zoeken naar de gereserveerde plaats riskeert chaotisch te verlopen zoals dat bijvoorbeeld ook het geval is bij internationale treinen. Bij bussen die regelmatig stoppen zal men nog aan het discussiëren zijn als men moet afstappen, bij wijze van spreken.

Hij denkt wel dat men grote stappen vooruit kan zetten door informatie te verstrekken. Daar zou hij op focussen. Men moet nagaan hoe men zoveel mogelijk mensen op het openbaar vervoer kan krijgen op een veilige manier. Hij verwijst naar de discussies over de overvolle bussen van schoolgaande jongeren.

Tegelijkertijd moet men De Lijn, net zoals de hele samenleving, crisisbestendig maken. Dat betekent ook investeren in moderne technologie. Dat is een discussie die aan bod moet komen in het kader van de beheersovereenkomst. Als men zegt dat De Lijn deze maatregelen moet uitvoeren, dan moet de overheid daarvoor ook de nodige middelen geven.

Stijn Bex wil eindigen met wat hij noemt een uitsmijtertje. Hij is geprikkeld door het idee van Karin Brouwers om af te stappen van iedere vorm van gratis vervoer. De Groenfractie is uiteraard blij dat zij op die manier terug een opening maakt naar de discussie over de slimme kilometerheffing. Dat is een belangrijk instrument om onze vervoersstromen op die manier te regelen, zeker in coronatijden.

2.4. Tussenkoms van Marino Keulen

Marino Keulen vindt de conceptnota een mooi en degelijk werkstuk, passend bij de reputatie van Karin Brouwers.

Met de flexibele tarieven en abonnementsformules kan men quick wins maken. Het is raar dat anno 2020 De Lijn maar twee types van tariefformules heeft: tarieven voor individuele ritten en de voltijdse abonnementen. De NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) heeft een halftijds abonnement voor mensen die bijvoorbeeld deeltijds werken of deeltijds thuis werken. Dat heeft geen kostprijs. Dat heeft gewoon te maken met het zich in de plaats zetten van de reizigers. De commissie moet als eerste op het gaspedaal drukken en De Lijn terug bij de les brengen.

Een reservatiesysteem klinkt aannemelijk maar het is praktisch onhaalbaar. Hij kan bijvoorbeeld reserveren voor de bus in Lanaken tussen 16 en 17 uur. Die bussen zitten dan meer dan vol. Wat moet die chauffeur dan doen? Iemand van de bus zetten? Dat gaat niet werken.

Wat de druktemeterapp betreft, wil Mario Keulen de minister aan haar woord houden. Hij kent haar als iemand met een parlementaire reflex en die wat ze toezegt aan de commissie ook inderdaad in de praktijk brengt. Ze heeft dit aangekondigd in de commissie van 16 september 2020 (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2019-20, nr. 3145, 3147, 3151, 3208, 3302 en 3321). Men zal dus een druktemeterapp uitwerken met zelfs geactualiseerde gegevens. Hierdoor ontstaan op korte termijn oplossingen.

Het voordeel van conceptnota's is dat het een oproep is naar alle fracties. Het doet iedereen nadenken op de middellange termijn en tegelijkertijd is het praktisch genoeg om niet puur theoretisch bezig te zijn. Het halftijdse abonnement kan meteen gerealiseerd worden.

2.5. Tussenkoms van Els Robeyns

Els Robeyns merkt op dat de voorbije maanden herhaaldelijk maatregelen werden gevraagd om De Lijn coronaproof te krijgen zodat de reizigers De Lijn gaan beschouwen als een veilig vervoersmiddel, tijdens en na de crisis. Ze betreurt dat de Vlaamse Regering tot nu toe niet zo snel schakelt, maar de conceptnota kan misschien een duw in de goede richting geven.

Over het registratiesysteem is Els Robeyns ook wat terughoudend. Men moet voorzichtig zijn met het inbouwen van extra drempels die mensen afschrikken om het openbaar vervoer te nemen. Een bus en tram is niet te vergelijken met een trein. Voor het gebruik van een bus of een tram is meer flexibiliteit nodig. Een reseruatiesysteem zal dat misschien in de weg staan. Men moet er zich ook van bewust zijn dat niet iedereen een smartphone op zak heeft. Ook veel oudere mensen gebruiken het openbaar vervoer.

Ze waarschuwt ook voor het gevaar dat men de bus niet op mag wegens overbezetting. Dat is goed als er heel veel aanbod is, maar spijtig genoeg, en zeker in de landelijke gebieden, is er vaak hooguit om het uur een bus. Als men dan de bus niet op kan, dan is dat niet bevorderlijk voor het gebruik van het openbaar vervoer. Dan is men verplicht om een ander vervoersmiddel te gebruiken.

De sp.a-fractie is absoluut voorstander van de druktebarometer. De abonnementsformules aanpassen is ook een goed idee.

Tot slot als algemene bedenking, stelt Els Robeyns vast dat de coronacrisis duidelijk heeft gemaakt dat De Lijn niet in staat is om als bedrijf slagkrachtig te reageren op zo'n crisis. De besparingen op de werkmiddelen van de afgelopen jaren zijn daar evenwel niet vreemd aan. Een overheid moet bereid zijn om te investeren in voldoende werkmiddelen voor de vervoersmaatschappij. De sp.a-fractie steunt de conceptnota in grote mate. Er moet blijvend geïnvesteerd worden in openbaar vervoer.

2.6. Tussenkoms van Jeremie Vaneeckhout

Jeremie Vaneeckhout drukt zijn appreciatie uit voor de conceptnota en voor het feit om tijdig het relevante debat te voeren en niet te wachten tot dat het eventueel past op de agenda van de coronacommissie. Die commissie is terecht met een aantal andere thema's bezig.

De coronacrisis legt een aantal structuurfouten bloot. Dit is hard om vast te stellen maar misschien kan het wel een soort stroomstoot geven in het bewustzijn van waar de uitdagingen liggen, zijnde de financiering.

Hij kaart de situatie aan in de meer landelijke gebieden in Vlaanderen. In de conceptnota wordt dit onderscheid te weinig verwerkt. Openbaar vervoer organiseren in een stedelijke context is een totaal andere realiteit dan in een landelijke context. Op sommige plaatsen komt er maar om de 2 uur een bus langs. Hij vraagt om voor de vervoerregio's de verantwoordelijkheid te nemen voor meer financiering. Een bus om de twee uur zit nog sneller vol op piekmomenten. Er zijn maatregelen nodig om in meer landelijke gebieden het vervoer sexy te maken, niet alleen voor mensen die er noodgedwongen gebruik van maken, maar ook voor mensen met een wagen zodat zij de overstap zouden maken.

Een tweede aandachtspunt is de aantrekkelijkheid en de toegankelijkheid voor mensen met een handicap. Jeremie Vaneeckhout heeft zorgwekkende signalen opgevangen over het beleid op dit moment binnen de NMBS. Hij zal zich informeren over het beleid binnen De Lijn voor het helpen van mensen met een handicap om

op de bus te geraken. Rolstoelgebruikers worden niet meer op de trein geholpen omdat daar de anderhalve meter afstand niet meer gerespecteerd kan worden op sommige plaatsen. Er moet ook nagedacht worden over hoe we het vervoer voor die mensen, die afhangen van dat vervoer, kunnen garanderen. Het gaat dan ook over de toegankelijkheid van apps.

2.7. Tussenkoms van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens had gehoopt dat men bij De Lijn, zoals de collega's, de conceptnota ook zou gelezen hebben. Dat blijkt niet het geval te zijn.

Over de bezorgdheden over een reservatiesysteem moet ernstig worden nagedacht. Hij komt terug op de situatie waarbij men gereserveerd heeft en de bus vol blijkt te zitten als men wil opstappen. Moeten andere reizigers dan afstappen? Dat zal volgens de spreker niet gebeuren met de slimme technologie. Hij maakt de vergelijking met een restaurant. Men kan dan op voorhand weten hoeveel mensen er gereserveerd hebben en kijken hoeveel plaatsen nog vrij zijn op een naderende bus.

De vergelijking van openbaar vervoer in de stad of in een landelijke regio is zeker essentieel. Misschien moet het systeem eerst worden opgestart op het platteland. Dat moet onderzocht worden. Het moet een gerust gevoel geven aan de mensen dat, als ze een bus willen nemen, er een plaats voor hen is op de bus. En dat ze niet na drie haltes moeten afstappen omdat de bus te druk is. Het mag geen drempel zijn om de bus te nemen. Het geeft een extra comfort aan de reiziger.

2.8. Repliek van Karin Brouwers

Karin Brouwers hoort dat er over de druktebarometer en het halftijds abonnement eensgezindheid is. Dat kan zo snel mogelijk ingevoerd worden.

Over het reservatiesysteem waren er meer bedenkingen. Zij gaat akkoord met de goede suggestie om aan de MORA te vragen dat aspect nader te onderzoeken. Het openbaar vervoer wordt inderdaad op een ander manier gebruikt door oud en jong, op andere momenten enzovoort. Het is een goed idee om dat verder uit te werken rond mensen met een handicap die ook een doelgroep zijn. Er zijn al plaatsen voorzien op de bussen voor mensen met een rolstoel. Er is binnen het regeerakkoord afgesproken om een masterplan Toegankelijkheid op te maken. Daar wordt aan gewerkt. Het aanbod in landelijk gebied verdient een aparte aanpak. Het leek de indieners zo logisch dat het er op die manier niet in stond.

De discussie wordt best gekaderd in de bespreking van de beheersovereenkomst van De Lijn.

De *voorzitter* stelt voor, indien de commissie er mee akkoord gaat, om aan de MORA een advies te vragen over de reserveringsplicht bij het openbaar vervoer. Er zal dan gevraagd worden om dit advies voor het einde van 2020 te krijgen zodat het eventueel ook kan besproken worden bij de hoorzitting met De Lijn begin 2021.

Stijn Bex vindt dat door alleen een advies te vragen over een reservatiesysteem, het lijkt alsof dit als de grote oplossing wordt gezien. Uit de bespreking blijkt echter dat velen denken dat een veelheid van maatregelen nodig is. Hij suggereert daarom om een breder advies te vragen dat bijvoorbeeld ook gaat over de tarifiering.

De *voorzitter* vindt dat een goede suggestie. Hij stelt voor dat Karin Brouwers een voorstel op papier zet dat, mits akkoord van de commissie, aan de MORA kan worden voorgelegd.

II. Bespreking van 4 februari 2021

1. Tussenkoms van Karin Brouwers

Karin Brouwers heeft de voortzetting van de bespreking gevraagd na het gevraagde advies van de MORA (*Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 428/2). Ze vraagt of het nodig is om de MORA uit te nodigen om samen met hen het advies en de conceptnota te bespreken. Iedereen heeft het advies kunnen lezen. Een mogelijkheid is om rond dit onderwerp een voorstel van resolutie te maken of om het inhoudelijk te verwerken in een voorstel van resolutie over de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn.

Ze vindt het advies van de MORA interessant omdat niet alleen wordt gereflecteerd over de voorstellen van de conceptnota maar ook omdat de MORA nog een aantal extra suggesties doet over verder onderzoek, communicatie, het werken met draaiboeken enzovoort. Dergelijke zaken wenst zij ook op te nemen in een voorstel van resolutie waarmee De Lijn vervolgens verder aan de slag kan. Ze verneemt graag van de andere commissieleden wat hun standpunt hierover is.

2. Tussenkoms van Bert Maertens

Bert Maertens vindt het een goed idee om een aantal aspecten van de conceptnota op te nemen in een voorstel van resolutie. Dit kan gaan over de beheersovereenkomst maar kan ook ruimer worden gezien als aandachtspunten voor het beleid van De Lijn in de toekomst.

Hij stelt vast dat de MORA zijn standpunt over een reservatiesysteem deelt: het zou de drempel voor het nemen van het openbaar vervoer verhogen. De volgende jaren zal er echter alles aan gedaan moeten worden om het openbaar vervoer terug sexy te maken zodat reizigers terug de bus of tram durven nemen na de coronapandemie.

3. Tussenkoms van Els Robeyns

Els Robeyns vindt het belangrijk om na te denken over het herstel van het openbaar vervoer na de coronacrisis. De sp.a-fractie deelt het standpunt van de MORA over een reservatiesysteem. Vervoersarmoede is een onderwerp waarover volgens haar ook een voorstel van resolutie nodig is. Zij wil graag het initiatief hiervoor nemen, bij voorkeur in consensus met alle commissieleden.

4. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex vindt dat er goede elementen zitten in de conceptnota. De Lijn moet een crisisbestendig bedrijf zijn wat betekent dat men niet moet beginnen nadenken als de crisis zich voordoet. De conceptnota bevat hiervoor een aantal suggesties die zeker moeten opgenomen worden in de beheersovereenkomst. De Groenfractie wil over de ideologische grenzen heen meewerken aan een consensus voor een voorstel van resolutie hierover.

Hij verwijst naar zijn tussenkomst in de plenaire vergadering van 3 februari 2021 (*Actuele Vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 309). Hij kondigde een voorstel van resolutie aan om bij de minister aan te dringen om de openbaarvervoerplannen van de vervoerregio's nauwgezet te monitoren op het vlak van mogelijke vervoersarmoede. Hij stelt aan Els Robeyns voor om samen een voorstel uit te werken en voor te leggen aan de meerderheidsfracties.

5. Tussenkomst van Bart Claes

Bart Claes herhaalt dat de Vlaams Belangfractie het een zeer goede conceptnota vindt maar dat hij ook geen fan is van een reserveringsplicht. Hij heeft immers veel ervaring met gemiste aansluitingen. Hij begrijpt dat de indieners orde willen creëren in de chaos, maar het dagelijkse leven bestaat nu eenmaal uit chaos. Hij maakt gebruik van Google Maps om van punt A naar punt B te gaan. De app suggereert welke bus of tram hij op dat moment het best kan nemen. Reizigers willen dit niet op voorhand allemaal moeten vastleggen en reserveren. Een reservatiesysteem zal de drempel naar het openbaar vervoer verhogen.

6. Repliek van Karin Brouwers

Karin Brouwers besluit dat niemand vragende partij is om de MORA nog uit te nodigen voor meer toelichting en dat de bespreking mag afgerond worden. De bespreking vormt een goede vertrekbasis voor eventuele voorstellen van resolutie.

Bart CLAES,
voorzitter

Bert MAERTENS,
verslaggever