



KAMPENHOUT

KNAP • LANDELIJK • ZORGZAAM

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

Uittreksel uit de notulen van de vergadering van 21 mei 2024

Aanwezig: Kris Leaerts, burgemeester
Gweny De Vroe, Stefan Imbrechts, Edith Grauwels, Hilaire
Vanhove, Greet Willems, schepenen
Terry Horckmans, algemeen directeur

Onderzoek toegankelijkheid Hoppinpunt Kampenhout-Sas - kennisneming

Juridische context

Het decreet betreffende de basisbereikbaarheid van 26 april 2019 (in werking op 22 juni 2019) vermeldt in artikel 6§1: "Het Vlaamse Gewest wordt ingedeeld in vijftien vervoerregio's, die het volledige grondgebied van het Vlaamse Gewest bedekken:... 13° Vlaamse Rand;... Elke gemeente behoort tot één vervoerregio." In de beslissing van de Vlaamse Regering van 20 juli 2018 werd de territoriale afbakening van de 15 vervoerregio's en de toebedeling van de gemeenten aan die regio's goedgekeurd.

Masterplan Toegankelijkheid:

Het Masterplan Toegankelijkheid is een actieplan om de halte-infrastructuur van het openbaar vervoer tegen 2030 meer toegankelijk te maken. Het staat in het Vlaams regeerakkoord en past in de nieuwe Vlaamse mobiliteitsvisie van Hoppin. Ook wie een beperking heeft of ouder is en slecht ter been, moet zich met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. Daar zijn toegankelijke haltes voor nodig, maar ook een doordachte samenwerking met de lokale besturen.

Feiten en beoordeling

Context problematiek:

Het Regionaal Mobiliteitsplan Vlaamse Rand en de Vervoerregio Vlaamse Rand hebben het OV (openbaar vervoer)-knooppunt van Kampenhout-sas geselecteerd als regionaal hoppinpunt. De selectie als regionaal hoppinpunt impliceert dat deze locatie dient te worden uitgerust met een aantal faciliteiten die de overstap naar en tussen verschillende verkeersmodi, waaronder openbaar vervoer, faciliteert.

Specifiek aandachtspunt is dat de toegankelijkheid van de huidige bushaltes dient te worden verbeterd.

Vandaag de dag zijn de bushaltes gelegen tussen de twee rotondes van de N26 en N21, en dit centraal tussen de rijstroken die beide rotondes met elkaar verbinden.

Richting Leuven zorgt een uitrit vanaf de N21 ervoor dat de halte bereikbaar is. De bus rijdt dan via een aparte tak de rotonde op. Richting Mechelen rijdt de bus vanaf de zuidelijke rotonde de busstrook op om te halteren.

Ze rijdt vervolgens de N21 via een oprit, die beveiligd is via een stoplicht. Dat stoplicht springt enkel op rood als via een detectielus een bus wordt gedetecteerd en laat bussen toe veilig de N21 op te rijden.

De haltes kunnen conflictvrij bereikt worden via trappen, die toegang geven tot een voetgangers-fietserstunnel die de N21 ongelijkgronds dwarst. Elke halte is



KAMPENHOUT

KNAP • LANDELIJK • ZORGZAAM

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

bereikbaar via één trap. Deze trap is niet optimaal inzake toegankelijkheid voor alle reizigers, terwijl net toegankelijkheid belangrijk is bij hoppinpunten.

Er is geen lift of helling die bv. voor mindervaliden met een rolstoel toelaat het perron te bereiken. Er dient met andere woorden een oplossing te worden gezocht om de bushaltes voldoende toegankelijk te maken voor alle reizigers vanaf de rest van het hoppinpunt.

In de startnota werd gedacht aan de realisatie van liften en werd aangegeven dat AWV ging onderzoeken hoe dit verder kon worden gerealiseerd.

Voorliggende nota (als bijlage: Discussienota_Kampenhout_sas_liften) vat de resultaten van het onderzoek naar de liften samen en lijst ook een aantal alternatieven op die de toegankelijkheid zouden kunnen verbeteren.

In alle scenario's dient het busperron te worden verbreed en voorzien op een doorgangsbreedte voor rolstoelen. Momenteel is de ruimte tussen het perron en de glazen wand beperkt. Idealiter wordt hier een breedte van 1m20 (90cm t.h.v. obstakels) of meer voorzien. Bij de uitbouw van de bushaltes zal daarom bekeken worden of de perrons nog iets kunnen worden verbreed.

Cijfergegevens en objectivering problematiek:

Er zal blijken dat er meerdere scenario's denkbaar zijn. Een aantal daarvan vergen een aanzienlijke investerings- en soms ook onderhoudskost. Om die reden is het belangrijk naar grootteorde te objectiveren hoeveel reizigers baat hebben bij het toegankelijk maken van de halte.

Kampenhout-sas telt volgens cijfers van De Lijn dagelijks ca. 300 opstappers per dag en wellicht een gelijkaardig aantal afstappers. Alleszins is de halte Kampenhout-sas de meest gebruikte bushalte in de hele sub regio (gemeente en buurgemeenten) en is een groei in het reizigersaantal wel te verwachten.

Volgens De Lijn zijn er t.h.v. Kampenhout-sas ca. 41 reizigers per dag die baat kunnen hebben bij een betere toegankelijkheid (12 65+'ers, 29 reizigers met abonnement personen met handicap). Dit is uiteraard een schatting op grootteorde.

De ene persoon (65+'er of niet) is al wat kwieker dan de andere en niet elke persoon met een handicap is effectief slecht te been. Bovendien zijn genoemde opstappers per definitie mensen die het perron wel hebben weten te bereiken, anders zouden ze niet door De Lijn als opstapper geregistreerd zijn geweest. In contrast daarmee is niet helemaal duidelijk hoeveel potentiële reizigers niet tot op de bushalte raken, omdat ze niet door De Lijn geregistreerd zijn. Alles bij elkaar zullen verbeterd toegankelijke haltes dagelijks hooguit door enkele tientallen mensen gebruikt worden.

Gezien er bij AWV of De Lijn relatief weinig liften gebruikt worden, heeft AWV overleg gepleegd met NMBS, dat de laatste jaren een consistent beleid hanteert over waar en wanneer liften worden voorzien in treinstations. Daarbij blijkt dat door NMBS liften enkel in 'large' en 'medium' stations worden voorzien. Dat zijn stations met een orde grootte van 5.000 opstappers of meer per dag. In het verleden werd de toepassing van liften ruimer toegepast (bv. stations GEN-lijn Leuven-Brussel), maar intussen is NMBS daar op teruggekomen. Anders gesteld, mocht Kampenhout-sas een treinstation zijn, zou de plaatsing van liften er voor NMBS zeker niet de voorkeur wegdragen. Het aantal opstappers is minder dan 10% van de ondergrens om een lift te voorzien. Bij kleinere stations tracht NMBS de toegankelijkheid op andere manieren op te lossen. Daarbij wordt in de eerste plaats gedacht aan hellingen. Deze vaststelling is voor AWV een belangrijk



KAMPENHOUT

KNAP · LANDELIJK · ZORGZAAM

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

bijkomend argument om de alternatieven voor een lift grondig mee te onderzoeken.

Volgende scenario's werden voorgesteld (bijlage : Verslag PSG 14-05-2024 K-sas hoppinpunt):

Scenario 1: Liften In dit scenario worden er liften voorzien t.h.v. de fietstunnel.

- lift in fietstunnel
- lift mee inwerken in betonstructuur
- traplift

Verschillende lift-types werden onderzocht: Spindellift, ketting-aangedreven lift, Kone lift met schacht geïntegreerd in de luifel.

Scenario 2: Gelijkgrondse oversteek t.h.v. lichten : lichtengeregeld t.h.v. bestaande stoplicht bus

Scenario 3: Gelijkgrondse oversteek t.h.v. rotonde

Scenario 4: Mindervalidenparkeerplaatsen t.h.v. de haltes, op de perrons

Scenario 5: Verschuiving bushaltes naar het Hoppinpunt

Tijdens het overleg op 14 mei 2024 werden alle scenario's besproken.

Aanwezigen tijdens dit overleg waren: AWV (Agentschap wegen en verkeer), De Lijn, MOW (dienst mobiliteit en openbare werken), dienst mobiliteit lokaal bestuur Kampenhout

AWV heeft de verschillende scenario's voorgesteld en voor- en nadelen besproken.

Scenario 1: Liften In dit scenario worden er liften voorzien t.h.v. de fietstunnel

- lift is heel duur;
- op lange termijn niet vandalisme bestendig;
- vrees dat regelmatig lift buiten gebruik zal zijn;
- neemt plaats in de tunnel;
- indien er een schacht moet komen moet er eerst ook bemaling gebeuren;
- openslaande deuren gevaarlijk omdat fietsers door tunnel rijden;
- luifel van busperron moet vernieuwd worden.

Scenario 2: Gelijkgrondse oversteek t.h.v. lichten

- hellingsgraad 5,5 % moet goed in detail bekeken worden, zal voor rolstoelgebruikers lager % moeten worden;
- zebepad ter hoogte van de verkeerslichten;
- conflict tussen voetgangers en fietsers moet onderzocht worden, breedte huidig fietspad volstaat niet;
- stoplicht staat er al maar moet zeker extra aangegeven worden.

Scenario 3: Gelijkgrondse oversteek t.h.v. rotonde

- niet aan te raden: gevaarlijk voor overstekende voetgangers omdat ze niet snel genoeg zichtbaar zijn voor voertuigen dat op de rotonde rijden.

Scenario 4: Mindervalidenparkeerplaatsen t.h.v. de haltes, op de perrons

- onvoldoende plaats;
- 2 voertuigen laten parkeren is niet voldoende;
- geen oplossing voor mensen die geen mindervalidenkaart hebben maar wat slechter te been zijn of voor kinderwagens.

Scenario 5: Verschuiving bushaltes naar het Hoppinpunt

- Bushalte verplaatsen van brug naar grasvlakte naast carpoolparking is geen meerwaarde voor De Lijn;
- 1 halte voor alle bussen is niet aan te raden;
- verlies van tijd voor De Lijn;



KAMPENHOUT

KNAP • LANDELIJK • ZORGZAAM

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN

- niet duidelijk voor de gebruikers van openbaar vervoer;
- wat met oude halte?

Aanvulling via mail na overleg door voorzitter team MOW vervoerregio Vlaamse Rand : akkoord met scenario 2 als

- Helling rolstoelvriendelijk ingericht wordt (anders heeft de ingreep weinig zin)
- Verbreding van het fietspad dat daar dan fiets-voetpad wordt. En aangezien dit vooral over rolstoelgebruikers en buggy's en dergelijke gaat, vermoed ik dat dit niet om centimeters gaat zoals aangegeven in je nota.

Het doel van deze oefening is om de toegankelijkheid te verbeteren dus graag geen halve oplossingen.

Conclusie:

Voorkeur voor scenario 2 (oversteek aan stoplicht).

Geen voorkeur voor liften, onder meer omwille van risico op vandalisme.

Aandacht is nodig om bij scenario 2 de oversteek duidelijk zichtbaar te maken (markering zebrapad enz.).

Daarnaast is aandacht nodig om de helling niet te steil te maken.

Ten derde te bekijken waar centimeters gewonnen kunnen worden om voldoende breedte te creëren (combinatie BFF-fietspad en voetgangers is niet ideaal).

Kampenhout bezorgt nog collegebesluit : AWV vraagt naar standpunt van college van burgemeester en schepenen.

AWV laat voorkeursscenario verder uitwerken door Evolta. Ook de busperrons enz. worden ingetekend, met aandacht voor toegankelijkheid voor rolstoelen enz.

Besluit

Art. 1: Het college van burgemeester en schepenen neemt kennis van het onderzoek toegankelijkheid hoppinpunt Kampenhout-Sas.

Namens het college van burgemeester en schepenen,

Terry Horckmans
(get.) algemeen directeur

Kris Leaerts
(get.) burgemeester

Voor eensluidend uittreksel,

[SIG01]

[SIG02]