



Toegankelijkheid Bushaltes

Tilburg



Aangeboden aan wethouder Mario Jacobs in april 2019
(metingen tussen december 2015 en december 2016)

Toegankelijkheid Bushaltes in Tilburg inclusief Berkel-Enschot en Udenhout.

Vooraf

Het rapport is aangeboden aan wethouder Mario Jacobs op 3 april 2019. De metingen zijn gedaan metingen tussen december 2015 en december 2016. In de tussentijd zijn er bij herstructureringen van straten en verplaatsingen van bushaltes meer haltes aangepast. De haltes zijn met behulp van de subsidieregeling 'Toegankelijkheid haltes en busstations' 2013 van de provincie Noord-Brabant uitgevoerd. De gemeente Tilburg heeft daarnaast nog zelf 500.000 euro geïnvesteerd met de ambitie om 70 % van de haltes toegankelijk te maken.

Aanleiding voor het onderzoek

Het in juli 2016 ook door Nederland geratificeerde VN-verdrag voor de rechten van mensen met een beperking stelt dat zij zo zelfstandig mogelijk aan de maatschappij moeten kunnen deelnemen. Gebruik maken van het openbaar vervoer hoort daarbij.

Nederland heeft als doel gesteld dat het hele openbare vervoer in 2030 toegankelijk moet zijn. Een andere belangrijke ontwikkeling is dat de overheid uitgaat van de zelfredzaamheid van mensen. Op het gebied van vervoer betekent dit dat de overheid meer mensen met een beperking gebruik wil laten maken van het openbaar vervoer in plaats van de Regiotaxi. Om dit tot een succes te maken dienen de haltes goed toegankelijk te zijn.

Daarom wil het Tilburgs Overleg Gehandicaptenorganisatie (TOG) de gemeente Tilburg informeren over de stand van zaken is van de mate van toegankelijkheid van de bushaltes in de stad.

Het onderzoek

Het onderzoek bestaat uit een inventarisatie van alle 325 individuele haltes in de stad. Deze zijn beoordeeld aan de hand van de checklist uit de "Handleiding Toegankelijke Bushaltes" van de Provincie Noord Brabant (bijlage 2 uit de tweede druk, september 2007). Het resultaat is vastgelegd in een matrix die als bijlage 3 bij dit document hoort.

Om de haltes eenduidig te kunnen identificeren is bij elke halte het unieke nummer vermeld zoals dat gehanteerd wordt op de website "Haltescan" (www.haltescan.nl).

Vervolgens is per halte een samenvattende beoordeling gegeven op twee aspecten:

1. De overgang van bus naar perron
2. Het perron zelf en de overgang van perron naar omgeving
waarbij "g" staat voor goed, "m" staat voor matig en "s" staat voor slecht.

Voor de leesbaarheid van de matrix is deze zo gesorteerd dat de haltes die het slechtst scoren op de overgang van bus naar perron bovenaan staan, de tweede selectie zijn de haltes die het slechtst scoren op het perron zelf en de overgang van perron naar omgeving.

Van de haltes zijn foto's gemaakt. Deze foto's zijn op te vragen bij het TOG.

Resultaten

De scores van de 325 haltes in Tilburg, inclusief Berkel-Enschot en Udenhout, zijn als volgt:

De overgang van Bus naar Perron:	Slecht: 24 haltes Matig: 62 haltes
Perron en overgang van Perron naar Omgeving:	Slecht: 40 haltes Matig: 151 haltes

Waarvan:

- 18 haltes (5%) slecht scoren op zowel 'De overgang van Bus naar Perron' en 'Perron en overgang van Perron naar Omgeving'
- 6 haltes (2%) slecht op 'De overgang van Bus naar Perron'
- 22 haltes (7%) slecht op 'Perron en overgang van Perron naar Omgeving'
- 36 haltes (11%) matig op zowel 'De overgang van Bus naar Perron' en 'Perron en overgang van Perron naar Omgeving'
- 12 haltes (4%) matig op 'De overgang van Bus naar Perron'
- 109 haltes (33%) matig op 'Perron en overgang van Perron naar Omgeving'

Conclusie:

De conclusie is dat in totaal 203 van de 325 haltes (62%) niet voldoen aan de criteria uit de 'Handleiding Toegankelijke Bushaltes' van de Provincie Noord Brabant.

Enkele opvallend resultaten:

- 123 haltes (38%) hebben geen enkele vorm van zitelement. Als de gemeente de bij de categorie horende capaciteit zou aanbrenge(n) betekent dit dat 54 meer haltes het predicaat toegankelijk verdienen waardoor het totaal komt op 176 van de 325 haltes toegankelijk (54%).
- 69 haltes (21%) hebben onvoldoende perronlengte, waardoor de bus niet optimaal kan halteren.
- 50 haltes (15%) zijn onvoldoende op hoogte, zodat rolstoelers niet vervoerd kunnen worden.
- 44 haltes (14%) hebben geen geleidelijnen
- 61 haltes (26%) hebben geen geleidelijnen naar Abri en door naar instap
- 49 haltes (15%) hebben geen vindbare geleidelijnen vanaf natuurlijke geleiding

Deze resultaten geven aan dat het alles behalve ideaal is, maar dat wil niet zeggen dat het slecht is. Het is niet altijd ruimtelijk mogelijk om bestaande haltes aan te passen en/of te verplaatsen. Mogelijk dat een aantal haltes die tijdens de meting niet goed zijn, worden meegenomen in het meerjaren plan. Toch hebben wij gevonden dat reeds aangepaste haltes onoverkomelijke obstakels of geen goed overgang met de omgeving hebben.

Vooraf opvallend is dat 38% van de haltes geen rustvoorziening heeft. Een harde voorwaarde voor vele mensen met een beperking.

Tenslotte

Allereerst willen wij benadrukken dat wij vinden dat de gemeente Tilburg goed aan de weg timmert en meer ambitie heeft getoond dat de gemiddelde gemeente.

Ook willen wij benadrukken dat voor ons niet elke halte 100% moet voldoen aan alle criteria, maar wel is onze inzet dat mensen met verschillende beperking gebruik kunnen maken van alle haltes. Om in 2030 alle bushaltes toegankelijk te hebben voor mensen met een beperking moet er wel actie ondernomen worden.

Het TOG wil samen met de gemeente op basis van onze bevinden kijken hoe de toegankelijkheid verbeterd kan worden.

Bijlage:

1. Toelichting op de matrix
2. Voorbeeld van een ingevulde checklist
3. Matrix 325 bushaltes in Tilburg

Tilburgs Overleg
Gehandicaptenorganisaties



Bijlage 1

Toelichting bij de criteria uit de matrix, verwijzingen naar Handleiding Toegankelijke Haltevoorzieningen (HTH)

1. Voor de haltecategorie is door ons een inschatting gedaan, formeel geldt dat er 4 categorieën zijn (HTH tabel 1):
 - a. categorie 1: minder dan 10 passagiers per dag
 - b. categorie 2: tussen 10 en 50 passagiers per dag
 - c. categorie 3: tussen 50 en 400 passagiers per dag
 - d. categorie 4: meer dan 400 passagiers per dag

De haltecategorie bepaalt de gewenste voorzieningen (HTH tabel 2) zoals minimale perronbreedte (voor categorie 3 en 4 geldt een grotere minimale breedte: 2 meter in plaats van 1,2 meter) en het aantal zitplaatsen dat minimaal aanwezig moet zijn.

2. Voor de bus is de halte obstakelvrij te bereiken
3. Voor de gebruikers is de halte obstakelvrij te bereiken, gidslijnen worden bij punt 21 benoemd
4. Geen conflict met omliggende infrastructuur
5. Plaats halte is afhankelijk van aantal factoren, de criteria om een haltekom toe te passen zijn binnen de bebouwde kom (HTH Schema 1 keuzeboom):
 1. snelheid hoger dan 50 km/h
 2. meer dan 1 rijstrook per richting
 3. meer dan 500 motorvoertuigen per uur per richting
 4. meer dan 4 halterende bussen per richting
 5. voldoende ruimte beschikbaar

In de matrix is de aangetroffen oplossing genoteerd

- a. Halte op de rijbaan, soms op het gekleurde fietspad aan de rijbaan
 - b. Halte in haltekom of op een busbaan
6. Inrijhoek is belangrijk omdat de bus bij een te scherpe inrijhoek niet strak langs het perron kan parkeren
 7. Uitrijhoek moet ervoor zorgen dat bus strak langs perron kan staan en ook weer goed weg kan rijden
 8. Perronlengte is belangrijk om de bus goed strak langs het perron te kunnen halteren. De afstand tussen instappunt en deur met oprijplaat voor rolstoelen bedraagt tussen vier en vijf meter. Voorgeschreven perronlengte is 16 meter, korter dan 14 meter levert in deze matrix de score matig of slecht
 9. Afmetingen perron
 - a. Breedte minimaal 1,2m om veilig met een rolstoel te kunnen rijden
 - b. Plaatselijk minimaal 1,5 m om met een rolstoel te kunnen keren
 - c. Ter hoogte van het oprijplaat is de minimale breedte 1,95 meter
 10. De perronhoogte boven de rijbaan van de bus moet 18 cm zijn (HTH 3.1.8), dit wordt als het goed is gerealiseerd middels speciale trottoirbanden waar een bus strak langs kan stoppen
 11. Voor mensen met een visuele beperking is de blokmarkering (HTH 3.1.11) een goed hulpmiddel om de stopplaats van de bus en de rand van het trottoir te kunnen herkennen, de geleidelijn mag niet door de blokmarkering lopen
 12. Perroninrichting vrij van obstakels (HTH 3.1.13) betekent zowel vrij van objecten die onvoldoende breedte overlaten om er met een rolstoel langs te rijden als vrij van objecten die voor een visueel gehandicapte het bewegen over het perron gevaarlijk maken

13. Rolstoelafrit regiotaxi, deze lijkt ons niet bij elke halte essentieel en het ontbreken er van heeft daarom niet altijd een slechtere score opgeleverd
14. Haltepaal op plaats instapmarkering meer dan 0,9m vanaf de perronrand. Het is een probleem als de haltepaal niet bij het instappunt staat en het is een probleem als de haltepaal te dicht bij de perronrand staat, beide leveren een slechtere score op
15. Afvalbak buiten loop- en geleide route. Het ontbreken van een afvalbak levert hier geen slechte score op. Als de afvalbak op een hinderlijke plaats staat wel
16. Zitelement buiten loop- en geleide route. Dit is van wezenlijk belang voor mensen die slecht ter been zijn en bijvoorbeeld met een rollator of een stok lopen
17. ABRI capaciteit is wel genoteerd maar niet van invloed geweest op de score. De gewenste capaciteit is aangegeven in HTH 3.1.18.
18. Fietsenstalling. Deze heeft alleen een score opgeleverd als deze hinderlijk in de looproute staat
19. Verlichting. Een aantal haltes heeft eigen verlichtingsarmaturen, voor de andere haltes is er van uit gegaan dat aanwezige lantarenpalen voor voldoende verlichting zorgen
20. Informatie, leesbaarheid en bereikbaarheid. Hoewel ze op zich niet echt geweldig leesbaar zijn is hier een voldoende score gehaald met het standaard bus bord. Wel is aangegeven wanneer er op de halte een dynamisch bord aanwezig is. Wenselijk zou zijn om op minimaal een deel van de haltes de informatie ook akoestisch ter beschikking te hebben. Als aanvulling daarop is het wenselijk dat middels een app de ritinformatie beschikbaar komt.
21. Geleide lijnen vindbaar vanaf natuurlijke geleiding conform HTH 3.1.23
22. Geleide lijnen naar ABRI en door naar instap, deze stopt als het goed is voor de blokmarkering.

In de matrix zijn bij een deel van de haltes ter verduidelijking opmerkingen toegevoegd

Bijlage 2

Ingevulde Checklist (naar model uit HTH bijlage 2)

In de matrix vindt U deze halte op pagina 3: 14^e en 15^e van boven

TOG Checklist bushaltes Tilburg volgens Handboek toegankelijke haltevoorzieningen

Locatie	Datum:		
156 VOGEZENLAAN	30-11-2016		
Buslijnen	Toetsers:		
1,5	AV		
Foto maken?	Richting	Richting	Opmerking
	1 W	2 O	
Onderdeel			
1 Haltecategorie	2	2	
2 Locatie voor bus obstakelvrij	V	V	
3 Bereikbaarheid halte	V	V	
4 Geen conflict met omliggende infrastructuur	V	V	
5a Halte op rijbaan	V	V	
5b Halte in haltekom	X	X	
6 Inrijhoek max 1:8 obstakelvrij	X	X	
7 Uitrijhoek max 1:8 obstakelvrij	X	X	
8 Perronlengte >16, gelede bus >22	22	19	
9a Perronbreedte >1,2 m	X	V	
9b Draaicirkel 1,5m	X	V	
9c Ruimte voor oprijplaat	X	X	
10 Perronhoogte 18 cm met bus perron banden	X	X	
11 Blokmarkering over lengte perron	V	V	
12 Perroninrichting vlak en vrij van obstakels	V	B X	
13 Rolstoelafrit Regiotaxi achter bus max 1:10	X	X	
14 Haltepaal op plaats instapmarkering >0,9 m van rand	V	X	
15 Afvalbak buiten loop- en geleideroute bij wachtplek	V	X	
16 Zitelement buiten loop- en geleideroute, arm, rug	V	V	
17 Abri capaciteit	2	2	
18 Fietsenstalling buiten loop- en geleideroute	X	X	
19 Verlichting perron, Abri, reisinformatie	V	V	
20 Informatie leesbaarheid en bereikbaarheid	V	V	
21 Geleidelijnen vindbaar vanaf natuurlijke geleiding	X	X	
Geleidelijnen naar Abri en door naar instap	X	X	
22 Bijzonderheden			



156 Vogezenlaan richting West



156 Vogezenlaan richting Oost