



Vervoerregio
KEMPEN



Vervoerregio Kempen

Unieke verantwoordingsnota - deel 1

Inleidend gedeelte Hoppinpunten



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



**Universiteit
Antwerpen**

MOBIEL21
ZET MENSEN IN BEWEGING



DIFT

André Geyssels

COLOFON

Titel	Mobiliteitsplan vervoerregio Kempen
Fase	Unieke verantwoordingsnota Hoppinpunten
Datum	8.06.2021
Opdrachtgever	Departement MOW
Opdrachthouder	Geert Vercruysse VECTRIS Vital Decosterstraat 67A /0201 – 3000 Leuven 016/31.91.00 info@vectris.be www.vectris.be

INHOUDSTAFEL

1 INLEIDING	6
1.1. BASISBEREIKBAARHEID EN HOPPINPUNTEN	7
1.2. LEESWIJZER	7
2 SITUERING – PROBLEEMSTELLING –DOELSTELLINGEN	9
2.1. VERVOERREGIO KEMPEN	10
2.2. DEELGEBIEDEN	11
2.3. PROBLEEMSTELLING	11
2.4. NORMATIEVE DOELSTELLINGEN VERVOERREGIO KEMPEN	12
3 VISIE	13
3.1. VISIE - VERVOER OP MAAT	14
3.2. LEIDRAAD BIJ SELECTIE HOPPINPUNTEN	14
3.3. SELECTIE HOPPINPUNTEN	16
3.4. BESPREKING FUNCTIES HOPPINPUNTEN	17
3.5. PARTICIPATIE	34
4 RANDVOORWAARDEN	39
4.1. PRESTATIE-EISEN HOPPINPUNTEN	40
4.2. VOORWAARDEN VOETGANGERS	40
4.3. VOORWAARDEN FIETS	42
4.4. VOORWAARDEN OV	45
4.5. VOORWAARDEN AUTO	50
4.6. ONTWERPEND ONDERZOEK	50
5 RAMINGEN	53
5.1. SUBSIDIËRING VAN EEN MOBIPUNT LANGS GEMEENTEWEGEN	54
5.2. RAMINGEN HOPPINPUNTEN	55
6 BIJLAGEN	58
6.1. DEELSYSTEMEN EN VOORZIENINGEN	59

FIGURENLIJST

Figuur 1: Afbakening vervoerregio Kempen.....	10
Figuur 2: Subregio's van de vervoerregio Kempen: Noorderkempen (rood), Middenkempen (geel), Oosterkempen (groen), Zuiderkempen (blauw)	11
Figuur 3: Beslissingsboom uit Stappenplan aanleg mobipunt in Hoppinstijl (bron: Vlaamse Overheid)	15
Figuur 4: Schematisch netplan weekdag spits De Lijn.....	16
Figuur 5: Huidige overzichtskaart Hoppinpunten + invloedskringen (2-5km)	18
Figuur 6: Goedgekeurde kaart van 14/12/2020	35
Figuur 7: Voorbeeld Miro-bord workshop Herenthout	36
Figuur 8: Overzicht prestatie-eisen hoppinpunt.....	40
Figuur 9: Vrije doorgangsbreedte voetgangers (bron: De Lijn)	41
Figuur 10: Voorbeeld middeneiland halte Turnhout Crematorium	42
Figuur 11: Schema schuwafstand (bron: AWW)	43
Figuur 12: Voorbeelden fietskluizen (bron: Falcopod, ProVelo)	45
Figuur 13: Kenmerken toegankelijke halte (bron: De Lijn)	47
Figuur 14: Minimum breedte t.h.v. rolstoeltoegankelijke deur	47
Figuur 15: Afmetingen haltehaven	48
Figuur 16: Toegankelijke halte - halteren op de rijbaan	48
Figuur 17: Gamma gesubsidieerde schuilhuisjes De Lijn (bron: De Lijn)	49
Figuur 18: Standaardzuilen Hoppin (bron: Vlaamse Overheid)	50
Figuur 19: Elementen ontwerpend onderzoek mobiliteitsaanbod Hoppinpunten	51
Figuur 20: Elementen ontwerpend onderzoek diensten Hoppinpunten	51
Figuur 21: Elementen ontwerpend onderzoek oriëntatie Hoppinpunten.....	52
Figuur 22: Elementen ontwerpend onderzoek kleuren Hoppinpunten	52

TABELLENLIJST

Tabel 1: Hoppinpunten + overstapmogelijkheden	23
Tabel 2: Overzicht Hoppinpunten	38
Tabel 3: Maatvoering fietsvoorzieningen (bron: AWW)	43
Tabel 4: Maatvoering fietsenstallingen (bron: AWW)	44
Tabel 5: Totale breedte rijstrook (bron: De Lijn)	45

Tabel 6: Haltetypes afh. wegtype en snelheidsregime (bron: De Lijn)	46
Tabel 7: Raming halteren op de rijbaan.....	56
Tabel 8: Raming haltehaven	57
Tabel 9: Overzicht deelsystemen en voorzieningen Hoppinpunten.....	63

1

INLEIDING

1.1. BASISBEREIKBAARHEID EN HOPPINPUNTEN

De nieuwe visie op mobiliteit in Vlaanderen is basisbereikbaarheid. Ervoor zorgen dat belangrijke maatschappelijke locaties, zoals bedrijventerreinen, scholen, ziekenhuizen, optimaal bereikbaar zijn voor de reiziger. Met de introductie van basisbereikbaarheid gaan we naar een vraaggericht openbaar vervoer: het aanbod wordt beter afgestemd op de vervoersvraag van de reiziger en op de reële vervoerstroom.

Om dit efficiënt te kunnen organiseren moeten reizigers vlot van het ene vervoermiddel op het andere kunnen overstappen. Het openbaar vervoer op de drukke assen wordt versterkt, maar ook de bereikbaarheid van deze assen is belangrijk. Zo kunnen reizigers hun voor- of natraject afleggen met o.a. deelfietsen, deelauto's of taxi's. Het combineren van verschillende vormen van mobiliteit noemen we combimobiliteit. Verder gaat de aandacht naar synchromodaliteit met het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten voor transport van goederen. Om het volledige reistraject op een efficiënte manier af te leggen, moeten verschillende vervoersmogelijkheden naadloos op elkaar aansluiten, aan herkenbare vervoersknooppunten.

Deze vervoersknooppunten zijn de Hoppinpunten. De Vlaamse regering omschrijft een Hoppinpunt (toen: mobipunt) als een 'herkenbare plek met een aanbod aan diverse, op elkaar afgestemde vervoermogelijkheden, bij voorkeur aangevuld met extra diensten en ruimtelijk optimaal georganiseerd, met als doel combimobiliteit (toegang tot en overstap tussen de vervoermodi) te faciliteren'. Er zijn 5 types:

1. Interregionale Hoppinpunten: op basis van netwerklogica, aangewezen door de vervoerregioraad of de minister – ruim mobiliteitsaanbod van frequente interregionale, regionale en lokale verbindingen.
2. Regionale Hoppinpunten: op basis van netwerklogica, aangewezen door de vervoerregioraad – bediend door frequente regionale verbinding met gegarandeerde doorstroming.
3. Lokale Hoppinpunten: op basis van netwerklogica, aangewezen door de gemeente – voor gebruikers met dichtbijzijnde herkomst of bestemming, bediend door frequente lokale OV-verbinding of vraaggericht collectief vervoer.
4. Buurt Hoppinpunten: op basis van netwerklogica, aangewezen door gemeente – niet bediend door openbaar of collectief vervoer (deelvoertuigen vormen basis), voor reizigers uit onmiddellijke omgeving.
5. Buurt Hoppinpunten: op basis van nabijheidslogica, aangewezen door gemeente - niet bediend door openbaar of collectief vervoer (deelvoertuigen vormen basis), voor reizigers uit onmiddellijke omgeving.

Al deze types moeten voldoen aan de eisen, gespecificeerd in het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten.

1.2. LEESWIJZER

In het eerste deel van de nota wordt kort een situering gegeven van de vervoerregio en worden de belangrijkste knelpunten uit de oriëntatienota met betrekking tot de bereikbaarheid van de vervoerregio met het openbaar vervoer beschreven. Ook wordt verwezen naar de algemene doelstellingen uit de oriëntatienota.

Bij de opmaak van een unieke verantwoordingsnota zit ook een hoofdstuk met planningscontext. Hiervoor verwijzen we naar de oriëntatienota. Relevante plannen en ontwikkelingen met een directe link naar het Hoppinpunt werd telkens meegenomen bij de uitwerking van het Hoppinpunt.

In een tweede hoofdstuk wordt de visie op het Vervoer op Maat geschetst met een overzicht van de Hoppinpunten. Vervolgens gaan we in op de selectie van de Hoppinpunten en hoe deze zijn bepaald op basis van de beslissingsboom. Verder wordt in dit hoofdstuk de verschillende Hoppinpunten beschreven waarbij we aangeven hoe deze aansluiten op de verschillende netwerken en de verschillende functies en attractiepolen bedienen. Vanuit die analyse wordt ook bepaald welke ondersteunende voorzieningen nodig zijn (deelfietsen, parkeergelegenheden, ...)

In een derde hoofdstuk schetsen we de voorwaarden en inrichtingseisen die worden gesteld aan de inrichting van het Hoppinpunt. Belangrijk hierbij is dat de Hoppinpunten moeten worden uitgerust met een toegankelijke halte. Ook de lay -out van het Hoppinpunt wordt hier bepaald. Verder geven we ook een overzicht van de subsidiemogelijkheden.

Na dit algemeen deel worden per gemeente de ontwerpen voor de verschillende Hoppinpunten beschreven. Dit doen we aan de hand van een fiche waarbij we een invulling geven aan de verschillende inrichtingsprincipes die worden gesteld aan het Hoppinpunt. Van elk Hoppinpunt wordt ook een raming opgemaakt.

In het laatste hoofdstuk wordt aangegeven wat de verdere procedure zal zijn voor de verder uitwerking van de Hoppinpunten.

2

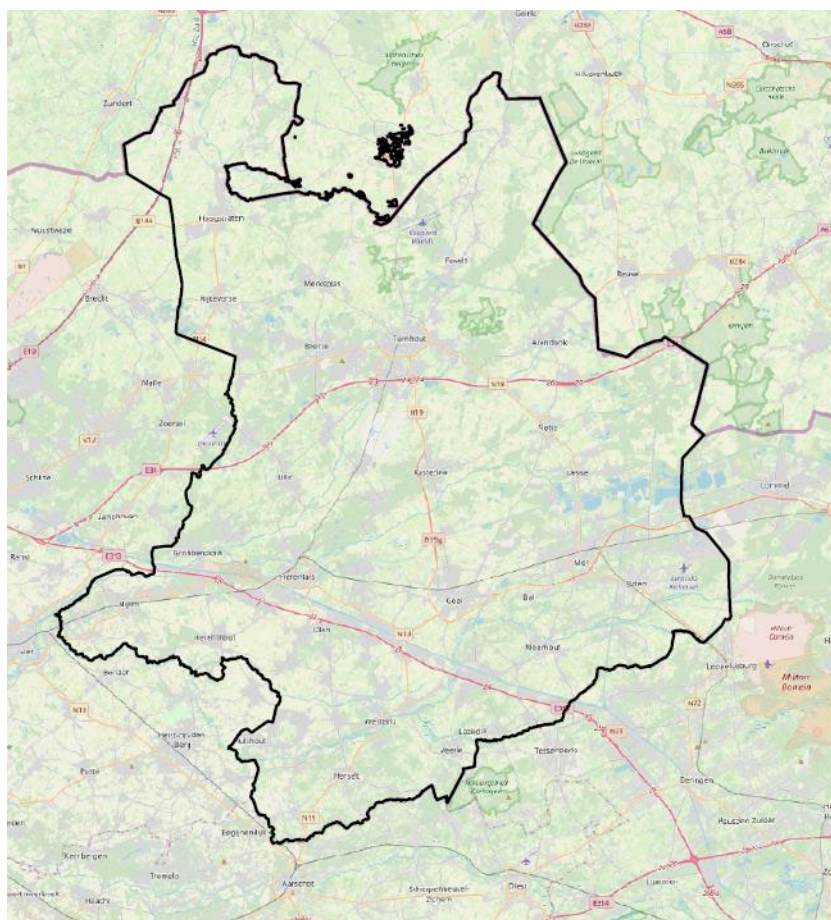
SITUERING – PROBLEEMSTELLING – DOELSTELLINGEN

2.1. VERVOERREGIO KEMPEN

De Vervoerregio Kempen is een bijzonder boeiende regio met een grote verscheidenheid van landelijke gemeenten over kleinstedelijke gebieden tot een centrumstad / stadsregio. Er bestaat een sterke traditie van samenwerking onder deze 28 gemeenten in verschillende beleidsdomeinen en over beleidsniveaus heen. Deze traditie wordt doorgetrokken in de vervoerregio.

Binnen de regio zijn er een aantal belangrijke structurerende assen: E313, E34, Albertkanaal, kanaal Dessel – Schoten, spoorlijn Antwerpen-Mol-Hasselt en spoorlijn Antwerpen-Lier, Lier-Turnhout. Langsheen de spoorlijnen en waterwegen zijn fietsostrades in uitbouw. De vervoerregio telt nagenoeg 475.000 inwoners en dagelijks verplaatsen nog veel meer personen zich in, naar en van deze uitgestrekte regio voor werk, school, vrijetijdsactiviteiten en zoveel meer. De regio is dan ook gekenmerkt door een waaier van attractiepolen: verscheidene hogescholen, grote tewerkstellingszones en zeer veel recreatiemogelijkheden.

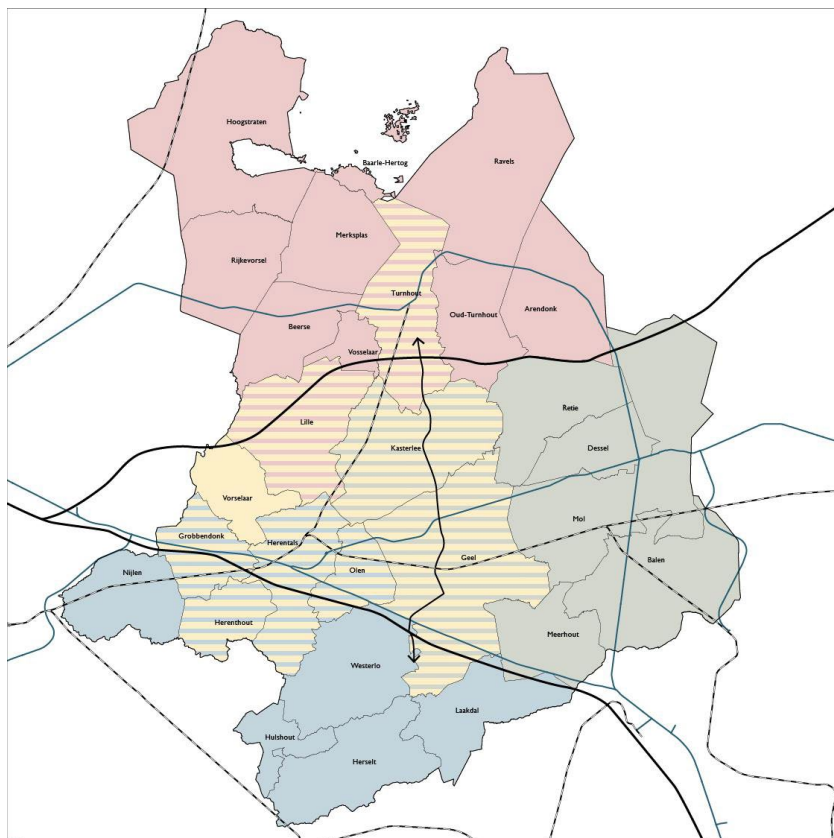
De vervoerregio beslaat het grootste deel van Kempen en reikt van Hoogstraten en Ravels in het noorden tot Herselt en Laakdal in het zuiden. Aan de oostkant vormt de provinciegrens met Limburg de grens van de vervoerregio. De westelijke grens wordt gevormd door Rijkevorsel, Beerse, Lille, Grobbendonk en Nijlen. Heist-op-den-Berg zit in de vervoerregio Mechelen maar heeft wel een stem in het college van de vervoerregio Kempen. De buurgemeenten worden voor relevante aangelegenheden bilateraal gecontacteerd.



Figuur 1: Afbakening vervoerregio Kempen

2.2. DEELGEBIEDEN

De vervoerregio wordt verder opgedeeld in verschillende deelgebieden. Deze gebiedsindeling heeft onder meer te maken met het feit dat er reeds een gebiedsgerichte werking is opgestart door de provincie. Dit heeft zich vertaald in de gebiedsgerichte studies voor de Noorderkempen en de Middenkempen. Recent is ook de gebiedsgerichte studie opgestart voor de Zuiderkempen. De gemeenten ten oosten van de vervoerregio worden opgenomen in het deelgebied Oosterkempen.



Figuur 2: Subregio's van de vervoerregio Kempen: Noorderkempen (rood), Middenkempen (geel), Oosterkempen (groen), Zuiderkempen (blauw)

2.3. PROBLEEMSTELLING

Om de basisbereikbaarheid in de Kempen te realiseren moeten we kijken naar de ruimtelijke en mobiliteitskenmerken van de regio. Enkele voorbeelden:

- De Kempen is een uitgebreide regio waar je nog veel open ruimte en groen kan vinden, en waar naast één regionaalstedelijk gebied, kleinstedelijke gebieden en kleinere woonkernen liggen.
- De fietsinfrastructuur heeft nog heel wat ontwikkelingsmogelijkheden op het vlak van veiligheid, aansluitingen naar attractiepolen zoals ziekenhuizen en recreatiedomeinen. Bovendien zijn er vaak nog barrières tussen de verschillende groengebieden, wat de duurzame fietsrecreatie bemoeilijkt.
- De lintbebouwing zorgt voor sluipverkeer in de Kempen.
- We gebruiken vaak de auto, ook voor korte verplaatsingen en zeker voor verplaatsingen naar omliggende regio's.

- Er zijn weinig treinen.
- De bedrijventerreinen bevinden zich hoofdzakelijk langs de kanalen
- We zijn vaak – en tegelijkertijd – op de weg.
- De vrachtootsluiting van de bedrijventerreinen zorgt voor een grote verkeersdruk, bijvoorbeeld op de autostrades in de Kempen, maar ook in en rond de kernen

2.4. NORMATIEVE DOELSTELLINGEN VERVOERREGIO KEMPEN

De gemeenten van de vervoerregio Kempen hebben de ambitie om de vervoerregio in te zetten als hefboom voor een gebiedsgericht strategisch beleid rond mobiliteit én ruimtelijke ordening.

Ze stellen daarom een aantal ambitieuze doelen voorop.

— Groen & inclusief

De Kempen is een gezonde groene regio voor iedereen. Zowel fysiek als mentaal is het de ideale regio om te wonen, te werken en te leven.

— Klimaatneutraal & daadkrachtig

De Kempen wil een klimaatneutrale regio worden. Daarom beperken we de negatieve impact van het verkeer structureel.

— Veilig & ambitieus

De Kempen is voor elke weggebruiker veilig. Door alle zwarte punten weg te werken, wil de Kempen naar een vision zero (voetgangers of fietsers mogen geen verkeersslachtoffers meer zijn).

— Fietsen & veranderend

De Kempen is dé fietsregio van Vlaanderen. Het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer gebeurt steeds meer met de fiets.

— Connectie & verbindend

In de Kempen vormen de inwoners en het bestuur één geheel. Mobiliteit brengt mensen samen. Hierbij heeft de Kempen bijzondere aandacht voor de sociale dimensie en dat voel je ook in het beleid. We hebben veel en sterke samenwerkingen tussen de overheid, de privésector en het middenveld.

— Naadloos & ondersteunend

In de Kempen verplaats je je naadloos dankzij een samenhangend multimodaal netwerk. De verschillende mobiliteitsnetwerken zijn slim op elkaar afgestemd. De knopen en mobipunten zijn niet enkel overstappunten, maar zijn de ruggengraat van kernen waar elke Kempenaar graag leeft.

— Bereikbaar & slim

De Kempen bereik je makkelijk op verschillende manieren. Je vindt er een mix van leefbare kernen en autoluw landelijk gebied. Dankzij het STOP-principe verlagen we het aantal voertuigkilometers. De verschillende transportmethodes zijn mooi op elkaar afgestemd, waardoor we de economische bereikbaarheid van de verschillende bedrijventerreinen in de regio groot is. Dat komt natuurlijk door onze sterke inzet op trein- en watertransport.

3

VISIE

3.1. VISIE - VERVOER OP MAAT

De vervoerregio Kempen wordt grotendeels bediend door een sterk kernnet en aanvullend net. Vanuit de haltes op dit netwerk werden invloedskringen uitgezet van 750 m. Die lieten zien dat hierdoor een ruime gebiedsdekking mogelijk is, maar brachten ook nog “witte vlekken” in beeld waar geen bediening met openbaar vervoer is voorzien. De invulling van de witte vlekken dient te gebeuren met het Vervoer op Maat.

Hierbij is gekozen om in eerste instantie in te zetten op de fiets als voor- en natransport vanuit een breed aanbod van Hoppinpunten.

Indien er vanuit Hoppinpunten invloedskringen van 2 tot 5 km uitgezet, wordt de volledige vervoerregio hierdoor afgedekt. Bij de verdere uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan zullen de Hoppinpunten nog aangevuld worden. De combinatie van een sterk kernnet, spoornet en de uitbouw van Hoppinpunten met deelfietsen en deelwagens, zorgt voor een sterke gebiedsontsluiting dat zeer toegankelijk is voor de gebruikers. Dit vormt dan ook de eerste pijler waar het Vervoer op Maat is rond opgebouwd. Daar bovenop wordt ingezet op flexsystemen in de vorm van Flexbussen en OV-Taxi's. Hierbij is gekozen om de huidige belbusgebieden ten zuiden van de vervoerregio grotendeels te behouden en om te blijven bedienen met een Flexbus. Ook voor het Regionaal stedelijk gebied Turnhout en (een deel van) Merksplas is een Flexbus voorzien. Aanvullend wordt voor kleinere gebieden witte vlekken ingezet op een bediening met een OV-taxi. Via dit systeem wordt de reiziger vanuit de “witte vlekken” naar de dichtst bijgelegen halte van het regulier openbaar vervoer gebracht. Indien de omrijtijd te groot is, kan een rechtstreekse verbinding worden voorzien. Verder worden er ook afspraken gemaakt rond grensoverschrijdend vervoer. Tot slot wordt het huidige doelgroepenvervoer mee geïntegreerd in het Vervoer op Maat.

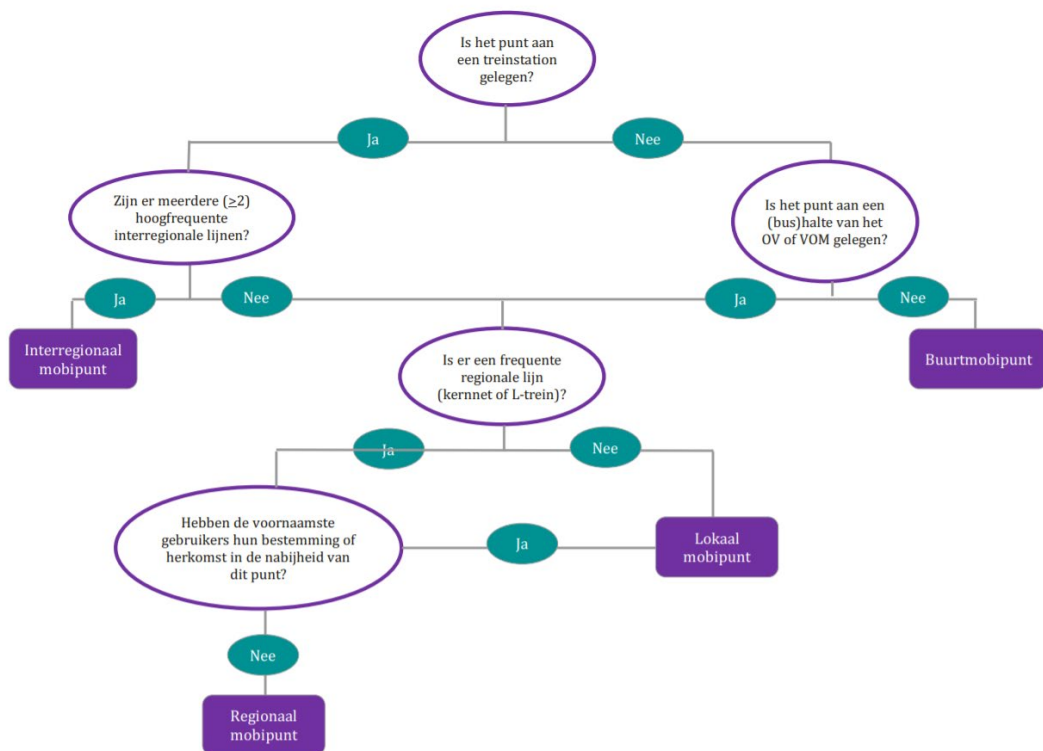
Zoals reeds aangegeven vormen de Hoppinpunten een belangrijke schakel in dit nieuwe gelaagde netwerk. Hierna bespreken we het overzicht van de geselecteerde Hoppinpunten.

3.2. LEIDRAAD BIJ SELECTIE HOPPINPUNTEN

Zoals reeds aangegeven bij de inleiding zijn er vijf types van Hoppinpunten. Deze types worden gedefinieerd in het besluit betreffende hoppinpunten. Het type van hoppinpunt heeft geen invloed op wie moet instaan voor de aanleg en het onderhoud ervan. Dit is telkens de wegbeheerder.

- 1) Interregionale hoppinpunten op basis van netwerklogica
- 2) Regionale hoppinpunten op basis van netwerklogica
- 3) Lokale hoppinpunten op basis van netwerklogica
- 4) Hoppinpunten op basis van netwerklogica
- 5) Hoppinpunten op basis van nabijheidslogica

De eerste vier types hoppinpunten moeten geïntegreerd zijn in het regionaal mobiliteitsplan. Bij het bepalen van de juiste categorie werd onderstaande beslissingsboom gebruikt.



Figuur 3: Beslissingsboom uit Stappenplan aanleg mobipunt in Hoppinstijl (bron: Vlaamse Overheid)

Het type van het Hoppinpunt hangt dus ook van de bediening van de haltes, door het kernnet, het aanvullend of de functionele lijnen (zie Schematisch netplan De Lijn). Deze lijnen verschillen in frequentie:

- Kernnet A: 7,5' frequentie
- Kernnet B: 30' frequentie
- Kernnet C: 60' frequentie
- Aanvullend net: 60' frequentie
- Functionele lijnen



Figuur 4: Schematisch netplan weekdag spits De Lijn

3.3. SELECTIE HOPPINPUNTEN

3.3.1. INTERREGIONALE HOPPINPUNTEN

Lijn 29 verbindt Herentals met Turnhout (kopstation); in Turnhout vertrekken twee treinen per uur naar Binche (via o.a. Herentals, Lier, Mechelen en Brussel) en naar Antwerpen Centraal.

De stations Turnhout en Herentals worden door twee IC- verbindingen per uur ontsloten.

Aan het station van Turnhout en Herentals worden ook de verschillende kernlijnen verknoopt.

Het station Mol wordt door één IC verbinding en een S- verbinding per uur bediend. Station Geel wordt door 2 IC-verbindingen per uur bediend (Hasselt en Antwerpen). Deze stations geven bovendien ook aansluiting op het kernnet en aanvullend net.

De stations Turnhout, Herentals, Geel en Mol worden als interregionaal Hoppinpunt weerhouden.

3.3.2. REGIONALE HOPPINPUNTEN

Aan de zuidkant van de vervoerregio ligt de Kempische as Herentals – Geel – Mol – Lommel – Neerpelt. Vanaf Mol loopt lijn 15 richting Hasselt met nog een station in Balen.

De lijn heeft een zestal treinen per uur die Hamont, Mol, Geel en Herentals verbinden met Lier, Antwerpen en Hasselt.

Het station Olen wordt door één IC verbinding en een S- verbinding per uur bediend en wordt als regionaal Hoppinpunt geselecteerd. Dit station geeft ook aansluiting op het kernnet en aanvullend net.

Het station Nijlen wordt via een S-verbinding en een P-trein bediend. Balen door één IC verbinding. Deze stations worden ook als regionaal Hoppinpunt weerhouden omdat de reizigers wellicht van verder dan de eigen gemeente komen.

Station Tielen ligt tussen Herentals en Turnhout en wordt ook bediend door lijn 29 (2 IC-treinen). Dit station is geselecteerd als regionaal Hoppinpunt wegens deze gunstige ligging.

De mogelijke toekomstige haltes voor de sneldienst langs de E313 kunnen als regionale Hoppinpunten worden geselecteerd. Hier is de verwachting dat de reizigers wellicht ook van verder gaan komen om gebruik te maken van deze snelle verbinding naar Antwerpen.

Turnhout Graatakker wordt bediend door verschillende kernnetlijnen en de internationale Flixbus Antwerpen-Eindhoven. Turnhout Grote Markt wordt ten slotte ook bediend door verschillende kernnetlijnen en ligt in het centrum van Turnhout in de nabijheid van vele voorzieningen. Deze haltes worden daarom ook als regionaal Hoppinpunt geselecteerd.

3.3.3. LOKALE HOPPINPUNTEN

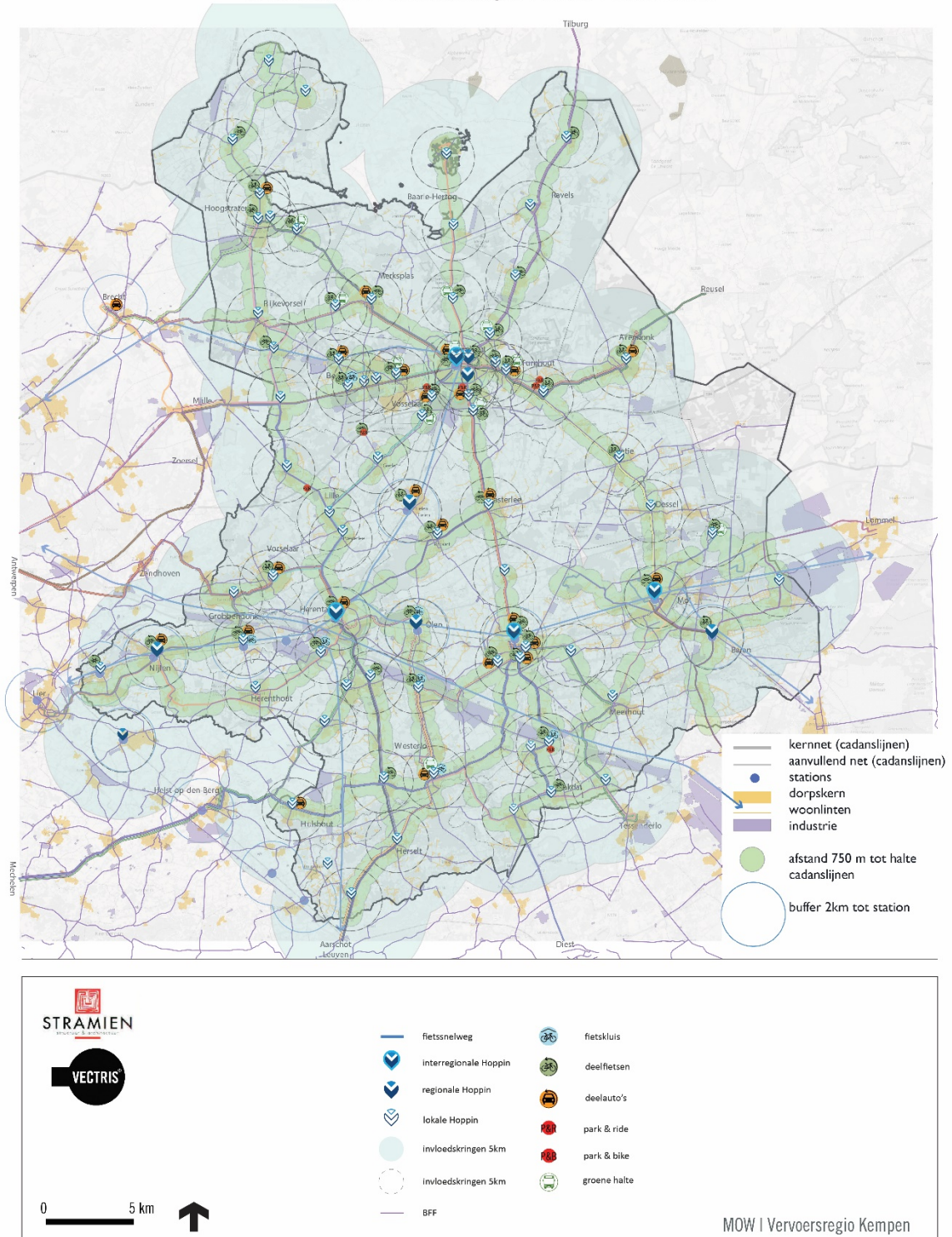
De overige Hoppinpunten die hierna worden besproken hebben een lokaal karakter. Deze Hoppinpunten zijn gericht op reizigers van wie de herkomst of bestemming dichtbij ligt. Vanuit de lokale Hoppinpunten is gewerkt met een invloedsgebied tot 5km wat een aanvaardbare fietsafstand is. Gezien het feit dat de lokale Hoppinpunten zijn ingepast in het lokale woonweefsel is het zelfs wenselijk om in te zetten op meerdere lokale Hoppinpunten gericht op een goede fietsbereikbaarheid.

3.4. BESPREKING FUNCTIES HOPPINPUNTEN

3.4.1. INLEIDING

De weerhouden Hoppinpunten hebben allemaal een verschillende rol te vervullen in het netwerk. Zoals aangeven bij de inleiding is de keuze van de locatie vooral bepaald geweest op basis van hun ligging in het netwerk en hun nabijheid bij belangrijke attractiepolen. De oefening met de invloedskringen geeft aan dat vanuit de Hoppinpunten de belangrijkste attractiepolen en kernen bereikt worden.

VERVOERREGIO KEMPEN
VERVOER OP MAAT
overzichtskaart + invloedskringen (2-5km) + fietsnetwerk



Figuur 5: Huidige overzichtskaart Hoppinpunten + invloedskringen (2-5km)

Niet elk Hoppinpunt heeft dezelfde functie. Afhankelijk van de ligging in het netwerk en de afstand tot de belangrijkste attractiepolen wordt de rol van het Hoppinpunt bepaald. Hierbij wordt de vraag gesteld of we bij het Hoppinpunt moeten inzetten op overstappen bus-bus, bus-trein, fiets-bus, auto-bus, te voet-bus, alles of een combinatie van enkele.

Wat betreft de fietsenstallingen voor deelfietsen wordt uitgegaan van een basispakket van 10 deelfietsen. Afhankelijk van het succes kan men dit later nog uitbreiden. Voor de deelwagens zijn we uitgegaan van twee deelwagens per locatie. De capaciteit van de fietsenstallingen om de eigen fiets te stallen is afhankelijk van de locatie. Het aantal is gebaseerd op gesprekken met de gemeenten en desktop analyse van straatbeelden. De aantallen worden vermeld bij de concrete uitwerking van de Hoppinpunten. Voor de fietsenstallingen bij de stations wordt verwezen naar de planning van de NMBS.

Voor de inrichting van de Hoppinpunten wordt er ook vanuit gegaan dat alle haltes integraal toegankelijk worden gemaakt. (zie ook hoofdstuk randvoorwaarden)

In onderstaande tabel worden de overstapmogelijkheden weergegeven per Hoppinpunt. Hierin wordt ook aangegeven of er deelfietsen of -wagens aanwezig zullen zijn.

	Gemeente	Hoppinpunt	Overstapmogelijkheden
1	Arendonk	Arendonk Wezenstraat	      
2	Baarle-Hertog	Baarle-Hertog Molen	      
3	Balen	Gerheide	/
4		Balen Station	      
5		Wezel Casino	      
6	Dessel	Dessel Markt	      
7	Geel	Diestseweg	      
8		Tenaard	      
9		Geel Malosewaver	      
10		IOK Campus	      
11		Sint-Dimpna	      
12		Geel Station	      
13	Grobbendonk	Bouwel Station	      
14		Wolfstee Station	/

15		Grobbendonk Centrum	      
16		Carpoolparking Herentals-West	/
17	Herentals	Noorderwijk Gemeentehuis	      
18		Herentals Toekomstlaan	      
19		Morkhoven Centrum	      
20		Herentals Station	      
21	Herenthout	Herenthout Centrum	      
22	Herselt	Herselt Dorp	      
23		Ramsel Truitseinde	      
24	Hoogstraten	Meerle Kerk	      
25		Meer Meerleseweg	      
26		Meersel-Dreef	      
27		Minderhout Kerk	      
28		Hoogstraten K. Boomstraat	      
29		Wortel Dorp	      
30		Gelmelstraat	      
31	Hulshout	Hulshout Dorp	      
32	Kasterlee	Lichtaart Kerk	      
33		Centrum Kasterlee	      
34		Tielen Station	      
35	Laakdal	Vorst Markt	      
36		Veerle Dorp	      
37		Eindhout Dorp	      

38		Klein Vorst	      
39		Carpoolparking E313 Geel-Oost	      
40	Lille	Wechelderzande Kerk	      
41		Poederlee Dorp	      
42		Gierle Kerk	      
43		Lille Dorp	      
44	Meerhout	Centrum Meerhout	      
45	Merksplas	Merksplas Kolonie	      
46		Merksplas Dorp	      
47	Mol	Wezel Casino	      
48		Zilvermeer Mol	      
49		Mol Station	      
50	Nijlen	Nijlen Station	      
51		Kessel Station	      
52	Olen	Olen Station	      
53		Carpoolparking Herentals-Oost	/
54		Centrum Olen	      
55	Ravels	Weelde Gemeentehuis	      
56		Centrum Poppel	      
57		Centrum Ravels	      
58		Weelde-Statie	      
59	Retie	Centrum Retie	      
60	Rijkevorsel	Centrum Rijkevorsel	      

61		Sint-Jozef	      
62	Stadsregio Turnhout	Vosselaar-Dorp	      
63		Turnhout Galgenbeekweg	      
64		Turnhout Phillips	      
65		Turnhout Graatakker	      
66		Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	      
		Turnhout Grote Markt	      
67		Oud-Turnhout Nadorst	      
68		Oud-Turnhout Dorp	      
69		Beerse Den Hout	      
70		Beerse Lilsedijk	      
71		N12 x N132	      
72		Beerse Heibergstraat	      
73		De Breem	      
74		Zevendonk	      
75		Oosthoven	      
76		Zwaneven	      
77		Klein Engelandhoeve	      
78		Turnhout Station	      
79		Vlimmeren	      
80	Vorselaar	Vorselaar Dorp	      
81	Westerlo	Westerlo Dorp	      
82		Zoerle-Parwijs Dorp	      

83		Oevel Dorp	      
84		Carpoolparking Geel-West	/

Tabel 1: Hoppinpunten + overstapmogelijkheden

In de volgende hoofdstukken zal per gemeente de werking van de Hoppinpunten in meer detail besproken worden.

3.4.2. ARENDONK

ARENDONK WEZENSTRAAT

Het Hoppinpunt sluit aan op een kernnetlijn type B met 30' frequentie. Dit is vooral een opstaphalte richting Turnhout waarbij wordt ingezet op een goede bereikbaarheid van de halte voor voetgangers en fietsers. Er wordt dan ook geïnvesteerd in comfortabele en goed afsluitbare fietsenstallingen. De halte wordt ook geïntegreerd in het masterplan voor het WZC en kent een goede ligging in het centrum met nabijheid van verschillende scholen. In tweede instantie beschouwen we dit Hoppinpunt ook als overstappunt tussen bus en deelfietsen om onder meer het bedrijventerrein van Hoge Mouw te bedienen. Hiervoor worden deelfietsen voorzien op de site. In het kader van de verdere ontwikkeling van de site rond het WZC aan de Wezenstraat worden ook deelwagens opgenomen in het project. Hier voorzien we ook een afstemming met het Hoppinpunt.

3.4.3. BAARLE-HERTOG

BAARLE-HERTOG MOLEN

Het Hoppinpunt sluit aan op een aanvullende lijn en wordt eerder als opstaphalte gezien. De keuze van de locatie is gebeurd op basis van de ligging in het netwerk en de potentie van de locatie in de directe nabijheid van een toekomstige woonwijk. Er wordt hier vooral ingezet op een directe loopverbinding en fietsverbinding met de bestaande en nieuwe wijk. Bij de bushalte worden de nodige comfortabele fietsenstallingen voorzien.

3.4.4. BALEN

STATION

Het Hoppinpunt aan het station van Balen is vooral gericht op een overstap tussen trein en bus. Aan het station sluiten verschillende aanvullende lijnen aan. Vanuit het station wordt zowel ingezet op het voortransport als het natransport. Er wordt hier ingezet op een goede fietsbereikbaarheid door in te zetten op deelfietsen. Vanuit het station van Balen liggen de belangrijke attractiepolen op fietsafstand (bedrijventerrein, recreatie,...)

WEZEL CASINO

Deze halte is in samenspraak met de gemeente Mol bepaald. Het Hoppinpunt zet hier vooral in op de bereikbaarheid vanuit de omliggende woonwijken en kernen. Het Hoppinpunt wordt er zowel als opstaphalte gebruikt alsook afstaphalte voor de bediening van het nabijgelegen bedrijventerrein. Er wordt voorzien in comfortabele en goed afsluitbare fietsenstallingen. De bushalte ligt op loopafstand van het bedrijventerrein.

Het aanbod bestaat hier uit een aanvullende lijn met uur frequentie.

3.4.5. DESSEL

DESSEL MARKT

Het Hoppinpunt fungeert in hoofdzaak als opstaphalte op de kernnetlijn type B (30' frequentie) en zet in op een goede fietsbereikbaarheid.

3.4.6. GEEL

GEEL STATION

Het interregionale Hoppinpunt aan Geel station is zowel gericht naar een goede overstap tussen trein en bus alsook op trein en fiets, zowel in het voor – en natransport. Reizigers die toekomen met de trein kunnen met de bus of met de fiets de belangrijkste attractiepolen in en rond Geel bedienen. Daarnaast voorzien we ook de mogelijkheid om toekomende reizigers via een deelwagons de belangrijkste attractiepolen te bedienen. De gemiddelde afstand bij gebruikers van een deelwagons bedraagt ongeveer 20 km enkel.

Vanuit het Hoppinpunt aan het station van Geel kunnen bezoekers of studenten van de Thomas More/KUL met de deelfietsen of -wagons de campus bereiken. Gezien er geen reguliere openbaar vervoer verbinding langsheen de campus lopen, werd de campus niet weerhouden als een officieel Hoppinpunt. Bij het onthaal van de Thomas More/KUL campus wordt er echter een Hoppinzuil voorzien met informatie over de vervoersmogelijkheden van en naar de campus.

DIESTSEWEG

Zowel een opstap als afstaphalte op de buslijn voor bediening van de omliggende woonkernen en activiteiten. Fiets - en te voet gaan als voor en natransport. Er wordt ook voorzien in deelfietsen om de nabijgelegen gelegen bedrijfzone te bedienen. Voor de buurt wordt voorzien in deelwagons.

TENAARD

Hoofdzakelijk een opstaphalte op de kernnetlijn type B waarbij wordt ingezet op goede fiets- en voetgangersverbindingen met mogelijkheid tot het veilig stallen van de eigen fiets.

GEEL MALOSEWAVER

Hoofdzakelijk een opstaphalte op de kernnetlijn type C vanuit de deelgemeente Geel-Bel. Er wordt hier ingezet op een goede fietsbereikbaarheid vanuit de omliggende bebouwing. Bij de halte worden veilige comfortabele fietsenstallingen voorzien.

SINT- DIMPNA

Het Hoppinpunt is vooral gericht naar een afstaphalte. Bezoekers van het ziekenhuis en het centrum komen toe met de bus. Vanuit de halte voorzien we goede looproutes naar het ziekenhuis en het centrum. Verder wordt voorzien in deelfietsen voor het natransport vanuit de halte naar omliggende activiteiten. Er worden ook deelwagons voorzien.

IOK CAMPUS

Hoofdzakelijk een afstaphalte op een kernnetlijn type C in functie van een bediening van de site IOK en omliggende bedrijvigheid. Er wordt vooral ingezet op een goede looproute naar de site. Verder wordt voorzien in deelfietsen en deelwagons op de site IOK. De deelfietsen zijn vooral afgestemd op het voor - en natransport naar het station. Deelfietsen kunnen ook worden gebruikt voor zakelijke verplaatsingen in de buurt. Verder wordt op de site van IOK ook voorzien in een deelwagons. Ook dit wordt vooral gezien voor het eigen gebruik

en om zakelijke verplaatsingen te organiseren. Werknemers kunnen dan met de bus of fiets naar het kantoor komen en gebruik maken van de deelwagons voor een zakelijke verplaatsing.

3.4.7. GROBBENDONK

BOUWEL STATION

Het Hoppinpunt aan het station van Bouwel zet in hoofdzaak in op de overstap naar de trein. Bij het station wordt voorzien in extra fietsenstallingen en wordt ook geïnvesteerd in deelfietsen en een deelwagon. Vanuit dit Hoppinpunt kan men dan via de aangeboden deelsystemen de bedrijvenszone langs het kanaal bereiken alsook het centrum van Grobbendonk. Verder wordt ook ingezet op het toegankelijk maken van de bushalte op de functionele lijn.

GROBBENDONK CENTRUM

Het toekomstige Hoppinpunt in het centrum van Grobbendonk zal worden uitgewerkt in het kader van het masterplan voor het centrum. We geven hier mee dat het Hoppinpunt best wordt verknoopt met zowel de kernnetlijn type B als de aanvullende lijn. In het centrum wordt vooral ingezet op een goede fiets- en voetgangers bereikbaarheid met veilige en comfortabele fietsenstallingen.

3.4.8. HERENTALS

HERENTALS NOORDERWIJK

Hoppinpunt sluit aan op de kernnet type C. De halte is vooral een opstaphalte richting Herentals. Het Hoppinpunt zet vooral in op een goede bereikbaarheid met de fiets en voetgangers. Er wordt voorzien in veilige comfortabele fietsenstallingen.

HERENTALS TOEKOMSTLAAN

Hoppinpunt sluit aan op de kernnet type C. Deze halte werkt vooral in twee richtingen. Zowel interessante opstaphalte naar het centrum Herentals alsook afstaphalte voor de bediening van de bedrijvenszone Wolfstee. Gezien de ligging en de mogelijkheid om aan te sluiten op het fietsnetwerk wordt ingezet op goede fietsenstallingen en deelfietsen om de bedrijvenszone te bereiken.

MORKHOVEN CENTRUM

Hoppinpunt sluit aan op de kernnet type C. De halte is vooral een opstaphalte richting Herentals. Het Hoppinpunt zet vooral in op een goede bereikbaarheid met de fiets en voetgangers. Er wordt voorzien in veilige comfortabele fietsenstallingen.

HERENTALS STATION

Het Hoppinpunt aan station van Herentals is zowel gericht naar een goede overstap tussen trein en bus alsook op trein en fiets, zowel in het voor- en natransport. Reizigers die toekomen met de trein kunnen met de bus of met de fiets de belangrijkste attractiepolen in en rond Geel bedienen. Daarnaast voorzien we ook de mogelijkheid om toekomstige reizigers via een deelwagon de belangrijkste attractiepolen te bedienen.

3.4.9. HERENTHOUT

HERENTHOUT CENTRUM

De Hoppinhalte in Herenthout zal worden meegenomen in het masterplan voor het centrum. Het Hoppinpunt sluit aan op de aanvullende lijn. Halte zal vooral fungeren als opstaphalte waar wordt ingezet op een goede fietsbereikbaarheid. Er zullen deelfietsen en 1 deelwagen worden voorzien aan dit Hoppinpunt.

3.4.10. HERSELT

HERSELT DORP

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C dat voornamelijk als opstaphalte fungeert naar Aarschot. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets. Belangrijk hierbij is dat wordt ingezet in veilige comfortabele fietsenstallingen.

RAMSEL TRUITSEINDE

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C dat voornamelijk als opstaphalte fungeert naar Aarschot. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets. Belangrijk hierbij is dat wordt ingezet in veilige comfortabele fietsenstallingen.

3.4.11. HOOGSTRATEN

MEERLE KERK

Lokaal Hoppinpunt dat aansluit op het aanvullend net. Fungeert als opstaphalte waarbij wordt ingezet op de lokale bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Bij het Hoppinpunt wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen.

MEER MEERLESEWEG

Lokaal Hoppinpunt dat aansluit op het aanvullend net. Fungeert als opstaphalte waarbij wordt ingezet op de lokale bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Het Hoppinpunt wordt ook geïntegreerd in de dorpskern en afgestemd op twee inbreidingsprojecten. Bij het Hoppinpunt wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen. Daarnaast wordt ook voorzien in deelfietsen in functie van de bereikbaarheid van het recreatiedomein De Mosten en transportzone Meer.

MEERSEL-DREEF

Het Hoppinpunt aan Meersel-Dreef is vooral een opstaphalte en tegelijk ook een overstaphalte tussen het Nederlandse busnet en het Vlaamse busnet. Er wordt vooral ingezet op de lokale bereikbaarheid door veilige en comfortabele fietsenstallingen te voorzien.

MINDERHOUT KERK

Het Hoppinpunt in Minderhout fungeert als opstaphalte op de aanvullende buslijn. Bij de halte wordt ingezet op goede looplijnen en fietsvoorzieningen. De centrale ligging van het Hoppinpunt in het dorp maakt dat er een goede bereikbaarheid is te voet en met de fiets. Bij de verdere bespreking van het ontwerp wordt ook in beeld gebracht dat de halte als veilige stapsteen kan gaan werken voor de verschillende zachte weggebruikers die de N14 kruisen. Tevens is er in de buurt ook een nieuw woonproject voorzien dat goed aansluit op dit Hoppinpunt. Bij de halte wordt ook voorzien in deelfietsen en deelwagen. Dit heeft vooral als

doel om de lokale mobiliteit van Minderhout te sturen en de modal shift te wijzigen naar meer duurzame verplaatsingen.

HOOGSTRATEN K. BOOMSTRAAT

Het Hoppinpunt van Hoogstraten centrum sluit aan op het knooppunt van een kernnetlijn type A richting Brecht, een kernnetlijn type C richting Turnhout en een aanvullende lijn naar Malle. Deze lijnen komen samen net boven het kruispunt met de K. Boomstraat in de Vrijheid. De halte fungeert er hoofdzakelijk als opstaphalte waarbij wordt ingezet op een goede bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers. Dit doen we door te investeren in een toegankelijk openbaar domein en door te voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen. Tevens worden ook deelfietsen aangeboden om de verschillende functies in de buurt te bedienen (scholen, diensten, bedrijven)

WORTEL DORP

Het Hoppinpunt in Wortel fungeert als opstaphalte op de kernnetlijn type C. Daarbij wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen. Het is tegelijk ook een belangrijke afstaphalte voor de Kolonie en de gevangenis. Om die reden wordt ook voorzien in deelfietsen. Deze hebben zowel een recreatief als functioneel gebruik.

GELMELSTRAAT

Het Hoppinpunt in de Gelmelstraat fungeert als opstaphalte op de kernnetlijn type C richting Turnhout. Daarbij wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen. Het is tegelijk ook een belangrijke afstaphalte voor de vele scholen daar in de buurt.

3.4.12. HULSHOUT

HULSHOUT DORP

Hoppinpunt sluit aan op kernnetlijn type C en fungeert vooral als opstaphalte. De bestaande deelwagons wordt gekoppeld aan het Hoppinpunt.

3.4.13. KASTERLEE

LICHTAART KERK

Lokaal Hoppinpunt dat vooral als opstaphalte fungeert. Aan de halte wordt voorzien in deelfietsen en deelwagons.

TIELEN STATION

Tielen station wordt bediend door twee IC treinen en werd als regionaal Hoppinpunt geselecteerd. Het vormt een belangrijke opstaphalte waarbij reizigers verder dan de eigen gemeente komen. Er wordt voorzien in extra veilige en comfortabele fietsenstallingen alsook parkeermogelijkheden. Verder wordt ook ingezet op deelfietsen en deelwagons in functie van een bediening van omliggende attractiepolen zoals Bobbejaanland. Voor het attractiepark worden 100 extra fietsen voorzien specifiek voor de ontsluiting van het park.

CENTRUM KASTERLEE

Lokaal Hoppinpunt dat vooral als opstaphalte fungeert op een kernnetlijn type A. Aan de halte wordt naast veilige en comfortabele fietsenstallingen ook voorzien in deelfietsen en deelwagons.

3.4.14. LAAKDAL

VORST MARKT

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C en aanvullend net. Vooral als opstaphalte. Bij de halte wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

VEERLE DORP

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op aanvullend net. Goede bereikbaarheid nastreven voor voetgangers en fietsers. Bij de halte wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

EINDHOUT DORP

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C. Vooral als opstaphalte. Bij de halte wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

CARPOOLPARKING E313 GEEL-OOST

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C dat vooral als opstaphalte fungeert naar Geel. Bij de carpoolparking wordt ingezet op uiteraard parkeermogelijkheden en veilige en comfortabele fietsenstallingen. Daarnaast wordt ook ingezet op deelfietsen in functie van de bediening van de omliggende bedrijvzones.

KLEIN VORST

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C en aanvullend net. Vooral als opstaphalte ook mogelijkheden tot afstaphalte voor de bediening van bedrijvzone NIKE. In die zin is het zinvol om hierin te zetten op deelfietsen.

3.4.15. LILLE

WECHELDERZANDE KERK

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op aanvullende lijn. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

POEDERLEE DORP

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op aanvullende lijn. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

GIERLE KERK

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op kernnetlijn type C. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

LILLE DORP

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op aanvullende lijn en kernnetlijn type C. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

3.4.16. MEERHOUT

CENTRUM MEERHOUT

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op kernnetlijn type C en aanvullende lijn. Het Hoppinpunt wordt later geïntegreerd in een dorpskernvernieuwing en heraanleg van de Grote Markt. Er wordt vooral ingezet op een goede bereikbaarheid te voet en met de fiets.

3.4.17. MERKSPLAS

MERKSPLAS KOLONIE

Lokaal Hoppinpunt als afstaphalte voor de Kolonie op kernnetlijn type C. Bij het Hoppinpunt wordt ingezet op deelfietsen die zowel een functionele als recreatieve functie hebben. Verder wordt voorzien in een deelwagen die dient voor zakelijke verplaatsingen van de Kolonie. De redenering is dat werknemers met openbaar vervoer of fiets naar de site komen, maar dat indien ze een zakelijke verplaatsing moeten maken voor het werk dat niet bereikbaar is met de bus, men gebruik kan maken van de deelwagen.

MERKSPLAS DORP

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op kernnetlijn type B en C. Er wordt hier vooral ingezet op een goede bereikbaarheid met de fiets en te voet. De locatie sluit ook nauw aan bij inbreidingsproject waar ook deelfietsen en deelwagen wordt voorzien.

3.4.18. MOL

ZILVERMEER MOL

Lokaal Hoppinpunt aansluitend op aanvullende lijn. De halte is vooral een afstaphalte met bestemming recreatiedomein Zilvermeer. Er wordt ingezet op veilige comfortabele fietsenstallingen en deelfietsen. Reizigers die toekomen met de bus kunnen vervolgens met de deelfiets de regio bezoeken, zoals bijvoorbeeld de abdij van Postel.

MOL STATION

Interregionaal knooppunt met overstap tussen trein en bus. Het Hoppinpunt vormt ook een belangrijke overstap tussen bussen onderling. Verder wordt ingezet op een goede verknoping met de fietssnelweg en de overige fietsroutes. Het Hoppinpunt bestaat naast de bestaande fietsenstallingen uit een aanbod van deelfietsen en deelwagens.

3.4.19. NIJLEN

NIJLEN STATION

Het station van Nijlen fungeert als regionaal Hoppinpunt. Aan het Hoppinpunt wordt vooral ingezet op overstap met de trein -bus en trein-fiets. Het Hoppinpunt wordt uitgerust met veilige en comfortabele fietsenstallingen alsook met deelfietsen en deelwagen.

KESSEL STATION

Het station van Kessel wordt als lokaal Hoppinpunt gezien waarbij wordt ingezet op goede fiets en voetgangersverbindingen naar het station.

3.4.20. OLEN

OLEN STATION

Regionaal Hoppinpunt met overstap tussen trein /bus en fiets/trein. Daarnaast sluit het Hoppinpunt ook aan bij de bebouwde kern van Sint- Jozef-Olen en wordt ook ingezet op het te voet gaan. Naast de bestaande fietsenstallingen aan het station worden ook deelfietsen voorzien aan het station. Reizigers die met de trein toekomen kunnen dan met de deelfiets naar het bedrijventerrein Umicore fietsen of andere attractiepolen in de buurt. Specifiek voor Bobbejaanland kan ook worden ingezet op deelfietsen voor het park. Een strategie kan erin bestaan om vanuit de omliggende stations deelfietsen aan te bieden. Voor bezoekers die vanuit oostelijke richting komen vormt het station van Olen de meeste directe aanrijroute met de fiets.

CENTRUM OLEN

Lokaal Hoppinpunt dat als opstaphalte fungeert op kernnetlijn type C richting Herentals. Daarnaast fungeert het Hoppinpunt ook als afstaphalte met bestemming het centrum en de bedrijvenzone Hoogbuul. Het Hoppinpunt maakt onderdeel uit van een recente herinrichting van het centrum. Aanvullend op de huidige inrichting van het Hoppinpunt wordt nog voorzien in extra deelfietsen. Reizigers die hier toekomen kunnen met de deelfiets naar bijvoorbeeld de bedrijvenzone Hoogbuul rijden.

3.4.21. RAVELS

WEELDE GEMEENTEHUIS

Lokaal Hoppinpunt dat hoofdzakelijk als opstaphalte fungeert richting Turnhout op de kernnetlijn type B. Het Hoppinpunt zet vooral in op overstap van fiets /bus en te voet gaan. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

CENTRUM POPPEL

Lokaal Hoppinpunt dat hoofdzakelijk als opstaphalte fungeert richting Turnhout op de kernnetlijn type C. Het Hoppinpunt zet vooral in op overstap van fiets /bus en te voet gaan. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

CENTRUM RAVELS

Lokaal Hoppinpunt dat hoofdzakelijk als opstaphalte fungeert richting Turnhout op de kernnetlijn type B. Het Hoppinpunt zet vooral in op overstap van fiets /bus en te voet gaan. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

WEELDE-STATIE

Lokaal Hoppinpunt dat hoofdzakelijk als opstaphalte fungeert richting Turnhout op de aanvullende lijn. Het Hoppinpunt zet vooral in op overstap van fiets /bus en te voet gaan. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

3.4.22. RETIE

CENTRUM RETIE

Lokaal Hoppinpunt als opstaphalte op de kernnetlijn type B richting Turnhout of Mol. Hoppinpunt fungeert ook als overstap voor bezoekers van bedrijventerrein Hoge Mauw. Daarom wordt op dit Hoppinpunt ook ingezet op deelfietsen.

3.4.23. RIJKEVORSEL

CENTRUM RIJKEVORSEL

Lokaal Hoppinpunt dat aansluit op kernnetlijn type C en aanvullende lijn. Het Hoppinpunt fungeert hoofdzakelijk als opstaphalte. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

SINT-JOZEF

Het lokaal Hoppinpunt fungeert als opstaphalte op de aanvullende lijn. Het toekomstige Hoppinpunt wordt geïntegreerd in het masterplan voor de site. Bij het Hoppinpunt wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen. Daarnaast wordt ook voorzien in deelfietsen. Reizigers die toekomen met de bus kunnen nadien overstappen op de fiets om de nabijgelegen bedrijvigheid te bedienen.

3.4.24. STADSREGIO TURNHOUT

VOSSELAAR-DORP

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type A. Opstaphalte naar zowel Turnhout en Antwerpen. Bij de halte wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen. Tevens wordt ook voorzien in deelfietsen en deelwagens. Vosselaar-Dorp is gekozen als halte voor de ontsluiting van het stadsbos, in afwachting van een nieuwe halte bij de toekomstige ingang.

TURNHOUT GALGENBEEKWEG

Toegankelijke halte op kernnetlijn type A. Opstaphalte naar zowel Turnhout en Antwerpen. Halte fungeert ook als groene halte in functie van ene bediening van het toekomstige stadsbos. Er wordt vooral ingezet op overstap tussen bus en fiets en te voet gaan.

TURNHOUT PHILLIPS

Lokaal Hoppinpunt op de kernnetlijn type C en functionele lijn. Halte fungeert zowel als opstaphalte maar ook als afstaphalte voor de bedrijvigheid in de buurt. De meeste activiteiten liggen ook op loopafstand van het Hoppinpunt. Verder wordt ingezet op deelfietsen en deelwagens om de bedrijven die wat verder gelegen zijn te bedienen vanuit dit Hoppinpunt. Er zal ten slotte ook een Park&Ride worden voorzien.

TURNHOUT GRAATAKKER

Regionaal Hoppinpunt aansluitend op verschillende kernnetlijnen. Hoppinpunt zet vooral in op goede overstap tussen bus en fiets. Aanvullend zal er ook een overstap gemaakt kunnen worden op de Flixbus Antwerpen-Eindhoven. Nabij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen. Hierbij wordt uitgegaan van de aanwezigheid van het fietspunt. Verder voorzien we ook hier deelfietsen.

TURNHOUT GROTE MARKT

Regionaal Hoppinpunt aansluitend op verschillende kernnetlijnen. Hoppinpunt zet in op overstap tussen bus en fiets en te voet. Het Hoppinpunt ligt in het centrum van Turnhout aan de Grote Markt met verschillende voorzieningen op loopafstand. Verder voorzien we ook hier deelfietsen.

TURNHOUT KLEIN ENGELANDHOEVE

Lokaal Hoppinpunt op het aanvullend net. De haltes zijn gelegen aan het bezoekerscentrum met (beperkte) horecafunctie voor het Turnhouts Vennengebied, namelijk de Klein Engelandhoeve en fungeert voornamelijk in functie van de ontsluiting van het Vennengebied. Hoppinpunt zet in op overstap tussen bus en fiets en te voet. Er zullen deelfietsen worden voorzien. Momenteel is er al een parking, fietsenstalling en laadpunt voor fietsen aanwezig.

TURNHOUT OPRIT BRUG E34

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type B. Halte fungeert als opstaphalte richting Turnhout centrum alsook als afstaphalte voor de nabijgelegen bedrijvenzone. Het Hoppinpunt zet in op de lokale bereikbaarheid met de fiets door in te zetten op veilige en comfortabele fietsenstallingen. Voor de bezoekers van het bedrijventerrein wordt voorzien in deelfietsen en deelwagens. Er zal ten slotte ook een Park&Ride worden voorzien.

OUD-TURNHOUT NADORST

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type A. Hoppinpunt fungeert vooral als opstaphalte naar Turnhout. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen aangevuld met deelfietsen. Reizigers die hier met de bus toekomen kunnen met de deelfiets naar bedrijvenzone Bentel rijden tussen de R13 en de Steenweg op Oosthoven.

OUD-TURNHOUT DORP

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type A. Hoppinpunt fungeert vooral als opstaphalte naar Turnhout. Bij het Hoppinpunt wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen aangevuld met deelfietsen. Reizigers die hier met de bus toekomen kunnen met de deelfiets naar de Liereman rijden. Bij het Hoppinpunt worden ook twee deelwagens voorzien.

BEERSE DEN HOUT

Lokaal Hoppinpunt op aanvullende lijn en functionele lijn. Er wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen en deelfietsen. Halte fungeert vooral op opstaphalte richting Turnhout. Deelfietsen ook bedoeld om nabijgelegen bedrijvigheid langs het kanaal te bedienen. Er zullen ook 2 deelwagens worden voorzien aan dit Hoppinpunt.

BEERSE LILSEDIJK

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type A. Zowel een belangrijke opstaphalte richting Turnhout en Antwerpen als een afstaphalte voor het nabijgelegen bedrijventerrein en recreatiedomein Lilse Bergen. Reizigers die hier toekomen kunnen met de deelfiets naar het bedrijventerrein, de Lilse Bergen of GielsBos rijden. Er zal ook een fietskluis worden voorzien.

N12 X N132

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type A. Fungeert vooral als een belangrijke opstaphalte richting Turnhout en Antwerpen voor de bewoners van Beerse. Reizigers komen met de eigen fiets naar de halte en kunnen deze stallen in veilige en comfortabele fietsenstallingen.

BEERSE HEIBERGSTRAAT

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type A. Fungeert zowel als een belangrijke opstaphalte richting Turnhout en Antwerpen voor de bewoners van Beerse. Alsook als afstaphalte voor J. Pharmaceutica. Reizigers uit Beerse komen met de eigen fiets naar de halte en kunnen deze stallen in veilige en comfortabele fietsenstallingen. Bezoekers voor J. Pharmaceutica die toekomen gaan te voet naar het bedrijf. Er wordt voorzien in een veilige en aangename looproute naar het bedrijf.

DE BREEM

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type C. Halte is voornamelijk een afstaphalte voor de nabijgelegen bedrijvenzone. Bij het Hoppinpunt wordt ingezet op deelfietsen om bezoekers van het bedrijventerrein te laten overstappen van de bus op de fiets.

ZEVEDONK

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type B. Hoppinpunt fungeert vooral als opstaphalte voor de wijk Zevendonk richting Turnhout. Er wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen. Voor bezoekers van het bedrijventerrein Veedijk komende vanuit de richting Kasterlee wordt ook ingezet op deelfietsen.

OOSTHOVEN

Lokaal Hoppinpunt op kernnetlijn type B. Vooral overstap tussen fiets en bus. Bij de halte wordt voorzien in veilige en comfortabele fietsenstallingen. Bij het Hoppinpunt wordt ook voorzien in deelfietsen in functie van De Liereman.

ZWANEVEN

Lokaal Hoppinpunt aansluitend op kernnetlijntype A en B. Hoofdzakelijk een opstaphalte naar Turnhout dat zowel inzet op de fiets als de auto in het vervoer. Bij het Hoppinpunt wordt de nodige parkeervoorzieningen aangelegd samen met veilige en comfortabele fietsenstallingen. Bij het Hoppinpunt worden ook deelfietsen voorzien in functie van een bediening van het bedrijventerrein Hoge Mauw en om richting Turnhout te rijden. Er zal ten slotte ook een Park&Ride en Park&Bike worden voorzien aan dit Hoppinpunt.

TURNHOUT STATION

Interregionaal Hoppinpunt met overstap tussen alle aanwezige modi (trein, bus, fiets,) In het kader van het masterplan voor de stationsomgeving wordt gezocht naar het beter bundelen van alle deze vervoersmodi. Er zullen deelfietsen en -wagens aanwezig zijn aan dit Hoppinpunt.

VLIMMEREN

Lokaal Hoppinpunt dat hoofdzakelijk als opstaphalte fungeert op de kernnetlijn type A. Halte vooral gericht naar de bediening van de dorpskern van Vlimmeren. Bij de halte wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen.

3.4.25. VORSELAAR

VORSELAAR DORP

Lokaal Hoppinpunt aansluitend op kernnetlijn type B en aanvullende lijn. Hoppinpunt is zowel een opstaphalte als een afstaphalte. Vanuit Vorselaar belangrijke vetrekhalte naar Herentals en Antwerpen. Verder vormt dit ook een belangrijke afstaphalte door de aanwezigheid van de scholen. Bij het Hoppinpunt

wordt ingezet op veilige en comfortabele fietsenstallingen met deelfietsen. Aan het Hoppinpunt worden ook de deelwagens gekoppeld.

3.4.26. WESTERLO

WESTERLO DORP

Lokaal hoppinpunt in het centrum van Westerlo aansluitend op kernnetlijn type C richting Geel, Heist-op-Den-Berg, Aarschot en Herentals. Verder wordt de halte bediend door heel wat functionele lijnen. Het Hoppinpunt fungeert hier zowel als vertrekhalte als afstaphalte voor de scholen. Bij het Hoppinpunt wordt vooral naar de lokale bereikbaarheid gekeken met te voet gaan en fietsen. Bij het Hoppinpunt worden veilige en comfortabele fietsenstallingen voorzien. Er zal ook een deelwagen worden voorzien bij dit Hoppinpunt.

ZOERLE-PARWIJS DORP

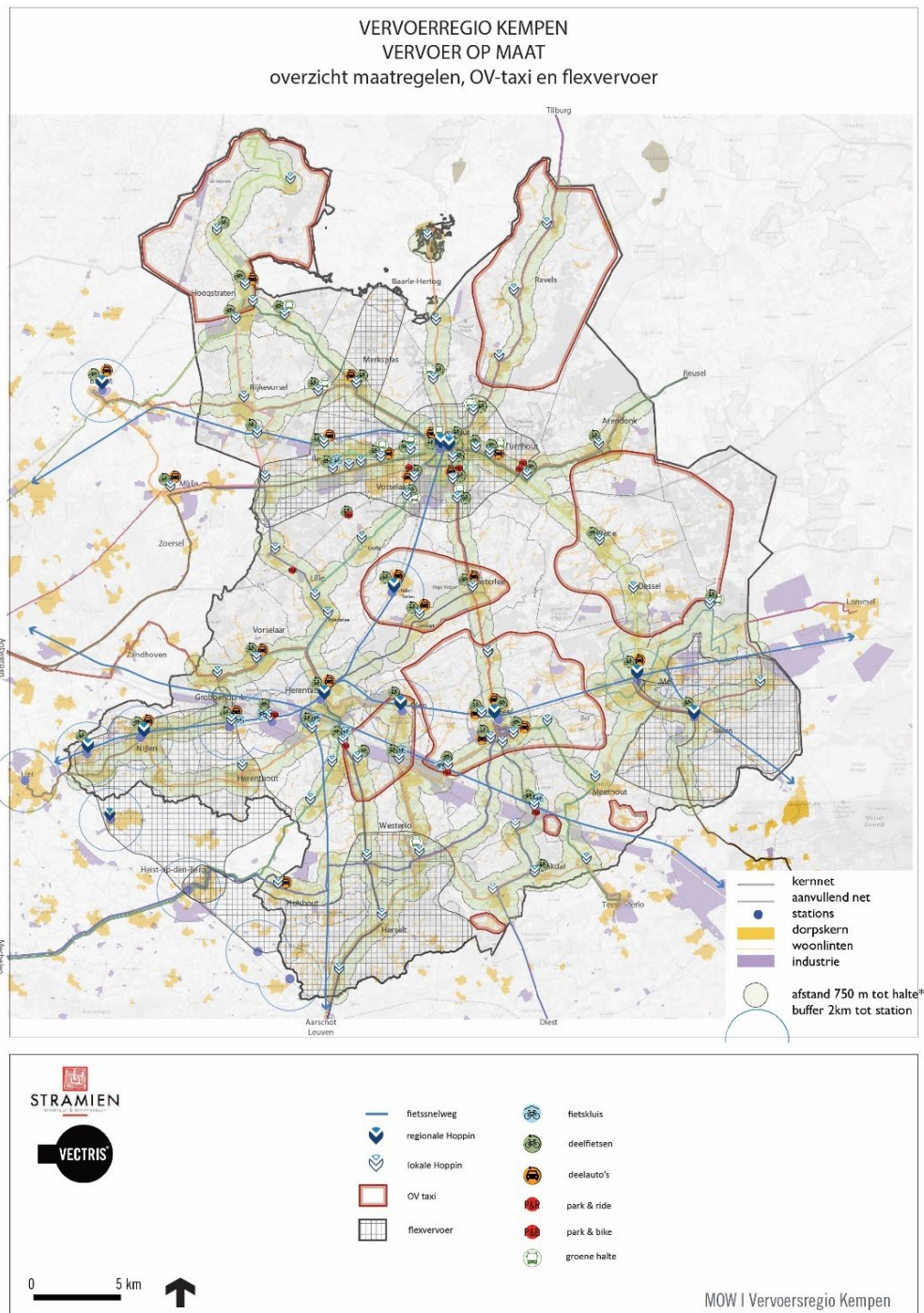
Lokaal hoppinpunt in het centrum van Zoerle -Parwijs aansluitend op kernnetlijn type C richting Geel, Heist-op-Den-Berg, Aarschot en Herentals. Het Hoppinpunt fungeert hier hoofdzakelijk als vertrekhalte. Bij het Hoppinpunt wordt vooral naar de lokale bereikbaarheid gekeken met te voet gaan en fietsen. Bij het Hoppinpunt worden veilige en comfortabele fietsenstallingen voorzien aangevuld met deelfietsen.

OEVEL DORP

Lokaal hoppinpunt in het centrum van Oevel aansluitend op kernnetlijn type C richting Geel, Aarschot en Herentals. Het Hoppinpunt fungeert hier hoofdzakelijk als vertrekhalte. Bij het Hoppinpunt wordt vooral naar de lokale bereikbaarheid gekeken met te voet gaan en fietsen. Bij het Hoppinpunt worden veilige en comfortabele fietsenstallingen voorzien. Het Hoppinpunt fungeert ook als afstaphalte voor de bediening van aangevuld met deelfietsen.

3.5. PARTICIPATIE

In samenspraak met de gemeentes werden de locaties van deze Hoppinpunten vastgelegd en op 14 december 2020 werd de volgende kaart met de locatie van de Hoppinpunten en voorzieningen goedgekeurd door de Vervoerregioraad.



Figuur 6: Goedgekeurde kaart van 14/12/2020

Op basis van deze kaart werd bilateraal overleg met de gemeentes georganiseerd om hun noden en wensen voor de Hoppinpunten te bespreken. Dit werd gedaan aan de hand van een Miro-bord, waarop de gemeentes ter voorbereiding van de workshop opmerkingen, plannen, tekeningen, ... konden plaatsen (zie onderstaand voorbeeld). Tijdens de workshop werd er vervolgens interactief besproken hoe de Hoppinpunten gerealiseerd zullen worden op meso- en microniveau.



Figuur 7: Voorbeeld Miro-bord workshop Herenthout

Uit deze workshops bleek dat sommige locaties al in orde waren, dat er al ontwikkelingsplannen waren voor de site of dat het Hoppinpunt niet werd weerhouden. Van de 86 Hoppinpunten werden er 41 Hoppinpunten (inclusief stations) aangeduid voor ontwerpend onderzoek. 26 werden meegenomen in lopende/bestaande plannen. Gemeentes kunnen voor deze Hoppinpunten nog steeds advies vragen omtrent de aanleg van het Hoppinpunt. 5 waren al in orde, hier moet enkel nog een Hoppinzuil geplaatst worden. 6 werden niet weerhouden. Bovendien werden de Hoppinpunten van 3 van de 11 stations ontworpen.

	Gemeente	Hoppinpunt	Status
1	Arendonk	Arendonk Wezenstraat	lopende/bestaande plannen
2	Baarle-Hertog	Baarle-Hertog Molen	ontwerpend onderzoek
3	Balen	Gerheide	niet weerhouden - toegankelijke halte
4		Balen Station	station
5		Wezel Casino	ontwerpend onderzoek
6	Dessel	Dessel Markt	ontwerpend onderzoek
7	Geel	Diestseweg	ontwerpend onderzoek
8		Tenaard	ontwerpend onderzoek
9		Geel Malosewaver	ontwerpend onderzoek
10		IOK Campus	lopende/bestaande plannen
11		Sint-Dimpna	lopende/bestaande plannen
12		Geel Station	station
13	Grobbendonk	Bouwel Station	ontwerpend onderzoek/station
14		Wolfstee Station	niet weerhouden
15		Grobbendonk Centrum	lopende/bestaande plannen
16		Carpoolparking Herentals-West	niet weerhouden - later i.f.v. HOV-lijn E313 bekijken
17	Herentals	Noorderwijk Gemeentehuis	ontwerpend onderzoek
18		Herentals Toekomstlaan	ontwerpend onderzoek
19		Morkhoven Centrum	lopende/bestaande plannen
20		Herentals Station	station
21	Herenthout	Herenthout Centrum	lopende/bestaande plannen
22	Herselt	Herselt Dorp	ontwerpend onderzoek
23		Ramsel Truitseinde	in orde
24	Hoogstraten	Meerle Kerk	ontwerpend onderzoek
25		Meer Meerleseweg	ontwerpend onderzoek

26		Meersel-Dreef	ontwerpend onderzoek
27		Minderhout Kerk	ontwerpend onderzoek
28		Hoogstraten K. Boomstraat	ontwerpend onderzoek
29		Wortel Dorp	ontwerpend onderzoek
30		Gelmelstraat	lopende/bestaande plannen
31	Hulshout	Hulshout Dorp	in orde
32	Kasterlee	Lichtaart Kerk	ontwerpend onderzoek
33		Centrum Kasterlee	lopende/bestaande plannen
34		Tielen Station	station
35	Laakdal	Vorst Markt	in orde
36		Veerle Dorp	ontwerpend onderzoek
37		Eindhout Dorp	lopende/bestaande plannen
38		Klein Vorst	lopende/bestaande plannen
39		Carpoolparking E313 Geel-Oost	lopende/bestaande plannen
40	Lille	Wechelderzande Kerk	ontwerpend onderzoek
41		Poederlee Dorp	ontwerpend onderzoek
42		Gierle Kerk	ontwerpend onderzoek
43		Lille Dorp	ontwerpend onderzoek
44	Meerhout	Centrum Meerhout	ontwerpend onderzoek (Beerstraat) – lopende/bestaande plannen
45	Merksplas	Merksplas Kolonie	ontwerpend onderzoek
46		Merksplas Dorp	ontwerpend onderzoek
47	Mol	Wezel Casino	ontwerpend onderzoek
48		Zilvermeer Mol	lopende/bestaande plannen
49		Mol Station	station
50	Nijlen	Nijlen Station	ontwerpend onderzoek/station
51		Kessel Station	station
52	Olen	Olen Station	ontwerpend onderzoek/station
53		Carpoolparking Herentals-Oost	niet weerhouden - later i.f.v. HOV-lijn E313 bekijken
54		Centrum Olen	in orde
55	Ravels	Weelde Gemeentehuis	ontwerpend onderzoek
56		Centrum Poppel	ontwerpend onderzoek
57		Centrum Ravels	ontwerpend onderzoek
58		Weelde-Statie	in orde
59	Retie	Centrum Retie	lopende/bestaande plannen
60	Rijkevorsel	Centrum Rijkevorsel	lopende/bestaande plannen
61		Sint-Jozef	lopende/bestaande plannen
62	Stadsregio Turnhout	Vosselaar-Dorp	lopende/bestaande plannen

63		Turnhout Galgenbeekweg	niet weerhouden – toegankelijke halte
64		Turnhout Phillips	ontwerpend onderzoek
65		Turnhout Graatakker	ontwerpend onderzoek
66		Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	ontwerpend onderzoek
67		Oud-Turnhout Nadorst	lopende/bestaande plannen
68		Oud-Turnhout Dorp	lopende/bestaande plannen
69		Beerse Den Hout	ontwerpend onderzoek
70		Beerse Lilsedijk	ontwerpend onderzoek
71		N12 x N132	ontwerpend onderzoek
72		Beerse Heibergstraat	lopende/bestaande plannen
73		De Breem	lopende/bestaande plannen
74		Grote Markt	lopende/bestaande/toekomstige plannen
75		Zevendonk	lopende/bestaande plannen
76		Oosthoven	lopende/bestaande plannen
77		Zwaneven	lopende/bestaande plannen
78		Klein Engelandhoeve	lopende/bestaande/toekomstige plannen
79		Turnhout Station	station
80		Vlimmeren	ontwerpend onderzoek
81	Vorselaar	Vorselaar Dorp	lopende/bestaande plannen
82	Westerlo	Westerlo Dorp	ontwerpend onderzoek
83		Zoerle-Parwijs Dorp	ontwerpend onderzoek
84		Oevel Dorp	ontwerpend onderzoek
85		Carpoolparking Geel-West	niet weerhouden - later i.f.v. HOV-lijn E313 bekijken

Tabel 2: Overzicht Hoppinpunten

Deze 41 Hoppinpunten zullen aan de hand van de 24 prestatie-eisen (zie volgend hoofdstuk) ingericht worden op microniveau.

4

RANDVOORWAARDEN

4.1. PRESTATIE-EISEN HOPPINPUNTEN

Zoals eerder vermeld zijn de prestatie-eisen van een Hoppinpunt even belangrijk als de locatiekeuze. Onderstaande prestatie-eisen vormen een leidraad om de realisatie en het beheer van een kwaliteitsvol Hoppinpunt te garanderen. Deze prestatie-eisen worden opgedeeld in 5 thema's:

1. Mobiliteitsaanbod: aanbod van vervoerswijzen, afhankelijk van het type Hoppinpunt

Bv. openbaar vervoer, deelfietsen, deelwagens, etc.

2. Diensten: dienstverlening die het Hoppinpunt aantrekkelijk maakt voor gebruikers

Bv. wachtaccommodatie, ticketing, etc.

3. Oriëntatie: leesbaarheid en herkenbaarheid van het Hoppinpunt

Bv. de gebruiker moet zich intuïtief kunnen oriënteren (a.d.h.v. inplanting, informatieverstrekking, etc.)

4. Ruimtelijke integratie: integratie van het Hoppinpunt in zijn omgeving

Bv. aandacht voor looproutes, toegankelijke haltes, organisatie volgens STOP-principe, etc.

5. Ontwikkeling: mogelijkheid tot nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het Hoppinpunt

Bv. duurzame ruimtelijke woonontwikkelingen aan (inter)regionale Hoppinpunten, etc.



Figuur 8: Overzicht prestatie-eisen hoppinpunt

In de vorige fase werd het mobiliteitsaanbod (deelfietsen, fietskluizen, deelauto's, etc.) in samenspraak met de gemeentes vastgelegd.

Natuurlijk zijn er naast deze prestatie-eisen nog andere randvoorwaarden waar het ontwerp van het Hoppinpunt aan moet voldoen.

4.2. VOORWAARDEN VOETGANGERS

4.2.1. VADEMECUM TOEGANKELIJK DOMEIN (2010)

VRIJE DOORGANGSBREEDTE

De toegankelijkheid van een Hoppinpunt staat natuurlijk voorop bij het ontwerp (zie thema 'Ruimtelijke integratie'). Iedereen moet gebruik kunnen maken van de voorzieningen van het Hoppinpunt. Om dit te garanderen, worden de volgende richtlijnen uit het Vademecum Toegankelijk Domein gehanteerd:

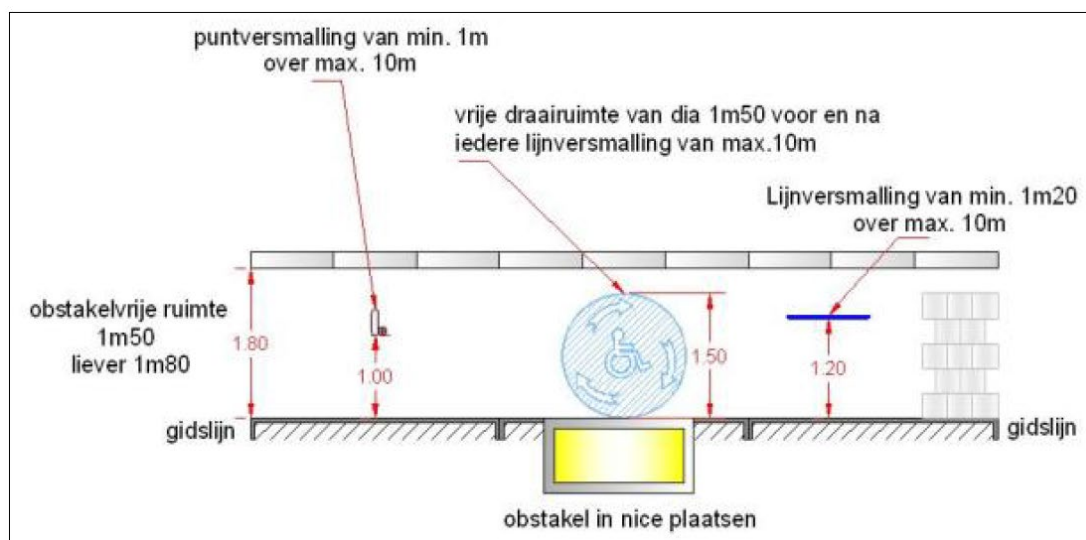
- Vrije breedte looproute: min. 1,50m (liever 1,80m), afhankelijk van gebruiksintensiteit;
- Uitzonderingen:
 - Puntversmalling (lengte van max. 1,20m): min. 1m vrije doorgangsbreedte;
 - Lijnversmalling (lengte van max 10m): min. 1,20m vrije doorgangsbreedte, na en voor versmalling vrije draairuimte van min. 1,50m x 1,50m;
 - Vrije hoogte: min. 2,10m.

TOEGANKELIJKE HALTE

Het Vademecum stelt dat de halteplaatsen goed bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat de afstand tussen de halte en de bestemming/herkomst zo kort mogelijk moet zijn. De halte moet bovendien goed bereikbaar zijn met een toegangspad, waardoor de voetgangers met een zo kort mogelijke route bij het perron kunnen komen. Veilige oversteekvoorzieningen dragen ook bij aan de bereikbaarheid van de halte.

4.2.2. DE LIJN

VRIJE DOORGANGSBREEDTE PERRON + HELLINGEN



Figuur 9: Vrije doorgangsbreedte voetgangers (bron: De Lijn)

Een rolstoelgebruiker moet bovendien probleemloos het verhoogd perron kunnen bereiken. De helling is daarom max. 5%, over een afstand van max. 10m. Na de helling moet er een rustpunt voorzien worden met een breedte van min. 1,20m. Er dient maar één helling te worden voorzien aan het perron.

OVERSTEEKPLAATSEN

Oversteekplaatsen nabij de haltes zorgen ervoor dat voetgangers veilig en snel naar hun bestemming kunnen gaan. De positie van de oversteekplaats hangt af van het bushaltetype:

Halteren op de rijbaan

Bij dit bushaltetype moet de oversteekplaats aan de achterzijde van de bus worden voorzien. Om de veiligheid van de voetgangers te garanderen, moet het inhalen van de bus verboden worden (door bv. doorlopende witte streep). De meest ideale situatie is dat er een middeneiland wordt voorzien aan de haltes. Waarbij de reiziger een 'rustpunt' krijgt tussen de twee rijstroken in de vorm van een 'middeneiland' zodat hij beschermd is voor verkeer uit de andere richting (en een voldoende zichtlijn heeft op dat

tegenoverliggend verkeer). Door die fysieke afscheiding worden bestuurders ook gedwongen om te wachten achter de bus.



Figuur 10: Voorbeeld middeneiland halte Turnhout Crematorium

Bij het bovenstaande voorbeeld zouden idealiter de haltes gekruist liggen, waarbij de halte links voorbij het zebrapad ligt.

Haltehaven

De locatie van de oversteekplaatsen hangt bij dit type af van de gevolgde looplijnen van de voetgangers en verschilt van locatie tot locatie. Bij voorkeur wordt er een voetpaduitstulping gecreëerd. Indien dit niet mogelijk is, wordt de oversteekplaats aan de achterzijde van de haltehaven voorzien.

4.3. VOORWAARDEN FIETS

4.3.1. AWV VADEMECUM FIETSVOORZIENINGEN (2017)

In het Vademecum Fietsvoorzieningen van het Agentschap Wegen en Verkeer worden uniforme normen en kwaliteitseisen opgesteld voor het realiseren van fietsvoorzieningen. De minimumeisen in dit document zijn bindend, al moet er zoveel mogelijk gestreefd te worden naar de aanbevolen norm.

MAATVOERING

In onderstaande tabel worden de normen voor de fietsvoorzieningen gegeven in functie van de rijsnelheid van het autoverkeer.

Type fietsvoorziening	Aanbevolen breedte (cm)	Minimum breedte (cm)	Verhoogd	Tussenstrook rijweg (cm)	Rijsnelheid autoverkeer
Aanliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	X	≥ 25 (aanbevolen: 50)	≤ 50 km/uur
Vrijliggend eenrichtingsfietspad	≥ 175	150	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Aanliggend tweerichtingsfietspad	<i>niet van toepassing</i>				
Vrijliggend tweerichtingsfietspad	≥ 250	200	/	≥ 100 (*)	> 50 km/uur
Fietssuggestiestrook	170 – 200 ²	170	/	/	≤ 50 km/uur
Fietsweg	250 - 350	250	/	/	/

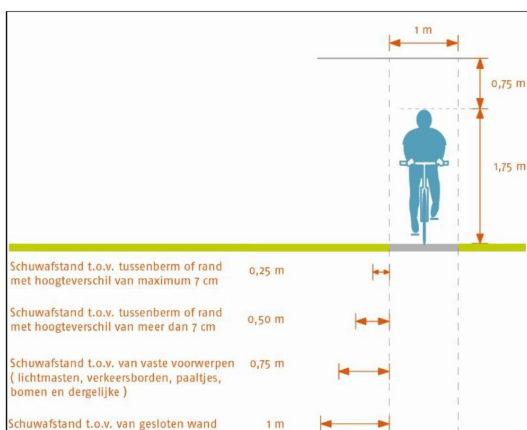
Tabel 3: Maatvoering fietsvoorzieningen (bron: AWW)

Voor een vrijliggend eenrichtingsfietspad, bij een snelheid hoger dan 50 km/u, bedraagt de minimale breedte 150 cm. De aanbevolen breedte is 175 cm, bij voorkeur 2m.

Voor een vrijliggend tweerichtingsfietspad, bij een snelheid hoger dan 50 km/u, bedraagt de minimale breedte 200 cm. De aanbevolen breedte is 250 cm, bij voorkeur 3m.

AFSCHERMING

Een kwalitatief fietspad wordt steeds afgeschermd van de rijweg, haag, muur, enz. door een schuwafstand. De breedte van deze afstand naast de fietser is afhankelijk van wat er zich naast de fietsvoorziening bevindt. De schuwafstand tot een tussenberm of de rand van de fietsvoorziening met een hoogteverschil van max. 7 cm bedraagt 0,25 m. Indien dit hoogteverschil meer dan 7 cm bedraagt, wordt de schuwafstand 0,50 m. De schuwafstand tot vaste voorwerpen zoals bomen, borden, geparkeerde wagens,... bedraagt 0,75 m, tot een gesloten wand bedraagt deze 1,00 m.



Figuur 11: Schema schuwafstand (bron: AWW)

ASVERLEGGING

Soms is het nodig om fietspaden te verleggen (bv. in functie van bushaltes of parkeerstroken). Deze verleggingen moet zo geleidelijk mogelijk zijn om het gemak van de fietsers te behouden.

Het is aanbevolen om het fietspad met binnenstraal van 10m te verleggen. De buitenstraal bij een fietspad van 1,75m is 11,75m en bij een fietspad van 2,5m is dit 12,5m.

LOCATIE VAN FIETSPADEN T.O.V. BUSHALTES

De algemene regel van het AWW is dat er gestreefd moet worden naar het afbuigen (12m) van het fietspad achter de halte en de volledige halteaccommodatie. Er moet bovendien een veiligheidsstrook van minstens 0,50m tussen het schuilhuisje en het fietspad worden voorzien.

In uitzonderlijke gevallen, wanneer het echt niet anders kan, mag het fietspad rechtdoor lopen. De volledige lengte van de halte loopt in dit geval dan gelijk met het niveau van het fietspad.

FIETSENSTALLINGEN

Onderstaande tabel geeft de minimale afmetingen aan voor overdekte fietsenstallingen, alsook de manoeuvreerruimte.

Loodrechte standplaats	Tussenafstand fietsen	Lengte fietsen	Ruimte achter fietsen
Op één niveau	0,75 m	1,80 m - 2,00 m	1,80 m
Hoog/laag	0,40 m	1,80 m – 2,00 m	1,80 m

Tabel 4: Maatvoering fietsenstallingen (bron: AWW)

Er worden steeds meer fietsen gebruikt met buitenmaatse afmetingen. Deze fietsen vereisen natuurlijke grotere fietsenstallingen. Een fietsenstalling voor een buitenmaatse fiets zal een lengte van 3m en een breedte van 1,35m (inclusief de aanbevolen tussenafstand van 35cm) hebben.

4.3.2. DE LIJN

FIETSPADEN T.H.V. BUSHALTES

Het is wettelijk bepaald dat bussen niet mogen stoppen op fietspaden. Omwille van deze reden moet getracht worden om het fietspad steeds af te buigen langs het perron en de halteaccommodatie, zodat er een perronbreedte van 2,5m gerealiseerd kan worden. Op deze manier kruisen fietsers en op- en afstappende reizigers elkaar zo min mogelijk. Een bus mag wel stoppen op een fietssuggestiestrook.

Indien het niet mogelijk om het fietspad achter de halteaccommodatie te laten lopen, dan loopt het fietspad achter het perron. Als het fietspad niet op dezelfde hoogte ligt als het perron, moet het perron 2,5m breed zijn en wordt er voldoende schuwafstand voorzien tussen het fietspad en het perron (zie vorig hoofdstuk). Indien ze wel op hetzelfde niveau liggen, kan de perronbreedte beperkt worden tot min. 1,2m. In deze situatie moet er echter wel aandacht geschonken worden aan de mogelijke conflicten tussen busreizigers en fietsers.

FIETSENSTALLINGEN

De Lijn biedt zelf ook verschillende gesubsidieerde fietsenstallingen aan:

- Aanbindbeugels;
- Overdekte fietsenstalling (4m x 2,03m x 2,25m).

De capaciteit van de fietsparkeervoorzieningen aan de haltes is afhankelijk van het potentieel gebruik, de vraag van de gemeente en de ruimte voor het plaatsen van de voorzieningen.

De locatie van de fietsenstalling moeten ten slotte buiten de looproute en de geleidelijn liggen.

4.3.3. AANVULLENDE FIETSVoorzieningen

FIETSKLUIS



Figuur 12: Voorbeelden fietskluizen (bron: Falcopod, ProVelo)

Sommige Hoppinpunten worden voorzien van een fietskluis. Dit is een afgesloten kooiconstructie waar reizigers/ buurtbewoners hun fietsen veilig kunnen stallen. De afmetingen van een fietskluis verschillen van merk tot merk. Tijdens het ontwerpend onderzoek werden een breedte van 2,02m en lengte van 2,43m gehanteerd voor een fietskluis met ruimte voor 5 fietsen.

DEELFIETSEN

Deelfietsen zijn essentieel om multimodaliteit te stimuleren. Deze fietsen worden gestald in gewone fietsenstallingen. Er wordt een deelfietsenautomaat voorzien om de fietsen te kunnen huren. Deze automaat heeft ongeveer de volgende afmetingen: 0,50m x 1,50m.

4.4. VOORWAARDEN OV

4.4.1. DE LIJN

MAATVOERING WEGEN VOOR BUSVERKEER

Om een veilig en vlot busverkeer te garanderen, moet de rijweg een minimale breedte hebben. Bij een snelheidsregime van 70km/h wordt een minimale verhardingsbreedte van 3,35m per rijstrook aangehouden. Bij een dubbelrichtingsstraat is deze breedte dus 6,7m.

Snelheidsregime	Totale breedte rijstrook (exclusief markering en eenzijdige straatgoot)
30 km/h	2,80 m (mits het rijbaangedeelte er één in rechte lijn is)
50 km/h	3,05 m
70 km/h	3,35 m
90 km/h	3,35 m

Tabel 5: Totale breedte rijstrook (bron: De Lijn)

HALTETYPES

De voornaamste bushaltevormen zijn een uitstulpende-voetpadhalte of een standaard haltehaven. Om te bepalen welke haltehaven geschikt is, gebruikt AWV de volgende tabel:

Soort Weg	≥90 km/u	70 km/u		≤50 km/u	
		Buitengebied	(voor)stedelijk gebied	Bubeko	Bibeko
Primair	HH	HH	HH	HH	OR/HH*
Secundair III	HH	HH/OR*	OR	OR	OR
Secundair I en II	HH	HH	HH/OR*	HH	OR
Lokaal	HH	HH/OR*	OR	OR	OR
HH = haltehaven OR = op rijbaan, bij voorkeur ter hoogte van een uitstulpend voetpad Bibeko = binnen de bebouwde kom Bubeko = buiten de bebouwde kom * Waar er twee mogelijkheden worden vermeld is er geen uitdrukkelijke voorkeur: de keuze moet worden gemaakt rekening houdende met de concrete situatie, waarbij prioritair aandacht moet geschonken worden aan de verkeersveiligheid zowel voor de op- en afstappende voetgangers en het achteropkomend verkeer.					

Tabel 6: Haltetypes afh. wegtype en snelheidsregime (bron: De Lijn)

Bij een lokale weg met een snelheidsregime van 70km/h kan men kiezen tussen een haltehaven of halteren op de rijbaan. Dit moet per situatie bekeken worden, met aandacht voor de veiligheid van de passagiers.

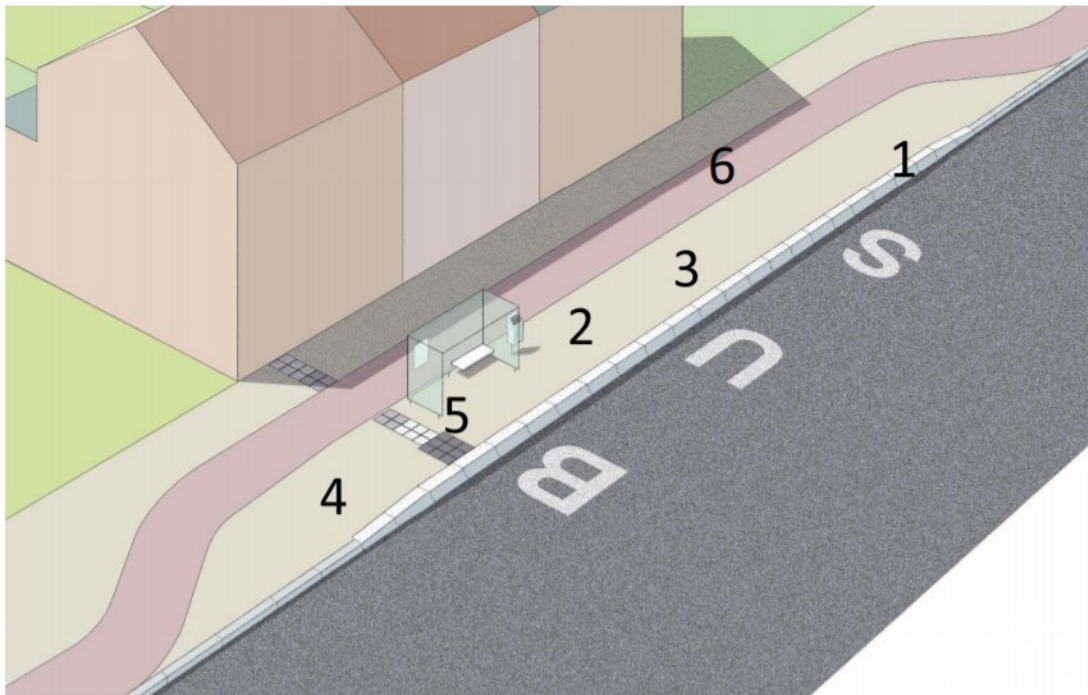
INPLANTING T.O.V. KRUISPUNTEN

Bij een kruispunt tussen twee wegen met een verschillende wegcategorie moet de bushalte op de minder belangrijke weg minstens 20m van de hoofdweg gelegen zijn.

VEREISTEN EN AFMETINGEN TOEGANKELIJKE BUSHALTES

De aanleg van een toegankelijke halte zorgt ervoor dat iedereen zich met het openbaar vervoer kan verplaatsen, ook ouderen die slecht ter been zijn of mensen met een beperking. Een toegankelijke halte heeft de volgende 5 kenmerken:

1. Verhoogd perron (aanrijdbare boordsteen);
2. Brede doorgang op het perron, zonder geen obstakels (min. 2,50m x 2,50m voor rolstoelgebruikers);
3. Effen en slipvrije verharding;
4. Perron dat zonder drempel bereikbaar is;
5. Opstapvlak met rubbertegels + aansluitende geleidelijn met ribbelmarkering;
6. Correct aangelegd fietspad t.h.v. perron.



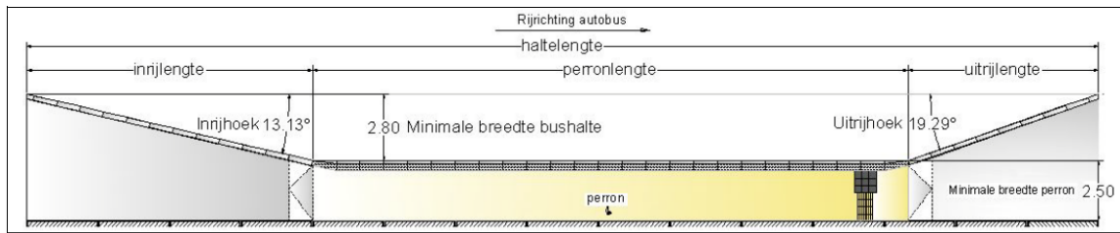
Figuur 13: Kenmerken toegankelijke halte (bron: De Lijn)



Figuur 14: Minimum breedte t.h.v. rolstoeltoegankelijke deur

De maatvoering van de bushalte is afhankelijk van het type halte. Deze afmetingen worden nagestreefd maar zijn, omwille van de context, niet altijd mogelijk. Indien dit het geval is, wordt er gekeken naar een alternatief (maar steeds toegankelijk) ontwerp.

Haltehaven



Figuur 15: Afmetingen haltehaven

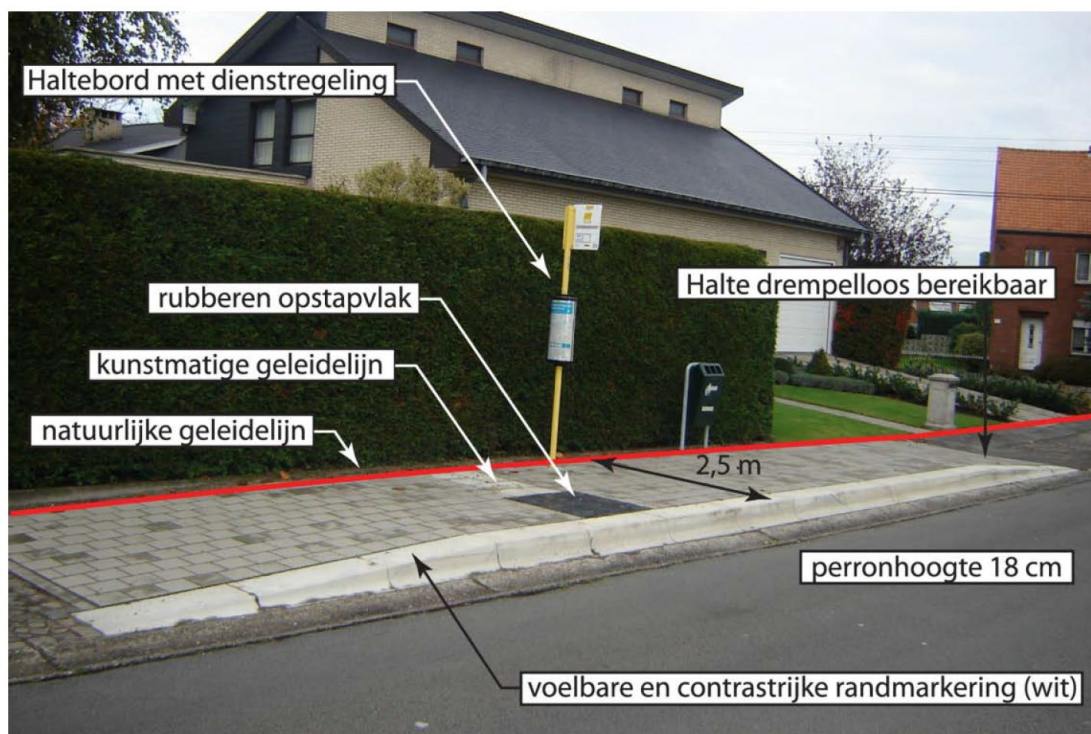
De haltelengte van een gelede bus is minimaal 45m: inrijlengte (12m) + perronlengte (25m) + uitrijlengte (8m). De minimale breedte van de halte bedraagt 2,8m. De inrijhoek bedraagt max. 13° over een rijlengte van min. 12m en de uitrijhoek bedraagt max. 19° over een uitrijlengte van min. 8m.

Halteren op de rijbaan

De minimale breedte van een perron bedraagt 2,5m. Binnen deze breedte mogen geen objecten, zoals een schuilhuisje of een vuilnisbak, geplaatst worden. De ideale lengte voor een perron is afhankelijk van het type bus:

- Gelede bus: 20m (hier kunnen alle bustypes halteren);
- Standaardbus: 14m;
- Stadsbus: 11m.

Tijdens het ontwerpend onderzoek wordt er zo veel mogelijk gestreefd naar een perronlengte van 18-20m. Dit is echter niet in elke situatie mogelijk. Soms zal er dus afgeweken worden van deze comfortmaatvoering. De afstand tussen de voordeur en de tweede rolstoeltoegankelijke deur geldt in dit geval het uiterste minimum.



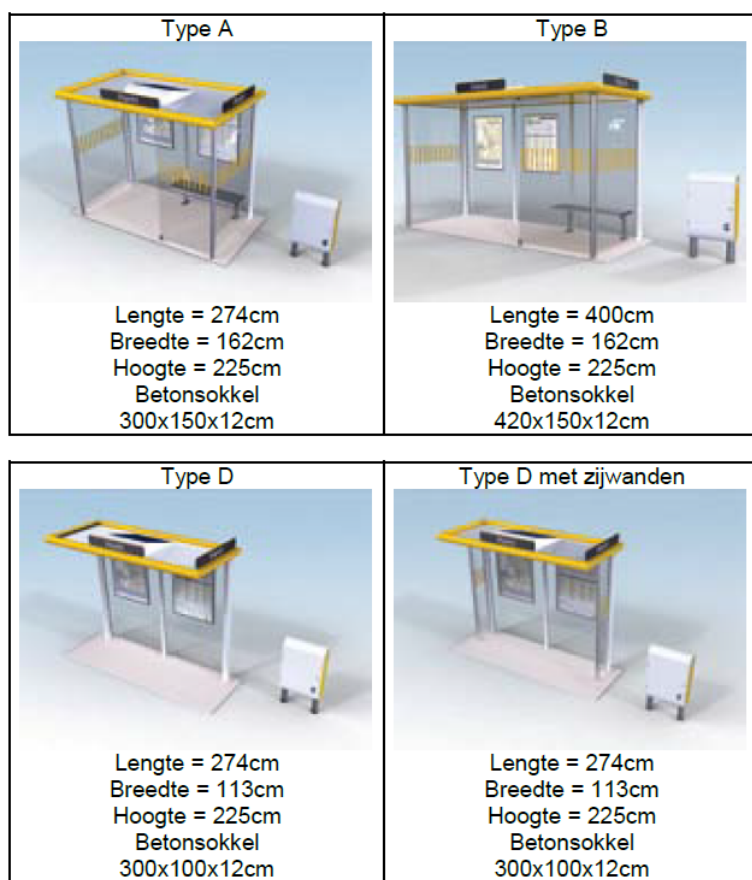
Figuur 16: Toegankelijke halte - halteren op de rijbaan

HALTEACCOMODATIE

Halteaccomodatie zorgt voor aangename en kwaliteitsvolle bushaltes. De halteaccomodatie bestaat uit 3 elementen: haltebord, haltepaal en schuilhuisje.

Elke halte moet voorzien worden van een haltebord. Deze wordt oftewel bevestigd aan het schuilhuisje of de haltepaal. Indien een haltepaal wordt gebruikt, wordt deze min. 90cm tot 1,2m vanaf de perronrand geplaatst. Bovendien moet er een doorgang van min. 1m zijn.

Het schuilhuisje zorgt ervoor dat reizigers beschut kunnen wachten op de bus. De gemeente kan oftewel kiezen voor een gesubsidieerd schuilhuisje of voor een eigen ontwerp. Voor het ontwerpend onderzoek werd er gekozen voor de gesubsidieerde varianten van De Lijn.



Figuur 17: Gamma gesubsidieerde schuilhuisjes De Lijn (bron: De Lijn)

Bij het plaatsen van de schuilhuisjes moet er gekeken worden naar de vrije doorgangsbreedte en de toegankelijkheid van het perron.

4.4.2. HOPPIN

Elk Hoppinpunt zal voorzien worden van een Hoppinzuil in de huisstijl van het mobiliteitsmerk Hoppin. Er zijn 3 soorten Hoppinzuilen:

- Analoge zuil groot;
- Digitale zuil groot;
- Mini-zuil.

De keuze van de soort zal gemaakt worden op basis van het aantal van de aanwezige vervoersmodi, de locatie en de beschikbare ruimte. De gemeentes kunnen zelf kiezen tussen de analoge of de digitale zuil.



Figuur 18: Standaardzuilen Hoppin (bron: Vlaamse Overheid)

4.5. VOORWAARDEN AUTO

Sommige Hoppins zullen worden voorzien van deelwagens. Deze wagens worden aangeduid met een verkeersbord en worden voorzien van een parkeerplaats (en eventueel een laadpaal voor elektrische deelwagens).

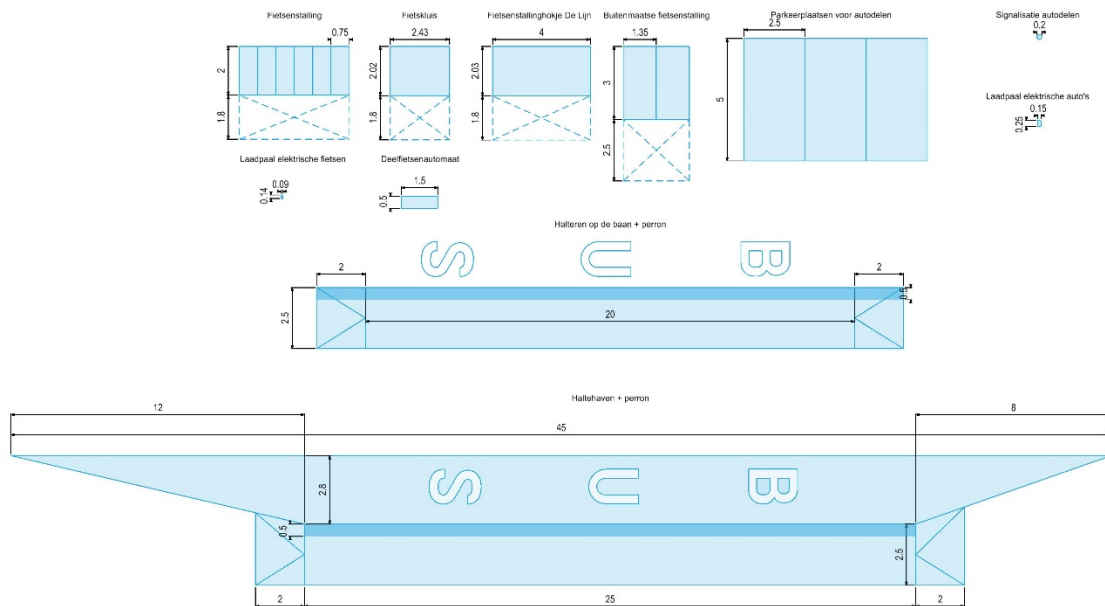
4.6. ONTWERPEND ONDERZOEK

In het tweede gedeelte van deze unieke verantwoordingsnota zal het ontwerpend onderzoek van de Hoppinpunten per gemeente worden besproken. Dit ontwerpend onderzoek is verricht aan de hand van de bovenvermelde randvoorwaarden.

MOBILITEITSAANBOD

Het mobiliteitsaanbod bestaat uit:

- Fietsenstallingen;
- Fietskluis;
- Deelfietsen;
- Bushalte (halteren op de rijbaan of haltehaven);
- Deelwagens.

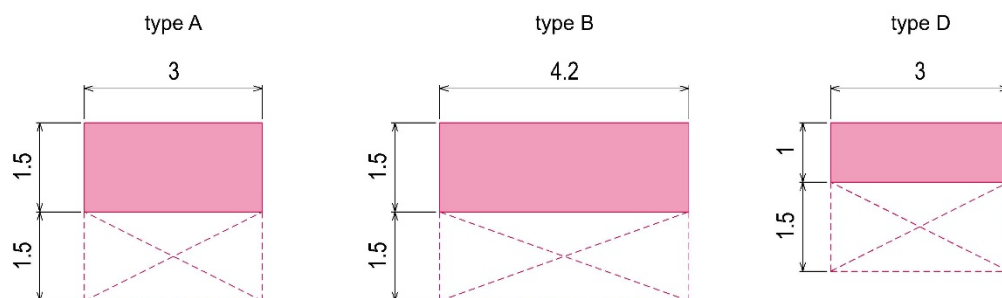


Figuur 19: Elementen ontwerpend onderzoek mobiliteitsaanbod Hoppinpunten

DIENTEN

De diensten bestaan enerzijds uit de aanvullende diensten in de buurt van het Hoppinpunt (de context), en anderzijds uit de wachtaccommodatie.

Schuthuisjes met loopruimte rond

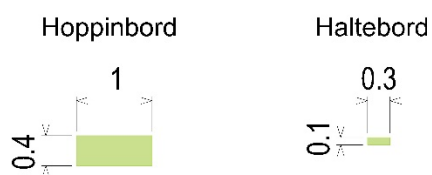


Figuur 20: Elementen ontwerpend onderzoek diensten Hoppinpunten

ORIËNTATIE

Om te zorgen dat reizigers zich snel en makkelijk kunnen oriënteren, zullen de Hoppinpunten zichtbaar en herkenbaar in de omgeving ingepland worden door:

- Uniforme vormgeving;
- Zichtbare inplanting in het straatbeeld;
- Informatieverstrekking a.d.h.v. een Hoppinzuil en haltebord.



Figuur 21: Elementen ontwerpend onderzoek oriëntatie Hoppinpunten

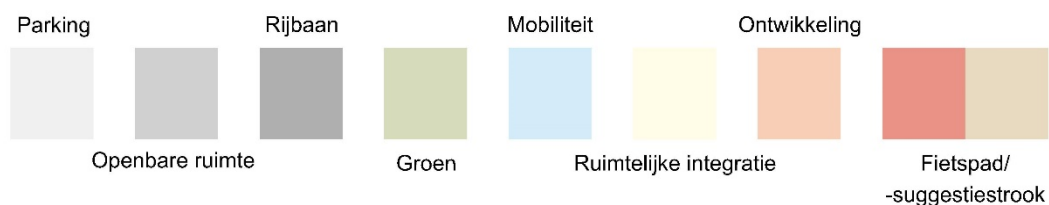
RUIMTELIJKE INTEGRATIE

Het Hoppinpunt moet voldoen aan de volgende kwaliteitseisen:

- Bereikbaarheid;
- Verkeersleefbaarheid;
- Verkeersveiligheid;
- Toegankelijkheid;
- Sociale veiligheid;
- Verblijfskwaliteit.

Om dit te bereiken, zullen alle Hoppinpunten ontworpen worden aan de hand van de eerder vermelde randvoorwaarden. Er wordt gekeken naar de toegankelijkheid van het perron (looptijden, vrije doorgangsbreedte, etc.), de oversteekbaarheid nabij het Hoppinpunt, de verblijfskwaliteit, etc.

De volgende kleuren worden gebruikt bij de opmaak van het ontwerp.



Figuur 22: Elementen ontwerpend onderzoek kleuren Hoppinpunten

5

RAMINGEN

5.1. SUBSIDIËRING VAN EEN MOBIPUNT LANGS GEMEENTEWEGEN

Uit het “Besluit van de Vlaamse Regering betreffende de mobipunten tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2013 tot bepaling van de nadere regels betreffende de financiering en de samenwerking voor het mobiliteitsbeleid”:

Een subsidie voor de aanleg of de herinrichting van een mobipunt langs een gemeenteweg kan door een gemeente worden aangevraagd bij DMOW. Het subsidieaanvraagformulier kan je hier vinden: <https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/combimobiliteit/mobipunten>

Per type mobipunt bepaalt het besluit betreffende mobipunten een subsidiepercentage en een maximum (plafond)bedrag:

- Interregionale mobipunten o.b.v. netwerklogica - 50% van de kostprijs - Maximum 500.000 euro
- Regionale mobipunten o.b.v. netwerklogica - 50% van de kostprijs - Maximum 250.000 euro
- Lokale mobipunten o.b.v. netwerklogica - 100% van de kostprijs - Maximum 50.000 euro
- Buurtmobipunten o.b.v. netwerklogica - 100% van de kostprijs - Maximum 25.000 euro
- Buurtmobipunten o.b.v. nabijheidslogica - 100% van de kostprijs - Maximum 25.000 euro

Deze subsidie is enkel van toepassing op de aanleg of heraanleg van mobipunten langs gemeentewegen in het kader van het regionale mobiliteitsplan of van buurtmobipunten op basis van de nabijheidslogica. Om in aanmerking te komen voor subsidie moet de datum van de gunning van de opdracht aan de aannemer van de werken na de datum van de inwerkingtreding van het besluit betreffende mobipunten liggen. Op 25 december 2020 trad het besluit in werking. De subsidie wordt voorzien voor de kosten voor de werken volgens de inschrijvingsprijs van de aannemer (verminderd met de niet-subsidiabele kosten).

Om in aanmerking te komen voor de subsidie dient een Hoppinpunt aan volgende voorwaarden te voldoen:

1) Herkenbaarheid De doelstelling van de Vlaamse overheid is om al deze mobipunten, die de spil vormen van combimobiliteit, in een visueel herkenbaar netwerk samen te brengen. Zo kunnen gebruikers deze punten vlot herkennen en gebruiken. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de Hoppinhuisstijl door o.a. een Hoppinzuil te voorzien. De Hoppinhuisstijl dient daarnaast ook als een kwaliteitslabel en kan alleen gebruikt worden als het mobipunt toegankelijk is en een minimale uitrusting heeft.

2) Toegankelijkheid: Een mobipunt moet toegankelijk zijn voor alle gebruikers, met of zonder handicap, ongeacht leeftijd en omstandigheden. Zo kan iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie verplaatsen. Ook de informatiedragers op de mobipunten moeten leesbaar zijn voor alle gebruikers, met of zonder visuele beperking.

3) Minimale inrichting: Een mobipunt dient minimaal uitgerust te zijn zodat reizigers hun eigen vervoermiddelen veilig kunnen stallen en er reisinformatie beschikbaar is. Parkeerplaatsen indien nodig, waarbij er aangepaste en voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking zijn, een fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen, Informatiedragers, infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken

4) Data-uitwisseling met de mobiliteitscentrale: In het mobipunt moet de uitwisseling van data van en naar de mobiliteitscentrale ondervangen zijn om reizigers de nodige informatie te kunnen verstrekken.

5) Integratie in het regionale mobiliteitsplan: Een mobipunt moet geïntegreerd zijn in het regionale mobiliteitsplan van de vervoerregio waartoe de gemeente behoort. Enkel over de inplanting van een buurtmobipunt volgens nabijheidslogica kan de gemeente autonoom beslissen.

6) Vergunningen: De wegbeheerder moet voor de aanleg van een mobipunt over de nodige vergunningen voor de werken beschikken. Zo moet de omgevingsvergunning (indien vereist) voorhanden zijn om in aanmerking te komen voor subsidies. Ook moet het besluit betreffende projectmethodologie worden toegepast. Alle mobipunten die gesubsidieerd worden moeten voor goedkeuring steeds voorgelegd worden aan de projectstuurgroep, ongeacht de geraamde kostprijs.

Betreffende mobipunten betreft een wijziging van het besluit betreffende het mobiliteitsbeleid van 25 januari 2013. Het dient dus samen gelezen te worden met de andere bepalingen in dit besluit. Artikel 41, § 2 stelt dat volgende kosten niet subsidiabel zijn:

- 1) de levering en plaatsing van nieuwe voetpaden en het onderhoud ervan.
- 2) de levering en plaatsing van straatmeubilair met inbegrip van fietsenstallingen en het onderhoud ervan. Opgelet, het besluit betreffende mobipunten heeft hier een wijziging op toegepast. De aanleg van fietsenstallingen op mobipunten is wel subsidiabel.
- 3) de levering en aanplanting van groen en overige verfraaiingskosten.
- 4) de kosten die verbonden zijn aan de aanleg of aanpassing van nutsleidingen, met inbegrip van de aanleg of aanpassing van de riolering. Opgelet, het besluit betreffende mobipunten heeft hier een wijziging op toegepast. De aanleg van infrastructuur voor data-uitwisseling op mobipunten is wel subsidiabel.
- 5) de kosten die verbonden zijn aan de levering en plaatsing van schuilhuisjes voor het geregeld vervoer.
- 6) de studiekosten voor het materiaal en de werken.
- 7) de kosten die verbonden zijn aan de noodzakelijke grondverwerving. Als er voor de aanleg van een mobipunt al een subsidie is toegekend op basis van een andere grondslag (bijvoorbeeld: subsidie i.k.v. klimaatprojecten, EFRO-subsidie, ...).

5.2. RAMINGEN HOPPINPUNTEN

Voor elk Hoppunt is een raming opgemaakt (zie deel 2). Deze ramingen zijn gebaseerd op de schetsontwerpen in het tweede deel van de unieke verantwoordingsnota en geven een eerste indicatie van de kostprijs. In deze schetsontwerpen worden soms suggesties gedaan om de verblijfskwaliteit in de omgeving van het Hoppinpunt te verbeteren. Deze suggesties zijn niet inbegrepen in de ramingen (indien ze niet onderdeel vormen van het concept van het ontwerp van het Hoppinpunt).

In onderstaande tabellen wordt een indicatie gegeven van de "basisprijs" van een toegankelijke halte (halteren op de rijbaan of haltehaven met schuilhuisje type B en een Hoppinzuil). De Hoppinzuilen zullen via een raamcontract op de markt geplaatst worden door AWV, de gemeentes zullen hier van kunnen afnemen.

5.2.1. HALTEREN OP DE RIJBAAN

	eenheid	prijs	HOPPINT met halteren op de rijbaan	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	120	€ 960
asfalt	m²	€ 65	0	€ -
betondal rijweg plateau + middenberm	m²	€ 45	0	€ -
betonklinkers nieuwe parkeerplaatsen (cambio)	m²	€ 45	0	€ -
aanbrengen slemlaag (cambioplaatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	0	€ -
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	120	€ 3.600
beton fietspad	m²	€ 80	0	€ -
betonklinkers fietspad	m²	€ 30	0	€ -
groenstrook	m²	€ 25	0	€ -
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	0	€ -
inritbanden (50x45x20mm)	st	€ 15	0	€ -
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	48	€ 9.216
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
paaltjes	st	€ 200	0	€ -
boom	st	€ 250	0	€ -
aanplanting boom met wortelgeleidingssysteem	st	€ 350	0	€ -
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	0	€ -
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makingen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 15.799
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil digitaal (via raamcontract)	st		0	€ -
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
oplaadpaal elektrische wagens	st	€ 1.000	0	€ -
oplaadpaal elektrische fietsen	st	€ 1.000	0	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	0	€ -
fietsreparatiezuil	st	€ 16.116	0	€ -
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	0	€ -
schuilmuisje type B	st	€ 1.398	2	€ 2.796
schuilmuisje type D zonder zijwanden	st	€ 1.170	0	€ -
schuilmuisje type D met zijwanden	st	€ 1.177	0	€ -
overdekte fietsenstalling De Lijn	st	€ 1.501	0	€ -
fietskluis	st	€ 3.455	0	€ -
verkeersbord inclusief steun	st	€ 140	0	€ -
zitbank	st	€ 750	0	€ -
				€ 2.796
		totaal		€ 18.595

Tabel 7: Raming halteren op de rijbaan

5.2.2. HALTEHAVEN

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT met haltehaven	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	343,4	€ 2.747
asfalt	m²	€ 65	196	€ 12.740
betondal rijweg plateau + middenberm	m²	€ 45	0	€ -
betonklinkers nieuwe parkeerplaatsen (cambio)	m²	€ 45	0	€ -
aanbrengen slemlaag (cambioplaatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	0	€ -
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	147,4	€ 4.422
beton fietspad	m²	€ 80	0	€ -
betonklinkers fietspad	m²	€ 30	0	€ -
groenstrook	m²	€ 25	0	€ -
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	33,4	€ 1.804
inritbanden (50x45x20mm)	st	€ 15	0	€ -
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	58	€ 11.136
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
paaltjes	st	€ 200	0	€ -
boom	st	€ 250	0	€ -
aanplanting boom met wortelgeleidingssysteem	st	€ 350	0	€ -
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	0	€ -
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 34.872
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil digitaal (via raamcontract)	st		0	€ -
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
oplaadpaal elektrische wagens	st	€ 1.000	0	€ -
oplaadpaal elektrische fietsen	st	€ 1.000	0	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	0	€ -
fietsreparatiezuil	st	€ 16.116	0	€ -
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	0	€ -
schuilhuisje type B	st	€ 1.398	2	€ 2.796
schuilhuisje type D zonder zijwanden	st	€ 1.170	0	€ -
schuilhuisje type D met zijwanden	st	€ 1.177	0	€ -
overdekte fietsenstalling De Lijn	st	€ 1.501	0	€ -
fietskluis	st	€ 3.455	0	€ -
verkeersbord inclusief steun	st	€ 140	0	€ -
zitbank	st	€ 750	0	€ -
				€ 2.796
		totaal		€ 37.668

Tabel 8: Raming haltehaven

6

BIJLAGEN

6.1. DEELSYSTEMEN EN VOORZIENINGEN

Deelsystemen en voorzieningen			Deel-fietsen	Fiets-kluis	Deel-wagens	P&R	P&B	Groene halte
Arendonk	Arendonk Wezenstraat	lopende/bestaande plannen	X		X			
Baarle-Hertog	Baarle-Hertog Molen	ontwerpend onderzoek						
Balen	Gerheide	niet weerhouden - toegankelijke halte	/	/	/	/	/	/
	Balen Station	station	X					
	Wezel Casino	ontwerpend onderzoek						
Dessel	Dessel Markt	ontwerpend onderzoek						
Geel	Diestseweg	ontwerpend onderzoek	X		X			
	Tenaard	ontwerpend onderzoek						
	Geel Malosewaver	ontwerpend onderzoek						
	IOK Campus	lopende/bestaande plannen	X		X			
	Sint-Dimpna	lopende/bestaande plannen	X		X			
	Geel Station	station	X		X			
Grobbendonk	Bouwel Station	ontwerpend onderzoek/station	X	X	X			
	Wolfstee Station	niet weerhouden	/	/	/	/	/	/
	Grobbendonk Centrum	lopende/bestaande plannen						
	Carpoolparking Herentals-West	niet weerhouden - later i.f.v. HOV-lijn E313 bekijken	/	/	/	/	/	/

Herentals	Noorderwijk Gemeentehuis	ontwerpend onderzoek						
	Herentals Toekomstlaan	ontwerpend onderzoek	X	X				
	Morkhoven Centrum	lopende/bestaande plannen						
	Herentals Station	station	X		X			
Herenthout	Herenthout Centrum	lopende/bestaande plannen	X		X			
Herselt	Herselt Dorp	ontwerpend onderzoek						
	Ramsel Truitseinde	in orde						
Hoogstraten	Meerle Kerk	ontwerpend onderzoek						
	Meer Meerleseweg	ontwerpend onderzoek	X					
	Meersel-Dreef	ontwerpend onderzoek						
	Minderhout Kerk	ontwerpend onderzoek	X		X			
	Hoogstraten K. Boomstraat	ontwerpend onderzoek	X					
	Wortel Dorp	ontwerpend onderzoek	X					X
	Gelmelstraat	lopende/bestaande plannen						
Hulshout	Hulshout Dorp	in orde			X			
Kasterlee	Lichtaart Kerk	ontwerpend onderzoek	X		X			
	Centrum Kasterlee	lopende/bestaande plannen	X		X			
	Tielen Station	station	X		X			
Laakdal	Vorst Markt	in orde	X					
	Veerle Dorp	ontwerpend onderzoek (verplaatsing)						

	Eindhout Dorp	lopende/bestaande plannen						
	Klein Vorst	lopende/bestaande plannen						
	Carpoolparking E313 Geel-Oost	lopende/bestaande plannen	X	X		X		
Lille	Wechelderzande Kerk	ontwerpend onderzoek						
	Poederlee Dorp	ontwerpend onderzoek						
	Gierle Kerk	ontwerpend onderzoek						
	Lille Dorp	ontwerpend onderzoek						
Meerhout	Centrum Meerhout	ontwerpend onderzoek						
Merksplas	Merksplas Kolonie	ontwerpend onderzoek	X					X
	Merksplas Dorp	ontwerpend onderzoek	X		X			
Mol	Wezel Casino	ontwerpend onderzoek						
	Zilvermeer Mol	lopende/bestaande plannen	X					X
	Mol Station	station	X		X			
Nijlen	Nijlen Station	ontwerpend onderzoek/station	X		X			
	Kessel Station	niet weerhouden	X					
Olen	Olen Station	ontwerpend onderzoek/station	X	X				
	Carpoolparking Herentals-Oost	niet weerhouden - later i.f.v. HOV-lijn E313 bekijken	/	/	/	/	/	/
	Centrum Olen	in orde	X					
Ravels	Weelde Gemeentehuis	ontwerpend onderzoek						

	Centrum Poppel	ontwerpend onderzoek	X					
	Centrum Ravels	ontwerpend onderzoek	X					
	Weelde-Statie	in orde						
Retie	Centrum Retie	lopende/bestaande plannen	X					
Rijkevorsel	Centrum Rijkevorsel	lopende/bestaande plannen						
	Sint-Jozef	lopende/bestaande plannen	X					
Stadsregio Turnhout	Vosselaar-Dorp	lopende/bestaande plannen	X		X			X
	Turnhout Galgenbeekweg	niet weerhouden						
	Turnhout Phillips	ontwerpend onderzoek	X		X	X		
	Turnhout Graatakker	ontwerpend onderzoek	X					
	Turnhout Oprit Brug E34	ontwerpend onderzoek	X		X	X		
	Turnhout Nadorst	lopende/bestaande plannen	X					
	Oud-Turnhout Dorp	lopende/bestaande plannen	X		X			X
	Beerse Den Hout	ontwerpend onderzoek	X		X			
	Beerse Lilsedijk	ontwerpend onderzoek	X	X				
	N12 x N132	ontwerpend onderzoek						
	Beerse Heibergstraat	lopende/bestaande plannen						
	De Breem	lopende/bestaande plannen	X					X

	Grote Markt	lopende/bestaande plannen	X					
	Zevendonk	lopende/bestaande plannen	X					X
	Oosthoven	lopende/bestaande plannen	X					X
	Zwaneven	lopende/bestaande plannen	X			X	X	
	Klein Engelandhoeve	niet weerhouden	X					X
	Turnhout Station	station	X		X			X
	Vlimmeren	ontwerpend onderzoek						
Vorselaar	Vorselaar Dorp	lopende/bestaande plannen	X		X			
Westerlo	Westerlo Dorp	ontwerpend onderzoek		X	X			X
	Zoerle-Parwijs Dorp	ontwerpend onderzoek	X					
	Oevel Dorp	ontwerpend onderzoek	X	X				
	Carpoolparking Geel-West	niet weerhouden - later i.f.v. HOV-lijn E313 bekijken	/	/	/	/	/	/
Totaal:			49	7	24	4	1	11

Tabel 9: Overzicht deelsystemen en voorzieningen Hoppinpunten

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE



Vervoerregio
KEMPEN



Vervoerregio Kempen

Unieke verantwoordingsnota - deel 2

Hoppinpunten – Stadsregio Turnhout



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



**Universiteit
Antwerpen**

MOBIEL21
ZET MENSEN IN BEWEGING



DIFT

Arden Geertman

COLOFON

Titel Mobiliteitsplan vervoerregio Kempen
Fase Unieke verantwoordingsnota Hoppinpunten

Datum 28.05.2021

Opdrachtgever Departement MOW

Opdrachthouder Geert Vercruysse
 VECTRIS
 Vital Decosterstraat 67A / 0201 – 3000 Leuven
 016/31.91.00
 info@vectris.be
 www.vectris.be

LEESWIJZER

De unieke verantwoordingsnota is opgedeeld in 2 delen. Het eerste deel geeft de algemene context en randvoorwaarden weer. Het tweede deel bespreekt de keuze en de inpassing van het Hoppinpunt op macro, meso- en microniveau per gemeente.

INHOUDSTAFEL

1 NETWERK ANALYSE	12
1.1. OVERZICHT HOPPINPUNTEN	13
2 BEERSE DEN HOUT	17
2.1. BESTAANDE SITUATIE	18
2.2. VOORSTEL HOPPIN	20
2.3. FICHE	22
3 BEERSE HEIBERGSTRAAT	24
3.1. BESTAANDE SITUATIE	25
3.2. VOORSTEL HOPPIN	26
3.3. FICHE	27
4 BEERSE LILSEDIJK	28
4.1. BESTAANDE SITUATIE	29
4.2. VOORSTEL HOPPIN	30
4.3. FICHE	32
5 BEERSE N12 X N132	33
5.1. BESTAANDE SITUATIE	34
5.2. VOORSTEL HOPPIN	35
5.3. FICHE	37
6 BEERSE VLIJMMEREN	38
6.1. BESTAANDE SITUATIE	39
6.2. VOORSTEL HOPPIN	40
6.3. FICHE	42
7 OUD-TURNHOUT DORP	43
7.1. BESTAANDE SITUATIE	44
7.2. VOORSTEL HOPPIN	45
7.3. FICHE	46
8 OUD-TURNHOUT NADORST	47
8.1. BESTAANDE SITUATIE	48
8.2. VOORSTEL HOPPIN	49
8.3. FICHE	50
9 OUD-TURNHOUT OOSTHOVEN	51
9.1. BESTAANDE SITUATIE	52
9.2. VOORSTEL HOPPIN	54
9.3. FICHE	55
10 OUD-TURNHOUT ZWANEVEN	56
10.1. BESTAANDE SITUATIE	57
10.2. VOORSTEL HOPPIN	58
10.3. FICHE	59
11 TURNHOUT GALGENBEEKWEG	60

11.1. BESTAANDE SITUATIE	61
11.2. VOORSTEL HOPPIN	62
11.3. FICHE	63
12 TURNHOUT GRAATAKKER	65
12.1. BESTAANDE SITUATIE	66
12.2. VOORSTEL HOPPIN	67
12.3. FICHE	69
13 TURNHOUT GROTE MARKT	71
13.1. BESTAANDE SITUATIE	72
13.2. VOORSTEL HOPPIN	73
13.3. FICHE	74
14 TURNHOUT OPRIT BRUG E34 (EVERDONGENLAAN)	75
14.1. BESTAANDE SITUATIE	76
14.2. VOORSTEL HOPPIN	78
14.3. FICHE	80
15 TURNHOUT PHILLIPS	82
15.1. BESTAANDE SITUATIE	83
15.2. VOORSTEL HOPPIN	85
15.3. FICHE	87
16 TURNHOUT STATION	88
16.1. BESTAANDE SITUATIE	89
16.2. VOORSTEL HOPPIN	91
16.3. FICHE	93
17 TURNHOUT ZEVENDONK	94
17.1. BESTAANDE SITUATIE	95
17.2. VOORSTEL HOPPIN	97
17.3. FICHE	98
18 VOSSelaar DE BREEM	99
18.1. BESTAANDE SITUATIE	100
18.2. VOORSTEL HOPPIN	101
18.3. FICHE	102
19 VOSSelaar DORP	103
19.1. BESTAANDE SITUATIE	104
19.2. VOORSTEL HOPPIN	105
19.3. FICHE	106
20 KOSTENRAMING	107
20.1. BEERSE DEN HOUT	108
20.2. BEERSE HEIBERGSTRAAT	108
20.3. BEERSE LIJSEDIJK	109
20.4. BEERSE N12 X N132	109
20.5. BEERSE VLIJMMEREN	110

20.6. OUD-TURNHOUT DORP	110
20.7. OUD-TURNHOUT NADORST	110
20.8. OUD-TURNHOUT OOSTHOVEN	111
20.9. OUD-TURNHOUT ZWANEVEN	111
20.10. TURNHOUT GALGENBEEKWEG	111
20.11. TURNHOUT GRAATAKKER	112
20.12. TURNHOUT GROTE MARKT	112
20.13. TURNHOUT OPRIT BRUG E34 (EVERDONGENLAAN)	113
20.14. TURNHOUT PHILLIPS	113
20.15. TURNHOUT STATION	114
20.16. TURNHOUT ZEVEDONK	114
20.17. VOSSELAAR DE BREEM	114
20.18. VOSSELAAR DORP	114
21 VERDERE PROCEDURE	115

FIGURENLIJST

Figuur 1: Turnhout – Oud-Turnhout – Beerse - Vosselaar: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken....	15
Figuur 2: Beerse - Vosselaar: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken	15
Figuur 3: Oud-Turnhout Zwaneven: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken.....	16
Figuur 4: Klein Engelandhoeve + Oosthoven: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken	16
Figuur 5: luchtfoto Beerse Den Hout.....	18
Figuur 6: luchtfoto Beerse Den Hout – zoom met perceelstructuur	19
Figuur 7: huidige noordelijke halte Beerse Den Hout	19
Figuur 8: huidige zuidelijke halte Beerse Den Hout	19
Figuur 9: Zoom Beerse Den Hout netwerk analyse	20
Figuur 10: Voorstel Hoppinpunt Beerse Den Hout	21
Figuur 11: Voorstel Hoppinpunt Beerse Den Hout - simulatie bus	21
Figuur 12: Voorstel Hoppinpunt Beerse Den Hout - zoom toegankelijke bushalte – simulatie bus	22
Figuur 13: luchtfoto Beerse Heibergstraat	25
Figuur 14: luchtfoto Beerse Heibergstraat – zoom met perceelstructuur.....	25
Figuur 15: huidige westelijke halte Beerse Heibergstraat	26
Figuur 16: huidige oostelijke halte Beerse Heibergstraat.....	26
Figuur 17: Zoom Beerse Heibergstraat netwerk analyse.....	26
Figuur 18: luchtfoto Beerse Lilsedijk.....	29
Figuur 19: luchtfoto Beerse Lilsedijk – zoom met perceelstructuur	29
Figuur 20: huidige westelijke halte Beerse Lilsedijk.....	30
Figuur 21: huidige oostelijke halte Beerse Lilsedijk.....	30
Figuur 22: Zoom Beerse Lilsedijk netwerk analyse	30
Figuur 23: Voorstel Hoppinpunt Beerse Lilsedijk	31
Figuur 24: Voorstel Hoppinpunt Beerse Lilsedijk – zoom toegankelijke westelijke bushalte	31
Figuur 25: Voorstel Hoppinpunt Beerse Lilsedijk – zoom toegankelijke oostelijke bushalte	32
Figuur 26: luchtfoto Beerse N12 x N132.....	34
Figuur 27: luchtfoto Beerse N12 x N132 – zoom met perceelstructuur	34
Figuur 28: huidige westelijke halte Beerse N12 x N132.....	35
Figuur 29: huidige oostelijke halte Beerse N12 x N132	35
Figuur 30: Zoom Beerse N12 x N132 netwerk analyse	35
Figuur 31: Voorstel Hoppinpunt Beerse N12 x N132	36
Figuur 32: Voorstel Hoppinpunt N12 x N132 – zoom toegankelijke westelijke bushalte	36
Figuur 33: Voorstel Hoppinpunt Beerse N12 x N132 - zoom toegankelijke oostelijke bushalte.....	36

Figuur 34: luchtfoto Beerse Vlimmeren	39
Figuur 35: luchtfoto Beerse Vlimmeren– zoom met perceelstructuur.....	39
Figuur 36: huidige westelijke halte Beerse Vlimmeren	40
Figuur 37: huidige oostelijke halte Beerse Vlimmeren	40
Figuur 38: Zoom Beerse Vlimmeren netwerk analyse.....	40
Figuur 39: Voorstel Hoppinpunt Beerse Vlimmeren.....	41
Figuur 40: Voorstel Hoppinpunt Beerse Vlimmeren - zoom toegankelijke westelijke bushalte	41
Figuur 41: Voorstel Hoppinpunt Beerse Vlimmeren - zoom toegankelijke oostelijke bushalte	41
Figuur 42: luchtfoto Oud-Turnhout Dorp	44
Figuur 43: luchtfoto Oud-Turnhout Dorp – zoom met perceelstructuur.....	44
Figuur 44: huidige haltes Oud-Turnhout Dorp	45
Figuur 45: Zoom Oud-Turnhout Dorp netwerk analyse.....	45
Figuur 46: luchtfoto Oud-Turnhout Nadorst.....	48
Figuur 47: luchtfoto Oud-Turnhout Nadorst – zoom met perceelstructuur.....	48
Figuur 48: huidige haltes Oud-Turnhout Nadorst	49
Figuur 49: Zoom Oud-Turnhout Nadorst netwerk analyse.....	49
Figuur 50: luchtfoto Oud-Turnhout Oosthoven	52
Figuur 51: luchtfoto Oud-Turnhout Oosthoven – zoom met perceelstructuur.....	53
Figuur 52: huidige haltes Oud-Turnhout Oosthoven	53
Figuur 53: Zoom Oud-Turnhout Oosthoven netwerk analyse.....	54
Figuur 54: Ontwerp SWECO Oud-Turnhout Oosthoven	54
Figuur 55: luchtfoto Oud-Turnhout Zwaneven	57
Figuur 56: luchtfoto Oud-Turnhout – zoom met perceelstructuur	57
Figuur 57: huidige haltes Oud-Turnhout Zwaneven ten noordoosten van het kruispunt	58
Figuur 58: Zoom Oud-Turnhout Zwaneven netwerk analyse	58
Figuur 59: luchtfoto Turnhout Galgenbeekweg	61
Figuur 60: luchtfoto Turnhout Galgenbeekweg – zoom met perceelstructuur	61
Figuur 61: huidige haltes Turnhout Galgenbeekweg.....	62
Figuur 62: Voorstel Turnhout Galgenbeekweg.....	63
Figuur 63: Voorstel Turnhout Galgenbeekweg- zoom toegankelijke bushaltes.....	63
Figuur 64: luchtfoto Turnhout Graatakker.....	66
Figuur 65: luchtfoto Turnhout Graatakker – zoom met perceelstructuur	66
Figuur 66: huidige westelijke halte Turnhout Graatakker.....	67
Figuur 67: huidige oostelijke halte Turnhout Graatakker.....	67
Figuur 68: Zoom Turnhout Graatakker netwerk analyse	67

Figuur 69: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Graatakker.....	68
Figuur 70: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Graatakker - zoom toegankelijke bushaltes	69
Figuur 71: luchtfoto Turnhout Grote Markt.....	72
Figuur 72: luchtfoto Turnhout Grote Markt – zoom met perceelstructuur	72
Figuur 73: huidige halte Turnhout Grote Markt.....	73
Figuur 74: Zoom Turnhout Grote Markt netwerk analyse	73
Figuur 75: Turnhout Grote Markt - afmetingen huidige locatie halte.....	74
Figuur 76: luchtfoto Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	76
Figuur 77: luchtfoto Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan) – zoom met perceelstructuur.....	77
Figuur 78: huidige noordelijke halte Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan).....	77
Figuur 79: huidige zuidelijke halte Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	78
Figuur 80: Zoom Oprit Brug E34 (Everdongenlaan) netwerk analyse	78
Figuur 81: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	79
Figuur 82: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan) - zoom toegankelijke bushaltes.....	80
Figuur 83: luchtfoto Turnhout Phillips	83
Figuur 84: luchtfoto Turnhout Phillips – zoom met perceelstructuur	84
Figuur 85: huidige noordelijke halte Turnhout Phillips	84
Figuur 86: huidige zuidelijke halte Turnhout Phillips	84
Figuur 87: Zoom Turnhout Phillips netwerk analyse	85
Figuur 88: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Phillips	86
Figuur 89: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Phillips - zoom toegankelijke noordelijke en zuidelijke bushalte	86
Figuur 90: luchtfoto Turnhout Station	89
Figuur 91: luchtfoto Turnhout Station – zoom met perceelstructuur.....	90
Figuur 92: huidige perrons Turnhout Station	90
Figuur 93: Zoom Turnhout Station netwerk analyse.....	91
Figuur 94: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Station.....	92
Figuur 95: luchtfoto Turnhout Zevendonk	95
Figuur 96: luchtfoto Turnhout Zevendonk – zoom met perceelstructuur	96
Figuur 97: huidige oostelijke halte Turnhout Zevendonk	96
Figuur 98: huidige westelijke halte Turnhout Zevendonk	97
Figuur 99: Zoom Turnhout Zevendonk netwerk analyse	97
Figuur 100: Voorlopig ontwerp AWW Turnhout Zevendonk.....	98
Figuur 101: luchtfoto Vosselaar De Breem.....	100
Figuur 102: luchtfoto Vosselaar De Breem - zoom met perceelstructuur	100
Figuur 103: huidige haltes Vosselaar De Breem	101

Figuur 104: Zoom Vosselaar De Breem netwerk analyse	101
Figuur 105: Ontwerp AWW kruispunt Vosselaar De Breem	102
Figuur 106: luchtfoto Vosselaar Dorp	104
Figuur 107: luchtfoto Vosselaar Dorp – zoom met perceelstructuur	104
Figuur 108: huidige westelijke halte Vosselaar Dorp	105
Figuur 109: huidige westelijke halte Vosselaar Dorp	105
Figuur 110: Zoom Vosselaar Dorp netwerk analyse	105

TABELLENLIJST

Tabel 1: Overzicht Hoppinpunten Stadsregio Turnhout	14
Tabel 2: Fiche Beerse Den Hout	23
Tabel 3: Fiche Beerse Heibergstraat	27
Tabel 4: Fiche Beerse Lilsedijk	32
Tabel 5: Fiche Beerse N12 x N132	37
Tabel 6: Fiche Beerse Vlimmeren	42
Tabel 7: Fiche Oud-Turnhout Dorp	46
Tabel 8: Fiche Oud-Turnhout Nadorst	50
Tabel 9: Fiche Oud-Turnhout Oosthoven	55
Tabel 10: Fiche Oud-Turnhout Zwaneven	59
Tabel 11: Fiche Turnhout Galgenbeekweg	64
Tabel 12: Fiche Turnhout Graatakker	70
Tabel 13: Fiche Turnhout Grote Markt	74
Tabel 14: Fiche Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	81
Tabel 15: Fiche Turnhout Phillips	87
Tabel 16: Fiche Turnhout Station	93
Tabel 17: Fiche Turnhout Zevendonk	98
Tabel 18: Fiche Vosselaar De Breem	102
Tabel 19: Fiche Vosselaar Dorp	106
Tabel 20: Raming Beerse Den Hout	108
Tabel 21: Raming Beerse Heibergstraat	108
Tabel 22: Raming Beerse Lilsedijk	109
Tabel 23: Raming Beerse N12 x N132	109
Tabel 24: Raming Beerse Vlimmeren	110

Tabel 25: Raming Oud-Turnhout Dorp	110
Tabel 26: Raming Oud-Turnhout Nadorst	110
Tabel 27: Raming Oud-Turnhout Oosthoven	111
Tabel 28: Raming Oud-Turnhout Zwaneven.....	111
Tabel 29: Raming Turnhout Galgenbeekweg.....	111
Tabel 30: Raming Turnhout Graatakker	112
Tabel 31: Raming Turnhout Grote Markt.....	112
Tabel 32: Raming Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	113
Tabel 33: Raming Turnhout Phillips.....	113
Tabel 34: Raming Turnhout Station	114
Tabel 35: Raming Turnhout Zevendonk.....	114
Tabel 36: Raming Vosselaar De Breem	114
Tabel 37: Raming Vosselaar Dorp	114

1

NETWERK ANALYSE

1.1. OVERZICHT HOPPINPUNTEN

De volgende Hoppins zijn gekozen in de Stadsregio Turnhout:

Beerse Den Hout	ontwerpend onderzoek	      
Beerse Heibergstraat	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Beerse Lilsedijk	ontwerpend onderzoek	      
Beerse N12 x N132	ontwerpend onderzoek	      
Beerse Vlimmeren	ontwerpend onderzoek	      
Oud-Turnhout Dorp	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Turnhout Klein Engelandhoeve	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Oud-Turnhout Nadorst	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Oud-Turnhout Oosthoven	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Oud-Turnhout Zwaneven	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Turnhout Galgenbeekweg	niet weerhouden – toegankelijke halte	      
Turnhout Graatakker	ontwerpend onderzoek	      
Turnhout Grote Markt	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	ontwerpend onderzoek	      
Turnhout Phillips	ontwerpend onderzoek	      
Turnhout Station	station	      
Turnhout Zevendonk	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      

Vosselaar De Breem	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      
Vosselaar Dorp	lopende/bestaande/toekomstige plannen	      

Tabel 1: Overzicht Hoppinpunten Stadsregio Turnhout

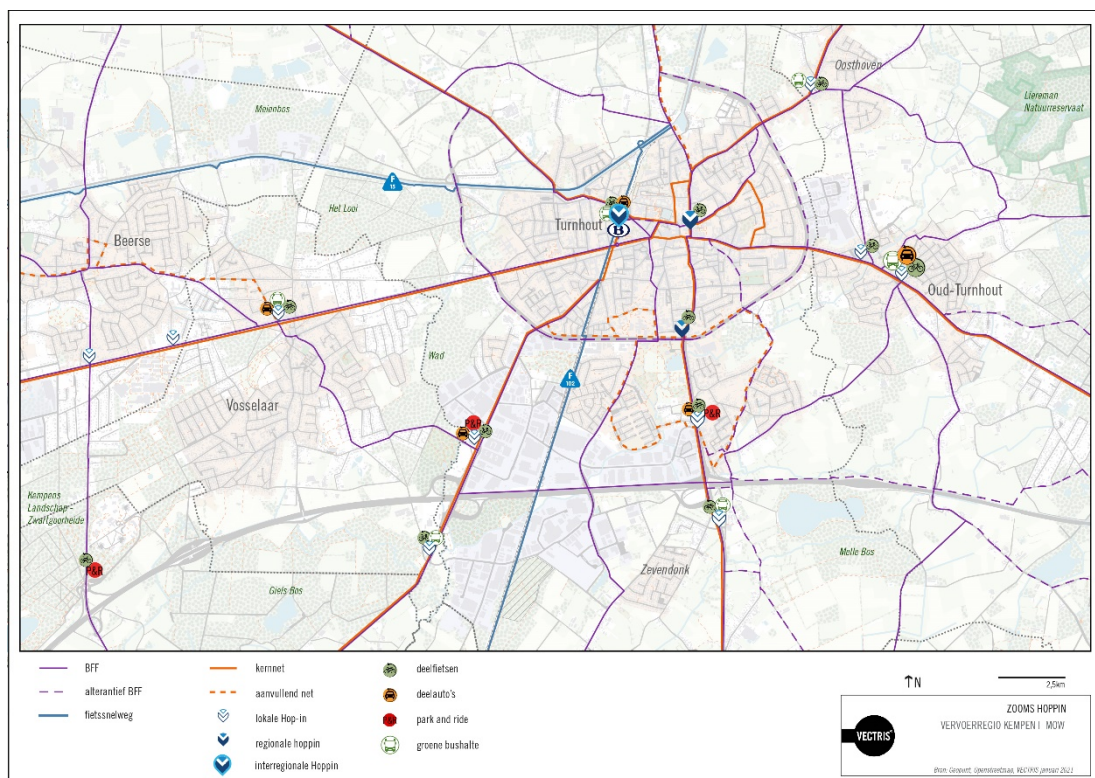
Enkel de Hoppinpunten in de Stadsregio Turnhout die worden voorzien van deelsystemen (nu of op termijn) zijn verwerkt in deze unieke verantwoordingsnota (op Beerse Vlimmeren en Beerse Heibergstraat na). Bij de verdere uitwerking van het regionaal mobiliteitsplan zullen nog lokale of buurt Hoppinpunten geselecteerd worden. Deze selectie van Hoppinpunten zijn strategisch gekozen en vastgelegd in samenspraak met de gemeente. Daarbij was de verknoping van het fiets- en voetgangersnetwerk met het OV-net prioritair in combinatie met de centraliteit binnen en/of nabijheid van woon- en werkzones.

Sommige van deze Hoppinpunten zullen worden voorzien van deelsystemen. Voor de fietsenstallingen wordt er uitgegaan van 10 deelfietsen. De capaciteit van de fietsenstallingen voor eigen fiets is afhankelijk van de locatie. Er wordt uitgegaan van de bestaande fietsenstallingen en deze worden aangevuld met weesfietsen, die staan op het openbaar domein.

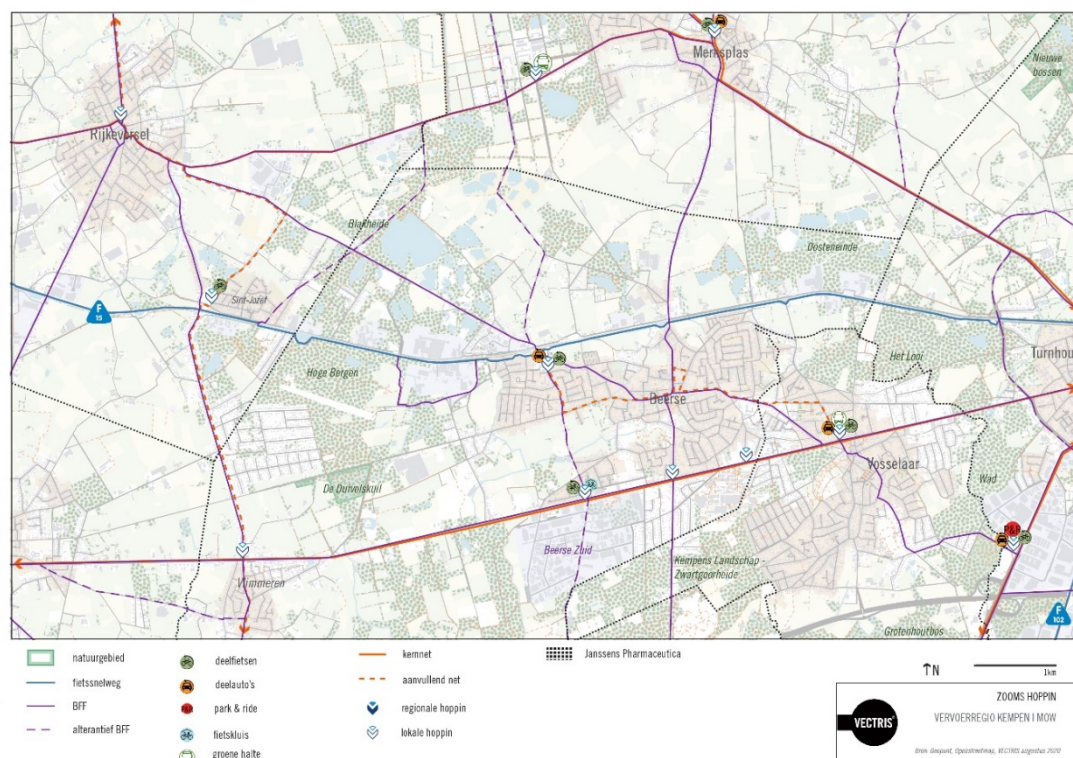
Voor de deelwagens wordt er gestreefd naar 2 wagens per locatie.

Initieel was Turnhout Galgenbeekweg geselecteerd als Hoppinpunt. Deze locatie is echter niet weerhouden. Voor Turnhout Galgenbeekweg is er wel een ontwerp voor een toegankelijke halte gemaakt.

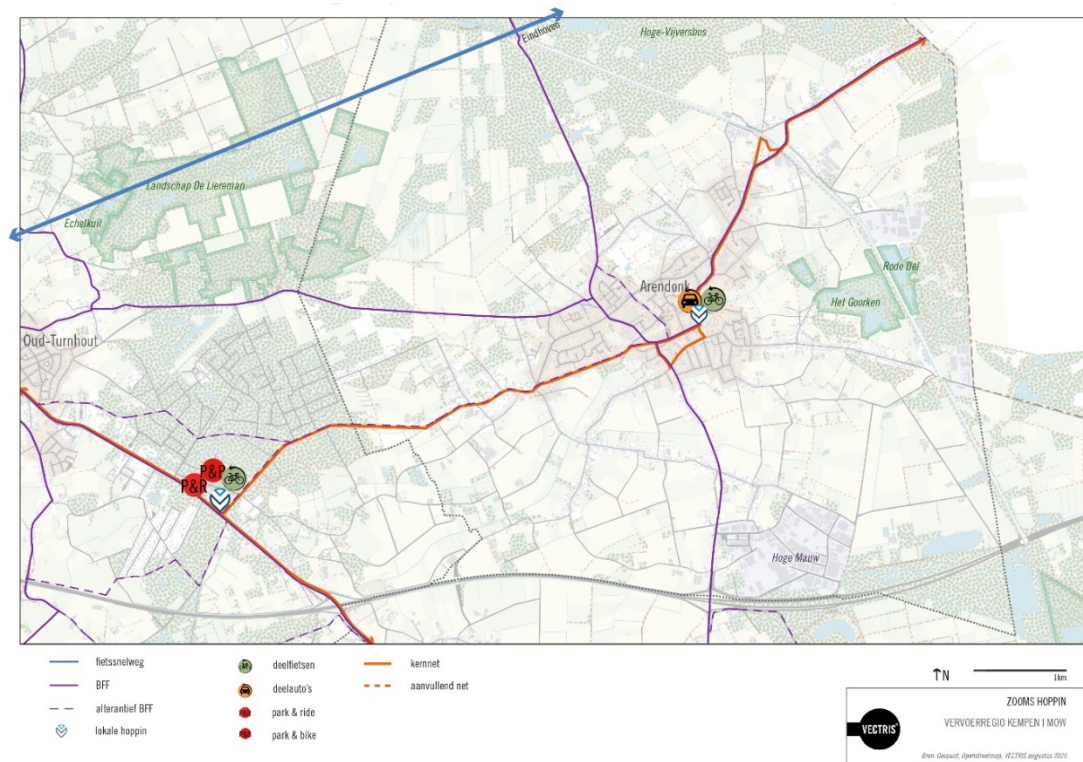
Klein Engelandhoeve blijft behouden als lokaal Hoppinpunt. Deze haltes zijn voornamelijk in functie van de ontsluiting van het Vennengebied. Er is reeds een parking, een fietsenstalling, een laadpunt voor fietsen en een bushalte. De bushaltes zijn echter nog niet toegankelijk. De aanleg van zo'n haltes vereist ingrijpende infrastructurele ingrepen. Om deze reden is voor dit Hoppinpunt geen ontwerpend onderzoek uitgevoerd in deze unieke verantwoordingsnota.



Figuur 1: Turnhout – Oud-Turnhout – Beerse - Vosselaar: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken



Figuur 2: Beerse - Vosselaar: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken



Figuur 3: Oud-Turnhout Zwaneven: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken



Figuur 4: Klein Engelandhoeve + Oosthoven: Woon- en werkzones + fiets- en voetgangersnetwerken

2

BEERSE DEN HOUT

2.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 5: luchtfoto Beerse Den Hout



Figuur 6: luchtfoto Beerse Den Hout – zoom met perceelstructuur



Figuur 7: huidige noordelijke halte Beerse Den Hout



Figuur 8: huidige zuidelijke halte Beerse Den Hout

2.2. VOORSTEL HOPPIN

2.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 9: Zoom Beerse Den Hout netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen aan de kerk in het centrum van Beerse Den Hout. De haltes worden bediend door het aanvullend net. Deze halte is de laatste halte van de lijn. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Schransdriesstraat en de fietssnelweg F15 loopt ten noorden van deze weg langs het kanaal Dessel-Turnhout-Schoten.

Er zullen 10 deelfietsen worden voorzien. In het OV-plan werden ook 2 deelwagens goedgekeurd op deze locatie.

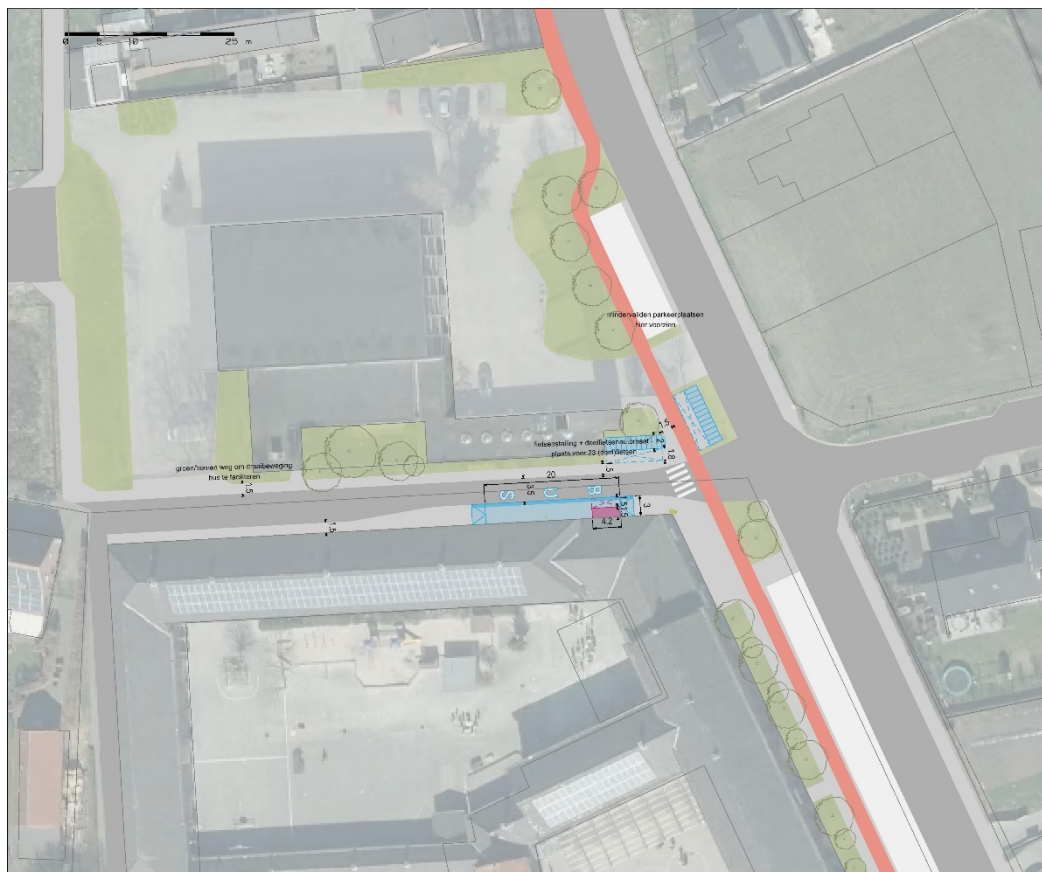
2.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

Momenteel zijn er 2 haltes voorzien aan de Schransdriesstraat. Aangezien de halte Beerse Den Hout de laatste halte is van de buslijn, is er de mogelijkheid om deze haltes samen te voegen tot 1 halte. Deze halte zal voorzien worden in het Vinkenpad, een straat tussen de kerk en de school.

De bus zal vanaf de Schransdriesstraat links de parking van de kerk opdraaien om vervolgens het Vinkenpad in te draaien. Om deze draaibeweging te faciliteren zal een deel van het groen en bomen in het Vinkenpad verwijderd moeten worden. De bus zal halteren op de rijbaan aan het perron en nadien naar rechts afslaan.

Er zullen voetpaden van 1,5m breed aangelegd worden in het Vinkenpad. Dit zorgt ervoor dat voetgangers veilig het perron kunnen bereiken, ook vanuit de Sint-Michielstraat. Het perron zelf heeft een lengte van 20m en een breedte van 3m.

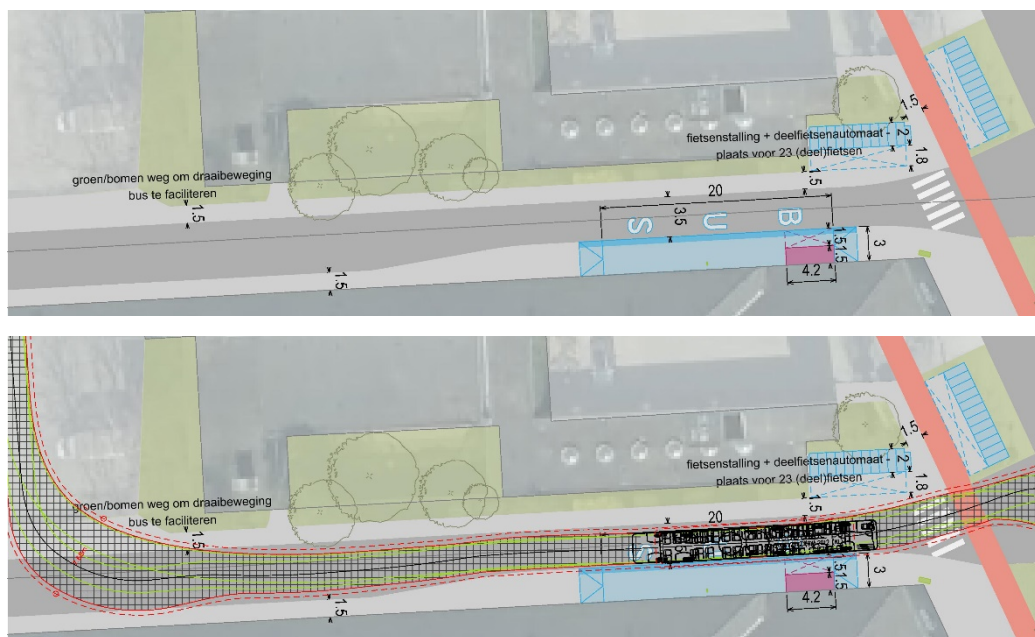
Aan de overkant van het perron zal een overdekte fietsenstalling met plaats voor 10 deelfietsen en 1 eigen fiets komen. Er zal ook op de huidige locatie van de mindervaliden parkeerplaatsen. Deze zullen verplaatst worden naar de meer noordelijk gelegen parkeerplaatsen aan de straat.



Figuur 10: Voorstel Hoppinpunt Beerse Den Hout



Figuur 11: Voorstel Hoppinpunt Beerse Den Hout - simulatie bus



Figuur 12: Voorstel Hoppinpunt Beerse Den Hout - zoom toegankelijke bushalte – simulatie bus

2.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– 2 haltes worden gereduceerd naar 1 halte in het Vinkenpad, tussen de kerk en de school – Halteren op de rijbaan – Toegankelijk langs beide zijden – Perronlengte 20m, breedte 3m – Overdekte fietsenstalling + deelfietsenautomaat aan de overkant van de halte: plaats voor 10 deelfietsen en 1 eigen fiets – Overdekte fietsenstalling op huidige locatie mindervaliden parking → parkeerplaatsen verplaatsen naar noorden – Goede bereikbaarheid fietssnelweg F15 vanuit Hoppinpunt
Diensten	– Schuilhuisje type B – Aanvullende diensten/funcities in de omgeving (bv. kerk, scholen, industrie, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden – Aanleg voetpaden (1,5m) om bereikbaarheid vanuit de Sint-Michielstraat te verbeteren (gelet op locatie bomen) – Bus zal achter de kerk langs het Vinkenpad indraaien → groen/bomen weg op de hoek om draaibeweging te faciliteren

Ontwikkeling

— Heraanleg Schransdriesstraat (lopende)

Tabel 2: Fiche Beerse Den Hout

3

BEERSE HEIBERGSTRAAT

3.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 13: luchtfoto Beerse Heibergstraat



Figuur 14: luchtfoto Beerse Heibergstraat – zoom met perceelstructuur



Figuur 15: huidige westelijke halte Beerse Heibergstraat



Figuur 16: huidige oostelijke halte Beerse Heibergstraat

3.2. VOORSTEL HOPPIN

3.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 17: Zoom Beerse Heibergstraat netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen op de N12 en de haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N12. De omgeving rond het Hoppinpunt zal in de toekomst ontwikkeld worden als zone voor grootschalige detailhandel. Bovendien is het farmaceutica-bedrijf Janssen Pharmaceutica hier gelegen.

Er zullen geen deelfietsen of -wagens worden voorzien aan dit Hoppinpunt.

3.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De realisatie van het Hoppinpunt zal in samenspraak met Janssen Pharmaceutica vormgegeven worden. Het ontwerp van dit Hoppinpunt zal moeten voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.

3.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Haltehavens – Toegankelijke haltes – Aangrenzende parkings (Lidl, Janssen Pharmaceutica, etc.) – Mogelijkheid tot uitbreiding en overkapping bestaande fietsenstalling
Diensten	– Aanvullende diensten/funcities in de nabijheid (bv. winkels, supermarkt, etc.) – Bediening van Janssen Pharmaceutica
Oriëntatie	– Hoppinzuil – Goed bereikbare ligging aan ingang Janssen Pharmaceutica
Ruimtelijke integratie	– Vormgeving in samenspraak met Janssen Pharmaceutica → eventueel grond afstaan voor fietsenstalling + integratie van Hoppinpunt in toegang Janssen Pharmaceutica – Aandacht voor verkeersveiligheid (oversteek trage weggebruikers) en verblijfskwaliteit
Ontwikkeling	– Vormgeving Hoppinpunt in samenspraak met Janssen Pharmaceutica

Tabel 3: Fiche Beerse Heibergstraat

4

BEERSE LILSEDIJK

4.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 18: luchtfoto Beerse Lilsedijk



Figuur 19: luchtfoto Beerse Lilsedijk – zoom met perceelstructuur



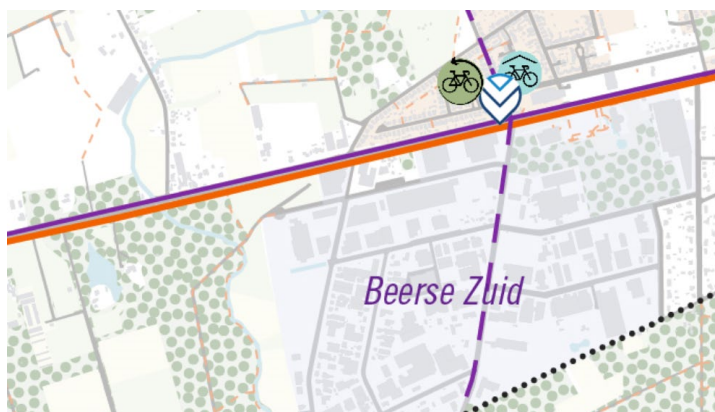
Figuur 20: huidige westelijke halte Beerse Lilsedijk



Figuur 21: huidige oostelijke halte Beerse Lilsedijk

4.2. VOORSTEL HOPPIN

4.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 22: Zoom Beerse Lilsedijk netwerk analyse

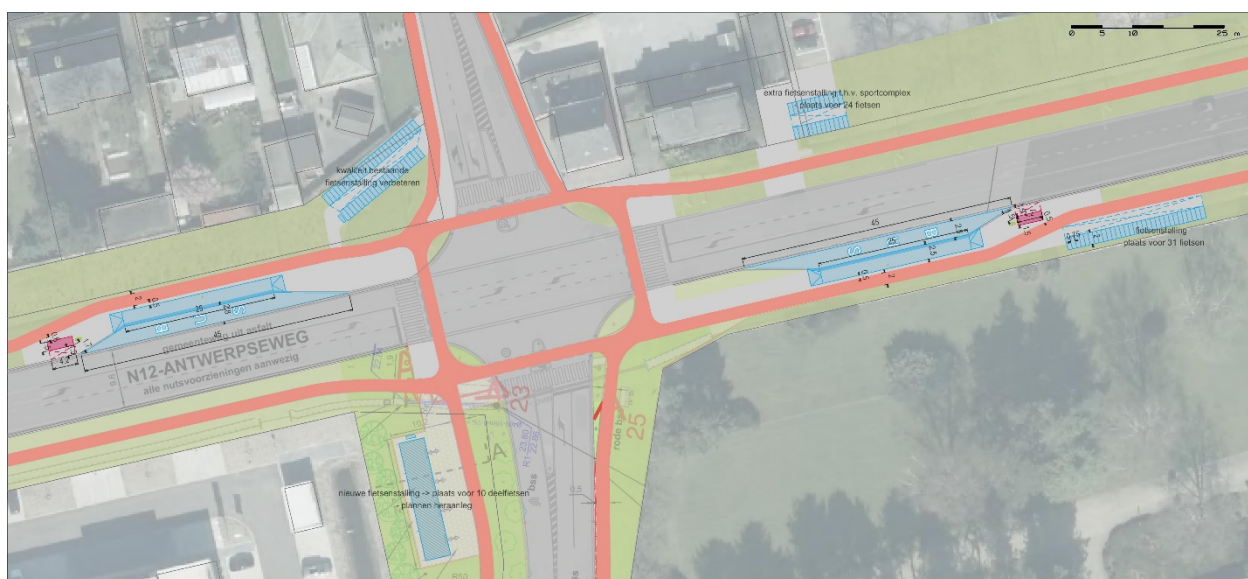
Het Hoppinpunt is gelegen op de N12 aan het kruispunt met de Sint-Corneliusstraat en de Lilsedijk. Ten zuiden van het Hoppinpunt ligt het industrieterrein 'Beerse Zuid' alsook het recreatiedomein 'De Lilse Bergen'.

De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N12. Er zullen bovendien 10 deelfietsen worden voorzien en er is een mogelijkheid/opportunititeit om ook fietskluizen te voorzien. De plannen voor de heraanleg van de Lilsedijk werden meegenomen bij de inplanting.

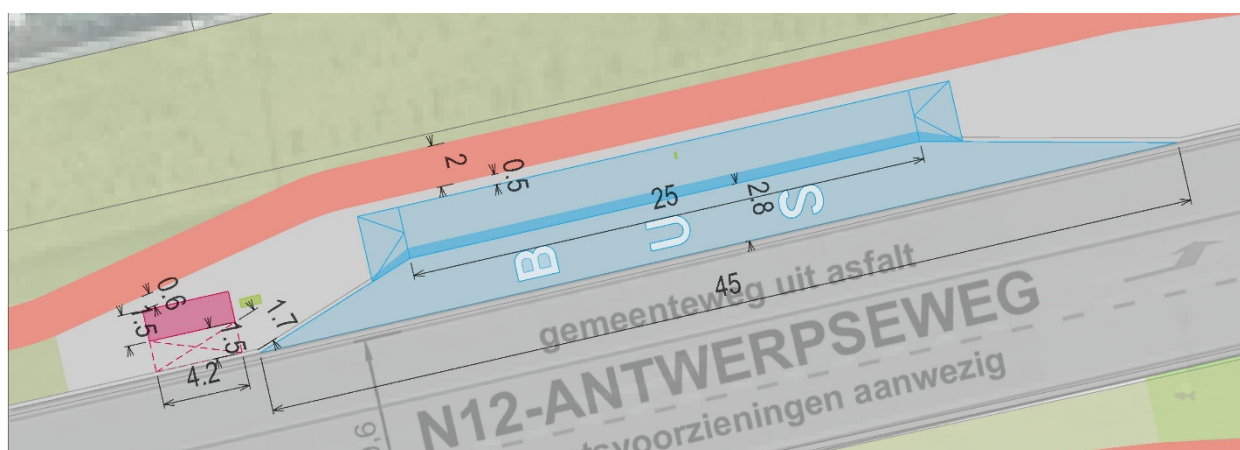
4.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De haltes behouden hun huidige locaties aan weerszijden van het kruispunt. De haltehavens worden toegankelijk gemaakt met perrons van 25m lang en 2,5m breed. De fietspaden worden omgebogen om het perron met een schuifafstand van 0,5m (zie randvoorwaarden) t.o.v. het verhoogd perron en het schuilhuisje.

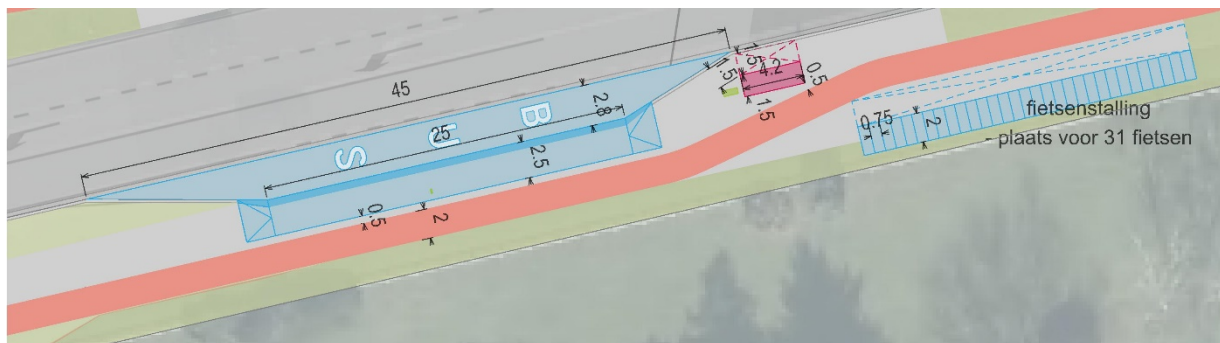
Er worden verschillende fietsenstallingen voorzien in de nabijheid van het Hoppinpunt. Eerst en vooral wordt bij het ontwerp voor de heraanleg van de Lilsedijk een nieuwe fietsenstalling voorzien ten zuiden van het kruispunt. Hier zullen 10 deelfietsen worden voorzien. Aan beide bushaltes worden ook fietsenstallingen voorzien. De fietsenstalling aan de westelijke bushalte zal geoptimaliseerd worden om kwalitatiever fietsen te kunnen stallen. Aan de oostelijke bushalte wordt een fietsenstalling met plaats voor 31 fietsen voorzien. Ten slotte wordt er aangeraden om extra fietsenstallingen (plaats voor 24 fietsen) te voorzien aan de toegang tot het sportcomplex.



Figuur 23: Voorstel Hoppinpunt Beerse Lilsedijk



Figuur 24: Voorstel Hoppinpunt Beerse Lilsedijk – zoom toegankelijke westelijke bushalte



Figuur 25: Voorstel Hoppinpunt Beerse Lilsedijk – zoom toegankelijke oostelijke bushalte

4.3. FICHE

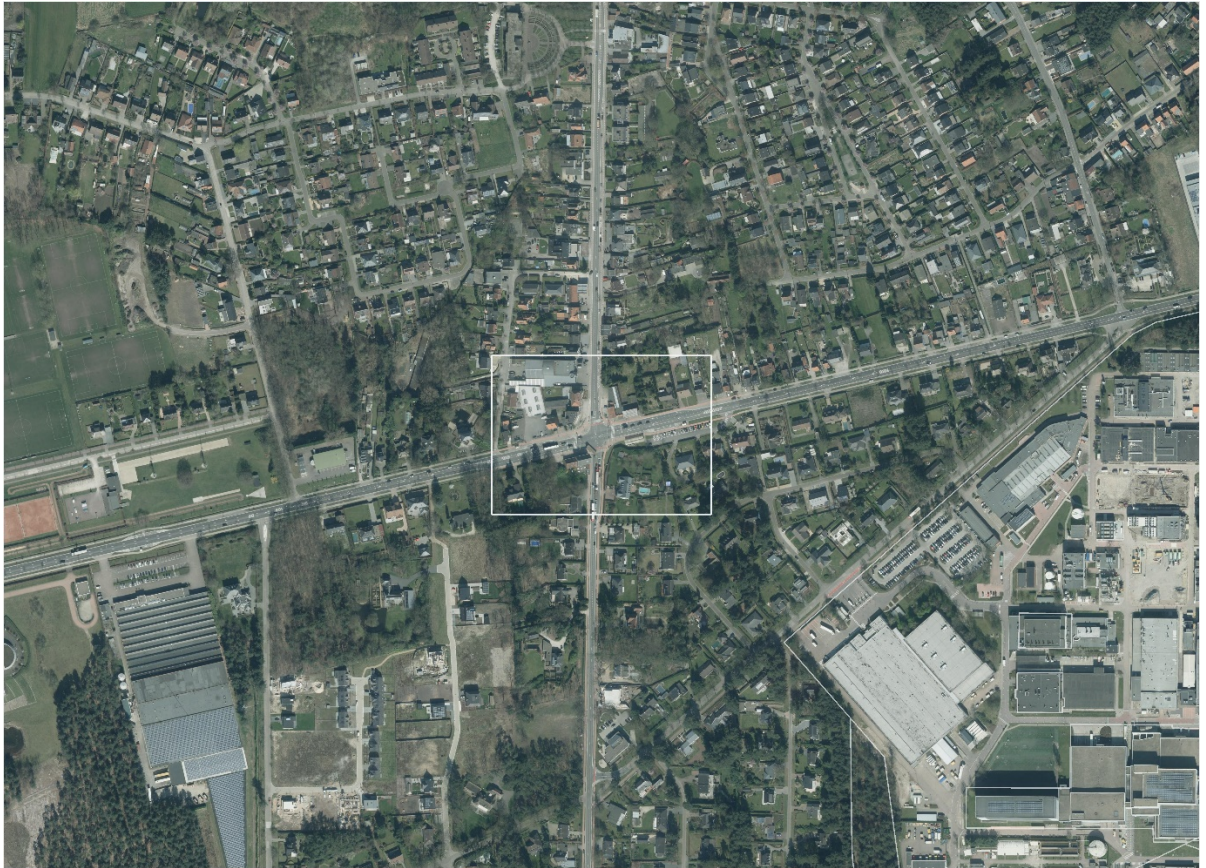
Mobiliteitsaanbod	– Haltes behouden huidige locaties – Haltehavens – Toegankelijk langs beide zijden – Perronlengte 25m, breedte 2,5m – Overdekte fietsenstallingen: – Westelijke bushalte: kwaliteit bestaande fietsenstallingen verbeteren – Oostelijke bushalte: overdekte fietsenstalling – plaats voor 31 eigen fietsen – Nieuwe fietsenstalling ten zuiden van het kruispunt aan de Lilsedijk (plannen heraanleg) – 10 deelfietsen voorzien – Extra fietsenstallingen t.h.v. doorsteek naar sportcomplex – plaats voor 24 fietsen
Diensten	– Schuilhuisje type B – Aanvullende diensten/functions in de omgeving (bv. sport, industriezone, recreatiedomeinen, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden die afgebogen worden om het perron met een schuwafstand van 0,5m
Ontwikkeling	– Heraanleg Lilsedijk

Tabel 4: Fiche Beerse Lilsedijk

5

BEERSE N12 X N132

5.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 26: luchtfoto Beerse N12 x N132



Figuur 27: luchtfoto Beerse N12 x N132 – zoom met perceelstructuur



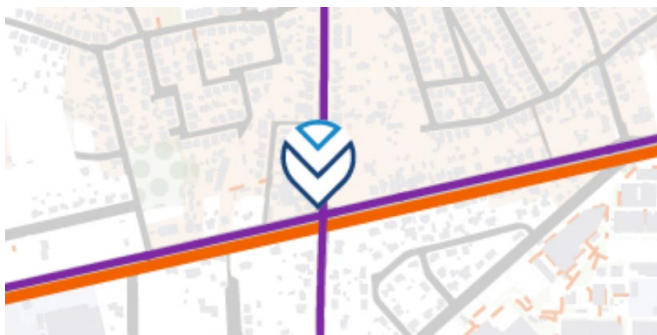
Figuur 28: huidige westelijke halte Beerse N12 x N132



Figuur 29: huidige oostelijke halte Beerse N12 x N132

5.2. VOORSTEL HOPPIN

5.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 30: Zoom Beerse N12 x N132 netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen op de N12 aan het kruispunt met de N132. In de buurt van het Hoppinpunt liggen verschillende commerciële voorzieningen en in de toekomst zal het braakliggend hoekperceel ontwikkeld worden (appartementen + commerciële invulling).

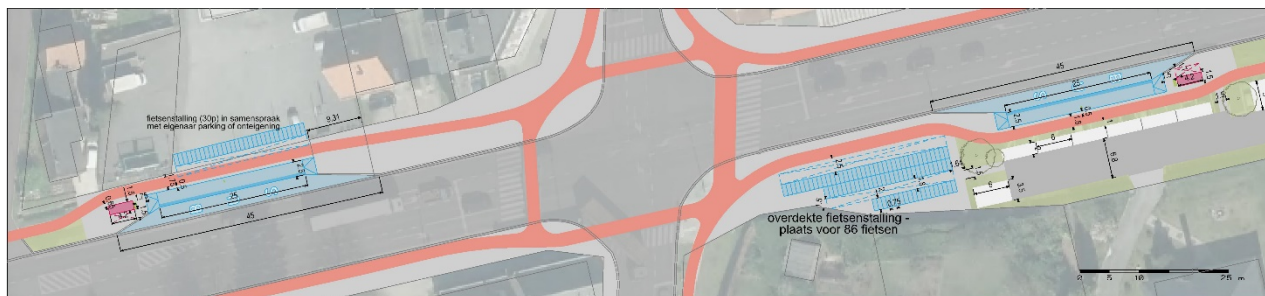
De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N12.

Er zullen geen deelfietsen of -wagens worden voorzien aan dit Hoppinpunt.

5.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De oostelijke bushalte behoudt zijn huidige locatie en wordt toegankelijk gemaakt. Het fietspad wordt omgebogen om het perron met een schuwafstand van 0,5m. Het haaksparkeren op de achterliggende

De westelijke bushalte ligt momenteel voor de toegang van een parking. Nu zijn de boordstenen nog overrijdbaar maar wanneer de halte toegankelijk wordt, zal dit niet meer mogelijk zijn. Er is daarom gekozen om het perron iets meer naar het westen te plaatsen, zodat de klanten nog steeds de parking kunnen bereiken langs de rechterkant van het perron. Momenteel is er een capaciteits- en kwaliteitsgebrek voor fietsparkeren. Er wordt daarom een fietsenstalling met 30 plaatsen voorzien. Deze zullen in samenspraak met de eigenaar van de parking geplaatst moeten worden of er zal een stuk onteigend moeten worden. Het fietspad zal om het perron omgebogen worden met een schuifwafstand van 0,5m.



fietsenstalling (30p) in samenspraak met eigenaar parking of onteigening

Technical drawing of a bicycle parking area (fietsenstalling) with dimensions and labels. The drawing shows a blue rectangular area for parking, with a width of 2.5 and a length of 25. A red line indicates a boundary or path, with a width of 1.75. A pink rectangular area is shown with dimensions 0.65, 1.5, 1.75, and 4.2. A blue line with a width of 0.5 is also shown. The total width of the area is 45. A dimension of 9.31 is shown at the top right. The text 'fietsenstalling (30p) in samenspraak met eigenaar parking of onteigening' is written at the top. The letters 'B' and 'S' are visible on the blue area.

overdekte fietsenstalling -
plaats voor 86 fietsen

VECTRIS | DEPARTEMENT MOW | UNIEKE VERANTWOORDINGSNOTA HOPPINPUNTEN – STADSREGIO TURNHOUT | 28.05.2021

5.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Oostelijke bushalte behoudt huidige locatie – Westelijke bushalte wordt opgeschoven naar het westen om toegang tot achterliggende parking te vrijwaren – Haltehavens – Toegankelijk langs beide zijden – Perronlengte 25m, breedte 2,5m – Overdekte fietsenstallingen: – Oostelijke bushalte: bestaande fietsenstalling optimaliseren – plaats voor 86 fietsen – Westelijke bushalte: overdekte fietsenstalling – plaats voor 30 fietsen (in overleg met eigenaar parking) – Aansluitende parking aan oostelijke halte
Diensten	– Schuilhuisje type B – Aanvullende diensten/funcities in omgeving en nieuwe ontwikkelingen (bv. winkels, restaurants, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden die afgebogen worden om het perron (met min. 0,5m schuwafstand t.o.v. de schuilhuisjes) – Inrit parking aan westelijke bushalte zal naar rechts verschoven moeten worden – Parkeerplaatsen aan de oostelijke parking zullen verminderen (langsparkeren i.p.v. haaksparkeren)
Ontwikkeling	– Ontwikkeling toren Matthé

Tabel 5: Fiche Beerse N12 x N132

6

BEERSE VLIMMEREN

6.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 34: luchtfoto Beerse Vlimmeren



Figuur 35: luchtfoto Beerse Vlimmeren – zoom met perceelstructuur



Figuur 36: huidige westelijke halte Beerse Vlimmeren



Figuur 37: huidige oostelijke halte Beerse Vlimmeren

6.2. VOORSTEL HOPPIN

6.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 38: Zoom Beerse Vlimmeren netwerk analyse

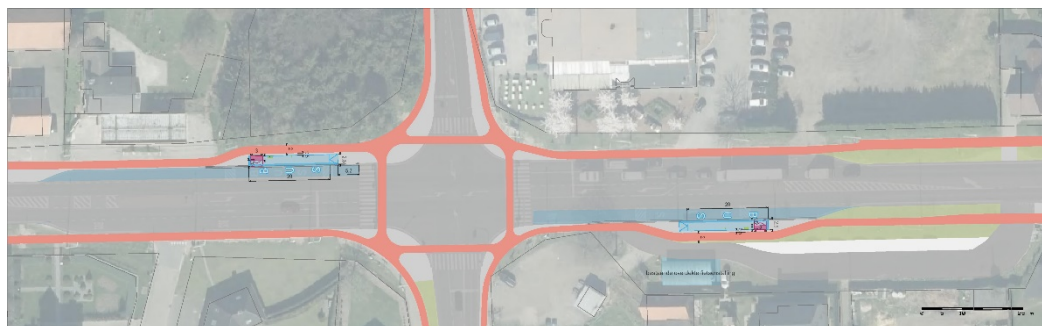
Het Hoppinpunt is gelegen op de N12 aan het kruispunt met de Hei-einde en de Statiestraat, ten noorden van de dorpskern van Vlimmeren. De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Hei-einde, de Statiestraat en de N12.

Er zullen geen deelfietsen of -wagens worden voorzien aan dit Hoppinpunt.

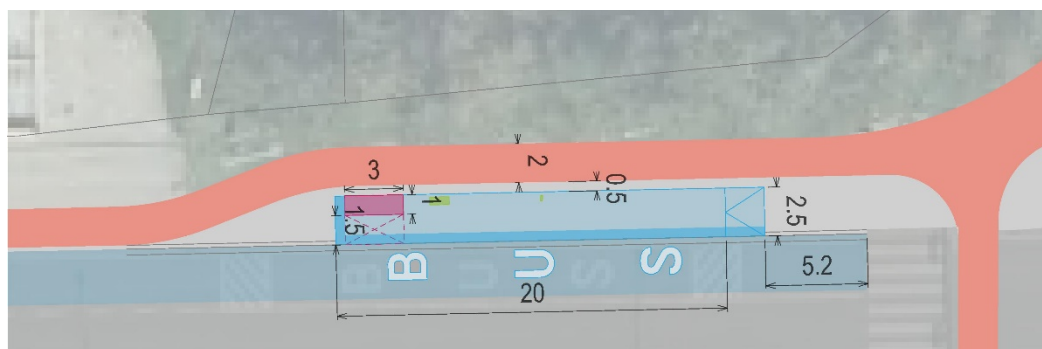
6.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

Momenteel zijn de haltes voorzien van een uitvoegstrook. Op deze manier houdt de bus het verkeer niet op en kan het regulier verkeer gewoon doorrijden. Bij het voorstel voor het Hoppinpunt blijven deze uitvoegstroken liggen en wordt er een toegankelijk perron voorzien, waar de bussen kunnen halteren op de rijbaan. De fietspaden worden omgebogen om de perrons met een schuwafstand van 0,5m.

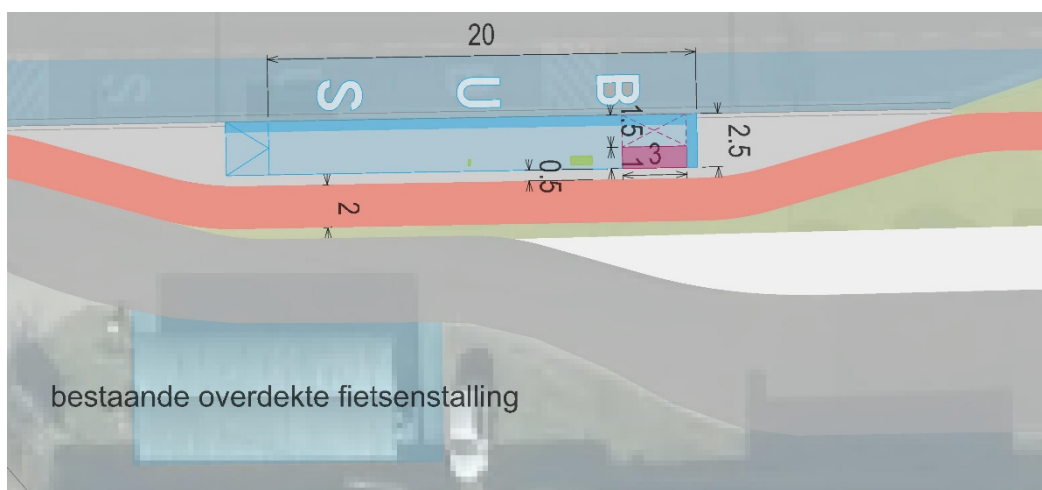
De bestaande fietsenstalling en parking (ook de toegang) blijven behouden. Reizigers kunnen hun fietsen en auto's hier parkeren en makkelijk overstappen op de bus.



Figuur 39: Voorstel Hoppinpunt Beerse Vlimmeren



Figuur 40: Voorstel Hoppinpunt Beerse Vlimmeren - zoom toegankelijke westelijke bushalte



Figuur 41: Voorstel Hoppinpunt Beerse Vlimmeren - zoom toegankelijke oostelijke bushalte

6.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Haltes behouden huidige locaties – Halteren op de rijbaan met aparte busbaan – Toegankelijk langs één zijde – Perronlengte 20m, breedte 2,5m – Bestaande overdekte fietsenstalling en aansluitende parking aan oostelijke bushalte
Diensten	– Schuilhuisje type D – Aanvullende diensten/funcities in dorpskern Vlimmeren
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden die afgebogen worden om het perron (met min. 0,5m schuwafstand t.o.v. de schuilhuisjes)
Ontwikkeling	– N.v.t.

Tabel 6: Fiche Beerse Vlimmeren



oud-Turnhout dorp

7.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 42: luchtfoto Oud-Turnhout Dorp



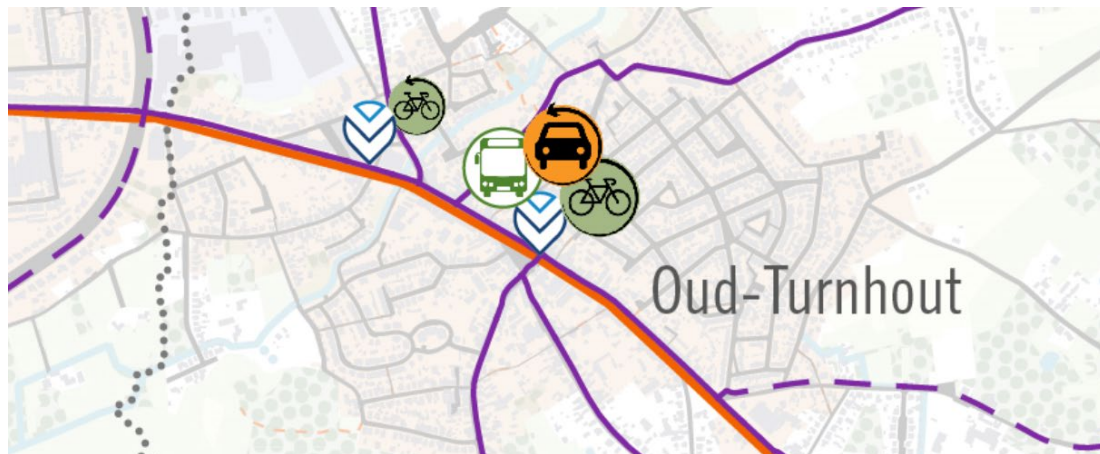
Figuur 43: luchtfoto Oud-Turnhout Dorp – zoom met perceelstructuur



Figuur 44: huidige haltes Oud-Turnhout Dorp

7.2. VOORSTEL HOPPIN

7.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 45: Zoom Oud-Turnhout Dorp netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen in het centrum van Oud-Turnhout. De haltes worden bediend door het kernnet en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over het Dorp.

Er zijn bovendien verschillende wandel- en fietsroutes in de buurt van het Hoppinpunt. Daarom zullen de haltes aangeduid worden als groene haltes. Dit betekent dat er informatie wordt gegeven over wandel- en fietsroutes in de nabijheid op de Hoppinzuil. Er zullen ook 10 deelfietsen en 2 deelwagens worden voorzien.

7.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De realisatie van het Hoppinpunt zal meegenomen worden in een studie die recent opgestart is door de gemeente Oud-Turnhout. Het ontwerp van dit Hoppinpunt zal moeten voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.

7.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Toegankelijke haltes – 2 deelwagens op dorsplein voorzien – Overdekte fietsenstallingen met 10 deelfietsen
Diensten	– Aanvullende diensten/functionies in centrum (bv. winkels, restaurants, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + informatie over recreatieve fiets- en wandelroutes – Centrale ligging in centrum
Ruimtelijke integratie	– Aandacht voor problematiek kruispunt – verkeerslichten – Hoppinpunt integreren in dorpsplein (vergroenen dorpsplein?)
Ontwikkeling	– Studie gemeente Oud-Turnhout

Tabel 7: Fiche Oud-Turnhout Dorp



0UD-TURNHOUT NADORST

8.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 46: luchtfoto Oud-Turnhout Nadorst



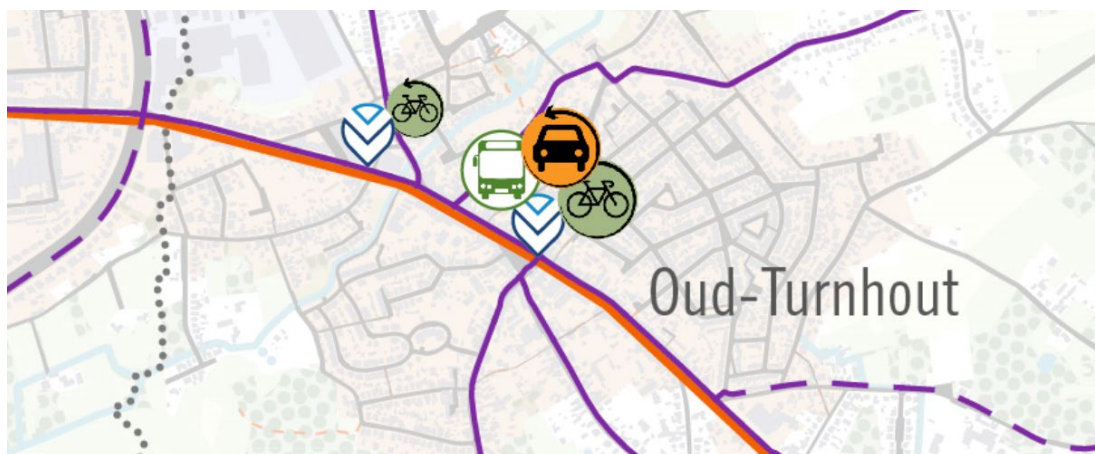
Figuur 47: luchtfoto Oud-Turnhout Nadorst – zoom met perceelstructuur



Figuur 48: huidige haltes Oud-Turnhout Nadorst

8.2. VOORSTEL HOPPIN

8.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 49: Zoom Oud-Turnhout Nadorst netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen nabij het centrum van Oud-Turnhout. De haltes worden bediend door het kernnet en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N12.

Er zullen bovendien 10 deelfietsen worden voorzien aan de haltes.

8.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De realisatie van het Hoppinpunt zal meegenomen worden in een studie die recent opgestart is door de gemeente Oud-Turnhout. Het ontwerp van dit Hoppinpunt zal moeten voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.

8.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Toegankelijke haltes – Aangrenzende parking – Overdekte fietsenstalling met 10 deelfietsen voorzien aan halte
Diensten	– Aanvullende diensten/funcities in de nabijheid (bv. winkels, supermarkt, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Integratie Hoppinpunt in achterliggend plein → verblijfskwaliteit verhogen – Oversteekbaarheid N18?
Ontwikkeling	– Studie gemeente Oud-Turnhout

Tabel 8: Fiche Oud-Turnhout Nadorst

9

OUD-TURNHOUT OOSTHOVEN

9.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 50: luchtfoto Oud-Turnhout Oosthoven



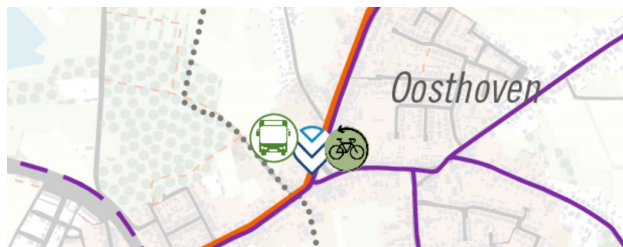
Figuur 51: luchtfoto Oud-Turnhout Oosthoven – zoom met perceelstructuur



Figuur 52: huidige haltes Oud-Turnhout Oosthoven

9.2. VOORSTEL HOPPIN

9.2.1. LOCATIEKEUZE



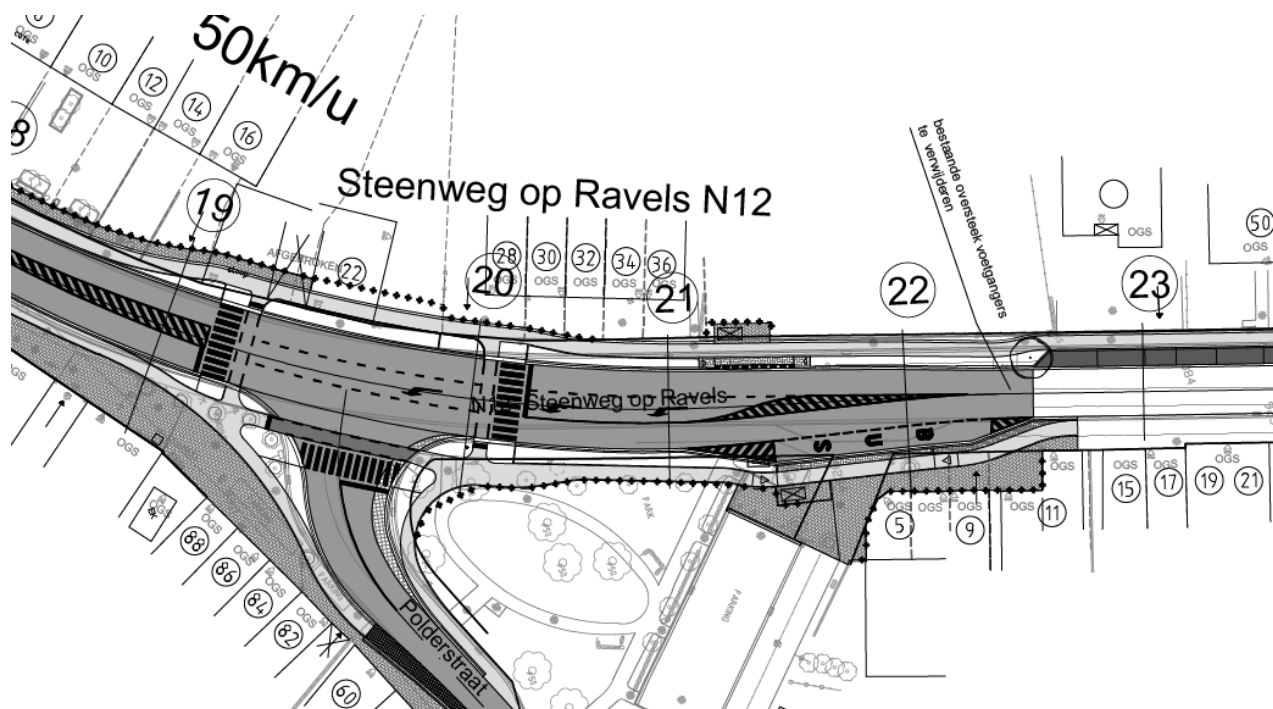
Figuur 53: Zoom Oud-Turnhout Oosthoven netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen in het centrum van Oosthoven. De haltes worden bediend door het kernnet en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N12.

Er zijn bovendien verschillende wandel- en fietsroutes die langs het Hoppinpunt passeren. Daarom zullen de haltes aangeduid worden als groene haltes en zullen er 10 deelfietsen worden voorzien.

9.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

Er werd reeds een ontwerp gemaakt voor de toegankelijke haltes door SWECO. Dit ontwerp moet voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.



Figuur 54: Ontwerp SWECO Oud-Turnhout Oosthoven

9.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	— Noordelijke bushalte: halteren op de rijbaan — Zuidelijke bushalte: haltehaven — Toegankelijke haltes (toegankelijk langs beide zijden) — Aangrenzende parking → ruimte voor overdekte fietsenstalling met 10 deelfietsen
Diensten	— Schuilhuisjes — Aanvullende diensten/functionaliteiten in/nabij centrum (bv. café, winkels, speelbos, etc.)
Oriëntatie	— Hoppinzuil + informatie over recreatieve fiets- en wandelroutes aan haltes — Centrale ligging in centrum
Ruimtelijke integratie	— Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden — Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte
Ontwikkeling	— Ontwerp Steenweg op Ravels

Tabel 9: Fiche Oud-Turnhout Oosthoven

10

oud-TURNHOUT ZWANEVEN

10.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 55: luchtfoto Oud-Turnhout Zwaneven



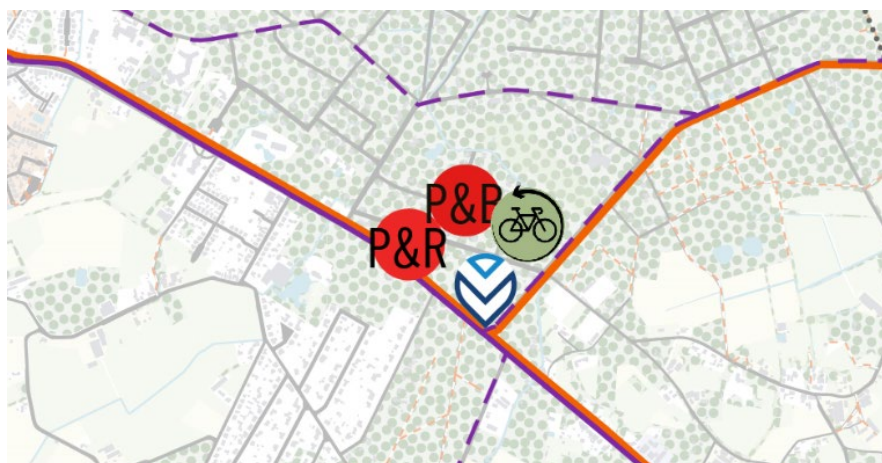
Figuur 56: luchtfoto Oud-Turnhout – zoom met perceelstructuur



Figuur 57: huidige haltes Oud-Turnhout Zwaneven ten noordoosten van het kruispunt

10.2. VOORSTEL HOPPIN

10.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 58: Zoom Oud-Turnhout Zwaneven netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen op het kruispunt Steenweg op Mol x Nieuwe Staatsbaan ten noorden van de afrit van de E34. Momenteel liggen er twee haltes rondom dit kruispunt. In de toekomst zullen deze haltes samengevoegd worden tot één halte. Deze halte zal bediend worden door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Steenweg op Mol.

Gezien de nabijheid van de E34 wordt er gekozen om ook een P&R en een P&B (met 10 deelfietsen) te koppelen aan deze haltes.

10.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De realisatie van het Hoppinpunt zal meegenomen worden bij de heraanleg van het kruispunt Steenweg op Mol x Nieuwe Staatsbaan. Het ontwerp van dit Hoppinpunt zal moeten voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.

10.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Toegankelijke haltes – Overdekte fietsenstalling met 10 deelfietsen – P&R en P&B nabij Hoppinpunt – Haltes rondom worden verzameld aan kruispunt
Diensten	– Nabij op-/afrit E34 → overstapmogelijkheden
Oriëntatie	– Hoppinzuil aan haltes – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Ronde op kruispunt? → locatie van haltes? – Veilige verbindingen naar P&R en P&B vanuit haltes (oversteekbaarheid N18 – N139)
Ontwikkeling	– Heraanleg kruispunt Steenweg op Mol x Nieuwe Staatsbaan

Tabel 10: Fiche Oud-Turnhout Zwaneven

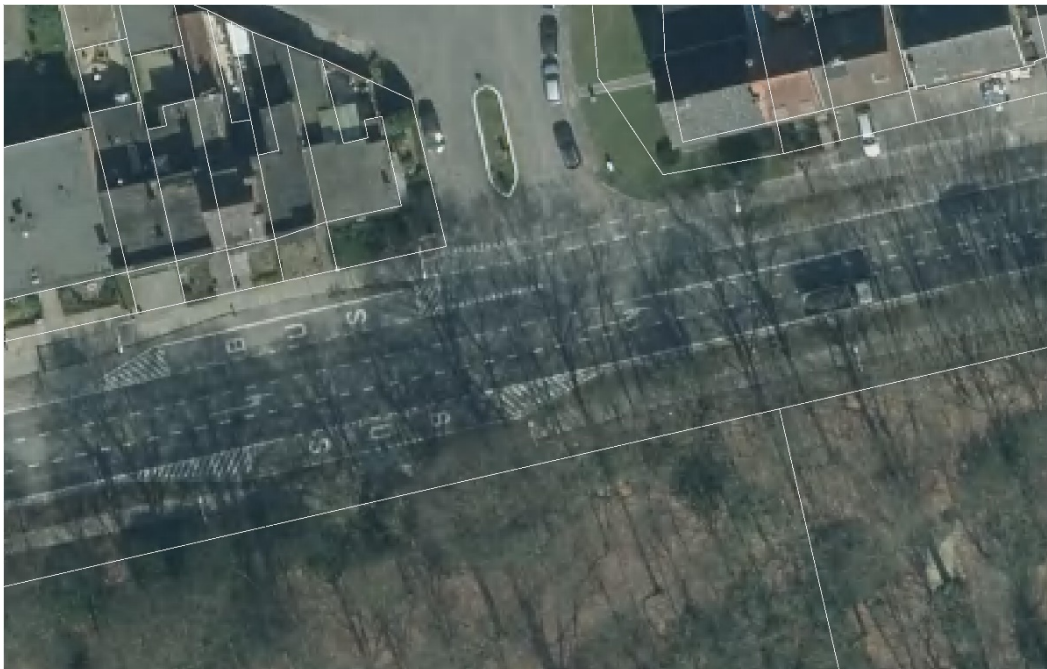
11

TURNHOUT GALGENBEEKWEG

11.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 59: luchtfoto Turnhout Galgenbeekweg



Figuur 60: luchtfoto Turnhout Galgenbeekweg – zoom met perceelstructuur



Figuur 61: huidige haltes Turnhout Galgenbeekweg

11.2. VOORSTEL HOPPIN

11.2.1. LOCATIEKEUZE

Initieel was deze locatie gekozen als Hoppinpunt als ontsluiting tot het Stadsbos. In afwachting van de aanleg van een nieuwe toegangsweg naar het Stadsbos van op de N12 (meer ten westen van de Galgenbeekweg) verkiest de Stadsregio Turnhout de halte Vosselaar Dorp als ontsluiting van het Stadsbos. De timing van de aanleg van deze halte is echter onduidelijk en zal hoogstwaarschijnlijk op lange termijn gerealiseerd worden. Daarom zal de halte Turnhout Galgenbeekweg geen Hoppinpunt worden, maar wel als een toegankelijke halte worden aangelegd.

De halte is gelegen ten westen van het kruispunt N12xR13 en wordt bediend door het kernnet. De bovenlokale functionele fietsroute loopt bovendien langs de haltes. Zoals eerder vermeld, zal deze halte dus dienen als ontsluiting van het Stadsbos op korte termijn.

11.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

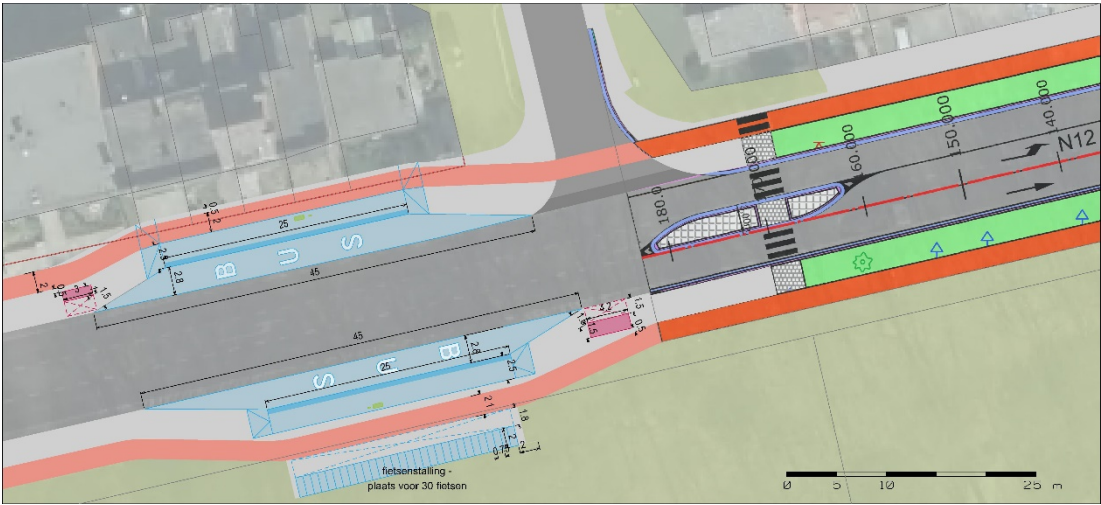
Momenteel worden de haltes voorzien van een haltehaven. In het ontwerp zal dit behouden blijven.

De noordelijke halte bestaat momenteel uit een haltehaven, waar de strook voor de aansluiting met de Galgenbeekweg gebruikt wordt als aanrijroute voor de bus. Momenteel is deze aansluiting ook overgedimensioneerd. In het ontwerp zal daarom de toegang tot de Galgenbeekweg versmald worden. Hierdoor komt er plaats voor een standaard haltehaven. De ruimte aan de noordelijke halte is zeer beperkt en er zal een strook onteigend moeten worden om het fietspad te kunnen afbuigen. Dit fietspad zal mee verhoogd worden met het perron, met een schuwstrook van 0,5m. Het perron van 2,5m biedt hier bovendien voldoende bufferruimte voor de af- en opstappende reizigers, zodat er conflict is met fietsers.

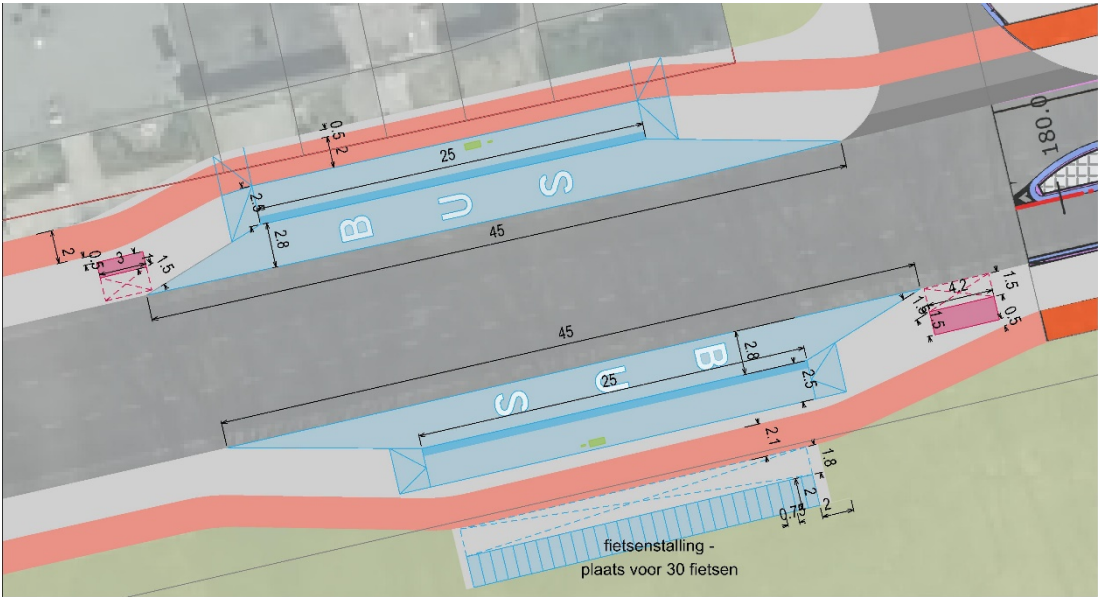
Door het fietspad mee te verhogen blijven de achterliggende percelen toegankelijk via het verhoogde perron en fietspad. Indien dit niet geval was, zouden de bewoners enkel via het fietspad hun huis kunnen bereiken.

De zuidelijke halte is al voorzien van een goede haltehaven. Hier wordt een toegankelijk perron ingepast en het fietspad word omgebogen om het perron met een schuwafstand van 0,5m. Er is ook de mogelijkheid/opportunititeit om een fietsenstalling te voorzien aan deze halte.

Ten slotte sluit het ontwerp aan op het bestaande ontwerp voor de herinrichting van het kruispunt R13 x N12 van AWW. Er wordt hier aangeraden om voetpaden aan te leggen vanaf de bushalte tot de oversteekplaats, ten oosten van de haltes.



Figuur 62: Voorstel Turnhout Galgenbeekweg



Figuur 63: Voorstel Turnhout Galgenbeekweg- zoom toegankelijke bushaltes

11.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	- Haltes blijven op huidige locatie - Haltehavens: lengte 45m, breedte 2,8m - Toegankelijke perrons: perronlengte 25m, breedte 2,5m - Fietsenstallingen aan de zuidelijke halte: plaats voor 30 fietsen
Diensten	- Noordelijke bushalte - Schuilhuisje type D met zijwanden

	— Zuidelijke bushalte — Schuilhuisje type B — Aanvullende diensten/funcities in de nabijheid — Ontsluiting Stadsbos op korte termijn
Oriëntatie	— Hoppinzuil + haltebord — Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	— Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte — Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspad dat afgebogen wordt om het zuidelijke perron en fietspad dat mee wordt verhoogd aan het noordelijke perron — Compactere aansluiting Galgenbeekweg — Aanleg voetpaden tot oversteekplaats voetgangers — Onteigening strook noordelijke percelen i.f.v. aanleg fietspad + toegang percelen op hetzelfde niveau als perron en fietspad
Ontwikkeling	— Herinrichting kruispunt R12 x N12

Tabel 11: Fiche Turnhout Galgenbeekweg

12

TURNHOUT GRAATAKKER

12.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 64: luchtfoto Turnhout Graatakker



Figuur 65: luchtfoto Turnhout Graatakker – zoom met perceelstructuur



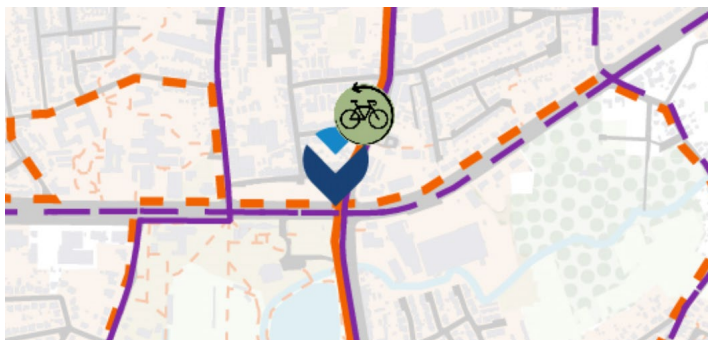
Figuur 66: huidige westelijke halte Turnhout Graatakker



Figuur 67: huidige oostelijke halte Turnhout Graatakker

12.2. VOORSTEL HOPPIN

12.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 68: Zoom Turnhout Graatakker netwerk analyse

Het regionaal Hoppinpunt is gelegen aan het kruispunt van de Graatakker, een gemeenteweg als onderdeel van het kruispunt met R13xN19 en Graatakker en wordt bediend door het kernnet. Er zijn verschillende voorzieningen in de nabijheid van het Hoppinpunt zoals het Stadspark, AZ Turnhout, etc. De haltes worden bediend door het kernnet en ook de Flixbus Eindhoven stopt aan de Graatakker. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Graatakker.

Er zullen 10 deelfietsen worden voorzien.

12.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

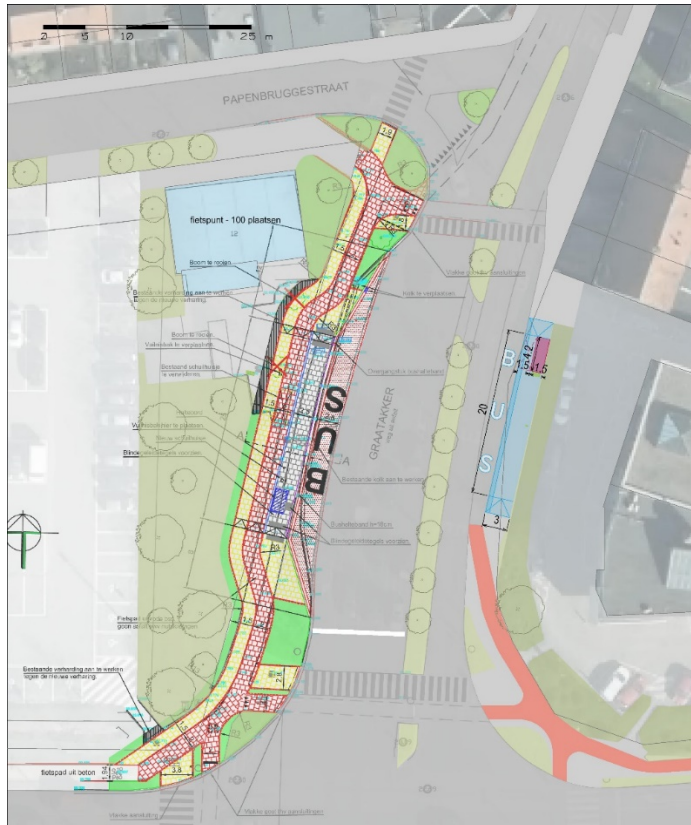
De haltes behouden hun huidige locatie. De stad Turnhout had reeds een ontwerp voor de westelijke bushalte. Hier wordt een haltehaven voorzien en het fietspad wordt omgebogen om het perron. De Lijn heeft reeds de volgende feedback op dit ontwerp gegeven:

- De haltehaven zou best 3,00 m breed zijn. In deze plannen wordt de strikte minimum gecombineerd met een platte goot. Beter is deze goot buiten de afmeting van de haltehavens te houden.
- Op dit plan lijkt de halte een rechtstand te hebben van 25 m, wat in de huidige situatie nog in een bochtige uitvoering ligt. Deze rechtstand van 25 m moet ook effectief recht zijn.
- Ook belangrijk is dat de hoogte van de perron – aangezien het hier een haltehaven is en de bus dus over het perron moet scheren – maar 16 cm hoog is.

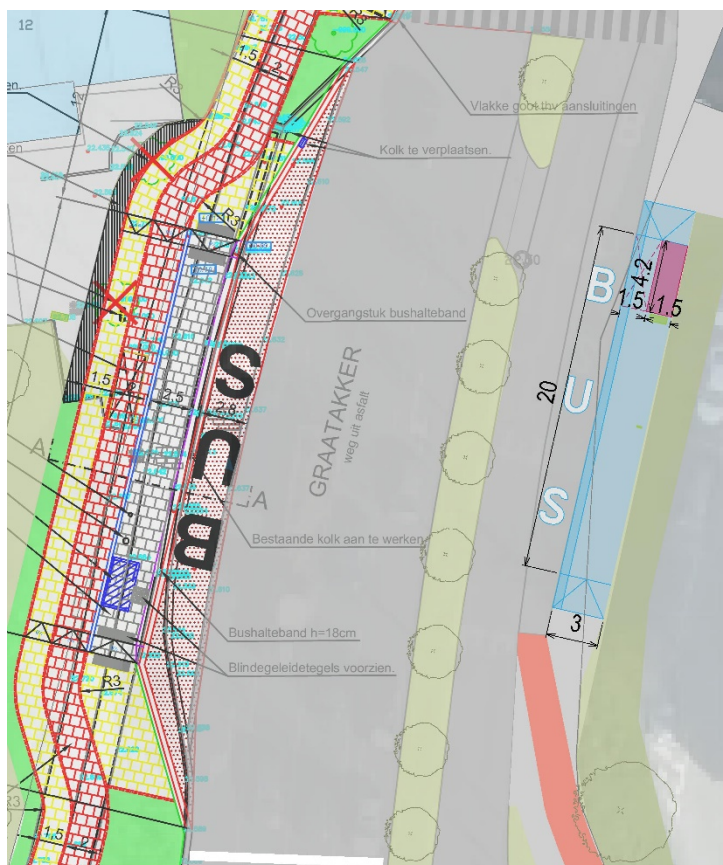
Bij de technische uitwerking van deze halte zal rekening gehouden moeten worden met de bovenstaande opmerkingen.

Vanuit deze halte kunnen reizigers rechtstreeks naar het fietspunt of naar de parking van het Stadspark gaan. De groene dries ten zuiden van het fietspunt kan in de toekomst verder ontwikkeld worden om de verblijfskwaliteit aan het Hoppinpunt te verhogen.

De oostelijke bushalte is momenteel voorzien van een soort haltehaven waar ook fietsers de rijbaan op gestuurd worden. Dit blijft behouden maar er moet zeker aandacht geschonken worden aan de veiligheid van de fietsers. Het huidige perron is te kort om als toegankelijke halte geclassificeerd te worden. Het perron wordt daarom verlengd naar 20m. De achterliggende parking blijft bereikbaar maar er zal een smalle strook onteigend moeten worden.



Figuur 69: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Graatakker



Figuur 70: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Graatakker - zoom toegankelijke bushaltes

12.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	— Haltes blijven op huidige locatie — Westelijke bushalte — Bestaand ontwerp van Stad Turnhout (zie bemerkingen De Lijn!) — Haltehaven — Oostelijke bushalte — Halteren op de rijbaan — Toegankelijk langs beide zijden — Perronlengte 20m, breedte 3m — Onteigening en enkele parkings nodig om perron te kunnen realiseren — P&B: bestaand fietspunt met 100 plaatsen aan westelijke bushalte, 10 deelfietsen voorzien — Aangrenzende parking Stadspark — Verbinding naar Eindhoven (flixbus)
Diensten	— Oostelijke bushalte — Schuilhuisje type B

	– Aanvullende diensten/funcities in de nabijheid (bv. sport, zorg, park, Carrefour, school, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Goed zichtbare ligging aan stadspoort en parking
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspad dat afgebogen wordt om het westelijke perron – Oostelijke “haltehaven” wordt deels gebruikt door fietsers stadsinwaarts – Mogelijkheid tot verbetering van verblijfskwaliteit aan westelijke halte (groene dries) – Bij verdere technische uitwerking → rekening houden met bemerkingen De Lijn
Ontwikkeling	– N.v.t.

Tabel 12: Fiche Turnhout Graatakker

13

TURNHOUT GROTE MARKT

13.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 71: luchtfoto Turnhout Grote Markt



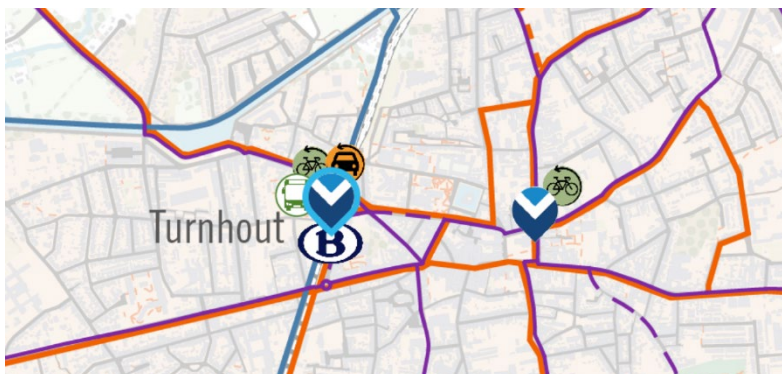
Figuur 72: luchtfoto Turnhout Grote Markt – zoom met perceelstructuur



Figuur 73: huidige halte Turnhout Grote Markt

13.2. VOORSTEL HOPPIN

13.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 74: Zoom Turnhout Grote Markt netwerk analyse

Het regionaal Hoppinpunt is gelegen in het centrum van Turnhout aan de Grote Markt en wordt bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt. Er zijn verschillende voorzieningen in de nabijheid van het Hoppinpunt (bv. winkelstraat, scholen, markt, etc.).

Er zullen 10 deelfietsen worden voorzien.

13.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De Grote Markt van Turnhout is recent aangelegd naar het ontwerp van Stramien. Op de huidige locatie is er momenteel nog geen toegankelijke halte voorzien. Om het statuut van Hoppinpunt te krijgen zal hier een ontwerp voor moeten gemaakt worden. Er is hier namelijk voldoende ruimte (breedte en lengte) om een volwaardig toegankelijk perron te realiseren.

Aangezien de Grote Markt aangelegd is in een specifieke stijl en met specifieke materialen, wordt er aangeraden om het ontwerp van de toegankelijke halte uit te laten voeren door Stramien. Op deze manier kan de halte optimaal geïntegreerd worden in het plein.

Aan deze halte zullen ook een overdekte fietsenstalling met deelfietsen moeten worden voorzien, alsook een Hoppinzuil.



Figuur 75: Turnhout Grote Markt - afmetingen huidige locatie halte

13.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Halte blijft op huidige locatie – Toegankelijke haltes – Deelfietsen voorzien
Diensten	– Aanvullende diensten/funcities in de nabijheid (bv. winkels, scholen, markt, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Centrale ligging aan de Grote Markt
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Ontwerp van toegankelijke halte in dezelfde stijl als aanleg Grote Markt → integratie in het plein
Ontwikkeling	– N.v.t.

Tabel 13: Fiche Turnhout Grote Markt

14

TURNHOUT OPRIT BRUG E34
(EVERDONGENLAAN)

14.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 76: luchtfoto Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)



Figuur 77: luchtfoto Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan) – zoom met perceelstructuur



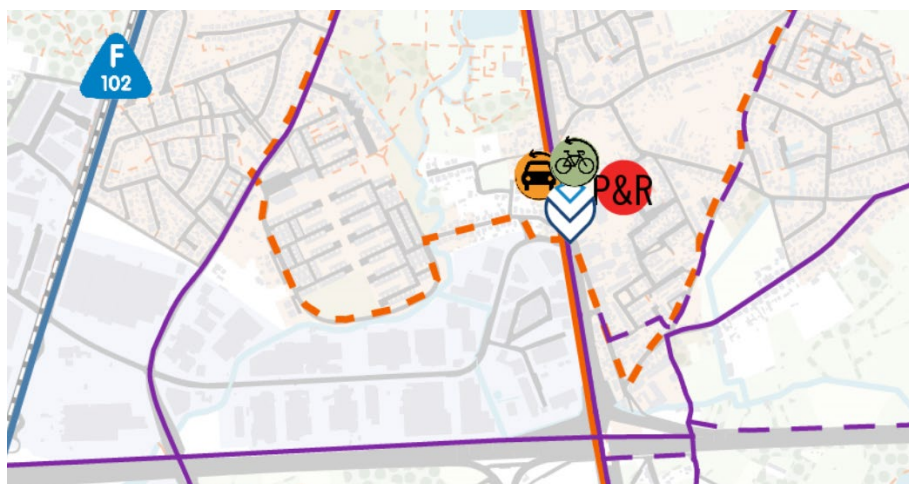
Figuur 78: huidige noordelijke halte Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)



Figuur 79: huidige zuidelijke halte Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)

14.2. VOORSTEL HOPPIN

14.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 80: Zoom Oprit Brug E34 (Everdongenlaan) netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen aan de industriezone Zierenbos/Tieblokken/Everdongenlaan/Veedijk nabij de oprit naar de E34. De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Steenweg op Zevendonk en de fietssnelweg F102 loopt ten westen van deze weg.

Gezien de nabijheid van de E34 wordt er gekozen om een P&R te koppelen aan de haltes. De ontwikkeling van de Meubelambacht-site zal hier een rol in spelen. Hier zullen bovendien ook 10 deelfietsen en 2 deelwagens worden voorzien.

14.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De oostelijke bushalte wordt meer noordelijk geplaatst, op dezelfde hoogte als de westelijke bushalte. Op deze manier is de afstand naar de oversteekplaats aan het kruispunt kleiner.

Beide haltes worden voorzien van een haltehaven met een perron van 25m lang en 2,5m breed. De fietspaden worden afgebogen om het perron met een schuifwafstand van 0,5m.

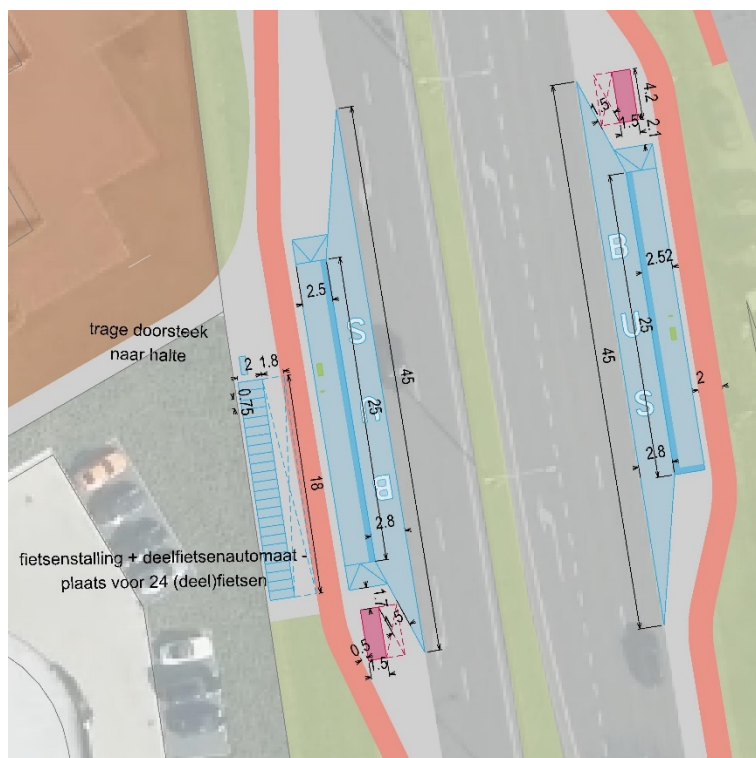
nieuwe ontwikkeling site Meubelambacht
- link leggen met bushalte + deelwagens voorzien

trage doorgang naar halte

fietsenstalling + fietsenautomaten - plaats voor 24 (dief)fietsen

0 5 10 25 m

Figuur 81: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)



Figuur 82: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan) - zoom toegankelijke bushaltes

14.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Haltes worden gegroepeerd ten zuiden van het kruispunt – Oostelijke bushalte wordt meer noordelijk geplaatst – Westelijke bushalte behoudt huidige locatie – Haltehavens – Toegankelijk langs beide zijden – Perronlengte 25m, breedte 2,5m – Overdekte fietsenstalling aan westelijke bushalte + deelfietsenautomaat: plaats voor 10 deelfietsen en 14 eigen fietsen – Rechtstreekse verbinding naar nieuwe ontwikkeling op Meubelambacht-site: P&R, 2 deelwagens, etc. voorzien
Diensten	– Schuilhuisje type B – Aanvullende diensten/funcies (bv. winkels, industriezone, Stadspark, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden die afgebogen worden om het perron (met min. 0,5m schuifafstand t.o.v. de schuilhuisjes)

	– Integratie van Hoppinpunt in ontwikkeling Meubelambacht-site (voorzieningen die aansluiten bij het Hoppinpunt, directe trage verbinding, etc.)
Ontwikkeling	– Ontwikkeling Meubelambacht-site

Tabel 14: Fiche Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)

15

TURNHOUT PHILLIPS

15.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 83: luchtfoto Turnhout Phillips



Figuur 84: luchtfoto Turnhout Phillips – zoom met perceelstructuur



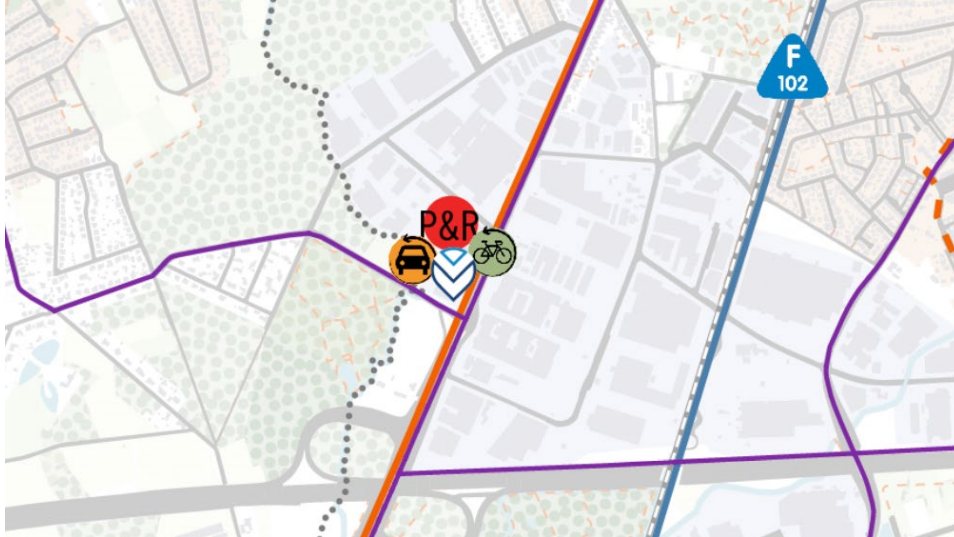
Figuur 85: huidige noordelijke halte Turnhout Phillips



Figuur 86: huidige zuidelijke halte Turnhout Phillips

15.2. VOORSTEL HOPPIN

15.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 87: Zoom Turnhout Phillips netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen aan de industriezone Zierenbos/Tieblokken/Everdongenlaan/Veedijk nabij de oprit naar de E34. De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Steenweg op Gierle en de fietssnelweg F102 loopt ten oosten van deze weg. Er zal bij de toekomstige ontwikkeling van de Signify-site een doorsteek naar de F102 gerealiseerd worden voor trage weggebruikers.

Gezien de nabijheid van de E34 wordt er gekozen om een P&R te koppelen aan de haltes. Er zullen bovendien 10 deelfietsen en 2 deelwagens worden voorzien.

15.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

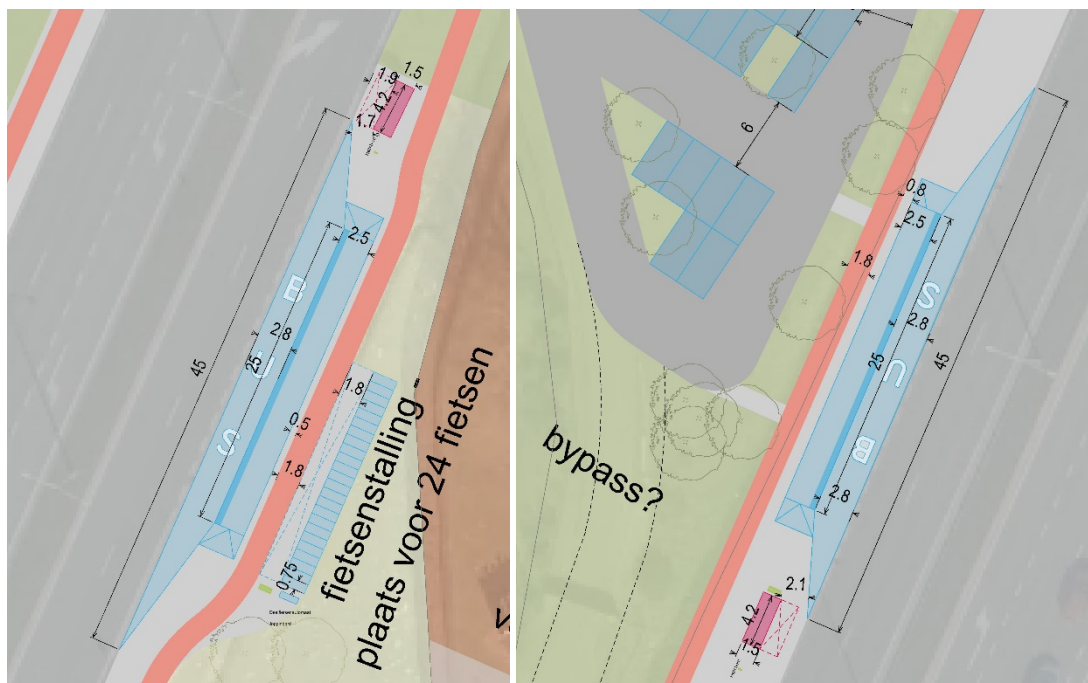
De haltes behouden hun huidige locaties. De haltehavens worden toegankelijk gemaakt en voorzien van een perron van 25m lang en 2,5m breed.

De zuidelijke bushalte sluit aan op een nieuwe P&R, waar plaats is voor 38 (deel)wagens. Vanuit deze P&R kunnen reizigers overstappen op de bus. De parking is bereikbaar vanaf de Horzelenstraat. De inrichting van het kruispunt met de Steenweg op Gierle moet echter nog verder onderzocht worden. Hier zijn verschillende mogelijkheden, zoals bv. een rechtsafslagstrook of een bypass.

De noordelijke bushalte zal worden voorzien van een fietsenstalling met plaats voor 24 (deel)fietsen. De Signify-site, die achter deze halte ligt, zal in de toekomst verder ontwikkeld worden. De bedoeling is om het Hoppinpunt hier in te integreren. Er zal bovendien een rechtstreekse fietsverbinding doorheen de site gerealiseerd worden die aansluit op de fietssnelweg F102.



Figuur 88: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Phillips



Figuur 89: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Phillips - zoom toegankelijke noordelijke en zuidelijke bushalte

15.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Haltes blijven op huidige locaties – Haltehaven – Perronlengte 25m, breedte 2,5m – P&R aangrenzend aan zuidelijke halte met plaats voor 38 wagens, waarvan 2 deelwagen (met bypass?) – Overdekte fietsenstalling met deelfietsenautomaat aan noordelijke halte: plaats voor 10 deelfietsen en 14 eigen fietsen
Diensten	– Schuilhuisje type B – Aanvullende diensten/funcities (bv. Raadsherenpark, industriezone, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + haltebord – Goed zichtbare ligging
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Directe toegang vanuit P&R – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspad dat afgebogen wordt om het perron (met min. 0,5m schuwafstand t.o.v. de schuilhuisjes) – Rechtstreekse voet- en fietsverbinding door Signify-site (aansluiting op fietssnelweg) – Integratie van Hoppinpunt in publieke ruimte voor Signify-site – Verder onderzoek naar herinrichting kruispunt → bypass? Extra rechtsafslagstrook?
Ontwikkeling	– Nieuwe ontwikkeling Signify-site

Tabel 15: Fiche Turnhout Phillips

16

TURNHOUT STATION

16.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 90: luchtfoto Turnhout Station



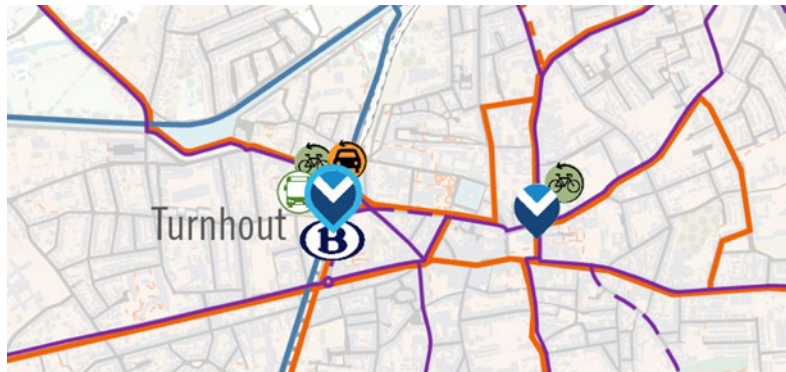
Figuur 91: luchtfoto Turnhout Station – zoom met perceelstructuur



Figuur 92: huidige perrons Turnhout Station

16.2. VOORSTEL HOPPIN

16.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 93: Zoom Turnhout Station netwerk analyse

Het Interregionale Hoppinpunt is gelegen aan het station van Turnhout en wordt bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Merodelei en de fietssnelweg F102 loopt parallel aan het spoor. Natuurlijk wordt het Hoppinpunt ook bediend door het treinnet. De haltes aan het station zullen ook aangeduid worden als groene halte. Dit betekent dat er informatie wordt gegeven over wandel- en fietsroutes in de nabijheid op de Hoppinzuil.

Er zullen 10 deelfietsen en 2 deelwagens worden voorzien om multi-modaal transport te stimuleren.

16.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De realisatie van het Hoppinpunt zal meegenomen worden bij een studie voor de gehele stationsomgeving. Het ontwerp van dit Hoppinpunt zal moeten voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.

In samenspraak met de NMBS zijn de locaties voor de Hoppinzuilen en de deelfietsen en -wagens reeds vastgelegd (zie volgend plan).



Figuur 94: Voorstel Hoppinpunt Turnhout Station

16.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	— Bediend door treinnet en busnet — Ontsloten met fietssnelweg F102 — Toegankelijke perrons — 10 deelfietsen op de kop van station — 2 deelwagens aan voorzijde station
Diensten	— Aanvullende diensten/funcities in centrum en stationsomgeving (bv. supermarkt, winkels, restaurants, etc.)
Oriëntatie	— Hoppinzuil aan ingang station + informatie over recreatieve fiets- en wandelroutes — Goed bereikbare ligging
Ruimtelijke integratie	— Onderdoorgang voor fietsers/voetgangers onder spoorweg — Verblijfskwaliteit aan stationsomgeving verbeteren
Ontwikkeling	— Studie stationsomgeving

Tabel 16: Fiche Turnhout Station

17

TURNHOUT ZEVEDONK

17.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 95: luchtfoto Turnhout Zevendonk



Figuur 96: luchtfoto Turnhout Zevendonk – zoom met perceelstructuur



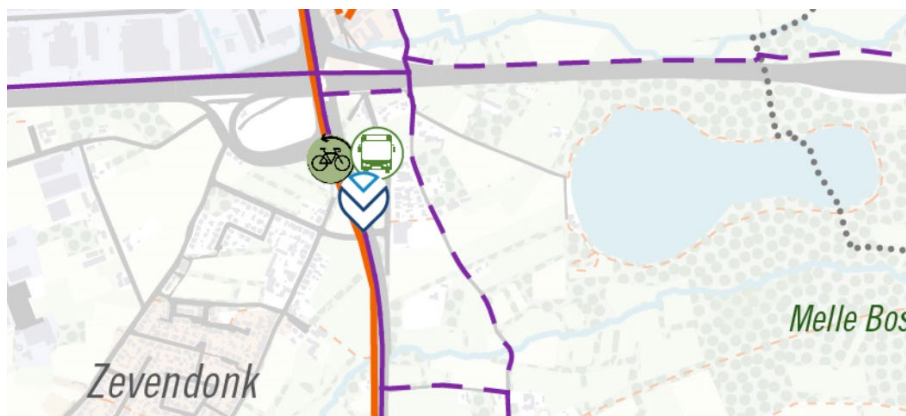
Figuur 97: huidige oostelijke halte Turnhout Zevendonk



Figuur 98: huidige westelijke halte Turnhout Zevendonk

17.2. VOORSTEL HOPPIN

17.2.1. LOCATIEKEUZE



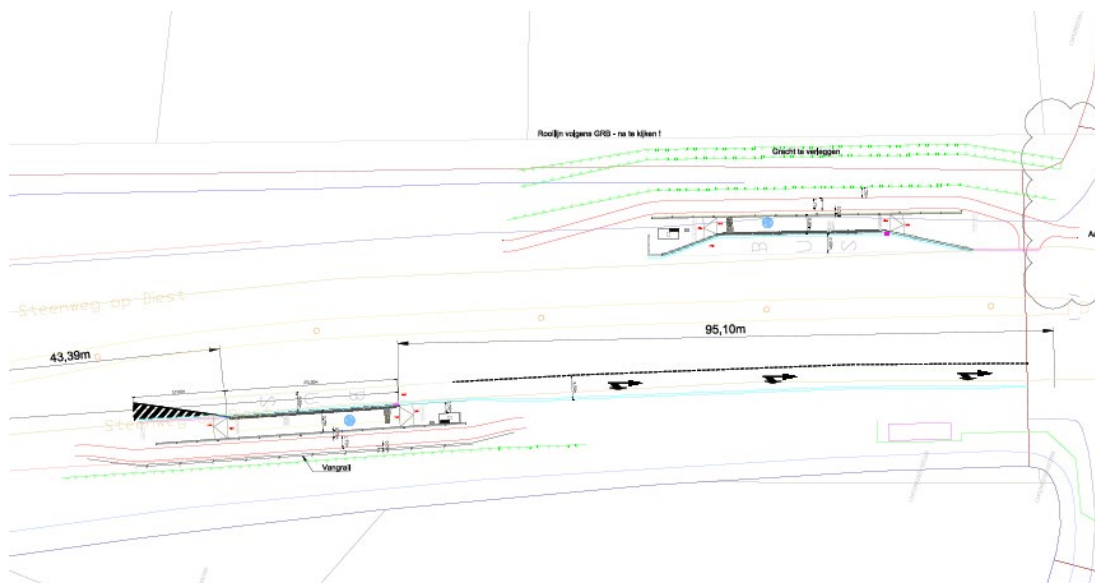
Figuur 99: Zoom Turnhout Zevendonk netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen op de Steenweg op Diest, ten noorden van het kruispunt met de Tielendijk. De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de Steenweg op Diest. Het Hoppinpunt zal aan de westzijde de wijk Zevendonk ontsluiten en aan de oostzijde het recreatiecentrum 'De Melle'.

Er zijn bovendien verschillende wandel- en fietsroutes die langs het Hoppinpunt passeren. Daarom zullen de haltes aangeduid worden als groene haltes en zullen er 10 deelfietsen worden voorzien.

17.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

Er werd al reeds een ontwerp gemaakt voor de toegankelijke haltes door AWV. Dit ontwerp moet voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.



Figuur 100: Voorlopig ontwerp AWW Turnhout Zevendonk

17.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	— Haltehavens — Toegankelijke perrons (langs beide zijden) — Overdekte fietsenstallingen met 10 deelfietsen voorzien aan haltes — P&R aan
Diensten	— Schuilhuisjes — Nabij afrit E34 + ontsluiting wijk Zevendonk — Aanvullende diensten/functionies in de nabijheid (bv. sportclubs, etc.)
Oriëntatie	— Hoppinzuil aan beide haltes + informatie over recreatieve fiets- en wandelroutes — Goed zichtbare ligging nabij kruispunt
Ruimtelijke integratie	— Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte — Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden die afgebogen worden om het perron + schuilhuisje — Oversteekbaarheid N19 trage weggebruikers
Ontwikkeling	— Ontwerp AWW

Tabel 17: Fiche Turnhout Zevendonk

18

VOSSELAAR DE BREEM

18.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 101: luchtfoto Vosselaar De Breem



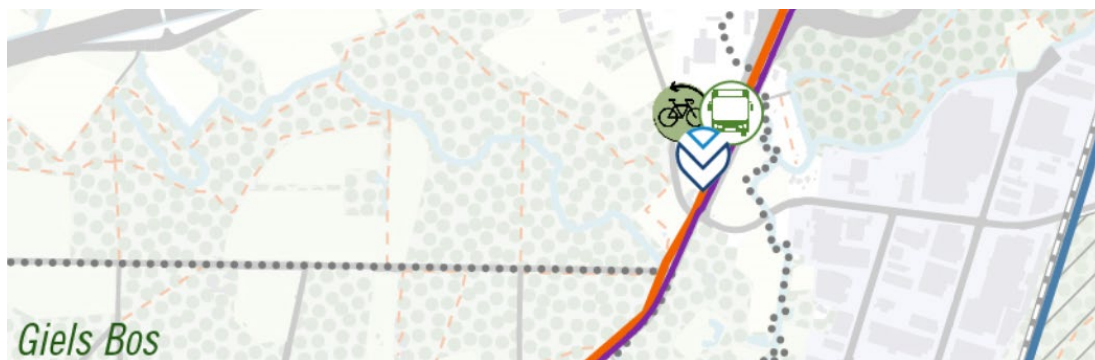
Figuur 102: luchtfoto Vosselaar De Breem - zoom met perceelstructuur



Figuur 103: huidige haltes Vosselaar De Breem

18.2. VOORSTEL HOPPIN

18.2.1. LOCATIEKEUZE



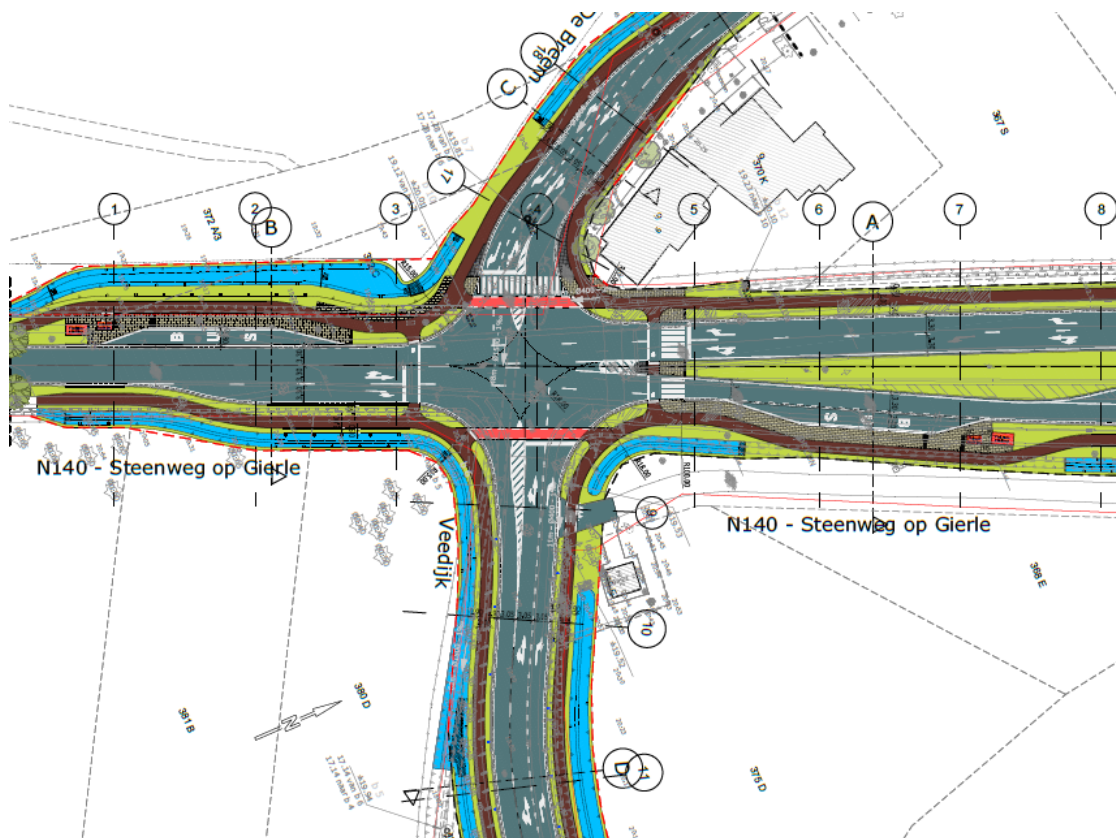
Figuur 104: Zoom Vosselaar De Breem netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen op de N140 aan het kruispunt met De Breem en de Veedijk. De haltes worden bediend door het kernnet. Het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N140.

Er lopen verschillende wandel- en fietsroutes langs/vanuit het Hoppinpunt. Daarom zullen de haltes aangeduid worden als groene haltes en wordt er informatie gegeven over deze routes op de Hoppinzuil. Er zullen bovendien ook 10 deelfietsen aangeboden worden.

18.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De realisatie van dit Hoppinpunt zal meegenomen worden bij de heraanleg van het kruispunt. AWV heeft een ontwerp gemaakt voor de toegankelijke bushaltes. Dit ontwerp voldoet aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota. Er moet enkel nog een Hoppinzuil worden voorzien.



Figuur 105: Ontwerp AWV kruispunt Vosselaar De Breem

18.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Haltehavens aan weersijden van het kruispunt – Toegankelijke haltes – Overdekte fietsenstallingen met 10 deelfietsen voorzien aan haltes – Parking Grotenhout
Diensten	– Schuilhuisjes – Aanvullende diensten/funcities in de nabijheid (bv. horeca, industriezone Veedijk, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil aan beide haltes + informatie over recreatieve fiets- en wandelroutes – Goed zichtbare ligging aan kruispunt
Ruimtelijke integratie	– Toegankelijke halte met voldoende vrije doorgangsbreedte – Goed bereikbaar met de fiets d.m.v. fietspaden die afgebogen worden om het perron + schuilhuisje – Ondertunneling E34 mogelijk
Ontwikkeling	– Heraanleg kruispunt

Tabel 18: Fiche Vosselaar De Breem

19

VOSSELAAR DORP

19.1. BESTAANDE SITUATIE



Figuur 106: luchtfoto Vosselaar Dorp



Figuur 107: luchtfoto Vosselaar Dorp – zoom met perceelstructuur



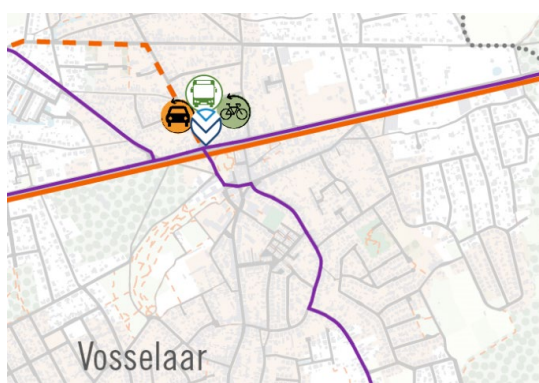
Figuur 108: huidige westelijke halte Vosselaar Dorp



Figuur 109: huidige westelijke halte Vosselaar Dorp

19.2. VOORSTEL HOPPIN

19.2.1. LOCATIEKEUZE



Figuur 110: Zoom Vosselaar Dorp netwerk analyse

Het Hoppinpunt is gelegen aan de N12 op het kruispunt met de Hofeinde en de Schoolstraat. Vanuit het Hoppinpunt kan men verschillende diensten/functies bereiken, zoals het centrum van Vosselaar, verschillende winkels, parking, etc. De haltes worden bediend door het kernnet en het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk loopt langs het Hoppinpunt over de N12.

Er zijn bovendien verschillende wandel- en fietsroutes in de buurt van het Hoppinpunt. Daarom zullen de haltes aangeduid worden als groene haltes. Dit betekent dat er informatie wordt gegeven over wandel- en fietsroutes in de nabijheid op de Hoppinzuil. Er zullen ook 10 deelfietsen en 2 deelwagens worden voorzien.

19.2.2. RUIMTELIJKE EN VERKEERSKUNDIGE INPASSING

De herinrichting van de doortocht (volledige N12 in dorps hart Vosselaar) wordt momenteel bestudeerd door de gemeente en AWW. Het ontwerp van het Hoppinpunt zal meegenomen worden in deze studie, zodat het past binnen het geheel van de ruimtelijke en mobiliteitsvisie. Het ontwerp zal moeten voldoen aan de randvoorwaarden, gespecificeerd in deel 1 van de unieke verantwoordingsnota.

19.3. FICHE

Mobiliteitsaanbod	– Toegankelijke haltes – Nabijgelegen parking → plaats voor 2 deelwagens – Overdekte fietsenstalling met 10 deelfietsen voorzien
Diensten	– Aanvullende diensten/funcities in nabijgelegen dorpscentrum (bv. gemeentehuis, bibliotheek, horeca, Mariapark, etc.)
Oriëntatie	– Hoppinzuil + informatie over recreatieve fiets- en wandelroutes – Centrale ligging nabij dorpscentrum
Ruimtelijke integratie	– Oversteekbaarheid N12? – Aansluiting op trage verbinding naar nabijgelegen dorpscentrum – Aandacht voor circulatie bus (perron ⇔ afslaande beweging links)
Ontwikkeling	– Herinrichting N12

Tabel 19: Fiche Vosselaar Dorp

20

KOSTENRAMING

20.1. BEERSE DEN HOUT

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Beerse Den Hout	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	819,3	€ 6.554
asfalt	m²	€ 65	379,9	€ 24.694
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	416,6	€ 12.498
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	176,5	€ 9.531
inritbanden (50x45x20mm)	st	€ 15	24	€ 360
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	24	€ 4.608
blindegeleide tegels	m²	€ 97	3	€ 229,89
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	1	€ 350
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	1	€ 500
* excl. afvoeren en verwerking				€ 59.820
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		1	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	12	€ 3.000
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	34,5	€ 7.590
schuilhuisje type B	st	€ 1.398	1	€ 1.398
				€ 11.988
		totaal		€ 71.808

Tabel 20: Raming Beerse Den Hout

20.2. BEERSE HEIBERGSTRAAT

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Beerse Heibergstraat	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		afhankelijk van ontwerp	
				€ -
		totaal		€ -

Tabel 21: Raming Beerse Heibergstraat

20.3. BEERSE LILSEDIJK

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Beerse Lilsedijk	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	1113,9	€ 8.911
asfalt	m²	€ 65	196	€ 12.740
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	634,4	€ 19.032
beton fietspad	m²	€ 80	272,5	€ 21.800
groenstrook	m²	€ 25	17,7	€ 443
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	33,4	€ 1.804
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	58	€ 11.136
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	1	€ 650
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 78.538
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	28	€ 7.000
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	100,5	€ 22.110
schuilhuisje type B	st	€ 1.398	2	€ 2.796
				€ 31.906
		totaal		€ 110.444

Tabel 22: Raming Beerse Lilsedijk

20.4. BEERSE N12 X N132

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Beerse N12xN132	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	1641,5	€ 13.132
asfalt	m²	€ 65	196	€ 12.740
betonklinkers nieuwe parkeerplaatsen (cambio)	m²	€ 45	93	€ 4.185
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	964,1	€ 28.923
beton fietspad	m²	€ 80	240,3	€ 19.224
groenstrook	m²	€ 25	134,6	€ 3.365
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	88,6	€ 4.784
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	58	€ 11.136
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
boom	st	€ 250	3	€ 750
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	2	€ 1.300
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 101.562
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	58	€ 14.500
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	199,7	€ 43.934
schuilhuisje type B	st	€ 1.398	2	€ 2.796
				€ 61.230
		totaal		€ 162.792

Tabel 23: Raming Beerse N12 x N132

20.5. BEERSE VLIMMEREN

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Beerse Vlimmeren	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	458,2	€ 3.666
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	201,7	€ 6.051
beton fietspad	m²	€ 80	210,7	€ 16.856
betonklinkers fietspad	m²	€ 30	0	€ -
groenstrook	m²	€ 25	41,2	€ 1.030
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	49	€ 9.408
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	4	€ 2.600
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 41.634
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
schuilhuisje type D met zijwanden	st	€ 1.177	2	€ 2.353
				€ 2.353
		totaal		€ 43.987

Tabel 24: Raming Beerse Vlimmeren

20.6. OUD-TURNHOUT DORP

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Oud-Turnhout Dorp	
Omgevingsaanleg				
aanbrengen slemlaag (cambioplaatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	12,5	€ 188
* excl. afvoeren en verwerking				€ 188
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		afhankelijk van ontwerp	
verkeersbord inclusief steun	st	€ 140	2	€ 280
				€ 280
		totaal		€ 468

Tabel 25: Raming Oud-Turnhout Dorp

20.7. OUD-TURNHOUT NADORST

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Oud-Turnhout Nadorst	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		afhankelijk van ontwerp	
				€ -
		totaal		€

Tabel 26: Raming Oud-Turnhout Nadorst

20.8. OUD-TURNHOUT OOSTHOVEN

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Oud-Turnhout Oosthoven	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		1	€ -
				€ -
		totaal		€ -

Tabel 27: Raming Oud-Turnhout Oosthoven

20.9. OUD-TURNHOUT ZWANEVEN

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Oud-Turnhout Zwaneven	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		afhankelijk van ontwerp	
				€ -
		totaal		€

Tabel 28: Raming Oud-Turnhout Zwaneven

20.10. TURNHOUT GALGENBEEKWEG

	eenheid	prijs	Turnhout Galgenbeekweg	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	882,7	€ 7.062
asfalt	m²	€ 65	200	€ 13.000
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	439,03	€ 13.171
beton fietspad	m²	€ 80	228,2	€ 18.256
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	33,4	€ 1.804
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	58	€ 11.136
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	3	€ 1.950
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makingen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 68.401
Hoppinpunt elementen				
fietsbeugel	st	€ 250	15	€ 3.750
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	45	€ 9.900
schuilhuisje type B	st	€ 1.398	1	€ 1.398
schuilhuisje type D met zijwanden	st	€ 1.177	1	€ 1.177
				€ 16.225
		totaal		€ 84.626

Tabel 29: Raming Turnhout Galgenbeekweg

20.11. TURNHOUT GRAATAKKER

Raming voor oostelijke halte

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Turnhout Graatakker (ontwerp oostzijde)	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	230,8	€ 1.846
asfalt	m²	€ 65	145,7	€ 9.471
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	81,3	€ 2.439
betonklinkers fietspad	m²	€ 30	3,6	€ 108
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	29,1	€ 1.571
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	24	€ 4.608
blindegeleide tegels	m²	€ 97	3	€ 229,89
verlichtingspaal verplaatsen	st	€ 650	1	€ 650
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	1	€ 350
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	1	€ 500
* excl. afvoeren en verwerking				€ 21.773
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract) - beide haltes	st		2	€ -
schuilhuisje type B	st	€ 1.398	1	€ 1.398
				€ 1.398
		totaal		€ 23.171

Tabel 30: Raming Turnhout Graatakker

20.12. TURNHOUT GROTE MARKT

	eenheid	prijs	HOPPUNTPUNT Turnhout Grote Markt	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
				€ -
		totaal		€

Tabel 31: Raming Turnhout Grote Markt

20.13. TURNHOUT OPRIT BRUG E34 (EVERDONGENLAAN)

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)	
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	1110,5	€ 8.884
asfalt	m²	€ 65	196	€ 12.740
aanbrengen slemlaag (cambioplaatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	6,25	€ 94
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	621,7	€ 18.651
beton fietspad	m²	€ 80	290,3	€ 23.224
trottoirbanden + goot	lm	€ 54	33,4	€ 1.804
inritbanden (50x45x20mm)	st	€ 15	0	€ -
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	58,5	€ 11.232
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
straatkolk (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 78.651
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	12	€ 3.000
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	36	€ 7.920
schuilmuisje type B	st	€ 1.398	2	€ 2.796
				€ 13.716
		totaal		€ 92.367

Tabel 32: Raming Turnhout Oprit Brug E34 (Everdongenlaan)

20.14. TURNHOUT PHILLIPS

			HOPPINPUNT Turnhout Phillips	
	eenheid	prijs		
Omgevingsaanleg				
bouwrijp maken terrein *	m²	€ 8	712,8	€ 5.702
aanbrengen slemlaag (cambioplaatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	12,5	€ 188
betonklinkers voetpad	m²	€ 30	475,9	€ 14.277
beton fietspad	m²	€ 80	223,9	€ 17.912
bushalteband (aanrijboordsteen autobussen)	lm	€ 192	58	€ 11.136
blindegeleide tegels	m²	€ 97	5	€ 323,01
straatkol (incl aansluiting)	st	€ 350	2	€ 700
thermoplastische makeringen BUS	st	€ 500	2	€ 1.000
* excl. afvoeren en verwerking				€ 51.238
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
fietsbeugel	st	€ 250	12	€ 3.000
overkapping fietsenstalling	m²	€ 220	36	€ 7.920
schuilmuisje type B	st	€ 1.398	2	€ 2.796
verkeersbord inclusief steun	st	€ 140	2	€ 280
				€ 13.996
		totaal		€ 65.234

Tabel 33: Raming Turnhout Phillips

20.15. TURNHOUT STATION

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Turnhout Station	
Omgevingsaanleg				
aanbrengen slemlaag (cambioplatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	12,5	€ 188
* excl. afvoeren en verwerking				€ 188
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil digitaal (via raamcontract)	st		1	€ -
verkeersbord inclusief steun	st	€ 140	2	€ 280
				€ 280
		totaal		€ 468

Tabel 34: Raming Turnhout Station

20.16. TURNHOUT ZEVEDONK

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Turnhout Zevendonk	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
				€ -
		totaal		€ -

Tabel 35: Raming Turnhout Zevendonk

20.17. VOSSELAAR DE BREEM

	eenheid	prijs	HOPPINPUNT Vosselaar De Breem	
Omgevingsaanleg				
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
				€ -
		totaal		€ -

Tabel 36: Raming Vosselaar De Breem

20.18. VOSSELAAR DORP

	eenheid	prijs	HOPPUNPUNT Vosselaar Dorp	
Omgevingsaanleg				
aanbrengen slemlaag (cambioplatsen + mindervaliden)	m²	€ 15	12,5	€ 188
* excl. afvoeren en verwerking				€ 188
Hoppinpunt elementen				
hoppinzuil analoog (via raamcontract)	st		2	€ -
verkeersbord inclusief steun	st	€ 140	2	€ 280
				€ 280
		totaal		€ 468

Tabel 37: Raming Vosselaar Dorp

21

VERDERE PROCEDURE

Na goedkeuring van de unieke verantwoordingsnota zal worden overgegaan tot de technische uitwerking van de Hoppinpunten. Tijdens dit proces zal op basis van een opmetingsplan een technisch ontwerp worden opgemaakt op basis van de schetsontwerpen uit de unieke verantwoordingsnota. Bij de opmaak van het technische ontwerp wordt ook gekeken naar de verwerving van gronden indien nodig. Van het technisch ontwerp wordt vervolgens een aanbestedingsdossier opgesteld.

Voor de Hoppinpunten op gewestwegen zal het Vlaamse Gewest de initiatiefnemer zijn en instaan voor de aanbesteding en opvolging van de werken.

Voor de Hoppinpunten langs gemeentewegen dient nog te worden afgesproken of de gemeenten dit elk afzonderlijk aansturen of dat dit gebeurt via IOK.

De nodige deelsystemen (deelfietsen en deelwagens) worden ook mee ingeschreven in het bestek voor het vervoer op maat.

VECTRIS®

VITAL DECOSTERSTRAAT 67A – 0201 | 3000 LEUVEN | BELGIË

+32 (0)16 31 91 00 | INFO@VECTRIS.BE | WWW.VECTRIS.BE