

7. Inrichting van de overstapknooppunten

Concepten en Normen

In het kader van de (her)inrichting van een overstapknooppunt, moet telkens grondig gedacht worden aan de integratie in één enkel geheel van de bovengrondse en/of ondergrondse haltezones van het

knooppunt, zodat de aansluiting in een mum van tijd kan plaatsvinden met een maximum aan comfort / veiligheid. Hiervoor moet er rekening gehouden worden met de volgende functionele behoeftes.

7.1 Beveiliging van het traject

- Voorkomen dat er een straat overgestoken moet worden, of indien dit niet mogelijk is, de oversteek beveiligen dankzij zebrapaden en verkeerslichten, die buiten het kruispunt uitgerust worden met een drukknop en een geluidssignaal;
- Kiezen voor een klantenparcours tussen de haltes dat, in de mate van het mogelijke, overeenstemt met het « natuurlijk » (namelijk het meest directe) traject. Indien dit niet mogelijk is, moet dan de nodige veiligheidsuitrusting geplaatst worden om de klanten in goede banen te leiden (hekken in oversteek, enz.);
- Een goede verlichting voorzien, die een veiligheidsgevoel biedt ter hoogte van de haltezone, maar ook langs het hele parcours;
- Voorkomen dat stedelijke of natuurlijke elementen het zicht van de klant hinderen omdat dit bijdraagt tot het onveiligheidsgevoel (vernauwingen van het parcours, donkere gangen, doodlopende steegjes, enz.);
- Een geruststellende menselijke aanwezigheid voorzien (politie, veiligheidsagenten of andere agenten, die al dan niet gelinkt zijn aan de vervoermaatschappij) waar dit nodig is en de nodige inrichtingen voorzien voor deze personen (schuilhuisjes, telefoon, WC, enz.);
- Indien nodig borden voorzien die de toegang verbieden voor automobilisten binnen het knooppunt (bord van het type C1, C3, ...).

7.2 Comfort van het traject

- De afstand tussen de haltes beperken. Indien de kortste afstand meer dan 50 m bedraagt dan wordt deze als oncomfortabel ervaren;
 - Trajecten zonder niveauverschil genieten de voorkeur;
 - Indien de twee eerste criteria niet nageleefd kunnen worden, dan moeten er begeleidingsmaatregelen getroffen worden (roltrappen enz.);
 - Het traject moet niet alleen zo kort mogelijk zijn, het moet ook door iedereen gevolgd kunnen worden in overeenkomst met de stedenbouwkundige regelgevingen (cf. Gewestelijke Stedenbouwkundige Verordening) en indien dit niet mogelijk is, moet er een alternatief aangeboden worden voor personen met beperkte mobiliteit, dat voldoet aan het
- vademecum PBM: ([https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/mobiliteitsberoepen/technische-publicaties-analyses-en-studies - Voetgangersvoorzieningen - vademecum 4 - Richtlijnen voor de inrichting van voor iedereen toegankelijke openbare ruimte](https://mobilite-mobiliteit.brussels/nl/mobiliteitsberoepen/technische-publicaties-analyses-en-studies-Voetgangersvoorzieningen-vademecum-4-Richtlijnen-voor-de-inrichting-van-voor-iedereen-toegankelijke-openbare-ruimte));
- Nagaan of het mogelijk is om het volledige parcours of een deel ervan te overkappen;
 - De plaatsing van dynamische infoborden langs het parcours met wachttijden voor de doorkomst van de verschillende lijnen die het knooppunt bedienen;
 - De ontwikkeling van handelszaken in de daartoe voorziene zone. Deze moeten lange openingstijden en gevarieerde diensten aanbieden (dit kan ook verkoopautomaten inhouden) om de wachttijd van de klanten in overstap te opwaarderen.

7.3 Herkennen van het traject

- De haltes moeten onderling duidelijk zichtbaar zijn, anders moet de toegang tot deze haltes duidelijk aangeduid worden dankzij een gepaste signaletiek (aanduiding van de richting);
 - Er moet een duidelijke en leesbare signaletiek beschikbaar zijn, zelfs 's avonds. Deze moet rekening houden met de lijn en de te volgen richting, om de klant naar het correcte parcours te leiden en zich er van te verzekeren dat hij zich naar het goede perron begeeft in functie van de richting;
 - De signaletiek moet gebruik maken van symbolen die voor iedereen verstaanbaar zijn;
 - Rekening houdend met de verschillende uitbaters, moet er nagedacht worden aan een coherente benaming voor de halte.
-

7.4 Comfortgehalte van de wachttijd van de klanten

- De halte moet voldoende capaciteit bieden (idealerweise: maximum 2 personen per m²);
 - De halte moet beschikken over een plaats waar de klant tegelijkertijd zicht heeft op een plan van het netwerk, een wijkplan en de dienstregeling van alle lijnen die het knooppunt bedienen. Deze informatie moet verlicht worden en er mogen geen obstakels voor geplaatst worden (banken, ...);
 - Er moet minstens één tijdsaanduider voor de wachttijd in real time per perron geplaatst worden;
 - Er moet een overdekte wachtzone zijn met zitplaatsen en steunzitjes in verhouding met het aantal gebruikers van het overstapknoppunt.
-

7.5 Het beheer van de overstappen in real time vergemakkelijken

- Het openbaar vervoer moet voorrang krijgen zodat de aankomst en het vertrek vlot kunnen verlopen. Hiervoor moeten gepaste technologieën gebruikt worden (afstandsbediening van verkeerslichten, eigen baan, enz.);
- Er moeten aanduidingen voorzien worden voor de chauffeurs, zoals haltelijnen, om de voertuigen correct te plaatsen aan de halte (samen met de podotactiele noppentegels en andere signalisatie voor de chauffeurs);
- Er moet een specifieke haltezone voorzien worden met voldoende capaciteit voor de voertuigen die langer moeten stilstaan dan enkel de tijd voor het uit- en instappen, om voertuigen van lijnen die een aansluiting aanbieden de mogelijkheid te bieden om klanten op te wachten zonder de voertuigen van andere lijnen te belemmeren;
- Indien nodig, moet er ook fysieke uitrusting voorzien worden voor het beheer van het overstapknoppunt in real time (verkeerslichten of anderen).