

# Rapportage Zeeuwse Knooppuntenaanpak



*Sfeerimpressie categorie Regiohub*

**Zeeland.**  
**Niet normaal.**  
**Mooi. Bereikbaar.**

Opdrachtgever: Provincie Zeeland  
Referentie: BH8688  
Status: Do/Po1.01  
Datum: 28 mei 2021



ADRES **Leidseveer 4**  
**3511 SB Utrecht**

TELEFOON **+31 88 348 55 00**

E-MAIL **reception.utc-le@nl.rhdhv.com**

INTERNET **www.royalhaskoningdhv.com**

TITEL DOCUMENT **Zeeuwse Knooppuntenaanpak**

REFERENTIE **BH8688-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001**

STATUS **P01.01/DO**

DATUM **28 mei 2021**

PROJECTNAAM **Zeeuwse knooppuntenaanpak**

PROJECTNUMMER **BH8688**

AUTEUR(S) **Jasper Homrighausen, Jet Kiks, Leendert Duivenvoorden, Simon Krikken**

OPGESTELD DOOR **Jasper Homrighausen**

GECONTROLEERD DOOR **Jarko van Nunen, Anne Weustenenk**

PROJECTLEIDER

PROVINCIE ZEELAND **Steven Meerburg**

BEGELEIDINGSGROEP

PROVINCIE ZEELAND **Paul Eversdijk**

GEMEENTE VLISSINGEN **Bart Pouwer**

GEMEENTE GOES **Joep Stortelder**

GEMEENTE THOLEN **Kees Meiboom**

GEMEENTE VEERE **Henk Rhebergen**

# Inhoud

---

<b>1. Introductie</b>	4
<b>2. Doelen</b>	5
<b>3. Doelgroepen</b>	7
<b>4. Diensten</b>	7
4.1 Uitgangspunten	7
4.2 Categorisering	8
4.3 Menukaarten	10
<b>5. Gebruikers en de Zeeuwse identiteit</b>	12
<b>6. Organisatie</b>	14
6.1 Kosten	14
6.2 Ontwikkelstrategie en governance	14

# 1. Introductie

## Waarom een knooppuntenaanpak?

Knooppunten zijn de plekken waar overgestapt wordt tussen trein, bus, taxi, auto, fiets en deelmobiliteit. Trends in mobiliteit, zoals de aandacht voor duurzaamheid, de opkomst van de deeleconomie en technologische ontwikkeling, maken overstappen tussen modaliteiten steeds gewoner en aannemelijker. Hierdoor groeit ook de behoefte aan goede en aantrekkelijke knooppunten. Als gevolg hiervan nemen knooppunten een steeds belangrijkere plek in het vervoersnetwerk in. Er kan niet alleen worden overgestapt tussen vervoermiddelen, maar het worden plekken waar je graag verblijft en waar wat te beleven valt.

Ook Zeeland gaat aan de slag met knooppunten. Enerzijds om snelle, doorgaande trein- en busverbindingen te verbinden met een onderliggend netwerk met flexibele en vraagafhankelijke mobiliteit. Anderzijds om ook het overstappen van de eigen auto op het openbaar vervoer of deelmobiliteit te stimuleren. Op dit moment weten reizigers in Zeeland echter niet wat ze bij een knooppunt kunnen verwachten en is de verblijfskwaliteit vaak matig. Deze knooppuntenaanpak moet eraan bijdragen dat reizigers straks beter gefaciliteerd worden bij zowel hun reis, overstap als verblijf via een knooppunt. De knooppuntenaanpak is ook nodig om in een netwerk van partijen afspraken te maken over het opwaarderen van bestaande knooppunten en realiseren van nieuwe knooppunten. Hierdoor sluiten knooppunten straks aan bij de verwachtingen van de reizigers, neemt de verblijfskwaliteit toe en wordt de overstap van het ene op het andere vervoermiddel gemakkelijker.

## Onze aanpak om tot een knooppuntenaanpak te komen

In dit handboek presenteren we een nieuwe categorisering van knooppunten, die we in de nieuwe situatie hubs gaan noemen. We maken onderscheid tussen drie type hubs: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. In dit handboek beschrijven we hoe we tot deze categorisering zijn gekomen en lichten we uitgebreid toe welke voorzieningen bij elk type hub te verwachten zijn. Om tot een knooppuntenaanpak te komen, hebben we vijf stappen doorlopen:



**Een analyse van de doelen van knooppunten in Zeeland.** Er zijn verschillende redenen om een knooppuntenaanpak uit te werken.

Gaat het om het faciliteren van een overstap, het stimuleren van ketenmobiliteit, het ontlasten van een drukke autoverbinding of het mogelijk maken van woningontwikkeling? Verschillende doelen leiden tot een verschillende uitwerking, categorisering en inrichting van knooppunten. Door eerst stil te staan bij de doelen, komen we tot een passende aanpak voor Zeeland.



**Doelgroepen** hebben wensen en verwachtingen en bepalen in belangrijke mate het gebruik en succes van knooppunten.

We hebben ons verdiept in de huidige gebruikers van knooppunten in Zeeland en spelen in op de trends in de mobiliteitstransitie.



**Diensten** bepalen het voorzieningsniveau bij een knooppunt en volgen uit de doelen die een knooppunt dient en de doelgroepen die bediend moeten worden.

We presenteren eerst een aantal **uitgangspunten** en gaan vervolgens in op de **categorisering**. We maken daarbij onderscheid tussen mobiliteitsdiensten (zoals reizigersinformatie en modaliteiten) en aanvullende diensten (zoals horeca en een pakketwand). Dit hoofdstuk eindigt met **menukaarten** waarin we per hub de voorzieningen de diensten presenteren.



**Gebruik.** Een knooppunt leidt niet automatisch tot gebruik. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de uitgangspunten en randvoorwaarden om het gebruik van knooppunten te stimuleren.

Hoe is het om een knooppunt te gebruiken als reiziger, hoe wordt het herkend, sluit dit aan bij de belevingswereld, hoe wordt de weg gevonden, is het de plek sociaal veilig en nodigt een knooppunt uit tot gebruik? We hebben zowel aandacht voor het fysieke gebruik als het digitale gebruik, bijvoorbeeld de vindbaarheid in een MaaS-app. Daarnaast kijken we specifiek naar de Zeeuwse identiteit.



**Organisatie** vormt het slotstuk van een knooppuntenaanpak. Knooppuntontwikkeling kan ingewikkeld zijn doordat veel partijen betrokken zijn en de initiële kosten vaak hoog zijn. Daarom gaan we in dit hoofdstuk in op de **financiering, ontwikkelstrategie** en **governance**.

## 2. Doelen

Deze vijf stappen zijn doorlopen in werksessies met de Zeeuwse begeleidingsgroep bestaande uit de provincie Zeeland en de gemeenten Vlissingen, Goes, Tholen en Veere. De resultaten van die sessies zijn verwerkt in dit handboek. De conceptresultaten zijn op 21 april 2021 aan betrokkenen in de provincie gepresenteerd tijdens de brede bijeenkomst Slimme Mobiliteit.

### Afbakening

Logistieke hubs vormen geen onderdeel van dit handboek. Daarnaast behoorde het niet tot de opdracht om te bepalen op welke locatie welke categorie hub te vinden is. Wel doen we aanbevelingen voor de locatiekeuze van de knooppunten.



Figuur 1. Station Vlissingen



Figuur 2. Cycle Hub Middelburg



Figuur 3. Knooppunt Bruinisse

### Analyse

Als start van de ontwikkeling van de aanpak is de huidige Zeeuwse situatie beschouwd. Door Zeeland te bezoeken, te praten met Zeeuwse collega's (Royal HaskoningDHV, kantoor Goes), beleidsdocumenten te lezen, betrokken inwoners én ambtenaren te spreken tijdens werksessies en een vergelijking te maken met andere knooppuntconcepten in Nederland, is een analyse gemaakt als basis voor de Zeeuwse knooppuntenaanpak. Uit deze analyse zijn de doelen van de Zeeuwse knooppuntenaanpak gedistilleerd.

- **Zeeland kent slechts één spoorverbinding.** Deze loopt vanaf Vlissingen over Walcheren en Beveland, langs Middelburg en Goes, richting Rilland en uiteindelijk Noord-Brabant. In de spits verbindt een sneltrein Vlissingen, Middelburg en Goes met de Randstad, maar overdag stopt elke trein nog op ieder station. De verwachting is dat de spitsrein (intercity) vanaf december 2021 ieder uur gaat rijden, waardoor reizigers ook buiten de spits een kwartier korter onderweg zijn naar de Randstad. Doordat er slechts één spoorverbinding is, hebben relatief kleine plaatsen zoals Krainingen, Krabbendijke en Rilland-Bath een (intercity) treinstation, terwijl relatief grote (toeristische) plaatsen zoals Terneuzen, Zierikzee en Renesse niet door een trein bediend worden.
- **Buiten de grote treinstations Middelburg, Vlissingen en Goes is er nauwelijks een overstap van bus op trein.** Zo goed als alle reizigers komen lopend, fietsend of met de auto naar het station.
- **Zeeland kent veel toerisme,** waardoor veel plaatsen langdurige piekbelasting van voorzieningen kennen.
- **De uniformiteit in knooppunten ontbreekt.** Er is geen uniforme huisstijl en ook het voorzieningenniveau per knooppunt verschilt sterk.
- **Veel knooppunten zijn van slechte kwaliteit.** Ze doen rommelig aan, basisfaciliteiten als fietsenrekken zijn soms niet aanwezig en straatmeubilair is gedateerd.
- **Er zijn meerdere aantrekkelijke, goed functionerende knooppunten in Zeeland.** Hierbij valt te denken aan de Cycle Hub in Middelburg en de BeachHub in Renesse. Het gaat hier om moderne, aantrekkelijk vormgegeven knooppunten met goede voorzieningen.

- **750 bushaltes kennen nu slechts 0 of 1 reizigers per dag.** De verwachting is dat dit aantal met de invoering van het nieuwe ov-systeem sterk gereduceerd wordt. Kleine haltes zullen naar verwachting vervangen worden door opstappunten voor vraaggestuurd vervoer.

### Doelen van de Zeeuwse knooppuntenaanpak

Het ov-systeem van Zeeland gaat veranderen. Snelle bus- en treinverbindingen worden verbonden met een onderliggend, fijnmazig netwerk van lokale ov-lijnen en vraaggestuurd vervoer. Om de overstap tussen deze twee systemen te faciliteren zijn aantrekkelijke knooppunten nodig. Daarnaast zijn er ook knooppunten zonder ov, bijvoorbeeld parkeerterreinen aan randen van steden. Knooppunten moeten ook op deze plekken bijdragen aan een gemakkelijke overstap van het ene op het andere vervoermiddel.

Zeeland kent daarnaast veel toerisme. Toeristen, zoals dagjesmensen, hotelbezoekers of campinggasten, reizen nu nog veelal met de eigen auto bij gebrek aan een alternatief. Als knooppunten herkenbaar, gemakkelijk en aantrekkelijk zijn, kan dit toeristen stimuleren om vaker gebruik te maken van nieuwe, slimme en duurzame vormen van mobiliteit.

De knooppunten dienen herkenbaar te zijn, kwaliteit te bieden, gemakkelijk te zijn in gebruik en daarmee de bereikbaarheid, verblijfskwaliteit en overstap te verbeteren. Bovendien gaat het niet alleen om knooppunten van ov, maar ook om plekken waar van de eigen auto wordt overgestapt op deelmobiliteit.

*Knooppunten kunnen de bereikbaarheid verbeteren, maar staan niet op zichzelf. Ruimtelijk beleid, parkeerbeleid (regulering, tarieven en handhaving), mobiliteit (eigen vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit), infrastructuur, Mobility as a Service (MaaS) en communicatie beïnvloeden het succes van knooppunten en bepalen in samenhang het effect op de bereikbaarheid.*



Figuur 4. Sfeerimpressie categorie Halte met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

### 3. Doelgroepen

Verskillende doelgroepen profiteren van knooppuntontwikkeling. We onderscheiden de belangrijkste vier groepen:

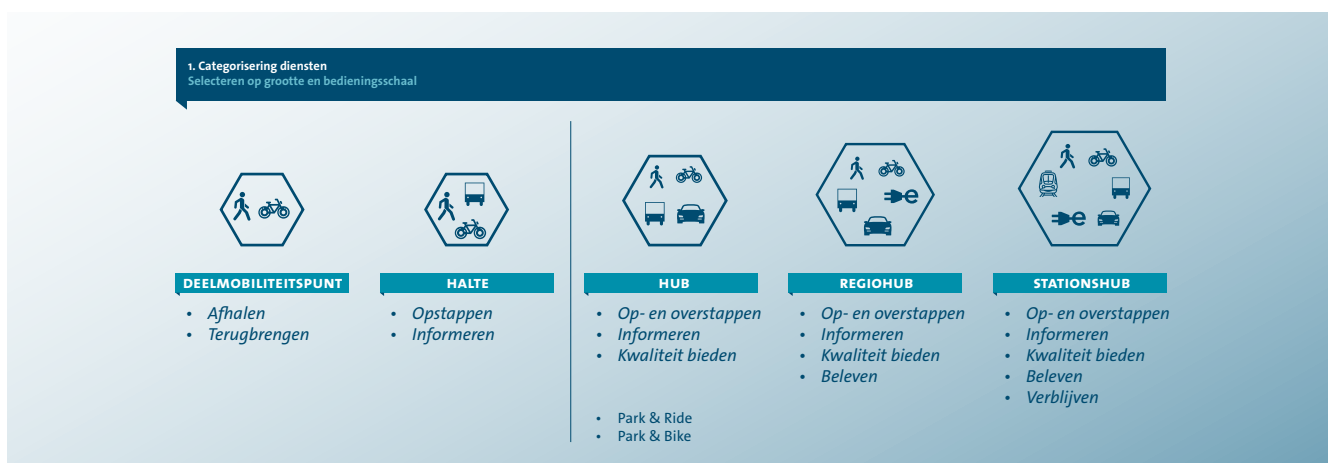
- **Scholieren en studenten** vormen nu de belangrijkste groep ov-gebruikers. Volgens de ov-barometer wordt binnen Zeeland 62% van de ov-reizen door deze groep gemaakt.
- **Incidentele reizigers en toeristen** vormen een groot aandeel van de reizigers in Zeeland. Binnen deze groep zijn veel subcategorieën te onderscheiden, waaronder dagjesmensen, hotelbezoekers en campinggasten, maar ook mensen die een enkele keer naar het ziekenhuis, gemeentehuis of familie reizen. Volgens de ov-barometer maakt op dit moment 47% van de veer-gebruikers tussen Vlissingen en Breskens deel uit van deze groep.
- **Forensen** rijden nu nog veelal met de eigen auto door tot aan de bestemming en maken slechts 10% uit van het huidige ov-gebruik. De verwachting is dat dit gaat veranderen zodra het nieuwe ov-systeem gestart is en de knooppuntenaanpak wordt uitgevoerd. Vooral rond de grote dorpen en steden is winst te behalen als forensen hun auto buiten de kern achterlaten en het laatste deel met de fiets of deelvervoer afleggen.
- **Reizigers die in grote mate afhankelijk zijn van busvervoer.** Naar schatting is dat 30 tot 40% van alle busreizigers, bijvoorbeeld omdat ze slecht ter been zijn, geen auto hebben of een beperking hebben.

### 4. Diensten

#### 4.1 Uitgangspunten

Een aantal uitgangspunten vormt de basis voor de categorisering van knooppunten. Deze uitgangspunten volgen uit onze analyse gesprekken, gesprekken en werksessies.

- **Hou het simpel.** Het is niet nodig om veel verschillende type knooppunten uit te werken. Gemak dient de mens en een beperkt aantal categorieën zorgt ervoor dat reizigers weten wat ze kunnen verwachten. Daarnaast draagt een duidelijke naamgeving bij aan de herkenbaarheid.
- **Maak onderscheid tussen basisvoorzieningen en extra voorzieningen.** Door per knooppuntcategorie minimaal deels dezelfde voorzieningen aan te bieden, wordt het kwaliteitsniveau van het knooppunt verhoogd. De reiziger weet hierdoor wat hij/zij minimaal kan verwachten als er via een knooppunt gereisd of overgestapt wordt. Aanvullend op de basisvoorzieningen, kunnen per locatie extra voorzieningen worden toegevoegd.
- **Aandacht voor auto- en fietsparkeren.** Gezien op dit moment bijna alle reizigers op treinstations met de eigen auto, fietsend/eigen fiets of lopend aankomen, is het belangrijk voldoende ruimte te reserveren voor auto- en fietsparkeren. Bovendien moeten de plekken aantrekkelijk zijn in gebruik, veilig zijn en worden voorzien van laadpunten.
- Gezien de langdurige piekbelasting door toerisme, is het aan te raden om knooppunten gemakkelijk en tijdelijk uit te kunnen breiden met extra voorzieningen. Zo'n tijdelijke upgrade noemen we een **hubgrade**.



Figuur 5. Categorisering diensten (in hoofdstuk 4 nader geduid)

## 4.2 Categorisering

In lijn met voorgaande analyse, doelen, doelgroepen en uitgangspunten verdelen we de knooppunten in drie categorieën: stationshubs, regiohubs en reguliere hubs. Per categorie gebruiken we een synoniem voor het woord knooppunt, namelijk **hub**. Hiermee sluiten we aan bij de landelijke trend waarin steeds vaker over mobiliteitshubs gesproken wordt. Bovendien benadrukt nieuwe terminologie ook dat er een kwaliteitsverbetering bij bestaande knooppunten wordt doorgevoerd. In andere woorden: in de oude en huidige situatie praten we over knooppunten, transferia en P+R. In de nieuwe situatie praten we over hubs.

Buiten de drie type hubs is in de categorisering ook plaats voor een hubgrade, haltes en deelmobiliteitspunten.

We adviseren om de term hub alleen te gebruiken voor knooppunten met een minimale kwaliteit en minimaal voorzieningenniveau. Hierdoor weet een reiziger wat hij/zij kan verwachten als er via een hub gereisd wordt. Bij een hub hanteren we het volgende minimale voorzieningenniveau:

- Toegankelijk, herkenbaar en vindbaar
- Contactinfo en een kaart van de lijnen, de omgeving en het hubnetwerk
- Overdekt fietsparkeren en fietsreparatiepaal
- Autoparkeren en kiss & ride
- Overdekt wachten, verlichting een afvalbak en toeristeninfo

### Stationshub

Een stationshub is het grootst mogelijke knooppunt. Hier worden alle voorzieningen aangeboden en je vindt er een treinstation en een bushalte voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). Onder de extra voorzieningen vallen bijvoorbeeld uitgebreide stallingsmogelijkheden, verwarmd wachten, deelmobiliteit en horeca. Op een stationshub gaat het om op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden, beleven en verblijven. Op basis van het huidige gebruik worden de stations Vlissingen, Middelburg en Goes als voorbeelden van een stationshub gezien.

#### Wat is HOV?

*Bij hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) staat doorstroming centraal. Vaak gaat het om zeer comfortabele bussen en trams die alleen op de grote haltes stoppen en waarbij veel aandacht is gegeven aan uitstraling, comfort en gemak.*



STATIONSHUB



Station



WC



AED



Fietsenstalling



Deelmobiliteit



Laadvoorziening



Figuur 6. Sfeerimpressie categorie Stationshub met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden



## Regiohub

Een regiohub is een groot knooppunt met grote regionale functie, waar iets minder voorzieningen te vinden zijn dan bij een stationshub. Je vindt er HOV, voldoende parkeerplaatsen en mogelijk ook een treinstation en deelmobiliteit. De functie van een regiohub is op- en overstappen, informeren, kwaliteit bieden en beleven. Op basis van het huidige gebruik worden het busstation van Zierikzee, de P+R in Terneuzen en de BeachHub van Renesse als voorbeelden van een regiohub gezien.

## Hub

Een hub is een kwalitatief hoogwaardig knooppunt waar tussen meerdere modaliteiten kan worden overstapt. We adviseren om hubs zo te spreiden dat het gehele verzorgingsgebied van een hub met een (elektrische) fiets te bereiken is. Op de hub kun je overstappen op HOV, is deelmobiliteit waarschijnlijk en is er veel aandacht voor de overstap van de eigen auto of eigen fiets op het openbaar vervoer. Voor een hub onderscheiden we twee verschijningsvormen:

- **Park & Ride** met een aanbod van openbaar vervoer, auto- en fietsparkeren en mogelijk deelmobiliteit.
- **Park & Bike** zonder een aanbod van openbaar vervoer, maar met auto- en fietsparkeren gecombineerd met deelmobiliteit.



HUB



Fietsstalling



Parkeerplaats

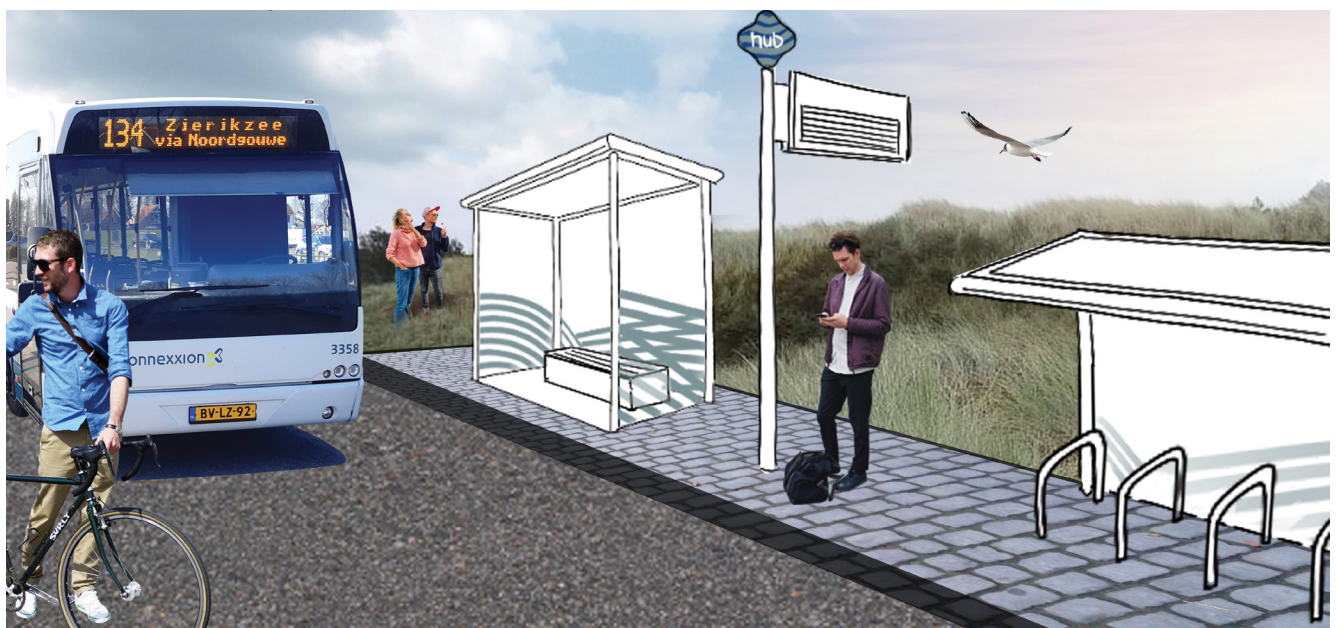
Een Park & Bike is ook kansrijk als locatie voor laadpleinen. Wanneer automobilisten hun auto parkeren aan de rand van de stad of het dorp en doorreizen per fiets, kan deze tijd gebruikt worden om de auto op te laden. Het aanbieden van laadinfrastructuur kan de hub bovendien extra aantrekkelijk maken en daarmee hubgebruik stimuleren.

## Hubgrade

Een hubgrade staat voor het tijdelijk toevoegen van extra voorzieningen om te voorzien in piekbelasting, bijvoorbeeld door toerisme. Door hubs deels schaalbaar op te zetten, kunnen voorzieningen efficiënter ingezet worden. Er valt te denken aan een pop-up station voor deelfietsen of extra voorzieningen voor toeristen. Door niet gedurende het hele jaar alle voorzieningen aan te bieden, kan bespaard worden op het beheer en onderhoud en kunnen voorzieningen geplaatst worden waar ze op dat moment de meeste waarde hebben (bijvoorbeeld in de zomer aan het strand en buiten de vakanties bij populaire scholierenroutes).

## Halte

Een halte is geen hub, maar maakt wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk. Een halte voorziet alleen in het opstappen en informeren. Doordat reizigers hier relatief kort verblijven is het aantal voorzieningen beperkt. We adviseren haltes wel uit te rusten in de huisstijl van hubs, maar nadrukkelijk geen hub te noemen.



Figuur 7. Sfeerimpressie categorie Hub met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

## Deelmobiliteitspunt

Deelmobiliteitspunten zijn de locaties waar reizigers hun deelfiets, deelscooter of deelstep parkeren nadat ze vanaf de hub naar het bestemming zijn gefietst. Een deelfietspunt is bijvoorbeeld een aantal vierkante meters oppervlakte aan het einde van de winkelstraat. Net als haltes maken deelmobiliteitspunten wel onderdeel uit van het vervoersnetwerk, maar zijn het geen hubs. Daarom adviseren we ook hier om de deelmobiliteitspunten uit te rusten in de huisstijl van hubs, maar nadrukkelijk geen hub te noemen.

## 4.3 Menukaarten

Voor elke categorie hub en ook voor haltes en deelmobiliteitspunten is een menukaart opgesteld. Op deze menukaart is te zien welke mobiliteitsdiensten en aanvullende diensten er te vinden zijn. Hierbij maken we onderscheid tussen een basisniveau (altijd aanwezig) en extra niveau (optioneel aanwezig). De onderstaande diensten zijn terug te vinden op de menukaarten in [Bijlage 1](#).

### Mobiliteitsdiensten

- **Toegankelijk halte.** Deze basiseis komt voort uit het Afspraken document haltevoorzieningen 2017-2024 van de provincie Zeeland. Onder toegankelijk wordt verstaan een verhoogde halte voor een nagenoeg drempelloze toegang tot de bus met geleidelijnen en instapmarkering die bovendien vrij toegankelijk is voor rolstoelgebruikers.
- **Routeinformatie**, zowel een analoge **haltevertrekstaat** als digitale **DRIS** (dynamisch reizigersinformatiesysteem). We adviseren altijd een haltevertrekstaat te plaatsen, voor het geval een DRIS storing heeft. Een DRIS is belangrijk voor de kwalitatief hoogwaardige en betrouwbare informatievoorziening aan de reiziger, vooral bij vertragingen en storingen. Ondanks de opkomst van mobiele reisplanners, is niet te verwachten dat elke reiziger binnen afzienbare tijd enkel gebruik maakt van mobiele reisinformatie. Bovendien hoeft de telefoon niet gepakt te worden en hoeft niet in een app gezocht te worden naar vertrek informatie. Een DRIS heeft grote waarde als iemand geen telefoon heeft, niet weet waar hij/zij precies staat of de telefoonbatterij leeg is. Voor de toegankelijkheid van hubs wordt daarom geadviseerd wel een DRIS te plaatsen.
- **Contactinformatie** bevat informatie over de vervoersaanbieder.

- **Lijnnetkaart** geeft informatie over de andere openbaar vervoerverbindingen. We adviseren de lijnnetkaart in de toekomst te integreren met een **kaart van het hubnetwerk**.
- **Omgevingskaart** geeft informatie over de directe omgeving van de hub/halte.
- **Fietsparkeren** kan worden uitgevoerd in vier kwaliteitsniveaus: een **aanbindmogelijkheid** (bijvoorbeeld een nietje), **overdekt fietsparkeren**, **afgesloten fietsparkeren** (bijvoorbeeld in een fietskluis) en **bewaakt**.
- **Autoparkeren** waarbij de capaciteit afhankelijk is van de grootte van de hub en het aantal autoreizigers. Optioneel kan de overkapping worden voorzien van **zonnecellen**.
- **Bushalte**
- **Treinstation**
- **Fietsreparatiepaal.** Een hoogwaardige, roestvrijstalen zuil waarmee kleine reparaties aan de fiets kunnen worden uitgevoerd. Een paal bevat onder andere een fietspomp met universeel ventiel, schroevendraaier, inbussleutel, bandenlichters en moersleutel.
- **Kiss & ride.** Een ruimte waar reizigers met de auto kunnen worden afgezet.
- **Taxistandplaats.** Kan op de hub en regiohub gecombineerd worden met de Kiss & Ride. In de toekomst kunnen de Kiss & Ride en Taxistandplaats worden ingezet voor autonoom rijden.
- **Elektrisch laden**, zowel voor de **auto** als de **fiets**.
- **Deelmobiliteit**, bijvoorbeeld **ov-fietsen** (enkel bij de grotere treinstations), **deelfietsen**, **deelsteps**, **deelscooters** of **deelauto's**.



Figuur 8. Fietsreparatiezuil (Lo-Minck.nl)



Figuur 9. DRIS (verkeerskunde.nl)

## Aanvullende diensten

- **Afvalbak**
- **Wachtmogelijkheid** uitgevoerd als (**overdekt zitje, binnen wachten**) (geheel omsloten, dus ook vrij van wind) of **verwarmd** wachten.
- **Verlichting** om de sociale veiligheid te verbeteren.
- **Toeristeninfo.** In analoge uitvoering, in combinatie met lijnnetkaart, omgevingskaart of kaart van het hubnetwerk, waarop toeristische bestemmingen en andere informatie te vinden zijn. Digitaal als informatiezuil waarmee via een touchscreen naar informatie gezocht kan worden.
- **AED.** De kans dat deze nodig zijn op de hub is klein. De AED heeft vooral waarde wanneer mensen in de omgeving weten dat bij elke hub een AED aanwezig is.
- **SOS-knop** om de sociale veiligheid te verbeteren of zaken als openbare geweldpleging door te geven.
- **Watertappunt**
- **Wifi,** met name interessant voor toeristen.
- **Pakketpunt** waar pakketten door vervoerders achtergelaten kunnen worden. De pakketten kunnen door de ontvangers bij het overstappen opgepikt of afgeleverd worden. Bovendien vormen hubs in de toekomst steeds vaker centrale plekken waar meerdere voorzieningen gebundeld worden, waardoor pakketpunten ook interessante locaties kunnen zijn voor niet-reizigers.
- **Horeca** in de uitvoering van een **automaat,**

bijvoorbeeld voor koffie of snoep of als **commerciële voorziening.**

- **WC**

## Hubgrade

- **Toeristisch Overstappunt (TOP).** Bij een TOP kan de auto achtergelaten worden en starten bewegwijzerde wandelroutes en fietsroutes. Hubs die veel toeristen trekken en nabij populaire recreatieve routes liggen, kunnen worden voorzien van een TOP.
- **Pop-up deelfietsen.** Tijdens piekbelasting, bijvoorbeeld wanneer er veel toeristen zijn, of in de eerste weken van het schooljaar, kunnen hubs worden uitgerust met extra deelfietsen. Indien er geen docking station nodig is, kunnen de fietsen vaak gemakkelijk bijgeplaatst worden. Indien er wel een docking nodig is, kunnen deelfietsen bijvoorbeeld worden bijgeplaatst in een tijdelijke container. Ook het (tijdelijk) uitbreiden van hubs met fietsverhuur kan worden gezien als een hubgrade.

Een hubgrade kan ook worden uitgevoerd door tijdelijk extra (commerciële) voorzieningen toe te voegen, zoals **foodtrucks** of een **mobiele fietsenmaker.** Deze voorzieningen zijn met name interessant tijdens piekbelasting (zomertoeristen, de eerste schoolweek) en kunnen op een positieve manier de aandacht op een (nieuwe) hub vestigen.

**Zeeland.**  
Niet normaal.  
Mooi. *Betrouwbaar*  
Aangepast. Zonnereis knooppunt ontwikkeling

**HUB**

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden

Categorieën knooppunten

**2. Onderdelen selecteren**  
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN				AANVULLENDE DIENSTEN				HUBGRADE (OPTIONEEL)		
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input checked="" type="radio"/>
Routeninformatie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Treinstation	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wachtmogelijkheid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pop-up deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>
Haltevertrektaak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
DRIS	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Binnen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Lijnnet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Verwarmd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Kaart hubnetwerk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelmobiliteit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Fietsparkeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Ov-fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	SOS-knop	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Watertappunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt en afgesloten	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Deelauto's	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wifi	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Overdekt en bewaakt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Autoparkeren	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				Horeca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		
						WC	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		

Bron: Halteplan provincie Zeeland, aangevuld met adviezen door Royal HaskoningDHV.

Figuur 10. Menukaart categorie Hub

## 5. Gebruikers en de Zeeuwse identiteit

Hoe is het om als reiziger gebruik te maken van de hub? Hoe wordt de hub herkend, hoe wordt binnen de hub de weg gevonden en is de hub sociaal veilig? Het is belangrijk om deze vragen te beantwoorden om tot een succesvolle knooppuntenaanpak te komen. Daarnaast is het steeds belangrijker dat de hub ook digitaal goed vindbaar en planbaar is. Een knooppunt werkt immers alleen als je erop kunt rekenen, ook voor bijvoorbeeld het reserveren van een parkeerplaats of een deelfiets.

Algemene basisprincipes om bovenstaande te realiseren voor gebruikers zijn:

- **Duidelijk.** Communicatie moet geen vragen oproepen, maar (over)duidelijk zijn.
- **Consistent.** Ontwerp, uitstraling en communicatiestijl dienen consistent te worden doorgevoerd om de herkenbaarheid van een systeem te vergroten.
- **Voor iedereen.** Voor alle doelgroepen leesbaar en begrijpelijk (anderstaligen, laaggeletterden, senioren)
- **Aansprekend.** Een ontwerp dient bij voorkeur niet alleen functioneel te zijn, maar moet gebruikers ook prikkelen om de informatie tot zich te willen nemen.

- **Passend binnen de context.** Een ontwerp dient aan te sluiten bij de omgeving en situatie waarin de gebruiker zich bevindt.

Door de bovenstaande basisprincipes te hanteren bij het ontwikkelen van communicatiemiddelen, wordt het voor gebruikers duidelijk wat het netwerk van mobiliteitshubs is en wat ze van zowel het netwerk als de mobiliteitshubs kunnen verwachten. Het zorgt onder andere voor soepel op- en overstappen, en door het uniforme en consistente beeld raken reizigers tevens vertrouwd met het systeem. Men weet waar met op kan rekenen bij de mobiliteitshubs, welke modaliteiten en functies zijn er voor de reiziger ondergebracht.

In relatie tot de Zeeuwse identiteit, is ontwerpen passend binnen de context een belangrijke factor. Door kenmerkende Zeeuwse vormen en elementen terug te laten komen in de huisstijl en outillage, al dan niet met een lokale *touch*, zijn de hubs in harmonie met de Zeeuwse omgeving. Dit behelst meer dan alleen kwalitatieve en eenduidige huisstijl en outillage, maar vraagt ook wat van de inpassing in de omgeving. De kwaliteit van de inpassing in het (stedelijk) landschap, materialisatie, de uitstraling en mate van beheer en het onderhoudsniveau. Dit komt de gebruiksbeleving van het netwerk van mobiliteitshubs ten goede.



Figuur 11. Sfeerimpressie categorie Regiohub met iconen die aanwezige functies en/of modaliteiten aanduiden

## 6. Organisatie

### Identiteit

- **Huidige identiteit.** Tijdens het bezoek aan Zeeland zijn diverse knooppunten aangedaan. Daarbij viel op dat de verschillende knooppunten ook een verschillende uitstraling, een diversiteit aan uitingen hebben. De inrichting en onderhoud van de openbare ruimte, de uitstraling van outillage en de (wacht)beleving is niet op gewenste niveau. Het is wel duidelijk dat de knooppunten in ontwikkeling zijn. Er zijn zichtbaar veel initiatieven op het gebied van herinrichting van de knooppunten, faciliteiten en communicatiemiddelen. Communicatiemiddelen zoals DRIS-borden en halteborden met ‘doorZeeland’ van concessiehouder Connexion zijn terugkerende elementen. Uniformiteit draagt voor gebruikers bij aan de netwerkbeleving van hubs. Een kwalitatief hoge uitstraling heeft een positieve invloed om de gebruiksbeleving.
- **Aanbevelingen.** Een breed gedragen uniforme uitstraling bevordert de herkenbaarheid van hubs.
  - **Een uniforme identiteit.** Bij voorkeur landelijk (met een blik over de grens). Gebruikers weten wat ze kunnen verwachten, zonder zich keer op keer in een systeem te moeten verdiepen. Binnen een landelijk initiatief geïnitieerd door de gemeente Amsterdam in samenwerking met de G5 wordt er gestreefd naar landelijke uniformiteit. Daarbij wordt tevens gekeken naar de ontwikkelingen in Vlaanderen, waar op basis van bovenstaande argumentatie Mobipunt plaatsmaakt voor Hoppin.
  - **Een schaalbare identiteit.** Gebruikers krijgen per hub in één oogopslag inzicht in aanbod & serviceniveau.
  - Een **opvallend beeldmerk** en een begrijpelijke en **toekomstvast term/naam.**
  - Een **consistent doorgevoerde uitstraling** die past bij de identiteit. Ontwikkel een set aan informatiemiddelen op hubs (en haltes), waar bij elke per stap in de reis van de gebruiker (customer journey) de benodigde informatie en informatiemiddelen opnieuw wordt vastgesteld. Pas eenduidige outillage toe.
  - **Informatievoorziening.** Zorg dat de reiziger de benodigde reisinformatie makkelijk tot zijn beschikking heeft. Dit geldt voor MaaS, maar ook een kaart van het hubnetwerk bij de mobiliteitshub tot informatievoorziening over het netwerk van mobiliteitshubs op bijvoorbeeld een website als [www.zeeland.com](http://www.zeeland.com).

### 6.1 Kosten

Een knooppuntenaanpak is een waardevolle toevoeging aan het mobiliteitssysteem. De voorgestelde categorieën geven daarbij handvatten om deze aanpak te stimuleren. Hieronder lichten wij toe welke globale kosten de aanpak met deze categorieën met zich meebrengt.

In eerste instantie dient er een onderscheid gemaakt te worden in de beheer- en onderhoudskosten enerzijds en investeringskosten anderzijds. In onderstaand overzicht zijn de beheer- en onderhoudskosten niet meegenomen. Een indicatie van de beheer- en onderhoudskosten is opgenomen in bijlage 3, rekening houdend met de voorgestelde categorisering.

De genoemde bedragen in het overzicht hieronder en in de productbladen in bijlage (x) zijn gebaseerd op de investeringskosten. De investeringskosten geven de bouw- of productkosten samen met de realisatiekosten weer. De prijzen zijn gebaseerd op expertise van kostendeskundige, referentieprojecten en input vanuit de begeleidingsgroep. Dit betekent dat prijzen hoger en lager uit kunnen vallen door de locatie specifieke kenmerken van Zeeland, de hoeveelheid eenheden per service die geplaatst of besteld worden en de keuzes die de betreffende partijen maken met betrekking tot het inkopen van goederen en materialen bijvoorbeeld. De genoemde prijzen in het overzicht en in bijlage (x) zijn gebaseerd op kostenexpertise en referentieprojecten. Dit betekent dat de genoemde prijzen richting geven, maar niet absoluut zijn. Een bandbreedte (+/- 40%) dient te worden aangehouden.

In onderstaande tabel is de bandbreedte van de investeringskosten per categorie hub weergegeven.

Categorie	Bandbreedte investeringskosten
Stationshub	350.000 tot 500.000 euro
Regiohub	650.000 tot 900.000 euro
Hub	200.000 tot 450.000 euro
Halte	50.000 tot 75.000 euro

De investeringskosten zijn van toepassing op de gekozen basisvoorzieningen van de mobiliteits- en aanvullende diensten, zie ook de menukaarten. In [Bijlage 2](#) vindt u daarbij de productbladen met de individuele kosten en uitgangspunten waarop de bandbreedte is gebaseerd.

De opbouw van de kosten is grotendeels te verklaren door middel van de schaal van de voorzieningen die geplaatst worden.

- De halte heeft nauwelijks tot geen extra voorzieningen, maar wel de minimale voorzieningen zoals contact- en reisinformatie, aangevuld met minimale fiets- en wachtvoorzieningen.
- De hub heeft daarbij een extra stap met meer voorzieningen om de beleving en gemak van de reiziger te dienen, zoals het overdekt wachten en mogelijkheid tot fiets- en autoparkeren.
- Een regiohub heeft globaal gezien de meeste investeringskosten. Dit heeft voornamelijk te maken met uitgebreide fiets- en autoparkeermogelijkheden, aangevuld met services gericht op beeld- en belevingskwaliteit van de hub.
- Een stationshub heeft globaal gezien minder investeringskosten, dit heeft te maken met de aansluiting op de voorzieningen die het station zelf al heeft. Daarbovenop komen kosten voor de hub zelf, zoals het aanbod van deelmobiliteit, en gebruiksvriendelijke wacht- en zitgelegenheden.

## 6.2 Ontwikkelstrategie en governance

Een knooppuntenaanpak is een waardevolle toevoeging aan het mobiliteitssysteem. Zoals we eerder schreven staan knooppunten niet op zichzelf, maar zijn ze nauw verbonden met andere ontwikkelingen. Bovendien wordt een knooppuntenaanpak niet in één keer geïmplementeerd, omdat er samengewerkt moet worden met een groot aantal partijen en de financiële middelen niet direct aanwezig zijn. In deze paragraaf presenteren we een aantal adviezen om de knooppuntenaanpak succesvol te implementeren. De provincie Zeeland is in eerste instantie verantwoordelijk om de implementatie te faciliteren en coördineren. De provincie kan hierbij nauw optrekken met de (grotere) gemeenten.

- **Vergroot de herkenbaarheid door te kiezen voor een uniforme uitstraling van hubs.** Door niet alleen dezelfde voorzieningen aan te bieden, maar ook te zorgen voor identieke voorzieningen (kleurstelling, logogebruik, etc.) wordt de herkenbaarheid van knooppunten vergroot. Bovendien onderscheiden knooppunten zich hiermee van reguliere haltes en zijn er mogelijk inkoopvoordelen als voorzieningen centraal worden ingekocht.
- **Houd bij de locatiekeuze van hubs rekening met bestaande voorzieningen.** Het aantal reizigers is nog niet overal in Zeeland groot genoeg om aanvullende voorzieningen (zoals horeca) sec voor de hub te realiseren. Om toch tot kwalitatief hoogwaardige hubs te komen, kan gekozen worden om deze bij bestaande horeca/haltes/stations/carpoolplaatsen te positioneren zodat ze elkaar versterken. Ook kan het helpen om nabijgelegen knooppunten, zoals een bushalte en carpoolvoorziening, samen te voegen tot één hub. In het geval een lokale overheid voorzieningen als deelmobiliteit of pakketkluisen wil introduceren, adviseren we deze ook bij een hub te plaatsen. Ook als er geen positieve business case is of gebruik van voorzieningen door hubgebruikers niet aannemelijk is, kunnen de voorzieningen en hub elkaar versterken. Hierdoor kunnen ook kleinere hubs organisch uitgroeien tot plekken met een beleef- en verblijffunctie.
- **Zet een hoge ambitie, maar zie dit als groeimodel.** We adviseren geen concessies te doen op het basisniveau van voorzieningen bij hubs en een hoge ambitie na te streven. Knooppuntontwikkeling staat in de kinderschoenen en veelal moeten reizigers hun reisgedrag heroverwegen om van knooppunten gebruik te maken. Om potentiële gebruikers te verleiden dient een hub een hoog basisniveau van voorzieningen te hebben en moet zoveel mogelijk extra kwaliteit worden toegevoegd, denk bijvoorbeeld aan het plaatsen van zonnepanelen op de daken van stallingen, parkeerplaatsen voorzien van laadpunten en gebruik van circulaire materialen. Tegelijk is het niet te verwachten dat voor ieder knooppunt direct de middelen voorhanden zijn om dit ambitieniveau na te streven. Daarom is het aan te bevelen niet direct iedere hub aan te pakken, maar op het moment dat een hub wordt aangepakt ook het hoge kwaliteitsniveau na te streven.

- **Kies voor een integrale aanpak.** Knooppuntontwikkeling staat niet op zichzelf. Om het gebruik van knooppunten te stimuleren en daarmee de bereikbaarheid te verbeteren zijn ook ontwikkelingen nodig op het gebied van ruimtelijk beleid, parkeerbeleid (regulering, tarieven en handhaving), mobiliteit (eigen vervoer, openbaar vervoer en deelmobiliteit), infrastructuur, Mobility as a Service en communicatie. Knooppuntontwikkeling moet daarom in samenhang worden gezien met bovenstaande thema's zodat ze elkaar zo goed als mogelijk versterken.
- **Faciliteren van overstap tussen fijnmazige en snelle ov-lijnen.** Een belangrijk doel van de knooppunten is om de overstap te faciliteren tussen het fijnmazige (vraagafhankelijke) vervoer en snelle, doorgaande ov-lijnen. De knooppuntenaanpak moet dus aansluiten bij het nieuwe ov-systeem, bijvoorbeeld door kwalitatief hoogwaardige knooppunten te realiseren op plekken waar deze overstap plaatsvindt. Er kan bijvoorbeeld gekozen worden om elke stop van doorgaande, snelle ov-verbinding op den duur tot een hub op te waarderen. Daarnaast kan in de ov-concessie worden uitgevraagd om hubs een minimaal aantal keer per uur te bedienen, het kwaliteitsniveau van bussen te verhogen met bijvoorbeeld wifi, of hubs zonder ov wel vindbaar te maken in de reisplanner.
- **Hubs ontsluiten door hoogwaardige infrastructuur.** Hubs hebben baat bij snelle, directe en hoogwaardige aanvoerroutes. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door doortraproutes langs hubs aan te leggen of hubs te positioneren langs bestaande hoogwaardige (fiets)routes. Daarnaast moet de knooppuntenaanpak een belangrijke randvoorwaarde worden bij de aanleg van nieuwe infrastructuur.
- **In parkeerbeleid rekening houden met de hubs.** Er wordt bijvoorbeeld parkeerregulering ingevoerd in stedelijke kernen en rondom de hubs zodat gebruikers financieel worden gestimuleerd de hubs te gebruiken.
- **Campings, vakantieparken en hotels stimuleren het gebruik van hubs** door hun gasten bij het boeken van een overnachting ook reisinformatie voor hubs toe te sturen. Daarnaast worden toeristen gestimuleerd ook tijdens hun verblijf via hubs te reizen, bijvoorbeeld door toeristische ondernemers te laten vertellen over het gemak van MaaS of bij het vakantiepark een deelmobiliteitspunt aan te leggen.
- **Binnen Zeeland een campagne starten om het gebruik van de hubs te stimuleren.** In Groningen stimuleert samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar bijvoorbeeld in samenwerking met het ziekenhuis het reizen via hubs. Op andere plekken in Nederland is gebleken dat een gecombineerde aanpak van provincie, gemeenten, grote werkgevers, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen reizen via knooppunten stimuleert.
- **Voer aanvullend onderzoek uit naar deelmobiliteit en Mobility as a Service.** Hoewel knooppunten, deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS) vaak in één adem genoemd worden, gaat het om deels losstaande ontwikkelingen. Knooppunten, deelmobiliteit en MaaS kunnen elkaar aanvullen, maar het succes van de één betekent niet automatisch succes voor de ander. Ter illustratie: een knooppunt aan de rand van een dorp van waar de mensen in de ochtend vooral met de bus vertrekken heeft geen baat bij deelfietsen. De reizigers komen namelijk van hun eigen huis, waar over het algemeen hun eigen fiets in de schuur staat. Veel relevanter is het aanbieden van veilige fietsparkeervoorzieningen bij de knooppunten. Dit voorbeeld illustreert dat per knooppunt vaak nog aanvullend onderzoek nodig is of deelmobiliteit of MaaS een aanvulling biedt.

#### **Wat is MaaS?**

*MaaS integreert de diensten (plannen, reserveren, boeken en betalen) van verschillende vervoersaanbieders en biedt deze in één dienst (vaak een app) aan voor reizigers. Hierdoor kun je op één plek een reis met verschillende vervoermiddelen plannen, reserveren, boeken en betalen.*





**1. Categoriëring diënten**  
 Selecteren op grootte en bedieningsschaal



**DEELMOBILITEITSPUNT**

- Afhalen
- Terugbrengen



**HALTE**

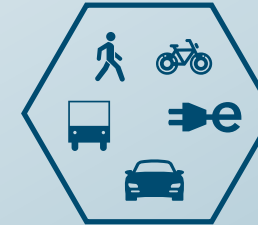
- Opstappen
- Informeren



**HUB**

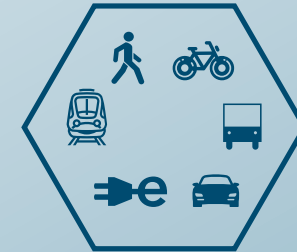
- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden

- Park & Ride
- Park & Bike



**REGIOHUB**

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven



**STATIONSHUB**

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven
- Verblijven



**HALTE**

- Opstappen
- Informeren

**2. Onderdelen selecteren**  
Waar is de hub uit opgebouwd?

**MOBILITEITSDIENSTEN**

	BASIS	EXTRA
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Routeinformatie		
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
DRIS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lijnennet	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Omgevingskaart	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Kaart hubnetwerk	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Fietsparkeren		
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Overdekt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Overdekt en afgesloten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Overdekt en bewaakt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Autoparkeren		
Normaal	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

	BASIS	EXTRA
Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Treinstation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fietsreparatiepaal	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kiss & ride	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Elektrisch laden		
Laadpaal auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Laadpaal fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelmobiliteit		
Ov-fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelfietsen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelscooters	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Deelauto's	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Taxistandplaats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**AANVULLENDE DIENSTEN**

	BASIS	EXTRA
Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wachtmogelijkheid		
Zitje	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Binnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verwarmd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verlichting	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>
Toeristeninfo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AED	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
SOS-knop	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Watertappunt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wifi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pakketpunt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Horeca		
Automaat/nabij commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
WC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**HUBGRADE (OPTIONEEL)**

Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input type="radio"/>
Pop-up deelfietsen	<input type="radio"/>

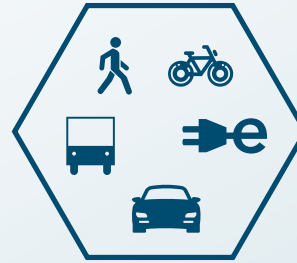


**HUB**

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden

**2. Onderdelen selecteren**  
Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN						AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE (OPTIONEEL)		
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA			
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input checked="" type="radio"/>	
Rout informatie			Treinstation	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wachtmogelijkheid			Pop-up deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>	
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
DRIS	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden			Binnen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			
Lijnennet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Verwarmd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Kaart hubnetwerk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelmobiliteit			Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Fietsparkeren			Ov-fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	SOS-knop	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Watertappunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			
Overdekt en afgesloten	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Deelauto's	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wifi	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Overdekt en bewaakt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			
Autoparkeren						Horeca					
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			
						WC	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			

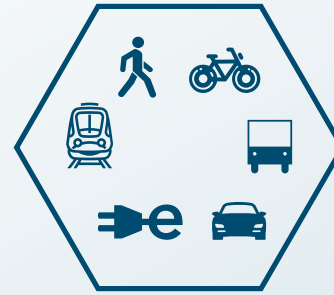


**REGIOHUB**

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven

**2. Onderdelen selecteren**  
 Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN			MOBILITEITSDIENSTEN			AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE (OPTIONEEL)	
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input checked="" type="radio"/>
Rout informatie			Treinstation	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wachtmogelijkheid			Pop-up deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
DRIS	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden			Binnen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Lijnennet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verwarmd	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Kaart hubnetwerk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelmobiliteit			Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Fietsparkeren			Ov-fiets	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	SOS-knop	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Watertappunt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Overdekt en afgesloten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelauto's	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Wifi	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Overdekt en bewaakt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
Autoparkeren						Horeca				
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>		
						WC	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		



**STATIONSHUB**

- Op- en overstappen
- Informeren
- Kwaliteit bieden
- Beleven
- Verblijven

**2. Onderdelen selecteren**  
 Waar is de hub uit opgebouwd?

MOBILITEITSDIENSTEN						AANVULLENDE DIENSTEN			HUBGRADE (OPTIONEEL)		
	BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA		BASIS	EXTRA			
Toegankelijke halte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Bushalte	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Afvalbak	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Toeristisch Overstappunt (TOP)	<input checked="" type="radio"/>	
Routeinformatie			Treinstation	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Wachtmogelijkheid			Pop-up deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>	
Haltevertrekstaat	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Fietsreparatiepaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Zitje	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
DRIS	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Kiss & ride	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Contactinfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Elektrisch laden			Binnen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Lijnennet	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal auto	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verwarmd	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Omgevingskaart	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Laadpaal fiets	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Verlichting	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Kaart hubnetwerk	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelmobiliteit			Toeristeninfo	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Fietsparkeren			Ov-fiets	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	AED	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Aanbindmogelijkheid	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelfietsen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	SOS-knop	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Overdekt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelscooters	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	Watertappunt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Overdekt en afgesloten	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Deelauto's	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Wifi	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Overdekt en bewaakt	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Taxistandplaats	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	Pakketpunt	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>			
Autoparkeren						Horeca					
Normaal	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>				Automaat/nabij commerciële voorziening	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
Overdekt met zonnecel	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>				Commerciële voorziening	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			
						WC	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>			

# Zeeland. Niet normaal. Mooi. Bereikbaar.

*Aanpak Zeeuwse knooppunt ontwikkeling*



## Productbladen Kosten & uitgangspunten

# Disclaimers

- **Beheer en onderhoudskosten zijn niet meegenomen. Deze zijn te locatiespecifiek en afhankelijk van keuzes die men maakt.**
- **Investeringskosten en bouwkosten kunnen eventueel lager uitvallen naarmate er meer eenheden per service of voorziening geplaatst worden**
- **Uitgegaan is dat de gronden in eigendom zijn van de gemeente.**
  
- **Prijzen zijn gebaseerd op expertise en referentieproject. Dit betekent wel dat de prijzen hoger en lager uit kunnen vallen door de locatiespecifieke kenmerken van Zeeland en de keuzes die de betreffende partijen maken, m.b.t. inkopen van goederen, materialen, etc.**

# Bandbreedte kosten per type hub

- **Haltes:** 57.000 tot 73.500
  - **Hub, P&R:** 177.500 tot 278.000
  - **Hub, P&B:** 388.000 tot 809.000
  - **Regio Hub:** 643.500 tot 909.000
  - **Stationshub:** 441.500 tot 515.500
- 
- **Uitgangspunten**
    - autoparkeren: 10.000 per parkeerplek, 400 per m<sup>2</sup>, 25m<sup>2</sup> per parkeerplek
    - Deelfietsen: 100 euro per fiets
    - Deelauto: 1000 euro per jaar aan overheadkosten



# Haltes

▪ <b>Fietsparkeren, 5 nietjes</b>	<b>(10.000 tot 15.000 euro)</b>
▪ <b>Toegankelijkehalte</b>	
▪ <b>Haltevertrekstaat</b>	<b>(1.000 tot 1.250)</b>
▪ <b>Contactinfo</b>	<b>(1.000 tot 1.250)</b>
▪ <b>Afvalbak</b>	<b>(2.500 tot 3.000)</b>
▪ <b>Zitje</b>	<b>(2.500 tot 3.000)</b>
▪ <b>Overdekt wachten</b>	<b>(40.000 tot 50.000)</b>
<b>Bandbreedte investeringskosten:</b>	<b>57.000 tot 73.500</b>

# Hub P&R

▪ Toegankelijke halte	
▪ Haltevertrekstaat	(1.000 tot 1.250)
▪ Contact info	(1.000 tot 1.250)
▪ Lijnennet	(3.000 tot 3.750)
▪ Omgevingskaart	(3.000 tot 3.750)
▪ Fietsparkeren, overdekt 20 a 30 plekken	(40.000 tot 70.000)
▪ Autoparkeren, 5 a 10 plekken	(50.000 tot 100.000)
▪ Afvalbak	(2.500 tot 3.000)
▪ Overdekt wachten	(40.000 tot 50.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristeninfo	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)
<b>Bandbreedte investeringskosten:</b>	<b>177.500 tot 278.000</b>

# Hub P&B

▪ Toegankelijke halte	
▪ Haltevertrekstaat	(1.000 tot 1.250)
▪ Contact info	(1.000 tot 1.250)
▪ Lijnennet	(3.000 tot 3.750)
▪ Omgevingskaart	(3.000 tot 3.750)
▪ Fietsparkeren, 5 a 10 Deelfietsen	(500 tot 1.000)
▪ Autoparkeren, 30 tot 70 plekken,	(300.000 tot 700.000)
▪ Afvalbak	(2.500 tot 3.000)
▪ Overdekt wachten	(40.000 tot 50.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristeninfo	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)
<b>Bandbreedte investeringskosten:</b>	<b>388.000 tot 809.000</b>

# Regiohub – deel 1

- **Toegankelijke halte**
- **Haltevertrekstaat** (1000 tot 1250)
- **Dris** (3000 tot 3750)
- **Contact info** (1000 tot 1250)
- **Lijnennet** (3000 tot 3750)
- **Omgevingskaart** (3000 tot 3750)
- **Kaart hubnetwerk** (3000 tot 3750)
- **Fietsparkeren Overdekt en afgesloten, 50 tot 100 plekken** (25.000 tot 62.500)
- **Autoparkeren, 40 tot 50 plekken,** (400.000 tot 500.000)
- **Fietsreparatiepaal** (1000 tot 2000)
- **Kiss en ride, 50m2, per m2 400 tot 500 euro** (20.000 tot 25.000)
- **Laadpaal auto** (geen, wanneer gemeente beheert)
- **Laadpaal fiets** (12.000 tot 16.000)
- **Afvalbak** (2500 tot 3000)

# Regiohub – deel 2

▪ <b>Overdekt en binnen wachten</b>	<b>(100.000 tot 120.000)</b>
▪ <b>Verlichting</b>	<b>(7.000 tot 8.000)</b>
▪ <b>Toeristen info</b>	<b>(10.000 tot 12.000)</b>
▪ <b>SOS knop</b>	<b>(20.000 tot 25.000)</b>
▪ <b>AED</b>	<b>(2000 tot 3000)</b>
▪ <b>Watertappunt</b>	<b>(17.000)</b>
▪ <b>Wifi</b>	<b>(4.000 tot 5.000)</b>
▪ <b>Automaat horeca</b>	
▪ <b>WC</b>	<b>(75.000)</b>
<b>Bandbreedte investeringskosten:</b>	<b>643.500 tot 909.000</b>

- **Fietsparkeren in aanwezige stalling NS**
- **Autoparkeren op aanwezige parkeerterrein NS**
- **Toegankelijke halte**
- **Haltevertrekstaat** (1000 tot 1250)
- **DRIS** (3000 tot 3750)
- **Contact info** (1000 tot 1250)
- **Lijnennet** (3000 tot 3750)
- **Omgevingskaart** (3000 tot 3750)
- **Kaart hubnetwerk** (3000 tot 3750)
- **Deelfietsen, 20** (2000)
- **Deelauto, 5 plekken** (5000 per jaar (overheadkosten))
- **Fietsreparatiepaal** (1000 tot 2000)
- **Kiss en Ride, 50m2, 400-500 euro per m2** (20.000 tot 25.000)
- **Laadpaal auto** (geen, wanneer gemeente beheert)

# stationshub

▪ Laadpaal fiets	(12.000 tot 16.000)
▪ Afvalbak	(2500 tot 3000)
▪ Verwarmd wachten	(250.000 tot 300.000)
▪ Verlichting	(7.000 tot 8.000)
▪ Toeristen info	(10.000 tot 12.000)
▪ SOS knop	(20.000 tot 25.000)
▪ AED	(2000 tot 3000)
▪ Watertappunt	(17.000)
▪ Wifi	(4.000 tot 5.000)
▪ Automaat horeca	
▪ WC	(75.000)
<b>Bandbreedte investeringskosten</b>	<b>441.500 tot 515.500</b>

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

DRIS	
Bouwkosten	€ 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 3000 - 3750
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijzen van een DRIS zijn gebaseerd op één DRIS paneel per busperron

Haltevertrekstaat	
Bouwkosten	€ 500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 1000 - 1250
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een haltevertrekstaat is per paneel.



# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Omgevingskaart

Bouwkosten	€ 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 3000 - 3750
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een omgevingskaart is per paneel.

## HUB Kaart

Bouwkosten	€ 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 3000 - 3750
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een HUB Kaart is per paneel.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Fietsparkeren - Aanbinden

Bouwkosten	€ 1000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 - 2500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs is gebaseerd op de prijs per aandbindmogelijkheid.

## Fietsparkeren - overdekt

Bouwkosten	€ 1000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 - 2500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het overdekt parkeren van de fiets is een prijs per overdekt gestalde fiets.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Fietsparkeren - afgesloten

Bouwkosten	€ 2500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 5000 - 6250
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het afgesloten parkeren van de fiets is een prijs per gestalde fiets.

## Fietsparkeren - bewaakt

Bouwkosten	€ 3000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 6000 - 7500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het bewaakt parkeren van de fiets is een prijs per gestalde fiets.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Autoparkeren - normaal

Bouwkosten	€ 200
Investeringskosten (excl BTW)	€ 400 - 500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het autoparkeren is gebaseerd op prijs per m2

## Autoparkeren - uitgebreid

Bouwkosten	€ 400
Investeringskosten (excl BTW)	€ 800 - 1000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het autoparkeren is gebaseerd op prijs per m2

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Autoparkeren - Overdekt

Bouwkosten	€ 1000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 - 2500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van het autoparkeren is gebaseerd op prijs per m2. Kan eventueel uitgebreid worden met zonnecellen

## Fietsreparatiepaal

Bouwkosten	€ 400 - 800
Investeringskosten (excl BTW)	€ 1000 - 2000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een fietsreparatiepaal fluctueert door verschillende mogelijkheden die een paal heeft.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Kiss & Ride

Bouwkosten	€ 200
Investeringskosten (excl BTW)	€ 400 - 500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een kiss & ride is gebaseerd op prijs per m2.

## Taxi standplaats

Bouwkosten	€ 200
Investeringskosten (excl BTW)	€ 400 - 500
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een taxi standplaats is gebaseerd op prijs per m2.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Elektrisch laden - auto

Bouwkosten	€ nvt
Investeringskosten (excl BTW)	€ nvt
Eigendom	Gemeente
Beheerder	Gemeente
Opmerkingen	De prijs van een elektrische laadpaal is gebaseerd op prijs per paal.

## Elektrisch laden- auto

Bouwkosten	€ 6000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 12000 - 15000
Eigendom	Andere aanbieder
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een elektrische laadpaal is gebaseerd op prijs per paal.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de mobiliteitsdiensten

## Elektrisch laden - fiets

Bouwkosten	€ 7000 - 8000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 12000 - 16000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een elektrische laadpaal is gebaseerd op prijs per paal.

## Wifi

Bouwkosten	€ 2000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 4000 - 5000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een Wifi punt wordt verhoogd met een maandelijks bedrag van 80 euro.



# Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

## Afvalbak

Bouwkosten	€ 1250
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2500 - 3000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	

## Verlichting (mast)

Bouwkosten	€ 3500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 7000 - 8000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van verlichting is gebaseerd op prijs per verlichtingsmast.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

## Wachten - Zitje

Bouwkosten	€ 1425
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2800 - 3200
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van zitelement is gebaseerd op prijs per eenheid.

## Overdekt wachten

Bouwkosten	€ 20.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 40.000 tot 50.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van overdekt wachten is gebaseerd op eenabri met een opperverlakte van 6 tot 10m2.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

## Binnen wachten

Bouwkosten	€ 50.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 100.000 – 120.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van binnen wachten is gebaseerd op een oppervlakte van 15 tot 20m <sup>2</sup> .

## Verwarmd wachten

Bouwkosten	€ 150.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 250.000 tot 350.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van verwarmd wachten is gebaseerd op een oppervlakte van 40 tot 50 m <sup>2</sup> .

# Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

## Toeristeninfo

Bouwkosten	€ 5000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 10.000 – 12.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van toeristeninfo is gebaseerd op prijs per panel.

## AED

Bouwkosten	€ 1000 - 1500
Investeringskosten (excl BTW)	€ 2000 tot 3000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een AED is gebaseerd op een prijs per eenheid.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

## SOS knop

Bouwkosten	€ 10.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 20.000 – 25.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een SOS knop is gebaseerd op prijs per paneel.

## Watertappunt

Bouwkosten	
Investeringskosten (excl BTW)	€ 17.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een watertappunt is gebaseerd op een prijs per eenheid.

# Services & Voorzieningen t.b.v. de aanvullende diensten

## Wifi

Bouwkosten	€ 2000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 4000 - 5000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een Wifi punt wordt verhoogd met een maandelijks bedrag van 80 euro.

## Toiletgebouw

Bouwkosten	€ 75.000
Investeringskosten (excl BTW)	€ 75.000
Eigendom	
Beheerder	
Opmerkingen	De prijs van een toiletgebouw (WC) is gebaseerd op de referentie van gemeente Veere.

# Haltes

Project: Mobiliteitshubs Zeeland  
Opsteller raming: E.E. Visser  
Datum opstelling: 07-06-2021  
Versie: P01.01  
Status: Concept  
Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Fietsparkeren, 5 nietjes	1	5	€ 50,00	€ 250,00
Toegankelijkhehalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt wachten	156	1	€ 25,00	€ 3.900,00
Directe bouwkosten				€ 5.830,00
Factor	50%	€	5.830,00	€ 2.915,00
Instandhoudingskosten exclusief BTW				€ 8.745,00

# Hub, Park & Ride

Project: Mobiliteitshubs Zeeland  
Opsteller raming: E.E. Visser  
Datum opstelling: 07-06-2021  
Versie: P01.01  
Status: Concept  
Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Toegankelijkhalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Fietsparkeren, overdekt 20 à 30 plekken	52	30	€ 2,50	€ 3.900,00
Autoparkeren, 5 à 10 plekken	52	10	€ 5,00	€ 2.600,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt wachten	156	1	€ 25,00	€ 3.900,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
<hr/>				
Directe bouwkosten			€	12.675,00
Factor	50%		€ 12.675,00	€ 6.337,50
<hr/>				
Instandhoudingskosten exclusief BTW			€	19.012,50



# Hub, Park & Bike

Project: Mobiliteitshubs Zeeland  
Opsteller raming: E.E. Visser  
Datum opstelling: 07-06-2021  
Versie: P01.01  
Status: Concept  
Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Toegankelijkhalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Fietsparkeren, 5 à 10 deelfietsen	52	10	€ 2,50	€ 1.300,00
Autoparkeren, 30 à 70 plek	52	70	€ 5,00	€ 18.200,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt wachten	156	1	€ 25,00	€ 3.900,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
<hr/>				
Directe bouwkosten			€	25.675,00
Factor	50%		€ 25.675,00	€ 12.837,50
<hr/>				
Instandhoudingskosten exclusief BTW			€	38.512,50

# Regiohub

Project: Mobiliteitshubs Zeeland  
Opsteller raming: E.E. Visser  
Datum opstelling: 07-06-2021  
Versie: P01.01  
Status: Concept  
Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Toegankelijkhalte			€	-
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Dris	4	1	€ 25,00	€ 100,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Kaart hubnetwerk	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Fietsparkeren, overdekt en afgesloten, 50 à 100 plekken	52	100	€ 2,50	€ 13.000,00
Autoparkeren, 40 à 50 plekken	52	50	€ 5,00	€ 13.000,00
Fietsreparatiepaal	52	1	€ 100,00	€ 5.200,00
Kiss en ride, 50 m2	52	1	€ 10,00	€ 520,00
Laadpaal auto			€	-
Laadpaal fiets	52	1	€ 15,00	€ 780,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Overdekt en binnen wachten	156	1	€ 50,00	€ 7.800,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
AED	4	1	€ 250,00	€ 1.000,00
Watertappunt	52	1	€ 25,00	€ 1.300,00
Wifi	12	1	€ 50,00	€ 600,00
Automaat horeca			€	-
WC	365	1	€ 50,00	€ 18.250,00
Directe bouwkosten			€	€ 63.885,00
Factor	50%	€	€ 63.885,00	€ 31.942,50
Instandhoudingskosten exclusief BTW			€	€ 95.827,50

# Stationshub

Project: Mobiliteitshubs Zeeland  
 Opsteller raming: E.E. Visser  
 Datum opstelling: 07-06-2021  
 Versie: P01.01  
 Status: Concept  
 Projectnummer: BH8688

Omschrijving	Frequentie per jaar	Aantal	Kosten per keer	Jaarlijkse B&O kosten
Fietsparkeren in aanwezige fietsenstalling NS				€ -
Autoparkeren op aanwezige parkeerterrein NS				€ -
Toegankelijkehalte				€ -
Haltevertrekstaat	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Dris	4	1	€ 25,00	€ 100,00
Contact info	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Lijnennet	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Omgevingskaart	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Kaart hubnetwerk	4	1	€ 15,00	€ 60,00
Deelfietsen, 20 stuks	52	20	€ 2,50	€ 2.600,00
Deelauto, 5 plekken	52	5	€ 5,00	€ 1.300,00
Fietsreparatiepaal	52	1	€ 100,00	€ 5.200,00
Kiss en ride, 50 m2	52	1	€ 10,00	€ 520,00
Laadpaal auto				€ -
Laadpaal fiets	52	1	€ 15,00	€ 780,00
Afvalbak	156	1	€ 10,00	€ 1.560,00
Verwarmd wachten	156	1	€ 100,00	€ 15.600,00
Verlichting	0,5	1	€ 250,00	€ 125,00
Toeristen info	4	1	€ 25,00	€ 100,00
SOS knop	1	1	€ 250,00	€ 250,00
AED	4	1	€ 250,00	€ 1.000,00
Watertappunt	52	1	€ 25,00	€ 1.300,00
Wifi	12	1	€ 50,00	€ 600,00
Automaat horeca				€ -
WC	365	1	€ 50,00	€ 18.250,00
<b>Directe bouwkosten</b>				€ 49.585,00
<b>Factor</b>	<b>50%</b>		€ 49.585,00	€ 24.792,50
<b>Instandhoudingskosten exclusief BTW</b>				€ 74.377,50