Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1221
van **ELS ROBEYNS**
datum: 4 mei 2017

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Openbaar domein, bussen en bushaltes - Toegankelijkheid

Om tot een leefbare en obstakelvrije openbare ruimte te komen moet men mensen met een beperking als norm nemen bij het maken van ontwerpen. Toegankelijke stoepen, pleinen en openbaarvervoershaltes zorgen ervoor dat meer mensen zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Ook de architectuur van het rollend materieel dient een maximale toegankelijkheid te waarborgen.

1. Welke initiatieven heeft de minister sinds het begin van deze legislatuur genomen om de toegankelijkheid van het openbaar domein te bevorderen? Graag een opsomming van de genomen initiatieven en een opdeling van de concrete uitwerkingen of realisaties per provincie en per jaar met daarom gekoppeld het budget dat eraan werd besteed.
2. Welke initiatieven heeft de minister sinds het begin van deze legislatuur genomen om de toegankelijkheid van de voertuigen en halte-infrastructuur te bevorderen? Graag een opsomming van de genomen initiatieven en een opdeling van de concrete uitwerkingen of realisaties per provincie en per jaar met daarom gekoppeld het budget dat eraan werd besteed.
3. Welke initiatieven zal de minister nog nemen om het openbaar domein en het openbaarvervoersaanbod nog toegankelijker te maken?
4. Met welke partners werkt de minister samen en welke instanties vraagt hij om advies rond het aspect toegankelijkheid?
5. Welke middelen trekt de minister voor 2017, 2018 en 2019 uit om de toegankelijkheid te bevorderen?

BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 1221 van 4 mei 2017
van **ELS ROBEYNS**

---

1. Bij de heraanleg van het openbaar domein wordt rekening gehouden met toegankelijkheid. Hiervoor heeft mijn administratie een vademecum Toegankelijk Publiek Domein (https://www.vlaanderen.be/nl/publicaties/detail/toegankelijk-publiek-domein-vademecum) uitgewerkt dat ook gebruikt kan worden door lokale besturen. Een overzicht van de realisaties tijdens deze legislatuur is niet beschikbaar omdat dit steeds deel uitmaakt van andere projecten.

2. Toegankelijkheid is als transversaal beleidsthema een belangrijk aandachtspunt bij de investeringen in voertuigen en halte-infrastructuur. Net omdat het een onderdeel is van de globale aanpak bij de diverse investeringen wordt er tot nog toe geen apart budget voor toegankelijkheid uitgetrokken.

   Recente Investeringen in rollend materieel hebben een belangrijke impact omdat alle nieuwe voertuigen 100% toegankelijk zijn:
   - In de periode 2014-2016 werden 358 nieuwe bussen besteld. Hierdoor is het percentage toegankelijke bussen tussen 2014 en 2016 gestegen van 77% naar 86%. In dezelfde periode is door de instroom van nieuwe trams ook het aantal toegankelijke trams gestegen van 35% naar 46%.
   - In 2017-2019 worden nog eens ruim 330 nieuwe voertuigen besteld, wat het totaal brengt op bijna 700 nieuwe voertuigen in deze legislatuur. Dankzij dit investeringsbeleid zal het aandeel toegankelijke bussen in 2020 100% bedragen.

   De halte-infrastructuur toegankelijk maken is de bevoegdheid van de wegbeheerder. 70% van alle haltes van het stads-en streekvervoer valt onder de bevoegdheid van lokale wegbeheerders (de steden en gemeenten). De Lijn zorgt voor ondersteuning van de lokale besturen met bv. met de standaardisatiegids en advies op maat.
   Een gericht investeringsbeleid werd tot nu toe bemoeilijkt omdat er geen eenduidig overzicht was op de toegankelijkheidstatus van de haltes. Vorig jaar werd daarvoor door De Lijn een nieuw instrument, de haltebeheertool, in gebruik genomen. Hiermee is ondertussen de toegankelijkheidsstatus van 29.000 haltes in kaart gebracht. Tegen oktober 2017 wordt de inventarisatie van alle 36.000 haltes voltooid. De inventaris kan worden gebruikt om een gericht en planmatig investeringsbeleid vorm te geven. Door de koppeling van de data aan de routeplanner en de informatie op halte- en lijnniveau wordt informatie ook bruikbaar voor de openbaar vervoergebruikers.

   Op basis van de inventaris zal Vlaanderen aan de wegbeheerders dus gerichte vragen kunnen stellen om prioritair aan te pakken haltes toegankelijk aan te leggen. Bedoeling is om zo op een planmatige wijze tot een netwerk van 'meer mobiele lijnen' te komen. De Lijn trekt alvast dit jaar 1,5 miljoen euro uit om haltes in eigen bedding (tramhaltes) van de eerste geselecteerde 'meer mobiele lijnen' toegankelijk aan te leggen.

3. Naast de inventaris van de haltes wordt een project 'meer mobiele lijn' opgestart. Het is voor de wegbeheerders niet mogelijk om de vele (tienduizenden) niet

toegankelijke haltes op korte termijn her aan te leggen. Met 'meer mobiele lijn' wordt geopteerd voor een planmatige aanpak, lijn per lijn, om zo tot een netwerk van 'meer mobiele lijnen' te kunnen komen. Op basis van de inventaris zullen analyses worden gemaakt om aan de wegbeheerders aan te kunnen geven welke haltes best toegankelijk worden gemaakt.
Omdat op een 'meer mobiele lijn' het merendeel van haltes langs deze lijn toegankelijk zijn, de toegankelijkheidsstatus kenbaar zal worden gemaakt én de lijn wordt bediend door toegankelijke voertuigen, zal vooraf reserveren niet meer nodig zijn.
Nog dit jaar komen er concrete proefprojecten op het terrein om dit systeem te testen. We beginnen met één 'meer mobiele lijn' per provincie:

- West-Vlaanderen: de Kusttram
- Limburg: Lijn 51 Hasselt – Heusden
- Oost-Vlaanderen: Tramlijn 1 (Gent)
- Antwerpen: Tramlijn 15 (Antwerpen)
- Vlaams-Brabant: Ringbus Leuven

Het is de bedoeling om na de opstart door middel van een planmatige aanpak tot een netwerk van 'meer mobiele lijnen' te kunnen komen.

4. De Lijn organiseert met betrekking tot haar toegankelijkheidsbeleid structurele overlegmomenten met vertegenwoordigers van de bestaande belangengroepen. Op dit ogenblik worden deze overlegmomenten gekoppeld aan de begeleiding van het project 'meer mobiele lijn'. Ook werd recent aan gebruikers input gevraagd naar aanleiding van de opmaak van nieuwe bestekken voor de bestelling van nieuwe bussen.
Daarnaast heb ik als minister, in samenwerking met De Lijn, zelf het initiatief genomen om een bijkomende 'experten begeleidingsgroep' samen te stellen met ervaringsdeskundigen. Concreet gaat het om groep met zeven experten, met uiteenlopende beperkingen (visueel, motorisch…).
Uit deze samenwerkingen komen heel concrete suggesties, van bijvoorbeeld aanbevelingen over de communicatie van de toegankelijkheidsstatus van de haltes op de website van De Lijn tot aanpassingen van voorzieningen op de voertuigen van De Lijn.

   In samenwerking met het departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) en De Lijn wordt met diverse partners aan innoverende mobiliteitsprojecten samengewerkt, bv.:

   - met de reizigersbond en Inter (agentschap toegankelijk Vlaanderen) in het kader van de ontwikkeling van mobiliteitstrainingssessie voor personen met een visuele of motorische beperking;
   - met Trein Tram Bus en Imob in het kader van het proefproject OV buddies in Oost-Vlaanderen.

   Met medewerkers van Agentschap Wegen en Verkeer, DMOW, De Lijn en Inter werd een opleiding/uitwisseling opgezet over de aanleg van toegankelijke halte-infrastructuur en de toegankelijke inrichting van het publiek domein.

5. Zie antwoord vraag 2.