

# Masterplan Toegankelijke halte-infrastructuur

## Inhoudsopgave

1.	Context.....	1
1.1	Beleidsnota MOW 2019-2024.....	2
1.2	VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap .....	2
1.3	Het decreet Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid.....	3
1.4	Decreet basisbereikbaarheid .....	3
1.5	Voortgang toegankelijke voertuigen ok – haltes niet ok .....	3
2	Bestaande initiatieven .....	4
2.1	Richtlijnen m.b.t. de aanleg van toegankelijke haltes .....	4
2.2	Monitoring, databeheer en communicatie toegankelijkheidstatus van de haltes.....	4
2.3	Stand van zaken toegankelijkheidsstatus haltes .....	5
2.4	Geïntegreerde aanpak via Meer Mobiele Lijn (MML) .....	7
2.5	Methodiek planmatige aanpak toegankelijke haltes.....	7
3	Wat is nieuw .....	11
3.1	Strategische doelstelling voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur .....	11
3.2	Operationele doelen .....	12
3.3	Vooropgestelde incentives haltes in beheer door Vlaams gewest.....	12
3.4	Vooropgestelde incentives haltes in beheer door gemeenten .....	13
3.4.1	Subsidie aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding.....	13
3.4.2	Coaching project ‘Masterplan toegankelijke haltes’ .....	14
3.4.3	Tweejaarlijkse prijs ‘Meer Mobiele gemeente’ .....	14
3.4.4	Charter ‘Masterplan toegankelijke haltes’ .....	15
3.5	Implementatie Masterplan Toegankelijkheid.....	15
4	Richtlijnen toegankelijke halte inrichting .....	17
	Bijlage: Typeontwerpen.....	20

## 1. Context

### 1.1 Beleidsnota MOW 2019-2024

In het Regeerakkoord en de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken is de opmaak van een Masterplan Toegankelijkheid, een actieplan voor het toegankelijk maken van de halte-infrastructuur, opgenomen. Het staat in de beleidsnota als volgt omschreven:

Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Mensen met een beperking, mensen in armoede, ouderen, etc. moeten ook ergens kunnen geraken.

**Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen.**

We zorgen daarom voor een **Masterplan toegankelijkheid**

- met **ambitieuze maar haalbare doelstellingen** voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur.
- Het aantal **meer mobiele lijnen** wordt gevoelig uitgebreid.
- Hierbij worden de haltes op **gewestwegen versneld** toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking.
- Ook wordt er proactief samengewerkt met **lokale besturen** om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken en hiervoor de nodige **incentives** te voorzien.

De opmaak van dit Masterplan Toegankelijkheid werd toegewezen aan een werkgroep van het MCB-project basisbereikbaarheid, deelproject 8. Deze werkgroep, die bestaat uit vertegenwoordigers van het DMOW Beleid, AWV, De Lijn, VVSG en Inter, agentschap toegankelijk Vlaanderen.

### 1.2 VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap

Het VN-verdrag dat in 2009 door België werd geratificeerd gaat uit van een rechtenbenadering: het recht om volwaardig deel uit te maken van de maatschappij. Het heeft een belangrijke impact op het mobiliteitsbeleid:

- personen met een handicap moeten op voet van gelijkheid met anderen toegang hebben tot het openbaar vervoer (Art. 9).
- er zijn faciliterende maatregelen nodig opdat ze zich zo zelfstandig mogelijk kunnen verplaatsen op de wijze en het moment van hun keuze en tegen een betaalbare prijs (Art 20).

Aan de verplichtingen die uit het verdrag voortvloeien kan vaak niet op korte tijd worden voldaan. Er wordt de nodige ruimte geboden voor een progressieve realisatie. Maar er moet dan wel worden aangetoond dat er planmatig aan wordt gewerkt, met inzet van voldoende middelen.

In de 'List of issues' voorafgaand aan de indiening van het gecombineerde tweede en derde periodieke verslag van België<sup>1</sup> werden volgende vragen geformuleerd:

Art. 9 - toegankelijkheid:

Gelieve informatie te verstrekken over de genomen maatregelen:

---

<sup>1</sup> Goedgekeurd door het Comité voor rechten van personen met een handicap tijdens zijn eenentwintigste zitting (11 maart – 5 april 2019)

- om alle openbaar vervoerssystemen toegankelijk te maken voor alle personen met een handicap;
- geef specifieke acties aan met een duidelijk tijdschema, meetbare basislijnen en indicatoren.

Art. 20 – persoonlijke mobiliteit:

Gelieve informatie te verstrekken over de genomen maatregelen:

- om de persoonlijke mobiliteit van alle personen met een handicap op alle gebieden te vergemakkelijken onder meer door aanpassing van de omgeving.

### **1.3 Het decreet Vlaamse gelijkekansen- en gelijkebehandelingsbeleid**

Het gelijkekansen decreet dd. 10 juli 2008 geeft invulling aan de implementatie van het VN verdrag in Vlaanderen. Het verbiedt de discriminatie van personen met een handicap. Artikel 15 en artikel 19 bepalen dat het weigeren van redelijke aanpassingen voor een persoon met een handicap een vorm van discriminatie is.

### **1.4 Decreet basisbereikbaarheid**

In het decreet basisbereikbaarheid wordt bij de uitgangspunten gesteld dat het *mobilitéitssysteem wordt uitgebouwd en geëxploiteerd met aandacht voor toegankelijkheid* (Art. 3). De memorie van toelichting specificeert dit uitgangspunt als volgt: *‘openbaar vervoerknooppunten moeten goed en veilig bereikbaar zijn, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid voor personen met een mobiliteitsbeperking’*.

Art. 44 van het decreet stelt: *‘De gemeente voorziet de haltes van de nodige infrastructuur. De Vlaamse Regering kan regels vastleggen over de inplanting en de aanleg van kwaliteitsvolle, minstens toegankelijke, haltes, alsook het uitrustingsniveau ervan.’*

Het (her)aanleggen van de halte zelf is in Vlaanderen de bevoegdheid van de wegbeheerder. Voor de gemeentewegen zijn dit de gemeenten, voor de gewestwegen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Een beperkt aantal haltes, de (tram)haltes in eigen bedding en de haltes van de busstations, heeft De Lijn in eigen beheer.

### **1.5 Voortgang toegankelijke voertuigen ok – haltes niet ok**

De evolutie van de toegankelijkheid van de voertuigen laat een positief beeld zien. Sinds 2004 is elk nieuw aangekocht voertuig toegankelijk voor personen met een beperkte mobiliteit. Een toegankelijk voertuig beschikt over een verlaagde vloer, een oprijplaat en een opstelplaats voor rolstoelgebruikers conform de geldende Europese- en VN-richtlijnen (VN/ECE Reglement Nr. 107). Eind 2019 was 98 procent van de bussen in regie en 94 procent van de bussen van de exploitanten rolstoeltoegankelijk. Van de trams was eind 2019 55,5 procent toegankelijk. Conform de beheersovereenkomst zullen in 2020 alle bussen in regie toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers, bij de trams is 85 procent toegankelijk tegen 2025.

De stand van zaken van de toegankelijke haltes is veel minder positief. Slechts 12% van de haltes die vandaag worden bediend door het reguliere stads- en streekvervoer zijn toegankelijk voor personen met een motorische beperking en slechts 6% is uitgerust met tactiele geleiding voor personen met een visuele beperking.

Evolutie % haltes met toegankelijkheidsstatus t.o.v. alle geïnventariseerde haltes	toegankelijk voor personen met een motorische beperking	toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie	toegankelijk voor personen met een visuele beperking
<b>31-12-2017</b>	<b>10,4%</b>	<b>26,7%</b>	<b>4,7%</b>
<b>31-12-2018</b>	<b>11,1%</b>	<b>27,6%</b>	<b>5,2%</b>
<b>31-12-2019</b>	<b>12%</b>	<b>28,9%</b>	<b>5,4%</b>

Uit de beperkte voortgang sinds de start van de meting in 2017 blijkt dat er bijkomende maatregelen nodig zijn om het aandeel toegankelijke haltes op een aanvaardbaar peil te brengen. Iedere wegbeheerder zal bijgevolg extra inspanningen moeten leveren. De grootste uitdaging ligt bij de vele gemeentelijke wegbeheerders. Zij hebben veruit het grootste aandeel haltes in beheer, maar daarvan is een veel kleiner aandeel toegankelijk aangelegd:

- ca 1/3<sup>e</sup> van de haltes ligt langs gewestwegen – 16% toegankelijk;
- ca 2/3<sup>e</sup> van de haltes ligt langs gemeentewegen – 9% toegankelijk.

## 2 Bestaande initiatieven

### 2.1 Richtlijnen m.b.t. de aanleg van toegankelijke haltes

De basisinformatie over toegankelijke haltes is opgenomen in de algemeen informerende brochure [‘Toegankelijke haltes’](#), de [‘Bushaltegids’](#), de [principeontwerpen](#) en de tramhaltegids van De Lijn alsook het Dienstorder MOW/AWV/2012/5 [‘Inplanting en richting van halteplaatsen voor openbaar vervoer langs gewestwegen’](#) en het [vademecum toegankelijk publiek domein](#) van Agentschap Wegen en Verkeer die uitgaan van dezelfde richtlijnen.

In bijlage hfst. 4 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste richtlijnen uit deze documenten die betrekking hebben op de aanleg van toegankelijke haltes.

### 2.2 Monitoring, databeheer en communicatie toegankelijkheidstatus van de haltes

Door De Lijn werd voor de monitoring van de toegankelijkheidsstatus van de haltes een tool ontwikkeld die onderdeel uitmaakt van de haltebeheerapplicatie. De halteploegen maken er dagelijks gebruik van. Door de permanente monitoring van de toegankelijkheidstatus van de haltes blijven de data up-to-date.

De haltes die worden meegenomen in de berekening zijn de publieke haltes. De toegankelijkheidsstatus van de halte wordt binnen de haltebeheertool van De Lijn berekend op basis van volgende indicatoren:

1. hoogte perron;
2. breedte perron;
3. verharding perron;
4. drempelloze bereikbaarheid perron;
5. tactiele geleiding perron;
6. positionering fietspad ter hoogte van het perron.

Bij de opname worden de afzonderlijke waarden van de toegankelijkheidsindicatoren ter plaatse opgenomen en ingevoerd in de app. Aan de hand van een beslissingstabel die verschillend is voor een bushalte, een unieke belbushalte en een tramhalte / tram- bushalte wordt de toegankelijkheidsstatus op basis van de afzonderlijke opgenomen waarden automatisch toegewezen. Na de controle en aanvaarding door de haltecoördinator worden de opnamedata en de toegankelijkheidsstatus geaccepteerd en opgeslagen in het haltedatabestand.

Bij aanpassingen of melding van een klant (zie [tool](#) website De Lijn) geeft de haltecoördinator aan de halte de status 'te herinventariseren' en krijgt de halteploeg de opdracht om de toegankelijkheidsindicatoren opnieuw op te nemen.

Bij de toegankelijkheidsstatus van de halte wordt een onderscheid gemaakt in:

- toegankelijk voor personen met een motorische beperking;
- toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie van begeleider;
- toegankelijk voor personen met een visuele beperking.

Er is tevens werk gemaakt van de integratie van deze data met de reizigersinformatie. Zo kan de toegankelijkheidsstatus van de haltes worden geraadpleegd via de app, de [routeplanner](#) van De Lijn en de andere reisinformatie op de website van De Lijn zoals bijvoorbeeld de doortochttabellen en de info op halteniveau. De toegankelijkheidsstatus wordt weergegeven door middel van iconen, welke ook op de halteborden worden aangebracht.

### 2.3 Stand van zaken toegankelijkheidsstatus haltes

In de tabel hieronder wordt per vervoerregio de toegankelijkheidsstatus van de haltes weergegeven. De unieke belbushaltes (haltes die uitsluitend met een belbus worden bediend) zijn niet opgenomen. Microbussen hebben ofwel een lagere vloerhoogte of beschikken over een lift, waardoor ze ook zonder verhoogde halte toegankelijk zijn. Een halte die autonoom toegankelijk is voor een persoon met een motorische beperking, is ook toegankelijk voor een persoon met een motorische beperking mits assistentie. In het aantal haltes toegankelijk mits assistentie zitten bijgevolg de haltes die autonoom toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking vervat.

Stand van zaken 10/03/2020 toegankelijkheidsstatus haltes bediend door De Lijn exclusief unieke belbushaltes	totaal aantal publieke haltes excl unieke belbushaltes	toegankelijk voor personen met een motorische beperking		toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
Vervoerregio		aantal	%	aantal	%	aantal	%
Aalst	1205	89	7,4%	307	25,5%	23	1,9%
Antwerpen	3246	564	17,4%	1335	41,1%	155	4,8%
Brugge	1183	218	18,4%	433	36,6%	83	7,0%
Gent	2730	422	15,5%	668	24,5%	248	9,1%
Kempen	1995	124	6,2%	262	13,1%	92	4,6%
Kortrijk	1221	149	12,2%	332	27,2%	56	4,6%
Leuven	3162	235	7,4%	1041	32,9%	148	4,7%
Limburg	5202	863	16,6%	1473	28,3%	629	12,1%
Mechelen	1304	77	5,9%	287	22,0%	30	2,3%
Oostende	714	232	32,5%	377	52,8%	108	15,1%
Roeselare	1015	121	11,9%	230	22,7%	23	2,3%
Vlaamse Ardennen	1402	57	4,1%	149	10,6%	15	1,1%
Vlaamse Rand	2804	230	8,2%	1112	39,7%	79	2,8%
Waasland	861	53	6,2%	80	9,3%	29	3,4%
Westhoek	1157	137	11,8%	234	20,2%	48	4,1%
Niet op Vlaams Grondgebied	1065	238	22,3%	508	47,7%	149	14,0%
Totaal	30266	3809	12,6%	8828	29,2%	1915	6,3%

Stand van zaken 10/03/2020 toegankelijkheidsstatus haltes langsheen gemeentewegen excl unieke belbushaltes	totaal aantal publieke haltes excl unieke belbushaltes	toegankelijk voor personen met een motorische beperking		toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
Vervoerregio		aantal	%	aantal	%	aantal	%
Aalst	839	36	4,3%	195	23,2%	14	1,7%
Antwerpen	1995	321	16,1%	833	41,8%	91	4,6%
Brugge	668	82	12,3%	204	30,5%	29	4,3%
Gent	1623	266	16,4%	397	24,5%	176	10,8%
Kempen	1084	48	4,4%	115	10,6%	29	2,7%
Kortrijk	811	36	4,4%	155	19,1%	10	1,2%
Leuven	2365	140	5,9%	716	30,3%	83	3,5%
Limburg	3356	417	12,4%	830	24,7%	296	8,8%
Mechelen	960	55	5,7%	200	20,8%	22	2,3%
Oostende	349	81	23,2%	160	45,8%	27	7,7%
Roeselare	642	53	8,3%	127	19,8%	16	2,5%
Vlaamse Ardennen	840	27	3,2%	79	9,4%	9	1,1%
Vlaamse Rand	1963	125	6,4%	717	36,5%	24	1,2%
Waasland	687	38	5,5%	59	8,6%	23	3,3%
Westhoek	587	36	6,1%	80	13,6%	15	2,6%
Totaal	18769	1761	9,4%	4867	25,9%	864	4,6%

Stand van zaken 10/03/2020 toegankelijkheidsstatus haltes langsheen gewestwegen excl unieke belbushaltes	totaal aantal publieke haltes excl unieke belbushaltes	toegankelijk voor personen met een motorische beperking		toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie		toegankelijk voor personen met een visuele beperking	
Vervoerregio		aantal	%	aantal	%	aantal	%
Aalst	361	51	14,1%	109	30,2%	9	2,5%
Antwerpen	1182	221	18,7%	470	39,8%	60	5,1%
Brugge	464	100	21,6%	189	40,7%	20	4,3%
Gent	1086	156	14,4%	271	25,0%	71	6,5%
Kempen	895	74	8,3%	140	15,6%	61	6,8%
Kortrijk	394	106	26,9%	169	42,9%	45	11,4%
Leuven	793	93	11,7%	323	40,7%	65	8,2%
Limburg	1809	444	24,5%	639	35,3%	332	18,4%
Mechelen	337	19	5,6%	84	24,9%	8	2,4%
Oostende	275	70	25,5%	135	49,1%	6	2,2%
Roeselare	354	67	18,9%	96	27,1%	7	2,0%
Vlaamse Ardennen	561	30	5,3%	70	12,5%	6	1,1%
Vlaamse Rand	835	105	12,6%	394	47,2%	55	6,6%
Waasland	174	15	8,6%	21	12,1%	6	3,4%
Westhoek	551	95	17,2%	141	25,6%	23	4,2%
Totaal	10071	1646	16,3%	3251	32,3%	774	7,7%

## 2.4 Geïntegreerde aanpak via Meer Mobiele Lijn (MML)

Het concept MML werd ontwikkeld in functie van een planmatige aanpak van de aanleg van toegankelijke haltes op lijnniveau. Vanuit het concept MML worden niet alle, maar de belangrijkste haltes op lijnniveau naar voor geschoven in de prioritering van de heraan te leggen haltes.

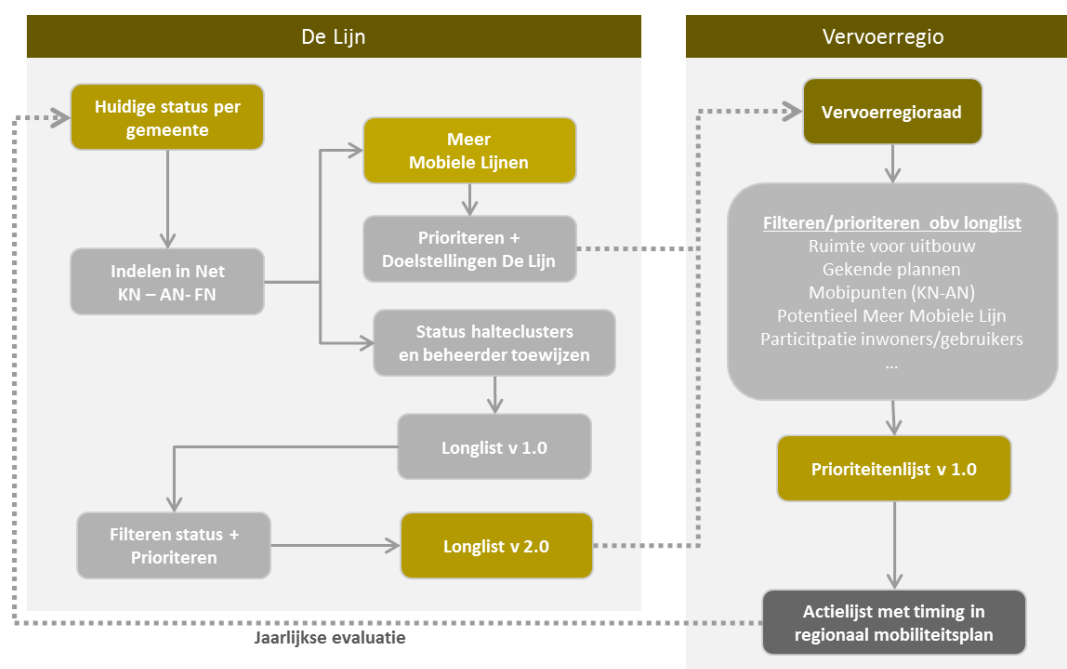
Een lijn krijgt het statuut MML indien min. 50% van de haltes toegankelijk zijn mits assistentie en min. 30% van de haltes autonoom toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking. Bijkomend worden toegankelijke voertuigen ingezet op een MML. Het is de bedoeling dat MML een kwaliteitslabel zal worden voor de lijnen van het kernnet en de cadanslijnen van het aanvullend net.

Na een proefproject met vijf lijnen werd op 3 december 2018 het MML-concept uitgerold naar 57 bus- of tramlijnen. Uit de jaarlijkse update, op basis van de toegankelijkheidsstatus van de haltes op lijnniveau en de analyse van de inzet van toegankelijke voertuigen, bleek dat bijkomend 15 lijnen in aanmerking komen voor het statuut MML.

Het overwegend toegankelijke voertuigenbestand maakt dat de inzet van toegankelijke voertuigen steeds minder bepalend wordt voor de selectie van de MML. Toegankelijke halte-infrastructuur zal bijgevolg de achilleshiel zijn voor de verdere uitbouw van het aantal meer mobiele lijnen.

## 2.5 Methodiek planmatige aanpak toegankelijke haltes

Er werd door De Lijn een methodiek uitgewerkt om tot een planmatige aanpak van toegankelijke haltes te komen. Bij deze aanpak wordt vertrokken van een mathematisch gegenereerde longlist van prioritair toegankelijk aan te leggen halteclusters. Voor de koppeling van de prioriteiten op lijnniveau wordt een lijst van potentiële MML gegenereerd. Uiteraard is voor de uiteindelijke selectie de koppeling met de ruimtelijke context, de lokale terreinkennis, het programma van inrichting mobipunten met OV haltes en het draagvlak van de gebruikers van groot belang. Een korte toelichting bij de verschillende stappen.





## Huidige status toegankelijkheid halteclusters

Voor analyse wordt gebruik gemaakt van de toegankelijkheidsdata van de haltes die met de haltebeheerapplicatie worden gegenereerd. Bij de analyse van de data, om te komen tot de longlist van de prioritair toegankelijk aan te leggen haltes, wordt gewerkt met halteclusters. Een haltecluster bestaat uit een haltepaar van de tegenover elkaar gelegen op- en afstaphalte. In een aantal gevallen, zoals bij busstations, bestaat een haltecluster uit meerdere haltes. Bij de analyse van de data werd vastgesteld dat bij het gebruik van halteclusters een accurater beeld van het gebruik kon worden bekomen. Bovendien is het, in functie van het gebruik van een halte, aangewezen dat de op- en afstaphalte steeds dezelfde toegankelijkheidsstatus hebben.

De data van de huidige status van de haltes worden aangeleverd in excelrapporten. Een weergave op kaart is eveneens mogelijk. Hieronder een weergave van de haltes van VVR Limburg waarbij de toegankelijkheidsstatus wordt weergegeven met een kleurencode. Op deze kaart is eveneens het initiële voorstel van kernnet en aanvullend net aangegeven alsook de lijnen met een statuut Meer Mobiele Lijn.

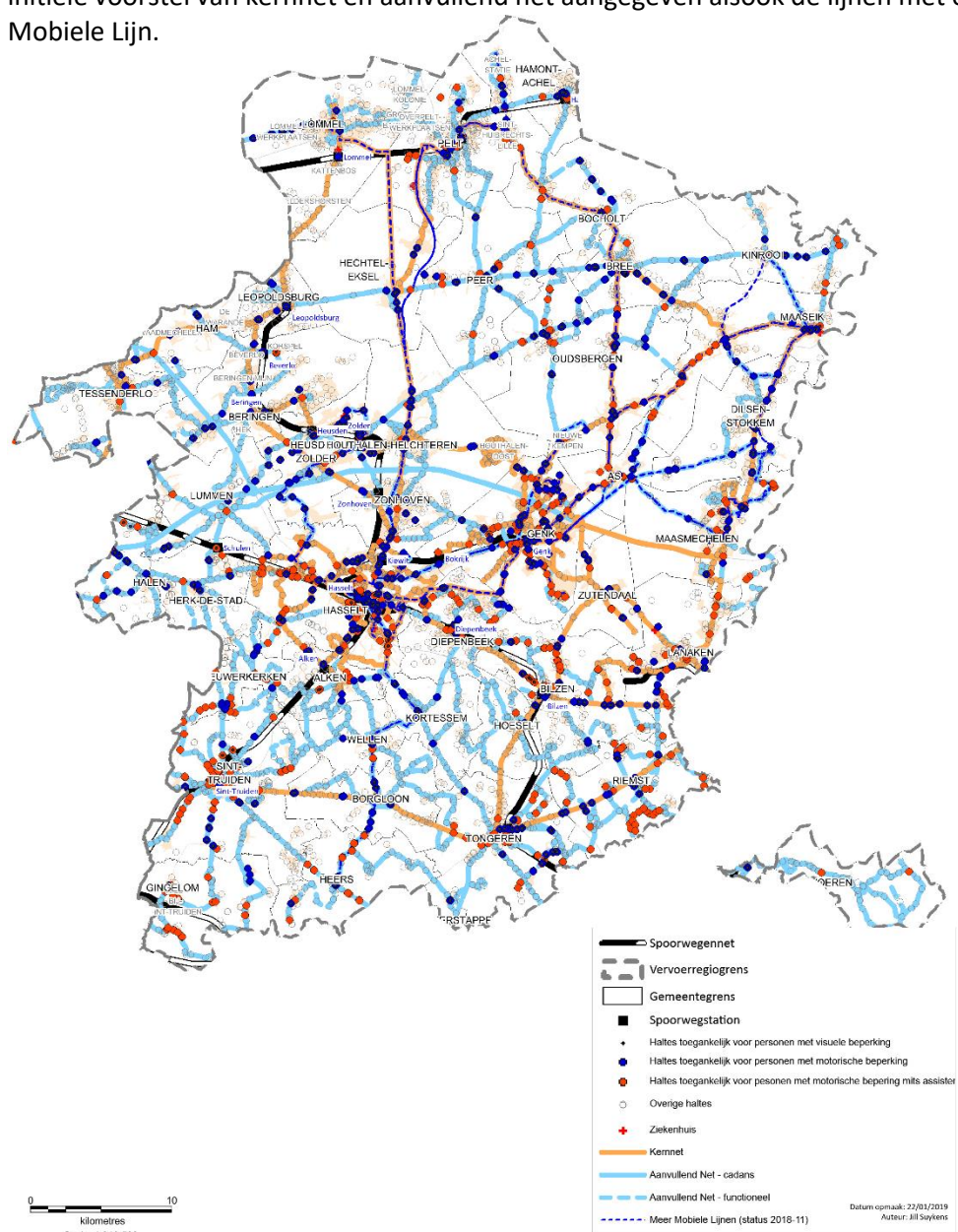


Fig. Kaart VVR Limburg met toegankelijkheidsstatus haltes, initieel voorstel KN-AN en lijnen met status MML



## Longlist prioritair toegankelijk aan te leggen halteclusters

### Multicriteria-analyse

Voor de prioritering wordt gebruik gemaakt van een multicriteria-analyse waarbij aan elk criterium een gewicht wordt toegekend en een waarde op basis van een schaal tussen 0 en 1 (per criterium krijgt de hoogste waarde een 1 en de rest naargelang). Deze gewichten worden vermenigvuldigd met de gestandaardiseerde scores en daarna opgeteld.

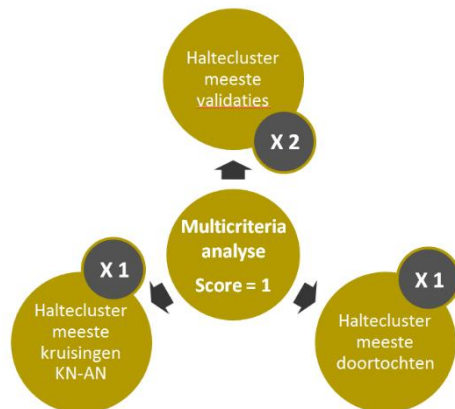


Fig. multicriteria-analyse weging haltes

Er wordt uitgegaan van volgende criteria:

- aantal reizigers volgens Mobib-registraties, gewicht 2
- totaal aantal doortochten in het nieuwe netwerk basisbereikbaarheid (dus onafhankelijk van het soort net), gewicht 1
- aantal kruisingen van de netten Kernnet en aanvullend net, gewicht 1

Op basis van de weging aan de hand van de multicriteria-analyse wordt aan iedere haltecluster een score toegekend. De hoogste score geeft een indicatie van de belangrijkheid van de haltecluster op basis van gebruik en plaats in het netwerk.

### Koppeling met toegankelijkheidsstatus

Door aan de bekomen ranking van de haltes de huidige toegankelijkheidsstatus te koppelen wordt een inzicht verkregen in de prioritair toegankelijk aan te leggen halteclusters. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de toegankelijkheidsstatus voor personen met mobiliteitsbeperking omdat deze inzicht biedt in de indicatoren van een correct aangelegde halte.

De toegankelijkheidsstatus voor personen met een visuele beperking die aangeeft of de tactiele geleiding correct is aangelegd wordt apart meegenomen in de analyse. Voor deze haltes kan immers een apart beleid tot bijsturing worden opgezet.

### Toewijzing van de haltes aan haltebeheerder

Met de toewijzing van de herin te richten haltes aan de wegbeheerders wordt een inzicht verkregen in de taakstelling naar:

- de gemeenten: haltes langsheen gemeentewegen in beheer van de betrokken gemeente;
- het Vlaams gewest: haltes langsheen gewestwegen in beheer van AWW;
- exploitant: de busstations en de tramhaltes in eigen bedding waarvan het beheer / structureel onderhoud aan de exploitant is toegewezen.

Haltes niet op het grondgebied van het Vlaams gewest kunnen worden meegenomen voor zover het beheer / structureel onderhoud van deze haltes is toegewezen aan een exploitant aangewezen door het Vlaams gewest (bv. haltes Brussels hoofdstedelijk gewest).



### 3 Wat is nieuw

In de beleidsnota wordt een duidelijke opdracht gedefinieerd ten aanzien van het Masterplan toegankelijkheid. Na het overzicht van wat er reeds bestaat, wordt hierna ingegaan op wat nieuw is om tot het Masterplan toegankelijkheid te kunnen komen:

- de definiëring van de doelstellingen van het Masterplan;
- de vooropgestelde streefwaarden;
- de benodigde incentives / financiering voor de implementatie van het Masterplan.

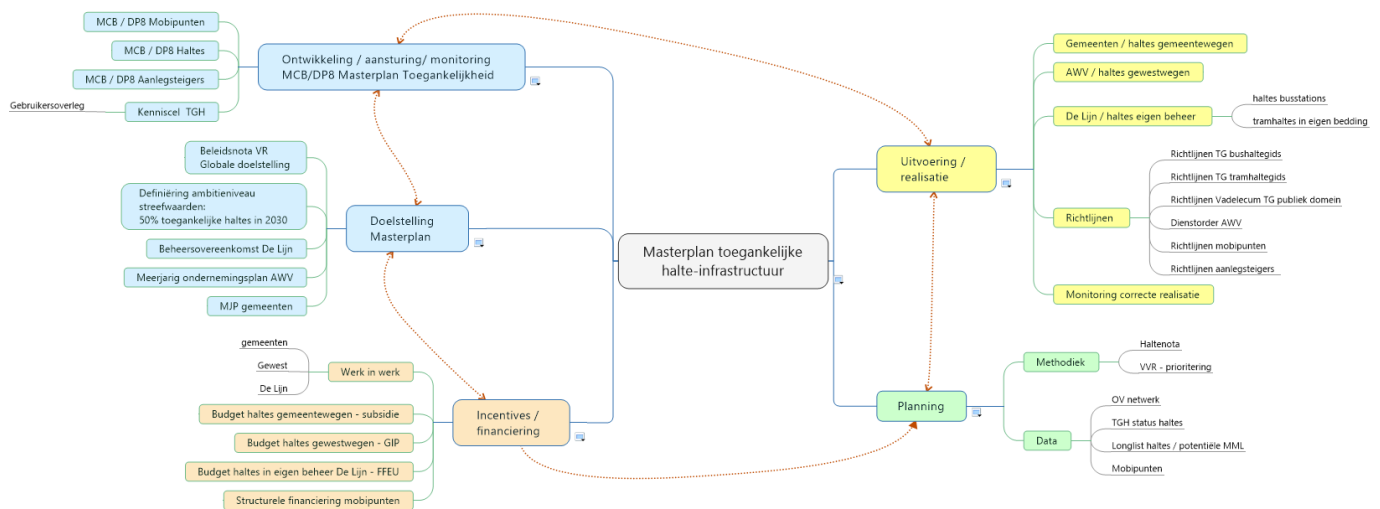


Fig. Mindmap / aandachtspunten voor Masterplan toegankelijke halte-infrastructuur

#### 3.1 Strategische doelstelling voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur

Met de opname en beschrijving van het Masterplan Toegankelijkheid in de beleidsnota MOW 2019-2024, wordt meteen een strategische doelstelling geformuleerd voor het toegankelijk maken van de halte-infrastructuur:

- Basisbereikbaarheid geldt voor iedereen. Mobiel zijn is essentieel om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven. Mensen met een beperking, mensen in armoede, ouderen, etc. moeten ook ergens kunnen geraken.
- We zorgen daarom voor een Masterplan toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur.

Voor de implementatie van deze strategische doelstelling worden volgende uitgangspunten benadrukt:

- een planmatige aanpak op lijnniveau – cf. de vermelding ‘het aantal meer mobiele lijnen wordt gevoelig uitgebreid’;
- bijkomende inspanning door AWW – cf. de vermelding ‘haltes op gewestwegen worden versneld toegankelijk gemaakt’;
- bijkomende inspanning van/voor lokale besturen – cf. de vermelding ‘proactieve samenwerking met lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken’.

### 3.2 Operationele doelen

De strategische doelstelling uit de beleidsnota werd aan de hand van de vooropgestelde streefwaarden vertaald naar ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur.

- 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030
  - bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk mits assistentie
  - nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking
- 100% van de haltes opgenomen in een mobipunt zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en visuele beperking tegen 2030. Bij de aanleg van een nieuw mobipunt worden de haltes meteen toegankelijk aangelegd.
- Door 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net tegen 2030 toegankelijk aan te leggen kunnen ongeveer 70% van de reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit.

Op basis van de uitgangspunten uit de beleidsnota worden hierna de vooropgestelde incentives toegelicht die zullen bijdragen tot de concrete realisatie van de vooropgestelde operationele doelen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen incentives voor haltes in beheer van het gewest en incentives voor haltes in beheer van de gemeenten

### 3.3 Vooropgestelde incentives haltes in beheer door Vlaams gewest

Voor de invulling van de strategische doelstelling vermeldt de beleidsnota: ***‘haltes op gewestwegen worden versneld toegankelijk gemaakt voor personen met een motorische of visuele beperking’***. Hiervoor dienen de nodige middelen te worden voorzien.

Op basis van het aantal haltes van het huidige netwerk uitgezonderd unieke belbushaltes, wordt ernaar gestreefd ca. 2100 haltes op gewestwegen bijkomend toegankelijk te maken en dit gespreid over de komende 10 jaar. Op basis van de geschatte kostprijs van de aanleg van een standaard busperron - € 15.000/busperron – en rekening houdend met een spreiding over 10 jaar bedraagt het benodigde budget € 3.150.000/jaar.

#### **Negatieve impact kosten heraanleg halteomgeving op aanleg toegankelijke haltes:**

- De geschatte kostprijs 15.000 €/halte omvat enkel de aanleg van een standaard busperron - **niet** de kosten voor heraanleg halteomgeving (aanpassingswerken aan een nabij gelegen fietspad, wegvak, rioleringsstelsel,...) of onteigening.
- AWW heeft aangegeven dat dit een belangrijke impact zal hebben op het behalen van de jaarlijkse vooropgestelde target.

#### **Positieve impact vastlegging haltes KN en AN op taakstelling toegankelijk aan te leggen haltes:**

- Bij de inschatting van de het aantal heraan te leggen haltes werd uitgegaan van het huidige OV netwerk. Pas na de vastlegging van de haltes van het KN en AN en de vastlegging van de mobipunten zal een correcte inschatting van aantal haltes kunnen worden gemaakt. De VVR's starten momenteel dit proces op.
- Voor bediening KN en AN zullen minder haltes nodig zijn. Indien toegankelijke haltes worden meegenomen in het proces vastlegging haltes zal dit een positief effect hebben op het aandeel toegankelijke haltes en op de taakstelling aanleg toegankelijke haltes.

#### **Positieve impact grote projecten opgenomen in GIP op taakstelling aanleg toegankelijke haltes:**

- Indien haltes zijn opgenomen in een groter project (structurele heraanleg van wegvak, herinrichting doortocht, fietspadendossier,...), is dit de meest aangewezen manier om deze haltes toegankelijk aan te leggen. Omgevingswerken of onteigeningen maken dan zo wie zo onderdeel uit van het groter project. Het aantal haltes dat met werk in werk kan worden heringericht heeft een positieve impact op de taakstelling.
- Een aantal haltes zal onderdeel uitmaken van de mobipunten. De (her)aanleg van deze haltes kan worden meegenomen in de aanleg van de mobipunten.
- AWW zoekt uit hoeveel haltes de volgende jaren opgenomen zijn in grotere projecten, reeds opgenomen in het GIP.
- Ook Werkvennootschap en Lantis zoeken uit hoeveel haltes de volgende jaren opgenomen zijn in de projecten die aan hun zijn toegewezen.

#### **Aanbeveling heraanleg haltes gewestwegen:**

- AWW engageert zich om de nodige middelen mee te nemen in het budget doorstroming. In de taskforce doorstroming werd bevestigd dat de aanleg van toegankelijke haltes langsheen gewestwegen mee in de scope van de taskforce zit.
- Ongekende factoren, zoals hiervoor geschetst, maken dat een exacte inschatting van de kostprijs voor de realisatie van de operationele doelstelling op dit ogenblik niet mogelijk is.
- Toch is de aanbeveling om jaarlijks minimaal een budget van € 3.150.000/jaar te voorzien op het doorstromingsprogramma voor autonoom heraan te leggen haltes op gewestwegen. Regelmatige terugkoppeling zal moeten uitwijzen of in de toekomst een bijstelling van aanpak of budget nodig zal zijn.
- In de dienstorder MOW/AWW/2012/5 'Inplanting en richting van halteplaatsen voor openbaar vervoer langs gewestwegen' is de richtlijn voor het aanbrengen van blindegeleiding op het perron niet opgenomen. Herziening wordt aanbevolen. Bij de aanleg van de halte moet minimaal op het perron het opstapvlak in rubbertegels en de aansluitende geleidelijn tot aan de natuurlijke geleiding worden voorzien.
- Er wordt aandacht gevraagd voor de continuïteit van de toegankelijkheid in de halteomgeving, bv. drempelloze nabijgelegen voetgangersoversteek met tactiele geleiding.

### **3.4 Vooropgestelde incentives haltes in beheer door gemeenten**

Voor de invulling van de strategische doelstelling ***'het voorzien van de nodige incentives voor een proactieve samenwerking met lokale besturen om de haltes op hun wegen toegankelijk te maken'*** wordt naast een subsidieregeling ook een aantal ondersteunende en sensibiliserende initiatieven opgezet. De onderlinge engagementen tussen de Vlaamse overheid en de lokale besturen worden opgenomen in een charter 'Masterplan toegankelijke haltes' dat aan de lokale besturen ter ondertekening wordt voorgelegd.

#### **3.4.1 Subsidie aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding**

Raming budget aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding voor heraanleg busperron cf. het typeontwerp uitstulpende bushalte:

- 26 m aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding: ca. € 6.248 incl. BTW Forfaitaire subsidie aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding: € 5.000/halte Inschatting aantal heraan te leggen haltes i.f.v. doelstelling 50% toegankelijke haltes in 2030 (op basis van huidig netwerk, excl. unieke belbushalte): ca. 450 haltes/jaar x € 5.000/halte: ca. € 2.250.000/jaar

Raming budget tactiele geleiding voor haltes die wel reeds toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking maar niet toegankelijk zijn voor personen met een visuele beperking:

- ca. 840€ incl. BTW  
Forfaitaire subsidie tactiele geleiding: 650€/halte

- Inschatting aantal aan te passen haltes de reeds toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking maar niet toegankelijk zijn voor personen met een visuele beperking i.f.v. doelstelling 50% toegankelijke haltes in 2030 (op basis van huidig netwerk, excl. unieke belbushalte):

ca 400 haltes/jaar x € 650/halte: ca. € 260.000/jaar

Totaal: ca. 2.510.000€/jaar

#### **Positieve impact vastlegging haltes KN en AN op taakstelling toegankelijk aan te leggen haltes:**

- Voor de bediening van het KN en AN zullen ook langsheen de gemeentewegen minder haltes nodig zijn. Indien toegankelijke haltes worden meegenomen in het proces van de vastlegging van de haltes zal dit een positief effect hebben op het aandeel toegankelijke haltes en op de taakstelling.

#### **Aanbeveling subsidie haltes langs gemeentewegen:**

- Ongekende factoren, zoals hiervoor geschetst, maken dat een exacte inschatting van de kostprijs voor de realisatie van de operationele doelstelling op dit ogenblik niet mogelijk is. Bovendien is het moeilijk in te schatten hoeveel gemeenten jaarlijks beroep zullen doen op de subsidiemogelijkheid.
- De voorwaarde voor de toekenning van de subsidie is dat betrokken halte zal worden bediend door het nieuwe KN of AN. Bijgevolg kan de toekenning van de subsidie pas gebeuren nadat de haltes van het nieuwe KN of AN volgens de geëigende procedure zijn vastgesteld.
- Aanbeveling is om jaarlijks € 2.510.000 te voorzien voor de subsidie van de aanrijdbare boordsteen en tactiele geleiding om gemeenten er toe aan te zetten om hun haltes toegankelijk aan te leggen. Regelmatige terugkoppeling zal moeten uitwijzen of in de toekomst een bijstelling van aanpak of budget nodig zal zijn.

### **3.4.2 Coaching project 'Masterplan toegankelijke haltes'**

Het coaching traject omvat een ondersteuningstraject voor de lokale besturen om tot een pragmatische aanpak van de (her)aanleg van toegankelijke haltes te komen.

- Aan 30 gemeenten per jaar, 6 gemeenten per provincie, wordt een coaching traject aangeboden. De toewijzing gebeurt in volgorde van aanmelding. Indien meer gemeenten zich kandidaat stellen worden ze toegewezen aan het tweede uitvoeringsjaar en vervolgens op de wachtlijst voor het daaropvolgende jaar.
- Opgedane kennis en inspiratie wordt via lerend netwerk, o.a. via de Meer Mobiel website en VVSG website, aangereikt aan alle gemeenten.

De inhoudelijke aanpak wordt verder uitgewerkt door de opdrachthouder aan wie de uitvoering van het coaching project zal worden toevertrouwd.

### **3.4.3 Tweejaarlijkse prijs 'Meer Mobiele gemeente'**

Vlaanderen organiseert tweejaarlijks de uitreiking van de prijs voor gemeenten die een verdienstelijke inspanning leveren voor een toegankelijk OV door (her)aanleg toegankelijke haltes. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de prijs van de vakjury, waar een geldbedrag tegenover staat, en publieksprijs, een louter publieke waardering. De prijs wordt uitgereikt tijdens een publiek event.

- Voor de prijs van vakjury stelt Vlaanderen tweejaarlijks een budget ter beschikking, 3 x 50.000€ voor de winnaars in 3 categorieën: +50.000 inw. / 50- 20.000 inw. / -20.000 inw.
  - o Vlaamse gemeenten dienen hiertoe een dossier in voor de erkenning in hun categorie. Dit dossier bevat naast een beschrijving van de planmatige aanpak toegankelijke haltes in de gemeente met gerealiseerde en geplande projecten ook

een concreet projectvoorstel waaraan het bedrag, gekoppeld aan de erkenning, zal worden besteed.

- Op basis van een evaluatie van de ingediende projecten door een kwaliteitskamer worden voor ieder categorie de genomineerden en de winnaars aangeduid.
- Voor de publieksprijs kan iedereen online stemmen op zijn of haar favoriete 'meer mobiele gemeente of -stad'.

De inhoudelijke aanpak wordt verder uitgewerkt door de opdrachthouder aan wie organisatie tweejaarlijkse prijs zal worden toevertrouwd.

#### **3.4.4 Charter 'Masterplan toegankelijke haltes'**

Met het charter wordt aan de gemeentebesturen gevraagd om te erkennen dat basisbereikbaarheid voor iedereen geldt, jong en oud, onder alle omstandigheden, met of zonder handicap. Dat mobiel zijn essentieel is om het eigen leven kwaliteitsvol uit te bouwen en te beleven.

De Vlaamse regering besliste tot opmaak van een Masterplan Toegankelijkheid met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur. Met de ondertekening van het charter 'Masterplan toegankelijke haltes' engageren de gemeenten of steden zich gedurende de lopende legislatuur:

- Om mee de doelstelling van het Masterplan toegankelijkheid te realiseren op het domein van haar grondgebied.
- Een toegankelijkheidstoets uit te voeren bij elke investering in het openbaar domein. De communicatie over dit initiatief met haar inwoners te verzorgen via de gemeentelijke kanalen.

#### **Actieve communicatie naar en opvolging van de gemeenten is nodig:**

- De bekendmaking van het Masterplan toegankelijkheid d.m.v. een thematisch digitaal congres (cfr. VVSG congres doorstroming).
- De bijdragen aan het congres worden opgenomen in de kennisbank, waardoor ze autonoom bruikbaar worden bv. voor een toelichting aan het schepencollege.
- Een thematische mobiliteitsbrief geeft verdere toelichting bij het Masterplan toegankelijkheid.
- Afstemming met de vastlegging van de haltes van het nieuwe OV-net (kernet en aanvullend net) is noodzakelijk.

### **3.5 Implementatie Masterplan Toegankelijkheid**

#### **Rol vervoerregio's**

Op basis van het gemeenschappelijke ambitieniveau op Vlaams niveau wordt door iedere vervoerregio (VVR) een behapbaar groeipad uitgewerkt en opgenomen in het regionaal mobiliteitsplan.

De vastlegging van de haltes van het KN en AN gebeurt cf. de richtlijnen zoals beschreven in art. 32 van het decreet basisbereikbaarheid. De VVR, die hierin een adviserende rol heeft, houdt rekening met het maximaal behoud van reeds toegankelijk aangelegde haltes. Bij de inplanting van nieuwe haltes of herlocatie van bestaande haltes wordt rekening gehouden met beschikbare ruimte in functie van een toegankelijke halte-inrichting.

#### **Toegankelijke haltes gewestwegen**

De aanpak voor de implementatie van de herinrichting van autonome toegankelijke haltes op de gewestwegen wordt door AWW opgenomen in het doorstromingsprogramma. Er wordt jaarlijks in rapportering voorzien op niveau van het beleidsdomein MOW.



**Toegankelijke haltes gemeentewegen**

Aan de gemeenten wordt het charter 'Masterplan toegankelijke haltes' ter ondertekening voorgelegd. Voor de bekendmaking van het charter en het 'Masterplan toegankelijkheid' wordt een actieve communicatie opgezet.

**Afstemming uitrol Masterplan Toegankelijkheid op vastlegging haltes Kernnet en Aanvullend net**

De uitrol van het Masterplan Toegankelijkheid wordt gekoppeld aan de implementatie van het nieuwe openbaar vervoernetwerk, met name de vastlegging van de haltes van het kernnet en aanvullend net. Dit om te voorkomen dat er haltes zouden worden heraangelegd die later niet zouden worden bediend door het nieuwe OV-netwerk.

**Opvolging van de implementatie van het Masterplan Toegankelijkheid**

Aansturing en opvolging van de implementatie van het Masterplan Toegankelijkheid wordt op Vlaams niveau voorzien.

## 4 Richtlijnen toegankelijke halte inrichting

### 4.1 Perronhoogte

#### a. Bushalte

De hoogte van het perron in functie van een optimale toegankelijkheid van de bussen:

- 18 cm voor een uitstulpende halte (bus zwenkt niet uit over perron)
- niet kleiner dan 15 cm maar ook niet groter dan 16cm voor een haltehaven of uitstulpende voetpadhalten waar meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren en de bussen onafhankelijk van elkaar moeten kunnen vertrekken (bus zwenkt uit over het perron)

#### b. Tramhalte

Voor de tramnetten Antwerpen en Gent bedraagt de perronhoogte 29 cm +0,5-0,5 cm – gemeten ten opzichte van bovenzijde rail. Deze hoogte geldt voor de volledige perronlengte.

Bij de Kusttram bevindt de toegankelijke deur zich in de middelste kast van de tram. Als gevolg hiervan ligt het verhoogde opstapvlak aan de kust in het midden van de tramhalte. Pas nadat de levering van de nieuwe kusttram met een volledige lage vloer volledig is uitgerold kan de maatvoering van de tramhaltes aan de kust worden afgestemd met die van Antwerpen en Gent.

De afstand van de zijkant van het perron tot de verticale looplijn van de eerste rail bedraagt 72,5 cm +1,5-0,5 cm voor de tramnetten Antwerpen en Gent en 84 cm voor de kusttram.

### 4.2 Aanrijdbare boordstenen

Bij de aanleg van een bushalte of trambushalte wordt gebruik gemaakt van de aanrijdbare boordsteen.

- De aanrijdbare boordstenen worden minstens over de volledige perronlengte aangelegd.
- De aansluiting met gewone boordstenen gebeurt met een verloopband van minimaal 1m. De aansluiting van de aanrijdbare boordsteen met gewone boordstenen moet achter het aanrijdvlak blijven. Bij haltehavens mogen deze in de hoeken liggen.
- De uitvoeringskleur van de aanrijdbare boordstenen: wit.
- Perrons ter hoogte van privé-inritten moeten plaatselijk verlaagd worden, de hellingbanen moeten voldoen aan de voorschriften van het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

### 4.3 Perronlengte

#### a. Bushalte

Lengte uitstulpende voetpadhalte:

- gelede bus:  $1 + 18 + 1 = 20\text{m}$  aanbevolen - hier kunnen alle bustypes halteren
- standaardbus:  $1 + 12 + 1 = 14\text{m}$
- stadsbus:  $1 + 9 + 1 = 11\text{m}$

Bij uitstulpende voetpadhalten waar meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren, wordt de totale perronlengte verhoogd volgens het aantal gewenste plaatsen en de bustypes die er stoppen.

In functie van de lokale gesteldheid en in overleg met de exploitant(-en) kan hier gemotiveerd van afgeweken worden. De afstand tussen de voordeur en de tweede deur (vermeerderd met 1m) geldt als uiterste

minimum voor de lengte waarover het voetpad dient uitgestulpt te worden.

Lengte haltehaven:

Minimale lengte haltehaven gelede bus:  $12 + 25 + 8 = 45\text{m}$

- Inrijhoek maximaal  $13^\circ$  over een inrijlengte over een inrijlengte minimaal 12m
- Perronlengte 25m
- Uitrijhoek maximaal  $19^\circ$  over een uitrijlengte minimaal 8m

Bij haltehavens waar meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren, dient de perronlengte te worden verhoogd volgens het aantal gewenste plaatsen en de bustypes die er stoppen.

Bij hogere snelheidsregimes ( $>70\text{km/u}$ ) en waar “heel veel” ruimte beschikbaar is, kan men opteren voor een inrijlengte, een halteerlengte en een uitrijlengte van 22 meter. Dit geeft een totale perronlengte van 66 meter. De in- en uitrijhoeken bedragen hier  $7^\circ$ .

#### b. Tramhalte

De lengte van het verhoogde perrondeel, exclusief de toegangen (hellend vlak) tot het perron, wordt afgestemd op het type tram dat de halte bediend: 44 m voor de lange tramtypes en 60 m bij de grote tramassen met een groot reizigersaanbod.

#### c. Trambushalte

Trambus wordt bij voorkeur bediend door een halte in eigen bedding. De standaardlengte van een trambushalte in eigen bedding bedraagt 44 m, exclusief de toegangen (hellend vlak) tot het perron. Op plaatsen waar de trambus (nog) niet in eigen bedding rijdt wordt gebruik gemaakt van gemengde bus- trambus haltes. De trambus is een driedubbel gelede bus en kan daarom enkel halteren op de rijbaan aan een uitstulpende voetpadhalte. De minimale lengte bedraagt in dit geval 26 m ( $1 + 24 + 1$ ).

### 4.4 Breedte van het perron

Omwille van de eisen van toegankelijkheid bedraagt de breedte van het perron liefst over de volledige lengte, maar zeker ter hoogte van de rolstoeltoegankelijke deur, minimaal 2,50m. Bij druk gebruikte haltes wordt de breedte van het perron aangepast aan het te verwachte gebruik.

Er dient altijd rekening gehouden te worden met de minimale obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,50m. Ter hoogte van de rolstoeltoegankelijke deur moet de minimale obstakelvrije doorgangsbreedte 2,50m bedragen. Bij een lokale puntversmalling (versmalling over een lengte van max. 1m20) moet er een breedte van minimum 1,00m beschikbaar blijven. Voor en na de versmalling is er een vrije draairuimte van minimum 1,50m x 1.50m.

Indien bij een tramhalte de perronhoogte en de afstand van de zijkant van het perron tot de verticale looplijn van de eerste rail correct is aangelegd, dan volstaat een minimale perronbreedte van 1,50m omdat in dit geval de oprijplaat niet moet worden uitgelegd voor de rolstoelgebruiker.

#### **4.5 Perronverharding**

De verharding van het perron is volledig vlak en slipvrij. De dwarshelling van het perron bedraagt maximum 2%.

#### **4.6 Bereikbaarheid van het perron**

Het perron is drempelloos bereikbaar. Hellingbanen moeten voldoen aan de voorschriften van het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer.

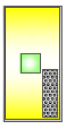

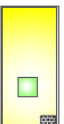



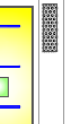












#### **4.7 Tactiele geleiding**

Om een halte toegankelijk te maken voor blinden en slechtzienden wordt de nodige tactiele geleiding voorzien. Omdat iedere aanduiding berust op conventies moet worden gewaakt over de juiste toepassing ervan:

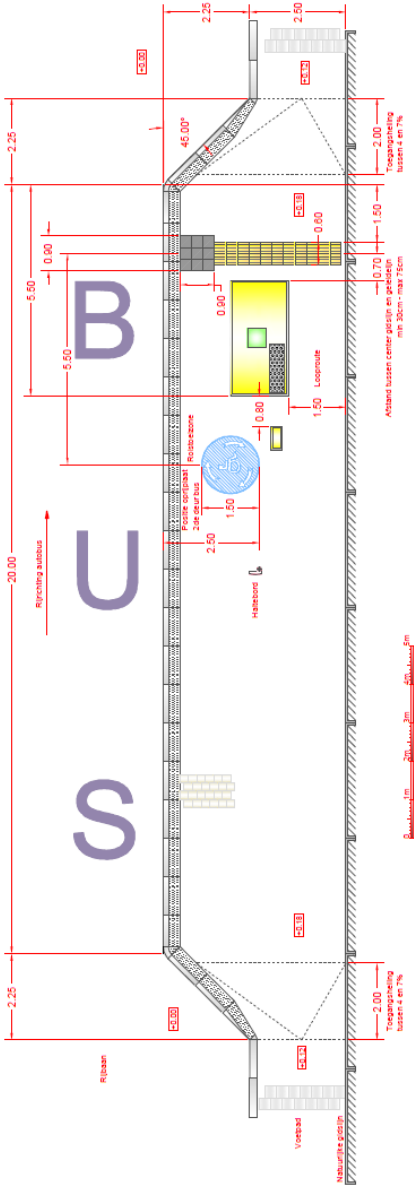
- het opstapvlak wordt aangeduid met een vlak van 90 cm bij 90 cm in rubbertegels
- de kunstmatige geleidelijn in ribbeltegels of ribbelmarkering van 60 cm breedte maakt een verbinding tot aan de natuurlijke gidslijn.
- de waarschuwingsmarkering in noppentegels moeten enkel worden toegepast bij de tramperrons omdat deze hoger zijn dan een bushalte. Deze strook van 60 cm breed op 40 cm van de perronrand wordt aangebracht over de gans lengte van het perron.

Bijlage1: Typeontwerpen bushalte

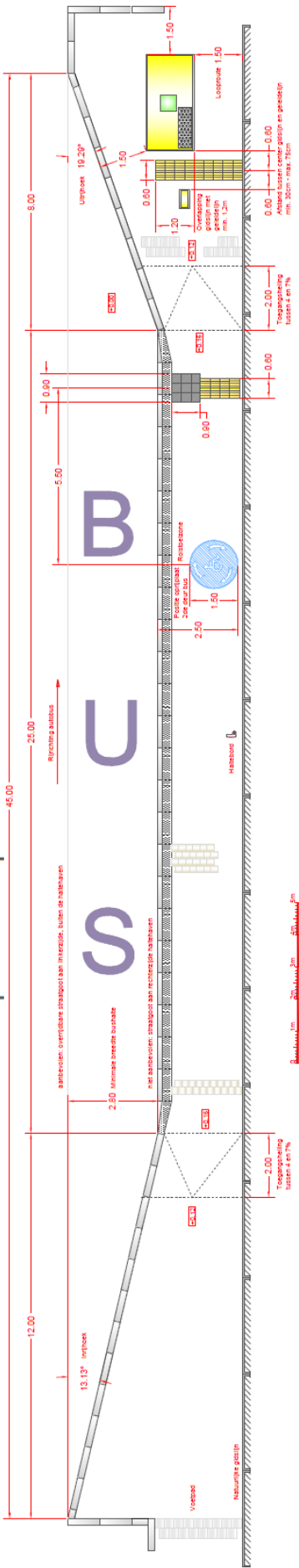
Legende

	schulthuisje type A betonsokkel 500x150		boordsteen aanrijdbaar
	schulthuisje type B betonsokkel 420x150		boordsteen IB 100x20x30
	schulthuisje type D betonsokkel 500x100		geleidelepel 30x30x8
	fietsenstalling betonsokkel 420x180		noppentegel 30x30x8
	zitbank		rubbertegel 30x30x8
	realtimebord hoofthalte		perontegel 22x22x8
			voetpadlepel 30x30x6
			niveau
			haltepaal+haltebord
			fietsenbeugel type S
			fietsenbeugel type U
			fiets
			vuilnisbak

Principeontwerp halteren op de rijbaan - uitstulpende voetpadhalte



Principeontwerp halteren in een haltehaven



## 21 / 21

