



Mevrouw Lydia Peeters  
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken  
Koning Albert II-laan 20  
1000 BRUSSEL

**contactpersoon**

Frank Van Thillo  
fvthillo@serv.be

**ons kenmerk**

MORA\_20210917\_BriefADV\_Haltes en halte-infrastructuur

**Brussel**

17 september 2021

## **Aangepast advies voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over haltes en halte-infrastructuur**

Mevrouw de minister

Op 19 juli 2021 vroeg u de Mobiliteitsraad om advies over het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over haltes en halte-infrastructuur. Ook toegankelijkheid en de bijhorende subsidies komen daarin aan bod.

Binnen de MORA heerst **tevredenheid** over de **betrokkenheid** van verschillende stakeholders bij het toegankelijkheidsbeleid. Zo werden De Lijn, het departement MOW, AWV, Vervoerregioraden, de lokale en provinciale besturen, VVSG, Inter en de gebruikers betrokken bij de opmaak van het Masterplan Toegankelijkheid, de Projectoproep Toegankelijke Haltes (incl. de bijhorende richtlijnen), het Coachingtraject voor lokale besturen in functie van actieplannen, en de opmaak van de subsidieregeling.

De Raad is ook **tevreden** over de **subsidieregeling** zelf. De verschuiving van de subsidieafhandeling en -budgetten van De Lijn naar het departement MOW zorgt voor een meer uniforme aanpak. En het regelgevend kader zorgt voor meer zekerheid voor de lokale besturen. Er gaat wel bezorgdheid van de leden gaat uit naar de grootte van het voorziene budget en het toegankelijk maken van haltes aan gewestwegen.

Het ontwerpbesluit stelt dat er een subsidie kan worden toegekend aan projecten die gericht zijn op de aanleg of herinrichting van een toegankelijke halte of voor de uitrusting van haltes, indien zij voldoen aan een aantal voorwaarden. Artikel 15, 4<sup>o1</sup> stelt als voorwaarde voor de subsidie van de levering en plaatsing van schuilhuisjes en fietsenstallingen, dat 'de gemeente de opdracht voor het oprichten en *onderhouden* van de uitrusting niet toevertrouwd aan een derde'. Voor de Raad kan het feit dat een gemeente beroep doet op derden voor onderhoud, geen

---

<sup>1</sup> Het gaat dan meer specifiek om een subsidie als vermeld in artikel 14, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup>: 75% van de kostprijs, met een maximum van 12.000 euro, voor de levering en plaatsing van een schuilhuisje, met inbegrip van een zitbank en vuilnisbank. Alsook 75% van de kostprijs, met een maximum van 11.000 euro, voor de levering en plaatsing van een fietsenstalling.

uitsluitingscriterium zijn voor subsidies voor de levering en plaatsing van schuilhuisjes en fietsenstallingen. De Raad vraagt dan ook om het woord 'onderhouden' in artikel 15, 4° te schrappen.

Wat de **ambities** betreft, die overgenomen werden uit het Masterplan Toegankelijkheid, staat de Raad achter de aanvankelijke **focus** op de belangrijkste haltes en de Hoppinpunten. Daarnaast blijft wel de vraag bestaan hoe de **prioritering** zal gebeuren en of de Vlaamse regering later nog streeft naar **volledige toegankelijkheid** voor 100% van de haltes.

Basisbereikbaarheid zet in op een omschakeling naar vraaggestuurd OV en multimodaliteit. Dit vormt een complex gegeven, met veel vervoersmodi en veel spelers. Deze complexiteit resulteert in een verscheidenheid aan besluiten en decreten, en vaak versnipperde taakverdelingen. De Raad blijft pleiten voor meer samenhang en afstemming tussen alle aspecten en besluiten van Basisbereikbaarheid. Zo omvat dit besluit gewone OV-haltes, terwijl een ander besluit, dat de MORA gelijktijdig adviseert, gaat over Hoppinpunten. Algemene bepalingen over andere mobipunten of haltes voor openbaar vervoer over water komen nergens in deze documenten aan bod. De Vlaamse regering moet ervoor zorgen dat dit onderscheid in **halte-types** niet leidt tot verwarring bij de reiziger of een impact heeft op de kwaliteit van de infrastructuur.

De MORA beaamt het belang van de regelgeving, de doelstellingen, plannen en instrumenten voor toegankelijkheid. Met het oog op het behalen van concrete en kwaliteitsvolle realisaties, formuleert de Raad volgende **aanbevelingen**.

- De heraanleg van haltes aan **gewestwegen** komt niet aan bod in dit besluit. De MORA mist dan ook de ambities en plannen voor het toegankelijk maken van deze haltes.
- Daarnaast vraagt de Raad om aan te tonen dat het voorziene **budget** voor 430 haltes/jaar voldoende is om te komen tot 50% toegankelijk haltes tegen 2030.
- De MORA vraagt om een periodieke **rapportering** te doen over de stand van zaken over de toegankelijkheid van haltes en Hoppinpunten. Zo kan, indien nodig, bijgestuurd worden om de doelstellingen van 2030 te halen. Dit evenwel zonder administratieve overlast te creëren voor lokale besturen.
- De Raad adviseert ook om een **toegankelijkheidscheck** in te voeren, zoals dat ook gebeurt voor openbare gebouwen. Deze check kan uitgevoerd worden door Inter in de ontwerpfase bij de vergunningsprocedure of de subsidietoekenning. Eventueel kan nogmaals een praktijkcontrole gebeuren na de uitvoering, als onderdeel van het Protocol dat voorgesteld werd door de Inspectie Financiën en opgenomen werd in de nota van het ontwerpbesluit.
- Tenslotte stelt de MORA voor om verdere stappen te zetten op het vlak van **betrokkenheid**. Enerzijds moet de betrokkenheid van de adviesraad NOOZO, en de middenveld- en gebruikersorganisaties **structureel** verankerd worden. Anderzijds moet de inbreng van individuele gebruikers aangeboord worden om te evolueren naar **co-creatie**. Deze actoren zijn immers zeer goed geplaatst om de toegankelijkheid van haltes in de praktijk te evalueren en eventuele pijnpunten, toegankelijkheidsnoden en nieuwe inzichten naar voor te schuiven. De MORA raadt aan om hiervoor een centraal meldpunt te creëren en daarnaast ook geanonimiseerde **data** te verzamelen over het effectief en potentieel gebruik van haltes door minder mobiele mensen. Zo dragen de gebruikers zelf bij aan de prioritering en rapportering.

Hoogachtend,

Daan Schalck  
Voorzitter

Frank Van Thillo  
Algemeen secretaris