

# 1. Definitie en categorisering van een halte

## 1.1 Definitie van een halte voor het bovengronds net

Wettelijk spreekt men van een halte door de aanwezigheid van een halteplaat, momenteel steeds bevestigd aan een paal. Het is wettelijk verboden te parkeren op minder dan 15 m aan weerszijden van deze paal.

Een halte is een essentieel element van het vervoersnet. Het is een voetgangerszone bestemd voor het wachten, het in- en het uitstappen van de gebruikers van het openbaar vervoer. Deze handelingen moeten mogelijk zijn in optimale veiligheid. De halte moet voor iedereen toegankelijk zijn (met inbegrip van de Personen met Beperkte Mobiliteit (PBM)), waarbij relevante informatie verstrekt wordt, en een redelijk comfort.

De halte vormt de verplichte overgang tussen de openbare ruimte waar de gebruiker zich bevindt als voetganger en de transportkoker waarvan onze voertuigen gebruik maken (bus en/of tram op de rijbaan of in eigen bedding). Zoals een metrostation dienst doet als toegang tot de ondergrondse transportkoker, doet de halte dienst

als toegang tot de bovengrondse transportkoker. De definitie van de bovengrondse transportkoker kan u in volgend document vinden: "2\_Definitie van de transportkoker"

Een halte is dus het uitstalraam van het net; het is de eerste plaats waar de klant/gebruiker in contact komt met de MIVB of met een andere operator (TEC, De Lijn). Er moet bijzondere aandacht besteed worden aan de inrichting ervan aangezien de indeling, de uitrusting en de netheid van een halte een grote invloed hebben op de perceptie van de veiligheid en de kwaliteit van de aangeboden dienst. De haltes verschaffen eveneens een kijk op het openbaar vervoer voor de "niet-gebruikers" die zich aldus een mening vormen over het openbaar vervoer en de aantrekkelijkheid ervan beoordelen.

Een halte kan bediend zijn door één of meerdere lijnen. Een halte wordt beschouwd als een "gemengde" halte indien deze tegelijk door de 2 bovengrondse vervoerwijzen (tram en bus) bediend wordt.

## 1.2 Typologie van de haltes en grenzen van de haltes binnen het openbaar domein

De MIVB geeft de voorkeur aan drie belangrijke configuraties: haltes in eigen bedding of perron, halte in trottoir uitbreiding of verlengde van het trottoir en halte op de rijbaan. Deze worden hierna weergegeven waarbij de specifieke haltezone aangeduid wordt in het rood.

### 1.2.1 Halte in eigen bedding of perron

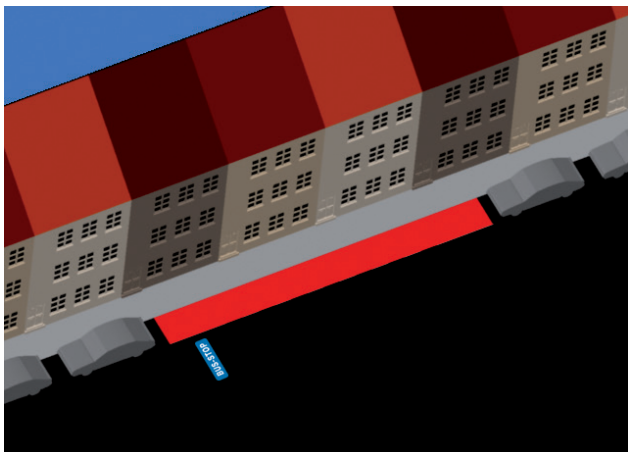
Wanneer het een perron of een instapheuvel langs een eigen bedding betreft, zijn de fysieke grenzen van de halte de volgende:

- > de zone begrepen tussen de boordsteen ter afscheiding van het perron en de rijbaan waar de andere weggebruikers zich bevinden (auto's, fietsers, ...),
- > de boordsteen ter afscheiding van het perron en de eigen bedding, en
- > de voetgangersoversteken (vaak zijn er toegangshellingen aanwezig die toelaten het niveauverschil

tussen de oversteek en het perron te overbruggen). In de lengte, overeenstemmend met het langste voertuig dat de halte kan bedienen (20 m voor de gelede bussen, 45 m voor de trams T4000, veelvouden hiervan indien er meerdere lijnen/vervoerswijzen zijn).



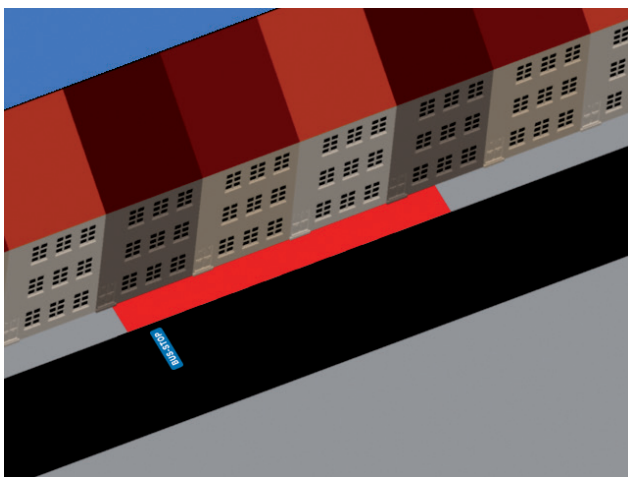
Afbeelding 1: Halte in eigen bedding of perron



Afbeelding 2: Halte in het verlengde van het trottoir

### 1.2.2 Halte in het verlengde van het trottoir

Wanneer het een halte betreft die zich op gelijke hoogte met het trottoir bevindt, op een verbrede zone, waarbij de parkeerzone onderbroken wordt, zijn de fysieke grenzen van de halte deze van de zone begrenzen tussen de rand van het trottoir en de rand van de rijbaan, waarop het natuurlijk verboden is te parkeren. Deze inrichting moet overeenstemmen met de lengte van het langste voertuig dat deze halte kan bedienen (20 m voor de gelede bussen, 45 m voor de trams T4000, veelvoud hiervan indien er meerdere lijnen/vervoerswijzen zijn).



Afbeelding 3: Halte op de rijbaan

### 1.2.3 Halte op het trottoir of op de rijbaan

Wanneer het een halte betreft die zich volledig op het trottoir bevindt (er is geen parkeerzone en de voertuigen van het openbaar vervoer stoppen op de rijstrook die zich het dichtst bij het trottoir bevindt) zijn de fysieke grenzen van de halte de volgende:

- > in de breedte, tussen de boordsteen van het trottoir en de gevels, en,
- > in de lengte, overeenstemmend met het langste voertuig dat de halte kan bedienen (20 m voor de gelede bussen, 45 m voor de trams T4000, veelvoud hiervan indien er meerdere lijnen/vervoerswijzen zijn).



Afbeelding 4: Halte in inham

### 1.2.4 Halte in inham

Het betreft de "oude" standaardconfiguratie van de bushaltes met markering zoals aanbevolen in de code van de wegbeheerder. De bus moet manoeuvreren om binnen de parkeerzone halt te houden.

Deze configuratie heeft heel wat nadelen op het vlak van veiligheid, comfort en toegankelijkheid, zowel voor het voertuig als voor de gebruikers. Deze configuratie moet strikt voorbehouden worden voor het eindpunt wanneer geen enkele andere voornoemde configuratie mogelijk is.



Afbeelding 5: Toegang tot een halte

### 1.2.5 Toegangen tot haltes

Om een totale toegankelijkheid tot het bovengronds openbaar vervoer voor de gebruikers te waarborgen, met inbegrip van de personen met beperkte mobiliteit (PBM), dient men rekening te houden met de toegangswegen en/of oversteken die het bereiken van de halte toelaten. Wanneer een gebruiker het trottoir niet kan verlaten om zich naar de halte te begeven, wordt de perfecte toegankelijkheid van de desbetreffende instapheuvel gereduceerd tot niets. Indien een PBM'er gemakkelijk uit het voertuig kan stappen, maar zich niet naar het trottoir of naar de andere kant van de straat kan begeven (door het voetpad te verlaten), worden de geleverde inspanningen inzake de toegankelijkheid van de halte op dezelfde wijze tot niets teruggebracht door de

aanwezigheid van deze zwakke schakel in de toegankelijkheidsketting. Om deze doelstelling te bereiken is het vaak onmogelijk genoeg te nemen door te handelen binnen de hiervoor beschreven strikte grenzen van de rode zones. Theoretische duidelijke feitelijke grenzen afbakenen voor de werken inzake het toegankelijk maken van een halte binnen het openbaar domein is ontoereikend. De situatie ter plaatse moet telkens geval per geval geanalyseerd worden. Het is dus uiterst belangrijk rekening te houden met de continuïteit van de toegangen tussen deze interface, zijnde de halte en de rijbaan (het voetpad of andere). Het vermijden van elementen die de zichtbaarheid inperken is een bijzonder aandachtspunt om de veiligheid van de toegangen te garanderen.

## 1.3 Definitie van een eindhalte

Een eindhalte kan een halte zijn zoals hierboven bepaald, wanneer ze gebruikt wordt door de gebruikers. Het kan ofwel enkel een uitstapzone, ofwel een instapzone zijn, maar eveneens beide samen. Het eindpunt bevindt zich niet noodzakelijkerwijs aan de laatste halte van een lijn omdat er tusseneindpunten kunnen zijn vermits bepaalde lijnen doelbewust ingekort worden (lijnen die als referentie doorstreepte cijfers hebben).

De eindhalte kan eveneens enkel gebruikt worden door de bestuurders aan het einde van de lijn, nadat de gebruikers uitgestapt zijn en alvorens er opnieuw gebruikers opstappen. Deze wordt dan omschreven als "diensthalte". In dit geval zijn de inrichtings- en uitrustingscriteria erg verschillend van de criteria van een halte met gebruikers.

Dit geval, verbonden met de exploitatiewijzen van het net en met het naleven van de reglementen inzake de pauze van de bestuurders, brengt specifieke vragen met zich mee: in functie van het al dan niet publieke karakter van de zone moet de verantwoordelijkheid inzake de onderhouds- en reinigingstaken duidelijk bepaald worden tussen de partijen (Gewest, Gemeente en MIVB).

Het plaatsen van sanitair, eventueel toegankelijk voor het publiek, moet altijd geval per geval besproken worden en er moet een stedenbouwkundige vergunning verkregen worden. Bij de inplanting moet er eveneens rekening gehouden worden met de nabijheid van de halte en met de vereiste aansluitingen op het elektriciteits- en waterafvoernet.

## 1.4 Categorisering van de haltes

Teneinde een verbeteringsprogramma op te stellen van de haltes van het bovengronds net en om prioriteiten inzake interventie vast te stellen, moest er een manier gevonden worden om de haltes in te delen in diverse categorieën, op basis van hun infrastructuur en hun uitrustingsniveau. Sinds 2008 heeft de MIVB een systeem ontwikkeld voor de

klassering van de haltes, gebaseerd op het veiligheidsniveau, het comfort en de toegankelijkheid. Op basis van een bezoek ter plaatse van elke halte laat een beslissingsboom de eenduidige identificatie toe van de categorie waartoe de halte behoort. Aanvankelijk bestonden er 6 categorieën (van 0 tot 5), verdeeld op de volgende wijze:

Categorie:	0	1	2	3	4	5
	<b>BEPERKT</b>	<b>ELEMENTAIR = VEILIG</b>		<b>IDEAAL = TOEGANKELIJK</b>		
	niet veilig	elementair (zonder schuilhuisje)	elementair met schuilhuisje	<b>Ideaal I</b> in geval van geringe frequentie standaard < 500 pers./dag	<b>Ideaal II</b> in geval van gemiddelde frequentie > 500 pers./dag	<b>Ideaal III</b> in geval van hoge frequentie en intermodale pool > 1000 pers./dag
<b>Comfort</b>			standaardschuilhuisje + informatiebord	standaardschuilhuisje	uitgebreid schuilhuisje (min. 9 m) – afdak wacht- en instapzone	schuilhuisje van het lange type met luifel over de volledige halte – afdak wacht- en instapzone
		vuilnisbak indien adequaat	vuilnisbak	ten minste 3 zitplaatsen heupsteunen (optionele zitsteunen)	zitplaatsen voor ten minste 10 personen, met inbegrip van eventuele heupsteunen	zitplaatsen > 20 personen met meerdere mogelijkheden (hoogte van de banken en heupsteunen)
<b>PBM</b>				geleiding en wachtzone slechtzienden (eerste deur)		
				toegang voor rolstoelgebruikers (tweede deur)		
<b>Informatie</b>	paal + theoretisch uurrooster	paal + theoretisch uurrooster		paal + theoretisch uurrooster		
			netplan	netplan		
		plan van de wijk en info MIVB		plan van de wijk en info MIVB		
<b>Veiligheid</b>	"verharde" wachtzone bereikt de vereiste lengte niet of onstabiele bekleding	te overbruggen ruimte tussen het perron en het voertuig van maximum één stap (redelijke leemte voor de valide personen)		wacht- en haltezone duidelijk identificeerbaar (eventuele specifieke bekleding)		
	verhoogd risico op onwettig parkeren	gering risico op onwettig parkeren	uitbreiding voetpad / eigen baan / vrije baan	perron 20 m (bus) 35-45 m (tram)		perron > 20 m (B) min. 45 m (T)
	haltezone van het voertuig op hobbelige weg		veiligheidslijn	uitbreiding voetpad / eigen baan / vrije baan		
		veiligheidshekken tussen de gemotoriseerde weggebruikers en de voetgangers (centrale eigen banen)				

Afbeelding 6: categorisering van de haltes

Onze doelstellingen op lange termijn zijn de volgende:

- > dat de categorie 0 verdwijnt,
- > dat de categorie 1 beperkt wordt tot de plaatsen waar het materieel onmogelijk is een schuilhuisje te plaatsen,
- > dat elke halte waar dagelijks meer dan 500 personen langskomen, de ideale halte is.

Het spreekt voor zich dat een halte steeds kan beschikken over bijkomende uitrustingen in vergelijking met de desbetreffende categorie.

Het gebruik en een meer nauwkeurige analyse van deze classificatie heeft de grenzen ervan aangetoond. In het bijzonder is gebleken dat de beschikbare ruimte op bepaalde smalle plaatsen te Brussel een ideale inrichting onmogelijk maakt. De MIVB moet aanvaarden dat het niet mogelijk is een schuilhuisje of gegroefde geleidetegels te plaatsen omwille van de geringe breedte van het desbetreffende trottoir. Omgekeerd kan de plaatsing van een schuilhuisje overbodig lijken indien er een afdak aanwezig is van de gebouwen die zich onmiddellijk naast de halte bevinden.

Er werd dus een categorie 6 gecreëerd; deze herneemt de haltes in inham die zo moeten blijven. Inderdaad, de haltes in inham baren ons zorgen omwille van de veiligheid; deze werden door de beslissingsboom systematisch ingedeeld in categorie 0. Dit belemmerde de identificatie van de uitgevoerde reële verbeteringen van de haltes van het bovengronds net.

Op dezelfde denkwijze werd er een categorie 7 gecreëerd voor de kwalificatie van de haltes waar de beperkte beschikbare ruimte of het gebruik van de halte (enkel voorbehouden voor het uitstappen) de plaatsing van een schuilhuisje onmogelijk of niet relevant maakt. Een gegevensbank herneemt alle configuraties en uitrustingen aan de haltes. Deze laat de identificatie toe van de haltes waar inrichtingen onmogelijk of niet gewenst zijn. De voorschriften voor het aanleg van een ideale halte zijn te vinden in het document "4\_Principes voor de inrichting van een toegankelijke en comfortabele halte voor het bovengronds net."

## 1.5 Top 50 van de bovengrondse haltes 2015

De classificatie van de bovengrondse haltes ingevolge hun relatieve belang kon gebeuren op basis van verschillende criteria: het algemeen gebruik, het schoolgebruik, het lijntype of het aantal lijnen, het vervoeraanbod (aantal doortochten per tijdseenheid overdag en 's nachts, het aantal aangeboden plaatsen per tijdseenheid, ...)

De MIVB beschikt over gegevens van de frequentie van

de haltes (aantal personen dat op een voertuig stapt op een weekdag). Deze gegevens laten toe om de meest gebruikte haltes te identificeren. Deze worden weergegeven in een "Top 50". De top 50 kan u in volgend document vinden: "3\_TOP50 Bovengrondse haltes 2015". Deze criteria laten toe om voor de aannemers de aandacht te vestigen op het belang van de stroom aan voetgangers op deze plaatsen.

## 1.6 Wettelijke bevoegdheden in de openbare ruimte op het vlak van haltes

De haltes maken integraal deel uit van het openbaar vervoersysteem en van de openbare ruimte.

De MIVB is geen eigenaar van de openbare weg, maar heeft gratis gebruiksrecht (cf. ordonnantie van 22 november 1990 betreffende de organisatie van het openbaar vervoer binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). De MIVB kan inrichtingen voorstellen en deze (laten) realiseren. Deze inrichtingen moeten goedgekeurd worden door de wegbeheerder (gemeente of gewest) en eventueel, door de Politie van een van de 6 zones.

De MIVB heeft dus meer dan 20 bevoorrechte gesprekspartners binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest én een twaalfstal gesprekspartners in Vlaanderen omdat haar net zich ook buiten het Brussels Gewest uitstrekt.

De inrichting van de openbare ruimte, het onderhoud en de netheid ervan, vallen onder de bevoegdheid van de beheerder van de openbare ruimte. Gezien de rijbaan gewestelijk of gemeentelijk is, is het de desbetreffende overheid die hiermee belast is. Indien het een gemeenteweg betreft, is het college van burgemeester en schepenen de bevoegde overheid voor de goedkeuring van de inrichtingen en de diverse prestaties die ten laste van de gemeenten vallen (onderhoud van de rijbanen, van de beplanting, van het stadsmeubilair).

Indien het een gewestweg betreft valt de verantwoordelijkheid onder de gewestelijke administratie Brussel Mobiliteit – Directie Beheer en Onderhoud (DBO).

De MIVB is belast met het onderhoud van haar sporen en van elke bijbehorende technische uitrusting (bovenleidingen, specifieke signalisatielichten, detectiesystemen voor voertuigen, elektrische kasten, ...).

Momenteel valt het beheer van de schuilhuisjes aan de haltes enkel onder haar bevoegdheid voor bepaalde gemeenten (9 gemeenten van de 19).

Anderzijds is de burgemeester verantwoordelijk voor de veiligheid gezien hij het hoofd is van de lokale politie. Hij is bevoegd voor alle wegen die zich op het grondgebied van de gemeente bevinden, ongeacht de status ervan.

Sommige beëdigde MIVB-agenten mogen procesverbaal opmaken voor bepaalde overtredingen (bij voorbeeld, voor het parkeren op de halte, of de aanwezigheid op voorbehouden eigen bedding, ...).

In spoedgevallen kan de MIVB het veiligstellen van een plaats verzekeren in het belang van haar klanten. Zij is verplicht de verantwoordelijke op de hoogte te stellen van elk geïdentificeerd gevaar.