

Toegankelijke haltes



Inhoudstabel

Masterplan toegankelijkheid: wie doet wat?	3
Uitgestulpte voetpadhalte of haltehaven?	5
Positionering van de halte ten opzichte van toegangen tot aanpalende percelen	7
Kenmerken van een toegankelijke halte	8
Kenmerk 1: Verhoogde aanleg perron	9
Aanrijdbare boordsteen.....	10
Kenmerk 2: Brede doorgang op het perron, zonder obstakels.....	11
Kenmerk 3: Effen en slipvrije verharding	12
Kenmerk 4: Het perron bereiken zonder drempels	14
Kenmerk 5: Opstapvlak in rubbertegels en een aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering.....	15
Kenmerk 6: Plaats van het fietspad ter hoogte van de halte	17

Masterplan toegankelijkheid: wie doet wat?

Ook mensen met een beperking of ouderen die slecht ter been zijn, moeten zich met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Het Masterplan Toegankelijkheid is een actieplan dat de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk wil maken. Dat actieplan is opgenomen in het Vlaams regeerakkoord. Het plan kadert in de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie van [basisbereikbaarheid](#). Het Masterplan Toegankelijkheid stelt als doelstelling voorop dat de helft van de haltes van het kernnet en aanvullend net tegen 2030 moet toegankelijk zijn. Het (her)aanleggen van haltes is in Vlaanderen de bevoegdheid van de wegbeheerder. Voor de gemeentewegen zijn dit de gemeenten, voor de gewestwegen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De Lijn zorgt voor het haltebeheer en monitort de toegankelijkheidsstatus van de haltes.

Halteploegen brengen toegankelijkheid in kaart

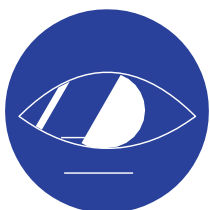
De halteploegen van De Lijn maken gebruik van haltebeheertool waarmee ze ook de toegankelijkheidsstatus van de haltes opnemen. Zo kunnen we onze reizigers correct informeren over de toegankelijkheidsstatus van de haltes. Met de juiste voorzieningen zijn haltes perfect toegankelijk voor personen met een motorische beperking (bijvoorbeeld rolstoelgebruikers) en voor blinden en slechtzienden. Met deze bijkomende reisinfo kunnen reizigers met een beperking vooraf nagaan waar ze de bus of tram kunnen nemen. De inventarisatie maakt ook duidelijk welke haltes al in orde zijn en waar verbeteringen nodig zijn.



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

Iconen voor aanduiding toegankelijkheidsstatus haltes

Aanpak op gewestwegen

In het kader van de vervoerregiowerking hebben alle vervoerregio's een nieuw openbaarvervoerplan uitgewerkt. Daarmee gaat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de komende jaren aan de slag om de haltes langs gewestwegen beter toegankelijk te maken. Dit is maatwerk: voor sommige haltes zijn slechts beperkte aanpassingen nodig, andere moeten volledig heraangelegd worden.

Het Agentschap Wegen en Verkeer past momenteel ook haar dienstorder MOW/AWV/2012/5 met richtlijnen voor de inplanting en inrichting van bushaltes langs gewestwegen aan. Een van de grote wijzigingen is de opname van maatregelen zodat de haltes ook toegankelijk worden voor mensen met een visuele beperking. De aanpassing gebeurt in samenwerking met De Lijn, Inter, VVSG en het Departement MOW. Eens afgerond zal dit nieuwe dienstorder raadpleegbaar zijn voor andere wegbeheerders..

Aanpak op gemeentewegen

Ook de gemeentebesturen zijn via de vervoerregiowerking betrokken bij de implementatie van het nieuw openbaarvervoerplan. Het Masterplan Toegankelijkheid voorziet ondersteuning vanuit Vlaanderen:

- **5.000 euro per halte en per rijrichting** voor het aanleggen van een nieuwe halte of het herinrichten van een bestaande halte zodat die **toegankelijk is voor reizigers met een motorische en visuele beperking**.
- **650 euro per halte en per rijrichting** voor het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van **personen met een visuele beperking**.
- Voor haltes die tot het kernnet of aanvullend net behoren is, cf. art. 15 van het BVR, een voorafgaande goedkeuring van De Lijn noodzakelijk. Hiervoor kan je terecht bij de [deskundige doorstroming binnen jouw vervoerregio](#).
- Een coachingtraject 'Masterplan Toegankelijke Haltes' waarbij lokale besturen bij de opmaak van een actieplan kunnen worden ondersteund wordt door Inter, het Agentschap Toegankelijk Vlaanderen. Kennis en inspiratie worden via een lerend netwerk aangereikt aan alle gemeenten.
- Een tweejaarlijkse award 'Meer Mobiele Gemeente' voor gemeenten of steden die verdienstelijke inspanningen hebben geleverd voor het toegankelijk maken van haltes.

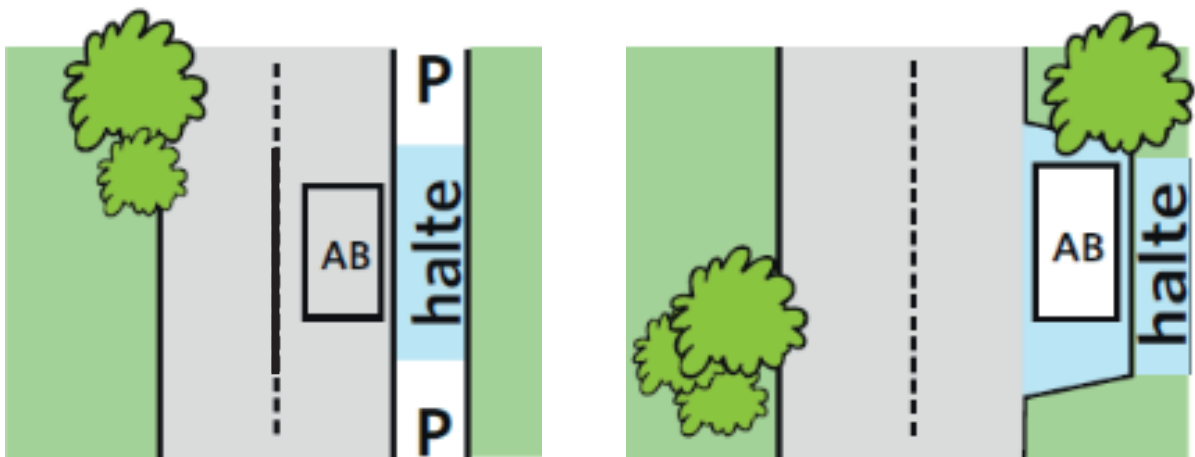
Meer info: www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/masterplan-toegankelijkheid

Rijbaanhalte of haltehaven?

Er zijn twee haltetypes te onderscheiden:

- bij een 'rijbaanhalte' stopt de bus op de rijbaan en bevindt het perron zich ter hoogte van de aansluitende voetpadruimte of in de parkeerstrook naast de rijbaan;
- bij een 'haltehaven' stopt de bus naast de rijbaan en bevindt het perron zich aansluitend naast de haltehaven.

Bij een 'rijbaanhalte' wordt de bus niet geconfronteerd met invoegproblemen en is het ruimtebeslag een stuk kleiner dan bij een 'haltehaven'. Dit betekent niet dat een rijbaanhalte in alle situaties de beste oplossing is. Als op de weg waar de halte gelegen is bijvoorbeeld de snelheid of de verkeersdruk te hoog is, dan is het veiliger om de bus te laten stoppen in een haltehaven.





Rijbaanhalte.



Haltehaven.

Positionering van de halte ten opzichte van toegangen tot aanpalende percelen

De toegangen tot de aanpalende percelen vormen vaak een obstakel bij de aanleg van een toegankelijke halte. Het komt erop aan om bij de inplanting van de halte een locatie uit te zoeken waar geen toegangen zijn voorzien. Vaak is het goochelen met de beschikbare ruimte. De principeontwerpen voor een uitgestulpte voetpadhalte of een haltehaven kunnen maar zelden probleemloos in een wegontwerp worden ingepast. In de meeste situaties is maatwerk nodig. Hierbij blijft het uiteraard van belang dat de uitgangspunten van een toegankelijke halte worden gerespecteerd. Zo kan bijvoorbeeld het verhoogd gedeelte van de halte, bij voorkeur aangelegd met een aanrijdbare boordsteen, worden ingekort. Het is dan wel van belang dat zowel de eerste instapdeur als de rolstoeltoegankelijk deur, bij het halteren uitgeven op het verhoogde perrondeel.

Op de foto ziet u een voorbeeld van een halte waar de toegangen tot de aanpalende percelen werden gevrijwaard en de cruciale zone van het busperron verhoogd werd aangelegd.



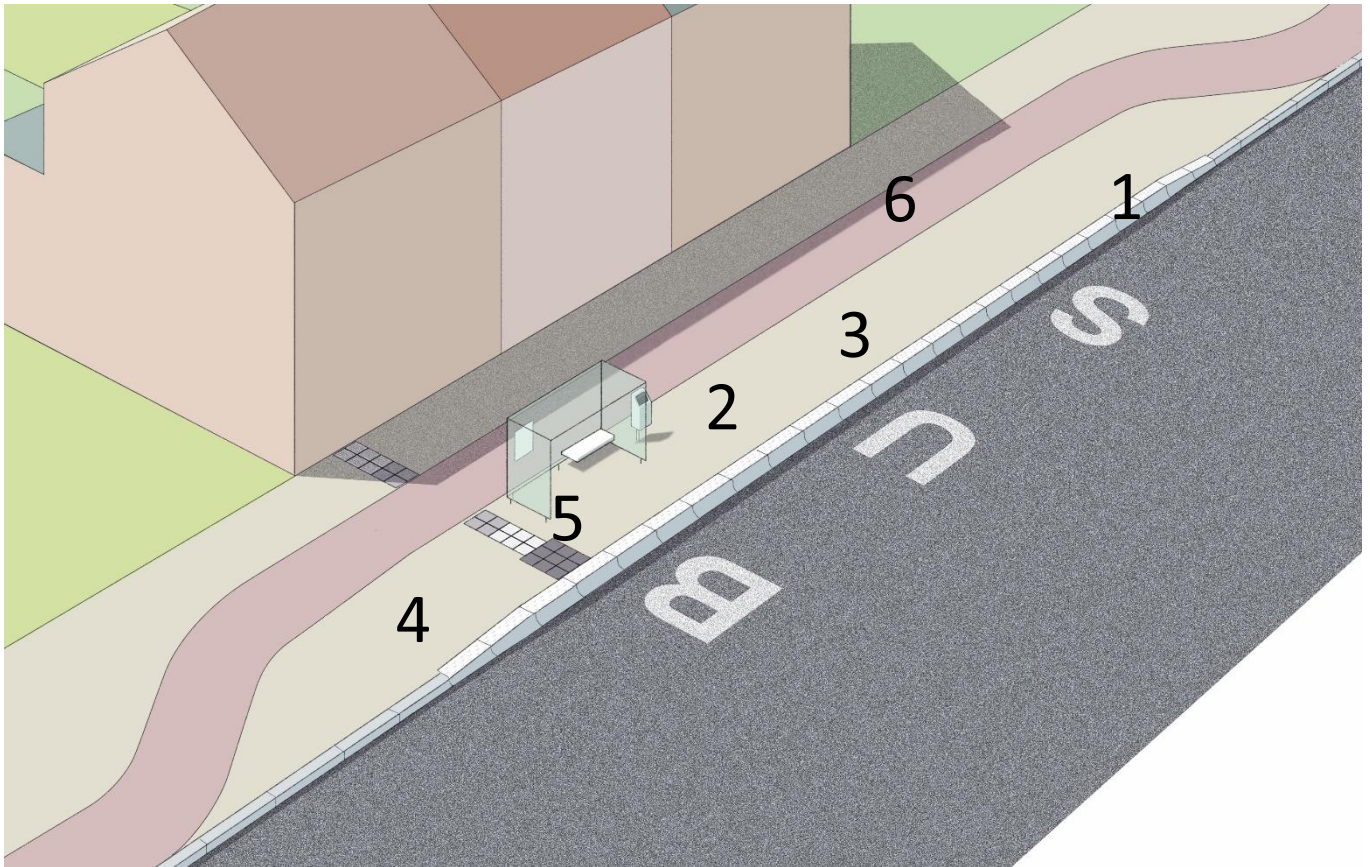
Verhoogd busperron aangepast aan de plaatselijk toegangen tot aanpalende percelen.

Kenmerken van een toegankelijke halte

Een toegankelijke halte is makkelijk te herkennen aan volgende kenmerken:

1. een **verhoogd** perron, aangelegd met een aanrijdbare boordsteen;
2. een brede doorgang op het perron, **zonder obstakels**;
3. een perron met een effen en **slipvrije verharding**;
4. een perron dat **zonder drempels** bereikbaar is;
5. een **opstapvlak** met rubbertegels en een aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering;
6. indien aanwezig, een **correct aangelegd fietspad** ter hoogte van het perron.

Kenmerken toegankelijke halte

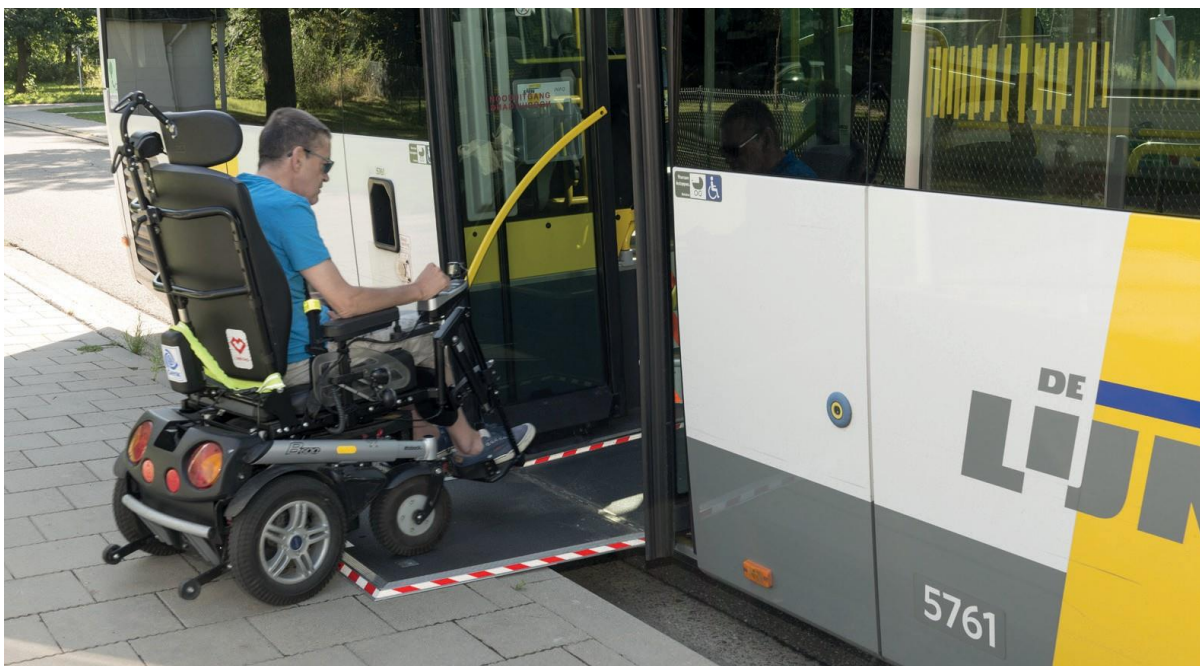


Verhoogde aanleg perron

Bij een toegankelijke halte is het perron verhoogd aangelegd. Hierdoor verkleint de opstaphoogte bij het in- en uitstappen. De optimale hoogte is verschillend voor een tram- en bushalte. Voor een tramhalte wordt een hoogte van 29 centimeter aanbevolen. Bij een bushalte moet een onderscheid worden gemaakt tussen een 'haltehaven' en een 'uitgestulpte voetpadhalte'.

- Minimaal 15 cm
- Aanbevolen:
 - De hoogte bedraagt 18 cm voor een uitstulpende halte waarbij de bus niet over het perron uitzwenkt.
 - 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. De bus zwenkt wel uit over het perron.

Met deze perronhoogtes is, bij gebruik van de oprijplaat, het hellingspercentage zodanig beperkt dat de meeste rolstoelgebruikers zelfstandig de bus of tram op kunnen.



Door de juiste perronhoogte te gebruiken, kunnen rolstoelgebruikers zelfstandig de bus in en uit.

Hoogte van een toegankelijk perron

- 18 cm voor een rijbaanhalte (bus zwenkt niet uit over het perron)
- 15/16 cm voor een bushaltehaven (bus zwenkt uit over het perron)
- 29 cm voor een tramhalte

Aanrijdbare boordsteen

De perronboord wordt aangelegd met een aanrijdbare boordsteen waarbij het voertuig de halte kort kan aanrijden en de wielen geleid worden. De boordsteen heeft een effen en glad contactoppervlak.

- De uitvoeringskleur van de aanrijdbare boordstenen is wit.
 - Uitzondering. Omwille van erfgoedredenen kan een afwijking in kleur worden toegestaan indien:
 - De halte is gelegen in een erfgoedwaardig gebied
 - De aanvraag tot afwijking voor iedere halte afzonderlijk wordt aangevraagd op basis van een geschreven advies van dienst Erfgoed met plaatsgebonden gefundeerde motivatie. Dit advies wordt opgevraagd door de subsidieaanvrager
 - Voor de toepassing van deze uitzondering dient door de wegbeheerder steeds te worden afgestemd met Inter.
- De perronboord wordt in één rechte lijn aangelegd



Met het gebruik van een aanrijdbare boordsteen op de juiste hoogte vergroot het gebruikscomfort aanzienlijk waardoor reizigers vlotter kunnen in- en uitstappen.

Kenmerk 2: Brede doorgang op het perron, zonder obstakels

Omwille van de eisen van toegankelijkheid vergen perrons - liefst over de volledige lengte, maar zeker ter hoogte van de tweede (rolstoeltoegankelijke) deur - een minimale breedte van 2,50 meter.

De uitgeklapte oprijplaat heeft een lengte van ca. 1 meter. Om met een rolstoel de oprijplaat te kunnen bereiken is er een bijkomende breedte van 1,50 meter nodig, vandaar de 2,50 meter.

Daarnaast moet rekening gehouden worden met een obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,50 meter. Bij een lokale puntversmalling moet er een breedte van minstens 1,00 meter beschikbaar blijven. Voor en na een dergelijke versmalling is er een vrije draairuimte van 1,50 meter diameter. Hou bij de inplanting van een schuilhuisje, vuilnisbak of andere accommodatie op het perron rekening met deze vooropgestelde perronbreedtes.



Benodigde breedte ter hoogte van rolstoeltoegankelijke deur:
Oprijplaat 1,00 m + draaicirkel rolstoel 1,50 m = 2,50 m.

Bij een correct aangelegde tramhalte moet de oprijplaat niet worden uitgelegd voor de rolstoelgebruiker. In dit geval volstaat een perronbreedte van 1.50 m

Kenmerk 3: Effen en slipvrije verharding

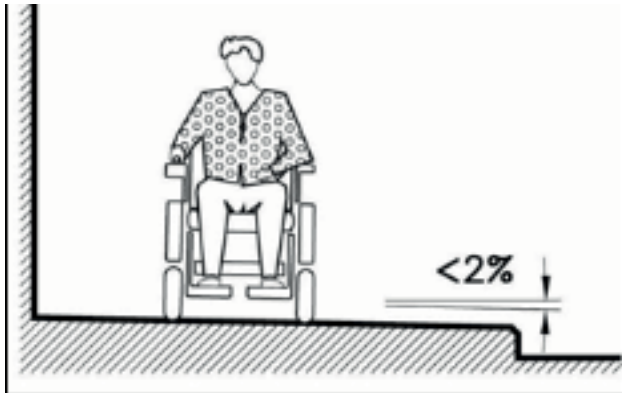
De verharding van het perron moet volledig vlak zijn. Integreer de bushalte daarom optimaal in het ontwerp van de publieke ruimte. Let er wel op dat de halte duidelijk herkenbaar is, ook voor slechtzienden. Een voldoende sterk kleurcontrast is dus aangewezen. Dit kan bijvoorbeeld door voor de perronrand gebruik te maken van een aanrijdbare boordsteen. Zijn specifieke vorm en witte kleur maken de halte duidelijk herkenbaar.

Dit geldt ook voor de tactiele geleiding (zie kenmerk 5). De aanwezigheid van een rubberen opstapvlak is niet alleen een belangrijk hulpmiddel voor blinde en slechtziende reizigers. Het helpt de chauffeur om te weten waar hij met de bus moet stoppen en de klant weet waar hij moet instappen. Zo verloopt het in- en uitstappen een stuk vlotter.



Effen verharding met beperkte dwarshelling. De aanrijdbare boordsteen en perronrand zorgen ervoor dat de halte duidelijk herkenbaar is. Het rubberen opstapvlak duidt aan waar de bus zal stoppen.

Een te grote dwarselling van de looproute is zeer hinderlijk voor mensen met evenwichtsproblemen, kinderwagens, rolstoelen,... Een dwarselling tot 2 procent is voor iedereen nog begaanbaar en voldoende om een goede afwatering te realiseren.



De ideale dwarselling is beperkt tot maximaal 2 procent.

Kenmerk 4: Het perron bereiken zonder drempels

Veel perrons sluiten gelijkgronds aan op het voetpad en zijn bijgevolg toegankelijk zonder dat er een hellend vlak nodig is als aanloop.

In een aantal gevallen, bijvoorbeeld bij busstations, zijn er afzonderlijke verhoogde perrons. In dit geval is het belangrijk dat de perrons een hellend vlak hebben om drempelloos op het perron te kunnen geraken. Het maximale hellingspercentage dat een rolstoelgebruiker kan overbruggen hangt af van de te overbruggen hoogte:

- tot 10 centimeter: hellingspercentage maximaal 10 procent
- 10 tot 25 centimeter: hellingspercentage maximaal 8,3 procent
- 25-50 centimeter: hellingspercentage maximaal 6,25 procent
- Meer dan 50 centimeter: hellingspercentage maximaal 5 procent



Busstation Riemst: een perron bereikbaar met hellend vlak.

Kenmerk 5: Opstapvlak in rubbertegels en een aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering

Om een halte toegankelijk te maken voor blinden en slechtzienden moet deze uitgerust worden met de nodige tactiele geleiding. Ook andere reizigers oriënteren zich vaak, al dan niet bewust, op deze aanduidingen.

Omdat iedere aanduiding berust op conventies moet er gewaakt worden 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 (bv. gevels van de bebouwing aan de rand van het voetpad).

Noppentegels worden enkel gebruikt als waarschuwingsmarkering voor gevaar, bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen.

Ook bij de tramhaltes, die hoger zijn dan een bushalte, wordt een waarschuwingsmarkering in noppentegels aan de rand van het perron aanbevolen. Deze strook van 60 cm breed op 40 cm van de perronrand wordt aangebracht over de gans lengte van het perron.



Het rubberen opstapvlak van 90cm op 90cm met de aansluitende geleidelijn in ribbeltegels/markering tot aan de natuurlijke gidslijn.



Tramhalte met veiligheidsstrook in noppentegels over de volledige lengte van het perron.

Kenmerk 6: Plaats van het fietspad ter hoogte van de halte

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 verhoogd perron.

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.

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.

Een fietspad wordt dus best achter de bushalte gelegd. Als het op hetzelfde niveau van de bushalte ligt, moet er een minimale tussenafstand van 1,20 meter tussen de rand van de perronboord en de rand van het fietspad zijn.



Correct aangelegd fietspad op dezelfde hoogte van het perron waarbij de afstand tussen het fietspad en de perronboord groter is dan 1,20 m.