

Dienstorder MOW/AWV/2012/5

d.d. 26 maart 2012



agentschap
Wegen en Verkeer

Titel:	Inplanting en inrichting van halteplaatsen voor openbaar vervoer langs gewestwegen
Voorgesteld door: (stuurgroep)	Verkeer en Mobiliteit (AVVG)
Kenniscluster:	4.2.6. Verkeer en Mobiliteit – Beheer van het Verkeer - Voorzieningen voor openbaar vervoer
Verspreiding: Intern / extern	extern
Vervangt dienstorder:	AWV 99/12 van 27 september 1999
Bijlagen:	1
Geldig vanaf:	datum ondertekening

Deze dienstorder wil de bepalingen uit dienstorder AWV 99/12 van 27 september 1999 actualiseren. Hieronder zijn bepalingen opgenomen over het type halte en de inplanting ervan, zowel t.o.v. fietspad, fietssuggestiestrook, voetgangersoversteekplaats als kruispunt. Wat de aanleg, de uitrusting en de toegankelijkheid van de halte betreft, wordt verwezen naar de bushaltegids van De Lijn. Voor het plaatsen van de verschillende uitrustingen (schuilhuisje, vuilnisbak, fietsenstalling, blindengeleidetegels, ...) wordt door De Lijn of de lokale overheid toelating gevraagd aan het betrokken wegendistrict.

1. Haltetypes:

We onderscheiden twee hoofdtypen: halteren op de rijbaan (bij voorkeur ter hoogte van een uitstulpend voetpad, dat als perron dient) en halteren in een haltehaven.

Volgende uitgangspunten gelden bij de keuze van het haltetype:

Soort Weg	≥90 km/u	70 km/u		≤50 km/u	
		Buitengebied	(voor)stedelijk gebied	Bubeko	Bibeko
Primair	HH	HH	HH	HH	OR /HH
Secundair III	HH	HH/OR	OR	OR	OR
Secundair I en II	HH	HH	HH/OR	HH	OR
Lokaal	HH	HH/OR	OR	OR	OR
HH = haltehaven OR = op rijbaan, bij voorkeur ter hoogte van een uitstulpend voetpad Bibeko = binnen de bebouwde kom Bubeko = buiten de bebouwde kom					

Waar er twee mogelijkheden vermeld worden, is er geen uitdrukkelijke voorkeur: de keuze moet worden gemaakt rekening houdend met de concrete situatie, waarbij prioritair aandacht moet worden geschonken aan de verkeersveiligheid, zowel voor de op- en afstappende voetgangers, als voor het achteropkomend verkeer.

a. Uitstulpende voetpadhalte

De bus halteert op de rijbaan. Het perron wordt aanliggend aan de rijbaan voorzien. Voordelen zijn: een beperktere ruimte-inname, het creëren van een vrije ruimte voor de bus, geen invoegproblemen voor de bus, geen foutparkeerders op de halte, ...

b. Haltehaven

De bus halteert buiten de rijbaan. Een halte wordt tevens ingericht als haltehaven indien:

- het een begin- of eindhalte betreft
- het een drukke op- of afstaphalte is (bijvoorbeeld aan scholen)
- de bedieningsfrequentie groot is

Als er enkel een belbus komt, halteert die bij voorkeur in een haltehaven. Halteert een reguliere lijn aan dezelfde halte dan krijgt deze functionele voorrang en wordt zonodig een uitstulpende voetpadhalte aangelegd. Een oplossing voor de belbus dient geval per geval in overleg met De Lijn en de lokale overheid te worden uitgewerkt.

Naast het hierboven vermelde heeft ook de inplanting t.o.v. kruispunten een invloed op de keuze tussen een haltehaven en een uitstulpende voetpadhalte (zie punt 3).

2. Inplanting t.o.v. fietsvoorzieningen

a. Fietspad

Fietspaden worden zoveel mogelijk achter halte en perron gebogen. Het aanleggen van voetpad, fietspad en perron op hetzelfde niveau krijgt de voorkeur vanwege de toegankelijkheid van de halte, de veiligheid en het comfort van de fietser en het comfort van de busreizigers. Het is in dit geval heel belangrijk om het fietspad duidelijk te kunnen onderscheiden van voetpad en perron door ander materiaal- en kleurgebruik.

Is er geen mogelijkheid om het fietspad achter het perron te leiden dan wordt een afstapstrook (perron) van 1m20 breed voorzien tussen fietspad en rijbaan (cfr. vademecum Toegankelijk Openbaar Domein). Het fietspad wordt daartoe uitgebogen en het geheel wordt ondersteund door verschillend materiaal- en/of kleurgebruik.

b. Fietssuggestiestrook

Een suggestiestrook kan zonder probleem voor het perron worden doorgetrokken. De bus mag op deze strook halteren.

3. Voetgangersoversteekplaatsen (VOP) in combinatie met bushaltes

3.1 Halten aan (al dan niet verkeerslichtengeregelde) kruispunten

De op- en afstappende reizigers dienen gebruik te maken van de ter hoogte van het kruispunt voorziene oversteekgelegenheden. Aandacht dient te worden geschonken aan de bereikbaarheid daarvan vanuit op- en afstapzone.

3.2 Halten niet aan kruispunten gelegen

a. Uitstulpende voetpadhalte

VOP wordt best voorzien aan de voorzijde van de bus. Hierbij moet het inhalen van de bus verboden worden (d.m.v. volle asmarkering) of zelfs onmogelijk gemaakt worden. De voetganger heeft hierdoor perfect zicht op het verkeer komende uit de tegengestelde richting. Het verkeer achter de bus wordt ondertussen opgehouden. Het voorzien van een oversteek aan de achterzijde van de bus is geen optie. Een overstekende voetganger wordt immers volledig aan het zicht onttrokken van de tegemoetkomende bestuurders.

b. Haltehaven

De inplanting van een VOP in combinatie met een haltehaven dient geval per geval bekeken te worden. De locatie van de VOP is niet zozeer gebonden aan de inplanting van de halte, maar wel aan de looplijnen van de voetgangers die de bus op- of afstappen. Zowel wanneer een VOP aan de achterkant van een busperron voorzien wordt als wanneer die aan de voorkant voorzien wordt, wordt bij voorkeur een voetpaduitstulping gecreëerd en moet de haltehaven voldoende breed aangelegd worden om de zichtbaarheid van en op de voetgangers te garanderen.

Is er (nog) geen voetpaduitstulping, dan wordt de VOP aan de achterzijde van de haltehaven voorzien. Het eerste conflict is immers dat met het verkeer komende van links. Een oversteek aan de achterzijde van de haltehaven geeft de beste zichtbaarheid op dit verkeer.

4. Inplanting t.o.v. kruispunten

a. Lichtengeregeld kruispunt

Om een degelijke lichtenbeïnvloeding mogelijk te maken, worden haltes zoveel mogelijk voorbij het kruispunt voorzien. Om het achteropkomend verkeer niet te blokkeren wordt in deze gevallen een haltehaven gecreëerd.

Indien met metingen gestaafd kan worden dat de halteringstijd min of meer constant is aan een bepaalde halte, kan overwogen worden deze halte vóór de lichten te voorzien (typesituatie: bij tramhalten op eigen bedding). De verkeerslichtenregeling kan - door rekening te houden met deze vaste halteringstijd – performanter worden gemaakt.

b. Voorrangsgeregeld kruispunt

Afhankelijk van het haltetype (volgens uit de bepalingen onder punt 1) wordt de halte voor of na het kruispunt ingeplant. Indien een haltehaven vereist is, wordt deze na het kruispunt gecreëerd. Een uitstulpende halte komt vóór het kruispunt.

c. Indien het traject van het openbaar vervoer de belangrijke weg verlaat om een minder belangrijke weg in te slaan, moet de halteplaats voorzien worden op de minst belangrijke weg.

d. Indien het een kruispunt tussen wegen van verschillende categorieën betreft en de bus verlaat de “belangrijke” weg om een “minder belangrijke” in te slaan, dan moet de halteplaats in principe voorzien worden op de minst belangrijke weg, op minstens 20 m van de hoofdweg.

e. Rotondes

De halte wordt bij voorkeur achter de rotonde aangelegd en wel onder de vorm van een haltehaven. De ligging van de oversteekvoorzieningen (veelal ter hoogte van de rotonde zelf) brengt ook hier met zich mee dat de bushaltes niet te ver van de rotonde mogen worden aangelegd. Soms kan een bushalte ook vlak voor de rotonde geplaatst worden, met in dat geval haltering van de bus op de rijbaan (op de inrit). Deze mogelijkheid beperkt zich tot rotondes met een eenstrooksinrit. Het halteren op de inrit is enkel aanvaardbaar als de verkeersintensiteiten daarop niet te hoog zijn. Indien het een rotonde tussen wegen van verschillende categorieën betreft en de bus verlaat de “belangrijke” weg om een “minder belangrijke” in te slaan, dan moet de halteplaats in principe voorzien worden op de minst belangrijke weg.

5. Inplanting i.f.v. de zichtbaarheid

a. In de nabijheid van een helling dient de halteplaats steeds vóór de top van de helling te liggen. De afstand van de halteplaats tot de top van de helling bedraagt minstens 100m. Een halte op een brug wordt best vermeden. Een halte onder een brug kan, indien voldoende verlicht en sociaal verantwoord.

b. Halten in of net bij het uitkomen van een bocht zijn vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid uit den boze, tenzij de bocht langgerekt is en de zichtbaarheid onder alle omstandigheden optimaal.

6. Overige bepalingen

a. Perronhoogte

Bij uitstulpende voetpadhaltes is, om een optimale toegankelijkheid van de bussen te bereiken, een perronhoogte van 18cm ideaal.

Bij haltehavens mag de perronhoogte niet kleiner dan 15 cm maar ook niet groter dan 16cm zijn, vanwege het uitzwaaien van de bus over het perron.

b. Perronlengte uitstulpende voetpadhalte

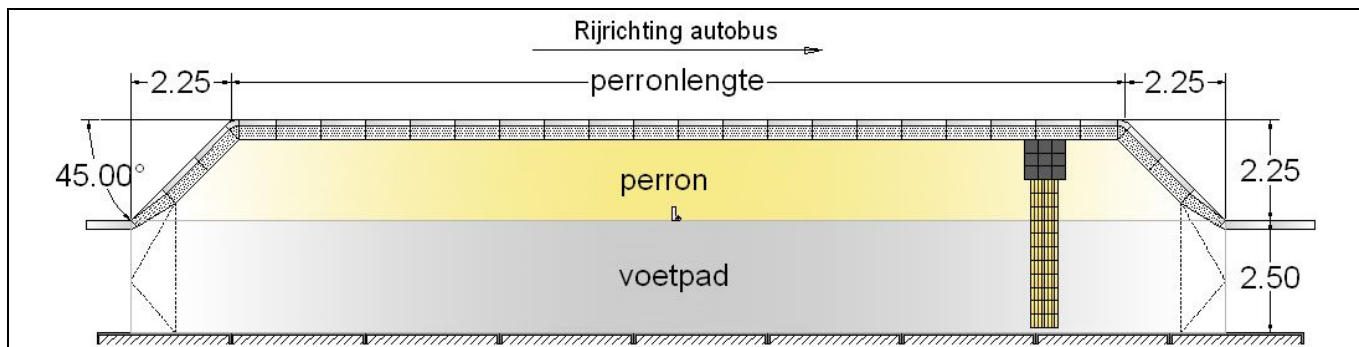
Aan vóór- en achterzijde van de bus +1m extra perronlengte.

Comfortmaatvoering:

- gelede bus: $1 + 18 + 1 = 20\text{m}$ aanbevolen - hier kunnen alle bustypes halteren
- standaardbus: $1 + 12 + 1 = 14\text{m}$
- stadsbus: $1 + 9 + 1 = 11\text{m}$

Bij uitstulpende voetpadhaltes waar meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren, wordt de totale perronlengte verhoogd volgens het aantal gewenste plaatsen en de bustypes die er stoppen.

In functie van de lokale gesteldheid en in overleg met De Lijn kan hier gemotiveerd van afgeweken worden. De afstand tussen de voordeur en de tweede deur (vermeerderd met 1m) geldt als uiterste minimum voor de lengte waarover het voetpad dient uitgestulpt te worden.

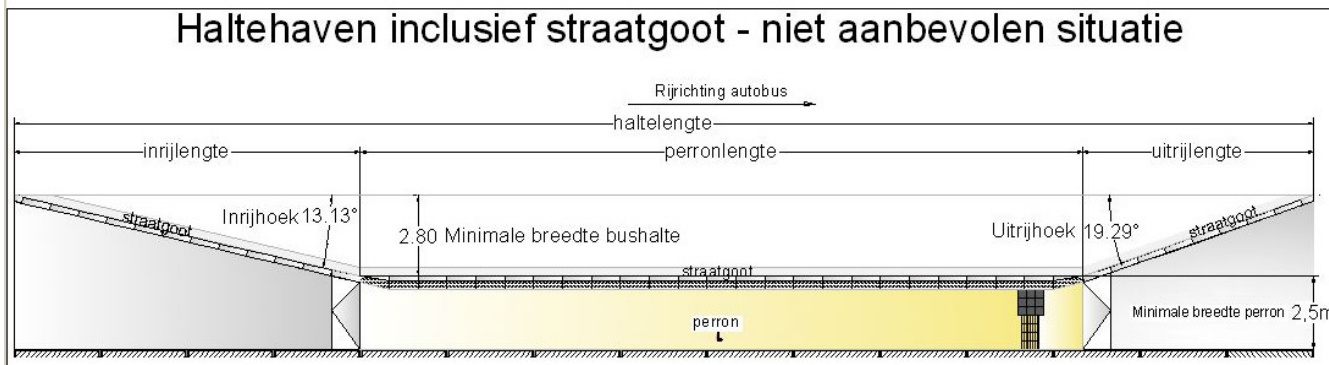
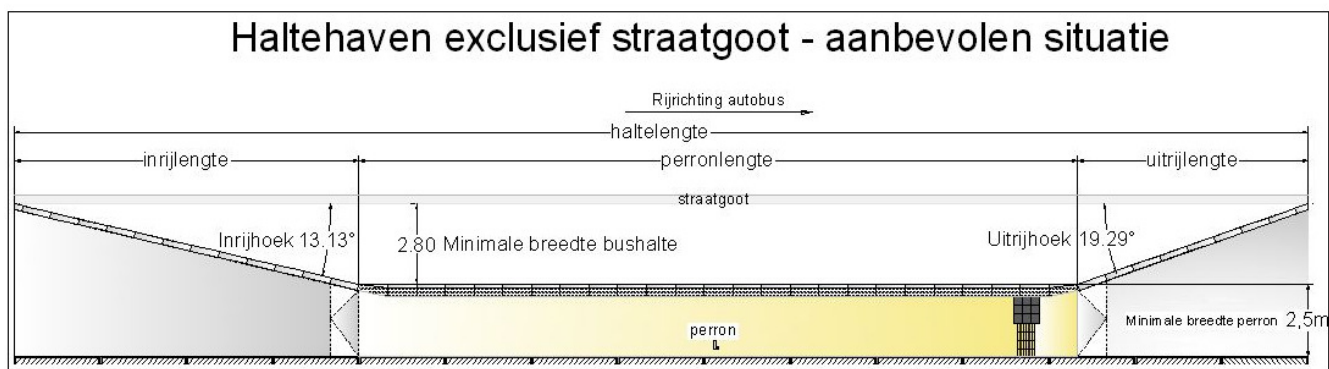


c. Lengte haltehaven

Haltelengte gelede bus minimaal: $12 + 25 + 8 = 45\text{m}$

- Inrijhoek maximaal 13° over een inrijlengte over een inrijlengte minimaal 12m
- Perronlengte 25m
- Uitrijhoek maximaal 19° over een uitrijlengte minimaal 8m

Bij haltehavens waar meerdere bussen gelijktijdig moeten halteren, dient de perronlengte te worden verhoogd volgens het aantal gewenste plaatsen en de bustypes die er stoppen.



Bij hogere snelheidsregimes ($\geq 70\text{km/u}$) en waar "heel veel" ruimte beschikbaar is, kan men opteren voor een inrijlengte, een halteerlengte en een uitrijlengte van 22 meter. Dit geeft een totale perronlengte van 66 meter.

De in- en uitrijhoeken bedragen hier 7° .

d. Aanrijdbare boordstenen

- worden minstens over de volledige perronlengte aangelegd
- de aansluiting met gewone boordstenen gebeurt met een verloopband van minimaal 1m
- bij haltehavens mogen deze in de hoeken liggen
- uitvoeringskleur van de aanrijdbare boordstenen: wit
- perrons ter hoogte van privé-inritten moeten plaatselijk verlaagd worden, de hellingbanen moeten voldoen aan de voorschriften van het Besluit van de Vlaamse Regering houdende vaststelling van een algemene bouwverordening inzake wegen voor voetgangersverkeer

e. Breedte van het perron

Omwille van de eisen van toegankelijkheid vergen perrons – liefst over de volledige lengte, maar zeker ter hoogte van de tweede (afstap-)deur - een minimale breedte van 2,5m.

Er dient altijd rekening gehouden te worden met de minimale obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,5m. Ter hoogte van de tweede deur moet de minimale obstakelvrije doorgangsbreedte 2,5m bedragen. Deze voorwaarden mogen in geen geval aanleiding zijn om af te wijken van hetgeen bepaald is onder punt 1.

g. Markering

Het markeren van een bushalte is vooral zinvol wanneer er gevaar bestaat dat de halte als parkeerplaats wordt gebruikt. Dit is het geval wanneer een haltehaven in een parkeerstrook aangelegd is of wanneer er bij halteren op de rijbaan ook op de rijbaan geparkeerd mag worden. Een bushalte kan gemarkeerd worden met de letters B – U – S in lengterichting tegen de rijrichting in. Deze markering beslaat de volledige parkeervrije zone (15m aan elke zijde van de halteplaat, die op de haltepaal bevestigd is). Bij haltehavens mag deze markering worden uitgebreid met een buskader met gearceerde vlakken die de in- en uitrijzone afbakenen.

h. Inplanting schuilhuisjes

Zie typetekeningen in bijlage

i. Bijzondere omstandigheden

Omwille van plaatselijke omstandigheden kan er van de voorschriften vermeld in deze dienstorder worden afgeweken, mits voorlegging van het concrete dossier aan de bevoegde PCV-PAC.

ir. Tom Roelants
Administrateur-generaal

