

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 60
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn Antwerpen - Toegankelijkheid halte-infrastructuur Noorderlijn

Het project Brabo 2 maakt deel uit van het Vlaamse Masterplan Mobiliteit Antwerpen en was de voorbije jaren in verschillende delen van de stad in uitvoering. Het omvat concreet de heraanleg van de Noorderleien en het Operaplein, alsook een nieuwe tramverbinding tot aan de Havanasite en op het Eilandje. Deze werf, in de volksmond ook de Noorderlijn genoemd, werd onlangs afgerond.

Binnen het deelproject van de Noorderlijn werden de haltes niet aangelegd volgens het Vlaams vademecum toegankelijk publiek domein. Nochtans liggen de meest recent aangelegde haltes op de Noorderlaan, een Vlaamse gewestweg. In het antwoord van de minister op schriftelijke vraag nr. 903 van 29 mei 2020 over dit probleem werd gesteld dat de stad Antwerpen vragende partij was om niet het Vlaamse vademecum te volgen, maar de principes in het draaiboek openbaar vervoer van de stad Antwerpen. Evenwel werden ook deze Antwerpse regels rond toegankelijke voorzieningen voor blinden en slechtzienden niet gevolgd. Als gevolg daarvan zijn slechts 2 op 38 haltes van deze nieuwe tramlijn toegankelijk voor blinden en slechtzienden.

Ik stelde over dit probleem reeds verschillende vragen. Het blijft echter heel onduidelijk waarom de Vlaamse regels niet werden gevolgd op een gewestweg, en waarom ook de Antwerpse eigen principes niet werden toegepast.

1. De stad Antwerpen gaf aan dat zij de rubberen tegels als gevaarlijk beschouwen en om deze reden het Vlaams vademecum niet volgden. Het niet leggen van de rubberen tegels en nodige geleiding vanuit veiligheidsoverwegingen is uiteraard een valabel principe, maar het zou niet mogen kunnen dat daarmee de nodige voorzieningen voor blinden en slechtzienden overboord gaan zonder alternatief. De betrokken overheden moeten hierover in gesprek gaan en een consensus zoeken.

Werden met de stad Antwerpen gesprekken gevoerd, zijn die gaande of in de toekomst gepland om tot een harmonisering te komen tussen het Vlaamse vademecum en het Antwerpse draaiboek?

2. Is het gangbaar dat een lokale overheid bij de aanleg van weginfrastructuur op een gewestweg kan vragen om de regels van het gewest niet toe te passen? Om welke reden werd hier wel op ingegaan bij de vraag door de stad Antwerpen?
3. In de antwoorden op mijn vorige schriftelijke vragen werd te kennen gegeven dat het niet duidelijk is waarom na de vraag van de stad Antwerpen om de Antwerpse principes toe te passen, geen uitvoering werd gegeven aan deze principes. De

minister gaf ook te kennen dat De Lijn geen toezichthoudende overheid is en dit dus niet kon verhinderen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) lijkt echter de toezichthoudende overheid te zijn en dus verantwoordelijk voor het opleveren van de heraangelegde Noorderlaan.

Met aandrang vraag ik meer informatie hoe het uitblijven van voorzieningen voor blinden en slechtzienden op de haltes van de Noorderlijn is kunnen gebeuren binnen een project met Vlaamse financiering.

4. De minister gaf aan dat er geen plannen zijn om de haltes aan te passen om toegankelijk te zijn voor blinden en slechtzienden.

Op welke manier zal toch nagegaan worden om deze nieuwe tramlijn gebruiksvriendelijk te maken voor mensen met een visuele beperking?

ANTWOORD

op vraag nr. 60 van 8 oktober 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De principes met betrekking tot de tactiele geleiding zijn voor Vlaanderen vastgelegd in het Vlaams 'vademecum toegankelijk publiek domein' van het Agentschap Wegen en Verkeer (<https://www.vlaanderen.be/publicaties/toegankelijk-publiek-domein-vademecum>). De betrokken diensten van de stad Antwerpen werden reeds eerder gewezen op de afwijkende richtlijnen met betrekking tot tactiele geleiding in hun 'draaiboek openbaar vervoer'. Het is inderdaad aangewezen dat bij de herziening van de richtlijnen door AWW er een consensus wordt gevonden om de verschillen in richtlijnen op Vlaams niveau en deze op het niveau van de steden en gemeenten in Vlaanderen zo ver als mogelijk weg te werken. Net zoals dit het geval was bij de opmaak van het 'vademecum toegankelijk publiek domein' is het belangrijk om ook hier de gebruikersorganisaties op Vlaams niveau te betrekken.
2. Het project Brabo 2 werd samen met de betrokken partners (De Lijn, stad Antwerpen, AWW, Lantis (toen nog BAM)) ontworpen, wat in een aantal gevallen heeft geleid tot het sluiten van compromissen.
3. Het klopt dat in het verleden te weinig aandacht werd besteed aan de toegankelijkheid voor blinden en slechtzienden bij de aanleg van haltes. Dit geldt niet alleen voor de Noorderlaan in Antwerpen, maar jammer genoeg voor gans Vlaanderen. Met de implementatie van het Masterplan toegankelijkheid zullen de betrokken wegbeheerders worden ondersteund om dit probleem aan te pakken.
Het project Brabo 2 werd samen met de betrokken partners (De Lijn, stad Antwerpen, AWW, Lantis (toen nog BAM)) ontworpen, wat in een aantal gevallen heeft geleid tot het sluiten van compromissen.
4. Zie het antwoord op vraag 3.