

Projectoproep voor het toegankelijk aanleggen of herinrichten van haltes langs een gemeenteweg

1. Situering

De toegankelijkheidscijfers van alle geïnventariseerde haltes in Vlaanderen zijn niet goed. Slechts 12% van de haltes, die vandaag worden bediend door het reguliere stads- en streekvervoer, zijn toegankelijk voor personen met een motorische beperking.

De nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie, basisbereikbaarheid, geldt echter voor iedereen. Mensen met een beperking, ouderen die slecht ter been zijn of ouders op stap met een kinderwagen, moeten zich ook met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het toegankelijk maken van haltes is hierbij cruciaal en daarvoor zal proactief samengewerkt worden met lokale besturen.

In uitwerking van de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken werd een Masterplan Toegankelijkheid opgesteld met ambitieuze maar haalbare doelstellingen voor het toegankelijk maken van halte-infrastructuur:

- 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 in de nodige incentives te voorzien.

2. Doelstelling van het Masterplan Toegankelijkheid

- 50% van de haltes van het kernnet en aanvullend net moeten toegankelijk zijn tegen 2030. Hierdoor kunnen ongeveer 70% van de reizigers gebruik maken van een toegankelijke rit.
 - Bestaande haltes zijn minimaal toegankelijk mits assistentie.
 - Nieuw (her)aangelegde haltes zijn autonoom toegankelijk voor personen met een motorische beperking en voor blinden en slechtzienden.
- 100% van de haltes die opgenomen zijn in een Hoppinpunt (vervoersknooppunt) zijn tegen 2030 autonoom toegankelijk.
 - Nieuwe haltes in een Hoppinpunt worden meteen toegankelijk aangelegd.

De uitrol van het Masterplan Toegankelijkheid wordt uiteraard afgestemd op de vastlegging van de haltes van het kern- en aanvullend net in het nieuw openbaar vervoernetwerk.

3. Wie kan een subsidieaanvraag indienen?

De oproep is gericht aan gemeentebesturen in Vlaanderen die in 2021 één of een aantal bushaltes van het kernnet of aanvullend net toegankelijk zullen maken. Het betreft haltes gelegen langsheen gemeentewegen die de gemeenten zelf in beheer hebben. De forfaitaire subsidie heeft betrekking op de plaatsing van aanrijdbare boordstenen en tactiele geleiding. Na de herinrichting is de halte autonoom toegankelijk voor personen met een motorische en een visuele beperking.

Deze projectoproep heeft enkel betrekking op het opstartjaar 2021. Voor de subsidieaanvragen van 2022 en later wordt een gereguleerde subsidie uitgewerkt.

4. Procedure voor de aanvraag van subsidies

Het indienen van een subsidieaanvraag gebeurt na de aanleg of herinrichting van de halte(s) aan de hand van het aanvraagformulier. Voor iedere halte waarvoor de gemeente een subsidie aanvraagt, wordt een haltefiche opgesteld waaraan de nodige bewijsstukken worden toegevoegd.

De subsidieaanvraag wordt ontvankelijk verklaard indien:

- de haltes in 2021 werden aangelegd of heringericht. Voor de heraanleg was de halte niet toegankelijk voor personen met een motorische beperking en personen met een visuele beperking.
- er met een attest aangetoond wordt dat elke halte na de aanleg of herinrichting toegankelijk is voor personen met een motorische beperking en personen met visuele beperking. De keuring van de toegankelijkheidsstatus van de halte en het bijbehorende attest kan worden opgevraagd bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.
- de haltes bediend zullen worden door het kernnet of aanvullend net. Dit wordt aangetoond aan de hand van het goedgekeurd OV-plan of, indien dit nog niet beschikbaar is, een ondertekende verklaring van de (co-)voorzitter (DMOW) of de vervoerregiomanager (De Lijn) van de betrokken vervoerregio.

De ontwerprichtlijnen, waaraan een bushalte moet voldoen om de status toegankelijk voor personen met een motorische beperking en toegankelijk voor personen met een visuele beperking te bekomen, zijn in bijlage van deze projectoproep opgenomen.

5. Beschikbaar budget

Voor 2021 wordt, ter ondersteuning van lokale besturen, een budget van 1,8 miljoen voorzien waarmee voor ongeveer 350 haltes de forfaitaire subsidie van 5000 euro per halte kan worden toegekend. Hierbij wordt het principe 'first come, first served' gehanteerd. Eens de 1,8 miljoen is verdeeld worden geen subsidies meer toegekend volgens deze regeling.

Het masterplan toegankelijkheid heeft echter een tijdshorizont tot 2030. De niet vastgelegde dossiers van 2021 zullen worden gebudgetteerd in 2022. Op deze manier wordt gegarandeerd dat elke stad of gemeente de mogelijkheid krijgt om een aanvraag in te dienen en financiële compensatie kan ontvangen indien aan de vooropgestelde criteria voor de subsidieaanvraag wordt voldaan.

De subsidie kan ook worden aangevraagd om haltes toegankelijk aan te leggen of herin te richten die gelegen zijn in een mobipunt. Deze subsidie is echter niet cumuleerbaar met andere subsidies zoals steun voor de inrichting van een schoolomgeving of herinrichting doortocht waar de aanleg van een openbaar vervoerhalte in is opgenomen.

Bijlage 1: Ontwerprichtlijnen voor een toegankelijke bushalte

Hoogte busperron

- De hoogte bedraagt 18 centimeter voor een uitstulpende halte (bus zwenkt niet uit over perron).
- De hoogte is niet kleiner dan 15 centimeter maar ook niet groter dan 16 centimeter 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).

Aanrijdbare boordstenen

- De aanrijdbare boordstenen worden minstens over de volledige perronlengte aangelegd.
- De aansluiting met gewone boordstenen gebeurt met een verloopband van minimaal één meter. 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 is 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.

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 2,50 meter. Bij druk gebruikte haltes wordt de breedte van het perron aangepast aan het te verwachten gebruik.
- Er dient altijd rekening gehouden te worden met de minimale obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,50 meter. Ter hoogte van de rolstoeltoegankelijke deur moet de minimale obstakelvrije doorgangsbreedte 2,50 meter bedragen. Bij een lokale puntversmalling (versmalling over een lengte van maximum 1,20 meter) moet er een breedte van minimum 1 meter beschikbaar blijven. Voor en na de versmalling is er een vrije draairuimte van minimum 1,50 meter op 1,50 meter.

Perronverharding

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

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.

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 centimeter bij 90 centimeter in rubbertegels

- de kunstmatige geleidelijn in ribbeltegels of ribbelmarkering van 60 centimeter breedte maakt een verbinding tot aan de natuurlijke gidslijn

Correct aangelegd fietspad

Om conflicten tussen fietsers en in- of uitstappende reizigers te voorkomen is het belangrijk om het fietspad op een juiste wijze te positioneren ter hoogte van het busperron.

- Bussen mogen niet op een fietspad stoppen. Wanneer een fietspad voor een verhoogd busperron is gelegen moet de bus toch langs het fietspad stoppen, waardoor de verhoogde aanleg van het perron geen enkel nut heeft.
- Een fietspad wordt dus best achter de bushalte gelegd. Als het op hetzelfde niveau van het busperron ligt, moet er een minimale tussenafstand van 1 meter tussen de rand van de perronboord en de rand van het fietspad zijn.
- Opgelet: een fietssuggestiestrook is geen fietspad, maar een aanduiding van de plaats van de fietser op de rijbaan in een situatie van gemengd auto- en fietsverkeer. Een bus mag bijgevolg wel op een fietssuggestiestrook halt houden.

Zie ook de principe ontwerpen voor een rijbaanhalte en een haltehaven (hieronder). Meer info vind je in de brochure [brochure toegankelijke haltes](#) en de [bushaltegids](#). Voor een gericht toegankelijkheidsadvies op een planvoorstel kan je terecht bij Inter, agentschap toegankelijk Vlaanderen.

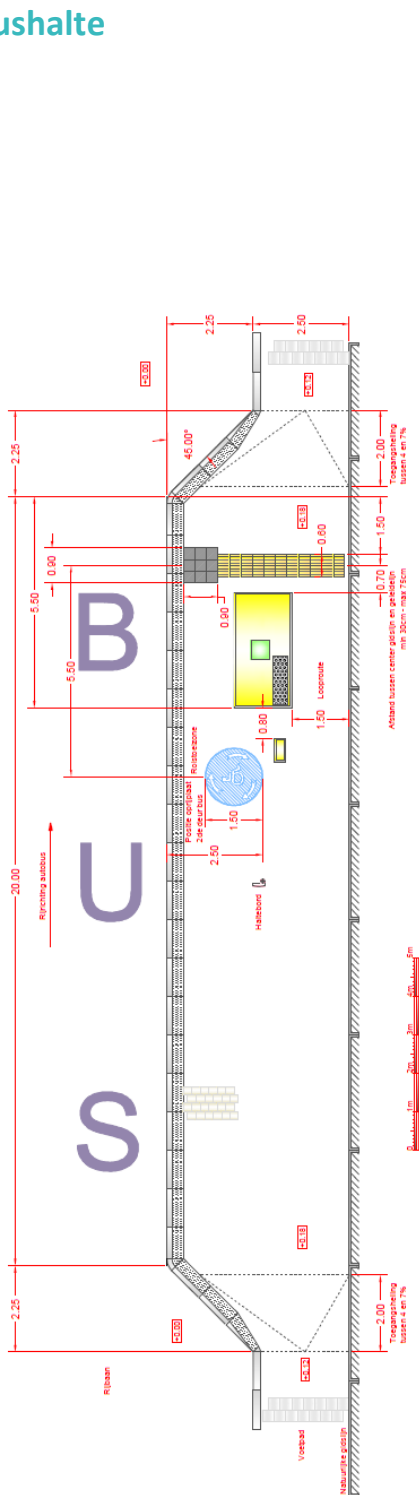
Inter
Private Stichting Toegankelijk Vlaanderen
Belgiëplein 1
3510 Hasselt
T 011 26 50 30
info@inter.vlaanderen

Bijlage 2: Principeontwerpen bushalte

Legende

	boordsteen aanrijdbaar
	boordsteen IB 100x20x30
	gelsideleegel 30x30x8
	noppentegel 30x30x8
	rubbertegel 30x30x8
	perontegel 22x22x8
	voetpadleegel 30x30x6
	niveau
	haltepaal+haltebord
	fietsenbeugel type S
	fietsenbeugel type U
	fiets
	vullinshak
	realtimedbord hoofdhalte
	schulhuisje type A betonsokkel 420x180
	schulhuisje type B betonsokkel 420x180
	schulhuisje type D betonsokkel 300x100
	fietsenstalling betonsokkel 420x180
	zitbank
	realtimedbord hoofdhalte

Principeontwerp halteren op de rijbaan - uitstulpende voetpadhalte



Principeontwerp halteren in een haltehaven

