

Vlaanderen
is wegen en verkeer

Ontwerpwijzer Hoppinpunten

VERSIE 1.1
24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

Colofon

Dit is een uitgave van het Agentschap Wegen & Verkeer van de Vlaamse overheid. De inhoud van deze ontwerpwijzer is aan verandering onderhevig. Controleer steeds of u over de laatste versie beschikt via **wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten**.

Uitgegeven door
Agenstschap Wegen en Verkeer (AWV)

Informatie
Yves De Beleyr & Anneleen Desmedt, Afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica, Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

wegenenverkeer.be verkeer.wegsystemen.telematica@mow.vlaanderen.be

Opdrachtnemer
Mobipunt vzw (Bram Roelant, Evelyn Wymeersch)
Infopunt Publieke Ruimte / VGB vzw (Tom Dhollander, Antonie van Loon, Floor Van Damme, Maxine Ketele)
Autodelen.net (Bram Seeuws)
Mpact vzw (Arne Stoffels, Isaura Lips, Evelyn Wymeersch en Jasmien Jaques)
Arcadis nv

Projectleiding
Bram Roelant (Mobipunt vzw), Tom Dhollander (Infopunt Publieke Ruimte)

Datum
24 januari 2022

Status
Gepubliceerd

Versienummer
Versie 1.1

Stuurgroep
Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), Dep. Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), De Werkvennootschap, De Lijn, De Vlaamse Waterweg, VVSG, VVP

Tekeningen
Maxine Ketele (Infopunt Publieke Ruimte)

Vormgeving
Niels Linhart, Antonie van Loon (Infopunt Publieke Ruimte)

Depotnummer D/2021/3241/391

Ontwerpwijzer Hoppinpunten

Richtlijnen voor het inrichten van
kwalitatieve vervoersknooppunten

Inhoud

INLEIDING EN VISIE OP DE ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN **X**

A. Visie en uitgangspunten van de ontwerpwijzer XI

B. Aan de slag met de ontwerpwijzer Hoppinpunten XV

INSCHALINGSFICHES

INSCHALINGSFICHE 00: ALGEMENE ONTWERPPRINCIPES **1**

1. Inschaling en het belang van de lokale context 2

2. Toegankelijkheid 2

3. Ruimtelijke inrichting 3

4. Veiligheid en sociale controle 4

Referenties 5

INSCHALINGSFICHE 1A: INTERREGIONAAL HOPPINPUNT IN VERSTEDELIJKT GEBIED **7**

1. Mobiliteitsaanbod 9

2. Diensten 12

3. Signalisatie 16

Referenties 16

INSCHALINGSFICHE 1B: INTERREGIONAAL HOPPINPUNT IN RANDSTEDELIJK GEBIED **17**

1. Mobiliteitsaanbod 19

2. Diensten 22

3. Signalisatie 26

Referenties 26

INSCHALINGSFICHE 2A: REGIONAAL HOPPINPUNT IN VERSTEDELIJKT GEBIED **27**

1. Mobiliteitsaanbod 29

2. Diensten 32

3. Signalisatie 36

Referenties 36

INSCHALINGSFICHE 2B: REGIONAAL HOPPINPUNT IN RANDSTEDELIJK GEBIED **37**

1. Mobiliteitsaanbod 39

2. Diensten 43

3. Signalisatie 47

Referenties 47

INSCHALINGSFICHE 2C: REGIONAAL HOPPINPUNT IN LANDELIJK GEBIED **49**

1. Mobiliteitsaanbod 51

2. Diensten 54

3. Signalisatie 58

Referenties 58

INSCHALINGSFICHE 2D: REGIONAAL HOPPINPUNT AAN BEDRIJVENTERREIN **59**

1. Mobiliteitsaanbod 61

2. Diensten 63

3. Signalisatie 66

Referenties 66

INSCHALINGSFICHE 2E: REGIONAAL HOPPINPUNT AAN BEZOEKERSPOOL **67**

1. Mobiliteitsaanbod 69

2. Diensten 71

3. Signalisatie 74

Referenties 74

INSCHALINGSFICHE 3A: LOKAAL HOPPINPUNT IN VERSTEDELIJKT GEBIED **75**

1. Mobiliteitsaanbod 77
2. Diensten 79
3. Signalisatie 82

Referenties 82

INSCHALINGSFICHE 3B: LOKAAL HOPPINPUNT IN RANDSTEDELIJK GEBIED **83**

1. Mobiliteitsaanbod 85
2. Diensten 88
3. Signalisatie 92

Referenties 92

INSCHALINGSFICHE 3C: LOKAAL HOPPINPUNT IN LANDELIJK GEBIED **93**

1. Mobiliteitsaanbod 95
2. Diensten 98
3. Signalisatie 101

Referenties 101

INSCHALINGSFICHE 3D: LOKAAL HOPPINPUNT AAN BEDRIJVENTERREIN **103**

1. Mobiliteitsaanbod 105
2. Diensten 107
3. Signalisatie 109

Referenties 109

INSCHALINGSFICHE 3E: LOKAAL HOPPINPUNT AAN BEZOEKERSPOOL **111**

1. Mobiliteitsaanbod 113
2. Diensten 115
3. Signalisatie 117

Referenties 117

INSCHALINGSFICHE 4A: BUURTHOPPINPUNT IN VERSTEDELIJKT GEBIED **119**

1. Mobiliteitsaanbod 121

2 Diensten 123

3. Signalisatie 126

Referenties 126

INSCHALINGSFICHE 4B: BUURTHOPPINPUNT IN RANDSTEDELIJK GEBIED **127**

1. Mobiliteitsaanbod 129

2. Diensten 131

3. Signalisatie 134

Referenties 134

INSCHALINGSFICHE 4C: BUURTHOPPINPUNT IN LANDELIJK GEBIED **135**

1. Mobiliteitsaanbod 137

2. Diensten 139

3. Signalisatie 141

Referenties 141

THEMAFICHES

THEMAFICHE 1: TOEGANKELIJKHEID **143**

1.1 Minimale doorgangsbreedtes op looproute 145

1.2 Obstakels op de looproute 147

1.3 Loopoppervlak 149

1.4 Niveauverschillen 150

1.5 Trappen 153

1.6 Geleiding voor slechtzienden en blinden 154

1.7 Rustpunten 161

1.8 Straatmeubilair 162

Referenties 163

THEMAFICHE 2: VOETGANGERS **165**

2.1 Optimale wandelafstanden 166

2.2 Maatvoering 168

2.3 Materiaal- en kleurgebruik 175

2.4 Voetgangersoversteken 177

2.5 Andere vereisten 180

2.6 Conflicten met andere vervoersmodi 180

Referenties 180

THEMAFICHE 3: FIETSEN EN MICROMOBILITEIT **181**

3.1 Inschaling fietsinfrastructuur 183

3.2 Fietsparkeren aan Hoppinpunten 186

3.3 Deelfietsen en micromobiliteit 193

Referenties 196

THEMAFICHE 4: OPENBAAR VERVOER **197**

4.1 Haltes voor Lijnbus en -tram 198

4.2 Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+) 204

Referenties 207

THEMAFICHE 5: DEELWAGENS **209**

5.1 Vormen van autodelen aan een Hoppinpunt 210

5.2 Inrichting autodeelstandplaats 211

5.3 Laadinfrastructuur elektrische deelwagens 215

Referenties 218

THEMAFICHE 6: GEMOTORISEERDE VOERTUIGEN **219**

6.1 Parkeren van privéwagens 220

6.2 Parkeren van bromfietsen en motorfietsen 225

6.3 Carpoolparking 226

6.4 Park & Ride (P&R) 228

6.5 Kiss & Ride (K&R) 229

6.6 Taxi's 230

Referenties 230

THEMAFICHE 7: VEILIGHEID EN SOCIALE CONTROLE **231**

7.1 Locatiekeuze en de huidige situatie 232

7.2 Sterk beleid als cruciale factor 233

7.3 Inrichting openbare ruimte 233

7.4 Verlichting openbare ruimte 234

Referenties 238

THEMAFICHE 8: DIENSTEN **239**

8.1 Ticketing 240

8.2 Wachtaccommodatie 241

8.3 Vuilnisbak 245

8.4 Pakketautomaat 246

8.5 Bagagelockers 247

8.6 Fietsherstelmogelijkheid 248

8.7 Sanitair 249

8.8 Rode brievenbus 249

8.9 AED 250

8.10 Geldautomaat 250

8.11 Wifi 250

8.12 Laadpaal 251

8.13 Oplaadpunt toestellen 251

8.14 Drinkwatervoorziening 252

8.15 Vergaderruimte of flexwerkplek 252

8.16 Voedings- en krantenwinkel 252

8.17 Eet- en drankgelegenheid 252

8.18 Uitleenpunt kinderwagens 252

8.19 Spin-off van centrumdiensten 252

8.20 Andere 252

Referenties 253

THEMAFICHE 9: SIGNALISATIE **255**

9.1 Algemene richtlijnen 256

9.2 Identificatie 257

9.3 Navigatie 259

9.4 Oriëntatie 260

9.5 Instructie 261

Referenties 261

THEMAFICHE 10: KWALITATIEVE RUIMTELIJKE INRICHTING **263**

10.1 Context 264

10.2 Compositie 266

10.3 Verrijking 268

Referenties 270

Inleiding en visie op de Ontwerpwijzer Hoppinpunten

In het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse Regering worden mobipunten nadrukkelijk naar voor geschoven als beloftevol model om de modal shift te bewerkstelligen. In het decreet basisbereikbaarheid (2019) is dit concept verankerd voor belangrijke mobiliteitsknooppunten waar de reiziger kan overstappen tussen verschillende vervoersmodi. Het Besluit van de Vlaamse Regering (BVR) betreffende de Mobipunten (d.d. 11 september 2020) gaf de minimale voorwaarden aan voor een mobipunt en legde de merkarchitectuur van basisbereikbaarheid - Hoppin - op. Het aankomende BVR over de Hoppinpunten zal de hiërarchische indeling verfijnen en de subsidiëring van de aanleg of herinrichting van Hoppinpunten actualiseren. Deze ontwerpwijzer houdt reeds rekening met het nieuwe BVR Hoppinpunten zoals het principieel is goedgekeurd door de Vlaamse regering op 19 november 2021.

> *Een Hoppinpunt is een plek waar twee of meer vervoersmodi met elkaar gecombineerd kunnen worden, de voorwaarden van het BVR Mobipunten worden gerespecteerd en de Hoppin-merkarchitectuur wordt toegepast.*

Deze ruime definiëring laat toe dat elke toegankelijke bushalte met fietsenstalling, inclusief plaats voor buitenmaatse fietsen, in theorie een Hoppinpunt kan worden. Hoppinpunten kunnen daardoor gerealiseerd worden op ruimtelijk zeer uiteenlopende locaties en in heel verschillende contexten. De vraag is dan ook niet waar er een Hoppinpunt ingericht mag worden, maar wel waar de inrichting van een Hoppinpunten een meerwaarde is voor het mobiliteitsnetwerk. Het antwoord op deze vraag maakt deel uit van de mobiliteitsplanning en is geen onderdeel van deze ontwerpwijzer. De regionale en lokale mobiliteitsplannen bepalen de locatie en het inschalingsniveau van de Hoppinpunten zoals beschreven in de regelgeving.

Deze ontwerpwijzer Hoppinpunten helpt verder met de concrete inrichting van het Hoppinpunt, afhankelijk van het bepaalde inschalingsniveau en de ruimtelijke omgeving. De ontwerpwijzer Hoppinpunten verzamelt de richtlijnen en ontwerpvoorwaarden voor alle Hoppinpunten. Op het moment van verschijnen zijn nog niet alle beleidskaders goedgekeurd, noch is er volledige duidelijkheid over de technische implementatie van alle elementen die samenkomen aan een Hoppinpunt. Samen met de verdere verfijning van de beleidskaders en de praktijkervaring van de wegbeheerders en ontwerpers zal deze ontwerpwijzer Hoppinpunten dan ook verder evolueren, zodat alle vaak voorkomende technische voorwaarden steeds terug te vinden zijn in één ontwerpwijzer. De laatste versie van de ontwerpwijzer is steeds terug te vinden op https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten.

Hoppinpunten bundelen het mobiliteitsaanbod, zijn toegankelijk ingericht, bieden diensten aan in de publieke ruimte, … De ontwerpwijzer wijst de ontwerper de weg in de duizenden pagina's vaak verspreide regelgeving, ontwerprichtlijnen en voorwaarden voor al die elementen die samenkomen op een Hoppinpunt.

Voor sommige elementen aan Hoppinpunten, zoals de toegankelijkheidsvoorwaarden, de plaatsing van deelsteps, … legt deze ontwerpwijzer voor het eerst voorwaarden vast. Voor andere elementen, zoals toegankelijke halte-infrastructuur, voetgangersvoorzieningen, … maakt deze ontwerpwijzer gebruik van bestaande vademecums en

richtlijnen. Het is onmogelijk om alle elementen aan een Hoppinpunt tot in het kleinste detail samen te vatten in één document. Daarom is er steeds gekozen om de meest essentiële elementen mee te nemen in de ontwerpwijzer. Voor de meeste uitzonderingen of bijkomende informatie wordt doorverwezen naar het vademecum of de richtlijn in kwestie.

A. Visie en uitgangspunten van de ontwerpwijzer

Deze ontwerpwijzer wil de standaard aangeven om bij het uitwerken van een locatie tot een functioneel, comfortabel en veilig Hoppinpunt te komen. Daarom wordt vertrokken van enkele belangrijke uitgangspunten voor de verschillende elementen aan een Hoppinpunt, die verder zijn uitgewerkt in de inschalingsfiches en de themafiches.

A.1 Inschaling en ruimtelijke context van Hoppinpunten: de matrix

Naast het inschalingsniveau van het Hoppinpunt is ook de lokale context belangrijk voor de inrichting. Om bruikbare richtlijnen te geven voor de inrichting van Hoppinpunten, is er op basis van intussen verworven inzichten afgeweken van de matrix uit de Beleidsvisie Mobipunten. Voor de ruimtelijke context hanteert deze ontwerpwijzer een objectieve bron die de inrichtende overheid een houvast geeft om een inschatting te maken van de ruimtelijke context.

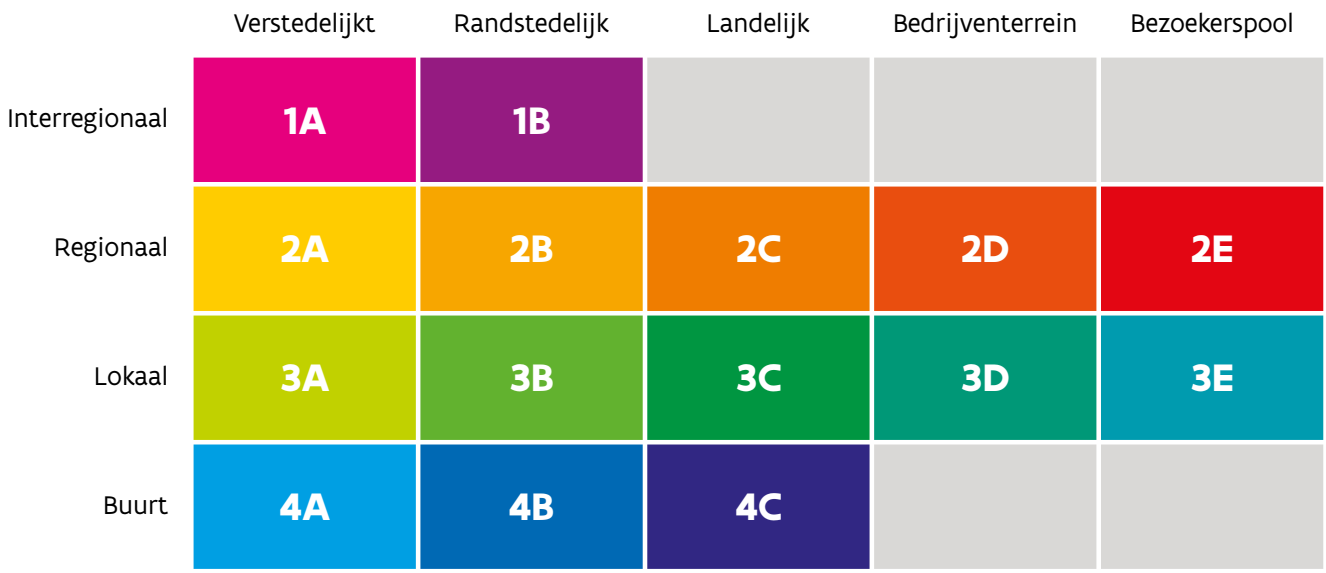
Voor de objectivering van het inschalingsniveau wordt de indeling uit het BVR Hoppinpunten gevolgd. Dit BVR Hoppinpunten zal vermoedelijk in de eerste jaarhelft van 2022 in werking treden.

- Interregionale Hoppinpunten: Hoppinpunten met doorgaans een ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen, van waaruit verplaatsingen tussen verschillende vervoerregio's mogelijk zijn. Deze Hoppinpunten bevatten minstens hoogwaardige interregionale openbaar vervoerverbindingen van het treinnet;
- Regionale Hoppinpunten: Hoppinpunten die bediend worden door een frequente regionale verbinding van het kernnet of treinnet. Deze Hoppinpunten zijn gericht op gebruikers met een bovenlokale herkomst en bestemming.
- Lokale Hoppinpunten: Hoppinpunten die de gemeenten aanwijzen en die gericht zijn op gebruikers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Deze Hoppinpunten worden minstens bediend door een cadanslijn binnen het aanvullend net.
- Buurthoppinpunten: Hoppinpunten die alleen bediend worden door functionele lijnen van het aanvullend net of door flexvervoer (netwerklogica). Indien ze niet bediend worden door openbaar personenvervoer, vormen deelvoertuigen de basis van het vervoersaanbod. De wervingsradius van deze Hoppinpunten beperkt zich tot de onmiddellijke omgeving en tot reizigers die dichtbij wonen.

Voor de objectivering van het ruimtelijk niveau wordt de onderverdeling uit het Ruimterapport Vlaanderen doorgetrokken. Daarin worden de volgende ruimtelijke typologieën onderscheiden:

- Verstedelijkt
- Randstedelijk
- Landelijk

Op Geopunt (kaart 2019) wordt Vlaanderen opgedeeld volgens deze ruimtelijke typologieën: deze bron is niet bindend, enkel richtinggevend. De drie bovenstaande typologieën worden verder aangevuld met de typologieën 'bedrijventerrein' en 'bezoekerspool', aangezien deze beiden door hun 'poolfunctie' een typische ruimtelijke invulling hebben en specifieke voorwaarden vereisen. Wanneer de indelingen in inschalingsniveaus en ruimtelijke context worden samengebracht in een matrix ziet dat er als volgt uit:



A.2 Toegankelijkheid

De principes wat betreft toegankelijkheid komen rechtstreeks uit de regelgeving: "Hoppinpunten zijn goed toegankelijk voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen. De informatiedragers die zijn aangebracht op de Hoppinpunten, zijn bruikbaar voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking." De volgende principes worden in deze ontwerpwijzer verankerd:

- Hoppinpunten zijn toegankelijk via drempelloze overgangen tussen het voetpad en de rijbaan. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de logische looproutes en moet bijgevolg ook - in de meerderheid van de situaties - de toegankelijkheid langs weerszijden van een straat verzorgd worden.
- Hoppinpunten waar collectief openbaar vervoer wordt aangeboden, zijn steeds voorzien van toegankelijke haltes.
- De toegangspunten van het Hoppinpunt en de verschillende (relevante) vervoersmodi, worden verbonden door geleiding voor blinden en slechtzienden.
- Toegankelijkheid wordt breed geïnterpreteerd. Het Hoppinpunt dient ook toegankelijk te zijn voor bvb. kinderen, ouderen en mensen die (tijdelijk) beperkt worden in hun mobiliteit.

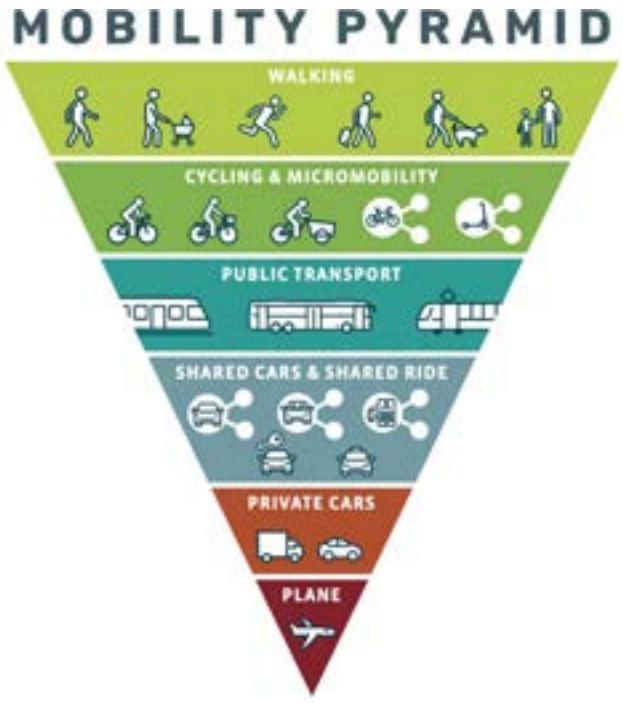
A.3 Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod is het kloppend hart van een Hoppinpunt. In de ontwerpwijzer Hoppinpunten wordt het mobiliteitsaanbod opgesplitst in vijf categorieën:

1. Voetgangers
2. Fietsen en micromobiliteit
3. Openbaar vervoer
4. Deelwagens
5. Gemotoriseerde voertuigen

De volgende principes worden gehanteerd:

- Een Hoppinpunt betekent de integratie van elk mogelijk mobiliteitsaanbod. Alle initiatieven van publiek aangeboden (flex)vervoer zijn te integreren in het Hoppinpunt. Waar mogelijk wordt dus ook het reeds bestaande mobiliteitsaanbod, of het toekomstige mobiliteitsaanbod buiten het flexvervoer, geïntegreerd op het Hoppinpunt.
- De verplichtingen uit de regelgeving worden toegepast. Parkeeropties, inclusief voorbehouden parkeerplaatsen, worden voorzien indien nodig. Een fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen is verplicht.
- De fiets wordt veelvuldig gebruikt voor het voor- en natransport in combinatie met het openbaar vervoer. Om een vlotte combinatie van vervoerswijzen mogelijk te maken zijn kwalitatieve fietsvoorzieningen dus essentieel. Waar aangewezen dienen bijkomende veilige en kwalitatieve stallingen voor verschillende submodi voorzien te worden, naargelang de inschaling van het Hoppinpunt. Zo kunnen er naast (overdekte) fietsenstallingen ook fietslockers en laadpunten voor elektrische fietsen worden aangeboden.
- De ontwerpwijzer Hoppinpunten vertrekt vanuit het principe van de omgekeerde mobiliteitspiramide die binnen het Europese Interreg SHARE-North project werd opgemaakt. Deze piramide geeft een voorstelling van de meest duurzame en meest wenselijke vorm van mobiliteit - wandelen - tot de minst duurzame en minst gewenste vorm van verplaatsingen - vliegen, voorafgegaan door de privéwagen. Deelfietsen en deelsteps worden ondergebracht onder 'fietsen en micromobiliteit'. Deelwagens worden onder het openbaar vervoer geplaatst, maar boven het private wagenbezit.
- Deelfietsen en -wagens kunnen een belangrijk deel van het mobiliteitsaanbod zijn op Hoppinpunten, vooral in functie van het natransport. Deelwagens zijn in het bijzonder zinvol aan Hoppinpunten waar voldoende densiteit in de nabije omgeving is. Het is dan ook van belang om stil te staan bij de randvoorwaarden voor deelmobiliteit, zowel binnen flexvervoer als via private aanbieders. Hoppinpunten zijn bovendien uitgelezen locaties om de ambities uit het Lokaal Energie- en Klimaatpact waar te maken, waarin gestreefd wordt naar een sterke toename van het aantal toegangspunten van deelmobiliteit.



Figuur 1: De mobiliteitspiramide (Bron: www.share-north.eu)

A.4 Veiligheid en sociale controle

Om ervoor te zorgen dat Hoppinpunten goed gebruikt worden, is veiligheid en sociale controle essentieel. Door een goed afgewogen locatiekeuze, doordachte inrichting en goede verlichting komen sociaal veilige Hoppinpunten tot stand. Camera's kunnen deel uitmaken van een kwalitatief Hoppinpunt, maar slechts als er aan alle voorwaarden is voldaan.

A.5 Diensten

De volgende principes worden gehanteerd:

- Een Hoppinpunt is een knooppunt van mobiliteitsaanbod, maar kan ook meer betekenen voor de reizigers en de buurtbewoners door een aanbod van aanvullende diensten.
- Diensten worden steeds afgewogen en geadviseerd op basis van de inschalingsmatrix.
- De aanbevelingen in de Beleidsvisie Mobipunten over diensten worden in de ontwerpwijzer Hoppinpunten grotendeels aangehouden, her en der af wordt afgeweken op basis van de aangepaste inschalingsmatrix en voortschrijdend inzicht.

A.6 Signalisatie

De volgende principes worden gehanteerd:

- Hoppinpunten zijn herkenbaar aan de Hoppinzuil, die van grootte kan verschillen volgens het type en de locatie van het Hoppinpunt. Ook visuele verwijzingen naar het mobiliteitsaanbod en de diensten maken het Hoppinpunt duidelijk herkenbaar en overzichtelijk.
- De recentste editie van de Huisstijlgids Hoppin van april 2021 wordt gevolgd.

A.7 Kwalitatieve inrichting

Voor de kwalitatieve inrichting wordt het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen gevolgd. Daaruit volgen de volgende tien principes als basis voor de adviezen die zijn opgenomen in de ontwerpwijzer Hoppinpunten:

- Gedeeld en meervoudig gebruik: Door functies op een slimme manier ruimtelijk in te delen, kan je meer ruimte creëren én meer functies inrichten in dezelfde ruimte.
- Robuustheid en aanpasbaarheid: Een duurzame materiaalkeuze is aangeraden om vandalisme te ontmoedigen en het structureel onderhoud van de plek kostenefficiënt te houden. Het Hoppinpunt dient zo ingericht te worden dat de ruimte gemakkelijk aan te passen is, omdat de maatschappelijke noden aan verandering onderhevig zijn.
- Herkenbaarheid, leesbaarheid en visuele aantrekkelijkheid van de omgeving: Dit gaat breder dan enkel oriëntatie. Door de inrichting van het Hoppinpunt begrijpt de gebruiker de functie van verschillende elementen.
- Waardering van erfgoed en de karakteristieken van het landschap: Bij het inrichten van een Hoppinpunt wordt er rekening gehouden met de ruimtelijk-morfologische, culturele en historische context. De plaats dient te worden ingericht met de karakteristieken van de omgeving in het achterhoofd.
- Biodiversiteit, ecologische samenhang en bodemkwaliteit: Hou bij het inrichten van een Hoppinpunt rekening met de ecologische waarde van de plek. Als de juiste beplanting en materialen gekozen worden bij het ontwerp, kan het Hoppinpunt bijdragen aan de biodiversiteit en een versterking van de ecologische samenhang.
- Klimaatbestendigheid: Hoppinpunten moeten worden ingericht met een blik op de toekomst. Een Hoppinpunt hoort weerstand te kunnen bieden aan de veranderende klimatologische omstandigheden. Het is bij de inrichting van het Hoppinpunt van groot belang om gebruik te maken van waterdoorlatende verhardingen, denk bijvoorbeeld aan parkeerplaatsen aangelegd in grasbetontegels.
- Energetische aspecten: Bij de inrichting van een Hoppinpunt kiest men bij voorkeur voor energiezuinige installaties. Ook energieopwekking kan mogelijk zijn op sommige Hoppinpunten.
- Gezondheid: Een meerwaarde van een Hoppinpunt als centrale plaats in de buurt schuilt in het inspelen op de gezondheid van de gebruiker.
- Inclusief samenleven - toegankelijkheid: Hiervoor verwijzen we door naar het afzonderlijke hoofdstuk over toegankelijkheid.
- Economische vitaliteit: Het Hoppinpunt draagt in de mate van het mogelijke bij aan de versterking van het reeds aanwezige economische weefsel.

B. Aan de slag met de ontwerpwijzer Hoppinpunten

De ontwerpwijzer is ingedeeld in twee grote onderdelen:

- Inschalingsfiches: dit zijn fiches waarin het inschalingsniveau wordt gekoppeld aan een ruimtelijke context. Deze fiches bevatten enkel elementaire ontwerprichtlijnen. Ze geven een overzicht van alle elementen die van belang zijn op een Hoppinpunt binnen een welbepaald inschalingsniveau en ruimtelijke context.
- Themafiches: in deze fiches wordt een concreet thema in detail toegelicht. De inschalingsfiches verwijzen door naar deze themafiches om verschillende elementen te preciseren. Deze themafiches verwijzen, wanneer opportuun, op hun beurt opnieuw door naar andere vademecums, richtlijnen of andere toelichtende documenten.

We gaan op beide hieronder verder in.

B.1 Inschalingsfiches

Er zijn in totaal 15 inschalingsfiches die voorafgegaan worden door één algemene inschalingsfiche. Deze algemene inschalingsfiche bevat ontwerpprincipes die gelden voor alle Hoppinpunten, ongeacht het inschalingsniveau.

Zij dienen bijgevolg te worden meegenomen in elk ontwerpproces. Met name gaat het over:

- Inschaling en het belang van de lokale context
- Toegankelijkheid
- Kwalitatieve ruimtelijke inrichting
- Veiligheid en sociale controle

De 15 inschalingsfiches bestaan uit specifieke elementen die eigen zijn aan het inschalingsniveau. Het inschalingsniveau en de ruimtelijke context worden via de inschalingsmatrix aan elkaar gekoppeld. Deze fiches focussen enkel op de inschaling en de ruimtelijke context. Elke inschalingsfiche bestaat uit de volgende hoofdstukken:

- Inleiding
- Mobiliteitsaanbod
- Diensten
- Signalisatie

B.2 Themafiches

Om te voorkomen dat de inschalingsfiches te omvangrijk worden, is gekozen om de belangrijkste thema's verder uit te diepen in themafiches. De ontwerpwijzer Hoppinpunten bevat tien themafiches:

Toegankelijkheid: is een essentiële voorwaarde in het beleidskader en daarom niet toevallig de eerste themafiche. Hierin staan de belangrijkste ontwerpprincipes die betrekking hebben op de toegankelijkheidsvereisten aan een Hoppinpunt.

Voetgangers: aan een Hoppinpunt wordt er overgestapt tussen verschillende vervoersmodi. Een goede voetgangersinfrastructuur is dan ook essentieel om een vlotte overstap mogelijk te maken.

Fietsen en micromobiliteit: een essentiële schakel binnen basisbereikbaarheid. De belangrijkste ontwerpprincipes en voorwaarden voor privaat fietsparkeren, deelfietsen en deelsteps worden toegelicht in deze derde themafiche.

Openbaar vervoer: de belangrijkste ontwerpprincipes voor de inrichting van toegankelijk openbaar vervoer in functie van lijnbussen en Hoppinflex(+) vervoer.

Deelwagens: zijn op steeds meer plaatsen in Vlaanderen aanwezig. Dankzij de uitrol van Hoppinpunten zal het aantal deelwagens stijgen. Themafiche 5 omvat de belangrijkste ontwerpprincipes en voorwaarden om van deelwagens aan een Hoppinpunt een succes te maken.

Gemotoriseerde voertuigen: ook andere gemotoriseerde voertuigen hebben een plaats aan een Hoppinpunt: taxi's, carpoolen, Kiss & Ride, Park & Ride, brom- en motorfietsen en private wagens.

Veiligheid en sociale controle: een Hoppinpunt moet voor iedereen een veilige plek zijn. Deze themafiche geeft aandachtspunten die bijdragen tot de sociale veiligheid.

Diensten: aan een Hoppinpunt vind je naast het mobiliteitsaanbod ook heel wat diensten. Deze maken het Hoppinpunt extra aantrekkelijk voor de gebruikers en de buurtbewoners.

Signalisatie: een Hoppinpunt moet overal in Vlaanderen universeel herkenbaar zijn. Aan complexere Hoppinpunten is goede signalisatie essentieel om een vlotte overstap te garanderen.

Kwalitatieve inrichting: een Hoppinpunt is een fysieke locatie waar het concept basisbereikbaarheid tot uiting komt. Een kwalitatieve inrichting is dan ook essentieel voor de reizigers en voor de buurtbewoners.

B.3 Leeswijzer

Zodra een concrete locatie is geselecteerd als Hoppinpunt en het inschalingsniveau bekend is, kan deze ontwerpwijzer gebruikt worden. Neem steeds eerst de inschalingsfiche met de algemene ontwerpprincipes ter hand en vervolgens de inschalingsfiche die van toepassing is voor het Hoppinpunt dat zal worden ingericht. Indien gewenst of noodzakelijk kunnen de respectievelijke themafiches vastgenomen worden voor meer verdieping bij bepaalde onderwerpen. Zo wordt met alle elementen die van belang zijn bij de inrichting van het Hoppinpunt zeker rekening gehouden.

In de inschalingsfiches wordt gewerkt met verwijzingen naar de themafiches waar de technische kenmerken van het besproken aspect worden geduid. Voor verschillende diensten worden ook belangrijke aandachtspunten op het vlak van toegankelijkheid gespecificeerd. Bij het ontwerp van een Hoppinpunt is het nuttig om een zo concreet mogelijk zicht te hebben op het ruimtebeslag en de toegankelijkheidseisen van de betreffende diensten. Dat ruimtebeslag is afhankelijk van het specifieke aanbod van de marktspelers. De fiches vermelden het gemiddelde of desgevallend meest courante ruimtebeslag en verwijzen, indien nodig, naar specifieke bronnen.

Deze ontwerpwijzer Hoppinpunten is tot stand gekomen met de waardevolle inbreng van een uitgebreide groep partners en actoren binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken van de Vlaamse overheid, provincies, steden en gemeenten en andere spelers binnen het ruimere mobiliteitsveld. Voor u ligt de eerste versie van deze ontwerpwijzer. In de toekomst zullen er op basis van de opgedane parktijkervaring en voorschrijdende inzichten updates gepubliceerd worden. Opmerkingen en vragen kunnen in tussentijd via mail bezorgd worden aan de afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica van het Agentschap Wegen en Verkeer (verkeer.wegsystemen.telematica@mow.vlaanderen.be).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

00

Algemene ontwerpprincipes

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

Deze algemene inschalingsfiche benoemt enkele ontwerpprincipes die voor alle Hoppinpunten van toepassing zijn, ongeacht de ruimtelijke context en de locatie in het netwerk. Neem deze algemene ontwerpprincipes dus steeds bij de hand bij de inrichting van een Hoppinpunt.

1. Inschaling en het belang van de lokale context

Hoppinpunten worden op basis van locatie en hun functie in het mobiliteitsnetwerk ingeschaald volgens de matrix beschreven in de visietekst. Toch zal de inrichting van elk Hoppinpunt telkens afhangen van de lokale context. Eén Hoppinpunt kan bovendien ook verschillende functies hebben. Zo kan een nabijgelegen bezoekerspool bijvoorbeeld invloed hebben op de ruimtelijke vormgeving en de bepaling welke diensten essentieel of een meerwaarde zijn voor het Hoppinpunt.

De inschalingsfiches bevatten het mogelijke mobiliteitsaanbod, de mogelijke diensten en de nodige signalisatie die aangeraden is voor dat type Hoppinpunt. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om aan de hand van de lokale situatie in te schatten welke bijkomende elementen op het Hoppinpunt voorzien moeten worden.

Niettemin gelden bepaalde principes voor alle Hoppinpunten. Deze punten worden hier aangehaald.

2. Toegankelijkheid

2.1 Algemene principes

Zoals reeds vermeld in de inleidende visietekst, is toegankelijkheid volgens de regelgeving een essentiële voorwaarde om de naam Hoppin te kunnen toepassen.

“Hoppinpunten zijn goed toegankelijk voor alle gebruikers, met of zonder beperking, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen. De informatiedragers die zijn aangebracht op de Hoppinpunten, zijn bruikbaar voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking.”

Om een Hoppinpunt toegankelijk te maken, dient er met verschillende vereisten rekening gehouden te worden. De principes en voorwaarden worden in de verschillende themafiches, voornamelijk themafiche 1: Toegankelijkheid en themafiche 2: Voetgangers, vertaald naar concrete maatregelen. Sommige maatregelen zijn noodzakelijk om toegankelijkheid te garanderen en dus bindend, andere maatregelen worden sterk geadviseerd of geadviseerd.

Het is van belang dat zowel het Hoppinpunt als de vervoersmodi en diensten toegankelijk zijn. Dat houdt ook in dat de overstapmogelijkheden tussen de verschillende modi zo optimaal mogelijk worden georganiseerd, met bijvoorbeeld clustering van het aanbod om de afstand te verkleinen. Denk hierbij niet enkel aan rolstoeltoegankelijkheid. Ook personen met een visuele of auditieve beperking moeten deel kunnen nemen aan het openbaar vervoer en het flexvervoer. Ook voor ouderen zal de toegankelijkheid van een Hoppinpunt mee bepalen of zij zich al dan niet in de publieke ruimte zullen begeven.

Al van bij de start van het ontwerpen van een Hoppinpunt is het daarom nodig om een goed overzicht te krijgen en de juiste vragen te stellen. Bij de keuze van het mobiliteitsaanbod en de diensten is het essentieel om na te gaan hoe een zo breed mogelijke doelgroep er gebruik van kan maken. Vervolgens moet de initiatiefnemer van het Hoppinpunt bij het ontwerp de looplijnen, afstanden en mogelijke obstakels optimaal inrichten.

2.2 Breedte van de looproute en obstakels

De comfortabele en dus geadviseerde breedte van de looproute tussen de verschillende elementen verschilt naargelang de drukte van het voetgangersverkeer. Onderstaande tabel benoemt de geadviseerde minimale breedte per Hoppinpunt, waardoor voetgangers elkaar comfortabel kunnen passeren, rekening houdend met rolstoelgebruikers, personen met een kinderwagen en voldoende privacy-afstand.

Meer toelichting hierbij is te vinden in themafiche 2: Voetgangers, hoofdstuk 2.2.1: Breedte van de looproutes.

Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de ruimte rond obstakels op de looproutes, niveauverschillen, onderbrekingen en versmallingen, trappen en hellingen, blindegeleiding, voldoende rustpunten en zitgelegenheid en een slimme inplanting van straatmeubilair. Themafiche 1: Toegankelijkheid beschrijft de belangrijkste ontwerpvoorwaarden om toegankelijkheid te bekomen.

Interregionaal Hoppinpunt	Regionaal Hoppinpunt	Lokaal Hoppinpunt	Buurthoppinpunt
Ruim dwarsprofiel 250 cm	Comfortabel dwarsprofiel 200 cm	Comfortabel dwarsprofiel 200 cm	Minimaal dwarsprofiel 160 cm

3. Ruimtelijke inrichting

Bij het inrichten van een Hoppinpunt is het essentieel om te streven naar een ruimtelijk kwalitatief geheel. Hoe de verschillende elementen van het mobiliteitsaanbod en diensten aaneengeschakeld en ingebed worden in de openbare ruimte, zal de meerwaarde en het succes van het Hoppinpunt mee bepalen.

Een Hoppinpunt kan door de combinatie van de vele mobiliteitsopties en diensten al snel omvangrijk worden. Ongeacht de inschaling is het echter aangeraden om, in de mate van het mogelijke, de oppervlakte van het Hoppinpunt zoveel mogelijk te beperken. In themafiche 10: Kwalitatieve inrichting, wordt een indicatie gegeven van het maximale bedieningsgebied, dat wil zeggen de maximale wandelafstand tussen de verschillende elementen van het Hoppinpunt. Het uitgangspunt moet altijd de voetganger zijn, aangezien dit de manier is waarop reizigers zich binnen het Hoppinpunt zullen verplaatsen. Daarom zijn logische looplijnen en duidelijke aanwijzingen ook essentieel voor elk Hoppinpunt.

Enkele aandachtspunten vooraleer te beginnen met de inrichting van een Hoppinpunt:

Breng voor de start alle noden van de openbare ruimte in kaart

De openbare ruimte is vaak overvraagd. Daarom is het van belang om, samen met het mobiliteitsaanbod, de diensten en andere noden van het Hoppinpunt, de noden van de buurt in het ontwerp op te nemen. Bij de inrichting van het Hoppinpunt moet een evenwicht gevonden worden tussen al deze noden. Let er wel op dat de regels met betrekking tot toegankelijkheid en ruimtebeslag gerespecteerd worden.

Ontwerp voor de buurt

Sociale controle is belangrijk voor het veiligheidsgevoel op een Hoppinpunt. Een Hoppinpunt dat voor een meerwaarde voor reizigers en buurtbewoners zorgt, zal een grotere kans op slagen hebben. Dit kan bijvoorbeeld door het creëren van een speelplein, het toevoegen van openbaar groen of het integreren van diensten. Buurtbewoners komen op deze manier in aanraking met het Hoppinpunt, zelfs als ze geen gebruik maken van het mobiliteitsaanbod.

Ontwerp voor de toekomst

Een Hoppinpunt is geen statisch gegeven. Met de groei van combimobiliteit is het mogelijk dat er in de toekomst nog aanbod of diensten moeten worden toegevoegd of dat bestaande diensten worden uitgebreid. Hou bij het ontwerp rekening met eventuele uitbreidingsopties.

Een Hoppinpunt kan de openbare ruimte versterken en verrijken, bijvoorbeeld door het toevoegen van groen. In themafiche 10: Kwalitatieve inrichting staan alle richtlijnen beschreven voor een slim en duurzaam ontwerp van Hoppinpunten.

4. Veiligheid en sociale controle

Hoppinpunten moeten als cruciale schakels in het netwerk voor iedereen toegankelijk zijn. Dit houdt ook in dat iedereen - chauffeurs, reizigers en bezoekers - zich er veilig moet voelen.

Deze veiligheid en sociale controle aan Hoppinpunten kan verzorgd worden door volgende aandachtspunten mee te nemen bij de opbouw van het Hoppinpunt:

- Locatiekeuze: een goed ontwerp kan veel, maar niet alle, problemen aan een Hoppinpunt voorkomen. Natuurlijk is ook de locatiekeuze een bepalende factor voor de sociale veiligheid aan een Hoppinpunt.
- Kwalitatieve ruimtelijke inrichting: vanaf de start van het inrichtingsproces rekening houden onder andere de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van het Hoppinpunt draagt sterk bij tot de sociale veiligheid.
- Multifunctioneel gebruik: sociale controle is sterker aanwezig op een locatie die meerdere functies heeft. Zo verhoogt een ontmoetingsplaats of een winkel de sociale controle.
- Goede verlichting: is essentieel aan een Hoppinpunt, zowel voor de sociale veiligheid als voor de verkeersveiligheid. Dit kan ook creatief worden ingevuld door het aanbrengen van sfeerverlichting.
- Een sterk beleid: sluikstorten en vandalisme zijn maar enkele elementen die het veiligheidsgevoel van een locatie sterk negatief beïnvloeden. Een sterk beleid dat problemen snel aanpakt, is dan ook een noodzaak.
- Camerabewaking: dient steeds zeer weloverwogen gebruikt te worden op een Hoppinpunt. In specifieke situaties kan dit een meerwaarde zijn, maar het kan ook een negatief effect hebben op de sociale veiligheid wanneer het gebruikt wordt aan locaties waar de gebruiker deze niet verwacht.

In themafiche 7: Veiligheid en sociale controle wordt er dieper ingegaan op deze zes aspecten.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

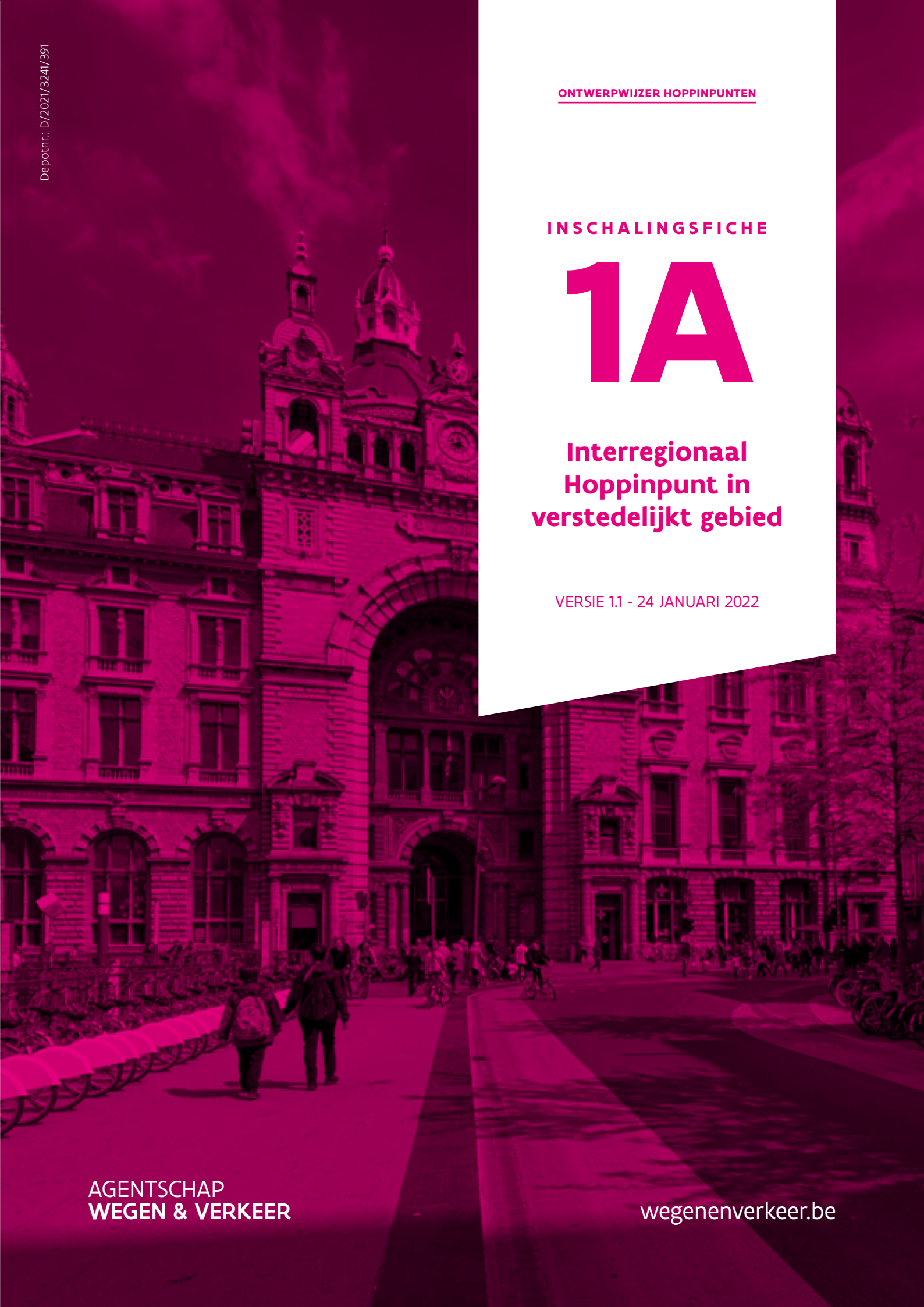
Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

1A

Interregionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een interregionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een interregionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente interregionale, regionale en lokale treinverbindingen, over verschillende vervoerregio's heen. Daarnaast is er een uitgebreid (inter)regionaal openbaar vervoersaanbod. Dit zijn doorgaans de grote treinstations in Vlaanderen, in de provinciehoofdsteden of centrumsteden. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in een verstedelijkt gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

In de praktijk is dit type Hoppinpunt een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Tegelijk is een interregionaal station vaak een centraal punt dat ook binnen de stedelijke context een belangrijke rol speelt. Dagelijks zullen hier veel reizigers op-, over- of afstappen. Er worden in deze inschalingsfiche dan ook heel wat mogelijke diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee moet worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie.

Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Een interregionaal Hoppinpunt is het knooppunt van openbaar vervoer in de vervoerregio. De trein en treinstations vormen de basis van deze interregionale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Naast treinverbindingen zijn ook (inter)regionale tram- en/of busverbindingen essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een interregionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan de grootste interregionale Hoppinpunten zijn inpandige fietsparkeerplaatsen en overdekte fietsparkeerplaatsen essentieel. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een interregionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een interregionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan interregionale Hoppinpunten is het daarom noodzakelijk een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aan een ingang van het treinstation. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+). Indien er zowel Hoppintaxi's als reguliere taxi's halt houden aan een interregionaal Hoppinpunt, voorzie dan een afzonderlijke standplaats voor de Hoppintaxi. Zoals alle andere Hoppin-mobiliteitsopties dient ook deze standplaats een prioritaire plek te krijgen op het Hoppinpunt.

Deelfietsen

Deelfietsen zijn vaak een grote meerwaarde aan een interregionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen.

In een verstedelijkte context kan ook voor de inwoners en bezoekers een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn om zich te verplaatsen in de stad. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Aan een interregionaal Hoppinpunt worden er best afgebakende locaties voorzien in de buurt van de verschillende ingangen van het treinstation. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Aan de meeste interregionale treinstations zijn er reeds deelwagens ter beschikking, probeer deze ruimtelijk zeker in het Hoppinpunt te integreren. Hou er rekening mee dat de NMBS voor station based-deelwagens reeds een samenwerking heeft met een private partner. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Indien er deelwagens geplaatst worden voor buurtbewoners, hou er dan rekening mee dat de deelwagen een aantrekkingskracht heeft in een radius van 350 meter loopafstand rond de deelwagen.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Taxi's

Naast alle nieuwe vormen van flexvervoer, blijft ook een rol weggelegd voor de klassieke taxidienst. De taxi vormt een erg goede aanvulling op alle gedeelde en openbare

vormen van personenvervoer omdat die doorgaans 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 beschikbaar is.

Aan bijna alle interregionale treinstations zijn private taxistandplaatsen voorzien. Integreer deze standplaatsen steeds in het Hoppinpunt door de toegankelijkheidsvoorwaarden te garanderen en een goede oriëntatie te voorzien. De voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.6: Taxi's.

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan (inter)regionale Hoppinpunten. Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een interregionaal Hoppinpunt is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een interregionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt. De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Aan interregionale Hoppinpunten zijn parkeerplaatsen voor privéwagens al voorzien in combinatie met het treinstation. Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.

	Essentieel	Suggestie
Trein	■	
Lijnbus en/of -tram	■	
Hoppinflex(+)		■
Deelfietsen		■
Deelsteps		■
Privaat fietsparkeren	■	
Deelwagens		■
Taxi's		■
Kiss & Ride		■
Brom- en motorfietsen		■
Privéwagens		■

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een interregionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Op een interregionaal Hoppinpunt is er een fysiek, overdekt loket in een wind- en waterdicht gebouw en zijn er ook (meerdere) ticketautomaten voor de verschillende vervoersmodi.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een wind- en waterdicht gebouw met comfortabele zitmogelijkheden. Belangrijk is dat de wachtruimte zo ruim mogelijke openingsuren heeft. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van het mobiliteitsaanbod zorgt voor een kwalitatieve inpandige wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Op een interregionaal Hoppinpunt kunnen sanitaire voorzieningen in het gebouw worden ondergebracht, waar bij voorkeur een persoon aanwezig is die instaat voor de hygiëne. Hierbij is het belangrijk dat het sanitair zo ruim mogelijke openingsuren heeft en toegankelijk is.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. De pakketautomaat kan worden geïntegreerd

in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort. De bagagelockers kunnen worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Fietsherstelmogelijkheid

Aangezien veel reizigers zich met de fiets naar en van een interregionaal Hoppinpunt verplaatsen, is een fietsherstelmogelijkheid een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Aangezien een interregionaal Hoppinpunt een druk bezochte plek is, is dit een ideale plaats voor een AED-toestel. Een AED kan ook buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is. In de grootste NMBS-stations is reeds een AED-toestel aanwezig.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten, voornamelijk op interregionale Hoppinpunten waar de wacht- of overstaptijd groot is. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan. Een interregionaal Hoppinpunt is vaak gelegen aan een stationsgebouw waar meestal een dergelijke winkel aanwezig is.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat. Een interregionaal Hoppinpunt is vaak gelegen aan een stationsgebouw waar meestal een dergelijke gelegenheid en verschillende automaten aanwezig zijn.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn. Een interregionaal Hoppinpunt is een ideale plek voor een geldautomaat, die mogelijk in het gebouw kan worden geïntegreerd.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Vooral aan een interregionaal Hoppinpunt, waar de wachttijd benut kan worden om te telewerken of te vergaderen, kan dit interessant zijn. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Vergaderruimte

Een interregionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied is een uitgelezen plaats om een vergaderruimte te voorzien. Die vergaderruimte kan zich bevinden in hetzelfde gebouw als de wachtaccommodatie of in een nabijgelegen gebouw. Er kan ook worden samengewerkt met een bedrijf gelegen aan het Hoppinpunt of mogelijk kan zelfs een leegstaand gebouw in de omgeving opgewaardeerd worden. Het verkort de verplaatsingstijd voor vergaderingen en maakt ook telewerk tijdens het reizen mogelijk. Het kan daardoor voor bedrijven aantrekkelijker worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Uitleenpunt kinderwagens

Voor ouders met jonge kinderen is het niet altijd eenvoudig om zich multimodaal te verplaatsen door alle bijbehorende spullen. Een uitleenpunt van kinderwagens maakt het voor gezinnen gemakkelijker om te reizen.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In de tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Pakketautomaat		■	
Bagagelockers		■	
Fietsherstelmogelijkheid		■	
Sanitair	■		
Rode brievenbus			■
AED		■	
Geldautomaat			■
Wifi			■
Oplaadpunt toestellen		■	
Drinkwatervoorziening		■	
Vergaderruimte			■
Voedings- en krantenwinkel		■	
Eet- en drankgelegenheid		■	
Uitleenpunt kinderwagens			■
Spin-off van centrumdiensten		■	

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte. 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een interregionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied zijn meerdere grote interactieve of niet-interactieve informatiezuilen aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt. Op een interregionaal Hoppinpunt zal, wegens de grote schaal, duidelijke bewegwijzering nodig zijn.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

1B

Interregionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	**1B**			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een interregionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een interregionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente interregionale, regionale en lokale treinverbindingen, over verschillende vervoerregio's heen. Daarnaast is er een uitgebreid (inter)regionaal openbaar vervoersaanbod. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in een randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

In Vlaanderen zullen er zich slechts enkele interregionale Hoppinpunten in randstedelijk gebied bevinden. Dit type Hoppinpunten vormt wel een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Tegelijk is een interregionaal station vaak een centraal punt dat ook binnen de lokale context een belangrijke rol speelt. Dagelijks zullen hier veel reizigers op-, over- of afstappen. Er worden in deze inschalingsfiche dan ook heel wat diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt, de lokale context weegt aan dit inschalingsniveau echter extra door.

Naast de algemene ontwerpprincipes wat betreft toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid, die te lezen zijn in de fiche Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten, volgen in deze inschalingsfiche enkele richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie.

Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom worden in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Een interregionaal Hoppinpunt is het knooppunt van openbaar vervoer in de vervoerregio. De trein en treinstations vormen de basis van deze interregionale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Naast treinverbindingen zijn ook (inter)regionale tram- en busverbindingen essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een interregionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer gecentreerd wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan de grootste interregionale Hoppinpunten zijn inpandige fietsparkeerplaatsen en overdekte fietsparkeerplaatsen essentieel. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2 Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een interregionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3 Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een interregionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan interregionale Hoppinpunten is het daarom noodzakelijk om een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aan een ingang van het treinstation. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Indien er zowel Hoppintaxi's als reguliere taxi's halt houden aan een interregionaal Hoppinpunt, voorzie dan een afzonderlijke standplaats voor de Hoppintaxi. Zoals alle andere Hoppin-mobiliteitsopties dient ook deze standplaats een prioritaire plek te krijgen op het Hoppinpunt.

Deelfietsen

Deelfietsen zijn vaak een meerwaarde aan een interregionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen.

Ook voor de inwoners en bezoekers kan een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn om zich te verplaatsen in de stad of gemeente. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1 Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Aan een interregionaal Hoppinpunt worden er best afgebakende locaties voorzien in de buurt van de verschillende ingangen van het treinstation. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Aan de meeste interregionale treinstations zijn er reeds deelwagens ter beschikking, probeer deze ruimtelijk zeker in het Hoppinpunt te integreren. Hou er rekening mee dat de NMBS voor station based-deelwagens reeds een samenwerking heeft met een private partner. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Indien er deelwagens geplaatst worden voor buurtbewoners, hou er dan rekening dat de deelwagen een aantrekkingskracht heeft in een radius van 350 meter loopafstand rond de deelwagen.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Carpoolen

Carpoolen kan een meerwaarde zijn aan een interregionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied indien dit Hoppinpunt vlot ontsloten wordt door grote verbindingswegen zoals een snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg. Reizigers kunnen via verschillende vervoersmodi naar het Hoppinpunt reizen en hun rit al carpoolend verder zetten.

Carpoolen is enkel een meerwaarde aan een Hoppinpunt indien er een tijdswinst is ten opzichte van eventuele alternatieven en indien de verkeerssituatie dit toelaat. We spreken hier over interregionale stations gelegen aan een stadsring, op- en afrittencomplex, ...

Taxi's

Naast alle nieuwe vormen van flexvervoer, blijft ook een rol weggelegd voor de klassieke taxidienst. De taxi vormt een erg goede aanvulling op alle gedeelde en openbare vormen van personenvervoer omdat die doorgaans 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 beschikbaar is.

Aan bijna alle interregionale treinstations zijn private taxistandplaatsen voorzien. Integreer deze standplaatsen steeds in het Hoppinpunt door de toegankelijkheidsvoorwaarden te garanderen en een goede oriëntatie te voorzien. De voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.6: Taxi's.

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan (inter)regionale Hoppinpunten. Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

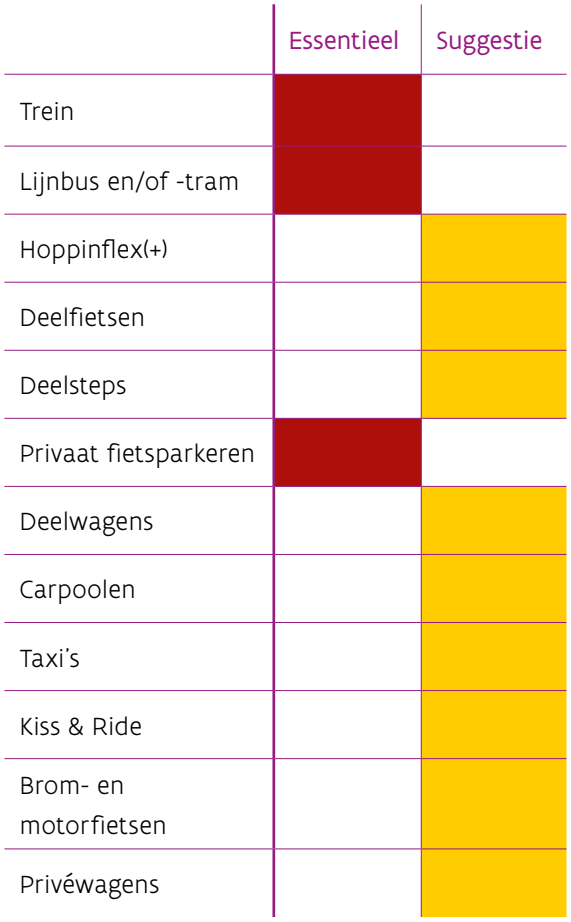
Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een interregionaal Hoppinpunt is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een interregionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt. De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Aan interregionale Hoppinpunten zijn parkeerplaatsen voor privéwagens al voorzien in combinatie met het treinstation. Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een interregionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Op een interregionaal Hoppinpunt is er een fysiek, overdekt loket in een wind- en waterdicht gebouw en zijn er ook (meerdere) ticketautomaten voor de verschillende vervoersmodi.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een wind- en waterdicht gebouw met comfortabele zitmogelijkheden. Belangrijk is dat de wachtruimte zo ruim mogelijke openingsuren heeft. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van het mobiliteitsaanbod zorgt voor een kwalitatieve inpandige wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Op een interregionaal Hoppinpunt kunnen sanitaire voorzieningen in het gebouw worden ondergebracht, waar bij voorkeur een persoon aanwezig is die instaat voor de hygiëne. Hierbij is het belangrijk dat het sanitair zo ruim mogelijke openingsuren heeft en toegankelijk is.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. De pakketautomaat kan worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort. De bagagelockers kunnen worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Fietsherstelmogelijkheid

Aangezien veel reizigers zich met de fiets naar en van een interregionaal Hoppinpunt verplaatsen, is een fietsherstelmogelijkheid een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Aangezien een interregionaal Hoppinpunt een druk bezochte plek is, is dit een ideale plaats voor een AED-toestel. Een AED kan ook buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is. In de grootste NMBS-stations is reeds een AED-toestel aanwezig.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten, voornamelijk op interregionale Hoppinpunten waar de wacht- of overstaptijd groot is. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan. Een interregionaal Hoppinpunt is vaak gelegen aan een stationsgebouw waar meestal een dergelijke winkel aanwezig is.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat. Een interregionaal Hoppinpunt is vaak gelegen aan een stationsgebouw waar meestal een dergelijke gelegenheid en verschillende automaten aanwezig zijn.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn. Een interregionaal Hoppinpunt is een ideale plek voor een geldautomaat, die mogelijk in het gebouw kan worden geïntegreerd.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Vooral aan een interregionaal Hoppinpunt, waar de wachttijd benut kan worden om te telewerken of te vergaderen, kan dit interessant zijn. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Vergaderruimte

Een interregionaal Hoppinpunt is een uitgelezen plaats om een vergaderruimte te voorzien. Die vergaderruimte kan zich bevinden in hetzelfde gebouw als de wachtaccommodatie of in een nabijgelegen gebouw. Er kan ook worden samengewerkt met een bedrijf gelegen aan het Hoppinpunt of mogelijk kan zelfs een leegstaand gebouw in de omgeving opgewaardeerd worden. Het verkort de verplaatsingstijd voor vergaderingen en maakt ook telewerk tijdens het reizen mogelijk. Het kan daardoor voor bedrijven aantrekkelijker worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing			
Wachtaccommodatie			
Vuilnisbak			
Pakketautomaat			
Bagagelockers			
Fietsherstelmogelijkheid			
Sanitair			
Rode brievenbus			
AED			
Geldautomaat			
Wifi			
Oplaadpunt toestellen			
Drinkwatervoorziening			
Vergaderruimte			
Voedings- en krantenwinkel			
Eet- en drankgelegenheid			
Spin-off van centrumdiensten			

figuur 3: Overzicht diensten



© INFOPUNT PUBLIEKE RUIMTE

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren. Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een interregionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn meerdere grote interactieve of niet-interactieve informatiezuilen aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt. Op een interregionaal Hoppinpunt zal, wegens de grote schaal, duidelijke bewegwijzering nodig zijn.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

2A

Regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een regionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente regionale en lokale trein- en/of busverbindingen binnen de vervoerregio. Dit zijn doorgaans de kleinere treinstations in grote steden, het treinstation van een Vlaamse stad of grote gemeente. Het is ook perfect mogelijk dat er enkel sprake is van een groot tram- en/of busstation, zonder aansluiting op het treinnetwerk. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in een verstedelijkt gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit type Hoppinpunt is een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Tegelijk is een regionaal Hoppinpunt vaak een centraal punt dat ook binnen de stedelijke context een belangrijke rol speelt. Dagelijks zullen hier veel reizigers op-, over- en afstappen. Er worden in deze inschalingsfiche dan ook heel wat mogelijke diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee moet worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom worden in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Een regionaal Hoppinpunt is een knooppunt van openbaar vervoer in de vervoerregio. De trein en treinstations vormen de basis van deze regionale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Regionale tram- en/of busverbindingen zijn essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een regionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan regionale Hoppinpunten in verstedelijkt gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen essentieel. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een regionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Trein

Wanneer het regionaal Hoppinpunt gelegen is aan een treinstation, vormt dit station de basis van het regionale knooppunt. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Het Hoppinpunt krijgt dan ook het gemakkelijkst vorm via een akkoord over kleine wegenis. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk regionaal Hoppinpunt waar een treinstation aanwezig is.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes.

De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Indien er zowel Hoppintaxi's als reguliere taxi's halt houden aan een regionaal Hoppinpunt, voorzie dan een afzonderlijke standplaats voor de Hoppintaxi. Zoals alle andere Hoppin-mobiliteitsopties dient ook deze standplaats een prioritaire plek te krijgen op het Hoppinpunt.

Deelfietsen

Deelfietsen zijn vaak een meerwaarde aan een regionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen, vooral in het geval het Hoppinpunt aan een treinstation ligt. In een verstedelijkte context kan ook voor de inwoners en bezoekers een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn om zich te verplaatsen in de stad. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Aan een regionaal Hoppinpunt worden er best afgebakende locaties voorzien grenzend aan logische looplijnen, zoals in de buurt van de verschillende ingang(en) van het treinstation. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Vaak zijn aan regionale treinstations reeds deelwagens voorzien, probeer deze ruimtelijk zeker in het Hoppinpunt te integreren. Hou er rekening mee dat de NMBS voor station based-deelwagens reeds een samenwerking heeft met een private partner. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Carpoolen

Carpoolen kan een meerwaarde zijn aan een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied indien dit Hoppinpunt vlot ontsloten wordt door grote verbindingswegen zoals een snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg. Reizigers kunnen via verschillende vervoersmodi naar het Hoppinpunt reizen en hun rit al carpoolend verder zetten.

Carpoolen is enkel een meerwaarde aan een Hoppinpunt indien er een tijdswinst is ten opzichte van eventuele alternatieven en indien de verkeerssituatie dit toelaat. We spreken hier over stations gelegen aan een stadsring, op- en afrittencomplex, ...

Taxi's

Naast alle nieuwe vormen van flexvervoer, blijft ook een rol weggelegd voor de klassieke taxidienst. De taxi vormt een erg goede aanvulling op alle gedeelde en openbare vormen van personenvervoer omdat die doorgaans 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 beschikbaar is.

Aan bijna alle regionale treinstations zijn private taxistandplaatsen voorzien. Integreer deze standplaatsen steeds in het Hoppinpunt door de toegankelijkheidsvoorwaarden te garanderen en een goede oriëntatie te voorzien. De voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.6: Taxi's.

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan (inter)regionale Hoppinpunten. Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

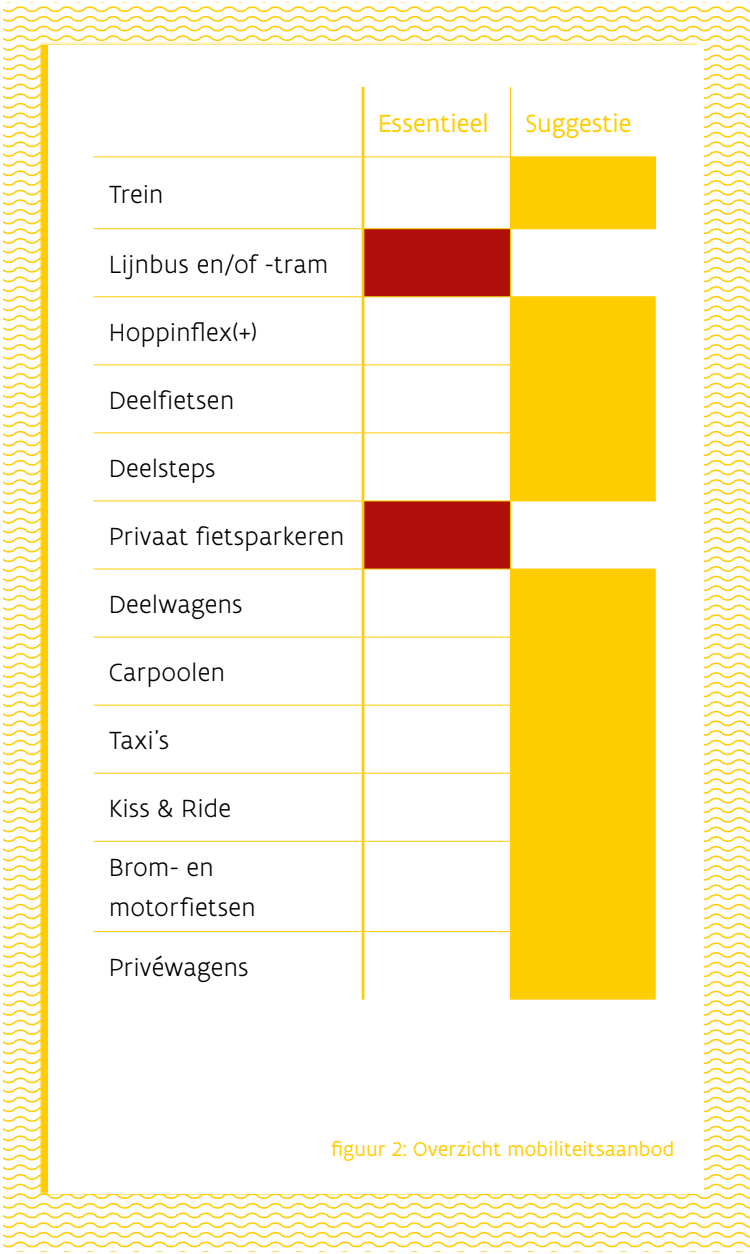
Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een regionaal Hoppinpunt is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt. De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Aan regionale Hoppinpunten zijn parkeerplaatsen voor privéwagens vaak al voorzien in combinatie met het treinstation. Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Op een regionaal Hoppinpunt in stedelijk gebied zijn er in functie van de vervoersvraag een of meerdere ticketautomaten voor de verschillende vervoersmodi. Als het Hoppinpunt aan een treinstation ligt, kan de ticketverkoop plaatsvinden in een wind- en waterdicht gebouw, eventueel ook aan een loket.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van de mobiliteitsdiensten verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. De pakketautomaat kan worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort. De bagagelockers kunnen worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Fietsherstelmogelijkheid

Aangezien veel reizigers zich met de fiets naar een treinstation of een ander type regionaal Hoppinpunt begeven, is een fietsherstelmogelijkheid een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten.

Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Op een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied kunnen sanitaire voorzieningen in de wachtruimte geïntegreerd worden of kan samengewerkt worden met een nabijgelegen handelaar of horecazaak. Hierbij is het belangrijk dat het sanitair zo ruim mogelijke openingsuren heeft en toegankelijk is.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Aangezien een regionaal Hoppinpunt een druk bezochte plek is, is dit een ideale plaats voor een AED-toestel. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn. Een regionaal Hoppinpunt is een ideale plek voor een geldautomaat, die mogelijk in de overdekte wachtruimte kan worden geïntegreerd.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat. Een voeding- of drankautomaat nabij de wachtruimte is sterk aanbevolen voor een Hoppinpunt op deze schaal.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Vergaderruimte

Een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied is een geschikte plaats om een vergaderruimte te voorzien. Dit kan bijvoorbeeld in een nabijgelegen (leegstand) pand, of er kan worden samengewerkt met een bedrijf gelegen aan het Hoppinpunt. Het verkort de verplaatsingstijd voor vergaderingen en maakt ook telewerk tijdens het reizen mogelijk. Het kan daardoor voor bedrijven aantrekkelijker worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.



figuur 3: Overzicht diensten



© INFOPUNT PUBLIEKE RUIMTE

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een regionaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied is minimaal één grote interactieve of niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod.

Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391

INSCHALINGSFICHE

2B

Regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	**2B**	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een regionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente regionale en lokale trein- en/of busverbindingen binnen de vervoerregio. Dit kan een treinstations zijn aan de rand van een stad of in een aangrenzende gemeente. Het is ook mogelijk dat er enkel sprake is van een groot tram- en/of -busstation, zonder aansluiting op het treinnetwerk. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit type Hoppinpunt is een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Tegelijk is een regionaal station vaak een centraal punt dat ook binnen de gemeentelijke context een belangrijke rol speelt. Dagelijks zullen hier veel reizigers op-, over- en afstappen. Er worden in deze inschalingsfiche dan ook heel wat mogelijke diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee moet worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Lijnbus en -tram

Een regionaal Hoppinpunt is een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. Regionale tram- en/of busverbindingen zijn dus essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een regionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan regionale Hoppinpunten in randstedelijk gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen essentieel. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een regionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Trein

Een regionaal Hoppinpunt is een knooppunt van openbaar vervoer in de vervoerregio. De trein en treinstations vormen de basis van deze regionale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen zijn vaak een meerwaarde aan een regionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen, vooral in het geval het Hoppinpunt aan een treinstation ligt.

In een (rand)stedelijke context kan ook voor de inwoners en bezoekers een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn om zich te verplaatsen richting de stad. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Aan een regionaal Hoppinpunt worden er best afgebakende locaties voorzien in de buurt van de ingang(en) van het treinstation. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Vaak zijn aan regionale treinstations reeds deelwagens voorzien, probeer deze ruimtelijk zeker in het Hoppinpunt te integreren. Hou er rekening mee dat de NMBS voor station based-deelwagens reeds een samenwerking heeft met een private partner.

Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers. Deelwagens aan de rand van de gemeente met een lagere bevolkingsdichtheid, of op fietsafstand, hebben minder kans op slagen.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Carpoolen

Carpoolen kan een meerwaarde zijn aan een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied indien dit Hoppinpunt vlot ontsloten wordt door grote verbindingswegen zoals een snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg. Reizigers kunnen via verschillende vervoersmodi naar het Hoppinpunt reizen en hun rit al carpoolend verder zetten.

Carpoolen is enkel een meerwaarde aan een Hoppinpunt indien er een tijdswinst is ten opzichte van eventuele alternatieven en indien de verkeerssituatie dit toelaat. We spreken hier over stations gelegen aan een stadsring, op- en afrittencomplex, …

Taxi's

Naast alle nieuwe vormen van flexvervoer, blijft ook een rol weggelegd voor de klassieke taxidienst. De taxi vormt een erg goede aanvulling op alle gedeelde en openbare vormen van personenvervoer omdat die doorgaans 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 beschikbaar is.

Aan bijna alle regionale treinstations zijn private taxistandplaatsen voorzien. Integreer deze standplaatsen steeds in het Hoppinpunt door de toegankelijkheidsvoorwaarden te garanderen en een goede oriëntatie te voorzien. De voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.6: Taxi's.

Park & Ride

Aan regionale Hoppinpunten in randstedelijk gebied kan er nood zijn aan een Park & Ride, indien er een frequente en snelle OV-verbinding is met een bezoekerspool zoals het centrum van een stad of gemeente, of indien er deelmobiliteit wordt voorzien. Wanneer er parkeerplaatsen worden voorzien aan het Hoppinpunt, dienen er ook steeds parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit voorzien te worden. De voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.4: Park & Ride.

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan regionale Hoppinpunten. Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

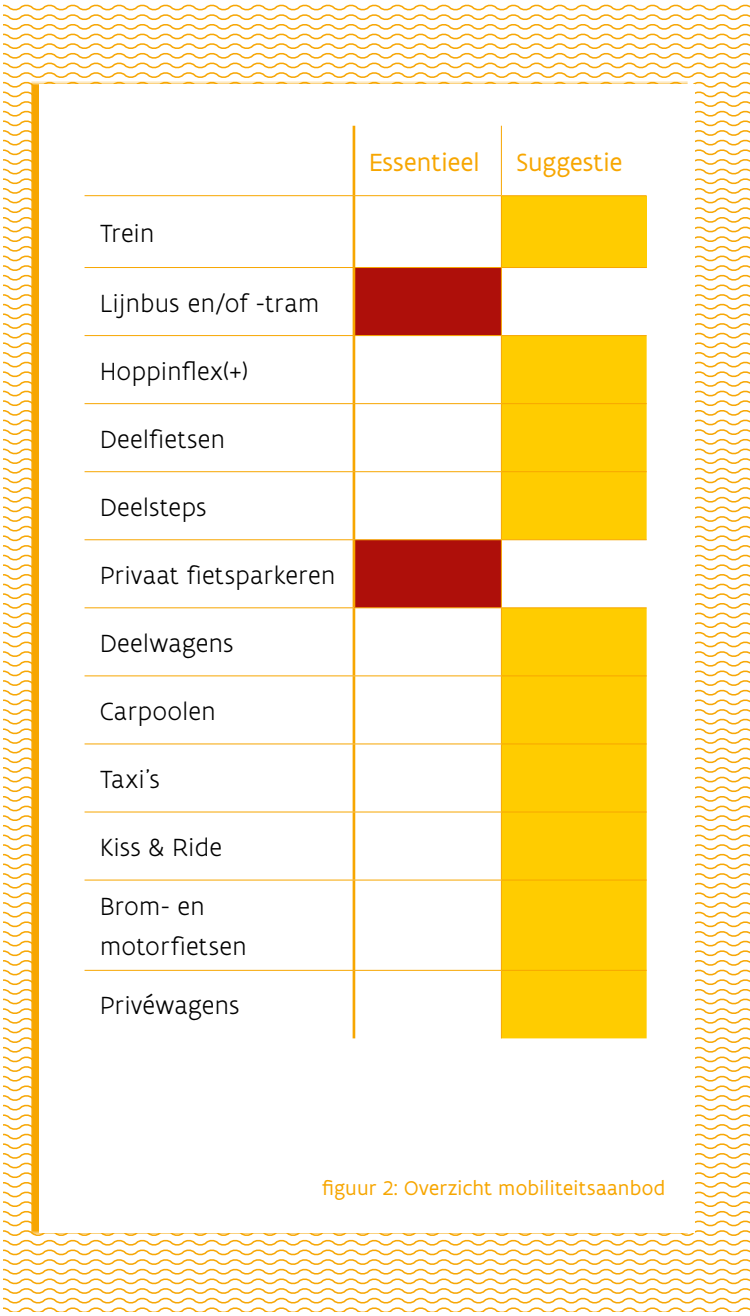
Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een regionaal Hoppinpunt is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt. De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Aan regionale Hoppinpunten zijn parkeerplaatsen voor privéwagens vaak al voorzien in combinatie met het treinstation. Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Op een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn er minstens (meerdere) ticketautomaten voor de verschillende vervoersmodi. Als de vervoervraag groot is, is een fysiek loket een noodzaak. Als er een treinstation is, kan de ticketverkoop plaatsvinden in een wind- en waterdicht gebouw.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van de mobiliteitsdiensten verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. De pakketautomaat kan worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig

kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort. De bagagelockers kunnen worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Fietsherstelmogelijkheid

Aangezien veel reizigers zich met de fiets naar een treinstation of een ander type regionaal Hoppinpunt begeven, is een fietsherstelmogelijkheid als aanvulling op de fietsfaciliteiten aan dit Hoppinpunt sterk aan te raden. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Op een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied kunnen sanitaire voorzieningen in de wachtruimte geïntegreerd worden of kan samengewerkt worden met een nabijgelegen handelaar of horecazaak. Hierbij is het belangrijk dat het sanitair zo ruim mogelijke openingsuren heeft en toegankelijk is.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Aangezien een regionaal Hoppinpunt een druk bezochte plek is, is dit een ideale plaats voor een AED-toestel. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn. Een regionaal Hoppinpunt is een ideale plek voor een geldautomaat, die mogelijk in de overdekte wachtruimte kan worden geïntegreerd.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt

te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat. Een voeding- of drankautomaat nabij de wachtruimte is sterk aanbevolen voor een Hoppinpunt op deze schaal.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Vergaderruimte

Een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied kan een geschikte plaats zijn om een vergaderruimte te voorzien. Dit kan bijvoorbeeld in een nabijgelegen (leegstand) pand, of er kan worden samengewerkt met een bedrijf gelegen aan het Hoppinpunt. Het verkort de verplaatsingstijd voor vergaderingen en maakt ook eventueel telewerk tijdens het reizen mogelijk. Het kan daardoor voor bedrijven aantrekkelijker worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In de tabel op de volgende pagina staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Pakketautomaat		■	
Bagagelockers		■	
Fietsherstelmogelijkheid		■	
Sanitair		■	
Rode brievenbus			■
AED		■	
Geldautomaat		■	
Wifi			■
Oplaadpunt toestellen		■	
Drinkwatervoorziening		■	
Vergaderruimte			■
Voedings- en krantenwinkel		■	
Eet- en drankgelegenheid		■	
Spin-off van centrumdiensten		■	

figuur 3: Overzicht diensten

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)



3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een regionaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied is minimaal één grote interactieve of niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod.

Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391

ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

2C

Regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	**2C**	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een regionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente regionale en lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. Het gaat hierbij voornamelijk om busverbindingen. Het kan ook voorvallen dat er een treinstation met een frequente dienstverlening is. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit type Hoppinpunt is een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Dagelijks zullen hier veel reizigers op-, over- en afstappen. Er worden in deze inschalingsfiche dan ook heel wat mogelijke diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee moet worden gehouden. Belangrijk aandachtspunt is dat dit Hoppinpunt zich in een gebied bevindt waar de ruimtelijke inrichting uitgestrekt is. De bevolkingsdichtheid is laag en voor de meeste alledaagse verplaatsingen moeten er meerdere kilometers overbrugd worden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Een regionaal Hoppinpunt is een knooppunt van openbaar vervoer in de vervoerregio. De trein en treinstations vormen de basis van deze regionale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Een regionaal Hoppinpunt is een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. Regionale tram- en/of busverbindingen zijn dus essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een regionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan regionale Hoppinpunten in landelijk gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen essentieel. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een regionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen zijn vaak een meerwaarde aan een regionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen en zeker wanneer het Hoppinpunt aan een treinstation ligt. In landelijk gebied is de deelfiets vaak enkel een meerwaarde voor bezoekers en minder voor de omwonenden. Dit is echter afhankelijk van de lokale context en het privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Vaak zijn aan regionale treinstations reeds deelwagens voorzien, probeer deze ruimtelijk zeker in het Hoppinpunt te integreren. Hou er rekening mee dat de NMBS voor station based-deelwagens reeds een samenwerking heeft met een private partner. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers. Deelwagens aan de rand van de gemeente met een lagere bevolkingsdichtheid, of op fietsafstand, hebben minder kans op slagen.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Carpoolen

Carpoolen kan een meerwaarde zijn aan een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied indien dit Hoppinpunt vlot ontsloten wordt door grote verbindingswegen zoals een snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg. Reizigers kunnen via verschillende vervoersmodi naar het Hoppinpunt reizen en hun rit al carpoolend verder zetten.

Carpoolen is enkel een meerwaarde aan een Hoppinpunt indien er een tijdswinst is ten opzichte van eventuele alternatieven en indien de verkeerssituatie dit toelaat. We spreken hier over stations gelegen aan een stadsring, op- en afrittencomplex, ...

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan regionale Hoppinpunten. Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

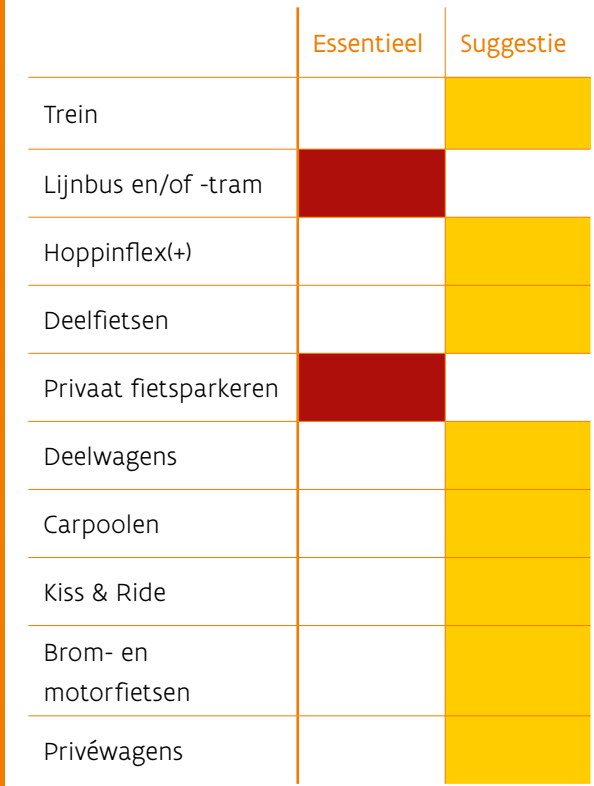
Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een regionaal Hoppinpunt is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt. De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Aan regionale Hoppinpunten zijn parkeerplaatsen voor privéwagens vaak al voorzien in combinatie met het treinstation. Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden.

Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Op een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied zijn er minstens ticketautomaten voor de verschillende types openbaar vervoer. Als de vervoervraag groot is, is een fysiek loket een noodzaak.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van de mobiliteitsdiensten verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. De pakketautomaat kan worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig

kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort. De bagagelockers kunnen worden geïntegreerd in de overdekte wachtaccommodatie, wat het ruimtebeslag verkleint en de veiligheid verhoogt.

Fietsherstelmogelijkheid

Aangezien veel reizigers zich met de fiets naar een treinstation of een ander type regionaal Hoppinpunt begeven, is een fietsherstelmogelijkheid als aanvulling op de fietsfaciliteiten aan dit Hoppinpunt sterk aan te raden. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Op een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied kunnen sanitaire voorzieningen in de wachtruimte geïntegreerd worden of kan samengewerkt worden met een nabijgelegen handelaar of horecazaak.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan ook buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Aangeraden is om telkens minstens twee stopcontacten te voorzien en bij voorkeur nabij een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat. Een voeding- of drankautomaat nabij de wachtruimte is sterk aanbevolen voor een Hoppinpunt op deze schaal.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Vergaderruimte

Een regionaal Hoppinpunt kan een geschikte plaats zijn om een vergaderruimte te voorzien. Dit kan bijvoorbeeld in een nabijgelegen (leegstand) pand, of er kan worden samengewerkt met een bedrijf gelegen aan het Hoppinpunt. Het verkort de verplaatsingstijd voor vergaderingen en maakt ook telewerk tijdens het reizen mogelijk. Het kan daardoor voor bedrijven aantrekkelijker worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In de tabel op de volgende pagina staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing			
Wachtaccommodatie			
Vuilnisbak			
Pakketautomaat			
Bagagelockers			
Fietsherstelmogelijkheid			
Sanitair			
Rode brievenbus			
AED			
Geldautomaat			
Wifi			
Oplaadpunt toestellen			
Drinkwatervoorziening			
Vergaderruimte			
Voedings- en krantenwinkel			
Eet- en drankgelegenheid			
Spin-off van centrumdiensten			

figuur 3: Overzicht diensten



© INFOPUNT PUBLIEKE RUIMTE

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte. 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied is minimaal één grote interactieve of niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391

ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

2D

Regionaal Hoppinpunt aan bedrijventerrein

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	**2D**	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een regionaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een regionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente regionale en lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. Theoretisch is een treinstation mogelijk aan dit Hoppinpunt, maar aan een bedrijventerrein zal het aanbod doorgaans beperkt zijn tot regelmatige busverbindingen. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Ruimtelijk bevindt dit Hoppinpunt zich in of aan een Vlaamse industriezone. Er wordt uitgegaan van frequent vrachtverkeer en een uitgestrekte inrichting. Deze inschaling is een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen. Dit Hoppinpunt kan afhankelijk van de ligging ook de functie opnemen van een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied, bijvoorbeeld wanneer ook buurtbewoners niet specifiek het bedrijventerrein als eind- of vertrekpunt hebben, maar hier hun aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk of flexvervoer hebben. In dat geval is het aangeraden ook de principes toe te passen volgens inschalingsfiche 2C: Regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied.

Dit type Hoppinpunt is een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Heel wat reizigers zullen hier dagelijks op- en afstappen. Er worden in deze inschalingsfiche dan ook nuttige diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Lijnbus- en tram

Een regionaal Hoppinpunt aan een bedrijventerrein blijft een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. Regionale tram- en/of busverbindingen zijn dus essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een regionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan regionale Hoppinpunten aan bedrijventerreinen zijn overdekte fietsparkeerplaatsen aan te raden, denk ook aan de verkeersveiligheid van de fietser in het bedrijventerrein.

In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een regionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een regionaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes.

De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

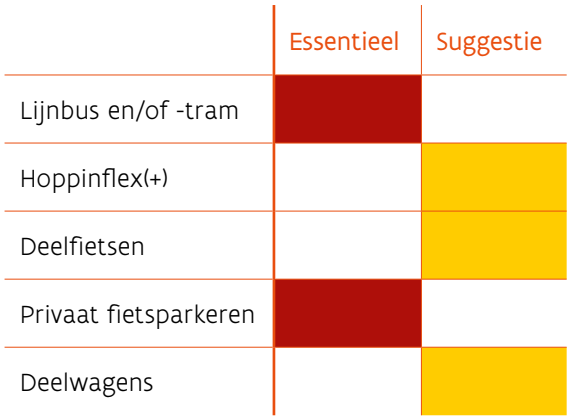
Deelfietsen zijn vaak een meerwaarde aan een regionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. Aan bedrijventerreinen is dit echter zeer contextafhankelijk en wordt er best afgestemd met de aanwezige bedrijven op het terrein, ook is de nodige aandacht voor verkeersveiligheid essentieel.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de aanwezige bedrijven zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers. Deelwagens aan de rand van de gemeente met een lagere bevolkingsdichtheid, of op fietsafstand, hebben minder kans op slagen.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Aan een bedrijventerrein kan er interesse zijn van verschillende bedrijven, maar is er ook vraag in het weekend of vakantieperiodes?
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een regionaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van de mobiliteitsdiensten verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger. Op een regionaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein kan eventueel samengewerkt worden met een nabijgelegen bedrijf.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk.

Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Oplaadpunt toestellen

Oplaadmogelijkheid voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Aangeraden is om telkens minstens twee stopcontacten te voorzien en bij voorkeur nabij een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Bagagelockers

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken.

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Vergaderruimte

Een regionaal Hoppinpunt kan een interessante plaats zijn om een vergaderruimte te voorzien. Op een bedrijventerrein kan hiervoor worden samengewerkt met een bedrijf gelegen aan het Hoppinpunt. Het verkort de verplaatsingstijd voor vergaderingen en maakt ook telewerk tijdens het reizen mogelijk. Het kan daardoor voor bedrijven aantrekkelijker worden om te kiezen voor het openbaar vervoer.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst,

in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Pakketautomaat		■	
Bagagelockers			■
Sanitair		■	
Rode brievenbus			■
AED		■	
Wifi			■
Oplaadpunt toestellen		■	
Drinkwatervoorziening		■	
Vergaderruimte			■
Voedings- en krantenwinkel			■
Eet- en drankgelegenheid		■	
Spin-off van centrumdiensten		■	

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte. 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren. Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een regionaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein is een grote interactieve of niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

2E

Regionaal Hoppinpunt aan bezoekerspool

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	**2E**
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een regionaal Hoppinpunt aan een bezoekerspool. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een regionaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente regionale en lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. Het gaat hierbij voornamelijk om bus- en eventueel -tramverbindingen. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Deze inschaling is een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen. Dit Hoppinpunt kan bijvoorbeeld afhankelijk van de ligging ook de functie opnemen van een regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied, wanneer ook buurtbewoners niet specifiek de bezoekerspool als eind- of vertrekpunt hebben, maar hier hun aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk of flexvervoer hebben. In dat geval is het aangeraden de principes toe te passen volgens inschalingsfiche 2C: Regionaal Hoppinpunt in landelijk gebied en dit aan te vullen met aandachtspunten die specifiek zijn aan de ruimtelijke context van een bezoekerspool.

Dit type Hoppinpunt is een cruciale schakel binnen het mobiliteitsnetwerk van de vervoerregio. Dagelijks zullen hier veel reizigers op- en afstappen. Wel is het belangrijk dat er doorgaans piekmomenten zullen zijn waarop mensen aankomen en vertrekken. Omdat deze inschalingsfiche zich specifiek richt op Hoppinpunten aan bezoekerspolen is het aantal diensten dat wordt geadviseerd eerder beperkt.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Lijnbus- en tram

Een regionaal Hoppinpunt aan een bezoekerspool blijft een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. Regionale tram- en/of busverbindingen zijn dus essentieel aan dit type Hoppinpunt. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Let er aan een bezoekerspool ook op dat de infrastructuur is voorzien op een grote toestroom van reizigers op eenzelfde moment. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een regionaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan regionale Hoppinpunten aan bezoekerspolen zijn overdekte fietsparkeerplaatsen essentieel. Hou bij de berekening van het aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen aan een Hoppinpunt aan een bezoekerspool, rekening met de topmomenten, zodat ook bij drukte mensen vlot een parkeerplaats vinden voor hun fiets. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een regionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een regionaal Hoppinpunt in of aan een bezoekerspool zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen zijn vaak een meerwaarde aan een regionaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. In de context van een bezoekerspool kunnen deelfietsen ook een meerwaarde zijn voor toeristen die zich na aankomst willen verplaatsen naar nabijgelegen attractiepolen of bezienswaardigheden. Dit is echter sterk afhankelijk van de lokale context.

Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

	Essentieel	Suggestie
Lijnbus en/of -tram	■	
Hoppinflex(+)		■
Deelfietsen		■
Privaat fietsparkeren	■	
Brom- en motorfietsen		■

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een regionaal Hoppinpunt in of aan een bezoekerspool essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van de mobiliteitsdiensten verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.
De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger. Op een regionaal Hoppinpunt in of aan een bezoekerspool kan dit geïntegreerd zijn in een nabijgelegen gebouw.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

2.3 Suggesties diensten

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort.

Aan dit type Hoppinpunt zijn bagagelockers voornamelijk een meerwaarde indien er ingeschat wordt dat reizigers een eerste deel van de reis zullen maken met een private (elektrische) fiets en de handen vrij willen hebben aan de bezoekerspool.

Fietsherstelmogelijkheid

Een fietsherstelmogelijkheid is een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten op Hoppinpunten waar veel fietsverkeer is, vooral als het Hoppinpunt langs een fietssnelweg of een drukke fietsroute ligt. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In de tabel op de volgende pagina staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Bagagelockers			■
Fietsherstelmogelijkheid			■
Sanitair		■	
AED		■	
Wifi			■
Oplaadpunt toestellen		■	
Drinkwatervoorziening		■	
Spin-off van centrumdiensten		■	

figuur 3: Overzicht diensten



© INFOPUNT PUBLIEKE RUIMTE

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte. 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een regionaal Hoppinpunt aan een bezoekerspool is een grote interactieve of niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391

INSCHALINGSFICHE

3A

Lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een lokaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. In de praktijk kan dit Hoppinpunt zich bevinden aan bijna elke bus- en tramhalte waar regulier en frequent openbaar vervoer aangeboden wordt. In het kader van Hoppinpunten staat de vraag dus centraal waar het inrichten van het Hoppinpunt een meerwaarde biedt over een gewone bushalte door de koppeling met Hoppinflex, het toevoegen van diensten en de ruimtelijke inrichting. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in een verstedelijkt gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een op- en afstapfunctie. Buurtbewoners vinden hier een aansluiting bij het netwerk, reizigers stappen eventueel over op deelfietsen als last-mile oplossing. Er worden heel wat nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Ook aan een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied kan een treinstation gelegen zijn. De treinstations vormen de basis van deze lokale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Aan een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied zijn frequente tram- en/of busverbindingen essentieel. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Ook aan lokale Hoppinpunten in verstedelijkt gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen de norm, al zal dit in een stedelijke context niet altijd mogelijk zijn. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een lokaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan lokale Hoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een meerwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunten, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen, vooral in het geval het Hoppinpunt aan een treinstation of een belangrijke Lijnhalte ligt.

In een verstedelijkte context kan ook voor de inwoners en bezoekers een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn om zich te verplaatsen in de stad. Een eventueel interessante aanvulling is het aanbod van niet-reguliere deelfietsen zoals bakfietsen, elektrische fietsen, … De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. In een stedelijke context kan een deelwagen ook een meerwaarde zijn voor inwoners. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

	Essentieel	Suggestie
Trein		
Lijnbus en/of -tram		
Hoppinflex(+)		
Deelfietsen		
Deelsteps		
Privaat fietsparkeren		
Deelwagens		

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een comfortabele zitmogelijkheid, beschut tegen regen en wind. De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Fietsherstelmogelijkheid

Aangezien veel reizigers zich met de fiets naar en van een lokaal Hoppinpunt verplaatsen, is een fietsherstelmogelijkheid een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp,

voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

2.3 Suggesties diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. Als alternatief voor een pakketautomaat kan voor de levering en verzending van pakketten ook samengewerkt worden met een handels- of horecazaak gelegen aan het Hoppinpunt.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Op een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied kan samengewerkt worden met een nabijgelegen handelaar of horecazaak.

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In de tabel op de volgende pagina staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing			
Wachtaccommodatie			
Vuilnisbak			
Pakketautomaat			
Fietsherstelmogelijkheid			
Sanitair			
Rode brievenbus			
AED			
Voedings- en krantenwinkel			
Eet- en drankgelegenheid			

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een lokaal Hoppinpunt in verstedelijkt gebied is een grote niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391

ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

3B

Lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	**3B**	3C	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een lokaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. In de praktijk kan dit Hoppinpunt zich aan bijna elke bus- en tramhalte bevinden waar regulier en frequent openbaar vervoer aangeboden wordt. In het kader van Hoppinpunten staat de vraag centraal waar het inrichten van het Hoppinpunt een meerwaarde biedt over een gewone bushalte door de koppeling met Hoppinflex, het toevoegen van diensten en de ruimtelijke inrichting. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in een randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een op- en afstapfunctie. Buurtbewoners vinden hier een aansluiting bij het netwerk, reizigers stappen eventueel over op deelfietsen als last-mile oplossing. Er worden heel wat nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Ook aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied kan een treinstation gelegen zijn. De treinstations vormen de basis van deze lokale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn frequente tram- en/of busverbindingen essentieel. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Ook aan lokale Hoppinpunten in randstedelijk gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen de norm, al zal dit in een randstedelijke context niet altijd mogelijk zijn. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een lokaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan lokale Hoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een meerwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunten, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen, vooral in het geval het Hoppinpunt aan een treinstation of een belangrijke lijnhalte ligt. In een randstedelijke context kan ook voor de inwoners en bezoekers een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn om zich te verplaatsen in de stad. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is. Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. In een randstedelijke context kan een deelwagen ook een meerwaarde zijn voor inwoners, indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt.

In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

Carpoolen

Carpoolen kan een meerwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied indien dit Hoppinpunt vlot ontsloten wordt door grote verbindingswegen zoals een snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg. Reizigers kunnen via verschillende vervoersmodi naar het Hoppinpunt reizen en hun rit al carpoolend verder zetten.

Carpoolen is enkel een meerwaarde aan een Hoppinpunt indien er een tijdswinst is ten opzichte van eventuele alternatieven en indien de verkeerssituatie dit toelaat. We spreken hier over stations gelegen aan een stadsring, op- en afrittencomplex, …

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan lokale Hoppinpunten indien het Hoppinpunt gelegen is langs een belangrijke verbindingsweg.

Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

Park & Ride

Aan lokale Hoppinpunten in randstedelijk gebied kan er nood zijn aan een Park & Ride, indien er een frequente en snelle OV-verbinding is met een bezoekerspool zoals het centrum van een stad of gemeente, of indien er deelmobiliteit wordt voorzien.

Wanneer er parkeerplaatsen worden voorzien aan het Hoppinpunt, dienen er ook steeds parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit voorzien te worden. De voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.4: Park & Ride.

Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen.

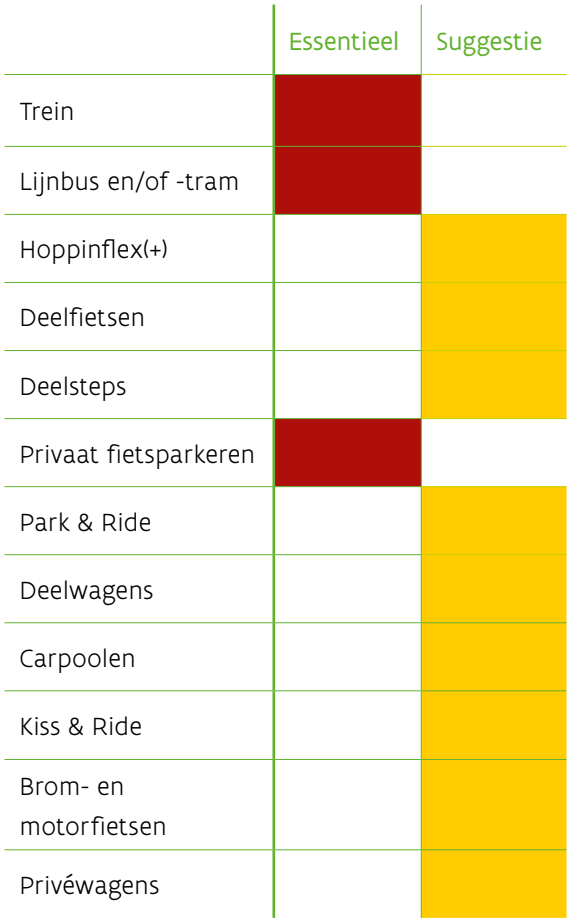
Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt.

De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een comfortabele zitmogelijkheid, met beschutting tegen regen en wind.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. Als alternatief voor een pakketautomaat kan voor de levering en verzending van pakketten ook samengewerkt worden met een handels- of horecazaak gelegen aan het Hoppinpunt.

Fietsherstelmogelijkheid

Een fietsherstelmogelijkheid is een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten op Hoppinpunten waar veel fietsverkeer is, vooral als het Hoppinpunt langs een fietssnelweg of een drukke fietsroute ligt. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

2.3 Suggesties diensten

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort.

Aan dit type Hoppinpunt zijn bagagelockers voornamelijk een meerwaarde indien er ingeschat wordt dat reizigers een eerste deel van de reis zullen maken met een private (elektrische) fiets en overstappen op het openbaar vervoer aan het Hoppinpunt.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In de tabel op de volgende pagina staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.



figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte. 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied is een grote niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

3C

Lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	**3C**	3D	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een lokaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. In de praktijk bevinden deze Hoppinpunten zich in de dorpskern van de gemiddelde Vlaamse (deel)gemeente. Potentieel zijn dit alle bus- en tramhaltes waar regulier en frequent openbaar vervoer wordt aangeboden een lokaal Hoppinpunt. In het kader van Hoppinpunten staat de vraag centraal waar het inrichten van het Hoppinpunt een meerwaarde biedt over een gewone bushalte door de koppeling met Hoppinflex, het toevoegen van diensten en de ruimtelijke inrichting. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Het Hoppinpunt ligt in een randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een op- en afstapfunctie. Buurtbewoners vinden hier een aansluiting bij het netwerk, reizigers stappen eventueel over op deelfietsen als last-mile oplossing. Er worden heel wat nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Trein

Ook aan een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied kan een treinstation gelegen zijn. De treinstations vormen de basis van deze lokale knooppunten. Treinstations zijn uitgelezen knooppunten voor multimodaal vervoer. De voorwaarden in deze ontwerpwijzer zijn echter niet bindend in de treinstations en de stationsomgeving, waarvan de NMBS grondeigenaar is. Overleg met de NMBS is dus essentieel voor de inrichting van elk interregionaal Hoppinpunt.

Lijnbus en -tram

Aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied zijn frequente tram- en/of busverbindingen essentieel. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Ook aan lokale Hoppinpunten in landelijk gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen de norm. Als ingeschat wordt dat reizigers zich vaak met een elektrische fiets naar het Hoppinpunt zullen verplaatsen, kunnen bijkomend ook individueel afsluitbare fietskluizen worden voorzien. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een lokaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan lokale Hoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation. Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een meerwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunten, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen, vooral in het geval het Hoppinpunt aan een treinstation of een belangrijke lijnhalte ligt. In een landelijke context kan ook voor de inwoners en bezoekers een netwerk van deelfietsen een meerwaarde zijn al is dit zeer sterk contextafhankelijk. De nood is sowieso lager indien er een hoog privaat fietsbezit is.

Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de buurtbewoners zijn deelwagens een aantrekkelijke optie. Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. In een landelijke context kan een deelwagen ook een meerwaarde zijn voor inwoners, al is dit zeer contextafhankelijk. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven

Carpoolen

Carpoolen kan een meerwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied indien dit Hoppinpunt vlot ontsloten wordt door grote verbindingswegen zoals een snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg. Reizigers kunnen via verschillende vervoersmodi naar het Hoppinpunt reizen en hun rit al carpoolend verder zetten. Carpoolen is enkel een meerwaarde aan een Hoppinpunt indien er een tijdswinst is ten opzichte van eventuele alternatieven en indien de verkeerssituatie dit toelaat. We spreken hier over stations gelegen aan een stadsring, op- en afrittencomplex, …

Kiss & Ride

Kiss & Ride-zones zijn parkeerstroken waar men zich kort mag parkeren en die uitsluitend dienen om personen af te zetten of op te pikken. Kiss & Ride-zones zijn een meerwaarde aan lokale Hoppinpunten indien het Hoppinpunt gelegen is langs een belangrijke verbindingsweg. Een Kiss & Ride zorgt echter voor extra doorgaand verkeer op een locatie met heel wat actieve weggebruikers. Plaats de Kiss & Ride-zone daarom aan de rand van het Hoppinpunt om conflict met de andere weggebruikers en het doorgaand verkeer te vermijden. Verdere voorwaarden staan beschreven in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride.

Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

Parkeerplaatsen voor privéwagens

Het openbaar vervoer of Hoppinflex bedient niet alle herkomstlocaties. Voor lange first mile-afstanden wordt vaak nog voor de eigen wagen gekozen. Daarom moet het mogelijk zijn om de (privé)wagen te parkeren aan het Hoppinpunt. De parkeermogelijkheden mogen echter geen ongewenst aanzuigeffect van autoverkeer veroorzaken en niet leiden tot een reductie van de ruimtelijke kwaliteit.

Integreer bestaande parkeergelegenheid steeds in het Hoppinpunt. Hoe dit vorm kan krijgen, staat in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.1: Parkeren van privéwagens. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperkte mobiliteit moeten zo dicht mogelijk bij de ingang van het treinstation voorzien worden. Let er wel op om conflicten met andere vervoersmodi te vermijden.

	Essentieel	Suggestie
Trein	■	
Lijnbus en/of -tram	■	
Hoppinflex(+)		■
Deelfietsen		■
Privaat fietsparkeren	■	
Deelwagens		■
Carpoolen		■
Kiss & Ride		■
Brom- en motorfietsen		■
Privéwagens		■

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een comfortabele zitmogelijkheid, met beschutting tegen regen en wind. De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. Als alternatief voor een pakketautomaat kan voor de levering en verzending van pakketten ook samengewerkt worden met een handels- of horecazaak gelegen aan het Hoppinpunt.

Fietsherstelmogelijkheid

Een fietsherstelmogelijkheid is een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten op Hoppinpunten waar veel fietsverkeer is, vooral als het Hoppinpunt langs een fietssnelweg of een drukke fietsroute ligt. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren. Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

2.3 Suggesties diensten

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort.

Aan dit type Hoppinpunt zijn bagagelockers voornamelijk een meerwaarde indien er ingeschat wordt dat reizigers een eerste deel van de reis zullen maken met een private (elektrische) fiets en overstappen op het openbaar vervoer aan het Hoppinpunt.

Sanitair

Een sanitaire stop kan, zeker op overstappunten, een noodzaak zijn. Sanitair aanbieden op een Hoppinpunt verhoogt de toegankelijkheid, de inclusiviteit en het comfort voor de reiziger.

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing			
Wachtaccommodatie			
Vuilnisbak			
Pakketautomaat			
Bagagelockers			
Fietsherstelmogelijkheid			
Sanitair			
Rode brievenbus			
AED			
Drinkwatervoorziening			
Voedings- en krantenwinkel			
Eet- en drankgelegenheid			
Spin-off van centrumdiensten			

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied is een grote niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

3D

Lokaal Hoppinpunt aan bedrijventerrein

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	**3D**	3E
Buurt	4A	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een lokaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een lokaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente lokale busverbindingen binnen de vervoerregio. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Ruimtelijk bevindt dit Hoppinpunt zich in of aan een Vlaamse industriezone. Er wordt uitgegaan van frequent vrachtverkeer en een uitgestrekte inrichting. Deze inschaling is een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen. Dit Hoppinpunt kan afhankelijk van de ligging ook de functie opnemen van een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied, bijvoorbeeld wanneer ook buurtbewoners niet specifiek het bedrijventerrein als eind- of vertrekpunt hebben, maar hier hun aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk of flexvervoer hebben. In dat geval is het aangeraden ook de principes toe te passen volgens inschalingsfiche 3C: Lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied.

Aangezien het hier gaat om een lokaal Hoppinpunt aan een bedrijventerrein wordt er een beperkt aantal diensten gekoppeld aan dit Hoppinpunt.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Lijnbus en -tram

Aan een lokaal Hoppinpunt aan bedrijventerreinen gebied zijn frequente tram- en/of busverbindingen essentieel. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn.

Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan lokale Hoppinpunten aan bedrijventerreinen zijn overdekte fietsparkeerplaatsen aan te raden, denk ook aan de verkeersveiligheid van de fietser in het bedrijventerrein.

In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een lokaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een lokaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation.

Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen zijn kunnen een meerwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunt aan voor last mile-verplaatsingen, indien het gaat over een uitgestrekt bedrijventerrein. Dit is echter zeer contextafhankelijk en wordt er best afgestemd met de aanwezige bedrijven op het terrein, ook is de nodige aandacht voor verkeersveiligheid essentieel.

Deelwagens

Zowel als last mile-oplossing voor de reiziger als voor de aanwezige bedrijven zijn deelwagens een aantrekkelijke optie.

Binnen de vervoerregio kunnen zij worden meegenomen in het kader van flexvervoer. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers. Deelwagens aan de rand van de gemeente met een lagere bevolkingsdichtheid, of op fietsafstand, hebben minder kans op slagen.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Aan een bedrijventerrein kan er interesse zijn van verschillende bedrijven, maar is er ook vraag in het weekend of vakantieperiodes?
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

	Essentieel	Suggestie
Lijnbus en/of -tram	■	
Hoppinflex(+)		■
Deelfietsen		■
Privaat fietsparkeren	■	
Deelwagens		■

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een lokaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Op een lokaal Hoppinpunt in of aan een bedrijventerrein zijn er bij voorkeur ook ticketautomaten voor de verschillende types aanbieders.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van het mobiliteitsaanbod verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken.

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Pakketautomaat		■	
Rode brievenbus			■
AED			■
Drinkwatervoorziening		■	

figuur 3: Overzicht diensten

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)



3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied is een grote niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

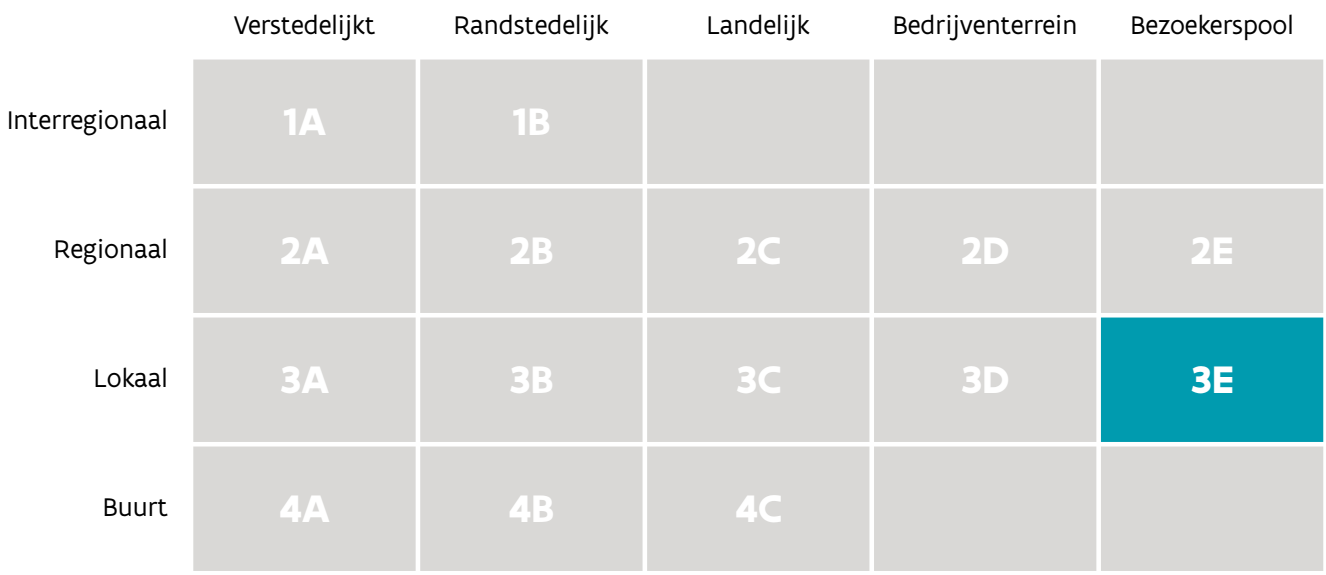
3E

Lokaal Hoppinpunt aan bezoekerspool

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een regionaal Hoppinpunt aan een bezoekerspool. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een lokaal Hoppinpunt wordt gekenmerkt door frequente lokale openbaar vervoerverbindingen binnen de vervoerregio. Het gaat hierbij voornamelijk om bus- en eventueel tramverbindingen. Essentieel is om steeds de verantwoordelijke openbare vervoersmaatschappij(en), de wegbeheerders en de grondeigenaars te betrekken bij de aanleg van dit type Hoppinpunt.

Deze inschaling is een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen. Dit Hoppinpunt kan bijvoorbeeld afhankelijk van de ligging ook de functie opnemen van een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied, wanneer ook buurtbewoners niet specifiek de bezoekerspool als eind- of vertrekpunt hebben, maar hier hun aansluiting op het openbaar vervoersnetwerk of flexvervoer hebben. In dat geval is het aangeraden de principes toe te passen volgens inschalingsfiche 3C: Lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied en dit aan te vullen met aandachtspunten die specifiek zijn aan de ruimtelijke context van een bezoekerspool.

Dagelijks zullen hier veel reizigers op- en afstappen. Wel is het belangrijk dat er doorgaans piekmomenten zullen zijn waarop mensen aankomen en vertrekken. Omdat deze inschalingsfiche zich specifiek richt op Hoppinpunten aan bezoekerspolen is het aantal diensten dat wordt geadviseerd eerder beperkt.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt in het kader van de nieuwe mobiliteitsvisie hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. Voor verschillende inschalingsniveaus is een bepaald mobiliteitsaanbod essentieel. Het is echter mogelijk dat de lokale overheid in het kader van een lokaal mobiliteitsplan een aanvullend mobiliteitsaanbod wil voorzien aan het Hoppinpunt. Daarom wordt in deze inschalingsfiche het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Lijnbus en -tram

Aan een lokaal Hoppinpunt aan een bezoekerspool zijn frequente tram- en/of busverbindingen essentieel. Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Let er aan een bezoekerspool ook op dat de infrastructuur is voorzien op een grote toestroom van reizigers op eenzelfde moment. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte aan een lokaal Hoppinpunt belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn.

Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan lokale Hoppinpunten aan een bezoekerspool is het aan te raden om de fietsenstalling alsnog te overdekken. Hou bij de berekening van het aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen aan dit Hoppinpunt, rekening met de topmomenten, zodat ook bij drukte mensen vlot een parkeerplaats vinden voor hun fiets. In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een regionaal Hoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een lokaal Hoppinpunt in of aan een bezoekerspool zijn de volgende mobiliteitsopties, afhankelijk van de lokale context, aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Aan regionale Hoppinpunten is het daarom sterk aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation.

Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een maarwaarde zijn aan een lokaal Hoppinpunt, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. In de context van een bezoekerspool kunnen deelfietsen ook een meerwaarde zijn voor toeristen die zich na aankomst willen verplaatsen naar nabijgelegen attractiepolen of bezienswaardigheden. Dit is echter sterk afhankelijk van de lokale context.

Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Parkeerplaatsen voor bromfietsen (klasse A, B en P) en motorfietsen

Aan een Hoppinpunt worden best ook parkeerplaatsen voor bromfietsen en motorfietsen voorzien. Dit om te voorkomen dat reizigers gebruik maken van de parkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied is het aangeraden om voor bromfietsen klasse A en P een afgebakende locatie te voorzien aansluitend aan de fietsparkeerplaatsen voor private fietsen. Parkeerplaatsen voor bromfietsen klasse B en motorfietsen bevinden zich bij voorkeur aansluitend op de parkeerplaatsen voor privéwagens. Aan een regionaal Hoppinpunt zijn deze parkeerplaatsen best overdekt. Meer voorwaarden zijn te lezen in themafiche 6: Gemotoriseerde voertuigen, hoofdstuk 6.2: Parkeren van bromfietsen en motorfietsen.

	Essentieel	Suggestie
Lijnbus en/of -tram	■	
Hoppinflex(+)		■
Deelfietsen		■
Privaat fietsparkeren	■	
Brom- en motorfietsen		■

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een lokaal Hoppinpunt in of aan een bezoekerspool essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een overdekte wachtruimte met comfortabele zitmogelijkheden. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van het mobiliteitsaanbod verhoogt de kwaliteit van de wachtruimte.

De wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar en toegankelijk te zijn.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Drinkwatervoorziening

Aan een Hoppinpunt kunnen reizigers voorzien worden van vers drinkwater, bijvoorbeeld door middel van een drinkwaterfontein of - nog interessanter - een kraantje om een drinkbus bij te vullen.

2.3 Suggesties diensten

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort.

Aan dit type Hoppinpunt zijn bagagelockers voornamelijk een meerwaarde indien er ingeschat wordt dat reizigers een eerste deel van de reis zullen maken met een private (elektrische) fiets en de handen vrij willen hebben aan de bezoekerspool.

Fietsherstelmogelijkheid

Een fietsherstelmogelijkheid is een welkome aanvulling op de fietsfaciliteiten op Hoppinpunten waar veel fietsverkeer is, vooral als het Hoppinpunt langs een fietssnelweg of een drukke fietsroute ligt. Een fietsherstelmogelijkheid kan vorm krijgen in een fietspunt of een fietsherstelplaats. Reizigers kunnen bijvoorbeeld 's morgens hun fiets binnen brengen en bij thuiskomst weer ophalen, of snel kleine herstellingen laten uitvoeren.

Minstens kan een fietsherstelkit, gecombineerd met een fietspomp, voorzien worden. Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je die best op een plek met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, …

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Bagagelockers			■
Fietsherstelmogelijkheid			■
AED			■
Oplaadpunt toestellen			■
Drinkwatervoorziening		■	

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een lokaal Hoppinpunt in landelijk gebied is een grote niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

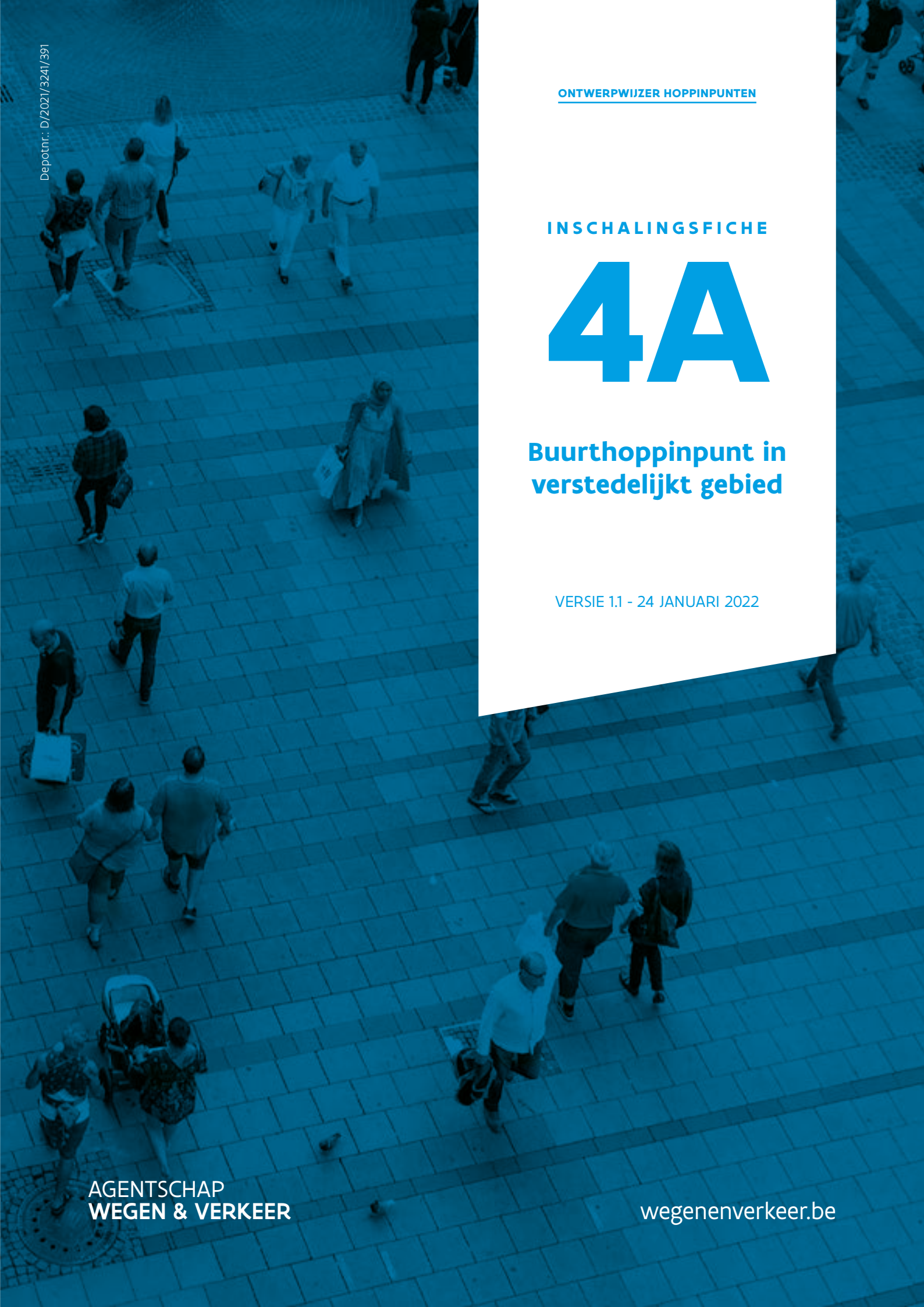
Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

4A

Buurthoppinpunt in verstedelijkt gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

	Verstedelijkt	Randstedelijk	Landelijk	Bedrijventerrein	Bezoekerspool
Interregionaal	1A	1B			
Regionaal	2A	2B	2C	2D	2E
Lokaal	3A	3B	3C	3D	3E
Buurt	**4A**	4B	4C		

figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een buurthoppinpunt in verstedelijkt gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een buurthoppinpunt wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van Hoppinflex of functioneel openbaar vervoer van het aanvullend net. In de praktijk kan dit Hoppinpunt zich bevinden op veel potentiële locaties, zoals in een woonwijk of zelfs de gemiddelde straat in een stedelijke context. In het kader van Hoppinpunten staat de vraag dus centraal waar het inrichten van het buurthoppinpunt een meerwaarde biedt voor de reiziger en de inwoners. Het toevoegen van het buurthoppinpunt moet een meerwaarde bieden door een betere zichtbaarheid van de vervoersmodi, het toevoegen van diensten en de ruimtelijke inrichting.

Het Hoppinpunt ligt in een verstedelijkt gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een opstapfunctie. Buurtbewoners starten hier hun reis, eventueel met Hoppinflex, richting het netwerk. Er worden ook een beperkt aantal nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt aan buurthoppinpunten niet langer hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. De vervoerregio zal aan heel wat buurthoppinpunten een functioneel openbaar vervoer-netwerk van het aanvullend net of Hoppinflex-vervoer voorzien. Steden en gemeenten kunnen op eigen initiatief bijkomende buurthoppinpunten inrichten, los van de netwerkgedachte.

In deze inschalingsfiche wordt het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Het aantal opties is hier beperkt, passend bij het inschalingsniveau. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan buurthoppinpunten in verstedelijkt gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen niet noodzakelijk.

In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een buurthoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een buurthoppinpunt in verstedelijkt gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Lijnbus en -tram

Aan een buurthoppinpunt kan enkel functioneel openbaar vervoer van het aanvullend net voorzien worden. Indien er frequent openbaar vervoer wordt voorzien spreken we van een lokaal Hoppinpunt.

Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven. De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan buurthoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation.

Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een meerwaarde zijn aan een buurthoppinpunt in een stedelijke context, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. Aan een buurthoppinpunt, zeker in een verstedelijkte context, zal de meerwaarde echter het vaakst voor de inwoners van de stad zijn. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is.

Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelwagens

Aan buurthoppinpunten kan een deelwagen voorzien zijn door de vervoerregio in het kader van het flexvervoer. Dit kan een theoretische meerwaarde zijn voor de reiziger als last mile-oplossing. Aan een buurthoppinpunt, zeker in verstedelijkt gebied, zal de grootste meerwaarde echter gecreëerd worden voor de buurtbewoners. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

	Essentieel	Suggestie
Lijnbus en/of -tram		
Hoppinflex(+)		
Deelfietsen		
Deelsteps		
Privaat fietsparkeren		
Deelwagens		

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2 Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een buurthoppinpunt in verstedelijkt gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Als het buurthoppinpunt frequent wordt bediend door openbaar vervoer, is een ticketautomaat een meerwaarde.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie. Essentieel op dit type Hoppinpunt is een comfortabele zitmogelijkheid.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. Als alternatief voor een pakketautomaat kan voor de levering en verzending van pakketten ook samengewerkt worden met een handels- of horecazaak gelegen aan het Hoppinpunt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort.

Aan dit type Hoppinpunt zijn bagagelockers voornamelijk een meerwaarde indien er ingeschat wordt dat reizigers een eerste deel van de reis zullen maken met een private (elektrische) fiets en overstappen op het openbaar vervoer aan het Hoppinpunt.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn. De meerwaarde van een geldautomaat is sterk afhankelijk van de specifieke plaats van het Hoppinpunt. Hoppinpunten gelegen aan lokale handelszaken of horeca zijn hiervoor interessante locaties.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien

het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Pakketautomaat		■	
Bagagelockers		■	
Rode brievenbus			■
AED			■
Geldautomaat			■
Wifi			■
Oplaadpunt toestellen		■	
Voedings- en krantenwinkel		■	
Eet- en drankgelegenheid		■	
Spin-off van centrumdiensten			■

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een lokaal Hoppinpunt in randstedelijk gebied is een grote niet-interactieve informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

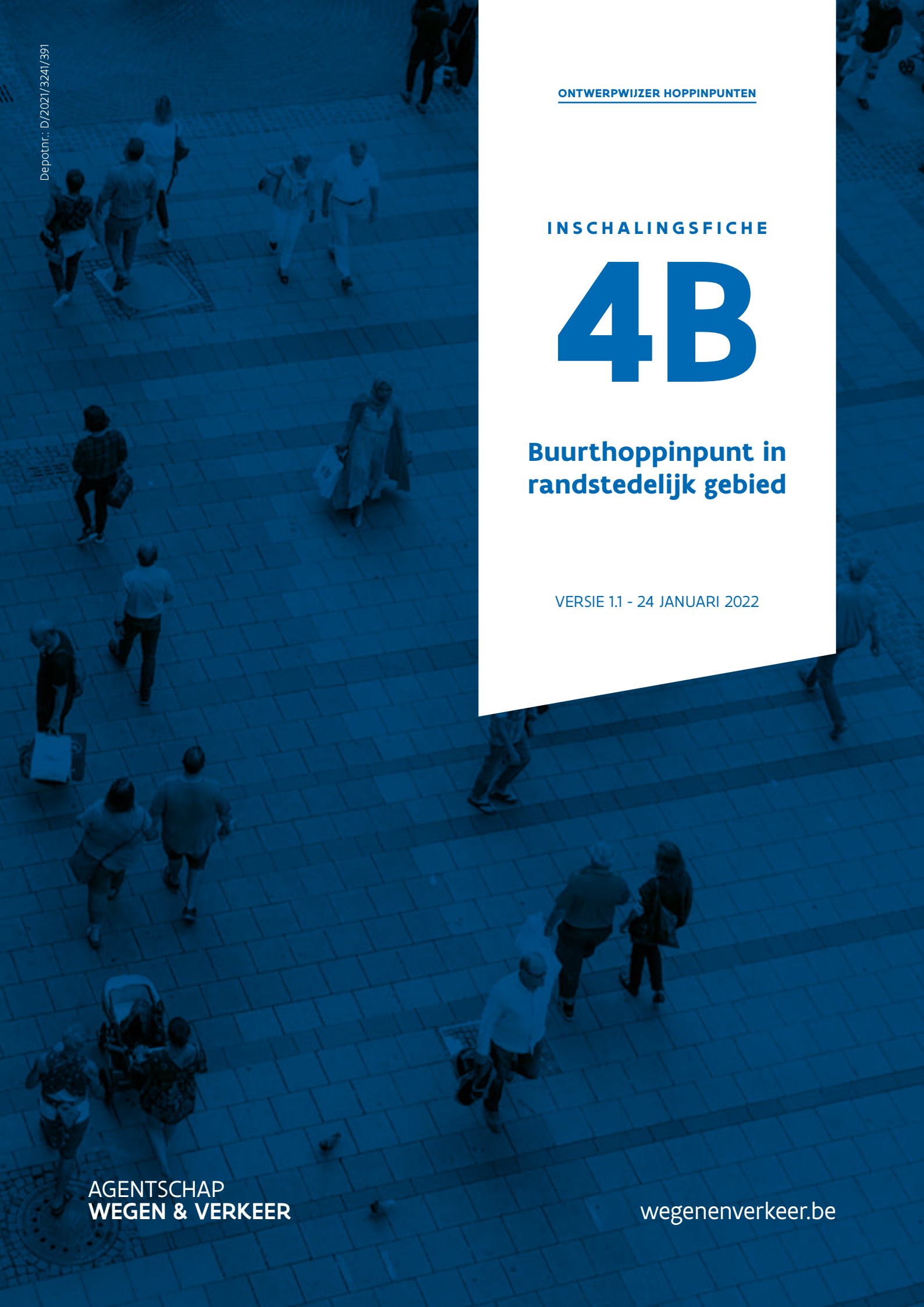
Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

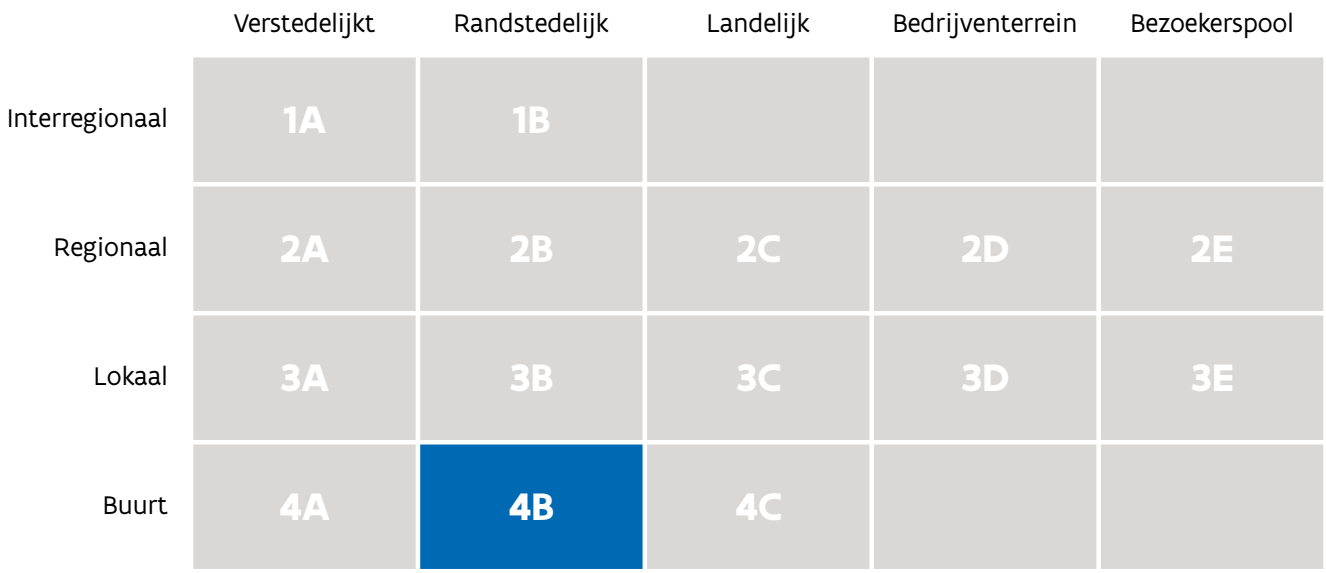
4B

Buurthoppinpunt in randstedelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een buurthoppinpunt in randstedelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een buurthoppinpunt wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van Hoppinflex of functioneel openbaar vervoer van het aanvullend net. In de praktijk kan dit Hoppinpunt zich op veel potentiële locaties bevinden, zoals in een woonwijk of aan een buurtpleintje. In het kader van Hoppinpunten staat de vraag dus centraal waar het inrichten van het buurthoppinpunt een meerwaarde biedt voor de reiziger en de inwoners. Het toevoegen van het buurthoppinpunt moet een meerwaarde bieden door een betere zichtbaarheid van de vervoersmodi, het toevoegen van diensten en de ruimtelijke inrichting.

Het Hoppinpunt ligt in een randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën 'verstedelijkt', 'randstedelijk' of 'landelijk' wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een opstapfunctie. Buurtbewoners starten hier hun reis, eventueel met Hoppinflex, richting het netwerk. Er worden ook een beperkt aantal nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt aan buurthoppinpunten niet langer hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. De vervoerregio zal aan heel wat buurthoppinpunten een functioneel openbaar vervoer-netwerk van het aanvullend net of Hoppinflex-vervoer voorzien. Steden en gemeenten kunnen op eigen initiatief bijkomende buurthoppinpunten inrichten, los van de netwerkgedachte.

In deze inschalingsfiche wordt het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Het aantal opties is hier beperkt, passend bij het inschalingsniveau. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan buurthoppinpunten in randstedelijk gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen niet noodzakelijk.

In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een buurthoppinpunt. In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een buurthoppinpunt in randstedelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Lijnbus en -tram

Aan een buurthoppinpunt kan enkel functioneel openbaar vervoer van het aanvullend net voorzien worden.

Indien er frequent openbaar vervoer wordt voorzien spreken we van een lokaal Hoppinpunt.

Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven.

De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan buurthoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation.

Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes. De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een meerwaarde zijn aan een buurthoppinpunt in een randstedelijke context, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. Aan een buurthoppinpunt, ook in een randstedelijke context, zal de meerwaarde echter het vaakst voor de inwoners van de randstad zijn. De nood is echter lager indien er een hoog privaat fietsbezit is.

Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelwagens

Aan buurthoppinpunten kan een deelwagen voorzien zijn door de vervoerregio in het kader van het flexvervoer. Dit kan een theoretische meerwaarde zijn voor de reiziger als last mile-oplossing. Aan een buurthoppinpunt, ook in randstedelijk gebied, zal de grootste meerwaarde echter gecreëerd worden voor de buurtbewoners. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.

Deelsteps

Indien er deelsteps aanwezig zijn op het grondgebied waar het Hoppinpunt zich bevindt, is het een vereiste dat de deelsteps worden gestald op een speciaal daarvoor voorziene locatie op het Hoppinpunt. In de praktijk wordt er vaak gewerkt met geofencing, het geografisch afbakenen van de zone waar de deelstep kan worden achtergelaten. Dit is van belang om de toegankelijkheid van het Hoppinpunt te garanderen. Deze plaats dient kenbaar gemaakt te worden als een stallingsplaats voor deelmobiliteit. Dit staat verder beschreven in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.3: Plaatsing van micromobiliteit.

	Essentieel	Suggestie
Lijnbus en/of -tram		
Hoppinflex(+)		
Deelfietsen		
Deelsteps		
Privaat fietsparkeren		
Deelwagens		

figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een buurthoppinpunt in verstedelijkt gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Als het buurthoppinpunt frequent wordt bediend door openbaar vervoer, is een ticketautomaat een meerwaarde.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een comfortabele zitmogelijkheid.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Pakketautomaat

Een pakketautomaat aan een Hoppinpunt is een meerwaarde voor pendelaars en buurtbewoners, aangezien zij zich hierdoor minder ver, moeten verplaatsen voor het ontvangen en versturen van pakketten. Bovendien kan een pakketautomaat de verkeersdruk in het centrum van de stad of gemeente en in woonwijken verlichten, door een deel van het pakketvervoer overbodig te maken. Als alternatief voor een pakketautomaat kan voor de levering en verzending van pakketten ook samengewerkt worden met een handels- of horecazaak gelegen aan het Hoppinpunt.

Bagagelockers

Bagagelockers dienen om tijdelijk spullen te stockeren, bijvoorbeeld een fietshelm, boodschappentassen, beschermende kledij van (motor)fietsers, enzovoort. Er kunnen ook bagagelockers met een elektriciteitsaansluiting voorzien worden om bijvoorbeeld een fietsbatterij op te laden. Een plek waar reizigers spullen veilig kunnen opslaan en niet hoeven mee te nemen op het openbaar vervoer, draagt bij aan het comfort.

Aan dit type Hoppinpunt zijn bagagelockers voornamelijk een meerwaarde indien er ingeschat wordt dat reizigers een eerste deel van de reis zullen maken met een private (elektrische) fiets en overstappen op het openbaar vervoer aan het Hoppinpunt.

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

Voedings- en krantenwinkel

Om ervoor te zorgen dat gebruikers van het Hoppinpunt voeding of een krant kunnen kopen, is de samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven een grote opportuniteit. Het Hoppinpunt trekt potentiële klanten aan voor de lokale handelaar en de reiziger kan er inkopen doen die de reis of het wachten comfortabeler maken. Een bestaande voedings- en/of krantenwinkel kan bovendien ook als infopunt fungeren, tickets aanbieden of toiletgebruik toestaan.

Eet- en drankgelegenheid

Voor de mogelijkheid om iets te eten en/of te drinken is een samenwerking met lokale ondernemingen en initiatieven vanzelfsprekend een grote opportuniteit. Er kunnen extra samenwerkingen opgezet worden door bijvoorbeeld ook als infopunt te fungeren, tickets aan te bieden of toiletgebruik toe te staan. Eet- en drankmogelijkheid kan ook voorzien worden in de vorm van een automaat.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

AED

Een AED of automatische externe defibrillator is een draagbaar toestel dat een elektrische schok aan het hart toedient bij levensbedreigende hartritmestoornissen. Indien een AED-toestel binnen de vijf minuten bij een patiënt met een hartstilstand geraakt, verhogen de overlevingskansen aanzienlijk. Een AED kan buiten opgehangen worden, wat als voordeel heeft dat het toestel 24 uur op 24 beschikbaar is.

Geldautomaat

Ondanks de vele manieren van contactloos betalen, blijft er een vraag naar contant geld. Een geldautomaat aan een Hoppinpunt kan - zeker met het verdwijnen van lokale bankkantoren - interessant zijn. De meerwaarde van een geldautomaat is sterk afhankelijk van de specifieke plaats van het Hoppinpunt. Hoppinpunten gelegen aan lokale handelszaken of horeca zijn hiervoor interessante locaties.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Spin-off van centrumdiensten

De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.

	Essentieel	Advies	Suggestie
Ticketing	■		
Wachtaccommodatie	■		
Vuilnisbak	■		
Pakketautomaat		■	
Bagagelockers		■	
Rode brievenbus			■
AED			■
Geldautomaat			■
Wifi			■
Oplaadpunt toestellen		■	
Voedings- en krantenwinkel		■	
Eet- en drankgelegenheid		■	
Spin-off van centrumdiensten			■

figuur 3: Overzicht diensten



figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een buurthoppinpunt in verstedelijkt gebied is een kleine informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

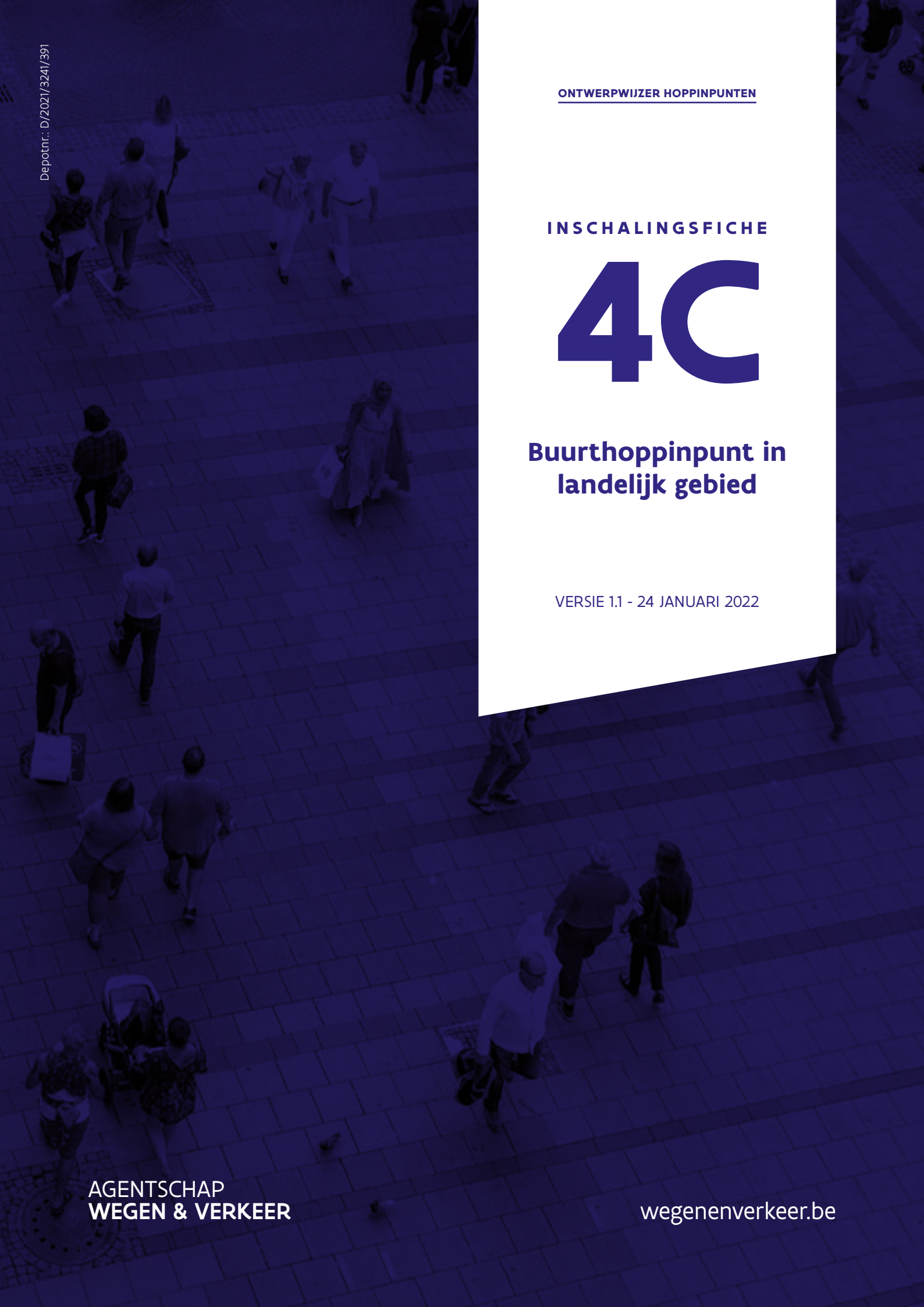
Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

INSCHALINGSFICHE

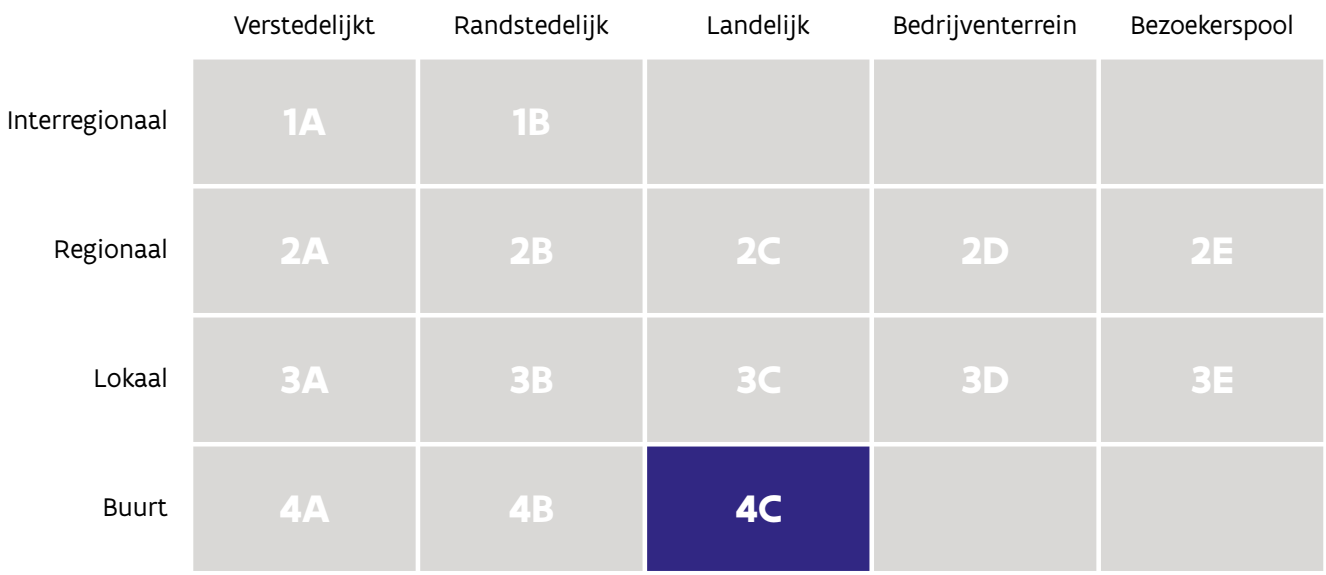
4C

Buurthoppinpunt in landelijk gebied

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



figuur 1: Situering van het Hoppinpunt in het netwerk zoals beschreven in de visietekst

Deze inschalingsfiche beschrijft de inrichting van een buurthoppinpunt in landelijk gebied. Een correcte ruimtelijke inschaling is van belang om advies te kunnen geven over het mogelijke mobiliteitsaanbod, de diensten en de ruimtelijke inrichting.

Een buurthoppinpunt wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van Hoppinflex of functioneel openbaar vervoer van het aanvullend net. In de praktijk kan dit Hoppinpunt zich bevinden op veel mogelijke locaties, zoals op een buurtpleintje, de toegangsweg van een uitgestrekte woonwijk of zelfs even verwijderd van rechtstreekse bewoning. In het kader van buurthoppinpunten in landelijk gebied staat de vraag dus centraal waar het inrichten van het buurthoppinpunt een meerwaarde biedt voor de reiziger en de inwoners. Het toevoegen van het buurthoppinpunt moet een meerwaarde bieden door een betere zichtbaarheid van de vervoersmodi, het toevoegen van diensten en de ruimtelijke inrichting.

Het Hoppinpunt ligt in een randstedelijk gebied. Voor de bepaling van de categorieën ‘verstedelijkt’, ‘randstedelijk’ of ‘landelijk’ wordt de Geopunt datakaart uit 2019 gehanteerd. Deze inschaling en de gekoppelde ruimtelijke adviezen zijn een richtlijn, de lokale context kan sterk verschillen.

Dit Hoppinpunt heeft voornamelijk een opstapfunctie. Buurtbewoners starten hier hun reis, eventueel met Hoppinflex, richting het netwerk. Er worden ook een beperkt aantal nuttige diensten gekoppeld aan het Hoppinpunt, waar bij de inrichting en aanleg rekening mee kan worden gehouden.

De algemene ontwerpprincipes betreffende toegankelijkheid, kwalitatieve ruimtelijke inrichting en veiligheid zijn te lezen in inschalingsfiche 0: Algemene ontwerpprincipes Hoppinpunten. In deze inschalingsfiche wordt gefocust op de richtlijnen op het vlak van mobiliteit, diensten en signalisatie. Het is aan de verantwoordelijke voor de inrichting van het Hoppinpunt om, rekening houdend met de specifieke lokale context, in te schatten welke elementen een meerwaarde kunnen betekenen.

1. Mobiliteitsaanbod

Het mobiliteitsaanbod wordt aan buurthoppinpunten niet langer hoofdzakelijk bepaald door de vervoerregio. De vervoerregio zal aan heel wat buurthoppinpunten een functioneel openbaar vervoer-netwerk van het aanvullend net of Hoppinflex-vervoer voorzien. Steden en gemeenten kunnen op eigen initiatief bijkomende buurthoppinpunten inrichten, los van de netwerkgedachte.

In deze inschalingsfiche wordt het mogelijke mobiliteitsaanbod per type aan dit Hoppinpunt beschreven. Het aantal opties is hier beperkt, passend bij het inschalingsniveau. Bij elke mobiliteitsmodus wordt er steeds verwezen naar de themafiche waarin meer (technische) informatie te vinden is.

1.1 Essentieel mobiliteitsaanbod

Fietsparkeerplaatsen

Hoppinpunten worden telkens uitgerust met fietsparkeerplaatsen, inclusief plaatsen voor buitenmaatse fietsen. Aan buurthoppinpunten in landelijk gebied zijn overdekte fietsparkeerplaatsen niet noodzakelijk.

In themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.1.2: Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten, staat een overzichtstabel met de minimale vereisten voor fietsparkeren aan een buurthoppinpunt.

In hoofdstuk 3.1.3: Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen wordt een berekening voorgesteld van het aantal fietsparkeerplaatsen dat best wordt voorzien.

1.2 Suggesties mobiliteitsaanbod

Aan een buurthoppinpunt in landelijk gebied zijn de volgende mobiliteitsopties aanbevolen, met enkele belangrijke randvoorwaarden.

Lijnbus en -tram

Aan een buurthoppinpunt kan enkel functioneel openbaar vervoer van het aanvullend net voorzien worden. Indien er frequent openbaar vervoer wordt voorzien spreken we van een lokaal Hoppinpunt.

Alle haltes op het Hoppinpunt moeten steeds toegankelijk zijn om erkend te worden als Hoppinpunt. Het is voor de inrichting van de Lijnhalte belangrijk om rechtstreeks in gesprek te gaan met De Lijn. Let er wel op dat de inrichtingsprincipes, waarbij het openbaar vervoer voorzien wordt rond het centrum van het Hoppinpunt, gerespecteerd blijven.

De ontwerprichtlijnen voor Lijnhaltes staan beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.1: Haltes voor Lijnbus en -tram.

Hoppinflex of Hoppinflex+

Indien de vervoerregio een Hoppinbus of Hoppintaxi heeft toegewezen aan het Hoppinpunt, dient hiervoor de nodige ruimte voorzien te worden. Hoppinflex kan, omwille van de verschillen in dimensie van het voertuig, niet halt houden aan een reguliere Lijnhalte. Ook aan buurthoppinpunten is het daarom aangeraden een afzonderlijke halte voor Hoppinflex te voorzien, bij voorkeur aansluitend bij het centrum van het Hoppinpunt of indien van toepassing aan een ingang van het treinstation.

Indien er te weinig ruimte is aan het Hoppinpunt, kan uitzonderlijk wel gebruik gemaakt worden van de aanwezige Lijnhaltes.

De verschillende vereisten voor Hoppinhaltes worden beschreven in themafiche 4: Openbaar vervoer, hoofdstuk 4.2: Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+).

Deelfietsen

Deelfietsen kunnen een meerwaarde zijn aan een buurthoppinpunt in een landelijke context, voornamelijk voor last mile-verplaatsingen. Aan een buurthoppinpunt in een landelijke context kan er ook een meerwaarde zijn voor de inwoners, al is deze kans kleiner. Hou voor de inschatting van de meerwaarde zeker ook rekening met het privaat fietsbezit.

Voor deelfietsen buiten het Hoppinaanbod zijn de volgende aandachtspunten van belang:

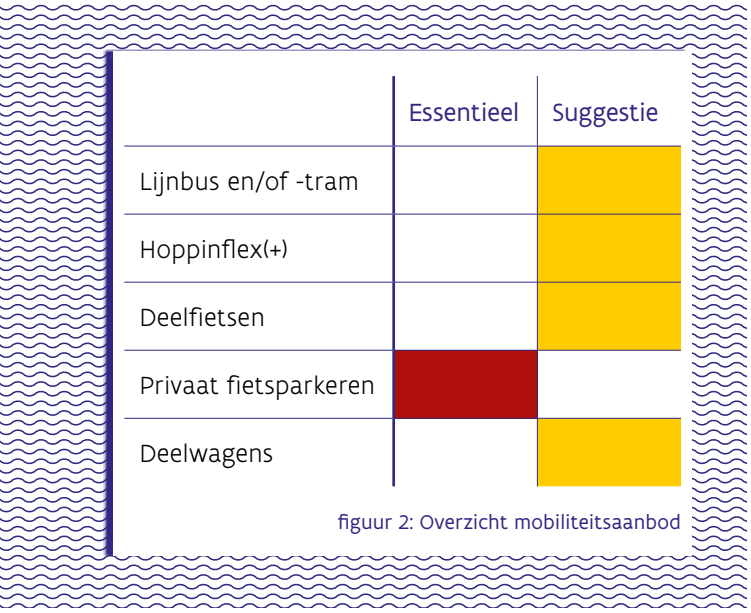
- Bij een station based-deelfietssysteem moet de fiets steeds terug naar het beginpunt. In dat geval dient er aan het Hoppinpunt steeds specifieke, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voorzien te worden. Dit zorgt ervoor dat de reiziger steeds weet waar de deelfiets kan opgehaald of teruggebracht worden. De technische vereisten hiervoor zijn te vinden in themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit, hoofdstuk 3.3.1: Technische specificaties deelfietsen. Let erop dat de NMBS voor station based-deelfietsen reeds een samenwerking heeft met private partners.
- In het geval van een free floating-deelfietssysteem hebben de gebruikers de vrijheid om de fiets te parkeren in een gewone fietsenstalling. Aan Hoppinpunten wordt er bij voorkeur wel gebruikgemaakt van eigen, afgebakende fietsparkeermogelijkheid voor free floating-deelfietssystemen. Dit garandeert de reiziger een vlotte oriëntering.

Deelwagens

Aan buurthoppinpunten kan een deelwagen voorzien zijn door de vervoerregio in het kader van het flexvervoer. Dit kan een theoretische meerwaarde zijn voor de reiziger als last mile-oplossing. Aan een buurthoppinpunt, ook in landelijk gebied, zal de grootste meerwaarde echter gecreëerd worden voor de buurtbewoners. Indien de lokale overheid bijkomende deelwagens wil toevoegen aan het mobiliteitsaanbod, let dan zeker op de volgende zaken:

- Het succes van deelwagens is afhankelijk van het mobiliteitsbeleid van de lokale overheid.
- Zeer vaak zullen buurtbewoners ook gebruik maken van de deelwagens. De deelwagen kan zich dan ook best bevinden binnen een wandelafstand van ongeveer 350 meter van de potentiële gebruikers.
- Om een deelwagen rendabel te maken, is gedeeld gebruik van belang. Ga na of er ook bedrijven of openbare diensten zijn die gebruik kunnen maken van de deelwagens.
- Er worden best steeds twee deelwagens geplaatst. Eén enkele deelwagen geeft een lage vervoersgarantie waardoor potentiële gebruikers minder durven rekenen op een deelwagen als mobiliteitsoplossing.

In themafiche 5: Deelwagens staan de verschillende mogelijkheden en vereisten wat betreft autodelen aan Hoppinpunten beschreven.



figuur 2: Overzicht mobiliteitsaanbod

2. Diensten

Onder diensten verstaan we alle elementen die aanvullend en ondersteunend zijn aan het mobiliteitsaanbod op het Hoppinpunt. Hoewel een Hoppinpunt vertrekt vanuit het mobiliteitsaanbod, zijn diensten er dus ook een fundamenteel onderdeel van. Net als oriëntatie, communicatie en een goede ruimtelijke integratie. Diensten maken het Hoppinpunt en de omgeving aantrekkelijker en zijn een meerwaarde voor de reiziger, de buurt en de lokale handel.

In deze inschalingsfiche staan de diensten opgesomd die voor een buurthoppinpunt in landelijk gebied essentieel zijn en welke diensten het Hoppinpunt naar een hoger niveau kunnen tillen.

De technische details van en richtlijnen voor de verschillende diensten staan beschreven in themafiche 8: Diensten. Alle diensten dienen universeel toegankelijk te zijn volgens de richtlijnen beschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

2.1 Essentiële diensten

Ticketing

Goede, heldere informatie over betalingsopties en tarieven is essentieel op elk Hoppinpunt. Een eerste mogelijkheid is louter het verstrekken van informatie over de Hoppincentrale en doorverwijzen naar applicaties waar tickets aangekocht kunnen worden. Momenteel zijn nog vaak fysieke tickets te verkrijgen via een lokaal verkooppunt, een ticketautomaat of een loket. Dit evolueert meer en meer naar digitale alternatieven.

Wachtaccommodatie

Wachtaccommodatie op een Hoppinpunt kan voor verschillende doeleinden gebruikt worden. De belangrijkste blijft het wachten op een (volgende) vervoersmodus zoals een Lijnbus, Hoppinflex, een carpoolpartner of een Kiss & Ride-chauffeur. Anderzijds dient de wachtaccommodatie ook om even te rusten tussen het overstappen en maakt het van het Hoppinpunt een aangename verblijfslocatie.

Essentieel op dit type Hoppinpunt is een comfortabele zitmogelijkheid.

Vuilnisbak

Het voorzien van voldoende vuilnisbakken is qua dienstverlening een goede zaak voor de reizigers en bezoekers van het Hoppinpunt. Dit verhoogt ook het gevoel van veiligheid.

2.2 Geadviseerde diensten

Oplaadpunt toestellen

Een oplaadmogelijkheid met verschillende stopcontacten voor toestellen als smartphones, tablets en laptops kan het wachtcomfort voor de reiziger vergroten. Oplaadpunten bevinden zich bij voorkeur aan een zitmogelijkheid.

2.3 Suggesties diensten

Rode brievenbus

Door de afnemende papieren briefwisseling neemt het aantal rode brievenbussen van Bpost af, maar toch is er nog steeds een grote hoeveelheid papieren post in omloop. Als er een rode brievenbus in de nabije omgeving van een Hoppinpunt is, kan het de moeite waard zijn om de brievenbus te verplaatsen naar het Hoppinpunt.

Wifi

Een draadloze internetverbinding kan het wachten voor de reiziger comfortabeler maken. Het kan bovendien het surfen naar de applicaties van de verschillende vervoersaanbieders toegankelijker maken.

Spin-off van centrumdiensten

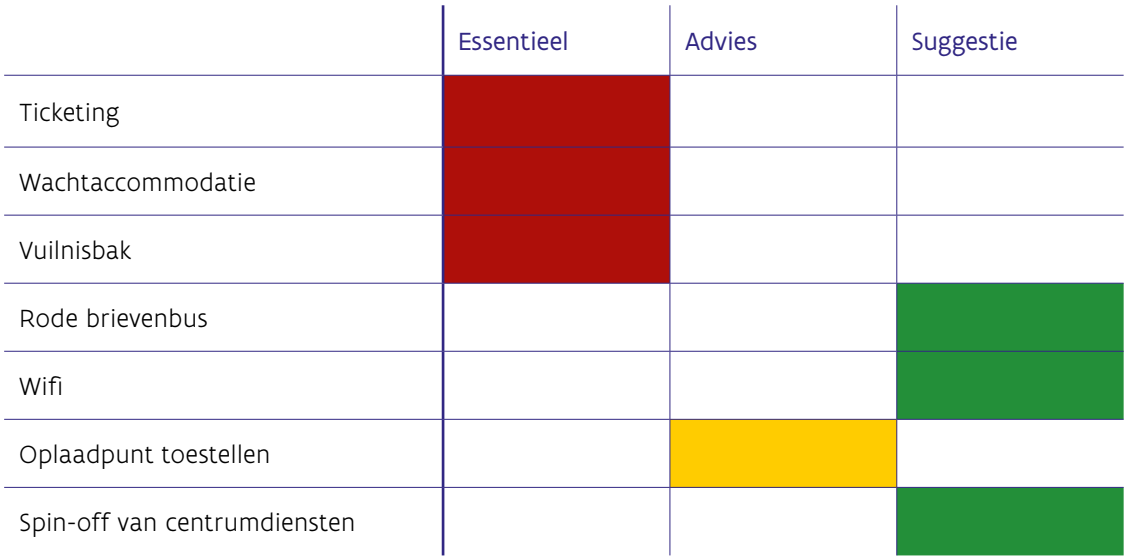
De meest duurzame kilometer is de kilometer die niet afgelegd hoeft te worden. Door centrumdiensten op geregelde tijdstippen te voorzien op een Hoppinpunt, hoeft niet iedereen zich tot in het centrum te verplaatsen. Enerzijds zijn er heel wat gemeentediensten zoals het loket voor de dienst bevolking of de bibliotheek die een spin-off kunnen hebben op wekelijkse of maandelijkse basis. Anderzijds kan ook bijvoorbeeld een broodautomaat van een plaatselijke bakker een meerwaarde betekenen voor de reiziger en de mobiliteit ten goede komen. Al deze diensten kunnen gecentraliseerd worden op een Hoppinpunt.

Andere diensten

Er zijn nog tal van andere diensten die een plaats kunnen krijgen op een Hoppinpunt.

Een niet-limitatieve oplijsting: een deelkast voor boeken, planten of spullen, een strijkatelier, een kinderdagverblijf, een fietsotheek, een spelletjes-uitleenpunt, ...

In onderstaande tabel staan alle diensten opgelijst, in de volgorde zoals opgenomen in themafiche 8: Diensten.



figuur 3: Overzicht diensten

figuur 4: Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)



3. Signalisatie

Voor het gebruiksgemak van het Hoppinpunt is het van belang dat dit in het straatbeeld duidelijk zichtbaar is. De merknaam 'Hoppin' met bijbehorende huisstijl moet de herkenbaarheid bij de reiziger vergroten en het gebruik van combimobiliteit zo eenvoudig mogelijk maken. Op Hoppinpunten moet de Hoppin-merkarchitectuur steeds worden toegepast. Deze merkarchitectuur staat beschreven in de Huisstijlgids Hoppin en heeft als doel de uniformiteit van Hoppinpunten over heel Vlaanderen te verzekeren.

Dit heeft implicaties op de manier waarop een Hoppinpunt in de publieke ruimte zichtbaar is. Een belangrijk aandachtspunt is dat de Hoppin-merkarchitectuur pas mag worden toegepast als aan de voorwaarden van de regelgeving wordt voldaan.

Essentieel op een Hoppinpunt is minstens één informatiezuil. Die zorgt voor de herkenbaarheid van het Hoppinpunt in de omgeving en is bedoeld als communicatie-element binnen het Hoppinpunt. Er zijn drie types informatiezuilen: een grote interactieve zuil, een grote niet-interactieve zuil en een kleine zuil. Voor een buurthoppinpunt in landelijk gebied is een kleine informatiezuil aangewezen.

Een informatiezuil bevat minstens een plattegrond van het Hoppinpunt en de directe omgeving, en informatie over en verwijzing naar het aanwezige mobiliteitsaanbod. Naast de drie types informatiezuilen uit de Huisstijlgids Hoppin voorziet de regelgeving ook de mogelijkheid om een paal als informatiezuil te voorzien.

Naast de informatiezuil is er ook nood aan elementen die de gebruiker helpen om de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen voor de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

De technische details en toegankelijkheidsvereisten van de informatiezuilen en andere signalisatie staan beschreven in themafiche 9: Signalisatie. In het kader van de toegankelijkheid is het van cruciaal belang dat de informatie bereikbaar en leesbaar is voor iedereen.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Decreet Basisbereikbaarheid (geraadpleegd op 4 januari 2022)

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021.

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Geopunt Vlaanderen (2021), Verstedelijkt, randstedelijk en landelijk Vlaanderen, indeling op basis van statistische sectoren - toestand 2019 (geraadpleegd op 30 november 2021).

Vlaamse Regering (2021), Besluit van de Vlaamse Regering over de Hoppinpunten (geraadpleegd op 4 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

1

Toegankelijkheid

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



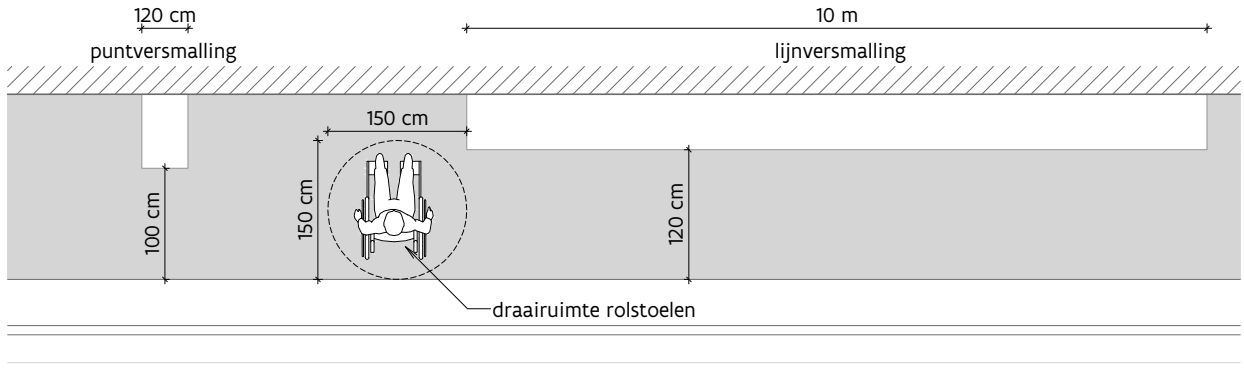
Toegankelijkheid is een essentiële voorwaarde voor een kwalitatief Hoppinpunt. De meest gedetailleerde informatie over toegankelijkheid is te vinden in het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein van de Vlaamse overheid. Aanvullende informatie over toegankelijke halte-infrastructuur kan gevonden worden in themafiche 4: Openbaar vervoer.

De samenhang van de verschillende onderdelen is essentieel. Eén ontoegankelijke schakel in de keten kan de toegankelijkheid van het geheel ondermijnen.

In deze themafiche ligt de focus op de eerste twee aspecten, namelijk de fysieke eigenschappen waar het Hoppinpunt aan moet voldoen om betreedbaar en bereikbaar te zijn. In themafiche 9: Signalisatie kan meer informatie gevonden worden over het communicatieve aspect, de begrijpelijkheid van de informatievoorziening (voorwaarde 5) en de vindbaarheid van alle elementen op de locatie (voorwaarde 6). De bruikbaarheid en beschikbaarheid van het mobiliteitsaanbod en de diensten komen in elk van de themafiches aan bod.

De zes voorwaarden voor toegankelijkheid zijn (Inter, z.d.):

1. Betreedbaar: kan iedereen er gemakkelijk binnen of buiten? Ook als je geen trappen kan nemen?
2. Bereikbaar: kan iedereen er geraken, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer? En zonder drempels of omwegen?
3. Bruikbaar: kunnen mensen er doen wat ze van plan zijn?
4. Beschikbaar: is het er als mensen het nodig hebben?
5. Begrijpelijk: begrijpt iedereen alle informatie? Ook zonder alles twee keer te moeten lezen?
6. Bekend: kan je eenvoudig opzoeken of terugvinden wat je nodig hebt?



figuur 1.1: Samenvattende tekening minimale doorgangsbreedtes op looproute (bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, 2009)

1.1 Minimale doorgangsbreedtes op looproute

Streef altijd naar een maximale doorgangsbreedte voor voetgangers en stem de dimensies altijd af op de te verwachten gebruiksintensiteit. De minimumwaarden houden hier geen rekening mee en geven weinig comfort. Om de toegankelijkheid te garanderen moet de obstakelvrije looproute steeds 160 centimeter breed zijn. Hierbij wordt de boordsteen niet meegerekend omdat deze vaak hellend is of een hoogteverschil heeft met de looproute.

Voor een hoger comfort wordt als minimum 200 centimeter doorgangsbreedte ten sterkste aanbevolen (zie themafiche 2: Voetgangers, hoofdstuk 2.2.1: Breedte van de looproutes).

Ook de voorschriften van andere elementen (bijvoorbeeld technische voorwaarden Lijnhalte, zie themafiche 4: Openbaar vervoer) kunnen aanleiding geven tot afwijking van de 160 centimeter minimumbreedte.

In uitzonderlijke gevallen kan van deze minimumbreedte worden afgeweken. Een zogenaamde 'puntversmalling' is een korte versmalling van de minimale doorgangsbreedte van de looproute, bijvoorbeeld door een lantaarnpaal, verkeersbord of elektriciteitskast en mag niet langer zijn dan 120 centimeter. Langs de volledige lengte van deze versmalling moet de vrije doorgangsbreedte 100 centimeter zijn. Bij minder dan 100 centimeter kan een rolstoelgebruiker er niet meer langs.

Bij 'lijnversmallingen' wordt de minimale doorgangsbreedte over een lengte van maximaal 10 meter beperkt tot minimaal 120 centimeter. De versmalling mag niet langer dan 10 meter zijn om zicht te houden op eventuele tegenliggers en om te voorkomen dat tegenliggers te lang zouden moeten wachten op rolstoelgebruikers, mensen met een kinderwagen, iemand met een rollator, … Voor en na de lijnversmalling moet er een vrije ruimte van 150 op 150 centimeter zijn om elkaar te kunnen passeren of om te draaien. Deze oppervlakte moet vlak zijn en een robuuste ondergrond hebben om omkeren mogelijk te maken.

De punt- en lijnversmalling moeten als uitzonderingen beschouwd worden voor plaatsen waar er geen andere ontwerpoplossingen mogelijk zijn. Streef in het ontwerp altijd naar een maximale doorgangsbreedte voor voetgangers. De minimumwaarden van de punt- en lijnversmalling geven weinig comfort aan mensen met een beperkte mobiliteit zoals een rolstoelgebruiker, mensen met een kinderwagen of iemand met een rollator. Plaats nieuwe obstakels dus zo veel mogelijk buiten de looproutes.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
1.1.1 Minimale vrije doorgang looproute	Breedte 160 cm	Bindend	Vademecum Voetgangersvoorzieningen
1.1.2 Minimale vrije doorgang looproute voor hoog comfort	Breedte 200 cm	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
1.1.3 Minimale vrije doorgang looproute bij puntversmallingen	Doorgangsbreedte minimaal 100 cm over een lengte van maximaal 120 cm	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
1.1.4 Minimale vrije doorgang looproute bij lijnversmallingen	Breedte 120 cm	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
1.1.5 Minimaal formaat draairuimte voor rolstoelgebruikers	Oppervlak 150 × 150 cm	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

figuur 1.2: Obstakels in kolomvorm tot op grondniveau (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021, 2006)





1.2 Obstakels op de looproute

Obstakels op de looproute zorgen ervoor dat de looproute minder vloeiend verloopt. Vuistregel één voor de inplanting van obstakels is dat deze buiten de looproutes worden geplaatst. Als dat niet mogelijk is, dan is vuistregel twee om de obstakels in kolomvorm tot op grondniveau vorm te geven.

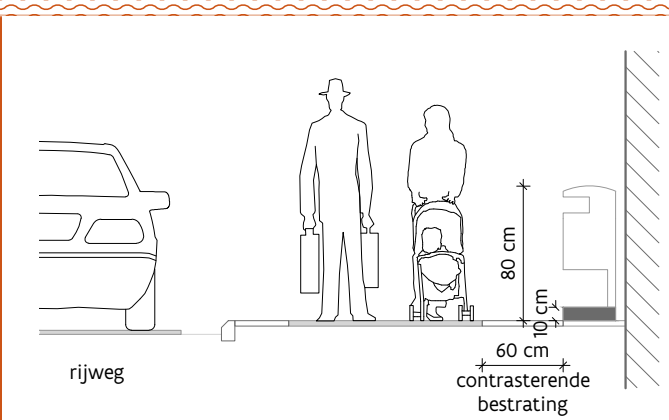
Obstakels in een zone waar je voetgangers mag verwachten, moeten voor iedereen goed waarneembaar zijn, ook voor blinden en slechtzienden. Staande obstakels zijn daarom minimaal 80 centimeter hoog.

Indien niet voldaan kan worden aan vuistregels één en twee spreekt men over een hangend obstakel en moeten er extra maatregelen genomen worden. Dit geldt voor obstakels die 20 tot 210 centimeter boven het maaiveld hangen. Optie één is het voorzien van een opstaande rand onder het obstakel. Deze opstaande rand dient ertoe blinden en slechtzienden met een witte stok een tactiele aanwijzing te geven van het naderende obstakel.

De minimale hoogte van de opstaande rand is 5 centimeter, maar een hoogte van 20 centimeter wordt aanbevolen omwille van de duidelijkheid en de veiligheid. Denk hierbij aan vuilnisbakken die uitsteken of een rode brievenbus.

Optie twee is het aanleggen van een afwijkende bestrating rondom het hangend obstakel. Deze afwijkende bestrating in een voldoende zichtbaar en voelbaar contrast, dient te worden aangelegd met een afstand van 60 centimeter rondom het obstakel (zie richtlijn 1.6.11: Waarschuwingsmarkering).

Obstakels op de looproute moeten bovendien opvallen zodat voetgangers, slechtziend of niet, ze op tijd kunnen waarnemen. Dit kan worden bewerkstelligd door het obstakel volledig in een accentkleur te schilderen of door een contrastmarkering op voet-, heup- en ooghoogte aan te brengen. De referentiehoogtes hiervoor zijn bij voethoogte tussen de 10 en 30 centimeter, bij heuphoogte tussen de 85 en 100 centimeter en bij ooghoogte tussen de 140 en 160 centimeter.



figuur 1.3: Samenvattende tekening obstakels op de looproute

Richtlijn	Waarde	Niveau
1.2.1 Obstakel buiten de looproute plaatsen	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken
1.2.2 Obstakel in kolomvorm tot op grondniveau op de looproute	Ontwerpelement, minimale hoogte 80 centimeter	Gemotiveerd afwijken
1.2.3 Minimale opstaande rand op looproute onder hangend obstakel op een hoogte tussen 20 cm en 210 cm	Hoogte 5 cm	Bindend
1.2.4 Aanbevolen opstaande rand op looproute onder hangend obstakel op een hoogte tussen 20 cm en 210 cm	Hoogte 20 cm	Gemotiveerd afwijken
1.2.5 Aanbevolen oppervlak afwijkende bestrating rondom hangend obstakel	Afstand 60 cm, rondom het obstakel	Gemotiveerd afwijken
1.2.6 Contrastmarkering op obstakels	Op voethoogte tussen de 10 en 30 cm, op heuphoogte tussen de 85 en 100 cm en op ooghoogte tussen de 140 en 160 cm	Gemotiveerd afwijken

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

1.3 Loopoppervlak

Het loopoppervlak moet vlak en egaal zijn, zodat voetgangers niet over uitstekende stenen struikelen en zodat de rolweerstand laag is. Voorzie een minimale voeg tussen tegels of klinkers, zodat het loopoppervlak mooi aaneengesloten is.

Om te voorkomen dat mensen vast komen te zitten, worden brede (gras)voegen in de looproute vermeden en worden (boom)roosters, straatkolken, sleuven en dergelijke zo veel mogelijk buiten de looproute geplaatst. Op plaatsen waar je voetgangers mag verwachten, mogen sleuven maximaal 2 centimeter breed zijn, haaks op de looprichting en mogen mazen niet groter zijn dan 2 op 2 centimeter.

Het loopoppervlak moet binnen de looproute, zelfs onder natte omstandigheden, slipvrij zijn en een lage rolweerstand hebben. Gras - al dan niet verstevigd met open tegels of grasvoegen - voldoet niet als verharding voor personen met een beperkte mobiliteit, waaronder ouderen en rolstoelgebruikers, omdat het noch effen, noch slipvrij is en een te hoge rolweerstand heeft.



Richtlijn	Waarde	Niveau
1.3.1 Maximale grootte van sleuven in zones waar je voetgangers mag verwachten	Breedte 2 cm haaks op de looprichting	Bindend
1.3.2 Maximale grootte mazenrooster in zones waar je voetgangers mag verwachten	Opening 2 x 2 cm	Bindend

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

1.4 Niveauverschillen

Streef naar een looproute zonder drempels. Als het niet anders kan, zijn drempels van maximaal 1 cm met een rechte rand en drempels met een schuine rand van maximaal 45 graden tot maximaal 2 cm toelaatbaar. Niveauverschillen die hoger zijn dan meer dan 2 cm zijn niet voor iedereen overbrugbaar en dus niet toegankelijk.

De stoeprandverlaging mag geen obstakel vormen. Ter hoogte van stoeprandverlagingen is daarom ook steeds een vrije doorgang van minimaal 120 cm nodig, waarbij een maximale dwarshelling van 2 procent wordt gerespecteerd.

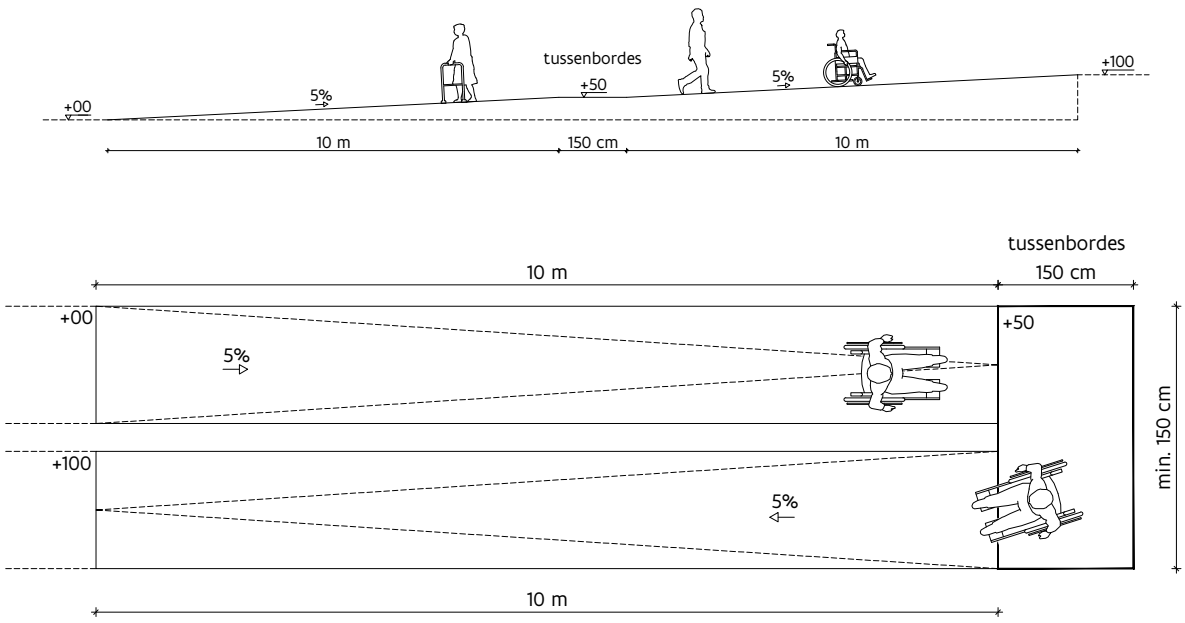
Combineer nooit hellende vlakken met drempels, hoe klein ook. Dit is zeer gevaarlijk voor rolstoelgebruikers en mensen die een rollator gebruiken, omdat de voorste kleine wielen kunnen blokkeren op de rand, waardoor het risico op vallen groot is. Om diezelfde reden zijn molgoten (komvormige goten) niet geschikt in de looproute.

Niveauverschillen tussen 2 en 18 centimeter worden overbrugd met een hellend vlak. Dit komt vaak voor bij oversteken en op de route naar een verhoogde toegankelijke bushalte. Hou rekening met de maximale hellingspercentages (zie richtlijnen 1.4.10 tot 1.4.13).

Let op, de standaard inritboordstenen zijn te steil en dus niet geschikt om het niveauverschil voor voetgangers op te vangen.

Hellingen om een niveauverschil van meer dan 18 cm op te vangen, hebben bij voorkeur een hellingspercentage van 4 procent of minder. Voorzie bij lange hellingen met een hellingspercentage tussen 3 en 4 procent, om de 20 meter een tussenbordes om uit te rusten. Onder de 3 procent is dat niet nodig.

Hellingen met een hellingspercentage van 4 procent en meer mogen maximaal 10 meter lang zijn. Eventueel kan de helling verlengd worden indien er tussenbordessen zijn met een minimaal oppervlak van 150 centimeter op 150 centimeter zodat een rolstoelgebruiker hier kan uitrusten.



figuur 1.4: Helling voor rolstoelgebruik (bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, 2009)

Voorzie boven- en onderaan de helling minimaal 150 op 150 centimeter obstakelvrije ruimte, zodat er gemanoeuvreerd kan worden met een rolstoel.

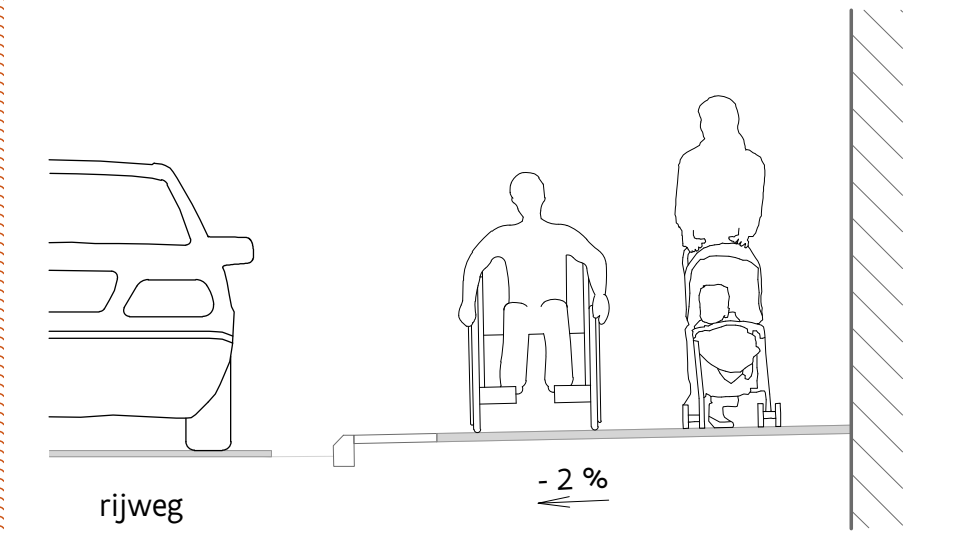
Afhankelijk van de overbrugbare hoogte mogen hellingen een bepaald percentage hebben. De voorkeur gaat uit naar maximaal 5 procent, maar hogere percentages zijn toegestaan, zie richtlijnen 1.4.10 tot 1.4.13.

Richtlijn **Bindend**	Waarde
1.4.1 Maximale hoogte van drempels op looproute	Hoogte 1 cm met rechte rand
1.4.2 Maximale hoogte van drempels op looproute	Hoogte 2 cm met schuine rand van maximaal 45°
1.4.3 Minimale bruikbare breedte stoeprandverlaging	Breedte 120 cm
1.4.4 Hellend vlak bij hoogteverschil op looproute tussen 2 en 18 cm	Zie ontwerprichtlijnen voor hellend vlak 1.4.10 tot 1.4.13
1.4.5 Hellend vlak naast trap bij hoogteverschil op looproute van meer dan 18 cm	Zie ontwerprichtlijnen voor hellend vlak 1.4.10 tot 1.4.13; Zie hoofdstuk 1.5: Trappen
1.4.6 Lift naast trap bij hoogteverschil op looproute van meer dan 18 cm	Zie hoofdstuk 1.5: Trappen
1.4.7 Maximale lengte van een helling	Lengte 10 m
1.4.8 Tussenbordes op hellingen	Oppervlak 150 x 150 cm
1.4.9 Indien er een hoogteverschil is van > 10 cm tussen de helling en de onmiddellijke omgeving	Opstaande boord van minstens 5 cm voorzien aan de open kanten van de helling

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

Richtlijn **Bindend**	Waarde
1.4.10 Maximale helling langs een looproute bij een hoogteverschil van < 10 cm	Helling 10 %
1.4.11 Maximale helling langs een looproute bij een hoogteverschil tussen 10 en 25 cm	Helling 8,3 %
1.4.12 Maximale helling langs een looproute bij een hoogteverschil tussen 25 en 50 cm	Helling 6,25 %
1.4.13 Maximale helling langs een looproute bij een hoogteverschil van > 50 cm	Helling 5 %

Bron: Gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009



figuur 1.5: Maximale helling van een dwarshelling op de looproute
(bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, 2009)

Voor afwatering moet er op de looproute vaak een dwarshelling voorzien worden. Deze mag maximaal 2 procent zijn. Een grotere dwarshelling is zeer hinderlijk voor mensen met een evenwichtsprobleem, kinderwagens en rolstoelen omdat dan de neiging kan bestaan om af te wijken van de looproute.

Richtlijn Bindend	Waarde
1.4.14 Maximale helling van een dwarshelling op de looproute	Helling 2 %

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

1.5 Trappen

Het gebruik van trappen is enkel mogelijk in combinatie met een lift of een hellend vlak. Indien er gebruik wordt gemaakt van trappen om een bepaald hoogteverschil te overbruggen, moet er rekening gehouden worden met enkele toegankelijkheidskenmerken. Deze kunnen teruggevonden worden in het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein. Hier leggen we de focus op enkele ontwerpelementen.

Trappen moeten voor alle mogelijke gebruikers comfortabel en veilig zijn, ook voor mensen die slecht te been zijn en mensen met een beperkt zicht.

Pas de treden aan voor een natuurlijke cadans en gebruik rechte gesloten Z-trappen, dus met een welhoek. Zo is er geen risico dat men blijft steken achter de open trede bij het omhoog gaan. Om dezelfde reden zijn ook overstekende trapneuzen te vermijden. Gesloten treden voorkomen eveneens dat mensen gedesoriënteerd of zelfs verblind raken door tegenlicht, wat bij open treden wel het geval kan zijn.

Voorkom dat mensen uitgeput raken op de trap. Voorzie daarom na elke 17 treden een horizontaal tussenbordes om even veilig op adem te kunnen komen.



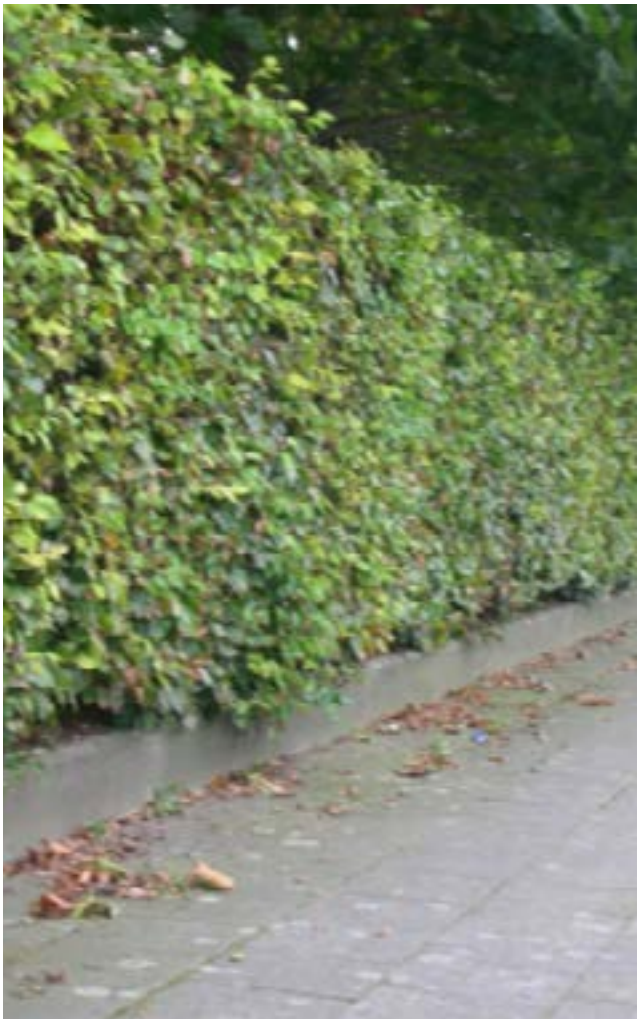
figuur 1.6: Voorbeeld trappen (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)

Voorzie ook een tussenbordes als de trap een hoek maakt, zodat mensen de richtingsverandering veilig kunnen maken en overzicht houden op tegenliggers.

Leuningen zijn een belangrijk element bij het overbruggen van niveauverschillen via trappen en hellingen. Ze dienen als steun, soms als beveiliging en als geleiding voor blinden en slechtzienden. De leuning mag er niet voor zorgen dat de vrije breedte van de trap minder dan 120 centimeter is.

Richtlijn **Bindend**	Waarde	Bron
1.5.1 De treden dienen gesloten te zijn en het dient een trap zonder verdreven treden te zijn	Ontwerpelement	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
1.5.2 Na maximum 17 treden een horizontaal tussenbordes	Oppervlak tussenbordes: breedte trap x 100 cm diep	Gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid van 5 juni 2009
1.5.3 Voorzie leuningen bij een hellend vlak en trap	Ontwerpelement	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
1.5.4 Minimale vrije breedte van trap of helling naast de leuning	Breedte 120 cm	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein





figuur 1.7: Natuurlijke gidslijn (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2008, 2006)

1.6 Geleiding voor slechtzienden en blinden

De Hoppinzuil en alle vervoersmodi die door blinden en slechtzienden zelfstandig gebruikt kunnen worden, moeten voor deze doelgroep vindbaar zijn. Datzelfde geldt voor de diensten die worden aangeboden op het Hoppinpunt, zoals een pakketautomaat, ticketautomaat, ... Blinden en slechtzienden vertrouwen voor hun oriëntatie in de omgeving over het algemeen vooral op hun restzicht, de tast (met de voet of de taststok) en hun gehoor. Ze gebruiken lijnvormige elementen om zich te oriënteren. Er bestaan twee soorten geleiding voor slechtzienden en blinden: natuurlijke gidslijnen en kunstmatige geleiding.

1.6.1 Natuurlijke gidslijnen

Natuurlijke gidslijnen zijn gevellijnen, muurtjes, hagen, de rand van het pad langs een grasperk, ... Deze natuurlijke gidslijnen zijn idealiter zo rechtlijnig mogelijk en zonder onderbrekingen, vrij van obstakels en natuurlijk waarneembaar voor de doelgroep. De route volgt best de meest eenvoudig te volgen lijn met zo min mogelijk conflictpunten. Dit is dus niet altijd de kortste route.

De natuurlijke gidslijnen vormen in het beste geval een aaneengesloten route. Waar de natuurlijke gidslijnen worden onderbroken, moeten deze aangevuld worden met kunstmatige geleiding.

1.6.2 Kunstmatige geleiding

De kunstmatige geleiding wordt opgebouwd uit drie elementen:

1. De geleidelijnen in ribbelpatroon leiden de gebruikers ergens naartoe.
2. De waarschuwingsmarkeringen in noppenpatroon wijzen op een gevaar.
3. De informatietegels met een verend vlak geven bepaalde informatie.

Geleidelijnen in ribbelpatroon

Indien er een onderbreking is van de natuurlijke gidslijn moeten er kunstmatige geleidelijnen toegevoegd worden om de blinde of slechtziende de richting aan te geven.

Deze kunstmatige geleidelijnen moeten tussen de 55 en 65 centimeter breed zijn. De ribbels die de blinde of slechtziende kan volgen, mogen niet hoger zijn dan 0,55 centimeter en de as van de ribbels wijst in de gewenste richting. Naast standaard witte betonnen tegels van 30 op 30 centimeter en 22 op 22 centimeter zijn er tal van producten op de markt zoals epoxy, thermoplast, kleefmarkeringen, … die gebruikt kunnen worden voor de kunstmatige geleidelijnen. De aanduiding kan ook op maat worden gemaakt. Voor alle technische details verwijzen we door naar het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, bijlage 3: Kunstmatige geleidetegels, C.30.4.1.1.

Bij aansluiting op natuurlijke gidslijnen moet er een evenwijdige overlap van 120 centimeter voorzien worden. Deze aansluiting loopt bij voorkeur op een afstand van 75 centimeter van de natuurlijke gidslijn en niet direct er tegen. Indien het niet over een overgang naar natuurlijke gidslijnen gaat, maar over een haakse aansluiting, dan loopt de geleidelijn tot aan de natuurlijke gidslijn.

De aansluiting van de geleidelijn op waarschuwingsmarkeringen of op informatietegels met een verend vlak gebeurt steeds in het midden en haaks. Hier kan een uitzondering op gemaakt worden in functie van veiligheid. De geleidelijn loopt vanaf een waarschuwingsmarkering of verend vlak minimaal 90 centimeter door voor er een richtingsverandering is. Richtingsveranderingen gebeuren bij voorkeur aan 90 graden. Tot 30 graden mogen de lijnen schuin aansluiten. Boven de 30 graden kan er een keuzevlak worden voorzien.

Bij oversteekplaatsen moet er bijzondere aandacht aan geleidelijnen worden besteed. Hier ligt de geleidelijn in het verlengde van de as van de oversteek. Omwille van veiligheidsredenen kan hiervan afgeweken worden.

figuur 1.8: Kunstmatige geleidelijnen (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2021)



Richtlijn	Waarde	Niveau
1.6.1 Natuurlijke gidslijnen	Ontwerpelement, indien nodig aangevuld door kunstmatige geleidelijnen	Gemotiveerd afwijken
1.6.2 Kunstmatige geleidelijnen	Breedte tussen 55 en 65 cm	Bindend
1.6.3 Ribbels kunstmatige geleidelijnen	Hoogte tussen 0,45 en 0,55 cm	Bindend
1.6.4 Evenwijdige aansluiting op een natuurlijke gidslijn	De natuurlijke gidslijn en kunstmatige geleidelijn overlappen minimaal 120 cm	Bindend
1.6.5 Evenwijdige afstand geleidelijn van natuurlijke gidslijn	Bij voorkeur 75 cm, maar deze afstand mag tussen 30 cm en 90 cm liggen	Bindend
1.6.6 Haakse aansluiting van geleidelijn op natuurlijke gidslijn	De geleidelijn loopt tot tegen de gidslijn	Bindend
1.6.7 Aansluiting geleidelijn op waarschuwingsmarkering of verend vlak	De geleidelijn sluit haaks in het midden aan, bij uitzonderingen primeert de veiligheid	Bindend
1.6.8 Doorlopen van de geleidelijn na aansluiting op waarschuwingsmarkering of verend vlak	De geleidelijn loopt vanaf een waarschuwingsmarkering of een verend vlak minimaal 90 cm rechtdoor tot aan een eventuele richtingsverandering	Bindend
1.6.9 Richtingsveranderingen in de geleidelijnen	Richtingsveranderingen zijn bij voorkeur 90°. Tot 30° mogen de lijnen schuin op elkaar aansluiten, boven 30° kan er een keuzevlak worden voorzien	Bindend
1.6.10 Geleidelijnen liggen in principe in het verlengde van de as van de oversteek	Een geleidelijn ligt in het verlengde van de as van de oversteek, bij uitzonderingen geldt de veiligheid als criterium	Bindend

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein



figuur 1.9: Waarschuwingstegels (bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2004)

Waarschuwingsmarkeringen

Waarschuwingsmarkeringen dienen om te waarschuwen voor gevaar. Het geschrankt noppenpatroon moet detecteerbaar zijn met de voet, met de stok én met het oog. De markering wordt gebruikt voor oversteekplaatsen, bovenaan trappen en om een perronrand die hoger is dan 20 centimeter aan te duiden.

Naast standaard betonnen witte tegels 30/30 centimeter en 22/22 centimeter zijn er tal van producten op de markt, zoals epoxy, thermoplast, kleefmarkeringen, … De aanduiding kan ook op maat worden gemaakt. Voor alle technische details verwijzen we door naar Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, bijlage 3: Kunstmatige geleidetegels, C.30.4.1.2.

Deze waarschuwingsmarkering bevindt zich over de hele breedte van de gevarenzone waarvoor deze waarschuwt en is minstens 60 centimeter breed. Bij oversteekplaatsen is het niet bindend om de waarschuwingsmarkering over de volledige breedte van de oversteekplaats te plaatsen, al is dit wel aan te raden. De minimale breedte van de waarschuwingsmarkering moet hier minstens 180 centimeter zijn.

Aan een vrijliggend fietspad, zoals soms voorkomt bij een Lijnhalte, dient een waarschuwingsstrook van 60 op 60 centimeter voorzien te worden. Deze waarschuwingsstrook sluit aan op het fietspad. Bij de straat ligt de waarschuwingsmarkering op 45 centimeter van de rijbaan.

Informatietegels

Om informatie te geven aan de blinde of slechtziende wordt er gewerkt met een oppervlak dat verend is, meestal zijn dit rubbertegels. Deze verende vlakken worden voor verschillende toepassingen gebruikt. Ze vormen een keuzevlak bij een richtingsverandering van een geleidelijn of als er een aftakking is van verschillende geleidelijnen. Er worden informatietegels toegepast bij onder andere deze voorbeelden:

- Ze geven een richtingswijziging of aftakking van geleidelijnen aan.
- Ze geven de toegang van een belangrijk publiek gebouw aan.
- Ze geven een infopunt aan (onder andere een Hoppinpunt).
- Ze duiden een lift aan.
- Ze duiden loketten aan.
- Ze duiden een informatiebaken aan.
- Ze duiden een ticketautomaat aan.

Verende vlakken worden meestal gevormd met rubberen tegels van 30 op 30 centimeter. Er bestaan verschillende producttypes, elk met zijn voor- en nadelen. Voor een goede bruikbaarheid moeten ze altijd aan de voorgeschreven technische karakteristieken voldoen. Voor alle details verwijzen we door naar het Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, bijlage 3: Kunstmatige geleidetegels, C.30.4.1.3.

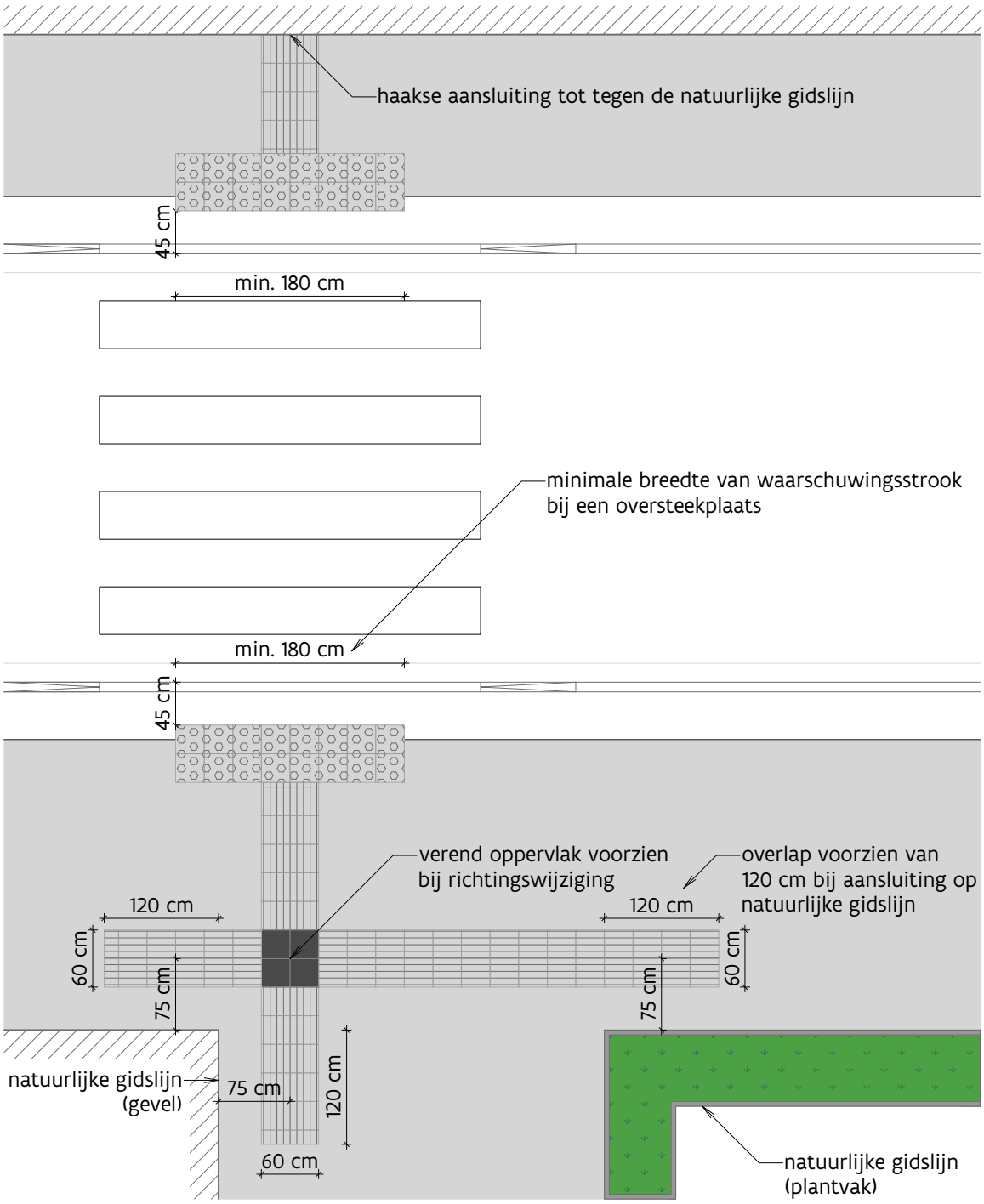
Bij oversteekplaatsen met lichten is het belangrijk om blinden en slechtzienden veilig te laten oversteken. Dit kan door gebruik te maken van een rateltikker. Om nachtlawaai te voorkomen, kan deze 's nachts stiller gezet worden of enkel worden geactiveerd met een oproepknop. De oproepknop moet zich dan rechts van de waarschuwingsmarkering voor de oversteekplaats bevinden.



figuur 1.10: Informatietegels
(bron: Infopunt Publieke Ruimte, 2012)

Richtlijn	Waarde	Niveau
1.6.11 Waarschuwingsmarkering	Breedte 60 cm	Bindend
1.6.12 Breedte van noppenpatroon zo lang als de gevarenzone, oversteekplaatsen uitgezonderd	Ontwerpelement	Bindend
1.6.13 Afwijking op 1.6.11 indien het gaat over een oversteekplaats	Minimale breedte 180 cm	Gemotiveerd afwijken
1.6.14 Waarschuwingsmarkering voor en na de oversteek van een vrijliggend fietspad	Oppervlak 60 x 60 cm	Bindend
1.6.15 Voor en na een oversteek ligt de waarschuwingsmarkering op veilige afstand van de rijbaan	De waarschuwingsmarkering ligt op 45 cm van de rijbaan	Gemotiveerd afwijken
1.6.16 Informatietegels bij richtingswijziging of aftakking van geleidelijnen	Oppervlak 60 x 60 cm	Bindend
1.6.17 Informatietegels bij opstapvlak voor openbaar vervoer, inclusief Hoppinbus en Hoppinflex(+)	Oppervlak 90 x 90 cm	Bindend
1.6.18 Informatietegels aan de ingang van een openbaar gebouw, bij de loketten of liften, bij een informatiebaken of ticketautomaat	Oppervlak 90 x 90 cm	Bindend
1.6.19 Afwijking op 1.6.15. indien de strook tussen rijbaan en fietspad minimaal is (120 cm)	Opstapvlak 60 x 90 cm en waarschuwingsmarkering 60 x 60 cm	Gemotiveerd afwijken
1.6.20 Informatietegel voor Hoppinzuil	Oppervlak 60 x 60 cm	Bindend
1.6.21 Rateltikker bij een oversteekplaats met lichten	Ontwerpelement	Bindend

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein



figuur 1.11: Samenvattende tekening geleiding voor slechtzienden en blinden

1.7 Rustpunten

Om van Universeel Design te kunnen spreken, is het ook belangrijk dat ouderen en mensen die slecht te been zijn kunnen uitrusten op het Hoppinpunt. Dit is namelijk een belangrijke factor voor hun beslissing of ze zich te voet in de publieke ruimte begeven of niet. Daarom is het belangrijk om genoeg rustpunten te voorzien. Aan Hoppinpunten moeten toegankelijke rustpunten binnen de 100 meter van elkaar liggen. Een toegankelijk rustpunt heeft een rechte zitting, een zithoogte van 50 centimeter, een rugleuning en voorziet een opstelruimte voor de rolstoelgebruiker of kinderwagen.

Indien er heuvels zijn, moet na elke helling met een grotere hellingsgraad dan 5 procent een toegankelijk rustpunt voorzien zijn. Toegankelijke rustpunten kunnen aangevuld worden met niet toegankelijke rustpunten, aangepast aan de hoeveelheid voetgangers.

Zorg dat het rustpunt steeds bereikbaar is direct naast het pad. Indien dit niet mogelijk is, zorg dan dat het rustpunt bereikbaar is via een toegankelijke verharding.

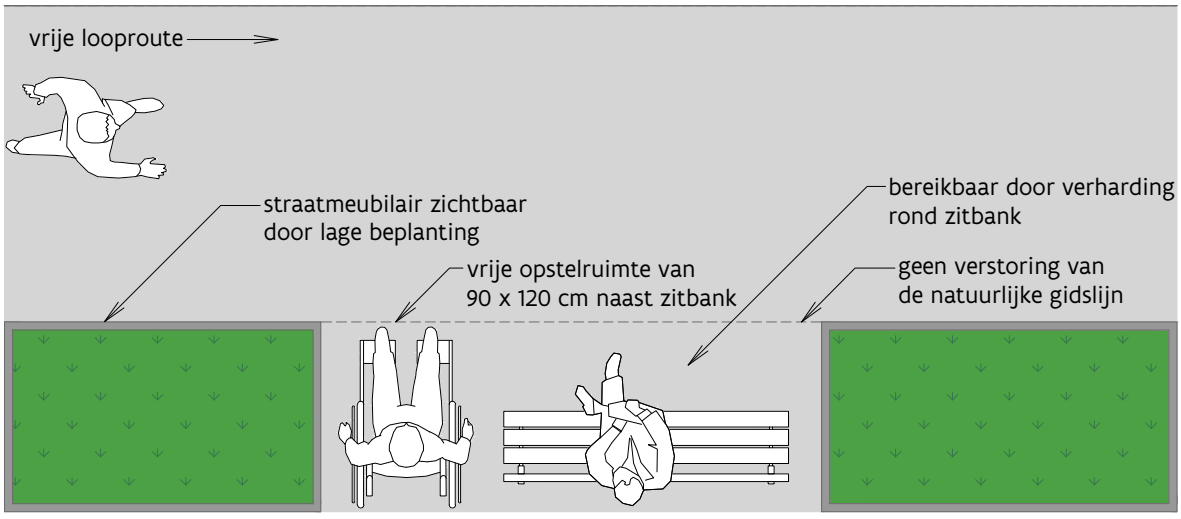
Richtlijn **Bindend**	Waarde
1.7.1 Afstanden tussen rustpunten aan Hoppinpunten	Afstand < 100 m
1.7.2 Rustpunten na elke helling met een grotere hellingsgraad dan 5 %	Ontwerpelement
1.7.3 Inplanting van rustpunten	Zie Vademecum Toegankelijk Publiek Domein: 2.5.1.1 Inplanting
1.7.4 Voorzie een rechte zitting	Ontwerpelement
1.7.5 Zithoogte vanaf het maaiveld	Hoogte 50 cm
1.7.6 Rugleuning	Hoogte 80 cm
1.7.7 Armleuning	Hoogte 70 cm
1.7.8 Opstelruimte naast zitplaats voor bijvoorbeeld een rolstoel, een kinderwagen, bagage, ...	Oppervlak 120 x 90 cm

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

1.8 Straatmeubilair

Bedienbaar straatmeubilair, zoals vuilnisbakken, brievenbussen en AED-toestellen, dient toegankelijk in de ruimte worden ingepland. Hieronder volgen enkele richtlijnen waar rekening mee moet gehouden worden bij de inplanting. Zorg ervoor dat bedienbaar straatmeubilair buiten de looproute valt. De gebruikers mogen ook geen belemmering vormen in de looproute. Denk bijvoorbeeld aan benen die uitsteken van mensen die uitrusten op een bank. Indien deze de vrije doorgangsruimte kruisen, kunnen ze ongelukken veroorzaken.

Naast deze ontwerpelementen zijn er nog enkele specifieke gegevens waar rekening mee moet gehouden worden, zie themafiche 8: Diensten. In die themafiche wordt per type straatmeubilair of dienst besproken welke technische karakteristieken van toepassing zijn.



figuur 1.12: Samenvattende tekening straatmeubilair

Richtlijn **Bindend**	Waarde
1.8.1 Bedienbaar straatmeubilair dient buiten de looproute te vallen, gebruikers mogen geen belemmering vormen in de looproute	Ontwerpelement
1.8.2 Straatmeubilair mag de natuurlijke gidslijn niet verstoren	Ontwerpelement
1.8.3 Plaats het straatmeubilair rechtstreeks naast het pad of maak het toegankelijk door een toegankelijk pad	Ontwerpelement
1.8.4 Het bedienbaar straatmeubilair moet zichtbaar zijn vanuit de looproute	Ontwerpelement
1.8.5 Het bedienbaar straatmeubilair moet eenvoudig en door iedereen te gebruiken zijn	Ontwerpelement

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

Referenties

Inter (z.d.), Integrale toegankelijkheid (geraadpleegd op 24 november 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Expertise Verkeer en Telematica (2010), Toegankelijk publiek domein. Vademecum (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Verkeerskunde (2001), Vademecum Voetgangersvoorzieningen (geraadpleegd op 8 december 2021).

Vlaamse Regering (2009), Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid (geraadpleegd op 17 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

2

Voetgangers

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



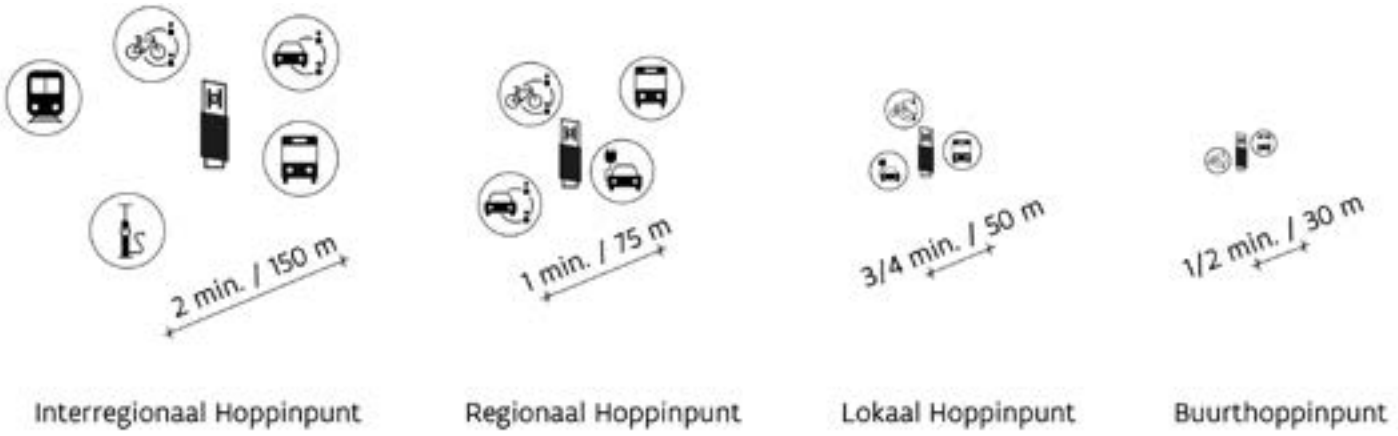
© VLAD B / UNSPLASH

Te voet gaan is de meest universele vorm van verplaatsing. Hoppinpunten zijn in de kern op- of overstapplaatsen. Een gebruiker die zich tussen modi bevindt, is bijna per definitie een voetganger. In deze themafiche behandelen we verschillende technische voorwaarden voor de voetganger die noodzakelijk zijn voor elk Hoppinpunt.

De bereikbaarheid van de verschillende vervoersmodi moet steeds gegarandeerd worden voor iedereen, op elk moment van de dag en in elke situatie, zie themafiche 1: Toegankelijkheid. Hierbij is het faciliteren van de verplaatsing een aandachtspunt. Dit houdt in dat de voetganger over voldoende comfort en gebruiksgemak moet beschikken om de vervoersmodi binnen het Hoppinpunt te bereiken. Een duidelijke looplijn of verbinding zonder obstakels, voldoende ruimte en een gevoel van veiligheid spelen hier een belangrijke rol in. Deze themafiche omvat de verschillende ontwerprichtlijnen voor een vlotte bereikbaarheid van het Hoppinpunt als voetganger.

2.1 Optimale wandelafstanden

De wandelafstanden tussen de verschillende vervoersmodi binnen het Hoppinpunt zijn bepalend voor de vlotte doorstroom van voetgangers en voor het overzicht. Er moet voor gezorgd worden dat de gebruiker meteen kan zien waar elke vervoersmodus zich bevindt. Daarbij is het essentieel dat het concept 'Hoppinpunt' wordt gezien als een locatie waar het mobiliteitsaanbod en diensten geclusterd worden. Zo dienen de verschillende modi zo dicht mogelijk bij elkaar te liggen en de wandelafstand beperkt te worden. Zoals eerder aangehaald, is de voetganger immers het uitgangspunt - de belangrijkste modus - op Hoppinpunten als verbindende beweging tussen modi. Onderstaande afstanden binnen het Hoppinpunt dienen nagestreefd te worden.



figuur 2.1: Optimale wandelafstanden naar en binnen het Hoppinpunt

Richtlijn Gemotiveerd afwijken	Interregionaal	Regionaal	Lokaal	Buurt
2.1.1 Maximale wandelafstanden binnen het Hoppinpunt	2 min. ongeveer 150 m	1 min. ongeveer 75 m	$^{3}/_{4}$ min. ongeveer 50 m	$^{1}/_{2}$ min. ongeveer 30 m

2.2 Maatvoering

Voor verschillende types voetgangers is er een minimale breedte opgesteld waarmee rekening gehouden dient te worden, zie Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hoofdstuk 5: Ontwerprichtlijnen voor voetgangersvoorzieningen, voor meer uitgebreide regelgeving.

2.2.1 Breedte van de looproutes

De breedtes die hier beschreven staan hebben enkel betrekking op de vrije ruimte van de looproute, vrij van obstakels of straatmeubilair. De extra breedte van de boordsteen of veiligheidsstrook wordt hier dus niet meegerekend.

Voor comfort op de looproute wordt een minimale breedte van 200 centimeter aanbevolen. Deze breedte laat toe dat een rolstoelgebruiker en een persoon met kinderwagen elkaar vlot kunnen passeren, inclusief de privacy-afstand. Bij druk voetgangersverkeer - wat onder meer afhankelijk is van de inschaling van het Hoppinpunt - wordt een ruim dwarsprofiel van 250 centimeter sterk aanbevolen.

Indien de breedte van de straat deze aanbevelingen niet toelaat, kan hiervan worden afgeweken. Het absolute minimum is echter 160 centimeter. Dit is de breedte van één rolstoelgebruiker plus de breedte van één persoon, zonder privacy-afstand. Op die manier kunnen twee personen elkaar vlot passeren.

2.2.1 Minimale breedte per gebruiker

Persoon	70 cm
Persoon met tassen, wandelstok, kinderwagen, ...	80 cm
Rolstoelgebruiker	90 cm
Twee personen die samen wandelen (een duo)	140 cm
Privacy-afstand of veiligheidsafstand	20 cm

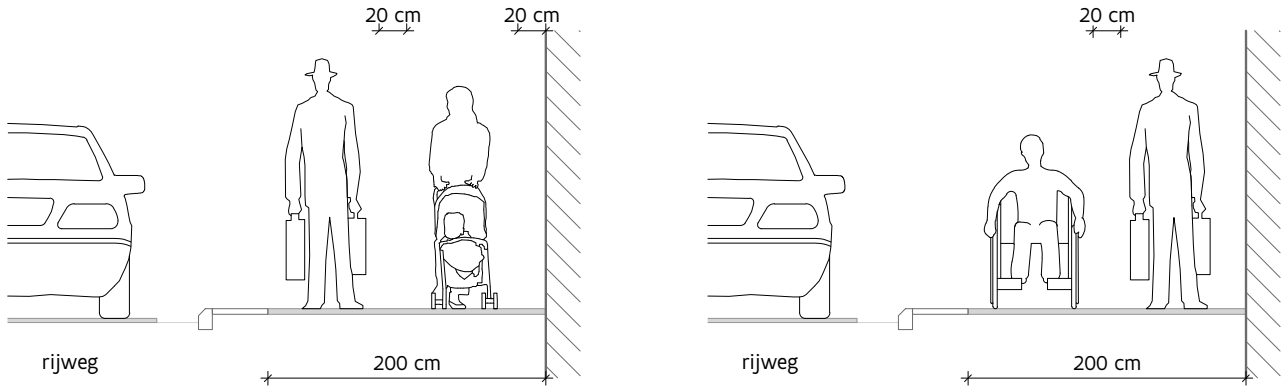
Suggestie

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen

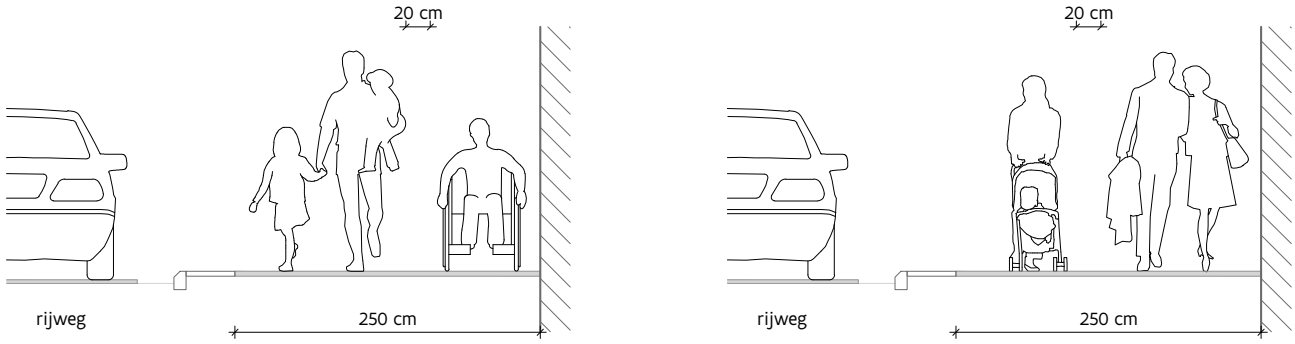
2.2.2 Aanbevolen breedte van de looproute

Type	Toepassing	Min. breedte	Geschikt voor	Niveau
Comfortabel dwarsprofiel	Gemiddeld voetgangersverkeer	200 cm	Persoon + rolstoelgebruiker + privacy-afstand	Gemotiveerd afwijken
Ruim dwarsprofiel	Druk voetgangersverkeer	250 cm	Duo + rolstoelgebruiker + privacy-afstand	Gemotiveerd afwijken
Minimaal dwarsprofiel	Minimaal voetgangersverkeer	160 cm	Rolstoelgebruiker + persoon	Bindend

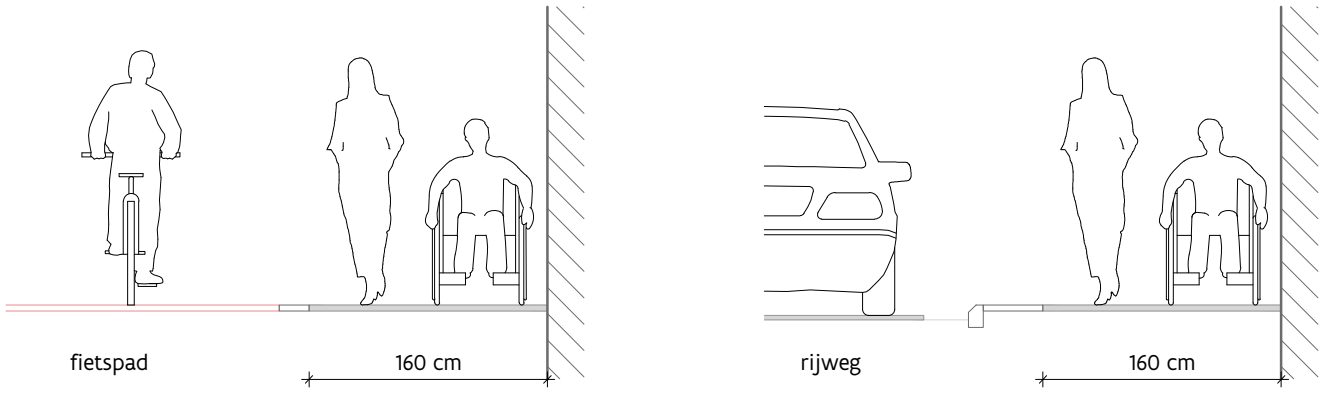
Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen



figuur 2.2: Comfortabel dwarsprofiel (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)



figuur 2.3: Ruim dwarsprofiel (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)



figuur 2.4: Minimaal dwarsprofiel (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)

2.2.2 Voetgangerscapaciteit

De voetgangerscapaciteit - het maximale aantal voetgangers dat kan passeren - is van belang op drukke locaties, bijvoorbeeld als er een school in de omgeving ligt of als het Hoppinpunt aan een station met hoge treinfrequentie ligt.

De voetgangerscapaciteit wordt onder meer beïnvloed door:

- De breedte van de vrije doorgang: hoe breder de vrije doorgang, hoe meer bewegingsruimte beschikbaar is en hoe hoger de voetgangerscapaciteit.
- De voetgangersconcentratie: bij een hogere concentratie zal de bewegingsvrijheid van de voetganger afnemen, de gemiddelde stapsnelheid verminderen en zo de voetgangerscapaciteit lager worden. Dit geldt ook in de omgekeerde richting.
- Het aandeel oudere personen of personen met minder haast: die hebben een lagere stapsnelheid en zorgen dus voor een lagere voetgangerscapaciteit.

De nodige voetgangerscapaciteit is afhankelijk van het inschalingsniveau van het Hoppinpunt. De functies van het Hoppinpunt spelen hierin een belangrijke rol.

2.2.3 Voetgangerscapaciteit

Type dwarsprofiel	Breedte	Maximale voetgangerscapaciteit (voetgangers per minuut)	Niveau
Minimaal dwarsprofiel	160 cm	50 tot 70	Suggestie
Comfortabel dwarsprofiel	200 cm	56 tot 80	Suggestie
Ruim dwarsprofiel	250 cm	75 tot 110	Suggestie

2.2.4 Voetgangerscapaciteit per type Hoppinpunt

Ontwerpelement, zie inschalingsfiches per Hoppinpunt	Gemotiveerd afwijken

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen

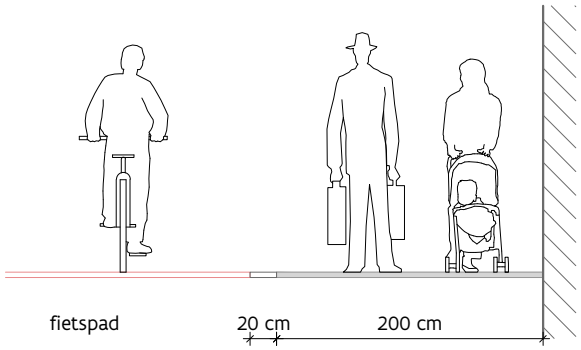
2.2.3 Vergevingsgezinde zones

Wanneer de looproute rechtstreeks naast de rijweg, een busperron of een gracht ligt, moeten voetgangers afgeschermd worden tegen verschillende risico's en tegen factoren die het comfort verminderen. Het is in deze gevallen sterk aangeraden om een vergevingsgezinde zone te creëren naast de looproute.

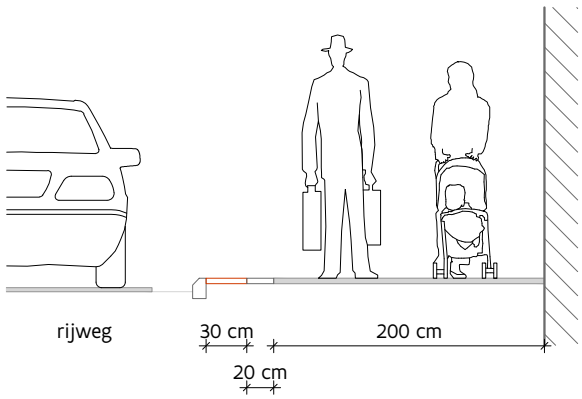
Een vergevingsgezinde zone is geen zichtbare aparte zone, maar maakt deel uit van ruimtelijke elementen zoals de veiligheidsafstand ten opzichte van obstakels, de boordsteen, watergreppels of een berm. Ze bestaat uit enerzijds de redresseerzone en anderzijds de stop- en valzone.

De redresseerzone dient om de koers te corrigeren indien de voetganger van de looproute afgeraakt om zo een val of een botsing met een andere weggebruiker of een object te vermijden. Deze zone wordt best aangelegd in een verharding of een halfverharding die goed begaanbaar is, zie hoofdstuk 2.3: Materiaal- en kleurgebruik.

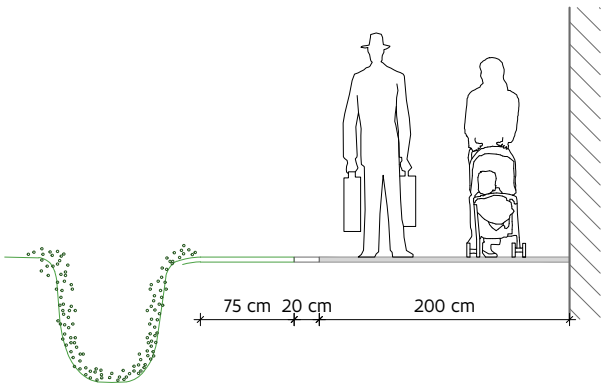
De stop- en valzone zorgt voor voldoende mogelijkheden in tijd en ruimte om fouten te corrigeren en ongevallen te voorkomen bij onveilige situaties door misstappen, balansproblemen of onverwachte situaties. Deze zone wordt best aangelegd in een valvriendelijk materiaal zoals gras of lage begroeiing.



figuur 2.5: Looproute naast fietspad, ook toegelaten voor speed pedelecs (bron: Vademecum vergevingsgezinde wegen, 2020)



figuur 2.6: Looproute naast rijweg (bron: Vademecum vergevingsgezinde wegen, 2020)



figuur 2.7: Looproute naast een diep obstakel, hier een gracht (bron: Vademecum vergevingsgezinde wegen, 2020)

2.2.5 Vergevingsgezinde zone van looproutes

Gemotiveerd afwijken

Looproute grenst aan	Redresseerzone	Stop- en valzone
Fietspad, ook toegelaten voor speed pedelecs	20 cm	
De rijweg	20 cm	30 cm
Een trein-, Lijnbus- of Lijntramperron	20 cm	75 cm
Een diep obstakel (bijvoorbeeld een gracht, kade of kanaal)	20 cm	75 cm
Een steile helling waar de val niet kan gebroken worden	20 cm	75 cm

2.2.6 Invulling van de vergevingsgezinde zone

Gemotiveerd afwijken

Zone	Vereisten	Invulling
Redresseerzone	· Vlak en robuust · Stevig en draagkrachtig	Verharding of halfverharding
Stop- en valzone	· Stevig en draagkrachtig · Valvriendelijke materialen	Gras of lage begroeiing

Bron: Vademecum vergevingsgezinde wegen

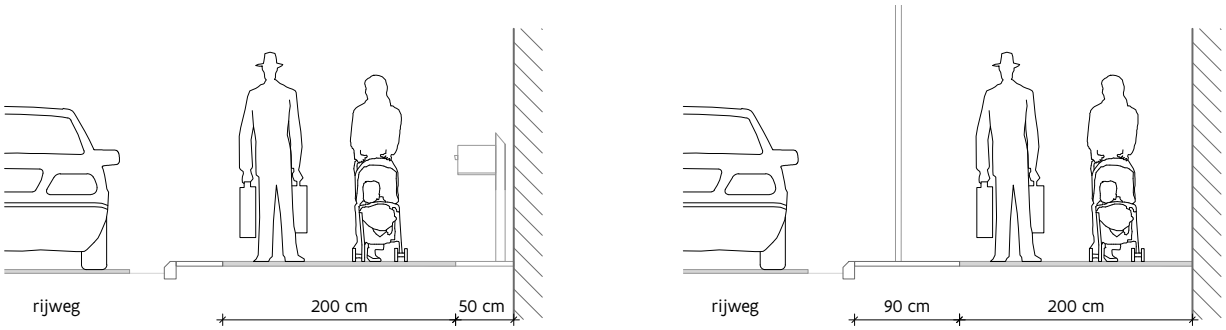
Uitgebreide info kan teruggevonden worden in het Vademecum vergevingsgezinde wegen, deel kwetsbare weggebruikers.

2.2.4 Obstakels en straatmeubilair langs de looproute

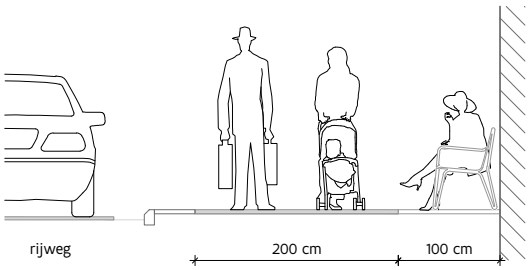
Ten opzichte van obstakels moeten voetgangers steeds een veiligheidsafstand kunnen bewaren. Deze afstand bedraagt 10 tot 20 centimeter.

Voor de meeste obstakels tegen de gevel, bijvoorbeeld een fiets, signalisatiepaal, schakelkast, brievenbus, ... dient er gemiddeld 50 centimeter extra gerekend te worden.

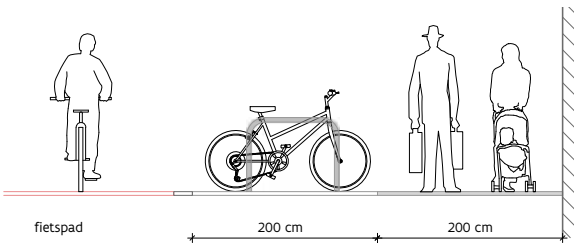
Een extra breedte van 90 centimeter is voldoende om langs de looproute signalisatiepalen te plaatsen, bij voorkeur zo dicht mogelijk tegen de rijweg. Er moet getracht worden steeds een vrije doorgang te behouden van 160 centimeter. Er zijn uitzonderingen voor punt- en lijnversmallingen, zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.2: Obstakels op de looproute.



figuur 2.8: Obstakels langs de looproute (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)



figuur 2.9: Zitbanken op de looproute (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)



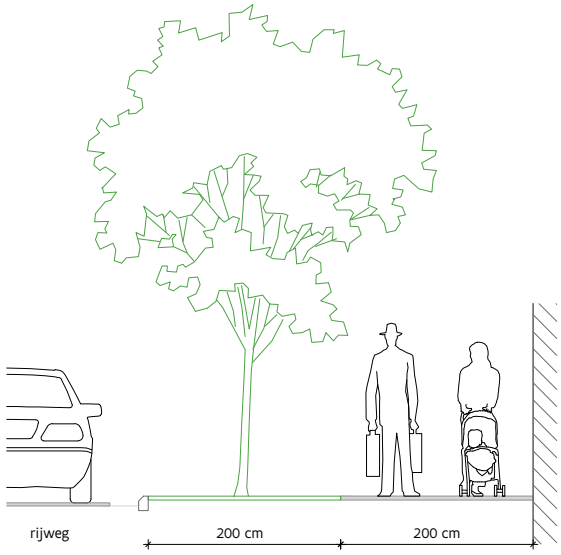
figuur 2.10: Fietsenstalling op de looproute (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)

Behalve voor niet-bedienbare obstakels, dient er ook rekening gehouden te worden met noodzakelijk straatmeubilair voor meer comfort en gebruiksgemak, zoals een fietsenrek of een zitbank. Hier is meer ruimte voor nodig, van 100 centimeter voor een zitbank tot minimum 200 centimeter voor een dwars geplaatst fietsenrek. Deze extra breedte omvat de ruimte die het straatmeubilair inneemt, alsook de veiligheidsafstand of privacy-afstand.

Voor de breedte van schuilhuisjes voor het openbaar vervoer, zie themafiche 8: Diensten.

De breedtes van straatmeubilair langs de looproute worden uitgebreid beschreven in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hoofdstuk 5.2.2.6: Benodigde breedtes voor straatmeubilair en hun inplanting.

Langs de looproute is het ook mogelijk een groenstrook te voorzien. Dit kan gaan van lagere vaste planten tot een bomenrij. Vanzelfsprekend moeten de breedtes die hiervoor voorzien worden, aangepast zijn aan het type beplanting, zie hoofdstuk 2.2.3: Vergevingsgezinde zones. Voor de veiligheid dient de locatie van de groenvoorziening goed overwogen te worden. Het aftoetsen van de locatie van de groenvoorziening is essentieel voor de veiligheid. Plaats bijvoorbeeld geen hoge struiken naast een oversteekplaats.



figuur 2.11: Groen langs de looproute (bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen, 2001)

2.2.7 Extra breedte voor obstakels op de looproute

Gemotiveerd afwijken

Obstakel	Breedte
Hindernis tegen de gevel	50 cm
Signalisatiepaal straatkant	90 cm

2.2.8 Extra breedte voor straatmeubilair op de looproute

Gemotiveerd afwijken

Meubilair	Breedte
Zitbank	100 cm
Fietsenrek	200 cm

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen



2.3 Materiaal- en kleurgebruik

De verharding van looproutes moet aangenaam en comfortabel zijn en uitnodigen tot gebruik. De oneffenheden in de looproute moeten tot een minimum herleid worden. Voor looproutes geldt dat de kleur en het materiaal een duidelijke afbakening van de voetgangerszone moet weergeven.

Bij de keuze van het materiaal en de kleur van de looproute gelden de volgende richtlijnen:

- Hou rekening met de omgeving waarin de looproute wordt aangelegd.
- Accentueer de voetgangersvoorziening. De positie van de voetganger ten opzichte van de verschillende weggebruikers moet duidelijk zijn. Vooral aan kruispunten moet de continuïteit van de voetgangersvoorziening duidelijk zijn.
- Er moet voor de veiligheid een duidelijk onderscheid gecreëerd worden tussen looproute, fietspad en rijweg.

Voor verdere richtlijnen op vlak van loopoppervlakte, niveauverschillen en dwarshellingen op de looproute, zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen.

De kwaliteit van de looproute moet het mogelijk maken zich veilig en comfortabel te verplaatsen. Er dient rekening gehouden te worden met de vlakheid, de waterafvoer en de robuustheid van het wegdek. Bij verschillende weersomstandigheden zoals vorst of nat weer moeten de materialen vlot beloopbaar blijven en niet glad worden. Denk daarbij ook aan het onderhoud van het oppervlak. Controleer bijvoorbeeld regelmatig op plasvorming en maak de looproute steeds sneeuw- en ijsvrij.

Voor de beschrijving van de mogelijke materialen, zie het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hoofdstuk 5.3.4.1: Materialen.

In de volgende situaties stelt zich soms een probleem bij het onderscheiden van de looproute en de rijweg:

- indien er geen fysieke scheiding is van de rijweg;
- in het geval van een aanliggende rijweg die slechts fysiek gescheiden is door een niveauverschil van 5 centimeter of minder met de rijweg;
- aan kruispunten en oversteekplaatsen.

Het probleem kan opgelost worden door het aanwenden van kleur- en materiaalverschil tussen rijweg en looproute.

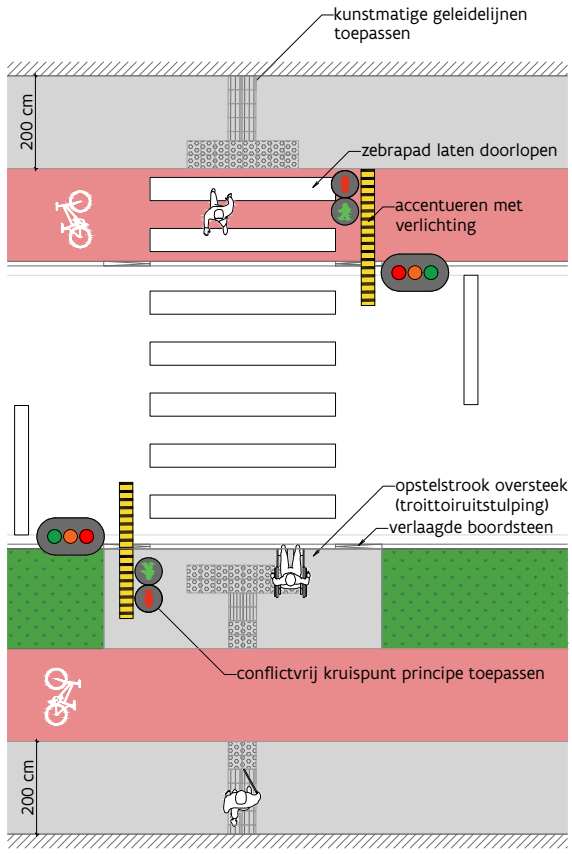
De verschillende accentueringen worden uitgebreid omschreven in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hoofdstuk 5.3.6: Accentueren door materiaal- en kleurgebruik van de voetgangersvoorzieningen.

Richtlijn **Gemotiveerd afwijken**	Waarde
2.3.1 Keuze materiaal looproute houdt rekening met omgeving, wordt geaccentueerd en zorgt voor een duidelijk onderscheid tussen looproute, fietspad en rijweg	Ontwerpelement
2.3.2 Materiaal moet voldoen aan kwaliteitseisen van comfort en veiligheid	Ontwerpelement
2.3.3 Accentueren van de looproute in verschillende situaties door kleur- en materiaalverschil	Ontwerpelement

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen

2.4 Voetgangersoversteken

Voetgangersoversteekvoorzieningen moeten in het algemeen voldoen aan een aantal vereisten op het gebied van veiligheid, comfort en zichtbaarheid.



figuur 2.12: Voorzieningen aan de voetgangersoversteekplaats

2.4.1 Veiligheid

- De snelheid van het gemotoriseerd verkeer bij het naderen van de oversteek dient zo beperkt mogelijk te zijn, maximaal 50 kilometer per uur en bij voorkeur 30 kilometer per uur.
- De oversteekvoorziening dient van op voldoende afstand zichtbaar te zijn voor het gemotoriseerde verkeer, in alle mogelijke omstandigheden zoals regen, duisternis, … en wordt best ook geaccentueerd met aangepaste verlichting.
- Parkeren is verboden vanaf 10 meter voor de oversteek.
- Groen licht voor voetgangers (en fietsers, zie themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit) moet betekenen dat er veilig en zonder gevaar kan worden overgestoken. Een conflictvrij kruispunt is daarom de standaard. Conflictvrij wil hier zeggen dat overstekende voetgangers tijdens de groenfase niet in een conflict kunnen belanden met afslaand gemotoriseerd verkeer. Wanneer veel afslaande bewegingen van voetgangers en fietsers verwacht worden, wordt er geadviseerd om het 'vierkant groen'-principe toe te passen. Als voetgangers en fietsers groen licht hebben, is dit in alle richtingen tegelijk. Al het andere verkeer heeft rood op dat moment. Kruispunten worden hiervoor uitgerust met aangepaste verkeerslichten.
- Aan elke zijde van de oversteek moet er een opstelruimte voor de voetganger zijn, waar op een veilige manier gewacht kan worden alvorens de oversteek aan te vatten. Dit kan door het zebrapad over het fietspad te laten doorlopen waarbij voorrang voor de voetganger geldt of in de vorm van een voetpaduitstulping naast het fietspad waar de voetganger kan wachten om over te steken.

2.4.2 Comfort

- De afstand tot de dichtstbijzijnde oversteekvoorziening dient beperkt te zijn tot maximaal 50 meter.
- De voetganger hoeft niet lang te wachten voor hij kan (starten met) oversteken, bij voorkeur maximaal 15 seconden. Voorzie een drukknop aan het licht.
- De lengte die in één keer dient overgestoken te worden, moet beperkt zijn. De maximale lengte is 8 meter. Indien langer dient er een middeneiland voorzien te zijn.
- De te overwinnen hoogteverschillen en hellingen moeten beperkt zijn, zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen.
- Er moet rustig overgestoken kunnen worden, rekening houdend met de tragere voetganger met een stapsnelheid van 80 centimeter per seconde. Er wordt aangeraden minimaal 15 seconden te voorzien voor een oversteek van 8 meter.

2.4.2 Comfort

- De afstand tot de dichtstbijzijnde oversteekvoorziening dient beperkt te zijn tot maximaal 50 meter.
- De voetganger hoeft niet lang te wachten voor hij kan (starten met) oversteken, bij voorkeur maximaal 15 seconden. Voorzie een drukknop aan het licht.
- De lengte die in één keer dient overgestoken te worden, moet beperkt zijn. De maximale lengte is 8 meter. Indien langer dient er een middeneiland voorzien te zijn.
- De te overwinnen hoogteverschillen en hellingen moeten beperkt zijn, zie themafiche 1: Toegankelijkheid,

hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen.

- Er moet rustig overgestoken kunnen worden, rekening houdend met de tragere voetganger met een stapsnelheid van 80 centimeter per seconde. Er wordt aangeraden minimaal 15 seconden te voorzien voor een oversteek van 8 meter.

2.4.3 Herkenbaarheid

- De positie van de voetganger dient verduidelijkt te worden met materiaal- en kleurgebruik, zie richtlijn 2.3.3.

Richtlijn	Waarde	Niveau
2.4.1 Maximale snelheid ter hoogte van oversteekplaatsen	50 km/u	Bindend
2.4.2 Aanbevolen snelheid ter hoogte van oversteekplaatsen	30 km/u	Advies
2.4.3 Accentueren met verlichting van de oversteekplaats	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken
2.4.4 Zone parkeerverbod voor de oversteekplaats	Lengte 10 m	Gemotiveerd afwijken
2.4.5 Toepassen van een conflictvrij kruispunt	Principe	Gemotiveerd afwijken
2.4.6 Toepassen van het 'vierkant-groen' principe	Principe	Advies
2.4.7 Voorzien van een opstelruimte voor de voetganger	Principe	Gemotiveerd afwijken
2.4.8 Maximale afstand tot een oversteekplaats	50 m	Gemotiveerd afwijken
2.4.9 Maximale wachttijd bij een voetgangersoversteekplaats	15 sec	Gemotiveerd afwijken
2.4.10 Maximale lengte van de oversteek, zonder middeneiland	8 m	Gemotiveerd afwijken
2.4.11 Minimale tijd om over te steken	15 sec	Gemotiveerd afwijken

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen

- Het doortrekken van het zebrapad geeft aan waar de voetganger voorrang heeft, zie richtlijn 2.4.6.
- Hoogteverschillen worden zo veel mogelijk vermeden. Indien ze onvermijdelijk zijn, moeten ze voldoen aan de toegankelijkheidseisen, zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen.
- Accentuering door verlichting verhoogt de herkenbaarheid, zie richtlijn 2.4.3.

De voorwaarden voor blindengeleiding en niveauverschillen aan oversteekplaatsen zijn terug te vinden in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen en hoofdstuk 1.6: Geleiding voor slechtzienden en blinden.

De vereiste voetgangersvoorzieningen worden uitgebreider beschreven in het Vademecum Voetgangersvoorzieningen, hoofdstuk 5.3.6: Accentueren door materiaal- en kleurgebruik van de voetgangersvoorzieningen en hoofdstuk 5.5: Voetgangersoversteekvoorzieningen.

2.5 Andere vereisten

Hellingen in de looproute dienen te voldoen aan een bepaald percentage. Dit wordt uitgebreid omschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid.

Het gebruik van openbare verlichting speelt een grote rol in het gebruik van de voetgangersvoorzieningen. Deze reglementering is omschreven in themafiche 7: Veiligheid en sociale controle en themafiche 10: Kwalitatieve inrichting.

De voetgangersroutes dienen ook esthetisch aantrekkelijk te zijn om optimaal gebruikt te worden. Het vergroenen van de route is hierin een belangrijk element. Dit wordt verder omschreven in themafiche 10: Kwalitatieve inrichting.

Het is belangrijk dat deze verschillende onderdelen niet los van elkaar bekeken worden, maar worden toegepast in onderlinge samenhang binnen het ruimer planningskader.

2.6 Conflicten met andere vervoersmodi

Voetgangers komen aan het Hoppinpunt altijd wel ergens in conflict met andere vervoersmodi. De meeste conflicten kunnen we op voorhand oplossen door onder andere de volgende zaken toe te passen:

- Laat bij grote voetgangersstromen de zebrapaden doorlopen over de fietspaden zodat het duidelijk is dat de voetganger voorrang heeft en vlot kan oversteken vanaf het voetpad.
- Laat de looplijnen tussen de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt voldoen aan alle vereisten voor goede voetgangersinfrastructuur die aan bod komen in deze ontwerpwijzer.
- Vermijd het gecombineerde gebruik van één traject door voetgangers en andere vervoersmodi. Vermijd bijvoorbeeld een openbare weg die voorbehouden is voor gemengd verkeer van voetgangers en fietsers.

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Expertise Verkeer en Telematica (2010), Toegankelijk publiek domein. Vademecum (geraadpleegd op 17 december 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Verkeer, Wegsystemen en Telematica (2020), Vademecum vergevingsgezinde wegen (VVW) deel kwetsbare weggebruikers (geraadpleegd op 15 december 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Verkeerskunde (2001), Vademecum Voetgangersvoorzieningen (geraadpleegd op 20 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

3

Fietsen en micromobiliteit

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



© JAVYGO / UNSPLASH

Vanuit de regelgeving is het bindend om aan een Hoppinpunt de mogelijkheid te voorzien tot het stallen van eigen vervoersmiddelen. Daarbij wordt ook opgelegd plaats te voorzien voor buitenmaatse fietsen.

In deze themafiche komen volgende elementen aan bod:

- de inschaling van fietsinfrastructuur en types van fietsparkeren aan diverse types Hoppinpunten;
- de onderlinge verhouding tussen diverse modi;
- de inrichtingsprincipes volgens het STOP-principe.

3.1 Inschaling fietsinfrastructuur

3.1.1 Noden van de gebruiker aan een Hoppinpunt

Aan Hoppinpunten kunnen verschillende gebruikersgroepen gedefinieerd worden. Elk van deze groepen heeft zijn eigen stallingsbehoeften. Fietsberaad Vlaanderen identificeert onder andere de volgende doelgroepen:

- inwoners van een stad of (buur) gemeente, of buurtbewoner nabij het Hoppinpunt;
- first en last mile verplaatsingen van pendelaars;
- de kotstudent;
- (sporadische) bezoeker van het Hoppinpunt;
- personen met een werkplek in de directe omgeving van het Hoppinpunt.



figuur 3.1: Overdekte fietsparkeerplaats aan het stadhuis van Deinze, inclusief groendak

3.1.2 Types fietsparkeerplaatsen aan Hoppinpunten

Het onderzoek Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten van Fietsberaad Vlaanderen definieert verschillende knooppunttypes. Deze themafiche maakt de doorvertaling van deze knooppunttypes naar de Hoppinpuntenmatrix. Het betreft hier de minimale eisen per type Hoppinpunt.

	Interregionale Hoppinpunten	Regionale Hoppinpunten	Lokale Hoppinpunten	Buurthoppinpunten
Overkapping en locatie	Inpandig en overdekt. Hoe kleiner het interregionaal Hoppinpunt, hoe meer de klemtoon komt te liggen op overdekte stallingsmogelijkheden.	Overdekte fietsenstalling	Overdekte fietsenstalling	Niet-overdekte stalling
Types fietsrekken	Hoog-laagsysteem of andere ruimte-efficiënte stallingsvormen. Bij etagestallingen is een minimale plafondhoogte van 270 centimeter nodig en bredere gangpaden.	Hoog-laagsystemen ofwel beugels of nietjes, allen op maaiveldniveau	Hoog-laagsystemen ofwel beugels of nietjes, allen op maaiveldniveau	Nietjes of andere kwalitatieve aanleun opties
Types fietsen	5 procent voorbehouden voor buitenmaatse fietsen op maaiveldniveau via verlaagde beugel en/of extra ruimte tussen de stalling. Bij interregionale Hoppinpunten in de stadskern verhoogt dit naar 8 procent. Voor elektrische fietsen worden (betalende) lockers met stopcontact en/of afgesloten (betalende) fietskluizen of stalling voorzien.	5 procent voorbehouden voor buitenmaatse fietsen bij opstappunten, 3 procent bij afstappunten via verlaagde beugel en/of extra ruimte tussen de stalling. Voor elektrische fietsen worden (betalende) lockers met stopcontact en/of afgesloten (betalende) fietskluizen of stalling voorzien.	5 procent voorbehouden voor buitenmaatse fietsen bij opstappunten, 3 procent bij afstappunten, met een minimum van twee plaatsen, via verlaagde beugel en/of extra ruimte tussen stalling. Voor elektrische fietsen kunnen lockers en/of kluizen voorzien worden.	Minimaal één voorbehouden plaats voor buitenmaatse fietsen via verlaagde beugel of extra ruimte tussen nietjes
Functionaliteiten toegangscontrolesysteem	Afgesloten betalende fietsenstalling aanwezig, eventueel in combinatie met individuele afgesloten kluizen. Verwijssysteem voor vrije parkeerplaatsen. Weesfietsenbeleid, eventueel gekoppeld aan betalend parkeren (> 24u)	Afgesloten betalende fietsenstalling aanwezig bij voldoende vraag. Bij onduidelijkheid over de vraag worden afgesloten kluizen of stallingen van beperkte omvang voorzien. Weesfietsenbeleid, eventueel gekoppeld aan betalend parkeren (> 24u)	Afhankelijk van de vraag kunnen individueel afsluitbare fietskluizen of afgesloten stallingen van beperkte omvang voorzien worden.	Geen toegangssysteem vereist
Intensiteit van toezicht	Camerabewaking en permanent bemand toezicht	Camerabewaking en overdag bemand toezicht	Optionele camerabewaking (afhankelijk van sociale controle)	Optionele camerabewaking (afhankelijk van sociale controle)

figuur 3.2: Minimale eisen per type Hoppinpunt

3.1.3 Aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen

Naast het type stalling en welke extra voorzieningen wenselijk zijn, is het van belang om het aantal te voorziene fietsparkeerplaatsen op een Hoppinpunt goed te kunnen inschatten. Volgens Fietsberaad dient een knooppunt in of nabij een stadskern 100 tot 500 fietsparkeerplaatsen te hebben. Voor de toepassing binnen het Hoppinkader is verdere specificatie evenwel nodig. We baseren ons daarvoor op de gebruikscijfers en types van gebruikers. Daarbij is het vooral belangrijk om het aantal opstappers in kaart te brengen via data van De Lijn en/of de NMBS. Het aantal opstappers wordt vervolgens vermenigvuldigd met de volgende zaken:

- het huidig fietsgebruik bij de opstappers (bijvoorbeeld 40 procent);
- ruimte voor potentiële groei op lange termijn, rekening houdend met doelstellingen inzake modal shift (bijvoorbeeld 25 procent);
- 10 procent vrije ruimte voor zoekverkeer.

Bij een fictief voorbeeld van 1000 opstappers zijn in dit geval 550 fietsparkeerplaatsen te voorzien (1000 x 0,4 x 1,25 x 1,1). We benadrukken hierbij nogmaals dat 5 procent van de totale voorziene capaciteit dient voorzien te worden voor buitenmaatse fietsen. Tot slot is het aan te bevelen om op frequente basis de weesfietsen weg te halen om de bestaande capaciteit optimaal te benutten.

Richtlijn **Gemotiveerd afwijken**	Waarde
3.1.1 Inpandige fietsenstalling	Ontwerpelement
3.1.2 Overdekte fietsenstalling	Ontwerpelement
3.1.3 Niet-overdekte fietsenstalling	Ontwerpelement
3.1.4 Fietsenrek hoog-laag	Ontwerpelement
3.1.5 Fietsenrek nietjes	Ontwerpelement
3.1.6 Hoeveelheid voorbehouden plaats voor buitenmaatse fietsen	5 % van de totale capaciteit
3.1.7 Lockers voor elektrische fietsen	Ontwerpelement
3.1.8 Betalende fietsenstalling	Principe
3.1.9 Bemand toezicht fietsenstalling	Principe
3.1.10 Cameratoezicht fietsenstalling	Principe
3.1.11 Bemande fietsherstelplaats	Ontwerpelement
3.1.12 Onbemande fietsherstelplaats	Ontwerpelement

Bron: Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten

3.2 Fietsparkeren aan Hoppinpunten

3.2.1 Fietsparkeersystemen aan Hoppinpunten

Grosso modo kunnen we fietsparkeersystemen of fietsrekken volgens Fietsberaad indelen in drie groepen op basis van de stabiliteit die ze verlenen aan de fiets:

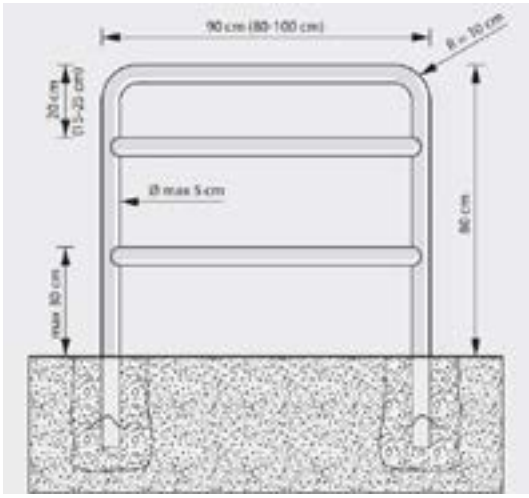
- klemsystemen voor wiel of voorvork;
- hangsystemen;
- aanleunsystemen (bijvoorbeeld nietjes).

Of in drie groepen op basis van de tilhoogte:

- alles op hetzelfde niveau;
- hoog-laagsystemen;
- meerlaagsystemen (bijvoorbeeld etagerekken).

In het kader van de realisatie van Hoppinpunten zijn klem- en/of aanleunsystemen (bijvoorbeeld nietjes) op hetzelfde niveau of een hoog-laagsysteem veruit de belangrijkste fietsparkeersystemen. Het Vademecum Fietsvoorzieningen definieert meer in detail de ruimte tussen de verschillende stallingen. Ervan uitgaande dat een standaard fiets over het algemeen maximaal 190 tot 200 centimeter lang is en 50 tot 65 centimeter breed, dient de beschikbare breedte tussen de plaatsen iets meer dan de stuurbreedte te bedragen bij klemsystemen.

De brochure Fietsstallingen in Vlaanderen en Brussel gaat uit van een minimale afstand van 65 centimeter. Voor fietsnietjes is een afstand van 100 centimeter wenselijk, al is alles tussen de 80 tot 100 centimeter aanvaardbaar. In het kader van de bruikbaarheid voor een breed spectrum aan fietsen en de toegankelijkheid voor slechtzienden en blinden, is een nietje met een extra buis aangewezen. Voor deze laatste doelgroep is de extra horizontale buis minstens aanwezig op het eerste en laatste nietje.



figuur 3.3: Fietsnietjes (bron: Cahier voetgangerstoegankelijkheid, 2014)

Bij hoog-laagsystemen kunnen de sturen van twee naast elkaar geplaatste fietsen elkaar overlappen. In dat geval mag de as-op-asafstand minder zijn dan de stuurbreedte, al dient de hoog-laag afstand voldoende groot te zijn om in elkaar gehaakte sturen te vermijden. Voor etagerekken is een minimale plafondhoogte nodig van 275 tot 300 centimeter. Voor meer specifieke maten verwijzen we graag door naar de overzichtstabel in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Voor buitenmaatse fietsparking moet de stalling volgens het Vademecum Fietsvoorzieningen een bruikbare lengte hebben van minimaal 300 centimeter en een breedte van 100 centimeter, exclusief een aanbevolen tussenafstand van 35 centimeter. Dit betekent dat als gewerkt wordt met (verlaagde) beugels, de afstand tussen de beugels minimaal 235 centimeter bedraagt (100 + 35 + 100).

Het Vademecum Fietsvoorzieningen geeft tot slot eveneens richtlijnen omtrent fietsparkeerplaatsen bij openbaar vervoersknooppunten. De technische informatie over de overkappingen is eveneens daar terug te vinden. Wel geven we graag mee dat de ontwerper bij een overkapping rekening moet houden met de sociale controle, de straatverlichting en de omgeving van de stalling en dus een materiaal moet kiezen dat past bij de omgeving. De voorschriften rond sociale veiligheid komen aan bod in themafiche 7: Veiligheid en sociale controle.

Richtlijn **Gemotiveerd afwijken**	Waarde	Bron
3.2.1 Minimale afstand fietsnietjes	80 cm	Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten
3.2.2 Minimale afstand klemsystemen	65 cm	Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten
3.2.3 Extra horizontale buis bij nietjes in functie van toegankelijkheid en diversificatie fietstypes	Principe	Cahier voetgangerstoegankelijkheid
3.2.4 Minimale lengte buitenmaatse fietsenstalling	300 cm	Vademecum Fietsvoorzieningen
3.2.5 Minimale breedte buitenmaatse fietsenstalling	100 cm	Vademecum Fietsvoorzieningen
3.2.6 Tussenafstand geparkeerde buitenmaatse fietsen	35 cm	Vademecum Fietsvoorzieningen

3.2.2. Toegang tot het Hoppinpunt en relatie ten opzichte van andere vervoersmodi

Aan een Hoppinpunt komen per definitie verschillende mobiliteitsdiensten samen. Het is van groot belang om in het ontwerp van het Hoppinpunt conflicten tussen de diverse modi te vermijden, zie ook themafiche 10: Kwalitatieve inrichting. Specifiek voor fietsers gelden een aantal basiscriteria:

- De fietsroute op het Hoppinpunt is zo kort mogelijk om de voor- en natransporttijd te minimaliseren.
- De gebruiker kan al fietsend de ingang van de stalling bereiken. De zone voor de stalling is 150 centimeter breed.
- Er is duidelijke signalisatie om de fietser wegwijs te maken, zie ook themafiche 9: Signalisatie.
- De verkeersveiligheid is zowel op het Hoppinpunt als op het volledige traject gegarandeerd. Er wordt maximaal ingezet op het vermijden van conflictsituaties met gemotoriseerd verkeer, alsook met andere actieve weggebruikers.
- De aanrijroutes zijn sociaal veilig.
- De overgang van het fietspad naar de fietsvoorzieningen (stalling, laadpaal, herstelpaal) volgt deze principes:
    - Bij stalling aan dezelfde kant van de straat, is er een verlaagde boordsteen op het niveau van het fietspad om snel en veilig af te slaan.
    - Bij stalling aan de overkant van de straat, is er een fietsoversteek en is er naast het fietspad op hetzelfde niveau een opstelstrook voorzien om op een veilige manier - zonder andere fietsers te hinderen - te wachten om over te steken.
- Groen licht voor fietsers (en voetgangers, zie themafiche 2: Voetgangers) moet betekenen dat er veilig en zonder gevaar kan worden overgestoken. Een conflictvrij kruispunt is daarom de standaard. Conflictvrij wil hier zeggen dat overstekende fietsers en voetgangers tijdens de groenfase niet in een conflict kunnen belanden met afslaand gemotoriseerd verkeer. Wanneer veel afslaande bewegingen van voetgangers en fietsers verwacht worden, is het aan te raden het 'vierkant groen'-principe toe te passen. Als voetgangers en fietsers groen licht hebben, is dit in alle richtingen tegelijk. Al het andere verkeer heeft rood op dat moment. Kruispunten worden hiervoor uitgerust met aangepaste verkeerslichten.

Eens de fietser zijn fiets geparkeerd heeft, moet de route naar de andere vervoersmodi snel en duidelijk zijn,zie ook themafiche 10: Kwalitatieve inrichting.

Voor verdere toelichting omtrent fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten verwijzen we door naar het rapport Fietsparkeren aan Mobiliteitsknooppunten van Fietsberaad. Voor de specifieke inrichting van fietsinfrastructuur in de nabijheid van openbaar vervoer-haltes verwijzen we door naar het Vademecum Fietsvoorzieningen.

Richtlijn **Gemotiveerd afwijken**	Waarde	Bron
3.2.7 Fietsers kunnen al fietsend de ingang van de stalling bereiken	Principe	Vademecum Fietsvoorzieningen
3.2.8 Aangeraden afstand vrije doorgang voetpad	150 cm	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
3.2.9 Verlaagde boordsteen tussen fietspad en fietsvoorziening indien fietspad zich aan dezelfde zijde bevindt	Principe	Fietsersbond vzw
3.2.10 Fietsoversteek met opstelstrook tussen fietspad en fietsvoorziening indien fietspad zich niet aan dezelfde zijde bevindt	Principe	Fietsersbond vzw
3.2.11 Conflictvrij Hoppinpunt	Principe	

3.2.3 Technische informatie fietslockers

Op Hoppinpunten kan er om diverse redenen vraag zijn naar meer individuele oplossingen ten behoeve van het fietsparkeren: door de waarde van de fiets, de nood aan bijkomende opbergmogelijkheid voor toebehoren zoals kledij, … Fietslockers kunnen hierop een antwoord bieden.

Momenteel biedt de markt verschillende types aan van al dan niet individuele fietskluizen. Deze hebben veelal hun eigen technische voorschriften waardoor het moeilijk is om universele richtlijnen mee te geven. Wel kunnen we enkele aandachtspunten meegeven die kunnen in overweging genomen worden bij de aankoop en de inplanting van de fietskluizen:

- Over het algemeen kan best gerekend worden op een gemiddelde grootte van 200 op 100 op 150 centimeter. De fietskluizen vormen een fysieke barrière, een muur in de openbare ruimte. Let dus bij de inplanting van de fietskluizen op een kwalitatieve ruimtelijke integratie.
- Fietskluizen moeten door de gebruiker gereserveerd, ontgrendeld en betaald kunnen worden. Idealiter is op lange termijn een integratie met de Hoppincentrale mogelijk, maar op korte termijn zal er een afzonderlijk systeem moeten voorzien worden. De leverancier van de fietskluizen heeft dus best ook een applicatie en betalingssysteem ter beschikking.
- Fietskluizen zijn vaak betalend, dus bekijk welk beleid je als overheid hierin wil voeren. Maak duidelijke prijsafspraken met een toekomstige leverancier zodat het gebruik ervan financieel aantrekkelijk blijft voor de reiziger.
- Maak met de leverancier van de fietskluizen de nodige afspraken over de rapportering van mogelijke nuttige data. Denk aan het aantal reservaties, de gemiddelde duurtijd van een reservatie, … Deze data zijn een meerwaarde bij toekomstige beslissingen over de verdere uitrol van fietskluizen.
- Voorzie voldoende ruimte om eventueel extra lockercapaciteit te voorzien. Kies met andere woorden voor een toekomstbestendige locatie.
- Voorzie de nodige stroomvoorziening naar de lockers zodat er oplaadmogelijkheden kunnen zijn in de locker.

Richtlijn	Waarde	Niveau
3.2.12 Gemiddelde grootte fietslockers	200 x 100 x 150 cm	



figuur 3.4: Fietskluis aan het treinstation van Vilvoorde (bron: Mobiliteitsplatform, 2020)

3.2.4 Laadinfrastructuur voor e-fietsen

Anders dan bij elektrische wagens is er op dit moment nog geen standaard op vlak van laadinfrastructuur voor elektrische fietsen. Allereerst is het van belang dat op voorhand in kaart wordt gebracht wat de nood is aan fietslaadinfrastructuur. De gebruiker van een e-fiets stalt de fiets immers vaak in de stalling zonder te laden. Door het steeds grotere bereik van de batterijen is er zeker voor kortere afstanden nog weinig noodzaak om bij te laden. Bovendien kan een niet vast ingebouwde batterij makkelijk meegenomen worden en bijvoorbeeld op kantoor bijgeladen worden. Indien er op het Hoppinpunt toch de noodzaak zou bestaan om laadinfrastructuur te voorzien, zijn dit de voornaamste mogelijkheden:

- lockers voor het opladen van de batterij;
- laadzuilen of wandstopcontacten voor elektrische fietsen, idealiter in een beveiligde, afgesloten stalling. Er bestaan ook stallingen waarbij de lader afzonderlijk kan worden beveiligd;
- volledig individuele fietslockers, inclusief stopcontact, zie ook paragraaf 3.2.3: Technische informatie fietslockers.

Qua laadcapaciteit volstaat 2 fase 230 volt.

Hou bij de locatie van de laadinfrastructuur voor fietsen (en auto's) alsook voor de lockers rekening met de (brand)veiligheid. Enkele aandachtspunten hierbij zijn:

- Voorzie enkel bovengrondse laadpunten (zowel voor fietsen als wagens) om tussenkomsten van de hulpdiensten te vergemakkelijken en het toezicht op de laadpunten te optimaliseren. Elektrische fietsen ondergronds parkeren is geen probleem en geeft geen bijkomend risico.
- Specifiek voor fietsbatterijen kan gebruik gemaakt worden van een zogenaamde batterijlaadkast die brandveilig is uitgevoerd. Dit is evenwel nog in ontwikkeling.
- Voorzie maatregelen zodat een voertuig de locker(s) niet kan aanrijden zoals paaltjes, verhoogde inrichting, ...
- Voorzie een systeem waarbij in geval van calamiteit alle laadpunten spanningsloos kunnen gezet worden (vandalismevrij).
- Voorzie de gepaste elektrische beveiliging voor het fietslaadpunt.

Bij de concrete realisatie van het Hoppinpunt is het aangewezen contact op te nemen met de lokale brandweerdienst.



figuur 3.5: Laadzuil voor elektrische fietsen (bron: Consumentenbond Nederland, 2021)



figuur 3.6: Wandmodel met bijhorende fietsnietjes (bron: Bart Dewaele, 2016)



figuur 3.7: Voorbeeld van lockers met ingebouwde stopcontacten (bron: Vanderelst, 2021)

Richtlijn Suggestie	Waarde
3.2.13 Fietslockers met oplaadmogelijkheden	Ontwerpelement
3.2.14 Laadcapaciteit voor e-fietsen	230 volt
3.2.15 Laadpaal of wandcontactdoos voor e-fiets	Ontwerpelement
3.2.16 Lockers voor opladen batterij e-fiets	Ontwerpelement

3.3 Deelfietsen en micromobiliteit

Deelfietsen maken een belangrijk onderdeel uit van Hoppinpunten en zullen in randstedelijk en landelijk gebied de komende jaren vooral ingezet worden aan (inter)regionale punten in functie van het natransport. Aan lokale en buurthoppinpunten zijn deelfietsen en -bakfietsen volgens de Beleidsvisie Mobipunten eerder een aanbeveling in functie van de vraag. In de praktijk zullen deze types vooral voorkomen in een stedelijke context.

Andere vormen van micromobiliteit zoals steps, stigo's, veeleys, monowheels, trikkes, ... kunnen eveneens een parkeerplaats hebben op een Hoppinpunt.

3.3.1 Technische specificaties deelfietsen

Fietsparkeerplaatsen voor deelfietsen op Hoppinpunten - zeker in het geval van back-to-one en back-to-many - worden indien mogelijk overdekt, aangezien ze permanent buiten staan en dus nood hebben aan beschutting. Indien dit niet beschikbaar is, is het aan de leverancier om dit al dan niet aan te leveren. Het type fietsenstalling is mogelijk afhankelijk van het systeem en de aanbieder(s) en valt in overleg met de aanbieder(s) te voorzien.

We spreken van back-to-one fietsen wanneer de fietsen moeten worden teruggebracht naar dezelfde locatie. Bij back-to-one + kan de fiets ook op een ander deelfietsstation achtergelaten worden, mits een meerkost. Bij een back-to-many systeem kan de fiets op verschillende locaties (deelfietsstations of zones) worden teruggebracht.

Vandaag kent Vlaanderen een beperkt aandeel elektrische deelfietsen. Binnen het kader van het flexvervoer zal het aantal e-deelfietsen gevoelig toenemen onder de noemer van Hoppinfietsen. Op vlak van laadinfrastructuur bestaan er op dit moment, net als bij privéfietsen, weinig internationale standaarden. In de praktijk worden deelfietsen - en eveneens deelsteps - op de volgende manier opgeladen:

1. Via battery-swap: de batterij van de deelfietsen of -steps wordt, afhankelijk van het gebruik, een of meerdere malen per week vervangen.
2. Via docking stations: in het geval van back-to-one of back-to-many systemen kan gewerkt worden met docking stations. De fiets wordt dan bij het terugbrengen in het station automatisch opgeladen. Docking stations kunnen ook gebruikt worden voor conventionele deelfietsen..
3. Via chargers: personen die elektrische deelmobiliteit tegen betaling meenemen naar huis om op te laden. Dit is momenteel enkel van toepassing voor deelsteps.

Enkel in het geval van docking stations dient dus de nodige laadinfrastructuur voorzien te worden. Dit is evenwel afhankelijk van de gekozen aanbieder. Een belangrijke aanbeveling is dat kabels of bedrading niet zichtbaar mogen zijn op het openbaar domein. In de meeste gevallen volstaat een netcapaciteit van tweefasig 230 volt.

Ook voor deelsteps geldt dat laadinfrastructuur moet voorzien worden bij docking stations, met dezelfde technische specificaties als voor e-deelfietsen.



figuur 3.8: Docking stations voor e-deelfietsen in Rijeka, Kroatië (bron: www.rijeka.hr, 2020)

3.3.2 Plaatsing van deelfietsen

De plaatsing van deelfietsen dient aan (inter) regionale Hoppinpunten steeds in lijn te liggen met de looproutes van de reiziger die met het openbaar vervoer aankomt of vertrekt. Aan lokale en buurthoppinpunten dient er voor de plaatsing steeds gekeken te worden naar de functie van de deelfietsen in het netwerk. Daarenboven speelt signalisatie naar de deelfietsen een sleutelrol, zie themafiche 9: Signalisatie. Op die manier wordt een vlotte en snelle overstap in functie van de last mile verzekerd.

Zorg er steeds voor dat de locatie voor deelfietsen herkenbaar is. Dit kan je garanderen via verschillende vormen van signalisatie. We adviseren hier minimaal het gebruik van een visuele afbakening op de grond met een groen kader en het deelfietsicoon. Signalisatie aangebracht op de fietsstalling of verticale signalisatie zijn aanbevolen. Voor meer informatie verwijzen we naar de Huisstijlgids Hoppin.

Indien de deelfietsen aan het Hoppinpunt niet worden aangeboden als back-to-one deelfiets, of back-to-many met een eigen stalling of docking station, kan geopteerd worden om de deelfietsen aan te bieden in de fietsstalling voor particuliere fietsen.

3.3.3. Plaatsing van micromobiliteit

Micromobiliteit omvat een breed gamma aan (nieuwe) mobiliteitsvormen. Sommige zijn gemakkelijk transporteerbaar en hoeven geen of nauwelijks stallingsmogelijkheden op een Hoppinpunt. Anderen sluiten dan weer nauwer aan bij een buitenmaatse fietsenstalling.

Ook op het vlak van laadfaciliteiten valt de lijn van e-fietsen door te trekken. Waar laadpunten voor e-bikes nuttig lijken, kunnen deze ook gebruikt worden voor micromobiliteit.

Voor deelsteps worden in functie van het bewaren van de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid de nodige aangeduide parkeervakken of -rekken aangebracht. Op die manier wordt de gebruiker gesensibiliseerd om de deelstep terug te brengen naar dezelfde locatie. Verder kan in samenspraak met de aanbieder(s) bekeken worden dat de geofencing dermate wordt toegepast dat de rit niet kan worden afgesloten zonder dat de deelstep is achtergelaten in het daarvoor voorziene vak of rek.



figuur 3.10: Parkeerrekken voor deelsteps in Bergen, Noorwegen (bron: Bendik Reed Årvik, www.ba.no, 2021)



figuur 3.9: Dropzones voor deelsteps aan Antwerpen-Centraal

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
3.3.1 Overdekte deelfietsenstalling	Principe	Suggestie	Autodelen.net
3.3.2 Oplaadmogelijkheid battery-swap	Principe	Suggestie	Autodelen.net
3.3.3 Oplaadmogelijkheid docking	Principe	Suggestie	Autodelen.net
3.3.4 Oplaadmogelijkheid chargers	Principe	Suggestie	Autodelen.net
3.3.5 Afstemming deelfietsstalling op looproutes	Principe	Gemotiveerd afwijken	
3.3.6 Signalisatie op de fietsenstalling	Principe	Gemotiveerd afwijken	
3.3.7 Groen kader rond fietsparkeerplaatsen, met icoon voor deelfietsen in de hoeken	Ontwerpelement	Advies	
3.3.8 Parkeervakken en/of -rekken voor deelsteps	Principe	Gemotiveerd afwijken	Autodelen.net

Referenties

Brussel Mobiliteit (2013), Fietsparkeervoorzieningen - Aanbevelingen voor het fietsenstallingsbeleid (geraadpleegd op 20 december 2021).

Brussel Mobiliteit (2014), Cahier voetgangerstoegankelijkheid: Richtlijnen voor de inrichting van voor iedereen toegankelijke openbare ruimte (geraadpleegd op 16 december 2021).

Fietsberaad Vlaanderen (2017), Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten (geraadpleegd op 20 december 2021).

Fietsersbond vzw (2009), Fietsenstallingen in Vlaanderen en Brussel – Goede praktijkvoorbeelden (geraadpleegd op 14 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2017), Vademecum Fietsvoorzieningen (geraadpleegd op 14 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.5 (geraadpleegd op 15 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 17 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391

ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

4

Openbaar vervoer

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

De noden van de infrastructuur voor openbaar vervoer op een Hoppinpunt verschillen sterk volgens de locatie, de inschaling en de wensen van de lokale overheid. Zeker bij de inplanting van flexvervoer, zoals Hoppinflex(+) zijn er belangrijke locatiespecifieke aandachtspunten. De regelgeving vereist in functie van de toegankelijkheidsvereisten de aanleg van toegankelijke halte-infrastructuur aan alle Hoppinpunten. Deze themafiche gaat in op de richtlijnen voor halteaccommodatie, de toegankelijkheidsvereisten voor een Lijnhalte en op de inrichting van haltes die worden bediend door Hoppinflex.



© SERGIO OTOYA / UNSPLASH

4.1 Haltes voor Lijnbus en -tram

Momenteel is slechts een zeer beperkt aandeel van de haltes toegankelijk voor personen met een motorische of visuele beperking. Aangezien de regelgeving vereist dat iedereen, jong en oud, met of zonder beperking en onder alle omstandigheden, zich zelfstandig kan verplaatsen, betekent dit dat op heel wat Hoppinpunten de bestaande of nieuwe halteaccommodatie zal moeten worden aangepast.

Deze themafiche behandelt de meest voorkomende technische vereisten betreffende toegankelijke halteaccommodatie voor busverkeer. Lijnhaltes voor lijntram en lijntrambus moeten voldoen aan specifieke vereisten, afhankelijk van het type voertuig. Hiervoor dient te worden afgestemd met de interne operator..

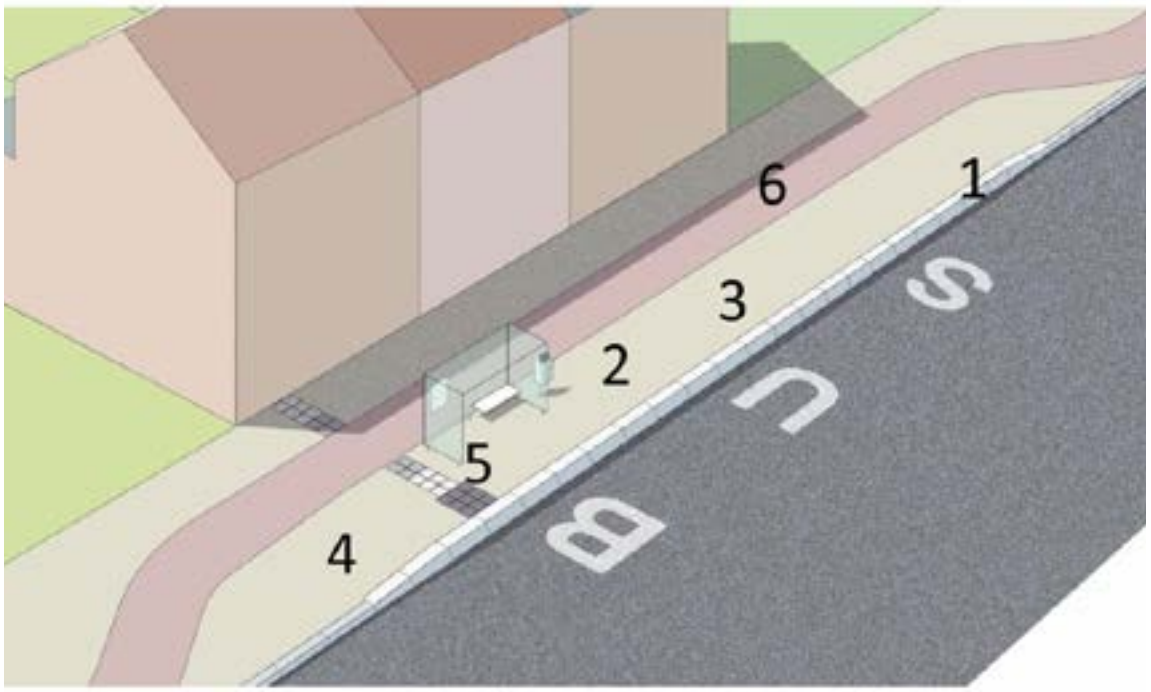
Ontwerpeisen van haltes voor Lijnbussen

Er zijn verschillende voorwaarden waaraan moet worden voldaan om de toegankelijkheid van de halte te garanderen voor personen met een motorische en visuele beperking, ongeacht de locatie of het ontwerp van de halte.

De technische vereisten per perrontype - die aan bod komen in de Brochure toegankelijke haltes - worden samengevat in zes principes:

1. Het perron is verhoogd aangelegd met een aanrijdbare boordsteen.
2. De doorgang op het perron is voldoende breed en obstakelvrij.
3. Het perron heeft een effen, vlak en slipvrij oppervlak.
4. Het perron is drempelloos, indien noodzakelijk is er een hellend vlak voorzien.
5. Een opstapvlak in rubbertegels is met een kunstmatige geleidelijn verbonden met de natuurlijke gidslijn.
6. Het fietspad wordt correct aangelegd om conflicten tussen fietsers en gebruikers van het openbaar vervoer te voorkomen.

Op basis van deze zes principes monitort de interne operator de toegankelijkheidsstatus van de haltes.



figuur 4.1: Zes principes technische vereisten perron (bron: Brochure toegankelijke haltes, 2019)

4.1.1 Het perron is verhoogd aangelegd met een aanrijdbare boordsteen

Afhankelijk van het type voertuig en halte worden er verschillende perronhoogtes geadviseerd.

Ook de lengte van een perron verschilt op basis van het voertuig- en haltetype.

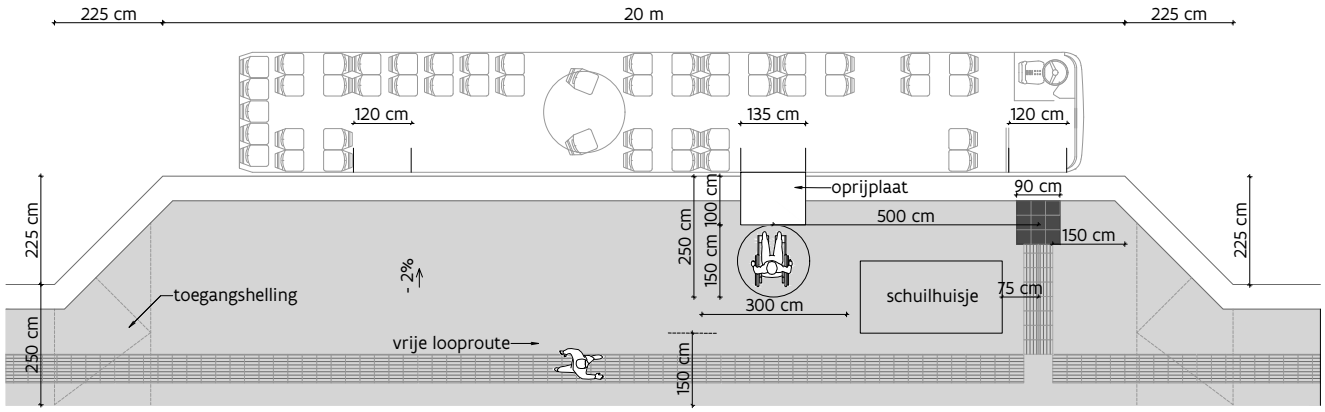
Bij een uitstulpende rijbaanhalte of een gewone rijbaanhalte wordt aan de voor- en achterzijde van de bus 100 centimeter extra perronlengte voorzien:

- gelede bus van 18 meter: 20 meter perronlengte aanbevolen, hier kunnen alle bustypes halteren;
- standaardbus van 12 meter: 14 meter perronlengte aanbevolen;
- stadsbus van 9 meter: 11 meter perronlengte aanbevolen.

De perronlengte dient verhoogd te worden volgens het aantal gewenste plaatsen van de bustypes die er stoppen. De wijze van halteren (doorschuiven of onafhankelijk van elkaar vertrekken van bussen) heeft impact op de benodigde perronlengte. Voor deze maatvoering dient steeds contact te worden opgenomen met de interne operator.

Indien bussen van verschillende lijnen op hetzelfde moment aan hetzelfde perron kunnen halt houden spreken we over een dynamische halte. Dit type halte heeft als nadeel dat reizigers niet kunnen voorspellen waar hun bus exact zal halt houden, wat vooral voor blinden, slechtzienden en mensen met een mobiliteitsbeperking een probleem vormt. Kies daarom aan Hoppinpunten bij voorkeur niet voor dynamische haltes.

Indien er wegens ruimtelijke beperkingen toch gekozen moet worden voor een dynamische halte, kies dan voor de optie waarbij lijnbussen doorschuiven en bij voorkeur niet voor de optie waarbij lijnbussen onafhankelijk van elkaar vertrekken. Dit zorgt ervoor dat elke reiziger steeds de kans heeft om de lijnbus te doen halt houden en dat de chauffeur de reiziger kan opmerken.



figuur 4.2: Indeling van een rijbaanhalte met halt houdende bus (bron: Bushaltegids, 2020)

Voor een haltehaven - dat is een halte waar een bus naast de rijbaan halteert - gelden er andere vereisten wat betreft de lengte. De minimale lengte van een haltehaven bedraagt 45 meter. Die lengte bestaat uit 12 meter inrijhoek met een maximum van 13 graden, 25 meter perronlengte en 8 meter uitrijhoek met een maximum van 19 graden.

Indien er meerdere bussen tegelijk moeten kunnen halt houden, dient de perronlengte uitgebreid te worden afhankelijk van het bustype.

Bij elk haltetype dient er gebruik gemaakt te worden van een aanrijdbare boordsteen:

- De aanrijdbare boordstenen worden over de volledige perronlengte aangelegd. De hoogte wordt bepaald volgens het haltetype.
- De aansluiting met de gewone boordstenen gebeurt met een verloopband van minimaal 100 centimeter.
- De aansluiting van de aanrijdbare boordsteen met gewone boordstenen moet achter het aanrijdvlak blijven. Bij haltehavens mogen deze in de hoeken liggen.
- De uitvoeringskleur van de aanrijdbare boordstenen is wit.

De toegangen tot de aanpalende percelen vormen vaak een obstakel bij de inplanting van een halte. Het komt erop aan een locatie uit te zoeken waar geen toegangen zijn voorzien. Als uitzondering kan het verhoogd perron met aanrijdbare boordsteen worden ingekort. De eerste instapdeur en de tweede rolstoeltoegankelijke deur moeten bij het halteren wel steeds toegankelijk blijven via het verhoogde perrondeel. Het aaneengesloten verhoogde perrondeel mag daarom niet korter zijn dan 8,5 meter. De ruimte waar de boordsteen wordt verlaagd, mag geen obstakels bevatten die het halteren of het in- en uitstappen van reizigers kan belemmeren. Voor de toepassing van deze uitzondering dient steeds te worden afgestemd met de interne operator.

4.1.2 De doorgang op het perron is voldoende breed en obstakelvrij

Om de toegankelijkheid te verzekeren, bedraagt de breedte van het perron bij voorkeur minimaal 250 centimeter over de volledige lengte. Een minimale obstakelvrije doorgangsbreedte van 150 centimeter dient in functie van het comfort van de in- en uitstappende reizigers te worden gerespecteerd. Bij een puntversmalling, over een lengte van maximum 120 centimeter, bedraagt de minimale vrije doorgangsbreedte 100 centimeter. Na de versmalling is er een vrije draairuimte van minstens 150 op 150 centimeter.

Ter hoogte van de tweede rolstoeltoegankelijke deur bedraagt de obstakelvrije breedte minimaal 250 cm. Dit in functie van de breedte van de oprijplaat en draaicirkel van een rolstoel. Omdat de preziece locatie van de tweede deur afhangt van het type bus wordt hiervoor een zone over een lengte van 300 cm in acht genomen, hart-op-hart 500 cm van het opstapvlak aan de eerste deur.



figuur 4.3: Voorbeeld van vrije ruimte aan rolstoeltoegankelijke deur (bron: Brochure toegankelijke haltes)

4.1.3 Het perron heeft een effen, vlak en slipvrij oppervlak

Deze elementen zijn noodzakelijk voor een toegankelijk en kwalitatief ontwerp:

- Voor slechtzienden is een voldoende groot kleurcontrast noodzakelijk om de halte duidelijk te kunnen onderscheiden. Dit wordt onder andere bekomen door gebruik te maken van de witte aanrijdbare boordsteen Ook de witte tactiele geleiding die het perron dwars kruist richting het rubberen opstapvlak, zorgt voor een duidelijke herkenbaarheid. Tegelijk geeft het de chauffeur een herkenbaar punt om te stoppen om de toegankelijkheid van de tweede deur te garanderen.
- Het perron dient volledig verhard te zijn en deze verharding moet volledig vlak zijn. Zorg hierbij voor een kwalitatieve integratie in de publieke ruimte.
- Een dwarshelling voor goede afwatering moet steeds beperkt worden tot maximaal 2 procent. Voor meer informatie, zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen.

4.1.4 Het perron is drempelloos bereikbaar, indien noodzakelijk is er een hellend vlak voorzien

Veel perrons sluiten aan op het voetpad en zijn drempelloos bereikbaar zonder hellend vlak. Indien er wel een hoogteverschil overbrugd dient te worden om het perron te bereiken, dan gelden er maximale hellingspercentages. Deze vind je terug in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.4: Niveauverschillen.

4.1.5 Een opstapvlak in rubbertegels is met een kunstmatige geleidelijn verbonden met de natuurlijke gidslijn

Een tactiele geleiding is noodzakelijk voor blinden en slechtzienden. Tegelijk kunnen ook andere reizigers zich op deze manier oriënteren naar de locatie waar de chauffeur zal stoppen. In themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.6: Geleiding voor slechtzienden en blinden, wordt de basis van kunstmatige geleidelijnen toegelicht.

Bij een halte wordt het opstapvlak aangeduid met rubbertegels met een oppervlak van 90 op 90 centimeter.

De kunstmatige geleidelijn in ribbelpatroon van 60 centimeter breed maakt een verbinding tot aan de natuurlijke gidslijn.

4.1.6 Het fietspad wordt correct aangelegd om conflicten tussen fietsers en reizigers te voorkomen

Een fietspad mag niet op de rijbaan voor de halte liggen. Een bus mag namelijk niet halt houden op een fietspad, waardoor een drempelloze overstap tussen bus en halteperron niet mogelijk zou zijn. Een fietspad dient te worden aangelegd naast de rijweg, waardoor conflicten tussen in- of uitstappende reizigers en fietsers kunnen voorkomen worden. Daarom wordt een fietspad best achter de bushalte gelegd, zie figuur 4.1. Hierbij zijn de volgende zaken belangrijk:

- Indien het fietspad op een andere hoogte ligt dan de halte, moeten alle bovenstaande regels omtrent drempelloze overgangen en blindengeleiding gerespecteerd worden.
- Indien het fietspad op dezelfde hoogte ligt als de halte, moet er een minimale afstand van 120 centimeter voorzien worden tussen de achterkant van de perronboord en het fietspad. De breedte van het fietspad mag in dit geval worden meegenomen in de 250 centimeter breedte die noodzakelijk is aan de tweede (rolstoeltoegankelijke) deur als de overgang naar het fietspad drempelvrij is.

Opgelet, voor blinden en slechtzienden dient steeds een kunstmatige geleiding voorzien te worden tussen het opstapvlak en de natuurlijke gidslijn. Bij de kruising van het fietspad moet voor en na het fietspad een waarschuwingsmarkering in noppentegels van 60 op 60 centimeter worden voorzien. Bij de toepassing van de minimale afstand van 120 centimeter tussen de rand van de perronboord en de rand van het fietspad kan uitzonderlijk een kleiner rubber opstapvlak van 60 op 90 centimeter voorzien worden. Zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.6: Geleiding voor slechtzienden en blinden voor meer informatie over kunstmatige geleiding.

Een fietssuggestiestrook is geen fietspad. Een bus mag dus wel halt houden op een fietssuggestiestrook. Voor de leesbaarheid van de situatie voor elke weggebruiker wordt de suggestiestrook onderbroken over de volledige lengte van het halteperron.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
4.1.1 Perronhoogte rijbaanhalte (bus zwenkt niet uit over het perron)	18 cm	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes
4.1.2 Perronhoogte bushaltehaven (bus zwenkt uit over het perron)	min. 15 cm, max. 16 cm	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes
4.1.3 Lengte van verhoogd perron aan een rijbaanhalte	20 m + verloopband van minimaal 100 cm	Gemotiveerd afwijken	Bushaltegids

4.1.4 Lengtevereisten voor een haltehaven Bindend

Totale lengte	Inrijhoek (max. 13°)	Haltelengte	Uitrijhoek (max. 19°)
45 m	12 m	25 m	8 m

Bron: Bushaltegids

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
4.1.5 Verhoogde aanrijdbare boordsteen over de volledige lengte van de halte	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	Bushaltegids
4.1.6 Obstakelvrije ruimte aan de rolstoeltoegankelijke deur	Breedte minimaal 250 cm over een lengte van 300 cm, hart-op-hart 500 cm van het opstapvlak aan de eerste deur	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes
4.1.7 Doorgang op het perron is voldoende breed en obstakelvrij	obstakelvrije doorgangsbreedte: 150 cm (uitgezonderd puntversmalling)	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes
4.1.8 Puntversmalling aan een halte	Tot een lengte van maximaal 120 cm kan een puntversmalling met een minimale doorgangsbreedte van 100 cm, voorafgegaan en gevolgd door een doorgangsbreedte van 150 cm	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes
4.1.9 Maximale dwarshelling	2 %	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes
4.1.10 Het perron is drempelloos bereikbaar	Ontwerpelement	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes

4.1.11 Kunstmatige geleiding Bindend

Opstapplaats in rubbertegels	90 cm x 90 cm
Aansluiting geleidelijn in ribbelpatroon	60 cm breed op natuurlijke gidslijn

Bron: Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
4.1.12 Minimale afstand fietspad en perronboord indien ze op dezelfde hoogte liggen	120 cm	Bindend	Bushaltegids; Brochure toegankelijke haltes

4.2 Hoppinhaltes: haltes voor Hoppinflex(+)

Halte-infrastructuur voor Hoppinflex moet - indien van toepassing - een volwaardige plaats krijgen op het Hoppinpunt. Het wordt sterk geadviseerd dat er ook voor Hoppinflex+ afzonderlijke halte-infrastructuur wordt voorzien. Tegelijk is er niet op elk Hoppinpunt voldoende plaats om voor alle vervoersmodi een eigen plek voor te behouden. Daarom zijn hieronder verschillende scenario's uitgewerkt.

Let bij het bepalen van de inrichting op elk specifiek Hoppinpunt op de toegankelijkheidsvoorwaarden van het type Hoppinflex(+), om te bepalen waar het flexvervoer best halt houdt op het Hoppinpunt.

4.2.1 Halte-infrastructuur voor Hoppinbus

Er wordt voor de halte van een Hoppinbus geen gebruik gemaakt van een reguliere Lijnhalte met verhoogd perron. Een Hoppinbus kan meer tijd nodig hebben aan de halte omdat er bijvoorbeeld een laadbrug gebruikt moet worden. Door voor de Hoppinbus een eigen perron te voorzien, wordt de doorstroming van het regulier openbaar vervoer gegarandeerd.

De toegankelijkheidsvoorwaarden voor de halte van de Hoppinbus zijn afhankelijk van het type voertuig dat zal worden ingezet. Onderstaande toegankelijkheidsvoorwaarden uit themafiche 1: Toegankelijkheid blijven van toepassing:

- doorgangsbreedte
- drempelloos perron
- geleidelijnen en rubberen haltetegels
- verhard oppervlak met beperkte hellingsgraad

Indien de Hoppinbus gebruik kan maken van een reguliere parkeerplaats, adviseren we dezelfde opties te gebruiken als voor de Hoppintaxi (zie paragraaf 4.2.2 Halte-infrastructuur voor Hoppintaxi). Indien dit niet mogelijk is, dient er een afzonderlijke Hoppinhalte voorzien te worden.

In dat geval zijn bijkomende toegankelijkheidsvoorwaarden van toepassing:

- De Hoppinbus is door middel van een drempelvrije instap toegankelijk via de zijkant van de Hoppinbus.
- Indien er gebruik wordt gemaakt van een laadbrug, dient ook langs de achterzijde voldoende vrije ruimte en een drempelloze toegang voorzien te worden.

4.2.2 Halte-infrastructuur voor Hoppintaxi

De Hoppintaxi heeft een plaats nodig om te kunnen wachten op en het laten instappen van de reiziger. Er zijn verschillende opties om dit mogelijk te maken. Deze opties moeten vanzelfsprekend steeds voldoen aan de toegankelijkheidsvoorwaarden van de regelgeving. Dit zowel op de locatie zelf als op de looproute richting de Hoppinhalte. Voor alle vereisten, zie themafiche 1: Toegankelijkheid.

In het bijzonder dient er gelet te worden op:

- doorgangsbreedte
- drempels
- geleidelijnen en rubberen haltetegels
- verhard oppervlak met beperkte hellingsgraad

De toegankelijkheidsvereisten van reguliere halte-infrastructuur dienen te worden toegepast, tenzij anders vermeld.

Optie 1: Gebruik van bestaande taxistandplaatsen

Indien er taxistandplaatsen aanwezig zijn op het Hoppinpunt, kan gekozen worden om de standplaats die het meest aansluiting vindt bij het Hoppinpunt om te vormen tot een standplaats voor de Hoppintaxi. Dit kan aangeduid worden door het Hoppinlogo toe te voegen aan het verkeersbord. Het extra onderbord voor Hoppin heeft geen juridische waarde en is dus ook niet afdwingbaar. Net als bij autodelen wordt het gebruikt om de gebruiker het doel van de standplaats aan te geven.

Het Hoppinlogo kan ook op de grond worden aangebracht of er kan gewerkt worden met de Hoppinpictogrammen.



figuur 4.4: Parkeerbord E9a met onderborden taxi's en Hoppin (bron: www.wegcode.be)

Richtlijn	Waarde	Niveau
4.2.1 Afzonderlijke halte-infrastructuur voor Hoppinhaltes	Principe	Gemotiveerd afwijken
4.2.2 Halteplaats voor Hoppinbus voldoet aan alle toegankelijkheidsvoorwaarden	Principe	Bindend
4.2.3 Looproute naar halteplaats voor Hoppinbus voldoet aan alle toegankelijkheidsvoorwaarden	Principe	Bindend

4.2.4 Aanduiden halteplaats voor Hoppinbus Bindend

Voor het aanduiden van deze parkeerplaats kunnen volgende borden gebruikt worden volgens de wegcode:

- plaatsing van parkeerbord E9d;
- gebruik van onderbord met het Hoppinlogo.

Deze locatie moet universeel toegankelijk zijn via elke looplijn richting de halte. Let op dat, indien er gewerkt wordt met een Hoppinflexbus met laadbrug, is een vrije doorgang van 150 centimeter vermeerderd met de lengte van de laadklep noodzakelijk om de toegankelijkheid te garanderen. De minimale vrije doorgang is 250 centimeter.

Richtlijn	Waarde	Niveau
4.2.5 Halteplaats Hoppintaxi voldoet aan alle toegankelijkheidsvoorwaarden	Principe	Bindend
4.2.6 Looproute naar halteplaats Hoppintaxi voldoet aan alle toegankelijkheidsvoorwaarden	Principe	Bindend

4.2.7 Aanduiden halteplaats Hoppintaxi op bestaande taxiplaatsen Bindend

Signalisatie volgens de wegcode:

Parkeerbord E9a	Onderbord voor taxi's GVIId	Onderbord voor Hoppin

Optie 2: Vervangen van een parkeerplaats

Er wordt best gekozen voor een parkeerplaats die centraal gesitueerd is tussen de Lijnbushalte(s) en een eventueel treinstation. Naast de aanduiding voor een taxistandplaats kan ook hier de signalisatie worden aangevuld met het Hoppinlogo.

Optie 3: Kiss & Ride gebruiken

Het deel van de Kiss & Ride-zone dat het meeste aansluiting vindt bij het Hoppinpunt kan ook ingericht worden als standplaats voor een Hoppintaxi. Ongeacht de grootte van de Kiss & Ride wordt dit voor de gebruiker en voor de chauffeur duidelijk aangeduid door aanvullende signalisatie, zie richtlijn 4.2.9.

Optie 4: Gedeelde parkeerplaatsen voor kortparkeren

Indien er een betalend parkeerregime geldt aan het Hoppinpunt, kan er ook voor gekozen worden om enkele plaatsen aan het Hoppinpunt te voorzien voor kortparkeren van maximaal 15 minuten. Indien er minimaal twee plaatsen worden voorzien, kan een Hoppintaxi ook deze plaatsen gebruiken om te wachten op de reiziger en dienen er geen bijkomende plaatsen gereserveerd te worden. Uitbreiding van het aantal kortparkeerplaatsen is bij veelvuldig gebruik noodzakelijk. Handhaving is een belangrijke voorwaarde om deze optie in de praktijk ook werkbaar te maken.

4.2.8 Aanduiden halteplaats Hoppintaxi op parkeerplaats Bindend

Signalisatie volgens de wegcode:

Parkeerbord E9a	Onderbord voor taxi's GVIId	Onderbord voor Hoppin

4.2.9 Halteplaats Hoppintaxi aan K & R-zone Bindend

Signalisatie volgens de wegcode:

Bord betreffende stilstaan en parkeren E1	Onderbord voor Kiss & Ride	Extra onderbord voor Hoppin of horizontale signalisatie aan het opstapvlak

4.2.10 Halteplaats Hoppintaxi via gedeelde parkeerplaatsen voor kortparkeren Bindend

Signalisatie volgens de wegcode:

Parkeerbord E9a	Onderbord voor kortparkeren GVIIc	Beginpunt, afstand of eindpunt van het kortparkeren GXa / GXb / GXc	Onderbord Hoppinlogo

Referenties

De Lijn (2019), Toegankelijke haltes (geraadpleegd op 14 december 2021).

De Lijn (2020), Bushaltegids - Standaardisatie van bushaltes (geraadpleegd op 14 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2020), Masterplan toegankelijkheid (geraadpleegd op 14 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391

ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

5

Deelwagens

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



Deelwagens vormen een belangrijke schakel binnen combimobiliteit en hebben daarom hun plaats op heel wat types Hoppinpunten. Combimobiliteit dient tweeledig geïnterpreteerd te worden. Deelwagens kunnen enerzijds ingezet worden voor 'first' of 'last mile' verplaatsingen, in combinatie met een verplaatsing met een andere modus. Daarnaast is ook combimobiliteit in de tijd mogelijk. Reizigers kunnen flexibel kiezen welk vervoermiddel het meest geschikt is voor hun verplaatsing op dat moment (vandaag de deelwagen, morgen de bus, overmorgen de fiets). Het is daarom cruciaal om deelwagens niet louter te plaatsen aan Hoppinpunten nabij openbaar vervoerknooppunten, maar vooral ook een aanbod te creëren in de buurt van waar mensen wonen en werken.

5.1 Vormen van autodelen aan een Hoppinpunt

Aan een Hoppinpunt is elke vorm van autodelen welkom. Het parkeerbeleid ten aanzien van autodelen vertrekt idealiter vanuit de definiëring van de verschillende types van deelwagens (bijvoorbeeld roundtrip of free floating autodelen). Elk type autodeelsysteem heeft immers haar eigen specifieke vereisten.

Een roundtrip deelauto - die opgepikt en teruggeplaatst wordt op dezelfde plaats of buurt - heeft nood aan een vaste parkeerplaats aan het Hoppinpunt. Een free floating deelwagen - die je overal binnen een operationele zone kan achterlaten - heeft eerder baat bij een parkeervergunning voor de zone waarin de wagen kan gebruikt worden. Dit kan aangevuld worden met een netwerk van autodeelstandplaatsen, zonder dat die toegewezen zijn aan een bepaalde deelauto. Die parkeerplaatsen kunnen eveneens aan Hoppinpunten gelokaliseerd zijn.

Voor een publiek toegankelijke particuliere deelwagen is een vaste standplaats geen echte noodzaak, hoewel dat aan Hoppinpunten in de buurt van de eigenaar wel een goede stimulans kan zijn. Een parkeervergunning voor de zones van de gebruikers van de publiek toegankelijke particuliere deelwagen is dan weer onontbeerlijk.

Richtlijn **Gemotiveerd afwijken**	Waarde
5.1.1 Gediversifieerd parkeerbeleid in functie van impact	Principe

Bron: Gedifferentieerd parkeerbeleid

Daarnaast moet bekeken worden wat de impact is van een deelauto. Een gedifferentieerd afdwingbaar parkeerbeleid, aangepast aan de diverse vormen van autodelen, is essentieel om het succes van autodelen aan het Hoppinpunt - en bij uitbreiding in de gemeente of stad - te garanderen. Het zorgt voor de noodzakelijke voorwaarden om als autodeelsysteem operationeel te kunnen zijn, voor drijfveren om mensen over de streep te trekken en het voorkomt het oneigenlijke gebruik van voordelen van autodelen.

5.2 Inrichting autodeelstandplaats

Een visueel duidelijk ingerichte standplaats voor autodelen draagt bij tot de leesbaarheid van een Hoppinpunt. Er wordt aangeraden om extra signalisatie aan te brengen in de Hoppinhuisstijl.

De inrichting van Hoppinpunten dient zo te gebeuren dat er zo weinig mogelijk conflicten kunnen ontstaan tussen actieve weggebruikers die zich op het Hoppinpunt begeven en deelwagens die van en naar het Hoppinpunt rijden. In dat opzicht, en gezien deelwagens minder als last mile oplossing worden gebruikt, kunnen deelwagens best in de buitenste rand van het Hoppinpunt geplaatst worden, zie richtlijn 10.2.1 in themafiche 10: Kwalitatieve inrichting.

5.2.1 Signalisatie autodeelstandplaats

Zowel horizontale als verticale signalisatie is mogelijk. Hierbij is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen hoofd- en detailiconen, zoals omschreven in de Huisstijlgids Hoppin.

Horizontale signalisatie kan door middel van witte parkeervakken met groene invulling en thermoplasten. Het gebruik van de verkeersgroene kleur (RAL 6024) maakt deelmobiliteit zichtbaar en herkenbaar in het straatbeeld. Bovendien is het een manier om wildparkeren tegen te gaan. Bij deelwagens wordt de groene markering binnen de reglementaire witte markering aangebracht op dezelfde manier zoals dit gebeurt voor de parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een parkeerkaart. In de linkeronderhoek van het parkeervak wordt het Hoppinicoon voor een (elektrische) deelwagen geplaatst.

figuur 5.1: Invulling van een parkeerplaats voor deelwagens (bron: Huisstijlgids Hoppin, 2021)



Richtlijn	Waarde	Niveau
5.2.1 Conflictvrij Hoppinpunt	Principe	Gemotiveerd afwijken

Oppervlak	Kleurboek / Kleurcode	Niveau
5.2.2 Kleurmarkering standplaats deelmobiliteit	RAL / 6024 'Verkeersgroen'	Gemotiveerd afwijken
5.2.3 Pictogram markering standplaats deelmobiliteit	RAL / 6024 'Verkeersgroen'	Bindend

Bron: Hoppin huisstijlgids

Verticale signalisatie kan door middel van een verkeersbord om de standplaats van de deelauto's te signaleren.

Overeenkomstig artikel 70 van de wegcode worden parkeerplaatsen voor autodelen gesignaleerd met een verkeersbord E9a met de letter 'P' en een onderbord met de vermelding 'autodelen'.

Ook voor elektrische deelwagens dient men louter het onderbord 'autodelen' te gebruiken. Het gecombineerd gebruik van de onderborden 'autodelen' en 'elektrisch voertuig' (GVIId) is namelijk niet rechtsgeldig.

Indien we te maken hebben met een Hoppinpunt met meerdere parkeerplaatsen voor autodelen waar deelwagens van verschillende aanbieders te vinden zijn, is het aangewezen te werken met een extra onderbord met de naam of logo van de aanbieder. Hoewel dit geen juridische waarde heeft, zorgt dit ervoor dat de eindgebruiker duidelijk weet welke standplaatsen zijn voorbehouden voor de deelwagen waar hij of zij op dat moment mee rijdt. Hoppin deelwagens dienen steeds het dichtst bij het centrum van het Hoppinpunt geplaatst te worden.

Meer info over het vormgeven van infoborden van mobiliteitsaanbieders en de bestickering van voertuigen is terug te vinden in de Huisstijlgids Hoppin.



figuur 5.2: Signalisatie voor (elektrisch) autodelen



figuur 5.3: Verkeersborden voor standplaats autodelen + varianten (bron: www.wegcode.be)

Richtlijn Bindend	Waarde
5.2.4 Signalisatie autodeelstandplaats	Verkeersbord E9a voor standplaats autodelen + varianten

Bron: www.wegcode.be

Het is van groot belang dat er voldoende controle is op het naleven van de voorbehouden parkeerplaatsen voor deelwagens. Gedegen handhaving moet ervoor zorgen dat privéwagens niet ten onrechte op autodeelstandplaatsen parkeren. Uitzonderlijk kan er bij Hoppinpunten die erg te lijden hebben onder foutparkeerders, overwogen worden om parkeerbeugels te installeren. Op die manier blijft de parkeerplaats te allen tijde vrij voor autodelers.

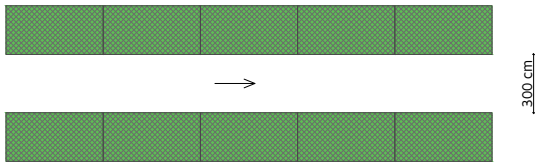
5.2.2 Inrichting parkeerplaats autodeelstandplaats

De parkeerplaatsen voor deelwagens worden best ingericht met een inrijhoek tussen de 30 en 60 graden. Parkeerplaatsen voor autodelen liggen best niet evenwijdig met de rijrichting. Indien dit niet anders kan is het aan te bevelen om tussen de parkeerplaatsen inklapbare rubberen paaltjes te installeren.

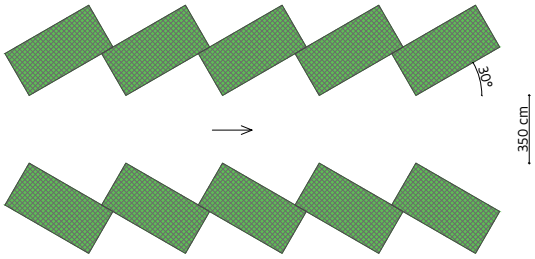
Richtlijn	Waarde	Niveau
5.2.5 Parkeerbeugels	Ontwerpelement	Suggestie
5.2.6 Inrijhoek parkeerplaats autodelen	Hoek 30° tot 60°	Gemotiveerd afwijken

Bron: Autodelen.net

Richtlijn Bindend	Waarde
5.2.7 Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in de rijrichting langs weerszijden van de rijbaan	Breedte 300 cm
5.2.8 Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 30° langs weerszijden van de rijbaan	Breedte 350 cm

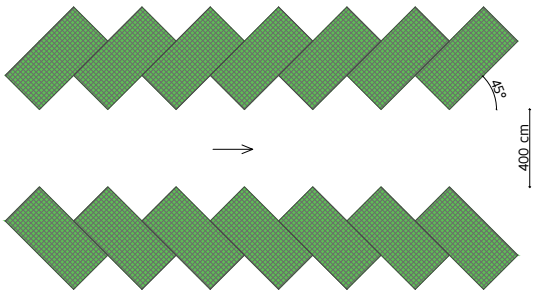


figuur 5.4: Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in de rijrichting langs weerszijden van de rijbaan

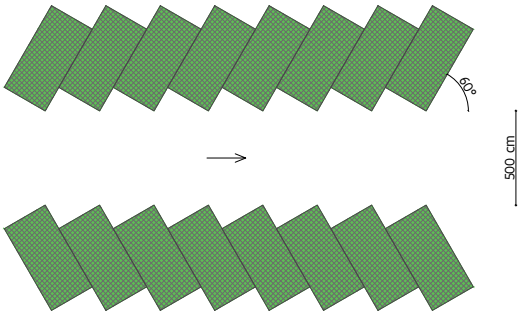


figuur 5.5: Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 30° langs weerszijden van de rijbaan

Richtlijn Bindend	Waarde
5.2.9 Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 45° langs weerszijden van de rijbaan	Breedte 400 cm
5.2.10 Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 60° langs weerszijden van de rijbaan	Breedte 500 cm



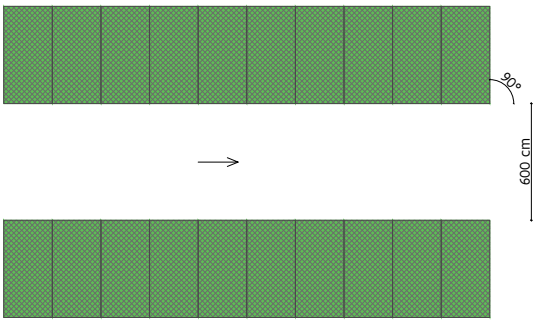
figuur 5.6: Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 45° langs weerszijden van de rijbaan



figuur 5.7: Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 60° langs weerszijden van de rijbaan

Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

Richtlijn	Bindend	Waarde
5.2.11 Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 90° langs weerszijden van de rijbaan		Breedte 600 cm



figuur 5.8: Minimale tussenafstand tussen parkeerplaatsen in een hoek van 90° langs weerszijden van de rijbaan

Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

5.3 Laadinfrastructuur elektrische deelwagens

Begin 2021 was volgens Autodelen.net bijna één op de vier deelwagens batterij-elektrisch. Gezien de versnelde elektrificatie van nieuwe automodellen en de ambitie van de Vlaamse overheid om tegen 2030 één toegangspunt per 1000 inwoners voor koolstofvrije deelmobiliteit in te richten, kan men verwachten dat het aandeel elektrische deelwagens nog verder zal toenemen. Voor elektrische deelwagens is voorbehouden laadinfrastructuur op Hoppinpunten op dit moment nog onontbeerlijk.

5.3.1 Specificaties laadinfrastructuur elektrische deelwagens

Een laadpaal voor autodelen is doorgaans een zuil met twee laadpunten. Dit betekent dat er twee (deel) wagens tegelijkertijd kunnen opladen aan een laadpaal. De elektrische deelwagens zijn voorzien van een eigen oplaadkabel waarmee ze kunnen aansluiten op de laadpaal. Een standaard laadpaal heeft een totaal laadvermogen van 22 kilowattuur, dat verdeeld wordt over de twee laadpunten van elk 11 kilowattuur. Een laadpaal functioneert het best op een elektriciteitsnet van 3x400 volt met nulgeleider. Op sommige plaatsen in Vlaanderen is echter nog een net van 2x230 volt aanwezig. Mits het plaatsen van een scheidingstransformator kan op dergelijke locaties in de meeste gevallen ook laadinfrastructuur voor deelwagens voorzien worden, maar niet elk elektrisch voertuig kan laden door de afwezigheid van een nulgeleider. Bij de exacte inrichting van een Hoppinpunt wordt dus best rekening gehouden

met het aanwezige net. De inrichtende overheid kan bij Fluvius navragen of er een 400V-net aanwezig is op de locatie die men voor ogen heeft.

5.3.2 Reeds laadpaal aanwezig op het Hoppinpunt

In het geval dat er reeds een laadpaal aanwezig is op het Hoppinpunt, dient men na te gaan wie de CPO (Charge Point Operator) is en contact op te nemen. De meeste publieke laadpalen in Vlaanderen zijn geplaatst via de Fluvius-concessie die sinds 2016 jaarlijks aan Allego werd gegund. Deze laadpunten moeten 24 op 7 publiek beschikbaar zijn, waardoor hier geen vaste standplaats voor autodelen mag gecreëerd worden. In de praktijk wordt dit echter vaak wel gedoogd. Er wordt dan één van de twee laadpunten voorbehouden voor autodelen. Deelwagens mogen natuurlijk wel te allen tijde laden aan deze laadpalen als het laadpunt niet is ingericht als autodeelplaats. In de praktijk zal vaak al een laadpunt aanwezig zijn op het Hoppinpunt. Bovenstaande regelgeving moet dan ook meegenomen worden in het ontwerp.

5.3.3 Nog geen laadpaal aanwezig op het Hoppinpunt

Sinds medio 2021 werkt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aan een opvolger van het Clean Power for Transport actieplan 2016-2020. De verwachting is dat in de loop van 2022 een nieuwe concessie gegeven wordt aan een of meerdere marktspelers. Tegen 2025 moeten er immers 30 000 extra CPE's (Charge Point Equivalent) komen.

Naast de Vlaamse concessie bestaat ook de mogelijkheid dat steden of gemeenten, onder andere in het kader van Hoppinpunten, zelf een aanbesteding of concessie in de markt zetten. Zo lanceerde Stad Gent in 2021 een concessie voor laadinfrastructuur met als een van de onderdelen laadinfrastructuur voorbehouden voor deelwagens, mits een minimumafname van 300 kilowatt per maand gedurende minimaal drie opeenvolgende maanden. In het kader van de Hoppinwagens zal de dienstverlener ook instaan voor het realiseren van de laadinfrastructuur op het Hoppinpunt.

5.3.4 Diversificatie laadinfrastructuur naar vorm van autodelen

De verschillende vormen van autodelen hebben verschillende noden op het vlak van laadinfrastructuur. Roundtrip systemen hebben vooral nood aan semi-snelladers van 22 kilowattuur - 2 maal 11 kilowattuur - om te laden. In Brussel en sommige andere Europese steden werken dergelijke autodeelvormen met minder vermogen, van 7 tot 9 kilowattuur. Snelladers zijn voor deze vorm van autodelen minder noodzakelijk, behalve langs randparkings voor langere ritten. Op dit moment zullen de meeste laadbeurten echter aan de laadpaal op de standplaats of -zone plaatsvinden. Free floating autodeelsystemen hebben dan weer meer nood aan (ultra)snelladers. In die zin kan een snellader op een Hoppinpunt waar dergelijke deelsystemen actief zijn, interessant zijn. Dit geldt overigens ook voor taxi's.Bij publiek toegankelijke particuliere deelsystemen zal het laden afhangen van de locatie van de eigenaar van de deelwagen. Veelal zal de wagen thuis laden, wat weinig relevantie heeft voor het Hoppinpunt. Indien de particuliere deelwagen een standplaats heeft op het Hoppinpunt, moet deze eveneens toegang hebben tot een semi-snellader volgens eerder vermeld vermogen.

5.3.5 Brandveiligheid laadinfrastructuur

Tot slot is het belangrijk om bij het ontwerp rekening te houden met een aantal brandveiligheidsvoorschriften voor laadinfrastructuur. Enkele aandachtspunten hierbij zijn:

- Voorzie enkel bovengrondse laadpunten om tussenkomsten van de hulpdiensten te vergemakkelijken.
- Laadpalen worden best begrensd tot maximaal 90 procent van de maximum laadcapaciteit.
- Voorzie geen laadplaatsen in de buurt van vluchtroutes.
- De laadinrichting wordt beschermd tegen de te verwachten uitwendige invloeden van de ruimte waarin de laadinrichting wordt geplaatst. Als de laadinrichting in open lucht wordt geïnstalleerd, beschikt het materieel over een beschermingsgraad van ten minste IP44.
- Kies een locatie die goed bereikbaar is voor de hulpdiensten.
- Beperk het aantal aaneensluitende laadplaatsen.
- Laad alleen op met niet beschadigde en goedgekeurde kabels.
- Voorzie de gepaste signalisatie zoals vluchtwegen, brandbestrijdingsmiddelen, waarschuwingsknoppen, … op het laadstation.
- Voorzie een systeem waarbij in geval van calamiteit alle laadpunten spanningsloos kunnen gezet worden (vandalismevrij).
- Voorzie de gepaste elektrische beveiliging voor het laadpunt.
- Voorzie in het intern noodplan een procedure die aangeeft wat te doen bij een calamiteit met deze laadinfrastructuur.
- Voorzie ter plaatse veiligheidsinstructies voor de gebruikers.
- Voorzie een opleiding voor de interne brandbestrijdingsdienst.

Alvorens over te gaan tot het ontwerp wordt best contact opgenomen met de lokale brandweer voor verdere instructies.

Richtlijn	Waarde	Niveau
5.3.1 Benodigde netspanning voor auto-laadinfrastructuur	Netspanning 3 fase 400V	Gemotiveerd afwijken
5.3.2 Semi-snelladers voor roundtrip autodeelsystemen	Vermogen 22 kWh	Suggestie
5.3.3 Snelladers voor free floating autodeelsystemen	Vermogen > 50 kWh	Suggestie

Bron: Autodelen.net

Referenties

Autodelen.net (2021), Rapport autodelen 2020 (geraadpleegd op 21 december 2021).

Autodelen.net (z.d.), Gedifferentieerd parkeerbeleid (geraadpleegd op 9 december 2021).

Huisnummerpaal.be (z.d.), Verkeersbord SB250 E9a elektrisch laden - Parkeerplaats voorbehouden voor elektrisch opladen (geraadpleegd op 20 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2007), Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (geraadpleegd op 9 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Huisstijlgids Hoppin - april 2021 (geraadpleegd op 7 december 2021).

Wegcode.be (z.d.), Regelgeving - Verkeersreglement (geraadpleegd op 20 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391

ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

6

Gemotoriseerde voertuigen

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022



© MICHEL CAUSSE / UNSPLASH

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



In deze themafiche gaan we in op de technische vereisten voor het parkeren van privéwagens, -bromfietsen en -motorfietsen, en op de technische vereisten voor carpoolparkings, Park & Ride-parkings, Kiss & Ride-zones en taxi's.

6.1 Parkeren van privéwagens

6.1.1 Parkeerplaatsen

Aan elk Hoppinpunt moet het parkeerregime van de aangeboden parkeerplaatsen afgestemd worden met het parkeerregime in de buurt.

Parkeerplaatsen moeten zo ingericht, gesitueerd en uitgerust zijn dat ze comfortabel en zelfstandig parkeren mogelijk maken voor iedereen. Vanaf deze parkeerplaatsen moet iedereen vlot de omringende looproutes kunnen bereiken, ook personen met een beperking. Zie hiervoor themafiche 1: Toegankelijkheid en themafiche 2: Voetgangers.

Hierbij is de algemene richtlijn om om de 25 meter geparkeerde voertuigen, een doorsteek tussen de geparkeerde auto's te voorzien met een minimale vrije doorgangsbreedte van 160 centimeter.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- straatparkeren
- parkeren op een parkeerterrein
- parkeren op pleinen
- parkeren in garages

Bij elke vorm van parkeren is het sterk aanbevolen de voetgangers en het fietsverkeer te scheiden van het autoverkeer. Om parkeerterreinen overzichtelijker en veiliger te maken, is het goed om oversteekplaatsen en éénrichtingsverkeer te voorzien.

Zoals aangegeven in themafiche 10: Kwalitatieve inrichting is het belangrijk om stil te staan bij de materiaalkeuze van de parkeerplaatsen. Een duurzaam, waterdoorlatend materiaal is aanbevolen voor de reguliere parkeerplaatsen. De technische details omtrent de uitwerking van de verschillende soorten parkeervormen zijn terug te vinden in het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
6.1.1 Parkeerplaatsen en aansluitingen op voetpaden voldoen aan toegankelijkheidseisen	Principe	**Bindend**	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
6.1.2 Doorsteek na elke 25 meter geparkeerde auto's	Breedte 160 cm	**Bindend**	Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.3 Scheid voetgangers en fietsverkeer van autoverkeer door middel van oversteekplaatsen	Ontwerpelement	**Gemotiveerd afwijken**	Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.4 Eénrichtingsverkeer voor auto's op parkeerterrein	Ontwerpelement	**Gemotiveerd afwijken**	Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.5 Duurzaam, waterdoorlatend materiaal voor reguliere parkeerplaatsen	Ontwerpelement	**Gemotiveerd afwijken**	

6.1.2 Aangepaste parkeerplaatsen voorbehouden voor personen met een handicap

Om ervoor te zorgen dat personen met een beperkte mobiliteit steeds kunnen rekenen op een bruikbare parkeerplaats in de directe nabijheid van hun bestemming, dienen een aantal parkeerplaatsen aangepast en voorbehouden te zijn. Deze parkeerplaatsen mogen enkel gebruikt worden door personen die in het bezit zijn van een geldige parkeerkaart voor personen met een handicap.

Aan Hoppinpunten met maximaal vier parkeerplaatsen dient er één voorbehouden te zijn voor mensen met een parkeerkaart. Indien er meer dan vier parkeerplaatsen aanwezig zijn, moet minstens 6 procent van de parkeerplaatsen voorbehouden zijn voor mensen met een parkeerkaart. Dit wil zeggen dat per schijf van 17 parkeerplaatsen, minstens één parkeerplaats dient te worden voorbehouden en aangepast. De 6 procent wordt berekend over de totaalsom van het aantal gewone parkeerplaatsen en het aantal aangepaste parkeerplaatsen. Bij verbouwing of uitbreiding van een bestaand parkeerterrein verstaan we onder 'totaal aantal parkeerplaatsen' de totaalsom van de reeds aanwezige gewone en aangepaste parkeerplaatsen, samen met de nieuw te voorziene reguliere en aangepaste parkeerplaatsen.

Voorbehouden parkeerplaatsen worden aangeduid met het blauw verkeersbord E9a - het parkeerbord- aangevuld met een onderbord met een wit internationaal toegankelijkheidssymbool , of ze worden aangeduid met het parkeerbord met een wit internationaal toegankelijkheidssymbool op afgebeeld. Dit symbool mag, in het wit, ook op het wegdek herhaald worden.

Het oppervlak van de parkeerplaats wordt duidelijk omkaderd met een witte lijn en is bij voorkeur blauw of met een blauwe lijnmarkering aangeduid.

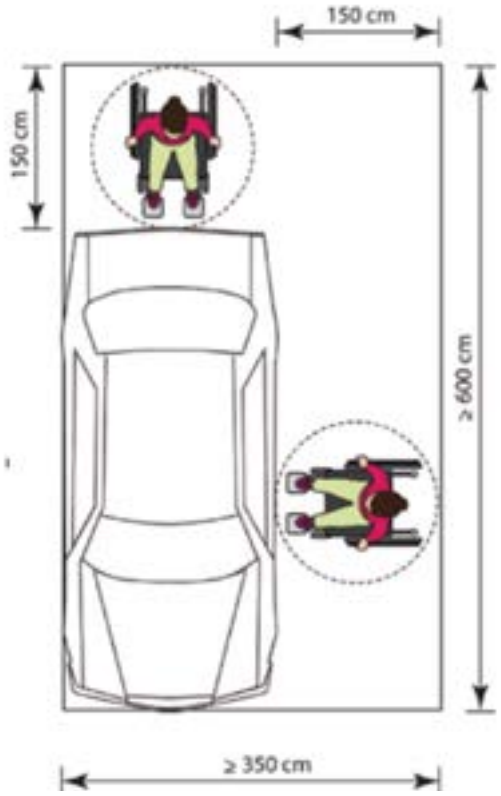


figuur 6.1: Verkeersborden om een aangepaste en voor te behouden parkeerplaats voor personen met een handicap aan te duiden (bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, 2010)



figuur 6.2: Oppervlak voorbehouden parkeerplaats in blauw gekleurd (bron: www.metec.nl, 2021)

Een rolstoelgebruiker heeft voldoende ruimte nodig om op een vlotte en comfortabele manier in en uit het voertuig te stappen. Hiervoor dient er zowel naast als achter het voertuig een vrije circulatiestrook van 150 centimeter aanwezig te zijn. Deze ruimte is nodig omdat een rolstoelgebruiker zowel langs de zijkant als langs de achterzijde, bijvoorbeeld via een liftsysteem, het voertuig in en uit moet kunnen. 150 centimeter is de ruimte die een rolstoel nodig heeft om 180 graden te kunnen draaien. Rekening houdend met een voertuig van 200 op 450 centimeter, is er een oppervlak van 350 op 600 centimeter nodig voor de voorbehouden parkeerplaats.



figuur 6.3: Afmetingen voorbehouden parkeerplaats (bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, 2010)

Vele mensen die gebruik maken van de voorbehouden parkeerplaatsen kunnen niet ver wandelen. Het is daarom belangrijk dat ze hun voertuig zo dicht mogelijk bij de bestemming kunnen parkeren. Bij de inplanting van de voorbehouden parkeerplaatsen dienen de volgende richtlijnen gevolgd te worden:

- De parkeerplaatsen dienen zo dicht mogelijk bij de bestemming te liggen. Op Hoppinpunten betekent de 'bestemming' vaak het perron van het openbaar vervoer of het flexvervoer.
- Bij haaks parkeren - wanneer het voertuig dwars op de rijrichting geparkeerd wordt - is er maximaal aan één zijde een gewone parkeerplaats toegelaten. De voorbehouden parkeerplaatsen bevinden zich dus altijd aan het uiteinde van een rij parkeerplaatsen.
- De voorkeur gaat uit naar dwars- of schuin parkeren. De wagen dient zo op de voorbehouden plek geparkeerd te kunnen worden dat - ofwel aan de bestuurderskant, ofwel aan de passagierskant - de vrije ruimte van 150 centimeter voorzien kan worden. Bij langsparkeren is het in de praktijk moeilijk de wagen zo te parkeren.
- Het oppervlak van de parkeerplaats dient volledig verhard te zijn in een vlak materiaal. Waterdoorlatende grasbetontegels zijn niet vlak en dus niet toegelaten.
- In functie van afwatering wordt een helling van maximaal 2 procent toegelaten.
- De aansluiting van deze parkeerplaatsen met de omringende paden dient zo uitgevoerd te zijn dat ze voor iedereen bruikbaar is, dus ook voor personen met een handicap. zie themafiche 1: Toegankelijkheid en themafiche 2: Voetgangers voor meer gedetailleerde info.

6.1.3 Comfortparkeerplaatsen

Op grote parkeerterreinen is het aangeraden om, naast de verplichte voorbehouden parkeerplaatsen, ook een aantal comfortparkeerplaatsen te voorzien voor mensen zonder speciale parkeerkaart voor personen met een beperking, maar die wel nood hebben aan een bredere parkeerplaats, zoals ouderen die slecht te been zijn, gezinnen met jonge kinderen, … Deze comfortparkeerplaatsen zijn dus brede parkeerplaatsen die niet expliciet voorbehouden zijn. Comfortparkeerplaatsen worden liefst zo dicht mogelijk bij de bestemming geplaatst, naast de voorbehouden parkeerplaatsen. Ze zijn bij voorkeur minstens 300 centimeter breed en 600 centimeter lang.



figuur 6.4: Comfortparkeerplaats met gangbaar pictogram (bron: www.metec.nl, 2021)

Voor comfortparkeerplaatsen bestaat nog geen officiële aanduiding, al zijn er wel gangbare pictogrammen die vaak gebruikt worden. Het is belangrijk dat deze parkeerplaatsen op een duidelijke manier aangeduid worden, zodat bestuurders begrijpen dat het om parkeerplaatsen gaat voor zij die er nood aan hebben.

6.1.4 Parkeren van andere gemotoriseerde voertuigen

Voor technische informatie omtrent het parkeren van vrachtauto's, bussen,... verwijzen we door naar deel 7 van het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid.

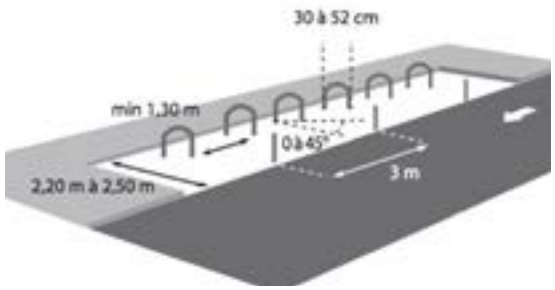
Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
6.1.6 Minimaal aantal voorbehouden parkeerplaatsen bij maximaal 4 parkeerplaatsen	1 stuk	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
6.1.7 Aandeel voorbehouden parkeerplaatsen bij > 4 parkeerplaatsen	6 %	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
6.1.8 Parkeerbord E9a aangevuld met wit internationaal toegankelijkheidssymbool of onderbord met wit internationaal toegankelijkheidssymbool	Ontwerpelement	Bindend	www.handicap.belgium.be
6.1.9 Wit internationaal toegankelijkheidssymbool op parkeervak	Ontwerpelement	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
6.1.10 Kleurmarkering omkadering of invulling parkeervak	Kleur verkeersblauw	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
6.1.11 Minimale afmetingen voorbehouden parkeerplaats	350 x 600 cm	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
6.1.12 Voorbehouden parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij bestemming	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.13 Bij haaks parkeren: maximaal aan 1 zijde een gewone parkeerplaats	Ontwerpelement	Bindend	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.14 Volledig verhard en vlak materiaal	Ontwerpelement	Bindend	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.15 Maximale helling	2 %	Bindend	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.16 Dwars of schuin parkeren	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.17 Aansluiting op omringende looproute is toegankelijk	Principe	Bindend	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.18 Comfortparkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij bestemming, naast voorbehouden parkeerplaatsen	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.1.19 Afmetingen comfortparkeerplaats	300 x 600 cm	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

6.2 Parkeren van bromfietsen en motorfietsen

Het aanleggen van aangepaste parkeervoorzieningen voor gemotoriseerde tweewielers doet het wildparkeren afnemen en verhoogt de veiligheid voor het voertuig. Daarnaast zorgt het voorzien van parkeerplaatsen voor dit type voertuigen ervoor dat de buitenmaatse fietsenstallingen - zie themafiche 3: Fietsen en micromobiliteit - niet ten onrechte worden gebruikt door brom- en motorfietsen. Speed pedelecs vallen onder de categorie 'bromfietsen klasse P' en dienen dus te parkeren op de plaatsen die zijn voorbehouden voor brom- en motorfietsen.

De parkeerplaatsen voor brom- en motorfietsen worden uitgerust met in de grond verankerde systemen. Doordat de tweewieler bevestigd kan worden aan het vastgeankerde element, vermindert de kans op diefstallen. Daarnaast worden deze parkeerplaatsen zo ontworpen dat auto's er niet kunnen parkeren.

Het in de grond verankerde systeem is best een boog in de vorm van een omgekeerde U, tussen de 30 en 52 centimeter diep. Op een hoogte tussen de 30 en 60 centimeter boven de grond is er een extra baar voorzien om het slot te verankeren. Hier kan zowel een ketting als een U-slot gebruikt worden. Omdat het slot zich niet op de grond bevindt, kan er geen gebruik gemaakt worden van het hefboomeffect om het slot open te breken en kan het slot niet met een hamer op de grond bewerkt worden.



figuur 6.3: Afmetingen voorbehouden parkeerplaats (bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein, 2010)

Voor de dimensionering van de parkeervakken zijn de volgende richtlijnen sterk aanbevolen:

- 220 tot 250 centimeter diepe parkeervakken;
- de afstand tussen twee beugels is minstens 130 centimeter;
- de afstand tussen de palen langs de rijbaanzijde is 300 centimeter.

Paaltjes aan de rijbaanzijde verhinderen dat auto's op de parkeerplaatsen voor brom- en motorfietsen parkeren. De parkeerplaatsen mogen geen voetgangers of fietsers hinderen en dienen dus volledig uit de voetgangerszone van minstens 160 centimeter en het fietspad te liggen.

De gebruikte verharding moet zodanig robuust zijn dat de standaard van de brom- of motorfiets niet kan wegzakken, zoals kan gebeuren met asfalt bij warm weer.

Afgesloten brom- en motorfietsenstallingen met een in- en uitgang die enkel toegankelijk is voor tweewielers, vermindert de kans op diefstal.

Voor elke 20 autoparkeerplaatsen wordt best één brom- of motorfietsparkeerplaats voorzien.

Richtlijn **Gemotiveerd afwijken**	Waarde
6.2.1 Parkeerplaatsen brom- en motorfietsen met in de grond verankerde omgekeerde U-systemen	Ontwerpelement
6.2.2 Diepte parkeervakken	220 tot 250 cm
6.2.3 Tussenafstand parkeerbeugels	minimaal 130 cm
6.2.4 Tussenafstand palen aan de rijbaanzijde	300 cm
6.2.5 Robuuste verharding	Ontwerpelement
6.2.6 Aantal te voorziene brom- en motorfietsparkeerplaatsen	1 stuk per 20 autoparkeerplaatsen

Bron: Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid

6.3 Carpoolparking

Carpoolen is het delen van ritten. Een carpoolparking is dus een parking waar iemand zijn of haar wagen kan parkeren, om dan samen met anderen de rit verder te zetten in één wagen. Een reiziger kan ook met een andere modus - zoals de bus of de fiets - tot aan de carpoolparking komen, om daar over te stappen op een wagen. Carpoolparkings liggen meestal dicht bij het vertrekpunt, om van daaruit samen verder te reizen.

Carpoolparkings bevinden zich hoofdzakelijk langs op- en afritten van snelwegen of grote gewestwegen. Een fijnmazig netwerk van opstapplaatsen nabij woonbuurten en bedrijventerreinen kan het delen van autoritten nog beter faciliteren.

Een goede bewegwijzering is essentieel voor het gebruik van de carpoolparkings. Een carpoolparking wordt aangeduid met het verkeersbord E9a, aangevuld met het onderbord GVIId carpool. Wanneer dit verkeersbord gebruikt wordt in de aanloop van de carpoolparking, bijvoorbeeld in een berm, dient er een richtingspijl toegevoegd te worden aan het verkeersbord.

De volgende richtlijnen uit het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid dienen gevolgd te worden:

- Een goede en tijdige bewegwijzering vanaf het hogere wegennet (snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg) noodzakelijk. De toegang tot het parkeerterrein wordt duidelijk bewegwijzerd en met ruimtelijke elementen geaccentueerd. Bij het verlaten van het parkeerterrein worden ook de mogelijke richtingen goed bewegwijzerd om geen onnodig zoekverkeer op drukke knooppunten te veroorzaken.
- Carpoolparkings liggen meestal op plaatsen waar weinig sociale controle is. Auto's blijven er gedurende een langere periode - een hele dag, soms meerdere dagen - zonder toezicht achter. Daarom zijn een open, transparantie inrichting en een degelijke verlichting essentieel, zie themafiche 7: Veiligheid en sociale controle. Omwille van de sociale veiligheid is het parkeerterrein best zichtbaar vanaf de omliggende wegen of diensten.
- Omwille van het comfort is het noodzakelijk een goede wachtaccommodatie te voorzien om te wachten op de carpoolpartner(s), zie themafiche 8: Diensten, hoofdstuk 8.2: Wachtaccommodatie.
- Voor de chauffeur die de carpooler(s) oppikt, wordt de parkeerplaats best zo ingericht dat je er vlot in en uit kan rijden, zonder daarbij andere gebruikers van het Hoppinpunt, zoals fietsers of voetgangers, te hinderen. Dit kan door een Kiss & Ride-zone aan te leggen, zie hoofdstuk 6.5: Kiss & Ride (K&R).
- Voor de inrichting van de parking gelden dezelfde basisuitgangspunten als bij andere parkeerterreinen. Gezien ze dikwijls in een open ruimte liggen, is de landschappelijke inpassing van groot belang, bijvoorbeeld door middel van een sterke groenstructuur. De verharde oppervlakte blijft best beperkt tot het strikt noodzakelijke, zie ook themafiche 10: Kwalitatieve inrichting.
- Een grote meerwaarde is het vermelden van informatie over hoe een carpoolpartner te vinden. Dit kan door het weergeven van info over carpool-apps via de Hoppinzuil (zie ook themafiche 9: Signalisatie), of op een andere, fysieke manier zoals een infobord.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
6.3.1 Signalisatie carpoolparking	Verkeersbord E9a + onderbord GVIId 'Carpool', eventueel aangevuld met richtingspijl	Bindend	www.wegcode.be
6.3.2 Tijdige en goede bewegwijzering vanaf het hogere wegennet	Principe	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.3.3 Zichtbaarheid carpoolparking	Principe	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.3.4 Verlichting carpoolparking	Ontwerpelement, zie themafiche 7: Veiligheid en sociale controle	Advies	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.3.5 Voorzien van wachtaccommodatie	Principe, zie themafiche 8: Diensten	Gemotiveerd afwijken	
6.3.6 Vlot in- en uitrijden is mogelijk, zonder andere gebruikers te hinderen	Principe	Bindend	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.3.7 Beperkte niet-waterdoorlatende verharding	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.3.8 Informatie weergeven over het vinden van een carpoolpartner	Ontwerpelement	Advies	

6.4 Park & Ride (P&R)

Een Park & Ride is een parking waar de reiziger de eigen wagen kan parkeren en kan overstappen op een andere vervoersmodus, meestal het openbaar vervoer, de fiets of te voet. In essentie zijn alle Park & Ride-parkings dus overstapplaatsen en vervoersknooppunten.

Park & Ride-parkings bevinden zich meestal aan de rand van een stad of agglomeratie, zodat men niet met de wagen het centrum in moet rijden.

Een goede bewegwijzering is essentieel voor het gebruik van de Park & Ride-parkings. Een Park & Ride wordt aangeduid met het verkeersbord E9a, aangevuld met het onderbord GVIId P+R. Wanneer dit verkeersbord gebruikt wordt in de aanloop van de Park & Ride-parking, bijvoorbeeld in een berm, dient er een richtingspijl toegevoegd te worden aan het verkeersbord.

De volgende richtlijnen uit het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid dienen gevolgd te worden:

- Een goede en tijdige bewegwijzering vanaf het hogere wegennet (snelweg, gewestweg of stedelijke invalsweg) is noodzakelijk. De toegang tot het parkeerterrein wordt duidelijk bewegwijzerd en met ruimtelijke elementen geaccentueerd. Bij het verlaten van het terrein worden ook de gewenste richtingen goed bewegwijzerd om geen onnodig zoekverkeer op drukke knooppunten te veroorzaken.
- Park & Ride-faciliteiten liggen meestal op plaatsen waar weinig sociale controle is. Auto's blijven er gedurende een langere periode - een hele dag, soms meerdere dagen - zonder toezicht achter. Daarom zijn een open, transparante inrichting en een degelijke verlichting essentieel, zie themafiche 7: Veiligheid en sociale controle. Omwille van de sociale veiligheid is het terrein best zichtbaar vanaf de omliggende wegen of diensten.
- Omwille van het comfort is een goede wachtaccommodatie noodzakelijk. Zo kan je comfortabel wachten op de andere modi alvorens je traject verder te zetten, zie themafiche 8: Diensten, hoofdstuk 8.2: Wachtaccommodatie.
- Voor de inrichting van de Park & Ride gelden dezelfde basisuitgangspunten als bij andere parkeerterreinen. Gezien ze dikwijls in een open ruimte liggen, is de landschappelijke inpassing van groot belang, bijvoorbeeld door middel van een sterke groenstructuur. De verharde oppervlakte blijft best beperkt tot het strikt noodzakelijke, zie ook themafiche 10: Kwalitatieve inrichting.
- Een Park & Ride kan geïmplementeerd worden in een parkeergebouw, al dan niet in samenwerking met een private partner zoals een grootwinkelbedrijf.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
6.4.1 Signalisatie Park & Ride-parking	Verkeersbord E9a + onderbord GVIId 'P+R', eventueel aangevuld met richtingspijl	Bindend	www.wegcode.be
6.4.2 Tijdige en goede bewegwijzering vanaf het hogere wegennet	Principe	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.4.3 Zichtbaarheid Park & Ride	Principe	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.4.4 Verlichting Park & Ride	Ontwerpelement, zie themafiche 7: Veiligheid en sociale controle	Advies	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.4.5 Voorzien van wachtaccommodatie	Principe, zie themafiche 8: Diensten	Gemotiveerd afwijken	
6.4.6 Beperkte niet-waterdoorlatende verharding	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.4.7 Park & Ride in parkeergebouw, al dan niet in samenwerking met private partner	Principe	Suggestie	

6.5 Kiss & Ride (K&R)

Kiss & Ride-zones zijn parkeerplekken waar men slechts voor een beperkte tijd mag stilstaan, met andere woorden parkeerplaatsen voor kortparkeren. De plaatsen dienen enkel voor het afzetten/oppikken van personen. Bij goed gebruik zorgen deze zones voor een vlottere doorstroming van het verkeer. De Kiss & Ride-zone kan ook de vorm aannemen van een Kiss & Ride-strook.

Een goede bewegwijzering is essentieel voor het gebruik van de Kiss & Ride-zone. Een Kiss & Ride wordt aangeduid met het verkeersbord E1, waarmee wordt aangegeven dat het verboden is te parkeren, maar niet om stil te staan. Het E1-verkeersbord kan aangevuld worden met een onderbord 'K+R', al heeft dit onderbord geen juridische waarde.

Een Kiss & Ride kan ook aangeduid worden met het verkeersbord E9a, aangevuld met het onderbord GVIIc '15 MIN'. Op die manier duid je aan dat deze parkeerplaatsen bedoeld zijn voor kort-parkeren.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
6.5.1 Signalisatie Kiss & Ride	Verkeersbord E1 + onderbord 'K+R' of Verkeersbord E9a + onderbord GVIIc '15 MIN.'	Bindend	www.wegcode.be

6.6 Taxi's

Naast alle nieuwe vormen van flexvervoer, waaronder de Hoppintaxi, blijft ook een rol weggelegd voor de klassieke taxidienst. De taxi vormt een erg goede aanvulling op alle gedeelde en openbare vormen van personenvervoer omdat die doorgaans 24 uur op 24 en 7 dagen op 7 beschikbaar is.

Een langsparkeerstrook draagt de voorkeur ten opzichte van haakse of schuine parkeerplaatsen. Zo kan de reiziger steeds instappen in het eerste voertuig van de rij.

Dat een taxi niet achteruit moet uitrijden, vergroot bovendien de veiligheid. Een taxistandplaats dient minstens 600 centimeter lang en 250 centimeter breed te zijn.

De standplaats wordt aangeduid met een verkeersbord E9a, met onderbord GVIId Taxis. Dit kan ondersteund worden door een tekstmarkering 'taxi' op het wegdek.

Indien er openbaar vervoer aanwezig is op het Hoppinpunt, bevinden de taxivoorzieningen zich best zo dicht mogelijk bij de halte.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
6.6.1 Langsparkeerstrook voor taxi's	Ontwerpelement	Advies	Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid
6.6.2 Maatvoering taxistandplaats	600 x 250 cm	Bindend	www.wegcode.be
6.6.3 Signalisatie taxistandplaats	Verkeersbord E9a + onderbord type GVIId 'Taxis'	Bindend	www.wegcode.be
6.6.4 Taxistandplaats zo dicht mogelijk bij halte openbaar vervoer	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	

Referenties

Federale overheid. Dienst Sociale Zekerheid (z.d.), Parkeerkaart (geraadpleegd op 21 december 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Expertise Verkeer en Telematica (2010), Toegankelijk publiek domein. Vademecum (geraadpleegd op 17 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2007), Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid (geraadpleegd op 9 december 2021).

Wegcode.be (z.d.), Regelgeving - Verkeersreglement (geraadpleegd op 20 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

7

Veiligheid en sociale controle

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

Hoppinpunten moeten als cruciale schakels in het netwerk voor iedereen toegankelijk zijn. Dit houdt ook in dat iedereen - chauffeurs, reizigers en bezoekers - zich er veilig moet voelen.

Sociale veiligheid is een subjectief gegeven. Het is het gevoel dat wordt ervaren in een situatie of op een bepaalde plaats. Een laag gevoel van veiligheid betekent dus niet automatisch dat het ook echt een objectief onveilige plaats is. Omgekeerd geldt wel dat een lage objectieve veiligheid een direct negatief heeft op de sociale veiligheid.

Naast ruimtelijke inrichting zijn het dus voornamelijk gevoelsmatige aspecten die ervoor zorgen dat we ons veilig voelen. Op beide moet bij de inrichting van het Hoppinpunt ingespeeld worden zodat er zowel in de feiten als gevoelsmatig een veilige omgeving ontstaat.

Over sociale veiligheid in het algemeen en sociale veiligheid in de openbare ruimte in het bijzonder is zeer veel terug te vinden. Deze ontwerpwijzer gaat enkel in op de aspecten die rechtstreeks invloed hebben op de inrichting van Hoppinpunten.


© ASHIM D SILVA / UNSPLASH

7.1 Locatiekeuze en de huidige situatie

De actuele objectief meetbare veiligheid van een locatie (criminaliteitsstatistieken) kan als factor meespelen bij de beslissing om een Hoppinpunt op een bepaalde locatie in te richten. Een kwalitatieve inrichting kan een verschil maken voor het veiligheidsgevoel en het verminderen van de aantrekkingskracht voor kleine criminaliteit. Indien er echter meer fundamentele (o.a. sociale) problemen aanleiding geven tot een lage objectieve veiligheid, zal dit niet opgelost worden met de inrichting van een kwalitatief Hoppinpunt. Het is dus van belang om hier rekening mee te houden en beleidsmatig de nodige remediërende stappen te nemen. Dit kan gaan over het kiezen van een meer optimale locatie, het sociaal engageren van de buurt bij het Hoppinpunt, enzovoort.

Bovenop de actuele objectieve veiligheid is het van belang om rekening te houden met de sociale veiligheid. De sociale veiligheid wordt sterk beïnvloed door de ruimtelijke omgeving waar we ons in bevinden.

De aanwezigheid van illegale graffiti, sluikstort, vandalisme, verloederde infrastructuur en donkere hoekjes draagt bij tot een gevoel van onveiligheid. Een groot gevoel van sociale controle door buurtbewoners, handelaars, andere reizigers, … draagt dan weer positief bij aan het sociale veiligheidsgevoel.

7.2 Sterk beleid als cruciale factor

Een creatieve en kwalitatieve inrichting van het Hoppinpunt kan het gevoel van onveiligheid door slechte verlichting, vandalisme … tegengaan. Maar de hoofdbrok in de proactieve aanpak van sociale onveiligheid op een Hoppinpunt is voor na de opening: een frequent en adequaat onderhoud, het voorkomen en opruimen van afval of sluikstort, het snel herstellen van eventuele schade door vandalisme, het opvolgen van klachten en meldingen en in meer risicodragende locaties het voorzien van recurrente controle door gemeenschapswacht of politie. Dit zijn beleidsmatige aandachtspunten die een continue inzet vragen van de betrokken actoren. De inrichting moet ook garanderen dat een goed beheer nadien mogelijk is.

Richtlijn	Waarde	Niveau
7.2.1 Adequaat opvolgingsbeleid voor de sociale veiligheid	Principe	Advies

7.3 Inrichting openbare ruimte

Heel wat inrichtingsopties dragen bij aan een verhoogde sociale veiligheid. Ook al zijn geen van onderstaande elementen verplicht aan een Hoppinpunt, het wordt sterk geadviseerd ze maximaal te integreren.

7.3.1 Een kwalitatieve ruimtelijke inrichting

Themafiche 10: Kwalitatieve inrichting gaat in op de kwalitatieve ruimtelijke inrichting van een Hoppinpunt, die zoals reeds aangehaald bijdraagt tot de sociale veiligheid van de locatie. Het Handboek Veilig Ontwerp en Beheer hanteert de ZETA-richtlijnen die concrete handvatten geven om een sociaal veilige omgeving in te richten. ZETA staat voor: zichtbaarheid, eenduidigheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid.

Zichtbaarheid

Zichtbaarheid wordt bepaald door een goed ontwerp via zichtlijnen en overzichtelijkheid (zie themafiche 10: Kwalitatieve inrichting) en verlichting (zie hoofdstuk 7.4: Verlichting openbare ruimte). Overzichtelijkheid betekent dat reizigers in één oogopslag het Hoppinpunt kunnen overzien en kunnen herkennen wat de functies zijn van de verschillende delen van het Hoppinpunt. Hierdoor kan de gebruiker van het Hoppinpunt de situatie beoordelen als veilig en wordt vermeden dat onoverzichtelijke delen van het Hoppinpunt een gevoel van onbehagen creëren. In themafiche 8: Diensten wordt daarom ook stilgestaan bij het goed inplanten van elementen als bagagelockers en pakketautomaten. Die kunnen door hun omvang immers zorgen voor een gesloten wand, wat voorkomen dient te worden in de openbare ruimte.

Eenduidigheid

Eenduidigheid staat voor een herkenbare functie van de openbare ruimte. Een kwalitatief ingericht Hoppinpunt moet steeds voor eenduidigheid zorgen bij de gebruiker. Het moet helder zijn dat een Hoppinpunt een knooppunt is dat bestaat uit een mobiliteitsaanbod en diensten. Ook de omvang van het Hoppinpunt moet duidelijk zijn voor de gebruiker.

Toegankelijkheid

Themafiche 1: Toegankelijkheid en themafiche 2: Voetgangers gaan uitgebreid in op toegankelijkheid en voetgangersvoorzieningen. Toegankelijkheid is ook van belang voor de sociale veiligheid. Duidelijke looproutes die aangeven waar de gebruiker het Hoppinpunt kan betreden en verlaten, dragen bij tot het gevoel van sociale veiligheid. Het afschermen van bepaalde delen van het Hoppinpunt om oneigenlijk gebruik te voorkomen, draagt ook bij tot de sociale veiligheid.

Aantrekkelijkheid

Een aantrekkelijk Hoppinpunt geeft logischerwijze een goed en veilig gevoel. Gebruik maken van kwalitatieve natuurlijke elementen, het toevoegen van groenelementen, het goed onderhouden en beheren van het Hoppinpunt, ... draagt allemaal bij tot de aantrekkelijkheid van de locatie en dus tot de sociale veiligheid.

7.3.2 Multifunctionele locatie

Een multifunctioneel gebruik van het Hoppinpunt kan bijdragen tot extra passage of langer gebruik per etmaal en bijgevolg tot extra sociale controle.

Dit kan vorm krijgen door het toevoegen van diensten zoals een pakketautomaat, maar ook een eet- en drankgelegenheid of centrumdiensten. In themafiche 8: Diensten wordt hier verder op ingegaan.

Een Hoppinpunt kan ook multifunctioneel gebruikt worden door er een ontmoetingsplaats van te maken, een plaats waar het aangenaam vertoeven is met bijvoorbeeld een picknickbank, speeltuin of petanquebaan. Op deze manier trekt het Hoppinpunt ook andere gebruikers zoals buurtbewoners aan die er niet moeten zijn voor het mobiliteitsaanbod, waardoor de sociale controle groter is.

7.3.3 Overlast

Bij het ontwerp van de openbare ruimte is het belangrijk om stil te staan bij de mogelijke risico's. Zo zal een slecht zichtbare effen muur mogelijk beklad worden met illegale graffiti of een donker hoekje bevuild door wildplassen. Scan tijdens het inrichtingsproces dan ook op deze risico's en kijk hoe met een kwalitatieve, creatieve inrichting en slimme verlichting deze zaken voorkomen kunnen worden.

Richtlijn	Waarde	Niveau
7.3.1 Maak gebruik van het ZETA-principe i.f.v. sociale veiligheid	Principe	Gemotiveerd afwijken

7.4 Verlichting openbare ruimte

Een goed verlichte openbare ruimte heeft een positieve invloed op het veiligheidsgevoel. Studies tonen aan dat verlichting geen invloed heeft op de objectieve veiligheid van een locatie, maar wel op de sociale veiligheid. Bovenop het feit dat een goed verlichte openbare ruimte onbewust een veiliger gevoel geeft, verhoogt het ook de sociale controle.

Daarnaast kan een goede verlichting ook bijdragen tot de algemene verkeersveiligheid en de veiligheid van de actieve weggebruikers in het bijzonder.

Creatief omgaan met verlichting kan ook zorgen voor sfeerschepping en het verhogen van de aantrekkelijkheid van het Hoppinpunt. Mede dankzij de creatieve sfeerverlichting is het stationsplein van Duffel ook 's avonds een aangenaam plein.



figuur 7.1: Het stationsplein van Duffel (bron: Gemeente Duffel, 2017)



figuur 7.2: Het Drongenplein in Gent, 2021

Op het Drongenplein in Gent zet contourverlichting het historische gebouw in de verf en zorgt het voor een goede verlichting van de randen van het plein. Desgewenst kan de verlichting buiten de servicetijden van het Hoppinpunt uitgeschakeld of gedimd worden om lichtvervuiling tegen te gaan.

Bij de keuze van straatverlichting is ledverlichting vandaag vanzelfsprekend. AWV, VVSG en Fluvius streven ernaar om tegen 2030 over te schakelen naar 100 procent ledverlichting. Maak van de inrichting van het Hoppinpunt dan ook gebruik om de straatverlichting te vernieuwen. Het is aangeraden te kiezen voor interactieve openbare verlichting zodat het brandschema aan de noden van het Hoppinpunt kan worden aangepast.

Meer details, inspiratie en praktijkinformatie zijn te vinden in de Code van goede praktijk - Openbare verlichting.

Algemene tips voor verlichting aan Hoppinpunten:

- Zorg dat de contouren van het Hoppinpunt steeds zichtbaar zijn, dit geeft de gebruiker een overzicht van de locatie en de aanwezige elementen.
- Kies voor ledverlichting.
- Kies voor warm wit licht (2900 kelvin) waar het Hoppinpunt aansluit op de straat. Dit verhoogt naast de sociale veiligheid ook de verkeersveiligheid van het Hoppinpunt.
- Kies op de rest van het Hoppinpunt voor ledverlichting van maximaal 2900 kelvin of minder waar mogelijk. Hoge waarden dragen bij tot lichtvervuiling en worden best vermeden waar er geen rechtstreekse meerwaarde is.
- Hou rekening met buurtbewoners, de natuur en de invloed van lichtvervuiling. Kies voor aangepaste of sfeerverlichting waar nodig en dim ze of schakel ze uit nadat de dienstverlening stopt.
- Vermijd donkere plaatsen op het Hoppinpunt: plaatsen aan het Hoppinpunt die functioneel niet verlicht moeten worden, maar wel het gevoel van onveiligheid kunnen vergroten, worden best verlicht via sfeerverlichting.

Richtlijn Advies	Waarde
7.4.1 Maak gebruik van ledverlichting en let op de intensiteit	Principe
7.4.2 2900 kelvin waar het Hoppinpunt aansluit op de straat, een afwijking van 200 kelvin is toegestaan	Principe
7.4.3 Maximaal 2900 kelvin voor de algemene verlichting van het Hoppinpunt	Principe
7.4.4 Voorkom donkere plaatsen op Hoppinpunten	Principe
7.4.5 Gebruik sfeerverlichting om onveiligheidsgevoel te verkleinen op donkere plaatsen	Principe

7.5 Cameratoezicht

Het opvallend plaatsen van camera's kan een afschrikeffect teweegbrengen omdat ze het signaal geven dat de situatie wordt gemonitord. In specifieke situaties kan dit een meerwaarde zijn, bijvoorbeeld bij de inplanting van een Hoppinpunt op een plek waar weinig sociale controle mogelijk is. Opvallend geplaatste camera's op Hoppinpunten zouden echter ook, zoals op vele andere locaties, eerder een omgekeerd effect kunnen genereren en juist een gevoel van onveiligheid oproepen. De noodzaak aan camera's zou er namelijk op kunnen wijzen dat het een onveilige plek is.

Vandaag de dag worden bewakingscamera's op verschillende locaties als normaal beschouwd, bijvoorbeeld aan grote treinstations, aan een geldautomaat of aan de ingang van een winkel. Op locaties waar cameratoezicht aanvaard is, ligt het onveiligheidsgevoel dat de camera's kunnen veroorzaken lager.

Cameratoezicht dient dus zeer weloverwogen toegepast te worden en steeds in rechtstreekse relatie tot feiten en risico's. De eerste stap in de afweging omtrent het plaatsen van bewakingscamera's zou steeds moeten zijn: zorg voor een inherent (sociaal) veilig ontwerp zodat fysieke of camerabewaking overbodig is. Als er (vrees voor) een probleem is met sluikstorten, diefstal … zal camerabewaking alleen dat probleem niet oplossen en zijn er meestal ook onder andere aanpassingen aan de inrichting van de site zelf nodig.

Indien cameratoezicht toch gewenst is, dient er rekening gehouden te worden met de volgende elementen:

- Het plaatsen, onderhouden en beheren van camera's kan via heel wat private leveranciers. Hou er wel rekening mee dat er, naast de aankoopkost, ook aanzienlijke kosten zijn verbonden aan het onderhoud en de backoffice van camera's. Bovendien worden soms bijkomende kosten aangerekend wanneer er beelden worden opgevraagd. Hou rekening met deze elementen bij het opstellen van een aanbesteding.
- Voor elke locatie waar camerabewaking wordt overwogen, zijn voorafgaandelijke afspraken met de betrokken politiediensten omtrent de opvolging en het gebruik van de camerabeelden een noodzakelijke voorwaarde. Cameratoezicht dient te voldoen aan de wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's. Dit houdt onder meer in dat cameratoezicht op het openbaar domein moet worden aangekondigd.

Bovenstaande maatregelen, waarbij een kwalitatieve ruimtelijke inrichting en een sterk beleid hand in hand gaan, dragen bij tot het gevoel van sociale veiligheid en zorgen voor een sociaal veilig Hoppinpunt, en daardoor tegelijk ook voor een veilige buurt.



figuur 7.3: Duidelijk aanwezig cameratoezicht (bron:Rechtenvrije foto, 2019)

Richtlijn	Waarde	Niveau
7.5.1 Gebruik cameratoezicht enkel wanneer de situatie dit vereist, zorg eerst voor een kwalitatieve inrichting	Principe	Advies

Referenties

Crow (2014), Sociale veiligheid in de openbare ruimte (geraadpleegd op 5 januari 2022).

Federale overheid. Dienst Binnenlandse Zaken (z.d.), Wet van 21 maart 2007 tot regeling van de plaatsing en het gebruik van bewakingscamera's (geraadpleegd op 20 december 2021).

Fluvius (z.d), Openbare verlichting (geraadpleegd op 20 december 2021).

Ibe-biv (2015), Code van goede praktijk - Openbare verlichting (geraadpleegd op 20 december 2021).

Luten, I. et al. (2008), Handboek Veilig Ontwerp en Beheer - Sociale veiligheid in buitenruimten, gebouwen en woningen. Bussum: Thoth.

Provincie West-Vlaanderen (2018), Verminderen van openbare verlichting: impact op veiligheid en criminaliteit - Praktijkgids voor lokale besturen (geraadpleegd op 20 december 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer (2017), Lichtvisie Vlaamse gewestwegen (geraadpleegd op 6 januari 2022).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

8

Diensten

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

In deze themafiche worden de meest aangewezen of vaakst voorkomende diensten toegelicht, met aandacht voor hun implementatie binnen het Hoppinpunt.

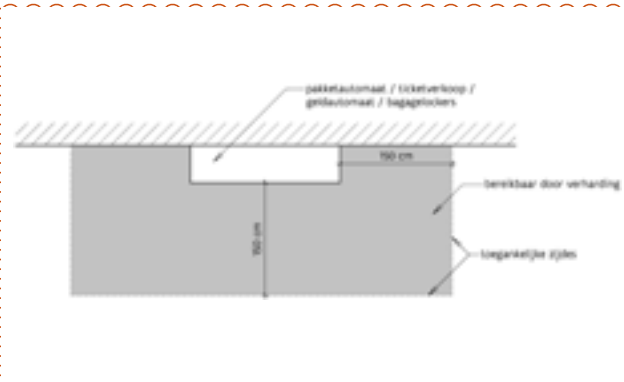
8.1 Ticketing

Bij ticketing kan vandaag een onderscheid worden gemaakt tussen fysieke tickets aangeboden via een loket, een verkooppunt of een ticketautomaat en digitale alternatieven via sms, app, … Er is een evolutie ingezet naar meer en meer digitale alternatieven.

Fysieke locaties waar ticketing mogelijk is, moeten steeds universeel toegankelijk zijn. Aan de bedienbare zijde van de ticketautomaat, het loket of het verkooppunt, dient een draaicirkel van 150 centimeter diameter voorzien te worden.

Voor de ticketingautomaten is de European Accessibility Act (EU richtlijn 2019/882) van toepassing. Deze richtlijn heeft betrekking op o.a. de hoogte van de te bedienen knoppen, schermen en andere elementen op ticketautomaten.





figuur 8.1: Principetekening vrije ruimte voor niet-vrijstaande elementen

8.2 Wachtaccommodatie

Er zijn verschillende vormen van wachtaccommodatie mogelijk, gaande van inpandige wachtruimtes tot luifels of zitbanken. Afhankelijk van de inschaling van het Hoppinpunt is één van de volgende drie types wachtaccommodatie vereist: inpandig, overdekt of zitmogelijkheid.

8.2.1 Inpandige wachtaccommodatie

Een inpandige wachtruimte is een ruimte met comfortabele zitmogelijkheden in een wind- en waterdicht gebouw. De bekendste soort is een wachtruimte in een stationsgebouw. Naast stationsgebouwen kunnen bijvoorbeeld ook lokale dienstencentra of buurtpunten dienen als inpandige wachtruimte. Belangrijk is dat de wachtruimte zo ruim mogelijke openingsuren heeft.

Let op dat de looplijnen tussen de verschillende (minstens twee) in- en uitgangen vrij zijn. Het zichtbaar maken van de vertrektijden van het mobiliteitsaanbod zorgen voor een kwalitatieve inpandige wachtruimte. Bijkomend dient de wachtruimte universeel toegankelijk te zijn. Meer info vind je in het Handboek toegankelijkheid publieke gebouwen.

8.2.2 Overdekte wachtaccommodatie

Een overdekte wachtaccommodatie is een plaats die overdekt is en idealiter aan minstens drie zijden gesloten zodat de ruimte winddicht is. De bekendste overdekte wachtaccommodatie zijn de schuilhuisjes van De Lijn. Ook overdekte wachtaccommodatie van andere aanbieders is een mogelijkheid.

Het is aan te raden om zitplaatsen en/of steunbaren te voorzien in een overdekte wachtaccommodatie.

Hou rekening met een gemiddelde breedte van 150 centimeter, een gemiddelde hoogte van 225 centimeter en een lengte gaande van 274 centimeter tot 525 centimeter.

Rondom de toegankelijke zijdes van de overdekte wachtaccommodatie dient er een vrije afstand van minstens 160 centimeter voorzien te worden. De aanloop naar de wachtaccommodatie dient vlot bereikbaar te zijn voor voetgangers volgens de principes van toegankelijkheid, aangegeven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

Richtlijn **Bindend**	Waarde	Bron
8.1.1 Vrije ruimte voor ticketverkooppunt	Oppervlak 150 x 150 cm	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.1.2 Voor de ticketingautomaten is de European Accessibility Act (EU richtlijn 2019/882) van toepassing	Ontwerpelement	EU richtlijn 2019/882

De overdekte wachtaccommodatie dient altijd universeel toegankelijk te zijn.

Transparante deuren en wanden moeten gemarkeerd worden, zodat iedereen ze goed kan waarnemen. Over de volledige breedte van de glazen wanden en deuren moet er markering aangebracht worden op voet-, heup- en ooghoogte. De strook heeft een breedte van minimum 7,5 centimeter en heeft een contrasterende kleur. De referentiehoogtes hiervoor zijn bij voethoogte tussen de 10 en 30 centimeter, bij heuphoogte tussen de 85 en 100 centimeter en bij ooghoogte tussen de 140 en 160 centimeter. Zorg dat de (glazen) deuren voor iedereen te onderscheiden zijn van de glazen wanden.

De aankomende modus moet goed zichtbaar zijn vanuit het schuilhuisje, ook voor mensen met een beperkte mobiliteit.

Bij schuilhuisjes is het aangeraden om aan de onderkant van de zijwanden een open spleet te voorzien. Op die manier kan worden voorkomen dat vuil zich langs de zijwanden ophoopt. Schuilhuisjes dienen in het algemeen goed onderhouden te worden.

Er kan gekozen worden om een groendak te plaatsen op de dakstructuur. Er kan ook gekozen worden om een klein fotovoltaïsch paneel te plaatsen op het dak, dat instaat voor de verlichting van de wachtaccommodatie. Verlichting in het schuilhuisje is aanbevolen. Wanneer er aankomst- en vertrektijden in het schuilhuisje zichtbaar zijn, dienen deze verlicht te worden. Voldoende verlichting door omgevingslicht is essentieel.





Figuur 8.2 & 8.3: Overdekte wachtaccommodatie (bron: Mpact, 2021)

Richtlijn	Waarde	Niveau
8.2.1 Zo ruim mogelijke openingsuren inpandige wachtruimte	Principe	Suggestie
8.2.2 Realtime info over vertrektijden binnen inpandige wachtruimte	Principe	Suggestie
8.2.3 Overdekte wachtaccommodatie aan drie zijden gesloten	Principe	Gemotiveerd afwijken
8.2.4 Zitplaatsen binnen overdekte wachtaccommodatie	Principe	Gemotiveerd afwijken
8.2.5 Gemiddelde afmetingen schuilhuisje	Lengte 274 tot 525 cm, breedte 150 cm, hoogte 225 cm	Suggestie
8.2.6 Te vrijwaren ruimte rondom toegankelijke zijdes wachtaccommodatie	160 cm	Bindend

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen

8.2.7 Locatie schuilhuisje volgens principes toegankelijkheid	Zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair	Bindend
8.2.8 Markering glazen deuren en wanden schuilhuisje	Op voethoogte tussen de 10 en 30 cm, op heuphoogte tussen de 85 en 100 cm en op ooghoogte tussen de 140 en 160 cm	Bindend
8.2.9 Markering glazen deuren en wanden in contrasterende kleur	Ontwerpelement	Bindend

Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

8.2.10 Breedte strook glazen deuren en wanden	Minimum 7,5 cm	Gemotiveerd afwijken
8.2.11 Groendak op overdekte wachtaccommodatie	Ontwerpelement	Suggestie
8.2.12 Fotovoltaïsch paneel op overdekte wachtaccommodatie	Ontwerpelement	Suggestie
8.2.13 Verlichting in schuilhuisje	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken

8.2.3 Zitmogelijkheid

Voldoende zitmogelijkheden zijn noodzakelijk op een Hoppinpunt en zorgen voor toegankelijkheid en inclusie (zie ook themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.7: Rustpunten). Inpandige of overdekte wachtaccommodatie biedt beschutting tegen regen en wind. Bij een aanvullende, niet overdekte zitmogelijkheid is dit niet het geval.

De zitmogelijkheid moet steeds goed bereikbaar zijn en zich op een zichtbare plaats bevinden. Het is belangrijk aandacht te geven aan ergonomische rustpunten zoals omschreven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.7: Rustpunten, en aan de robuustheid en duurzaamheid van de materialen.

Aanvullende, niet overdekte zitmogelijkheden zijn niet uitsluitend gericht op het wachten aan de eventuele halte. Ze zijn ook bedoeld voor gebruikers die langer dan vijf minuten op het Hoppinpunt verblijven. Dit kan de vorm aannemen van traditionele zitbanken, picknicktafels, … Eventueel worden deze geplaatst in een rustige zone of groenzone aan het Hoppinpunt.

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
8.2.14 Zitmogelijkheden op Hoppinpunten	Ontwerpelement	Suggestie	
8.2.15 Ergonomische rustpunten	Ontwerpelement	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.2.16 Duurzame en robuuste materiaalkeuze	Ontwerpelement	Gemotiveerd afwijken	

8.3 Vuilnisbak

Zorg bij de plaatsing van vuilnisbakken voor een onderhoudsplan, al dan niet opgesteld door de gemeente. Je kan de keuze maken tussen een restafvalbak of een bak met verschillende onderdelen: restafval, papier en karton, pmd en glas.

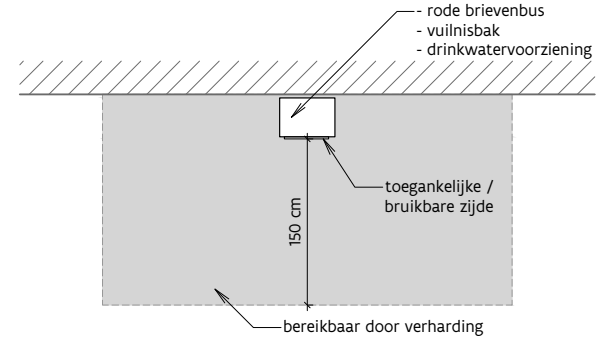
Aan de toegankelijke zijdes van de vuilnisbak dient een verhard oppervlak met diameter 160 centimeter voorzien te worden.

De vuilnisbak dient ook vlot bereikbaar te zijn voor voetgangers volgens de principes van toegankelijkheid, aangegeven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

De opening van de vuilnisbak dient zich te bevinden tussen de 40 en 140 centimeter. De afstand tussen de toegankelijke verharding en de vuilnisbak mag maximum 30 centimeter zijn.



figuur 8.5: Vuilnisbak met sorteeropties (bron: www.ovpro.nl, 2021)



figuur 8.4: Principetekening vrije ruimte bij vrijstaande elementen

Richtlijn **Bindend**	Waarde	Bron
8.3.1 Te vrijwaren ruimte rondom toegankelijke zijdes vuilnisbak	160 cm	Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen
8.3.2 Hoogte opening vuilnisbak	40 tot 140 cm	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.3.3 Afstand toegankelijke verharding en vuilnisbak	Maximaal 30 cm	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

8.4 Pakketautomaat

Er zijn verschillende aanbieders van pakketautomaten. Afhankelijk van het potentieel van de regio, kunnen de meeste pakketautomaten modulair geplaatst worden.

Voor de plaatsing van een pakketautomaat, is een verhard oppervlak vereist van gemiddeld 65 centimeter diep maal de lengte van de pakketautomaat, vermeerderd met 160 centimeter rondom de toegankelijke zijdes van de pakketautomaat. Zie figuur 8.1: Principetekening vrije ruimte voor niet-vrijstaande elementen.

De hoogte van het bedieningspaneel dient tussen de 90 en 120 centimeter te zijn. Er dient volgens de principes van toegankelijkheid auditieve ondersteuning mogelijk te zijn bij een pakketautomaat.

Door zijn omvang wordt een pakketautomaat feitelijk een muur in de publieke ruimte. De plaatsing van de pakketautomaat is dan ook wenselijk tegen een wandelement, zoals een haag of een muur op het Hoppinpunt. Op die manier is er een goede ruimtelijke integratie op het Hoppinpunt. Tegelijk is er meer sociale controle aangezien donkere, verdoken hoeken vermeden worden.



figuur 8.6: Pakketautomaat tegen bestaand wandelement (bron: Het Nieuwsblad, 2021)

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
8.4.1 Verhard oppervlak voor sokkel pakketautomaat	65 cm x lengte pakketautomaat	Gemotiveerd afwijken	
8.4.2 Verhard oppervlak rondom toegankelijke zijden pakketautomaat	160 cm	Bindend	Vademecum Voetgangersvoorzieningen
8.4.3 Hoogte bedieningspaneel	90 tot 120 cm	Bindend	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.4.4 Auditieve ondersteuning pakketautomaat	Principe	Gemotiveerd afwijken	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.4.5 Plaatsing van pakketautomaat langs wand of ander verhoogd lijnvormig element	Principe	Suggestie	
8.4.6 Plaatsing van pakketautomaat in de buurt van (kort)parkeerplaatsen	Principe	Suggestie	

De locatie van een pakketautomaat mag niet uitnodigen tot foutparkeren of stilstaan op de openbare weg, waarbij eventuele andere weggebruikers gehinderd worden. Daarom wordt de pakketautomaat vaak bij (kort)parkeerplaatsen gepositioneerd. In dat geval bescherm je de pakketautomaat best door voldoende hoogteverschil of paaltjes te voorzien. Zo voorkom je accidentele aanrijdingen. Let hierbij wel op de regels rond universele toegankelijkheid.

8.5 Bagagelockers

De aanbevelingen omtrent plaatsing en verharding zijn dezelfde als bij een pakketautomaat, zie hoofdstuk 8.4: Pakketautomaat. Ook dienen bagagelockers universeel toegankelijk te zijn zoals aangegeven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

Wees aandachtig voor de prijs die de gebruikers van de bagagelockers moeten betalen. Deze mag niet te hoog liggen zodat er ook effectief gebruik van gemaakt wordt.

Om de openbare ruimte niet vol te plaatsen met obstakels kan er gekeken worden of het niet mogelijk is om de bagagelockers te verwerken in de inpandige of overdekte wachtaccommodatie.

Besteed voldoende aandacht aan de brandveiligheid bij het voorzien van een elektriciteitsaansluiting in bagagelockers.

Enkele aandachtspunten hierbij zijn:

- Voorzie enkel bovengrondse laadpunten in lockers om tussenkomsten van de hulpdiensten te vergemakkelijken en het toezicht op de lockers te optimaliseren.
- Specifiek voor fietsbatterijen kan gebruik gemaakt worden van een zogenaamde batterijlaadkast die brandveilig is uitgevoerd. Dit is evenwel nog in ontwikkeling.
- Voorzie maatregelen zodat een voertuig de locker(s) niet kan aanrijden zoals paaltjes, verhoogde inrichting, ...
- De laadinrichting wordt beschermd tegen de te verwachten uitwendige invloeden van de ruimte waarin de laadinrichting wordt geplaatst. Als de laadinrichting in open lucht wordt geïnstalleerd, beschikt het materieel over een beschermingsgraad van tenminste IP44.
- Voorzie een systeem waarbij in geval van calamiteit alle laadpunten spanningsloos kunnen gezet worden (vandalismevrij).
- Voorzie de gepaste elektrische beveiliging voor het laadpunt.
- Voorzie ter plaatse veiligheidsinstructies voor de gebruikers.
- Voor de indienststelling is een conforme AREI elektrische installatie van prioritair belang.

Bij de concrete realisatie van het Hoppinpunt is het aangewezen contact op te nemen met de lokale brandweerdienst.

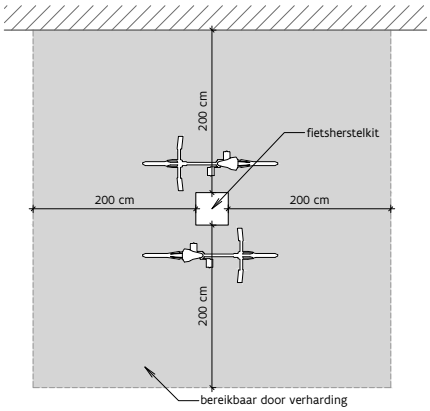
Richtlijn Suggestie	Waarde
8.5.1 Plaatsing van bagagelockers langs lijnvormig element binnen wachtaccommodatie	Principe

8.6 Fietsherstelmogelijkheid

De gemiddelde afmetingen van een fietsherstelkit zijn 40 x 40 x 100 centimeter. Voorzie langs alle toegankelijke zijdes zeker 2 meter zodat er gemakkelijk met de fiets gemanoeuvreerd kan worden.

Aangezien fietsherstelkits gevoelig zijn voor vandalisme, plaats je ze best op een locatie met sociale controle. Let er ook op dat de materialen robuust en duurzaam zijn. Voor het comfort van de fietser is een fietsherstelmogelijkheid best overdekt.

Zorg voor voldoende ruime openingsuren bij een fietspunt of een fietsherstelplaats.



figuur 8.7: Vrije ruimte voor een fietsherstelkit

Richtlijn	Waarde	Niveau
8.6.1 Gemiddelde afmetingen fietsherstelkit	40 x 40 x 100 cm	Suggestie
8.6.2 Te vrijwaren ruimte rondom fietsherstelkit	200 cm	Gemotiveerd afwijken
8.6.3 Overdekken fietsherstelmogelijkheid	Ontwerpelement	Suggestie

Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen

8.7 Sanitair

Er kan een bemand inpandig sanitair voorzien worden, een sanitair gebouw geplaatst worden of een samenwerking worden aangegaan met een openbaar gebouw - zoals een gemeentehuis of een bibliotheek - of met een onderneming in de buurt.

In elk geval is het belangrijk dat het sanitair zo ruim mogelijke openingsuren heeft. Het sanitair dient te voldoen aan de richtlijnen toegankelijkheid publieke gebouwen. Zorg ook voor een onderhoudsplan dat instaat voor minstens één dagelijkse schoonmaakbeurt.

Plaats het sanitair op een locatie waar er sociale controle is om vandalisme tegen te gaan.

8.8 Rode brievenbus

Aan de zijde van de opening van de brievenbus dient een verhard oppervlak met diameter 160 centimeter voorzien te worden. Zie figuur 8.4: Principetekening vrije ruimte bij vrijstaande elementen. De rode brievenbus mag dus niet in het gras of in een haag staan. De rode brievenbus moet op het maaiveldniveau waarneembaar zijn volgens de richtlijnen in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.2: Obstakels op de looproute.

De opening van de brievenbus dient zich te bevinden tussen de 40 en 140 centimeter.

De rode brievenbus dient ook vlot bereikbaar te zijn voor voetgangers volgens de principes van toegankelijkheid, aangegeven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair.

Zorg ervoor dat de plaatsing van de brievenbus foutparkeren of stilstaan op de openbare weg niet in de hand werkt.

Richtlijn **Bindend**	Waarde	Bron
8.7.1 Sanitair is toegankelijk volgens stedenbouwkundige verordening	Principe	Bron: Handboek toegankelijkheid publieke gebouwen
8.8.1 Te vrijwaren afstand voor toegankelijke zijde rode brievenbus	160 cm	Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen
8.8.2 Reikhoogte opening brievenbus	40 tot 140 cm	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

8.9 AED

Aan de plaatsing van een AED-toestel buiten zijn heel wat randvoorwaarden verbonden. Met de volgende zaken moet je zeker rekening houden:

- Het toestel moet steeds, 24 uur op 24, toegankelijk en goed zichtbaar zijn.
- Er dient een locatie gevonden te worden om de wandkast aan een muur te bevestigen.
- Indien het toestel buiten hangt, moet de temperatuur continu gehouden worden. Hiervoor is toegang tot het elektriciteitsnet nodig.
- Om de temperatuur ook in de zomer onder controle te houden, wordt de AED-kast best in de schaduw gehangen.

Een AED-wandkast heeft gemiddeld volgende afmetingen: 20 x 45 x 45 centimeter. Deze afmetingen kunnen verschillen naargelang het merk en type.

Het AED-toestel dient geplaatst te worden tegen een verticale wand op een hoogte tussen 40 en 140 centimeter.

8.10 Geldautomaat

Aan de toegankelijke zijdes van de geldautomaat dient een verhard oppervlak met diameter 160 centimeter voorzien te worden. Zie figuur 8.1: Principetekening vrije ruimte voor niet-vrijstaande elementen.

De geldautomaat dient ook vlot bereikbaar te zijn voor voetgangers volgens de principes van toegankelijkheid, aangegeven in themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair. De hoogte van het bedieningspaneel dient tussen de 90 en 120 centimeter te zijn.

8.11 Wifi

Om wifi ter beschikking te stellen van de gebruikers van een Hoppinpunt, dient er een ethernetkabel van de internetprovider en een modem of router aanwezig te zijn. Daarnaast is er ook een duidelijke communicatie nodig naar de gebruikers hoe het wifinetwerk gebruikt kan worden.

Wanneer er een digitale informatiezuil geplaatst wordt op het Hoppinpunt, is de internetaansluiting hier mee in opgenomen. Qua dataverbruik dient er een gebruikskost voorzien te worden.



figuur 8.8: AED-toestel (bron: www.lanaken.be, 2021)

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
8.9.1 Afmetingen AED-toestel	20 x 45 x 45 cm	Suggestie	
8.9.2 Hoogte AED-toestel	40 tot 140 cm	Bindend	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.10.1 Geldautomaat bij afwezigheid van geldautomaat in de omgeving	Ontwerpelement	Suggestie	
8.10.2 Te vrijwaren afstand voor bruikbare zijde geldautomaat	160 cm	Bindend	Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen
8.10.3 Hoogte bedieningspaneel	90 tot 120 cm	Suggestie	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
8.11.1 Wifi	Ontwerpelement	Suggestie	
8.13.1 Minstens twee oplaadpunten voor toestellen voorzien	Principe	Suggestie	
8.13.2 Hoogte oplaadpunten voor toestellen	40 tot 140 cm	Bindend	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

8.12 Laadpaal

Voor het opladen van private elektrische voertuigen en/of deelwagens dienen er één of meerdere laadpalen geplaatst te worden.

De technische gegevens over laadpalen vind je terug in themafiche 5: Deelwagens, hoofdstuk 5.1.3: Laadinfrastructuur elektrische deelwagens. De technische specificaties van de laadpaal is identiek voor een deelwagen als voor een private wagen.

8.13 Oplaadpunt toestellen

Een oplaadpunt met verschillende stopcontacten kan gebruikt worden voor het opladen van smartphones, tablets, laptops, enzovoort. Wanneer dit voorzien wordt, zijn er altijd minstens twee oplaadpunten nodig voor een kwalitatieve dienstverlening. Het oplaadpunt kan een gewoon stopcontact zijn, of er kan gekozen worden om een actief oplaadpunt te voorzien waarbij er bijvoorbeeld gefietst moet worden om elektriciteit op te wekken. Voorzie bij deze laatste optie ook zeker een gewoon stopcontact. Zo vallen mensen waarvoor fietsen niet vanzelfsprekend is niet uit de boot. De oplaadpunten dienen zich te bevinden op een verticale wand of element op een hoogte tussen 40 en 140 centimeter.

Richtlijn Bindend	Waarde	Bron
8.14.1 Te vrijwaren ruimte rondom drinkwatervoorziening	160 cm	Bron: Vademecum Voetgangersvoorzieningen
8.14.2 Hoogte mond watertappunt	90 tot 120 cm	Bron: Vademecum Toegankelijk Publiek Domein

8.14 Drinkwatervoorziening

Drinkwatervoorzieningen worden veelal geplaatst in de vorm van een drinkwaterfontein. Je ziet ze vooral op pleinen of op speelplaatsen en zijn ook op Hoppinpunten opportuun.

Voorzie een ruimte van 160 centimeter diameter rondom de drinkwatervoorziening. Zie figuur 8.4: Principetekening vrije ruimte bij vrijstaande elementen. Voorzie een aanvoerleiding voor drinkwater en een afvoerrooster met afvoerleiding onder de mond van het tappunt.

De drinkwaterfontein dient vlot bereikbaar te zijn voor voetgangers volgens de principes van toegankelijkheid (zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.8: Straatmeubilair).

De hoogte van de mond van het watertappunt dient zich tussen de 90 en 120 centimeter te bevinden.

8.15 Vergaderruimte of flexwerkplek

Denk steeds na over de inplanting van de dienst. Zorg voor een toegankelijk looppad richting de dienst en een draaicirkel voor de dienst. Denk aan de duurzaamheid en robuustheid van de materialen om samen met sociale controle vandalisme te voorkomen.

8.16 Voedings- en krantenwinkel

Voorzie een universele toegankelijkheid tot aan dit punt indien er actief samengewerkt wordt om een dienst te voorzien.

8.17 Eet- en drankgelegenheid

Voorzie een universele toegankelijkheid tot aan de automaat en tot aan de eet- en drankgelegenheid indien er actief mee wordt samengewerkt om een dienst te voorzien.

8.18 Uitleenpunt kinderwagens

Denk steeds na over de inplanting van de dienst. Zorg voor een toegankelijk looppad richting de dienst en een draaicirkel voor de dienst. Denk aan de duurzaamheid en robuustheid van de materialen om samen met sociale controle vandalisme te voorkomen.

8.19 Spin-off van centrumdiensten

Denk steeds na over de inplanting van de dienst. Zorg voor een toegankelijk looppad richting de dienst en een draaicirkel voor de dienst. Denk aan de duurzaamheid en robuustheid van de materialen om samen met sociale controle vandalisme te voorkomen.

8.20 Andere

Denk steeds na over de inplanting van de dienst. Zorg voor een toegankelijk looppad richting de dienst en een draaicirkel voor de dienst. Denk aan de duurzaamheid en robuustheid van de materialen om samen met sociale controle vandalisme te voorkomen.

Referenties

De Lijn (2020), Bushaltegids. Standaardisatie van bushaltes (geraadpleegd op 18 oktober 2021).

Europees Parlement en Raad van de Europese Unie (2019), European Accessibility Act (geraadpleegd op 7 december 2021).

Vlaamse overheid. Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Expertise Verkeer en Telematica (2010), Toegankelijk publiek domein. Vademecum (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 3 december 2021).

Vlaamse overheid en Inter (z.d.), Handboek toegankelijkheid publieke gebouwen (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse regering (2009), Besluit van de Vlaamse regering tot vaststelling van een gewestelijke stedenbouwkundige verordening betreffende toegankelijkheid (geraadpleegd op 10 december 2021).

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

9

Signalisatie

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be



Goede signalisatie is essentieel voor het gebruiksgemak van een Hoppinpunt. Het toepassen van de Hoppin-merkarchitectuur vergroot de zichtbaarheid en herkenbaarheid van het Hoppinpunt en zorgt voor een uniform netwerk van Hoppinpunten. Binnen dit kader maken we een theoretisch onderscheid tussen verschillende dimensies of lagen van signalisatie, elk met een eigen doel. Bij elk van de dimensies dient de Hoppin-merkarchitectuur toegepast te worden. Let wel dat in de praktijk deze lagen door elkaar kunnen lopen op de verschillende communicatiedragers.

9.1 Algemene richtlijnen

Een aantal zaken rond het toepassen van de Hoppin-merkarchitectuur zijn algemeen van aard. De huisstijlkleuren van het merk Hoppin dienen op elke communicatiedrager zo correct mogelijk te worden toegepast. Omdat er een verschil kan zijn in materiaalgebruik op het terrein, is het nodig om kleurdefinities uit verschillende kleurboeken te hanteren. Zo blijft het kleurverschil tussen materialen minimaal en wordt de integriteit van het merk gewaarborgd. In functie van de toegankelijkheid dient in het ontwerpen van ieder grafisch materiaal tevens rekening gehouden te worden met kleurcontrasten en de daarmee samenhangende leesbaarheid en zichtbaarheid van de informatie. Het richtlijnenkader op de volgende pagina biedt een overzicht van de algemene zaken rond signalisatie.



figuur 9.1 Reeds bestaande toepassing identificatie van de merkarchitectuur. Bron: Infopunt Publieke Ruimte

9.1.1 Kleurvoorschriften

Oppervlak	Kleurboek / Kleurcode	Niveau
Sticker of drukwerk	Pantone / Violet-C Pantone / 3395-C Pantone / 447-C	Bindend
Coating op metaal	RAL Design / 290 40 35 RAL / 9016 'Verkeerswit'	Bindend
Thermoplast	RAL / 6024 'Verkeersgroen' RAL / 9016 'Verkeerswit'	Bindend
Digitaal	RGB HEX / #440099 RGB HEX / #00C389 RGB HEX / #373A36	Bindend

Bron: Hoppin huisstijlgids

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
9.1.2 Eenvoudig taalgebruik	Taalniveau A1 of A2	Bindend	Hoppin huisstijlgids
9.1.3 Duidelijke pictogrammen	Pictogrammen uit de Hoppin huisstijlgids	Bindend	Hoppin huisstijlgids

9.2 Identificatie

De eerste laag omvat de visuele elementen waar de gebruiker als eerste mee in aanraking komt. Op Hoppinpunten is dit een opvallende landmark die de belangrijkste duiding vormt voor de locatie en bijdraagt aan de sense of place. Voor Hoppinpunten schrijft de huisstijlgids Hoppin de 'Hoppinzuil' voor, een informatiezuil die meerdere communicatieve functies kan vervullen. Binnen de merkarchitectuur bestaan er drie modellen:

- Interactief
- Niet-interactief
- Klein

Het toepassingsgebied voor elk van deze types hangt (deels) af van het inschalingsniveau van het Hoppinpunt. De inschalingsfiches van deze ontwerpwijzer geven aan welk type informatiezuil van toepassing is. In de volgende richtlijnenkaders staat een overzicht van de eigenschappen van de drie beschikbare types.

Bij de plaatsing van een Hoppinzuil dient er met een aantal aspecten rekening te worden gehouden. De huidige versie van de interactieve zuil is in geplaatste toestand - dat wil zeggen 5 centimeter verzonken in de bodem - 55 centimeter breed, 20 centimeter diep en 300 centimeter hoog. Omwille van de toegankelijkheid is het van belang een minimale ruimte van 150 centimeter te voorzien rond de informatiezuil. Deze afstand is ruimer dan de voorgeschreven afstand voor zogenoemde 'puntversmallingen' (zie themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.1: Minimale doorgangsbreedtes op looproute) omdat rolstoelgebruikers moeten kunnen manoeuvreren om de zuil te bereiken. Indien er een

	Interactief	Niet-interactief	Klein
9.2.1 Afmetingen informatiezuilen **Gemotiveerd afwijken**			
Hoogte	3000 mm	3000 mm	2000 mm
Breedte	550 mm	550 mm	400 mm
Diepte	200 mm	200 mm	60 mm
9.2.2 Te vrijwaren grondvlak (zie richtlijn 9.2.6) **Gemotiveerd afwijken**			
Breedte	3550 mm	3550 mm	3400 mm
Diepte	3200 mm	3200 mm	3060 mm
9.2.3 Materiaal **Gemotiveerd afwijken**			
Hoofdconstructie	Staal	Staal	Staal
Branding	Bestickering	Bestickering	Coating RAL 290 40 35
Informatiepaneel	32 inch aanraakscherm	32 inch lichtdoorlatende pancarte	Aluminium, beprint
9.2.4 Functies **Gemotiveerd afwijken**			
Algemene reisinformatie	✓	✓	✓
Plattegrond	✓	✓	✓
Verlichting	✓	✓	
Interactie	✓		
Real-time reisinformatie	✓		
9.2.5 Plaatsingseisen **Gemotiveerd afwijken**			
4G/LTE dekking	Vereist	-	-
Stroomvoorziening	Vereist	Optioneel	-
Ruimte vrijwaren	Vereist	Vereist	Vereist
Betonnen voet, ter plaatse gegoten	Vereist	Vereist	Vereist
Keilbouten in bodem	Vereist	Vereist	-
Wachtbuis	Vereist	Optioneel	-

Bron: Mobipunt vzw

Richtlijn	Waarde	Niveau	Bron
9.2.6 Minimale vrije ruimte rondom informatiezuil	150 cm	**Bindend**	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
9.2.7 Maximale hoogte interactieve elementen	140 cm	**Bindend**	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
9.2.8 Blindengeleiding bij informatiezuil	Ontwerpelement	**Bindend**	Vademecum Toegankelijk Publiek Domein
9.2.9 Tactiele QR-code naar informatiepagina Hoppinpunt	Ontwerpelement	**Bindend**	Hoppin huisstijlgids

ander type informatiezuil met andere afmetingen op het Hoppinpunt wordt geplaatst, is de vuistregel steeds de afmeting van het door de zuil ingenomen oppervlak te nemen plus tweemaal 150 centimeter voor zowel de breedte als de diepte. Een Hoppinzuil neemt dus een minimumoppervlak van 355 op 320 centimeter in. Eventuele interactieve elementen van de zuil worden, eveneens omwille van de toegankelijkheid, geplaatst op een maximale hoogte van 140 centimeter vanaf het maaiveld. Omdat de Hoppinzuil ook bereikbaar moet zijn voor mensen met een visuele beperking, dient er conform themafiche 1: Toegankelijkheid, hoofdstuk 1.6 Geleiding voor slechtzienden en blinden, blindengeleiding te worden aangebracht. Qua informatievoorziening is het van belang dat elke informatiezuil is voorzien van een QR-code met tactiele aanduiding die verwijst naar de specifieke online infopagina over de locatie. De tactiele aanduiding stelt blinden en slechtzienden in staat de locatie van de QR-code te vinden en deze te scannen om de webpagina met informatie te laten voorlezen.

9.3 Navigatie

Deze laag omvat alle elementen die de gebruiker helpen de weg naar de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt te vinden. Het uitgangspunt hierbij is altijd de voetganger, alle verplaatsingen tussen verschillende vervoersmodi gebeuren immers te voet. Denk hierbij aan richtingspijlen, markeringen op de straat en pictogrammen bij de standplaatsen van de verschillende onderdelen van het Hoppinpunt.

In de huisstijlgids Hoppin staan een aantal suggesties over welke vormen deze signalisatie kan aannemen. Op de informatiezuilen kan eveneens worden verwezen naar de locaties van de verschillende diensten.







figuur 9.2 Reeds bestaande toepassingen navigatie van de merkarchitectuur

9.4 Oriëntatie

Oriëntatie betekent de informatievoorziening voor de gebruiker over wat niet direct zichtbaar is. Kaarten en plattegronden geven gebruikers de mogelijkheid te ontdekken waar ze zich bevinden in een bredere context. Interessante locaties die niet rechtstreeks verband houden met het Hoppinpunt, bijvoorbeeld een stadscentrum, kunnen eveneens worden bewegwijzerd. Bij voorkeur wordt hier het aantal minuten wandelen en eventueel fietsen meegegeven om de gebruiker te helpen de juiste mobiliteitskeuze te maken. De gepercipieerde wandelafstand ligt namelijk vaak hoger dan de werkelijke afstand. Het vermelden van het aantal minuten wandelen helpt dit te voorkomen.

Zowel op de Hoppinzuilen als op andere plaatsen op het Hoppinpunt kunnen kaarten en plattegronden worden voorzien. Bij de opmaak van deze kaarten dient men rekening te houden met de zaken in richtlijnenkader 9.4.1.

9.4.1 Checklist kaartmateriaal

1. Een correcte schaal: het kaartbeeld toont ondubbelzinnig waar zich de interessante locaties bevinden, zowel op het Hoppinpunt als in de nabije omgeving.
2. Een correcte stijl: de basiskaart moet voldoende context bieden aan de daarop geprojecteerde interessante locaties voor het Hoppinpunt. Kleuren, pictogrammen, letterbeeld en taalgebruik moeten worden afgestemd op de bepalingen in de Hoppin huisstijlgids.
3. De afstand tot de interessante punten moet worden vermeld, idealiter in wandelminuten.
4. De kaart is voorzien van schaalbalk en een noordpijl.

Gemotiveerd afwijken



figuur 9.3 Reeds bestaande toepassing oriëntatie van de merkarchitectuur





figuur 9.4 Reeds bestaande toepassingen instructie van de merkarchitectuur

9.5 Instructie

De laatste theoretische laag van de signalisatie op Hoppinpunten betreft de instructieve communicatiedragers. Dit zijn alle elementen die het beoogd gebruik duiden. Denk bijvoorbeeld aan een informatiebord bij een Hoppinwagen waarop uitgelegd staat hoe je de wagen kan reserveren. Ook de groene belijning (RAL6024 'Verkeersgroen'), zoals toegepast voor de inrichting van een autodeelstandplaats, zie themafiche 5: Deelwagens, hoofdstuk **???**: Inrichting autodeelstandplaats, kan gezien worden als instructief.

Referenties

Agentschap Wegen en Verkeer. Afdeling Expertise Verkeer en Telematica. (2010). Toegankelijk publiek domein. Vademecum.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken. (2021). Hoppin Huisstijlgids - april 2021.

Depotnr.: D/2021/3241/391



ONTWERPWIJZER HOPPINPUNTEN

THEMAFICHE

10

Kwalitatieve ruimtelijke inrichting

VERSIE 1.1 - 24 JANUARI 2022

AGENTSCHAP
WEGEN & VERKEER

wegenenverkeer.be

Een goed Hoppinpunt heeft meer nodig dan enkel het samenbrengen van een mobiliteitsaanbod en diensten. De onderlinge ruimtelijke verbanden en de kwaliteit van de uitvoering ervan zijn van essentieel belang voor het functioneren van het Hoppinpunt. De richtlijnen in deze themafiche tonen een aantal basisprincipes en uitgangspunten om hierin te slagen, en geven daarmee richting aan ontwerpoplossingen voor een Hoppinpunt. Vanuit de bredere context wordt ingezoomd op de ontwerpopgave van de locatie zelf en er worden tips meegegeven om het Hoppinpunt te verrijken.



10.1 Context

Bij het inrichten van een Hoppinpunt wordt er rekening gehouden met de culturele en historische context. De plaats dient te worden ingericht met de karakteristieken van de omgeving in het achterhoofd. Er wordt respectvol omgegaan met de beleving en kenmerken van het gebied. De inrichting van een Hoppinpunt zou het historisch erfgoed niet mogen verdringen. Concreet betekent dit dat in geval van een beschermd dorps- of stadszicht, in overleg met het agentschap Onroerend Erfgoed, moet gekeken worden naar de correcte inpassing van de signalisatie en materialisatie. Een Hoppinpunt kan zodoende in harmonie met de omgeving tot stand komen en zelfs de historische context extra in de verf zetten. Zo zijn er bijvoorbeeld Hoppinpunten die door hun goede bereikbaarheid en ligging het startpunt vormen van culturele wandelroutes. Informatievoorziening over de historische site kan worden opgenomen op de Hoppinzuil of de reeds aanwezige informatiepanelen.

De bereikbaarheid van het Hoppinpunt is een belangrijk gegeven voor het functionele aspect van de locatie. Bekijk goed hoe de locatie is ingebed in de ruimere omgeving en onderzoek per vervoersmodus die een plaats krijgt op het Hoppinpunt hoe de rij- of looplijnen gelegen zijn. Een kaart van het netwerk aan wandel- en fietsroutes, bus- en tramlijnen en straten kan hierin inzicht bieden.

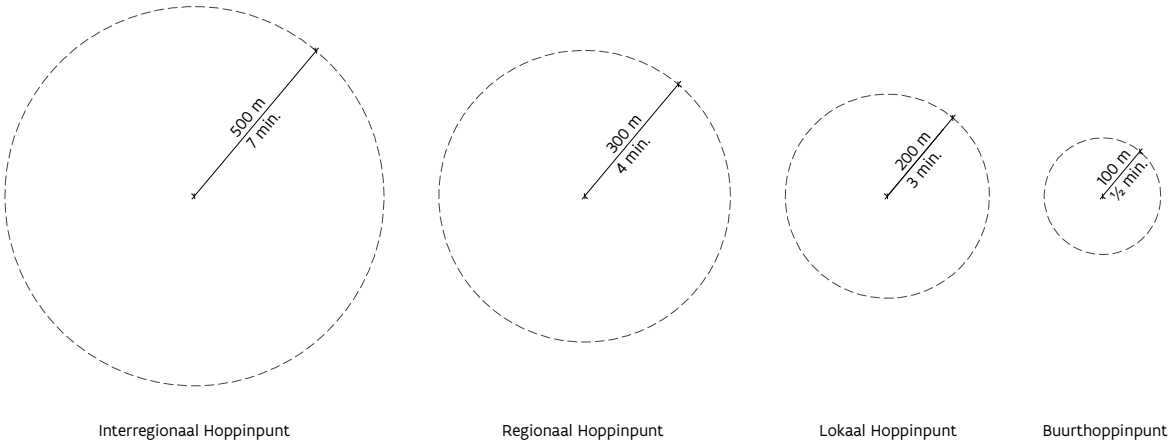
Om te kunnen inschatten wat de dichtheid moet zijn van het netwerk van Hoppinpunten, kan worden gewerkt met een ideaal bedieningsgebied voor elk inschalingsniveau. Hierbij wordt uitgegaan van de wandelafstand in minuten en een daarbij ingeschatte afstand. Belangrijk is dat alles wat binnen dit bedieningsgebied ligt, voldoet aan de toegankelijkheidseisen.

In themafiches 1: Toegankelijkheid en 2: Voetgangers is terug te vinden wat het bedieningsgebied betekent voor de toegankelijkheid en voor de voetganger als belangrijkste verplaatsingsmodus op Hoppinpunten.

Richtlijn	Waarde	Niveau
10.1.1 Raadpleging geldend ruimtelijk beleid	Werkwijze	Advies
10.1.2 Inventarisatie van omgevingskenmerken (kleuren, materialen, ...)	Werkwijze	Advies
10.1.3 Analyse van functionele netwerken rondom het Hoppinpunt	Werkwijze	Advies

10.1.4 Maximale afstanden tot het Hoppinpunt (bedieningsgebied) Advies

	Interregionaal	Regionaal	Lokaal	Buurt
Bedieningsgebied	500 m / 7 min	300 m / 4 min	200 m / 3 min	100 m / 1,5 min



figuur 10.1: Bedieningsgebieden per inschalingsniveau

10.2 Compositie

Hoe wordt de locatie van een Hoppinpunt vervolgens ingericht? In de praktijk kunnen de contouren van een Hoppinpunt amorf zijn, er is geen harde lijn te trekken rond één locatie zoals dat bij een gebouw of kavel wel kan. In de meeste gevallen is het vertrekpunt een bestaande ruimtelijke situatie waarin het mobiliteitsaanbod en de diensten een plaats krijgen.

Een Hoppinpunt kan worden gezien als een amorfe structuur van aaneenschakelingen tussen mobiliteitsaanbod en diensten, zoals in onderstaande figuur te zien is.



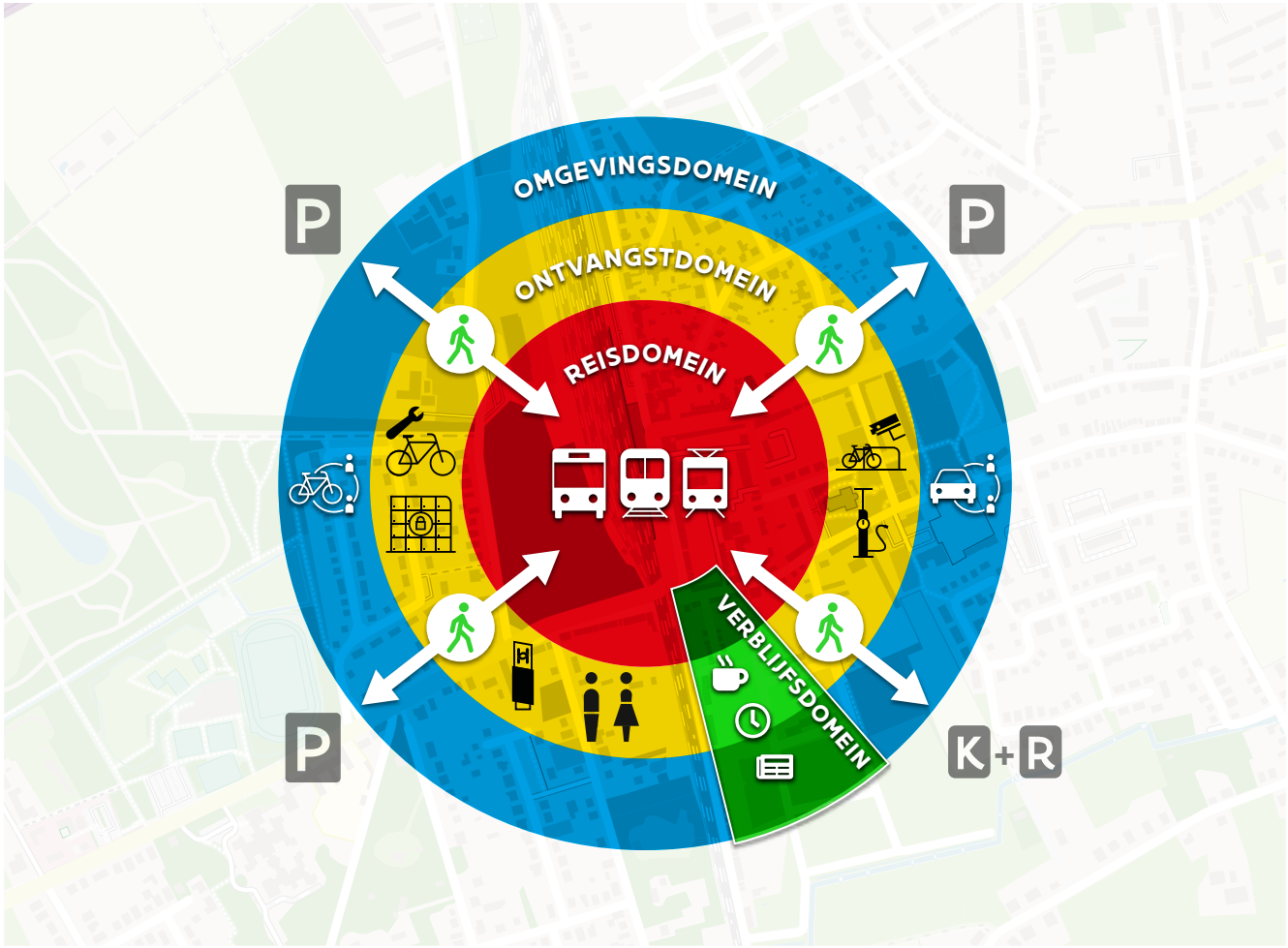
figuur 10.2: Samenstelling en interne verbanden van een Hoppinpunt

Het is van belang om het Hoppinpunt op een zo beperkt mogelijk oppervlak te realiseren. De voetganger vormt het uitgangspunt bij het ontwerpen van de innerlijke structuur van de locatie en de wandelafstanden tussen de verschillende onderdelen mogen niet te groot zijn. Een voorbeeld: wanneer een gebruiker aan het Hoppinpunt aankomt per e-bike, deze vervolgens stalt in de beveiligde fietslocker en vervolgens de trein mist omwille van een te grote afstand (met bijvoorbeeld een lange wachttijd om een drukke weg over te steken), resulteert dit in een lager gebruiksgemak en waarschijnlijk frustratie bij de reiziger. Ook personen die minder mobiel zijn (ouderen, gebruikers van rolstoelen, rollators, wandelstokken of krukken, ...) zijn allerminst gebaat bij grote overstapafstanden. Verder zorgt een te grote spreiding van de mobiliteitsfuncties voor een onoverzichtelijke situatie voor de reiziger, die kunstmatig moet worden rechtgezet met extra signalisatie om de diensten zichtbaar te maken.

Het concept 'Hoppinpunt' draait in de kern om het clusteren van een mobiliteitsaanbod om goed functionerende op- en overstapplaatsen te creëren en daarmee combimobiliteit aantrekkelijk te maken ten opzichte van verplaatsingen met de privéwagen. Om die reden wordt per inschalingsniveau een beperkte wandeltijd geadviseerd die zich vertaalt in een beperkte afstand, zie hiervoor ook themafiche 2: Voetgangers.

Deze beperking in afstand impliceert wel dat er keuzes gemaakt dienen te worden over de plaatsing en prioritering van de diensten op het Hoppinpunt. Om een houvast te hebben voor het maken van deze keuzes, kan worden teruggevallen op de indeling in 'domeinen' die werd voorgesteld door Mobiel 21 vzw in de publicatie 'Multimodale vervoersknooppunten in Vlaanderen – een gebruikersperspectief' uit 2017, zie de afbeelding bij richtlijn 10.2.1. Hierin wordt een multimodaal knooppunt ingedeeld in vier domeinen, in de vorm van concentrische cirkels, met elk een eigen kernfunctionaliteit. Het 'omgevingsdomein' - de buitenste schil - vormt de aantakking van het knooppunt op het omliggende netwerk aan

voetgangers-, fiets-, openbaar vervoer-en autoroutes en is typisch de zone waar deelmobiliteit een plaats krijgt. Het 'ontvangstdomein' is de volgende schil en is de plaats waar reizigers alle informatie kunnen vinden over de vervoersmogelijkheden. De Hoppinzuil kan in de meeste gevallen hier een plaats krijgen, maar een specifieke ruimtelijke context kan aanleiding geven om deze in de buitenste of juist de binnenste schil te plaatsen, of zowel in de buitenste als in de binnenste. Ook ticketautomaten en andere diensten worden het best hier geplaatst. Het 'reisdomein' vormt de kern van het knooppunt en omvat de perrons van al het openbaar vervoer en Hoppinflex en alle infrastructuur die deze met elkaar verbindt. Een aanvullend domein is het 'verblijfsdomein' dat de functie heeft om ruimte te bieden aan gebruikers die een wachttijd van 30 minuten of meer moeten overbruggen. Wachtaccommodatie en eet- of drankgelegenheden zijn zaken die men hier kan terugvinden. Afhankelijk van de ruimtelijke context kunnen deze diensten zich dichter of juist iets verder van het reisdomein bevinden. Doorheen alle domeinen is de voetganger de primaire verplaatsingsmodus, zoals aangehaald in themafiche 2: Voetgangers.



figuur 10.3: Domeinen op multimodale knooppunten
Bron: Visie domeinen op vervoersknooppunten. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019)

Het concept 'Hoppinpunt' is een voorbeeld van hoe publieke ruimte efficiënter kan worden ingericht. Zo kan een wagen van één huishouden - die één parkeerplek inneemt in de publieke ruimte - vervangen worden door een gedeelde wagen die voor meerdere huishoudens slechts één parkeerplaats in de publieke ruimte inneemt. Hierdoor ontstaat er ruimte voor andere relevante invullingen die een meerwaarde kunnen hebben voor de buurt. Dit gaat ook op voor de andere gedeelde vervoersmodi, zoals deelfietsen, deelbakfietsen, … Door functies op een slimme manier ruimtelijk in te delen, kan je meer ruimte creëren en meer functies inrichten in dezelfde ruimte. In het ontwerp kan zo dus ruimte worden toebedeeld aan voorzieningen voor secundair gebruik, bijvoorbeeld sport- of speelvoorzieningen die gebruikt kunnen worden door buurtbewoners. Deze functies mogen de hoofdfunctie van het Hoppinpunt echter niet in de weg staan.

Richtlijn	Waarde	Niveau
10.2.1 Hiërarchie binnen Hoppinpunten	Principe (zie figuur 10.3)	Advies
10.2.2 Efficiënt ruimtegebruik	Ontwerpelement	Advies

10.3 Verrijking

In het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen zijn naast de hiervoor genoemde zaken nog een aantal kenmerken van kwaliteitsvolle leefomgevingen terug te vinden. Het inrichten van Hoppinpunten maakt het mogelijk deze zaken mee te integreren in het ontwerp om een meerwaarde voor de buurt en de wijdere omgeving te creëren.

10.3.1 Materiaalgebruik

advies

Een duurzame materiaalkeuze wordt aangeraden om vandalisme te ontmoedigen en het structureel onderhoud van de plek kostenefficiënt te houden. Het Hoppinpunt dient zo ingericht te worden dat de ruimte flexibel aan te passen is, omdat de maatschappelijke noden aan verandering onderhevig zijn. Concreet kan dit bij Hoppinpunten betekenen dat er gekeken wordt naar de samenhang met lokale tijdelijke evenementen of ander dubbel gebruik tijdens bepaalde uren van de dag. Er zijn gemeenten die één of twee deelwagens ter beschikking hebben voor intern gebruik tijdens de werkuren van de gemeente, maar buiten die uren ('s avonds en in het weekend) gebruikt kunnen worden door de buurt. De parking van deze deelwagen zou tijdens de doordeweekse daguren toegewezen kunnen worden aan publiek kortparkeren, om zodoende deze parkeerplaats optimaal te gebruiken.

10.3.2 Ecologie

advies

Hou bij het inrichten van een Hoppinpunt rekening met de ecologische waarde van de plek. Als de juiste beplanting en materialen gekozen worden bij het ontwerp, kan het Hoppinpunt bijdragen aan de biodiversiteit en de ecologische samenhang versterken. Zorg voor zo veel mogelijk vergroening

in het ontwerp en gebruik een breed palet aan planten om de biodiversiteit te vergroten. Indien het Hoppinpunt aan of in een ecologisch gevoelig gebied gelegen is, denk dan na over speciale verlichting die de aanwezige diersoorten zo min mogelijk stoort.

10.3.3 Klimaatbestendigheid

advies

Hoppinpunten moeten worden ingericht met een blik op de toekomst. Een Hoppinpunt hoort weerstand te kunnen bieden aan de veranderende klimatologische omstandigheden. De specifieke vereisten en risico's variëren naargelang de locatie van het Hoppinpunt. Bepaalde gebieden zijn gevoeliger voor overstromingen dan andere plekken. Het is bij de inrichting van het Hoppinpunt van groot belang om gebruik te maken van waterdoorlatende verhardingen, denk bijvoorbeeld aan parkeerplaatsen aangelegd in grasbetontegels. Zo kan overtollig water, bijvoorbeeld door hevige regenval, gemakkelijk in de bodem infiltreren. Verder dienen er voldoende schaduwplekken voorzien te worden, om hittestress te voorkomen. Algemene vergroening kan hierbij helpen en draagt tevens bij aan de vermindering van het stedelijke hitte-eilandeffect.

10.3.4 Energie

advies

Bij de inrichting van een Hoppinpunt kiest men bij voorkeur voor energiezuinige installaties, zoals ledverlichting. Materiaalkeuze en oriëntatie ten opzichte van de zon zijn eveneens van belang, net als het kiezen voor hernieuwbare energie. Een concreet voorbeeld is het plaatsen van zonnepanelen op een fietsenstalling of op wachtaccommodatie. Fietslaadinfrastructuur van stroom voorzien via zonnecellen is ook mogelijk. Voor elektrische wagens is een grotere capaciteit nodig die momenteel nog niet voorzien kan worden door lokaal geplaatste panelen.

10.3.5 Gezondheid

advies

Een bijkomende meerwaarde van een Hoppinpunt schuilt in het inspelen op de gezondheid van de gebruiker. In het model in de afbeelding hiernaast staan de determinanten van de individuele gezondheid afgebeeld. De fysieke leefomgeving is hier één van. Er zijn een aantal zaken die toegepast kunnen worden op een Hoppinpunt om in te spelen op dit aspect. Eerst en vooral heeft een algemene vergroening van de bebouwde omgeving een positieve invloed op de gezondheid omdat hiermee het stedelijk hitte-eilandeffect vermindert, mensen zich in een groene omgeving aangenamer voelen en in het algemeen minder stress ervaren. Ten tweede kan de inrichting gezond gedrag stimuleren door aangename wandel-, loop- en fietsinfrastructuur te voorzien en eventueel publieke fitnesstoestellen.

10.3.6 Samenvatting verrijkingen

In de volgende tabel worden de verschillende aspecten samengevat die het Hoppinpunt kunnen verrijken. Er worden per aspect een of enkele voorbeelden gegeven.

Tabel 10.1

	Materiaal	Ecologie	Klimaat	Energie	Gezondheid
Materiaalsoort	Vandalisme-bestendig	Plantenkeuze	Waterpasserend/ -doorlatend		
Onderhoud	Minimaal	Onderhoudsvriendelijk (zie campagne Maai Mei Niet)			
Aanpasbaar	Aan nieuwe omstandigheden	Bestendig tegen verschillende weersomstandigheden	Bestendig tegen verschillende weersomstandigheden	Aan de omgeving	
Verlichting		Diervriendelijkheid		LED	
Vergroening	Enkel noodzakelijke verharding	Aanplantingen (gras optioneel)	Streekeigen/inheemse soorten		Streekeigen/ inheemse soorten
Gebruik	Streekeigen/ inheemse soorten	Streekeigen/inheemse soorten	Streekeigen/inheemse soorten		Ontmoetingsfunctie
Biodiversiteit		Insectvriendelijk			
Beweging	Aanleg schokdempend materiaal				Publieke fitness, wandel- en fietsknooppunten
Duurzaam	Waterpasserend/ -doorlatend	Inheemse soorten		Zonne-energie LED	

Referenties

Vlaamse overheid. Agentschap Binnenlands Bestuur (2021), Een lokaal energie- en klimaatpact tussen de Vlaamse regering en de Vlaamse steden en gemeenten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2019), Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten (geraadpleegd op 10 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Mobiliteit en Openbare Werken (2021), Hoppin Huisstijlgids - april 2021 (geraadpleegd op 9 december 2021).

Vlaamse overheid. Departement Omgeving (2021), Aan de slag met de 10 kernkwaliteiten van de leefomgeving (geraadpleegd op 10 december 2021).

Agentschap Wegen en Verkeer
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20 (bus 4)
1000 Brussel
wegen.verkeer@mow.vlaanderen.be