

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 773

van **STIJN BEX**

datum: 2 februari 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Hoppinpunten - Uitbouw*

Hoppinpunten, de vroegere Mobipunten, zijn een noodzakelijke schakel om combimobiliteit mogelijk te maken. Met basisbereikbaarheid moeten dit de plaatsen worden waar reizigers snel kunnen overstappen van het ene vervoermiddel naar het andere. Lokale besturen die een mobiliteitsknooppunt inrichten, kunnen sinds het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) van 11 september 2020 een beroep doen op een subsidie. Op 27 september 2020 werd het eerste Hoppinpunt geopend in Leuven.

In de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) 2021 uitte de minister de ambitie om tijdens deze legislatuur 1000 vervoersknooppunten aan te leggen, zowel op gewestwegen als op gemeentewegen. Daarvoor wil ze in totaal een bedrag van 105 miljoen euro uittrekken. Bovendien heeft de minister al herhaaldelijk gesteld dat de mogelijkheid om basisbereikbaarheid in te voeren staat of valt met de uitrol van voldoende Hoppinpunten.

Uit het antwoord van de minister op mijn schriftelijke vraag nr. 401 van 9 december 2021 blijkt dat er in 2021 amper 12 Hoppinpunten gerealiseerd werden door de verschillende entiteiten, terwijl er 49 andere in uitvoering of in voorbereiding zijn.

Door lokale besturen werden er voorlopig 47 Hoppinpunten gerealiseerd. Het overgrote deel ervan in de stad Leuven, waar al 41 Hoppinpunten aangelegd werden. Deze punten kwamen niet dankzij Vlaanderen tot stand, maar door financiering van een Europees proefproject. In 2021 werden er slechts voor 2 projecten subsidies aangevraagd door lokale besturen voor een totaal subsidiebedrag van iets minder dan 24.000 euro. Nochtans was er in de begroting van 2021 4,76 miljoen euro gereserveerd voor subsidies aan steden en gemeenten voor de uitbouw van het netwerk van Hoppinpunten.

1. Acht de minister de uitbouw van het netwerk van Hoppinpunten een noodzakelijke voorwaarde voor het in werking treden van basisbereikbaarheid? Heeft de uitwerking van Hoppinpunten op gemeentewegen een impact op de timing van basisbereikbaarheid?
2. Zit de minister op schema om de 1000 Hoppinpunten deze legislatuur te realiseren? Hoeveel van deze punten zullen door de entiteiten gerealiseerd worden, hoeveel door lokale besturen?
3. Hoe verklaart de minister dat in 2021 slechts 2 subsidieaanvragen voor Hoppin (of mobipunten) werden gedaan door lokale besturen? Op welke manier wil de minister meer lokale besturen warm maken om Hoppinpunten uit te bouwen op hun gemeentewegen?

4. Werd het ongebruikte subsidiebudget van 2021 op een andere manier gebruikt of blijft het beschikbaar voor de aanleg van Hoppinpunten?
5. Wanneer plant de minister een evaluatie van de naamsverandering naar Hoppinpunten?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 773 van 2 februari 2022

van **STIJN BEX**

---

1. Er is een onderscheid in de Hoppinpunten waarover u het heeft in de vraagstelling.

Een deel van de Hoppinpunten zijn er in de praktijk al; bv. overstapplaatsen die nu reeds bestaan en waar enkel nog een haltepaal (in de Hoppin merkarchitectuur) moet gezet worden met de nodige informatie op. De Lijn heeft mij verzekerd dat ze het plaatsen van deze haltepalen tijdig gerealiseerd krijgen zodra Basisbereikbaarheid effectief wordt uitgerold.

Het cruciale zijn de 186 Hoppinpunten die geselecteerd zijn door de vervoerregio's en waar men deelmobiliteit voorziet in het kader van Vervoer op Maat. Dit zijn ook belangrijke overstapplaatsen tussen het Vervoer op Maat enerzijds en het Aanvullend Net of het Kernnet anderzijds. Hier dient de uitrusting heel wat meer te zijn dan een haltepaal. Deze Hoppinpunten zijn cruciale schakels in het toekomstige openbaar vervoernetwerk. Het verder uitbouwen van het Hoppinpuntennetwerk is dus een zeer belangrijke voorwaarde voor het succesvol inwerking laten treden van de Basisbereikbaarheid.

Mijn administratie kreeg de opdracht de inrichting van deze Hoppinpunten aan gewestwegen versneld verder te zetten, en dit op basis van de vastgestelde prioritering. Een beperkt aantal vervoersknooppunten zal via een 'quick fix' naar een Hoppinpunt evolueren.

2. Zoals u weet is het realiseren van 1000 Hoppinpunten enkel mogelijk indien de steden en gemeenten hier mee hun schouders onder zetten. Dat ze massaal veel locaties aangeduid hebben in de vervoerregioraden duidt er in ieder geval op dat ze hier potentieel in zien.

Daarnaast informeer en sensibiliseer ik hun samen met de VVSG en maak hun attent op het subsidiekader. De middelen voor de subsidiëring heb ik in ieder geval voorzien.

3. Er zijn verschillende oorzaken:

- Heel wat locaties die aangeduid zijn, zijn daarom nog niet in het bezit van de steden en gemeenten waardoor ze een aankoopprocedure moeten doorlopen.
- Daarnaast weet u ook dat de steden en gemeenten werken met jaarbudgetten. Indien het niet voorzien is in jaar X zal er in jaar X ook geen komen.
- Het beleidskader staat nog niet zo lang op punt.
- De steden en gemeenten hebben graag ook een ontwerpwijzer gezien het ook voor hun nieuw is. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de Ontwerpwijze Hoppinpunten.
- Het is een nieuw concept en Vlamingen zijn kenmerkend voor hun terughoudendheid maar ook als ze er eens voor los komen dat ze er ook vol voor gaan.

Ondertussen heeft AWV ook de Ontwerpwijze Hoppinpunten afgewerkt en staat deze ter beschikking van alle steden en gemeenten via <https://wegenenverkeer.be/zakelijk/documenten/ontwerprichtlijnen/hoppinpunten>.

Ik reken op de lokale besturen om hier actief mee aan de slag te gaan.

4. Het subsidiebudget voor de aanleg van Hoppinpunten komt uit het Combimobiliteitsfonds dat budgettair gecatalogeerd is als een ruiter. Dit betekent dat niet gebruikte middelen worden overgedragen naar het volgend jaar en beschikbaar blijven voor Hoppinpunten.
5. Hoppin en Hoppinpunten zijn nog te weinig in beeld om nu al te kunnen spreken van een evaluatiemoment. Naargelang we verdere stappen zetten en er meer in het straatbeeld komen kan het zinvol zijn om te evalueren.

Nu is het zaak verder in zetten op realisaties, bekendheid en vertrouwdheid bekomen bij de reizigers.