

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 322

van **MAAIKE DE VREESE**

datum: 2 december 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

*Sites Sport Vlaanderen - Bereikbaarheid met openbaar vervoer*

In 2019 werden de Vlaamse steden en gemeenten opgedeeld in vijftien vervoerregio's. Binnen deze vervoerregio's zitten de lokale besturen mee aan het stuur om de mobiliteitsuitdagingen in de omgeving aan te pakken.

We moeten erover waken dat voor personen met een beperking bepaalde infrastructuur goed bereikbaar blijft. Ik heb concreet de vraag gekregen voor een heropwaardering van de halte Assebroeck Sportpark in Brugge, om de bereikbaarheid voor personen met een (visuele) beperking te garanderen.

1. Kan de minister toelichting geven over de bereikbaarheid van Sport Vlaanderen Brugge via het openbaar vervoer? Op welke manier zou de halte Assebroeck Sportpark opnieuw kunnen worden opgewaardeerd? Welke stappen zal de minister daarvoor ondernemen? Zal zij contact opnemen met vervoerregio Brugge om tot een oplossing te komen?
2. Wordt er een screening gedaan van de bereikbaarheid via het openbaar vervoersnet van alle sites van Sport Vlaanderen? Zo ja, wat waren de resultaten van deze screening? Op welke manier werd er rekening mee gehouden om de bereikbaarheid voor personen met een (visuele) beperking te waarborgen? Wanneer heeft de minister daarvoor overleg gehad met de vervoerregio's? Welke stappen zijn er al gezet en welke acties zal de minister in de toekomst nog ondernemen?



**Vlaams  
Parlement**

**ANTWOORD**

op vraag nr. 322 van 2 december 2022

van **MAAIKE DE VREESE**

---

1. Basisbereikbaarheid vertrekt van vraaggestuurd vervoer op basis van reële vervoersnoden van de gebruikers en combineert het openbaar vervoer met andere vervoersmodi.

Op de vervoerregioraad dd. 23/11/2020 werd het OV-plan goedgekeurd met als focus een radiaal netwerk met een sterke focus op bundeling van lijnen op de invalswegen van en naar Brugge. Ook het stedelijk openbaar vervoer is hertekend waarbij ook hier gekozen is om een aantal sterke bundels te creëren, aangevuld met een aantal meer ontsluitende stadslijnen die zorgen voor ontsluiting van de Brugse wijken en geënt zijn op 't Zand en het Station.

Dit alles leidt concreet tot een nieuw stads- en streeknet met ook een aangepaste bediening voor Sportpark Vlaanderen in Brugge. De dichtstbijzijnde halte wordt: Brugge Altebijstraat langs de N9 Maalsesteenweg.

Toekomstige bediening aan halte Brugge Altebijstraat:

- Verbinding AZ Sint-Jan – Station – Centrum – Sint-Kruis (10'-frequentie op weekdays, 12'-frequentie op zaterdagen en 15'-frequentie op zondagen);
- Verbinding Brugge Station – Sijsele (10'-frequentie op weekdays en op zaterdagen, 15'-frequentie op zondagen).

Wat betreft de toegankelijkheid van de halte op de N9 zijn er voorbereidingen voor de aanpassingen aan de halte bezig. De looplijn naar de halte toegankelijk maken, via de Altebijstraat (gemeenteweg), is een bevoegdheid van de stad Brugge voor het gedeelte Altebijstraat. Het klopt dat toegankelijkheid niet stopt of begint bij een halte. De stad Brugge hecht veel belang aan integrale toegankelijkheid. AWV maar ook onze ambtelijke vertegenwoordiger in de vervoerregio staat in nauw contact met de stad Brugge.

2. Voor iedere vervoerregio werden bij de opbouw van dit openbaar vervoernetwerk de sites van Sport Vlaanderen meegenomen in globale analyse van de algemene attractiepolen die op hun beurt een impact hebben op de analyse van het potentieel aantal reizigers. Het reizigerspotentieel is, zoals eerder aangegeven, een bepalende factor bij de uitwerking van het nieuwe vraaggestuurd openbare vervoersnetwerk. Aparte screenings van de bereikbaarheid van de sites van Sport Vlaanderen, maakten geen onderdeel uit van de gevolgde planningsmethodiek.

De toegankelijkheid van het openbaar vervoernetwerk is een belangrijk aandachtspunt. Met het Masterplan Toegankelijkheid wordt werk gemaakt van doelstelling om tegen 2030 50% van de haltes van het kern- en aanvullend net toegankelijk te hebben, ook voor personen met een visuele beperking. Ambitie is om de haltes die deel uitmaken van een hoppinpunt zijn tegen 2030 allemaal toegankelijk. Meer info: <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/toegankelijke-haltes/masterplan-toegankelijkheid> De acties binnen het masterplan :

- subsidie: voor (her)aanleg van toegankelijke haltes door gemeenten;
- planadvies: wegbeheerders kunnen hiervoor terecht bij de deskundigen doorstroming van De Lijn;
- coachingtraject: begeleiding gemeenten door Inter voor opmaak actieplan toegankelijke haltes;
- themadag: met toekenning tweejaarlijkse prijs voor gemeenten met verdienstelijk beleid toegankelijke haltes (<https://www.vlaanderen.be/meer-mobiele-gemeente-stad>);
- monitoring: gebeurt permanent door haltebeheer De Lijn, de toegankelijkheidsstatus van de haltes wordt gekoppeld aan de reizigersinformatie;
- het charter toegankelijkheid.

Bij de opmaak van het OV-plan werd naast de toetsing van de socio-demografische gegevens ook nagegaan of belangrijke attractiepolen al dan niet bediend zouden worden. De basis voor deze inventarisatie van de attractiepolen was de studie 'Ontwikkelingskansen op basis van knooppuntwaarde en nabijheid voorzieningen' uitgevoerd door het VITO (i.o.v. Dep. Ruimte Vlaanderen, 2016) waarin een inventarisatie werd gedaan van alle voorzieningen in Vlaanderen. Dit is weergegeven in figuur 10 van het OV-plan (pg 24).  
[https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1607934238/201210\\_VVR\\_Brugge\\_VERVO\\_ERPLAN.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1607934238/201210_VVR_Brugge_VERVO_ERPLAN.pdf)