

## Bijlage B: toelichting verwerkingsregels bus, tram en metro in relatie tot toegankelijkheid

Om de toegankelijkheid van bus-, tram- en metrohaltes (ook wel BTM-haltes) te bepalen, wordt gebruik gemaakt van de verwerkingsregels bus, tram en metro. Met deze verwerkingsregels wordt op basis van een aantal kenmerken bepaald of een halte toegankelijk is. Meer informatie over de verwerkingsregels is te vinden op <https://dova.nu/sites/default/files/bestanden/verwerkingsregels-bus-tram-en-metro.pdf> (PDF download).

### Theoretische toegankelijkheid versus daadwerkelijke toegankelijkheid

De verwerkingsregels zijn in samenspraak met Decentrale Overheden (DO's) opgesteld. Daarmee zijn de regels het uitgangspunt voor het bepalen of een halte toegankelijk is. Echter, op basis van toegenomen inzicht op het gebied van toegankelijkheid en met het belang van de reiziger voorop, kan beargumenteerd worden dat enkele verwerkingsregels niet of onvoldoende aansluiten bij de specifieke situatie. Hieronder wordt dat toegelicht aan de hand van twee voorbeelden

### Fysieke toegankelijkheid bushalte in geval van buurt- of belbus

In de verwerkingsregels wordt uitgegaan van een halte die 18 cm hoog is en 1,5 breed (bij zowel voor- als achterdeur). Echter, buurtbussen in Zuid-Holland zijn (doorgaans) zo ingericht dat deze ook goed kunnen halteren bij haltes die bijvoorbeeld 12 cm hoog zijn (een reguliere stoep). Daarnaast heeft een buurtbus slechts 1 deur, waardoor het niet zinvol is om de breedte op twee plaatsen te bepalen. In de huidige werkwijze worden daardoor veel buurtbushaltes, die in de praktijk wel bruikbaar zijn, als niet toegankelijk aangemerkt.



*Figuur 1: buurtbus zoals die in Zuid-Holland veel wordt ingezet. Deze bussen kunnen goed halteren bij reguliere stoepen, en soms ook zonder stoep. Daarnaast hebben ze slechts 1 deur voor in- en uitstappen. (foto: Connexion)*

### Visuele toegankelijkheid van bushaltes

In de verwerkingsregels is opgenomen dat over de hele lengte van de halte een geleidelijn aanwezig moet zijn (figuur 2). In diverse gemeenten (met name in het MRDH gebied) is in het verleden de keus gemaakt om langs de halte geen geleidelijn aan te leggen, maar deze haaks op de instapmarkering te plaatsen (figuur 3). Hiermee wordt voldaan aan een andere eis, namelijk dat de geleidelijn verbonden is met zijn omgeving. Daarmee is ook de halte in figuur 3 goed bruikbaar voor iemand met een visuele beperking. Echter, omdat in de verwerkingsregels is opgenomen dat een halte verplicht een geleidelijn over de hele lengte van de halte moet hebben, wordt deze als niet visueel toegankelijk weergegeven.



*Figuur 2: foto van halte met een geleidelijn over de gehele lengte van het perron (foto: <https://struykverwoinfra.nl/geleidelijntegels.html>)*



*Figuur 3: foto van halte in Dordrecht met enkel een aansluitende geleidelijn, zonder geleidelijn over hele lengte perron (foto: cyclomedia)*

### Aanpassing verwerkingsregels

Momenteel worden gesprekken opgestart met de andere DO's om te kijken of aanpassingen van de verwerkingsregels noodzakelijk zijn. Doel is om de situatie op straat beter aan te laten sluiten bij de informatie in de reisinformatie. Uitgangspunt daarin blijft dat het voor reizigers met een beperking duidelijk moet zijn of een halte voor hem of haar goed bruikbaar is.