

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 755

van **STIJN BEX**

datum: 6 februari 2023

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Vlaams openbaarvervoervademecum - Initiatieven*

Het spreekt voor zich dat lokale besturen bij de heraanleg van het openbaar domein hun plannen (moeten) afstemmen op de noden en wensen van De Lijn. In Gent bijvoorbeeld worden momenteel plannen opgemaakt voor de heraanleg van tram-as Petercelle. Dit is de drukste tram-as van Vlaanderen die een directe verbinding vormt tussen station en centrum.

De Lijn koppelt bij de heraanleg van deze as heel wat randvoorwaarden aan de heraanleg van het openbaar domein. Ze is namelijk – terecht – bezorgd over de doorstroming en het comfort voor de reizigers. De stad Gent laat zich bij de heraanleg van straten zoveel mogelijk leiden door het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer). Daarbij is het logisch dat het openbaar vervoer voorrang krijgt op individueel gemotoriseerd autoverkeer, maar is het helaas niet altijd mogelijk om in een eigen bedding te voorzien voor openbaar vervoer. Dit noopt tot keuzes: parkeerplaatsen schrappen, minder laad- en losmogelijkheden, enzovoort.

De Lijn dwingt haar eisen af bij de wegbeheerder, die deze dan lokaal moet verdedigen. Naar analogie met het fietsvademecum zou het zinvol zijn om vanuit Vlaanderen de streefbeelden, randvoorwaarden en aanbevelingen voor het openbaar vervoer in een vademecum te gieten. Dan is er een duidelijk kader dat meegegeven wordt vanuit het bestuursniveau verantwoordelijk voor het openbaar vervoer.

1. Welke stappen zette de minister al om de heraanleg van het openbaar domein in functie van een sterk openbaar vervoer te stroomlijnen?
2. Acht de minister het, naar analogie met het fietsvademecum, nuttig om een duidelijk kader te scheppen dat vanuit Vlaanderen de streefbeelden, randvoorwaarden en aanbevelingen voor het openbaar vervoer kan stroomlijnen? Waarom wel/niet? Welke stappen zal zij concreet ondernemen?



**Vlaams  
Parlement**

**ANTWOORD**

op vraag nr. 755 van 6 februari 2023

van **STIJN BEX**

---

1. In het kader van Basisbereikbaarheid zet ik samen met lokale overheden en de vervoerregio's in op een visievorming rond het netwerk van het openbaar vervoer, alsook rond de wegencategorisering. Vanuit deze visievorming worden Hoppinpunten geselecteerd, dewelke belangrijke vervoersknooppunten zijn waar reizigers vlot kunnen overstappen van de ene modus op de andere modus. De respectievelijke wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de Hoppinpunten. Ook gaat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in de komende jaren Hoppinpunten realiseren om het netwerk te vervolledigen. Gemeenten kunnen beroep doen op subsidies voor de aanleg van Hoppinpunten op gemeentelijk domein. Zo ondersteunen we ook lokale wegbeheerders om deze belangrijke overstappunten kwalitatief te realiseren.

Daarnaast verwijs ik naar het [Masterplan Toegankelijkheid](#) met volgende doelstellingen:

- 50 % van de haltes van het kernnet en het aanvullend net zijn toegankelijk tegen 2030.
- 100 % van de haltes aan een Hoppinpunt zijn zelfstandig toegankelijk voor mensen met een motorische en visuele beperking tegen 2030.

Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt jaarlijks aan de realisatie van toegankelijke haltes. Voor steden en gemeenten voorzie ik ook voor dit aspect in een subsidieregeling (zie <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/toegankelijke-haltes/masterplan-toegankelijkheid#vlaamse-steun-voor-gemeenten>).

Richtlijnen hoe het openbaar domein (her)aangelegd kan worden, zijn neergeschreven in verschillende documenten. De inrichtingsprincipes voor het robuust wegnnet zijn uitgewerkt en staan hier ter beschikking: <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/robuust-wegennet>.

De inrichtingsprincipes zijn opgesteld, o.a. in overleg met De Lijn en andere relevante betrokken partijen. De inrichtingsprincipes bieden handvatten hoe wegen (her)ingericht kunnen worden, rekening houdend met de verschillende modi, vanuit de netwerkbenadering die in de vervoerregio's besproken wordt. Gedetailleerde ontwerprichtlijnen zijn terug te vinden in verschillende documenten, o.a. het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, het Vademecum Veilige Wegen en Kruispunten, het Vademecum Weginfrastructuur enz. (Het overzicht is beschikbaar op <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen>).

Specifiek met betrekking tot de inrichting van toegankelijke haltes beschikt De Lijn over de Bushaltegids 2.0 waarin ontwerprichtlijnen zijn opgenomen. Deze ontwerprichtlijnen worden door AWV en De Werkvennootschap steeds gehanteerd bij de uitwerking van plannen. De bushaltegids is beschikbaar op <https://www.delijn.be/nl/content/toegankelijke-haltes/>.

2. De streefbeelden, randvoorwaarden en aanbevelingen voor openbaar vervoer zullen worden opgenomen in de verschillende vademeca met betrekking tot het wegontwerp binnen de nieuwe wegcategorisering.

Bovendien maakt De Lijn ook deel uit van de Projectstuurgroep waarbinnen AWV of De Werkvennootschap projecten uitwerken. Op deze manier wordt de inrichting van het openbaar domein ten behoeve van het OV door De Lijn bewaakt.