MOBI PUNT

DE HANDLEIDING VOOR GEMEENTEN

VERSIE D.D. 12/09/2018

met steun van Vlaanderen verbeelding werkt

Mobipunten

De handleiding voor de gemeente

Versie d.d. 12/09/2018

Inhoud

Inhoud **2**

Inleiding **5**

Over deze handleiding 5

Partners 6

Autodelen.net 6

Taxistop vzw 6

Infopunt Publieke Ruimte 6

1. Visie en doelstellingen **7**

1.1. Visie 7

1.1.1. Wat is een mobipunt? 7

1.1.2. Keuze locatie 8

1.1.3. Basiscriteria 9

1.1.4. Typologie 9

1.2. Doelstellingen 12

1.2.1. Streven naar een uniform en herkenbaar netwerk 12

1.2.2. Elke buurt heeft een mobipunt 12

1.2.3. Kwaliteitsvolle ruimtelijke planning 13

1.2.4. Alternatief voor de privé-auto 13

1.2.5. Levendige buurten en kwaliteitsvolle verblijfsruimte 14

1.2.6. Uniformiteit en standaardisering 14

1.2.7. Reflex bij stadsontwikkeling 16

2. Beleidscontext **17**

2.1. Vlaams beleid 17

2.1.1. Basisbereikbaarheid 17

2.1.2. Combimobiliteit 18

2.1.3. Mobipunten in de vervoerregio's 18

2.2. Gemeentelijk mobiliteitsbeleid 20

3. Start-to-mobipunt **22**

3.1. Proces 22

3.2. Ruimtelijke aspecten 23

3.2.1. Macroniveau 23

3.2.2. Mesoniveau 24
3.2.3. Microniveau 24
3.3. Functies en elementen 24
3.3.1. Essentiële functies 25
3.3.2. Extra mobiliteit 39
3.3.3. Andere mogelijke toepassingen 45
3.3.4. Bijkomende functies 45
3.4. Meldingsplicht en randvoorwaarden 48
4. Partners 49
Autodelen.net 49
Taxistop vzw 51
Infopunt Publieke Ruimte 52
5. Share-North en G-PaTRA 53
Colofon 54

Inleiding

Over deze handleiding

Taxistop en Autodelen.net leerden autodeelstandplaatsen in de praktijk kennen via de Europese samenwerking in het Share-North project. De Duitse stad Bremen promoot de autodeelstandplaatsen al langer met de aanduiding 'Mobil.Punkt'. Deze standplaatsen zijn een herkenbaar deel van het straatbeeld in Bremen.

Beide organisaties werden geïnspireerd, maar kozen ervoor om een stap verder te gaan door niet enkel op autodelen te focussen. Mobipunten zijn per definitie multimodaal zonder hiërarchie tussen de verschillende modi. Op 7 september 2017 werd door Autodelen.net en Taxistop het concept mobipunten gelanceerd in Vlaanderen met als ambitie om mobipunten te installeren in heel Vlaanderen en eventueel daarbuiten.

Bij de lancering werd onder andere aan de hand van een inspirerende nota het concept gedefinieerd. Aangezien het concept verder niet grondig werd uitgewerkt, was er nood aan een aanvullende syllabus.

Omdat de locatiekeuze, vormgeving en inrichting van mobipunten een belangrijke kritische succesfactor zijn ten aanzien van de gebruikers, sloegen beide organisaties de handen in elkaar met Infopunt Publieke Ruimte (Voetgangersbeweging vzw) om de ruimtelijke aspecten verder uit te werken en richting te geven. Daarbij wordt gestreefd naar een herkenbare en uniforme beeldvorming. Om die reden werd het concept mobipunten in september 2017 gelanceerd met duidelijke criteria en een merkbeeld.

Deze handleiding en de algemene bekendmaking van het concept mobipunten over het Vlaamse grondgebied kwam tot stand dankzij ons: de initiatiefnemers Autodelen.net, Taxistop vzw en Infopunt Publieke Ruimte.

Dit document bevat niet alleen alle nuttige informatie, maar helpt steden, gemeenten en andere inrichters van mobipunten al goed op weg om zelf een mobipunt in te richten. De initiatiefnemers kunnen je verder op weg helpen met concrete tips op maat. De contactgegevens vind je achteraan deze handleiding.

De handleiding zal regelmatig geüpdatet worden. De meest recente versie is downloadbaar vanop de website www.mobipunt.be.

Partners

Drie organisaties deelden hun expertise en werkten samen aan deze handleiding. In hoofdstuk 4 vind je een uitgebreidere beschrijving en kan je ontdekken wat deze organisaties nog kunnen betekenen voor jouw gemeente of organisatie.

Autodelen.net

Autodelen.net is het Vlaams Netwerk Autodelen en heeft als doel de ecologische, sociale en economische voordelen van autodelen te maximaliseren door:

- De belangen te bundelen van de particuliere autodeelgroepen en autodeelorganisaties
- Autodelen te vertegenwoordigen tegenover (lokale) overheden
- De uitbouw van het algemeen concept autodelen
- Innovatie en pilootprojecten

Taxistop vzw

Taxistop is een vzw met als missie “Share to impact”. We bieden hoofdzakelijk toepassingen voor gedeelde mobiliteit: autodelen, carpoolen (carpool.be en de carpool-app) en vervoer op maat voor ouderen (Minder Mobielen Centrales). Taxistop streeft naar een economische, sociale en milieuvriendelijke impact.

Taxistop maximaliseert de impact van haar activiteiten door in te zetten op drie pijlers: diensten, innovatie en beleid. Zo is het via Taxistop mogelijk om aan realtime carpooling te via de carpool-app met geolocalisatie. Tot beleidswerk horen publieke campagnes, zoals de car free day, maar ook advies in de Vlaamse Mobiliteitsraad en op internationaal niveau in o.m. de UITP Combined Mobility Commission.

Infopunt Publieke Ruimte

De Voetgangersbeweging ijvert al sinds de jaren ‘80 voor toegankelijkheid en veilige voetgangersinfrastructuur en heeft een 15-tal jaar geleden de focus verbreed van voetgangersinfrastructuur stricto sensu naar de openbare ruimte in de brede betekenis van het woordwerd Infopunt Publieke Ruimte als deelwerking opgestart.

IPR is een netwerkorganisatie die het belang van kwaliteitsvolle publieke ruimte op de agenda plaatst. Dit gebeurt door het uitgeven van publicaties (tijdschrift, praktijkboek en databank publieke ruimte), het organiseren van vorming (congres publieke ruimte en themadagen) en het uitwerken van specifieke trajecten.

1. Visie en doelstellingen

1.1. Visie

1.1.1. Wat is een mobipunt?

Een mobipunt is een fysieke plaats waar verschillende (voornamelijk mobiliteits-) functies elkaar ontmoeten. Een mobipunt bevat een divers mobiliteitsaanbod waarvan autodelen, nabijheid openbaar vervoer (of collectief vervoer) en fietsparkeren essentieel zijn. Daarnaast is toegankelijkheid een noodzakelijk kenmerk van elk mobipunt. Een mobipunt is ingericht om op kleinschalig niveau 'multimodaliteit' mogelijk te maken en te promoten.

Mobipunten bieden een mobiliteitsalternatief voor omwonenden (bewoners of bedrijven) en maken de gebruikers ervan minder afhankelijk van individueel autobezit. Dit biedt zowel persoonlijke als maatschappelijke meerwaarden.
Individuen hebben de beschikbaarheid over een - doorgaans recente- auto als zij deze nodig hebben, maar hoeven zich niet te bekommeren over het onderhoud, verzekering, stalling, e.d.m. Het gebruik van een deelwagen is op jaarbasis beduidend goedkoper dan het bezit van een eigen wagen. Ook de samenleving plukt de vruchten van het gebruik van deelwagens. Minder privaat autobezit zorgt voor minder parkeerbehoefte en parkeerdruk waardoor de publieke ruimte een meer kwaliteitsvolle inrichting kan krijgen. Gebruikers van een deelwagen

maken bovendien meer gebruik van duurzame vervoersalternatieven (te voet, fiets, openbaar vervoer).

Het mobipunt als centrale en goed bereikbare 'plek', die aansluit op kwaliteitsvolle vervoersnetwerken, biedt kansen voor bijkomende functies zoals info over buurtactiviteiten, een broodautomaat, lockers voor pakjes of een leuke ontmoetingsplek. Afhankelijk van de functies van de buurt kan een mobipunt andere accenten hebben. Zo kan een mobipunt ingericht worden voor een bedrijvencluster, Park & Ride, een winkelbuurt of een woonbuurt.

Elk mobipunt wordt evenwel op maat van een buurt opgericht, bij voorkeur in samenspraak met de potentiële gebruikers. Zoals een treinstation de voornaamste mobiliteitshub is voor een stad, is een mobipunt de hub voor een buurt.

Het is wenselijk dat bij het ontwerp en de realisatie van mobipunten optimaal wordt gestreefd naar een kwaliteitsvolle invulling van de publieke ruimte. Hoe kunnen mobipunten bijdragen aan een verhoogde biodiversiteit? Wat kunnen mobipunten betekenen binnen het jeugdbeleid? Zijn er kansen voor het gezondheids- en welzijnsbeleid?

Omwille van de duidelijkheid en latere integratie in routeplanners krijgt elk mobipunt een eigen naam en ID zoals Mobipunt Bloemekeswijk, Mobipunt Luchtbal of Mobipunt Zomergem-Dorp.

1.1.2. Keuze locatie

Mobipunten worden bij voorkeur verspreid over een stad of gemeente en vormen zo een gebiedsdekkend netwerk. Een correcte locatiekeuze zal een uitermate belangrijke stap in het proces worden. Voor het eerste in te richten mobipunt in de gemeente kan je opteren voor een centraal gelegen locatie, waar al een goede mix is van verschillende vervoersmodi. Dankzij de branding van het mobipunt staat deze mobiliteit extra in de kijker. Het waardelabel van dit mobipunt maakt dat de eindgebruiker een goed vertrouwen heeft in het kwaliteitsvol aanbod en zal op termijn zorgen voor een sterker gebruik van deze modi.

Eenmaal het concept goed ingeburgerd is, zullen inwoners of bezoekers van je gemeente ook gemakkelijker hun weg vinden naar kleinschaliger of minder centraal gelegen mobipunten. Op deze manier versterken de aanvullende mobipunten verder de toe- en doorstroom naar de hoofd-mobipunten.

Om te kunnen spreken van een mobipunt moet er wel voldaan worden aan een standaard set van criteria. Dit maakt dat de eindgebruiker blindelings weet welk mobiliteitsaanbod hij op eender welk mobipunt kan vinden.

1.1.3. Basiscriteria

Om te kunnen spreken over een volwaardig mobipunt moeten minstens 5 basiscriteria[1] aanwezig zijn:

1. Standplaats voor autodelen
2. Kwaliteitsvolle fietsenstalling
3. De nabijheid van een halte openbaar vervoer (in centra) of collectief vervoer (bv. bedrijventerrein) of in zeer rurale regio's mag zelfs vervoer op maat overwogen worden als standaard criterium voor oprichting van een mobipunt. Dit toets je best even af met de partner-organisaties.
4. Goede verlichting
5. Vlot toegankelijk voor iedereen, ook voor minder mobiele mensen

Naast deze essentiële basiscriteria zijn er enkelijke voorwaarden om een succes- en kwaliteitsvol mobipunt te installeren:

- Nabijheid: Maximaal 10 minuten wandelafstand (10-minute-hood)
- Kwaliteitsvolle inrichting (oppervlakte parkeerplaatsen, technische vereisten laadpalen, toegankelijkheid, verlichting, duurzaamheid materialen). Om te streven naar kwaliteit, adviseren Taxistop en Autodelen.net om experten te consulteren. In deze syllabus komen verder al suggesties aan bod.
- Infrastructurele investeringen kaderen binnen een algemeen plan voor gedeelde mobiliteit van de gemeente.
- Elk mobipunt heeft een unieke naam: bv. "mobipunt Rabot"
- Duidelijke zichtbare markering met zuil en benaming "mobipunt"

1.1.4. Typologie

Naar gemeenten toe spreken we over verschillende types van mobipunten omdat deze qua invulling, gebruik en infrastructuur een andere functie kunnen vervullen. Ieder mobipunt zal zodoende over zijn eigenheid beschikken: de ene al iets uitgebreider dan de andere, maar elk voldoet aan de opgelegde basiscriteria.

1.1.4.1. Mobipunt centrum gemeente of stad

Een cluster van mobiliteit is vandaag de dag al vaak in de centra van steden en gemeenten terug te vinden: een autodeelstandplaats naast een fietsparking of in de buurt van een bushalte bijvoorbeeld. Dit soort plaatsen kunnen we gemakkelijk omvormen tot volwaardige mobipunten. Van zodra er dus aan alle criteria wordt voldaan, krijgt het mobipunt de nodige branding.

[1] *In hoofdstuk 3 wordt er nog uitvoerig ingegaan op de verschillende basiscriteria van een mobipunt.*

1.1.4.2. Mobipunt winkelcentrum

Winkelcentra hebben nood aan een goede bereikbaarheid. Om te vermijden dat dergelijke centra enkel met de wagen bereikbaar zijn, is het nuttig om ook hier te investeren in een mobipunt met een brede waaier aan mobiliteitsalternatieven. Zo hoeven bezoekers niet per se over een wagen te beschikken en remt dit hen ook niet af om naar het winkelcentrum af te zakken.

Tip: Door een (liefst ecologische) naleveringsdienst te voorzien, hoeven bezoekers ook niet te sleuren met hun zware aankopen en wordt een bezoekje aan het centrum nog aangenamer.

1.1.4.3. Mobipunt bedrijvenzone

Ook op industriële sites of in KMO-zones zijn mobipunten mogelijk. Indien deze niet volledig kunnen ontsloten worden door traditioneel openbaar vervoer, kunnen zij wel via andere vormen van collectief vervoer bediend worden (zie 3.3.1.3.).

In bedrijvenzones is carpoolen een geschikte oplossing om het aantal autoritten te verminderen. Een mobipunt kan dienen als halte en promotieplek voor carpoolen.

1.1.4.4. Mobipunt 'Park & Ride'

Park & Ride parkings zijn de perfecte locatie om diverse soorten mobiliteit samen te brengen. Vaak is er al een halte van openbaar vervoer en voldoende parking aanwezig. Dit biedt een perfecte locatie om een stevige fietsenstalling te installeren of om een carpoolparking te voorzien.

Op Park & Ride parkings kunnen mensen in de stadsrand parkeren (liefst met de deelwagen vanuit een ander mobipunt) en de laatste kilometers duurzaam afleggen. Of men vertrekt met de fiets uit het centrum en gaat verder met een deelwagen van de Park & Ride. Zo vermijden we overbodige auto's in de stad.

1.1.4.5. Landelijke gebieden

Voor landelijk gelegen gebieden spelen vervoer op maat en basisbereikbaarheid een belangrijke rol. Op het eerste zicht lijken deze plekken niet geschikt voor autodelen. Toch zijn er in Vlaanderen voldoende goede voorbeelden waar autodelen werkt, vaak als alternatief van de tweede wagen. Zo worden in landelijke gebieden vooral particuliere auto's gedeeld of auto's van het gemeentelijk wagenpark. In het West-Vlaamse Heuvelland is er dan weer een bijzondere samenwerking met Solidariteit voor het Gezin[2]. Autodelen.net en Taxistop delen graag de positieve ervaringen en werken graag mee aan innovatie concepten voor gedeeld autogebruik in landelijk Vlaanderen.

Het kan ook zijn dat een locatie zich er niet toe leent om erkend te worden als mobipunt. Toch kan het een belangrijke schakel zijn in de ontsluiting van de buurt. Hier kan je als gemeente investeren in duidelijke bewegwijzering naar de verschillende mobipunten in de bredere omgeving.

[2] *http://www.heuvelland.be/website/401-www/393-www/1241-www.html*

1.2. Doelstellingen

1.2.1. Streven naar een uniform en herkenbaar netwerk

Om mensen te overtuigen van het gebruik van mobiliteitsalternatieven, zoals deelwagens, vormt de kwaliteit van deze alternatieven een belangrijk aandachtspunt. Hoewel er vandaag in Vlaanderen op veel locaties reeds autodeelstandplaatsen met extra functies bestaan, is het weinig transparant waar deze punten gelegen zijn en welke diensten er beschikbaar zijn. Hierdoor blijft een groot gebruikerspotentieel onderbenut.

Het uitbouwen van één netwerk van uniforme en herkenbare mobipunten vormt dan ook een essentiële randvoorwaarde. Ook is de beschikbaarheid van informatie over het netwerk van mobipunten en de mobipunten zelf belangrijk. Zo weten gebruikers waar de mobipunten zich bevinden en welke diensten op welke plaats beschikbaar zijn. Een centrale opvolging en de ontwikkeling van een centrale databank zijn in dat opzicht wenselijk.

Wij - Taxistop, Autodelen.net en Infopunt Publiek Ruimte - hebben tot doel gesteld om deze ambitie waar te maken. Er werden daarom een aantal randvoorwaarden opgesteld als leidraad voor geïnteresseerden (gemeenten, ontwikkelaars, e.d.m.).

Er werd geopteerd voor de benaming 'mobipunt', gekoppeld aan een herkenbaar logo. De naam 'mobipunt' en het logo werden als merk geregistreerd. Deze merkbescherming biedt voldoende garanties om de kwaliteit te bewaken en het netwerk kwalitatief verder uit te bouwen. Wil je als stad, gemeente of ontwikkelaar met mobipunten aan de slag en je lokaal initiatief versterken door het te koppelen aan een ruimer gebruikersnetwerk, dien je een (minimum) aantal regels te volgen.

1.2.2. Elke buurt heeft een mobipunt

Mobipunten helpen de evolutie naar polycentrische steden. Polycentrisch ingerichte steden hebben meer kleine, verspreide verplaatsingen in vergelijking met unicentrische steden.

Een mobipunt inrichten hoeft niet duur te zijn. Het kan eenvoudig in elke buurt ingeplant worden. Wel is nabijheid cruciaal voor het gebruik ervan. Uit analyse van de cambio-klantgegevens[3] blijkt dat 44% van de klanten in een straal van 500m en 77,7% binnen een straal van 1km rond een autodeelstandplaats woont. Stadsplanners spreken over de "10-minute-hood". Indien een dienst niet binnen de 10 minuten bereikbaar is zal deze niet frequent gebruikt worden.

[3] *Cijfers uit eigen onderzoek cambio - Klantenbevraging cambio Vlaanderen 02/2018*

In eender welke buurt kan een mobipunt ingericht worden: landelijk, peri-urbaan, stedelijk, residentieel of eender welke socio-demografische samenstelling.

1.2.3. Kwaliteitsvolle ruimtelijke planning

Volgens de strategische visie van het beleidsplan Vlaanderen is één van de ontwikkelingsprincipes “meer doen met minder ruimte”. De Vlaamse Bouwmeester heeft het over “verdichten voor meer openheid”[4].

Mobipunten maken deel uit van duurzame ruimtelijke planning. Gezien de toenemende demografische evolutie en de behoefte om de open ruimte te beschermen, moet in de toekomst vooral ingezet worden op verdichting en versterking van bestaande woongebieden. De keuzes voor te ontwikkelen gebieden moet de groene en open ruimte in Vlaanderen vrijwaren. Daarnaast moet dit leiden tot steeds minder (vervuilende) verplaatsingen. De vlotte bereikbaarheid van en naar deze verdichte woongebieden vormt een cruciale schakel tot het welslagen. Het is niet wenselijk en zelfs onmogelijk om de mobiliteitsbehoeften in te vullen vanuit individueel autobezit zoals dat veelal tot op heden nog het geval is. Mobipunten kunnen een nieuwe richting geven aan de bereikbaarheidseisen van verblijfsgebieden.

Omgekeerd is het niet wenselijk dat mobipunten als alibi worden gezien om slechte ruimtelijke planning te rechtvaardigen. Indien nieuwe woon-, werk- of winkelgebieden ontwikkeld worden mogen mobipunten niet misbruikt worden om niet duurzame keuzes alsnog te verantwoorden.

1.2.4. Alternatief voor de privé-auto

Aansluitend op de vorige doelstelling, moeten we ernaar streven om de ruimte te vrijwaren door meer auto’s te delen in dichtbevolkte gebieden. Autodelen garandeert de vrijheid om een auto te gebruiken, maar beperkt de ruimtelijke impact.

Indien het aantal auto’s per bewoner niet daalt, moeten we boven- of ondergrondse parkings bijbouwen. De kosten hiervoor lopen snel op tot € 30.000 per parkeerplaats. Als je weet dat één deelwagen (met vaste standplaats) in Vlaanderen 15 particuliere wagens vervangt, is de rekensom snel gemaakt. Investeren in een mobipunt, betekent investeren in extra ruimte.

Een deelwagen op zich maakt niet het verschil. Enkel met een complementair aanbod van andere vervoerswijzen, is er een volwaardig alternatief voor privé wagenbezit.

[4] *https://www.vlaamsbouwmeester.be/nl/nieuws-opinie/verdichten-voor-meer-openheid*

1.2.5. Levendige buurten en kwaliteitsvolle verblijfsruimte

Mobipunten zijn een positief verhaal. Zij brengen op verschillende niveaus leven in de buurt.

Ten eerste brengt een mobipunt nieuwe diensten nabij. Naast autodelen en fietsvoorzieningen kunnen er allerhande bijkomende faciliteiten voorzien worden zoals een boekenruilkast of lockers voor AirBnB-sleutels.

Ten tweede kan de nabijheid van een auto- en fietsdeelaanbod de omzet van de lokale handelaars verhogen. 41% van de bevraagde fietsdelers in Toronto en 45% in Montreal gaf aan vaker tot veel vaker te winkelen bij handelaars nabij een fietsdeelstation[5]. Uit onderzoek naar de impact van autodelen met een vaste standplaats in Bremen[6] blijken ook autodelers significant vaker te shoppen bij lokale handelaars en minder in grote shoppingcentra.

Ten derde willen we graag, aan de hand van een positieve boodschap over mobipunten, een breder draagvlak creëren en zodoende een levendige buurt bekomen. Dit in tegenstelling tot de negatieve boodschap “minder auto’s” die het voorbije decennium heerste bij actiegroepen, middenveldorganisaties en vaak ook beleidsmakers. Een negatieve focus op het autogebruik verdeelt de buurt en maakt burgers niet meteen warm om in te zetten op gedeelde mobiliteit.

1.2.6. Uniformiteit en standaardisering

Mobipunten kunnen een belangrijke ‘gamechanger’ worden als structurerend element binnen het lokale mobiliteitsbeleid. Een herkenbaar en uniform netwerk van mobipunten biedt de gebruiker mobiliteitsgaranties op heel wat verschillende plaatsen. Hoe groter en meer herkenbaar het mobipunten-netwerk, hoe groter het gebruik. Mobihub, mobipunt, mobiliteitsknooppunt, … niemand heeft baat bij een onduidelijke terminologie.

In Bremen heeft men de term “Mobil.punkt” gelanceerd. Recent lanceerde Hamburg “Switchh”-punten, waarbij de dubbele “h” verwijst naar de aanduiding van de stad en deelstaat Hamburg op de Duitse nummerplaten. Tussen Bremen en Hamburg heerst een onderlinge concurrentie: als de ene stad A zegt, dan zal de andere stad B zeggen, ongeacht de politieke kleuren van de meerderheidspartijen. Maar is een Mobil.punkt verschillend van een Switchh-punt? Moet een stadsontwikkelaar andere criteria hanteren als die in Hamburg of in Bremen een stadswijk ontwerpt? Kan een Bremense bezoeker in Hamburg gelijkaardige diensten verwachten?

Wij verkiezen in Vlaanderen uniformiteit omwille van de duidelijkheid voor gebruikers, bezoekers én ontwikkelaars. Daarom hebben we van bij de lancering van het concept de naam, het logo en kleuren en de criteria vastgelegd. Die keuze moet ervoor zorgen dat de

---

[5] *Courtney Gardner & Tucker Gaegauf: White Paper on the Social, Environmental, and Economic Effects of Bikesharing - 2017*

[6] *Hannes Schreier en anderen: Final report - Analysis of the impact of car-sharing in Bremen - 2018*

impact van het concept gemaximaliseerd wordt. Door de ontwikkeling van een uniforme en goed zichtbare 'zuil' zijn mobipunten goed herkenbaar in het straatbeeld.

Voor de gebruiker zal het daarenboven belangrijk zijn om op een eenduidige wijze een overzicht te hebben van de locaties waar mobipunten gelegen zijn en de dienstverlening die er beschikbaar is. Naast de herkenbaarheid in het straatbeeld is het daarom ook essentieel dat de informatie op een uniforme wijze verzameld, verspreid en beschikbaar gesteld wordt.

De doelstelling van de initiatiefnemers is om de term "mobipunten" na één jaar tot het vakjargon van mobiliteitsexperten en stadsplanners te laten behoren. Mobipunten krijgen zo al hun plaats op Wikipedia. Binnen drie tot vijf jaar moeten mobipunten bekend zijn bij het brede publiek.

Mag een lokale overheid dan geen *couleur local* toevoegen aan de mobipunten? Toch wel. De mobipunten kennen enkele minimumcriteria, maar de extra faciliteiten en de grootte kan overal verschillend zijn. Zo kijken we er bijvoorbeeld naar uit om een *high-tech* mobipunt te zien verschijnen in een 'City of Things'.

City of Things brengt 'Internet of Things' naar de stad
Eind 2017 deed de Vlaamse Overheid een oproep aan alle Vlaamse steden en gemeenten om projecten in te dienen voor het 'smart' maken van hun gebouwde omgeving. De projecten moeten als voorbereiding dienen voor het implementeren van *smart city*-toepassingen, waarbij via het internet geconnecteerde sensoren worden toegepast in toestellen in de publieke ruimte (denk hierbij aan straatverlichting, parkeermeters, informatiedisplays, …). Vanaf september 2018 gaan reeds een 21-tal projecten van start.

Samen met de uniformiteit wordt ook standaardisering tot doel gesteld. Elk mobipunt nemen we op in een open databestand op www.mobipunt.be. Per mobipunt voegen we de GIS-coördinaten toe en het aanbod van de verschillende operatoren. Daarbij gaan we gebruik maken van gangbare standaarden voor uitwisselen van data zoals GTFS.

1.2.7. Reflex bij stadsontwikkeling

Bij het ontwerp en de realisatie van nieuwe woningbouwprojecten wordt veel aandacht besteed aan parkeerfaciliteiten, bijvoorbeeld door het hanteren van een parkeernorm. Het kan relevant zijn om projectontwikkelaars te verplichten parkings te voorzien binnen het project, omdat anders wellicht de parkeerdruk in publieke ruimte toeneemt. Gelijktijdig vormen deze parkings een grote kost en verplichten ze bovendien mensen te investeren in faciliteiten voor een privé-wagen die zij misschien niet nodig hebben. Mobipunten kunnen op beide vlakken een oplossing bieden. Door in ontwikkelingsgebieden mobipunten mee op te nemen, zullen de plaatsen hiervoor meer bedachtzaam worden ingepland. Eveneens zijn de toekomstige bewoners minder afhankelijk van een privéwagen. Mobipunten bieden in dat opzicht een opportuniteit om de ruimte voor privéwagens te beperken en in te vullen met meer kwalitatieve elementen (groen, verblijfsplekken, e.d.m.).

Door mobipunten mee te nemen in de ontwerpfase van een nieuwe buurt of stadsontwikkelingsproject, kan de inrichting optimaal gebeuren. Er kan meteen rekening gehouden worden met:

- Veilige bereikbaarheid fietsers, voetgangers, rolstoelgebruikers en kinderwagens tot het mobipunt.
- Integratie van fietsstalling, schuilhuisje, mobipuntzuil tot één visueel geheel.
- Flexibel ontwerp voor groei aantal autodeelparkeerplaatsen en elektrische laadpalen.

Vandaag is de ontwikkeling van een autodeelstandplaats of eerder een mobipunt vaak een correctie in de bestaande ruimte. Bij stadsontwikkelingsprojecten is het dan een toegeving aan de voorwaarden die de ruimte stelt.

Door het woord mobipunt deel te laten uitmaken van het vakjargon van elke ontwikkelaar en opdrachtgever bij de overheid, zorgen we dat de juiste reflex aanwezig is op het moment dat nieuwe buurten en projecten gepland worden.

2. Beleidscontext

Mobipunten vertonen een duidelijke link met het veranderend Vlaamse beleidskader alsook met de transformatie van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de nieuwe Vlaamse visie op basisbereikbaarheid, de visie op combimobiliteit en de oprichting van de 15 vervoerregio's. De link met mobipunten staat daarbij centraal.

2.1. Vlaams beleid

2.1.1. Basisbereikbaarheid

Mobipunten hebben een duidelijke plaats binnen de Vlaamse visie over basisbereikbaarheid.

Basisbereikbaarheid vertrekt vanuit een gelaagd vervoersmodel:

1. **Treinnet**: de trein is de ruggengraat van het openbaar vervoer. Het treinnet staat in eerste instantie in voor de internationale, intergewestelijke en interregionale verbindingen.
2. **Kernnet**: complementair aan het treinvervoer zal met het kernnet een antwoord geboden worden op de hoge vervoersvraag op grote assen. Het kernnet verbindt kernen met elkaar, bedient de belangrijke centraal gelegen attractiepolen en voorziet een performant aanbod voor de voorstedelijke en de interstedelijke structurele verplaatsingsnoden.
3. **Aanvullend net**: dit net bestaat enerzijds uit lijnen met een uitdrukkelijke feederfunctie van en naar de lijnen van het kernnet en het spoornet. Anderzijds bestaat het ook uit meer ontsluitende lijnen die het kernnet complementeren. Ook de zogenaamde 'functionele ritten' horen tot dit aanvullend net.
4. **Vervoer op maat**: Vervoer op maat is complementair aan het kern- en aanvullend net dat het traditionele openbare vervoer vorm geeft. Vervoer op maat is een efficiënte vraaggestuurde vervoersoplossing die halte-tot-halte maar ook deur-tot-deur (incl. halte-tot-deur en deur-tot-halte) vervoer aanbiedt als een antwoord op specifieke vervoersvragen van personen die geen rechtstreekse toegang hebben tot het geregeld openbaar vervoer omwille van doelgroep, locatie of tijd en/of waarbij de vraag te laag is om geregeld vervoer kostenefficiënt te organiseren.

Onder vervoer op maat wordt (niet limitatief) verstaan: lokaal vraagafhankelijk vervoer, mobiliteit aangeboden door deelorganisaties (deelfietsen, deelwagens,…), mobiliteit aangeboden via lokale initiatieven zoals taxicheques, buurtbussen, ontsluiting van moeilijk te

bereiken bedrijvenzones of collectieve taxi's en tot slot het geoptimaliseerd aanbod inzake o.a. het doelgroepenvervoer en het leerlingenvervoer in het bijzonder onderwijs.

Mobipunten zijn in de eerste plaats de concrete fysieke plaatsen waar vervoer op maat kan aansluiten op het aanvullend-, kern- of zelfs treinnet. Het legt de noodzakelijke schakel tussen vervoer op maat en de hoger gelegen vervoerslagen.

De grotere treinstations van centrumsteden vallen in eerste instantie niet binnen de scoop van mobipunten. In Vlaanderen hebben deze grote stations vandaag al een goed uitgewerkt multimodaal aanbod. Hiervoor werden nuttige aanbevelingen geformuleerd door Mobiel21 in het kader van het actieprogramma Schakelmobiliteit.

2.1.2. Combimobiliteit

Het begrip combimobiliteit werd voor een eerste maal naar voor geschoven in de beleidsnota van minister Ben Weyts voor 2014-2019 en heeft zijn impact op verschillende maatschappelijke elementen zoals ruimtelijk beleid, vervoerswijze keuze, …. Het is als dusdanig een strategisch element van het beleid t.a.v. personenmobiliteit.

Combimobiliteit is een term die de complementariteit van de verschillende transportmodi benadrukt en aanstuurt op een meer gevarieerd en gecombineerd gebruik ervan. Om tegemoet te komen aan een mobiliteitsvraag kan een combinatie gemaakt worden van verschillende vervoersmodi. Belangrijk is daarom in te zetten op de maximale verknoping van netwerken zodat men niet automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook - deels - gebruik maakt van andere vervoersmodi.

Combimobiliteit omschrijft een mobiliteitsgedrag dat multimodaal is (ook doorheen de tijd) en is ruimer dan een gecombineerde ketenverplaatsing. Het impliceert dat er verschillende vervoersmiddelen ter beschikking staan waarbij tevens vlot kan worden overgeschakeld of overgeladen tussen verschillende vervoersmiddelen.

Mobipunten maken het mogelijk om over te stappen of om te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel)auto. Mobipunten kunnen zowel op buurt als netwerkniveau geïnstalleerd worden.

2.1.3. Mobipunten in de vervoerregio's

Binnen de nieuwe visie over basisbereikbaarheid van de Vlaamse Regering werd in de zomer van 2016 gestart met de oprichting van drie proefvervoerregio's: Aalst, Mechelen en de Westhoek. In 2017 werd ook de vervoerregio Antwerpen er aan toegevoegd. In het najaar van 2018 zullen alle 15 vervoerregio's in Vlaanderen opstarten met de bedoeling om basisbereikbaarheid tegen 2020 in de praktijk te brengen.

Figuur 1. Vervoerregio's Vlaanderen

De vervoerregio's zijn verantwoordelijk voor het in kaart brengen van het aanvullend net en het in praktijk brengen van vervoer op maat. Daarnaast staat ook het in kaart brengen van de knooppuntlocaties op de agenda van de vervoerregio's.

De verzamelde gegevens per vervoerregio kunnen perfect dienen als basismateriaal voor de strategische inrichting van mobipunten in je gemeente. Mobipunten hebben een functie op netwerkniveau om daar de schakelmobiliteit te faciliteren, al blijft ook het buurtniveau belangrijk om bewoners per type verplaatsing het meest geschikte voertuig te laten kiezen, zoals blijkt uit het voorbeeld in Erpe-Mere.

Voorbeeld: Mobipunt Station Burst (Erpe-Mere)

Het station Burst ligt op het treinnet Zottegem-Brussel en Burst-Aalst van waaruit dagelijks honderden werknemers en studenten hun mobiliteit organiseren. Tegelijk leggen heel wat mensen van hieruit hun last mile richting de nabij gelegen industrieterreinen af. Een mobipunt "station Burst" biedt gebruikers de mogelijkheid om via deelwagens, deelfietsen of andere mobiliteitsopties te schakelen. Tegelijk biedt dit mobipunt de nabije wijk "Dorent" de mogelijkheid om hun combimobiliteit in tijd te organiseren om ze een leven zonder eerste of tweede privéwagen mogelijk te maken op buurtniveau.

Functie: netwerk 70% - buurt 30%

Het in kaart brengen van knooppunten is een eerste kapstok om mobipunten in je gemeente in te inrichten. Om de combimobiliteit in tijd te faciliteren, is het noodzakelijk om mobipunten in de nabijheid van de gebruiker te hebben. Dit zijn mobipunten met voornamelijk een functie op buurtniveau, al blijven ze ook hun netwerkfunctie bewaren, weliswaar in mindere mate. Onderstaand voorbeeld illustreert dit.

Voorbeeld: Mobipunt 4 Fonteinen Vilvoorde

Het mobipunt 4 fonteinen te Vilvoorde bevindt zich op een locatie waar tegen 2035 1300 woonunits komen. Gedeelde mobiliteit maakt integraal deel uit van dit bouwproject. Door te voorzien in een mobipunt hebben inwoners van de 4 fonteinen in de toekomst een kwalitatief aanbod van gedeelde mobiliteit. Dit maakt het leven zonder eerste of tweede privéwagen gemakkelijk. Toch zal dit mobipunt niet enkel een functie op buurtniveau hebben. Werknemers van enkele naburige bedrijven kunnen het aanbod aan gedeelde mobiliteit gebruiken om hun last mile af te leggen.

Functie: Buurt 70% - netwerk 30%

2.2. Gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Om structuur te geven aan het lokaal mobiliteitsbeleid hebben de Vlaamse gemeenten een mobiliteitsplan opgesteld. Een mobiliteitsplan bestaat uit een oriëntatienota, synthesenota en beleidsnota. In het nieuwe decreet basisbereikbaarheid zullen mobiliteitsplannen voornamelijk op regionaal niveau binnen de vervoerregio's en op gewestelijk niveau worden opgesteld. Lokale overheden kunnen evenwel nog steeds een lokaal mobiliteitsplan opstellen.

De oriëntatienota geeft inzicht in de bestaande toestand van de ruimtelijke en vervoersstructuur, de visies van de betrokken stakeholders, de bestaande beleidscontext, e.d.m. en leidt tot een afbakening van problemen. In nagenoeg alle mobiliteitsplannen worden de negatieve gevolgen van overmatig autogebruik zoals verkeersonveiligheid, slechte luchtkwaliteit, gebrek aan ruimte, e.d.m. als probleem gemeld.

Aansluitend op de oriëntatienota worden beleidsscenario's opgesteld in de zogenaamde synthesenota. Een belangrijk onderdeel van deze scenario's vormen de verschillende vervoersnetwerken.

Tot op heden wordt in deze scenario's evenwel geen rekening gehouden met het potentieel van mobipunten. Nochtans kunnen mobipunten een belangrijke transitie teweeg brengen voor het lokaal mobiliteitsbeleid. Mobipunten bieden bewoners immers een alternatief voor privaat autobezit. Mensen die niet in het bezit zijn van een eigen wagen, gaan bewuster om met mobiliteit en gebruiken daardoor sneller duurzame alternatieven. De negatieve gevolgen van privaat autobezit nemen daardoor af.

Zoals eerder vermeld, biedt een mobipunt geen oplossing voor slechte ruimtelijke planning en mag niet om het even waar ingeplant worden. Het snel oprichten van een mobipunt in een nieuwe woonwijk waar geen goede mobiliteitsontsluiting is, zal wegens laag gebruik geen meerwaarde bieden.

Wat wel een meerwaarde kan bieden is om je gemeente uit te dagen door bijvoorbeeld in te zetten op een specifieke doelstelling zoals onder meer:

- Meer autodelers tegen 2020
- Meer fietsers tegen 2020
- Aantal inwoners die zich duurzaam verplaatsen in de gemeente

Het strategisch nadenken over de inplanting van een mobipunt biedt de gemeente de kans om een bredere strategie rond gedeelde mobiliteit uit te werken en dit organisch verder te laten uitgroeien. Zoals vermeld in hoofdstuk 2.1.3 is het belangrijk deze visie aan te sluiten op de lijnvoering en knooppunten van de vervoerregio.

Het lokaliseren en inplannen van een mobipunt is een aspect, het is tevens erg belangrijk om ook de fiets- en wandelroutes naar de mobipunten te optimaliseren. De aantrekkingskracht van een mobipunt zal immers vergroten als ook de routes ernaartoe als kwaliteitsvol en gebruiksvriendelijk worden ervaren. Dit betekent dat er aandacht moet zijn voor toegankelijkheid en veiligheid, maar ook voor een kwalitatieve inrichting.

3. Start-to-mobipunt

Het derde hoofdstuk heeft specifiek aandacht voor de concrete inrichting van een mobipunt. Vooreerst bespreken we de algemene te doorlopen stappen. Daarna belichten we de ruimtelijke aspecten die belangrijk zijn voor een mobipunt, met aandacht voor de aanwezige elementen in de buurt. Vervolgens geeft dit hoofdstuk een uitvoerige beschrijving van de basiscriteria voor een mobipunt. Naast de essentiële functies, die noodzakelijk zijn om de naam mobipunt te mogen dragen, geven we ook een overzicht van extra mobiliteitsfuncties en bijkomende functies.

3.1. Proces

Een mobipunt kan snel ingepland worden door bestaande autodeelstandplaatsen te benoemen tot mobipunten als ze voldoen aan de vooropgestelde basiscriteria. Ze kunnen ook snel gerealiseerd worden door een kwaliteitsvolle fietsparkeerplaats in te richten in de nabijheid van een bestaand openbaar vervoer aanbod.

Een volledig nieuw mobipunt inrichten neemt daarentegen wel wat tijd in beslag. Volgende elementen worden in dit geval best stap voor stap opgevolgd.

1. Welke middelen zijn beschikbaar?
2. Wie zijn de voornaamste stakeholders in de buurt en welke wensen hebben zij? Bij voorkeur worden meerdere stakeholders betrokken:
    - Dienst mobiliteit van de gemeente
    - Politieke vertegenwoordigers (leden van de commissie mobiliteit)
    - Buurtorganisaties
    - Mobiliteitsactoren
3. Wat is de meest geschikte locatie? Een plaatsbezoek door de verschillende actoren kan heel veel inzichten verschaffen rond de lokale verkeerssituatie en helpt om een draagvlak te creëren. De mobipunten worden bij voorkeur voorzien op een locatie met een trage snelheid.
4. Wil de gemeente zijn burgers betrekken in een cocreatieproces?
5. Wat zijn de inzichten van de stakeholderconsultatie en met welke toekomstgerichte perspectieven moet je rekening houden? Het is belangrijk om na te denken over mogelijke uitbreidingen: zowel uitbreidingen naar andere locaties als uitbreiding op vlak van extra functies op eenzelfde mobipunt. Daarnaast kan er geïnvesteerd worden

in het aantrekkelijker maken van de nabije omgeving door bv. extra groen of verhoging van de kwaliteit van fietsers- en voetgangersvoorziening.

6. Hoe betrek je lokale handelaars en bewoners bij het opgemaakte plan? De noodzakelijke informatie geeft o.a. aan wat zal worden ingericht, wat de voordelen van een mobipunt zijn (bv. impact op autobezit) en bij wie ze terecht kunnen voor vragen en opmerkingen.
7. Bij de opening van het mobipunt is het nodig om de lokale pers en alle stakeholders uit te nodigen.

Wat met een stadsvernieuwingsproject? De heraanleg van een dorpsplein, het inrichten van een nieuwe KMO-zone of een groots stadsvernieuwingsproject zijn ideale momenten om mobipunten in te planten. Om het mobipunt optimaal te integreren in de omgeving maakt dit best deel uit van het plan en de voorziene budgettering.

3.2. Ruimtelijke aspecten

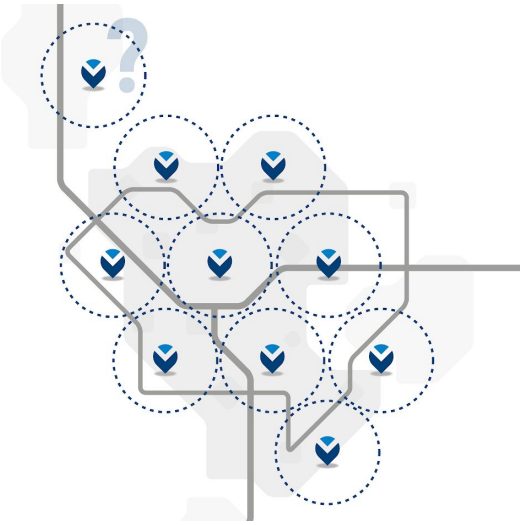
De functionaliteit en bruikbaarheid van een mobipunt werkt doorheen drie schaalniveaus. We onderscheiden:

- het macroniveau waarbij het wenselijk is een gebiedsdekkend netwerk te realiseren over heel Vlaanderen;
- het mesoniveau waarbij op niveau van de vervoersregio's (zie hoofdstuk 2.1) en aanvullend op gemeentelijk niveau over de inplanting wordt nagedacht;
- het micro- of inrichtingsniveau waarbij de herkenbaarheid en inrichting van het specifiek punt mee bepalend zal zijn voor het gebruik ervan;

3.2.1. Macroniveau

De kracht van een mobipunt is dat het is ingebed in een (inter-)nationaal samenhangend netwerk van mobipunten, waar alle locaties van multimodale mobiliteit deel van uitmaken. De herkenbaarheid en uniformiteit in informatievoorziening en inrichting is hierbij van essentieel belang: hiermee wordt het gebruiksgemak verhoogd en daarmee het aantal potentiële gebruikers.

3.2.2. Mesoniveau



Binnen elke gemeente moet worden nagegaan hoe er op een zo efficiënt mogelijke wijze een netwerk van mobipunten kan worden uitgerold. Elk mobipunt heeft een gebruiksafstand van ongeveer 500 meter. In hoog bevolkte wijken of buurten is het relevant om de gebruiksafstand te verkleinen en de densiteit van de mobipunten te verhogen omwille van gebruiksgemak. Rekening houdend met de specifieke morfologie van het weefsel op het grondgebied van de betreffende gemeente kunnen zo de potentiële locaties voor mobipunten in kaart worden gebracht. Let wel, niet elk gebied op het grondgebied is even geschikt om in aanmerking te komen voor een mobipunt.

3.2.3. Microniveau

De herkenbaarheid van de mobipunten werkt door tot in het inrichtingsniveau. Belangrijkste kenmerk van het mobipunt is de informatiezuil, die vanop afstand duidelijk zichtbaar is (zie 3.3.1.6).

Bij de oprichting van een mobipunt is het logisch dat ook de wijdere omgeving rondom in beeld gebracht wordt. Hoe geraken mensen tot aan dit mobipunt? Nabijheid is immers een basisvereiste voor de oprichting van een mobipunt. Volstaat de huidige infrastructuur (voetpaden, fietspaden, zebrapaden)? Welke aanpassingen zijn er nodig om het mobipunt nog aantrekkelijker te maken? Zijn er handelaars, organisaties, … in de buurt waarmee je best even in gesprek gaat om het mobipunt toe te lichten? Overweeg alvast of en hoe je een samenwerking met hen wenst uit te bouwen, want de ‘extra’s’ rondom het mobipunt (bv. krantenwinkel, warme bakker, …) zorgen voor extra aantrekkelijkheid voor de eindgebruiker.

3.3. Functies en elementen

In dit gedeelte maken we een onderscheid tussen essentiële functies, extra mobiliteit en bijkomende niet-mobiliteit gerelateerde functies. De essentiële functies zijn de criteria om de naam mobipunt te mogen gebruiken. Als initiatiefnemers zijn we hier heel strikt in omdat we een duidelijke ambitie hebben voor mobiliteit en omdat we aan gebruikers duidelijkheid willen bieden. Alle extra functies zijn welkom, maar hangen af van de behoeften van de buurt, de middelen die voorhanden zijn en de creativiteit van de inrichters.

3.3.1. Essentiële functies

3.3.1.1. Standplaats(en) autodelen

Aan een mobipunt kunnen verschillende vormen van autodelen elkaar ontmoeten. Vandaag bestaan er in Vlaanderen grosso modo twee vormen van autodeelorganisaties: de aanbieders met een eigen vloot (A) en organisatie die privéwagens delen (B).

A. Autodeelaanbieders met een eigen vloot

Deze aanbieders stellen een wagenpark ter beschikking van hun leden. Het wagenpark verschilt per aanbieder en kan uit verschillende modellen bestaan. De gebruiker betaalt aan de organisatie voor het gebruik van een wagen, per kilometer en/of per tijdseenheid. Binnen de aanbieder met een eigen vloot kunnen we nog een onderscheid maken tussen aanbieders met een vaste standplaats en free-floating systemen.

Roundtrip station based/homezone based

Een mobipunt gaat in eerste instantie uit van autodeelvormen met een vaste standplaats. Dit impliceert dat de wagens steeds naar hetzelfde mobipunt worden teruggebracht. De lokale overheid voorziet per deelwagen een voorbehouden plaats aan het mobipunt - eventueel aan een laadpaal bij een elektrisch voertuig. Het grote voordeel van dit systeem is dat de gebruiker steeds weet waar een deelwagen staat. Tevens is er altijd parkeerplaats gegarandeerd. Aanbieders die vandaag in aanmerking komen voor een mobipunt in Vlaanderen zijn Bolides, Cambio, Partago, Stapp.in en Zen Car.

Free-floating autodelen

De afgelopen jaren deed een nieuwe vorm van autodelen zijn intrede: free-floating. Daarbij kan een deelwagen elders in een bepaalde zone (bv. Antwerpen of Brussel) achtergelaten worden. De wagens beschikken over een GPS-tracker waardoor de gebruiker de deelwagen via de smartphone kan lokaliseren, reserveren, betalen en openen. Vandaag is er in Vlaanderen één aanbieder van deze vorm van autodelen aanwezig: Poppy.

Op korte termijn is een free-floating systeem aan een mobipunt nagenoeg uitgesloten. Als er in de toekomst clusters van mobipunten ontstaan kan er in samenspraak met de aanbieders gekeken worden of een free-floating systeem tussen mobipunten mogelijk is. Openbaar en collectief vervoer krijgen evenwel altijd de voorkeur.

B. Autodeelorganisaties die privéwagens delen

Naast autodeelaanbieders met een eigen vloot zijn er ook organisaties die het delen van privéwagens gaan faciliteren. Grosso modo wordt hierbij een onderscheid gemaakt tussen kostendelende systemen en marktprijs gerichte spelers.

Marktprijs, vraag en aanbod

Marktprijs gerichte P2P organisaties faciliteren het autodelen tussen particulieren. Het basisprincipe gaat uit van een Airbnb principe waar een bedrijf een online platform ter beschikking stelt waarop eigenaars hun wagen kunnen registreren. Iedereen die zich vervolgens als gebruiker aanmeldt kan elke wagen op het platform huren tegen een door de eigenaar bepaalde vergoeding (kilometerprijs en/of uurprijs). Een deel van deze opbrengst gaat naar het bedrijf voor het gebruik van het platform, verzekering en pechbijstand. De sleuteloverdracht verloopt meestal handmatig. Een mobipunt kan een plaats zijn waar P2P autodelers elkaar ontmoeten. Vandaag zijn drie organisaties in Vlaanderen actief: Tapazz, Drivy en Caramigo.

Kostendelend particulier autodelen

Bij deze vorm van autodelen worden één of meerdere private wagens door verschillende (buurt)bewoners gedeeld volgens een kostendelend principe. De eigenaar maakt geen winst maar krijgt de reële kostprijs van de wagen per gedeelde kilometer. Een mobipunt op buurtniveau kan de ideale standplaats zijn van een particuliere deelwagen. Vandaag zijn in Vlaanderen twee organisaties actief: Cozycar en Dégage.

C. Autodelen aan een mobipunt

Zoals reeds gesteld streven wij liefst naar twee deelwagens per mobipunt. In sommige regio's waar autodelen nog niet bekend is, is het een (financiële) uitdaging voor de lokale overheid om twee deelwagens 24/7 publiek toegankelijk te hebben. Als oplossing daarvoor kan de gemeente of stad kiezen om haar eigen wagenpark te delen. Tijdens de werkuren wordt de wagen gebruikt door het personeel, daarbuiten kan de wagen gedeeld worden met de bevolking aan een mobipunt. Op deze manier wordt een aanbod op maat gecreëerd. Naast het eigen aanbod van de gemeente of stad blijft er wel 1 deelwagen 24/7 publiek toegankelijk zodat er altijd een basisaanbod autodelen is. Na de werkuren en in het weekend wordt het aanbod vergroot door één of meerdere wagens uit het gedeeld gemeentelijk wagenpark. Op die manier kan een piek in het weekend worden opgevangen.

Om het wagenpark te delen met de bevolking zijn er twee mogelijkheden: technologie inbouwen (1) en/of wagens van autodeelaanbieders opnemen in de vloot (2).

Technologie inbouwen

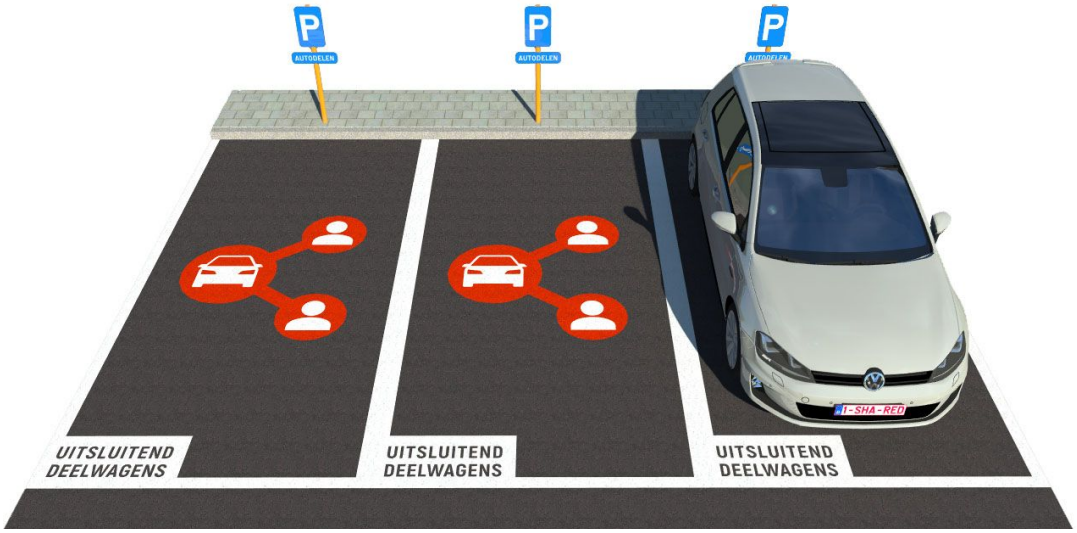
Heel wat gemeenten verduurzaamden recent hun wagenpark met CNG en/of elektrische wagens. Het is interessant om deze nieuwe(re) wagens in een deelsysteem te steken. Een aantal autodeelaanbieders hebben de mogelijkheid technologie in te bouwen in wagens om deze om te vormen tot deelwagens. De wagen blijft eigendom van de lokale overheid waardoor deze verantwoordelijk blijft voor verzekering en onderhoud. Afhankelijk van de wensen van de lokale overheid kan de administratie en facturatie bij de aanbieder terecht komen.

Deelwagens opnemen in het wagenpark

Een aantal aanbieders bieden vandaag speciale formules aan voor lokale overheden. Daarbij plaatst een aanbieder een deelwagen in de gemeente of stad. De wagen is tijdens de werkuren gereserveerd voor het personeel. Daarbuiten wordt hij met de inwoners gedeeld. De gemeente of stad betaalt een (maandelijkse) forfaitaire prijs tussen €450 en €800. Omdat de lokale overheid geen eigenaar meer is, is het onderhoud en de verzekering ten laste van de aanbieder. De voordelen van het delen zijn legio. De lokale overheid promoot duurzame (elektrische) mobiliteit, heeft aandacht voor inclusiviteit, wint aan publieke ruimte en kan een deel van de kostprijs van de wagen terugverdienen. Autodelen.net heeft een jarenlange ervaring bij het begeleiden van lokale overheden richting het juiste autodeelmodel.

D. Inrichting autodeelstandplaats

Vaste toegewezen standplaatsen voor minimaal twee deelwagens worden voorzien van een parkeerbord “autodelen”. Dit duidt aan dat het parkeren voorbehouden is voor voertuigen waarop de parkeerkaart voor autodelen is aangebracht. Daarnaast wordt de vaste standplaats voorzien van een rode grondbeschildering voor extra visibiliteit. Dit symbool wordt internationaal gebruikt voor de aanduiding van autodelen (bij mobipunten). Op de lijnmarkering is eveneens tekst voorzien die aanduidt dat het om een autodeelstandplaats gaat.



Figuur 2. Inrichting autodeelstandplaats

E. Begeleiding

Autodelen.net stelt zich als expert terzake ter beschikking van lokale overheden om op zoek te gaan naar de ideale autodeelaanbieder(s) voor het mobipunt. Concreet wordt er gewerkt met een behoeftepeiling waar de lokale overheid de voorkeuren kan aanduiden. Op basis daarvan doet Autodelen.net een eerste triage en koppelen we terug naar de autodeelorganisaties. Nadien bezorgen we de offertes aan de stad of gemeente en wordt er gekeken met welke partner in zee kan worden gegaan. Indien gewenst kan Autodelen.net ook ondersteuning bieden bij het opstellen van een bestek en de communicatie. Indien een lokale overheid geïnteresseerd is in het delen van het gemeentelijk wagenpark wordt een soortgelijk traject gevolgd.

3.3.1.2. Fietsstandplaats

Fietsen - en zeker elektrisch fietsen en fietsen met de bakfiets - wordt steeds populairder. Dit betekent dat het type fietser veranderd is, wat zorgt voor andere noden en wensen. De angst om de fiets te verliezen of mogelijke beschadiging beïnvloedt bij velen het gebruik ervan. De fiets zal in het nieuw vervoersplan bovendien een belangrijk instrument voor voor- en natransport worden en vormt daardoor een belangrijk onderdeel van de combimobiliteit.

Een goede fietsenstalling op elk mobipunt is dus aangewezen. Zowel de kwaliteit als de capaciteit ervan moet voldoende hoog zijn.

Een mobipunt is per definitie voorzien van een kwalitatieve fietsenstalling**.** Volgens de richtlijnen van Fietsberaad[7] is een ideale fietsenstalling veilig tegen diefstal en vandalisme. Daarnaast wordt er idealiter voorzien in een overdekte stalling. Naar klimaatadaptatie toe moedigen wij lokale overheden en bedrijven aan om na te denken over een groendak. Dit beschermt niet alleen tegen zware hagel of hete zon, maar past geheel binnen het concept van mobipunten. Tot slot biedt het bovendien een zekere vorm van sociale controle.

Naast de kwaliteit is het belangrijk om voldoende plaatsen te voorzien om zodoende de groter wordende vraag naar fietsparking te kunnen beantwoorden. Fietsers willen zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren en willen geen tijd verliezen door het zoeken naar een parkeerplek en bijgevolg de fiets verder te moeten plaatsen.

We nemen het streven naar een gemeenschappelijke fietsparkeer-visie in Vlaanderen mee in de uitbouw van de mobipunten. Volgende centrale thema's moeten afgetoetst worden bij het installeren van een kwalitatieve fietsenstalling.

A. Wat zijn de **doelstellingen** van ons mobipunt op vlak van fietsgebruik? In ieder mobipunt willen we bereiken dat de gebruiker zijn fiets vlot en veilig kan stallen, al dan niet om een overstap naar een andere modus te maken. De fiets doet met andere woorden dienst als voor- of natransportmiddel, maar kan zeker ook gewoon het hoofdvervoermiddel zijn voor winkel of horeca bezoeken. Sommige gemeenten kiezen er voor om ook fietsdeelsystemen aan te bieden op een mobipunt (zie 3.3.2.1).

B. Daarnaast moeten ook de **doelgroepen en stallingsbehoeften** van het mobipunt vastgelegd worden. Wie is de gebruiker van het mobipunt? Kunnen burgers, wonend rond het mobipunt, ook gebruik maken van de fietsenstalling?

   Bij mobipunten is de stallingsbehoefte[8] doorgaans kortparkeren (<2uur), langparkeren (tot 24u) en meerdaags parkeren (24u - 1 week).

---

[7] *http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/20171124%20Eindrapport%20deel%201_def_IC.pdf*
[8] *Zie tabel 1. Stallingsduur naargelang gebruikersprofielen. p.30 http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/20171124%20Eindrapport%20deel%201_def_IC.pdf*

- Inwoner van een stad of (buur)gemeente: deze doelgroep bevindt zich op fietsbare afstand van een mobipunt(en) en kent het aanbod dus goed. Mogelijk is er een bereidheid om verder te fietsen voor een hoger comfortniveau. Ook kan een mobipunt nuttig zijn om de fiets van de omwonende buurtbewoner te stallen indien die niet over de nodige ruimte beschikt.
- Pendelaar die de eerste of laatste kilometers fietst: dit is een functioneel fietsen (om aansluitingen te halen), waarbij snelheid een grote rol speelt. Overdag, of 's nachts en tijdens het weekend, blijft de fiets staan op het mobipunt. Deze gebruiker wenst dan ook dat deze fiets er over langere periode veilig blijft staan.
- Bezoeker van de stad of de gemeente: hierbij draait het om een recreatief of functioneel fietsen en speelt het verschaffen van info een belangrijke rol. Het is dan ook aangewezen om duidelijke bewegwijzering naar, van en op het mobipunt te voorzien.
- Werknemers met een werkplek in de directe omgeving van een mobipunt kunnen er ook hun fiets stallen en eventueel zelfs laten overnachten. Dit indien het bedrijf niet zelf over een fietsenstalling beschikt of indien de fiets wordt gebruikt om de afstand tussen bedrijf en mobipunt te overbruggen.

C. Een mobipunt streeft een bepaald **kwaliteitsniveau** na zodat elke eindgebruiker perfect weet wat hij kan verwachten op een mobipunt. Hou dus rekening met een logische inplanning en vlotte bereikbaarheid van de fietsenstalling. Deze ligt best op de natuurlijke route tussen vertrekpunt en de bestemming en ligt logischerwijze zo dicht mogelijk bij de bestemming. Zelfs mét bewegwijzering is een omweg niet optimaal en kan het voelbaar zijn aan wildparkeren van fietsen. Om verkeersveiligheid en vlotheid te garanderen kan bijvoorbeeld verder gewerkt worden met fietsdoorsteken op een mobipunt.

   Daarnaast kan er ook voorzien worden in parkeervakken met lage beugel om buitenmaatse fietsen te parkeren (bij knooppunten heeft 5% hier nood aan[9]). Een tip hierbij is om deze speciale fietsparkings verder weg te plaatsen zodat gewone fietsers hier niet parkeren. Voorzie bovendien ook de mogelijkheden om na verloop van tijd uit te breiden.

[9] *http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/20171124%20Eindrapport%20deel%201_def_IC.pdf*

D. Het bepalen van het **niveau van dienstverlening** volgt dezelfde criteria als de voorgedragen kwaliteitseis bij de oprichting van een mobipunt. Informeer en communiceer over het aanwezige aanbod, de bewegwijzering, veiligheid, bereikbaarheid en het sociale aspect zodat een mobipunt een aangename plek is om te wachten op je aansluiting. Het is ook belangrijk om de potentiële fietser te sensibiliseren en te activeren door o.a. nodige bewegwijzering te voorzien en de eventuele kostprijs mee te delen. Dergelijke info kan (digitaal) opgenomen worden op of naast de zuil. Verder moet ook in onderhoud van de mobipunten voorzien worden.

E. **Type locaties** vastleggen zal afhangen van welk type mobipunt er geïnstalleerd wordt. Wat is de beschikbare ruimte? Spreken we hier over een nieuw in te richten mobipunt of een quick-win dankzij reeds aanwezige voorziening en infrastructuur?
Welke fietsenstalling installeer je daar het best? Is er bijvoorbeeld nood aan een parking met twee verdiepingen, met toegangscode of ruimte voor buitenmaatse modellen?

F. Welke **externe partners** kunnen we betrekken bij de uitbouw van de standplaats? Wijzelf spelen een intermediaire rol door actief mee te denken over de mogelijkheden van je mobipunt, vervolgens door te verwijzen naar onze partners om verdere info te leveren (offertes en concrete mogelijkheden) en het gevraagde te installeren (bv. fietsenstalling of bewegwijzering).

Vandaag bestaat er een enorm arsenaal aan type's fietsstallingen[10]. Grosso modo wordt een opdeling gemaakt tussen open- en gesloten stallingen die al dan niet publiek toegankelijk zijn. In tijden van een groeiende elektrificering van de fietsvloot pleiten we ervoor om ook elektrische fietsen en speedelecs veilig te kunnen stallen. Daartoe bestaan vandaag verschillende opties waarbij de fiets zelf of enkel de batterij achter slot en grendel kan.

Bij mobipunten zal voornamelijk gewerkt worden met een hoog-laag systeem van fietsrekken en overkapping. Op die manier kunnen de fietsen droog gestald worden. Eventueel worden er fietsparkeervakken met lage beugel voorzien voor buitenmodel fietsen.

Bij het uitbouwen van een mobipunt ga je best ook even na wat de aangeboden functies zijn in een straal van 10 minuten fietsen. Je bekijkt het mobipunt met andere woorden best in de bredere context.

[10] *In Deel III van het rapport vind je een volledige uitwerking van wat best te installeren per type. http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/20171124%20Eindrapport%20deel%203_def_IC.pdf*

De concrete uitbouw van de fietsstandplaatsen hangt met andere woorden af van heel wat verschillende factoren. Voor de uitbouw van een fietsenstalling bij een bus- of tramhalte van De Lijn kan je bijvoorbeeld terecht bij De Lijn zelf. Voor de inrichting en het beheer van een carpoolparking of Park & Ride kan je dan weer terecht bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Wens je je hier verder in te verdiepen? In deel II[11] en deel III[12] van het rapport Fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten van Fietsberaad, kan je vragenlijsten terugvinden die je helpen om de gewenste situatie te creëren voor de fietser.

Ook volgende documenten bieden de nodige richtlijnen voor fietsenstallingen:

- Het Vademecum Fietsvoorzieningen (door Departement Mobiliteit en Openbare werken)
- De stallingswijzer (Ministerie van Binnenlandse zaken en Ministerie van Verkeer en infrastructuur)
- REVALOR (NMBS)

3.3.1.3. Nabije halte collectief vervoer (op maximaal 50 meter)

De nabijheid van een vorm van collectief vervoer is essentieel voor een mobipunt. Een mobipunt kan dus ingericht worden nabij een halte van De Lijn of een lokaal treinstation. Er zijn vandaag echter ook andere vormen van collectief vervoer: vervoer specifiek voor leerlingen of voor werknemers zoals de kantoorbus (OfficeOnWheels), de Havenbus (Zeebrugge) of de pendelbus van Max-Mobiel in o.m. de Gentse Haven.

In het kader van de pilotregio's ontstaan ook innovatie vormen voor collectief vervoer. Zo wordt in de Westhoek het Westflex systeem naar voor geschoven. In dat systeem kunnen gebruikers van openbaar vervoer beroep doen op ritten georganiseerd met taxi’s of bussen. In de Antwerpse regio bieden waterbussen vervoer via 3 verschillende routes. Daarnaast zijn er ook watertaxi’s.

Op voorstel van minister Ben Weyts kunnen private busmaatschappijen zoals Flixbus en Ouibus in de toekomst busvervoer tussen Vlaamse centrumsteden organiseren.

In het buitenland ontstaan er ook steeds meer initiatieven voor vervoer met kleine busjes die op aanvraag rijden. Deze rijden op het moment dat er een vraag is en kiezen de meest efficiënte route volgens het aantal passagiers en de behoefte op dat moment. Dit nieuw mobiliteitsaanbod heet micro-transit en zal in een toekomst met zelfrijdende voertuigen heel belangrijk worden. Vandaag wordt dit hoofdzakelijk in de Verenigde Staten en Azië aangeboden. Daarnaast wordt deze technologie in Europa via Shotl (Barcelona) aangeboden. Ook in Manchester experimenteert de vervoerregio via het project SimplyConnect met deze vorm van vervoer. Uber en concurrent Lyft experimenteren ook met busjes. Hun aanbod

[11] *http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/20171124%20Eindrapport%20deel%202_def_IC.pdf*
[12] *http://www.fietsberaad.be/Kennisbank/Bijlagen/20171124%20Eindrapport%20deel%203_def_IC.pdf*

bestaat vandaag uit klassiek taxivervoer en collectief Taxivervoer (Uberpool) en in de toekomst dus ook met iets grotere voertuigen.

Een belangrijke vraag die zich stelt is: *Is het nog noodzakelijk om haltes te voorzien, indien vervoer op maat wordt aangeboden?* In de Verenigde Staten kreeg Uber kritiek omdat zij in bepaalde steden meer autoritten zou veroorzaken ten nadele van openbaar vervoer. Als reactie hierop creëert Uber *Uber Express Pool*[13]. Via deze diensten worden ritten optimaal gedeeld door passagiers en gebundeld op te pikken op vaste punten. Uber kiest er dus voor om te werken met een soort mobipunten. Dit toont aan dat mobipunten belangrijk zijn om in de toekomst meer gedeelde ritten van carpoolen, taxi of collectief vervoer te hebben.

Om collectief vervoer gebruiksvriendelijk te maken is een halte met informatie en een schuilhuisje noodzakelijk. Lokale overheden kunnen voor 75% gesubsidieerd worden bij de aanleg van halteaccomodatie[14] van De Lijn. Bij andere vormen van collectief vervoer kan de verantwoordelijke voorzien in een overdekte wachtruimte.

Bij een mobipunt wordt ook rekening gehouden met de richtlijnen van een toegankelijke halte openbaar vervoer:

- De dichtstbijzijnde halteplaats voor openbaar vervoer ligt:
    - In plattelandsgemeenten binnen een straal van 750m
    - In kleinstedelijke gebied binnen een straal van 650m
    - In grootstedelijk gebied binnen een straal van 500m
- Plant de halteplaats op een verkeersveilige plaats in
- Vermijd indien mogelijk halteplaatsen voor (privé)inritten
- Plant de halteplaats bij voorkeur op een goed zichtbare plaats in
- Voorzie minstens één kort, verkeersveilig en toegankelijk toegangspad
- De gang van schuilhuisje naar opstapplaats moet conflictvrij verlopen
- Bussen dienen vlakbij de stoeprand halt te kunnen houden

3.3.1.4. Toegankelijkheid voor iedereen

Wat toegankelijkheid betreft, verwijzen we graag naar het Vademecum “Toegankelijk Publiek Domein”[15]. Dit document werd opgemaakt door Enter vzw in opdracht van de Vlaamse Overheid en bevat voldoende aanbevelingen die ook voor mobipunten gelden. Enter vzw fusioneerde in 2015 met enkele andere organisaties en werd Inter Vlaanderen. We verwijzen dan ook naar bronnen die op de website www.inter.vlaanderen terug te vinden zijn.

---

[13] *https://www.washingtonpost.com/news/dr-gridlock/wp/2018/07/25/a-new-study-says-services-like-uberpool-are-making-traffic-worse/?noredirect=on&utm_term=.6510cdc61c88*

[14] *meer info over de aanleg van halteaccomocatie zie: https://www.delijn.be/nl/zakelijk-aanbod/steden-gemeenten/zeven-pijlers/halteaccommodatie.html*

[15] *http://www.toegankelijkeomgeving.be/sites/default/files/2010-10-21_vademecum_2_1.pdf*

Een mobipunt wordt ingericht volgens het “Design for all” principe. De cruciale vraag voorafgaand is *“Hoe kan het ontwerp zowel esthetisch als functioneel zijn voor een zo groot mogelijke groep gebruikers?”*

Wanneer een mobipunt wordt opgericht dient men eerst te kijken naar alle mogelijke hindernissen voor mensen met een beperking, zowel op vlak van fysieke toegankelijkheid als op vlak van leesbaarheid van de aangeboden informatie. Hieronder lichten we concreet toe waarmee rekening moet gehouden worden bij het inrichten van voetpaden, een halte openbaar vervoer en parkeerplaatsen.

Voetpaden[16]

Bij de inrichting van een voetpad moet steeds rekening gehouden worden met de verblijfskwaliteit. Dit houdt in dat er voldoende ruimte voorzien moet worden voor het te verwachten gebruik, rekening houdend met de voorkomende obstakels en de gebruikers, waaronder ook rolstoelgebruikers.

Niveauverschillen vormen voor veel gebruikers (zoals rolstoelgebruikers, ouders met een kinderwagen en gebruikers van trolleys of rollators) een knelpunt. Denk hierbij aan drempels zoals stoepranden of grotere niveauverschillen zoals hellingen en trappen.

Hou rekening met de richtlijnen voor een toegankelijk voetpad:

- Vrije breedte looproute minimaal 1m50, liever 1m80 en altijd afgestemd op de te verwachten gebruiksintensiteit.
- Uitzonderingen:
    - Puntversmalling (= versmalling over een lengte van max. 1m20)
      min. vrije doorgangsbreedte 1m.
    - Lijnversmalling (= versmalling over een lengte van max. 10m)
      min. vrije doorgangsbreedte 1m20 en voor en na versmalling een vrije draairuimte van min. 1m50 x 1m50.
    - Vrije hoogte minimaal 2m10.

Ook met verkeersborden en straatverlichting moet verstandig en zuinig worden omgesprongen.
Plaats alleen verkeersborden als het niet anders kan en plant ze buiten de looproute in.
De mobipuntzuil, verkeersborden, lantaarnpalen, fietsenstalling en straatmeubilair mogen de vrije doorgang op het voetpad nooit belemmeren.

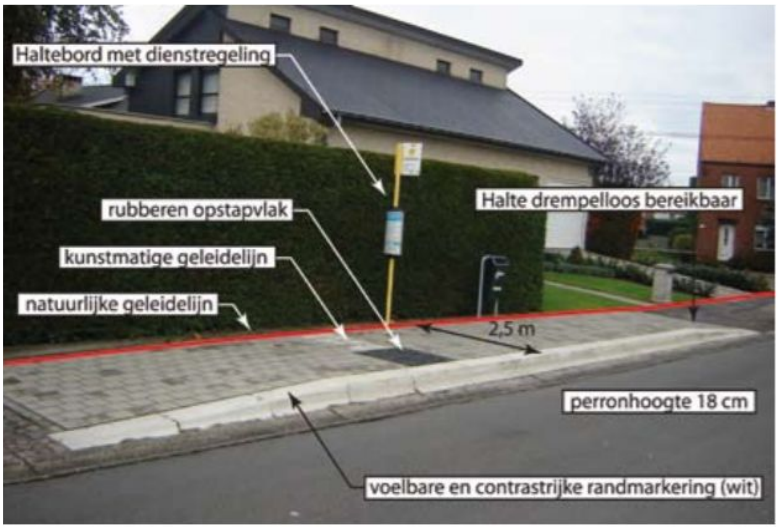
Een obstakelvrije looproute met een ononderbroken karakter vormt een ideale gidslijn voor slechtzienden en blinden. Contrast in materiaalgebruik, zowel tactiel als visueel, moeten wijzigingen in de looproute ondersteunen. Als er met de natuurlijke omgeving niet voldoende geleiding en waarschuwing gegeven kan worden, moeten er kunstmatige geleidelijnen en

[16] *https://inter.vlaanderen/sites/default/files/Wenkenblad_toegankelijkheid_voetpaden.pdf*

waarschuwingsmarkeringen aangebracht worden. Slechtzienden oriënteren zich voornamelijk op contrasten en kleurverschillen.

Halte openbaar vervoer

Vandaag is minder dan 2% van de haltes van De Lijn toegankelijk. Bij haltes van het openbaar vervoer geeft een opstapvlak van 90 x 90 cm aan waar mensen met een beperking het voertuig kunnen betreden. De chauffeur van tram, bus of (premetro) zorgt bij het halt houden dat de deuren van de toegankelijke toegang ter hoogte van dit opstapvlak uit komen.



Figuur 3. Een goed niet-verhoogd perron

Parkeerplaatsen

Parkeerplaatsen moeten zo ingericht worden, gesitueerd en uitgerust zijn dat ze het comfortabel en zelfstandig parkeren mogelijk maken voor iedereen. Ook de aansluiting van deze parkeerplaatsen met de omringende paden dient zo uitgevoerd te zijn dat ze voor iedereen bruikbaar is, dus ook voor personen met een beperking.

Indien er meer dan 4 parkeerplaatsen voorzien worden moet minstens 6% aangepast en voorbehouden worden voor mensen met een specifieke parkeerkaart daarvoor. Daarnaast is het aangewezen om een aantal comfortparkeerplaatsen te voorzien voor mensen zonder speciale parkeerkaart, maar die nood hebben aan een bredere parkeerplaats.

3.3.1.5. Kwaliteitsvolle omgeving en verlichting

Een mobipunt beschikt in eerste instantie over kwalitatieve verlichting. Dit kadert binnen het gegeven dat een mobipunt symbool moet staan voor kwalitatieve publieke ruimte die duurzame mobiliteit en leefomgeving combineert. Een particulier die moet wachten aan een mobipunt moet dit kunnen doen in een leuke omgeving waar lokale handelaars ook zeker bij

betrokken kunnen zijn. Verder moet het mobipunt op ieder moment van de dag veiligheid uitstralen.

3.3.1.6. De mobipuntzuil

Een vast onderdeel van het mobipunt is de mobipuntzuil. Het doel van deze zuil is tweevoudig. Enerzijds markeert de zuil het mobipunt op een herkenbare manier en vormt ze een baken dat vanop afstand duidelijk te zien en te herkennen is. Anderzijds geeft de zuil allerhande informatie aangaande de aanwezige vervoersmogelijkheden en aanvullende functies.

Het verstrekken van informatie over het mobipunt is - zeker bij de eerste mobipunten - belangrijk om voor gebruikers de functie en betekenis van de plaats te duiden. Daarbij heeft niet elke potentiële gebruiker van het mobipunt de mogelijkheid om via de smartphone alle benodigde informatie op te zoeken. Hetzij omdat de persoon in kwestie geen smartphone bezit, hetzij omdat deze niet beschikt over een mobiel internetabonnement. Onder meer ouderen zijn op dit vlak een kwetsbare doelgroep, daar de vraag naar mobiliteit er wel is maar men vaak geen smartphone heeft.

Figuur 4. De mobipuntzuil

A. Basiselementen

De informatiezuil is op een herkenbare manier vormgegeven volgens de huisstijl van het mobipunt-merk en bestaat uit twee delen. Onderaan een groene 'body' van circa twee meter hoog en een halve meter breed waarop de informatie op ooghoogte te lezen is, en aansluitend bovenaan een baken van nog eens een meter hoog met het mobipunt-logo dat vanop afstand goed te zien zal zijn. In totaal is de zuil drie meter hoog en een halve meter breed.

De informatie die op de groene body staat wordt in witte belettering uitgevoerd. Standaard staat op de beide zijkanten van de body de naam van het mobipunt. Op de voor- en achterzijde van dit groene deel zal vermelding worden gemaakt van de unieke ID en een QR-code die rechtstreeks verwijst naar de informatiepagina van dat specifieke mobipunt. Onderaan wordt de algemene URL 'www.mobipunt.be' geplaatst. De ID is de unieke determinant van ieder mobipunt en bestaat uit de prefix 'MP', gevolgd door een combinatie van de postcode waar het mobipunt gelegen is en een volgnummer, bijvoorbeeld 'MP-1800.1', 'MP-9050.3', … De ID en QR worden toegewezen door het projectteam.

In de beginfase is het aangewezen om op de achterzijde van de zuil algemene informatie te plaatsen over wat een mobipunt precies is om het concept te introduceren bij het brede publiek.

Er zijn twee varianten van de infozuil voorzien. Een 'statische' zuil met gedrukte informatie en een 'interactieve' zuil waarop onder andere realtime vervoersinformatie zal verschijnen. Momenteel (september 2018) is enkel de analoge zuil beschikbaar. De hier genoemde basiselementen zullen in beide gevallen identiek zijn.

Figuur 5. Informatiezuil mobipunten

B. Statische informatiezuil

De eerste variant van de zuil biedt op weerszijden geprinte informatie over het mobipunt. Hier moeten ten minste de volgende zaken worden vermeld:

- Kaart met situering en 500 meter wandelafstand
- Aanwezige deelsystemen en eventuele toelichting
- Openbaar-vervoerverbindingen in de buurt

C. Interactieve informatiezuil

Variant met display, in ontwikkeling.

D. Aanvraag

Voor een offerte op maat vragen wij je met ons contact op te nemen.

3.3.2. Extra mobiliteit

Onder extra mobiliteit worden de functies verstaan die aanvullend zijn op de essentiële functies van een mobipunt; fietsdeelsystemen, scooterdelen en stepdelen, een laadpunt voor elektrische auto's, kiss & ride zones, bewegwijzering voor wandel- en fietsroutes, publieke fietspomp of fietsherstelplaats of een verdeelpunt voor buggy's.

3.3.2.1. Fietsdeelsysteem

Een fietsdeelsysteem is een systeem waarbij je gratis of tegen vergoeding (al dan niet met abonnementskost) een fiets kan ontlenen voor gebruik. Vervolgens breng je deze al dan niet bij dezelfde halte terug zodat een volgende gebruiker deze kan ontlenen. Een mobipunt is de ideale locatie voor een fietsdeelsysteem. Zeker in landelijke gebieden is het de perfecte locatie om niet-conventionele fietsen zoals E-bikes of (elektrische) bakfietsen aan te bieden.

Bij fietsdeelsystemen wordt grosso modo een onderscheid gemaakt tussen drie verschillende systemen**.**

A. Back to one: deze vorm van fietsdelen wordt vaak als last mile oplossing aangeboden. De fietsen moeten altijd naar dezelfde locatie worden teruggebracht na afloop van de deelbeurt. De meeste van deze systemen werken met een kaart en/of app. Vandaag vind je dit systeem nabij grotere stations (Blue-bike) of in de Gentse rand (Trapido).

B. Back to two/back to many: bij deze vorm van fietsdelen hoeft de fiets niet naar dezelfde locatie teruggebracht te worden. Bij een back to two systeem kan de fiets ook op een andere standplaats achtergelaten worden. Bij een back to many systeem kunnen de fietsen op verschillende standplaatsen achtergelaten worden. Om te voorkomen dat fietsen ongelijk verdeeld raken werken aanbieders vaak sturend via de app, via incentives allerhande of worden de fietsen fysiek herplaatst. De bekendste systemen in Vlaanderen vandaag zijn de Villo's in Brussel, de Velo's in Antwerpen en Mobit.

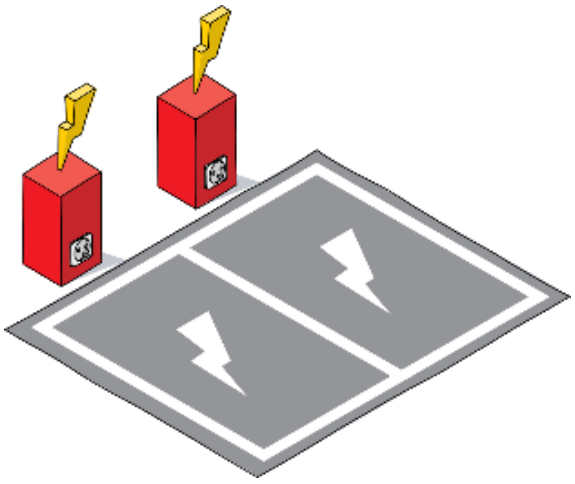
C. Free floating: bij een free floating systeem kunnen de fietsen eender waar achtergelaten worden. De gebruiker kan via de app de fiets lokaliseren. Vandaag bestaan ook hybride vormen waarbij met zones wordt gewerkt. De deelfiets wordt dan terug naar een bepaalde zone gebracht. De bekendste systemen vandaag zijn de E-Bike's van Billy in Brussel, Mobit, Cloudbike en O-Bike.

3.3.2.2. Scooterdelen en stepdelen

Een mobipunt kan een ideale locatie zijn om aan scooterdelen of stepdelen te doen. Scooterdelen is een aanvullend deelsysteem naast autodelen en fietsdelen. Voor langere verplaatsingen of voor gebruikers die noch een fiets noch een wagen willen gebruiken zijn scooters een oplossing. Voor de last-mile zijn deelsteps dan weer ideaal. Vandaag zijn er in Vlaanderen twee deelscooterorganisaties actief: Scooty (Brussel en Antwerpen) en Poppy (Antwerpen). In Brussel startte in 2018 het deelstepsysteem Troty. Al deze systemen werken volgens de free-floating systemen binnen één (grote) zone.

Daarnaast zijn lokale initiatieven mogelijk. Zo biedt de Stad Deinze de mogelijkheid om de scootmobiel voor minder mobielen te delen aan het mobipunt aan de Leiespiegel.

3.3.2.3. Laadpunt voor elektrische auto's



A. Binnen de CPT (Clean Power for Transport) uitrol

Gemeenten kunnen tot 2020 gebruik maken van de globale CPT-uitrol van laadpalen. In ruil voor een concessie aan de CPO (charge point operator) kan een gratis laadpaal aan een mobipunt geplaatst worden. De CPO is verantwoordelijk voor het leveren, installeren en onderhouden van het laadpunt en de storingsdienst. In 2017 en 2018 haalde Allego deze opdracht binnen.

Binnen de CPT-uitrol kreeg iedere lokale overheid een vast aantal palen toegewezen die voor 2020 moeten geplaatst worden. In kleine gemeenten zijn deze vandaag al allemaal geplaatst, in grotere zijn nog palen voorzien voor 2019 en 2020. De locaties daarvan staan nog niet vast, de aantallen wel. Tot 2020 kan een lokale overheid de CPT-laadpunten strategisch inplanten aan potentiële mobipunt locaties.

Als de gemeenten al hun voorziene CPT laadpalen reeds geplaatst hebben of de gekozen CPT-locaties voor 2018 niet overeenstemmen met de locatie van het mobipunt kunnen ze ofwel de vrije markt op of gebruik maken van een Eandis aanbesteding.

B. Eandis aanbesteding

Bij een Eandis aanbesteding betaalt de gemeente voor de laadinfrastructuur. Afhankelijk van de toegankelijkheid (24/7), de omgeving, het type lader en de beschikbaarheid van het gepaste elektriciteitsnet is de richtprijs €2.500. Het aanvragen van een paal kan via de relatiebeheerders van Eandis of rechtstreeks naar een marktpartij - al dan niet via een aanbesteding (wet op overheidsopdrachten).

C. Markt

Voor de plaatsing van een laadpaal kan ook buiten netbeheerder Eandis om gewerkt worden. De netbeheerder blijft weliswaar betrokken bij de finale aankoppeling op het stroomnet. De markt werk grosso modo op 3 manieren voor de plaatsing van de paal.

1. Eigen financiering. Bij interessante locaties kan een CPO kiezen om de laadpaal zelf te plaatsen. De inkomsten op de paal zijn volledig voor de CPO. Mobipunten zijn interessante locaties waardoor dit model waarschijnlijk is. Een aantal aanbieders richten zich sterk op dit model en doen - indien de locatie hen aanstaat - de plaatsing gratis.
2. Cofinanciering: In samenspraak kan gekozen worden voor cofinanciering. De inkomsten op het laadpunt worden verdeeld met de CPO.
3. Financiering gemeente: Op minder interessante locaties gaan CPO's zelf geen risico nemen en vragen ze een volledige financiële tegemoetkoming van de lokale overheid. Dit scenario is weliswaar weinig waarschijnlijk aan een mobipunt.

D. Potentiële aanbieders

- Allego

  Allego is van oorsprong een Nederlands bedrijf. In 2017 en 2018 haalden zij de aanbesteding voor de CPT publieke laadpalen binnen. Ze richten zich voornamelijk op het publiek domein en hebben daar 670 AC en 55 snellaadpalen. Binnen CPT doen zij de plaatsing gratis. Daarbuiten kan dit op interessante locaties ook. Op minder interessante locaties vraagt men een risk sharing met de gemeente.

- Bluecorner

  Net als Allego is Bluecorner specialist in publieke laadpunten. Hun model bestaat (afhankelijk van de locatie) uit eigen - 50/50 of financiering door de gemeente. 100% interoperabel.

- Vitaemobility

  Vitaemobility is een nieuwere speler in de markt van de laadinfrastructuur. Ze bieden evenwel meer aan dan enkel de laadpaal. Via hun VM Guide kunnen EV bestuurders op zoek naar interessante locaties nabij het mobipunt. Dit is eveneens het financieringsmodel voor de paal: via advertising inkomsten genereren uit de omgeving van het laadpunt.

- CenEnergy

  CenEnergy is een nieuwe speler op de markt. Hun financieringsmodel is eveneens sterk afhankelijk van de locatie van het laadpunt.

- EV-Point

  EV-point komt voort uit een familiebedrijf. Ze richten zich zowel op privé als publiek domein. De plaatsing is - indien de locatie interessant is - gratis.

Technische info

Voor elektrisch autodelen is de aanwezigheid van een laadpaal cruciaal. De meeste locaties beschikken idealiter over een 3N 400V stroomnet. In het geval dit er niet is zijn er steeds hybride oplossingen mogelijk. Het is evenwel belangrijk om te vermelden dat het laadpunt wettelijk niet exclusief voor autodelen kan gereserveerd worden. In de praktijk merken we evenwel dat heel wat lokale overheden een gedoogbeleid hanteren hiertegenover. Als symbool kan een extra logo “elektrische voertuigen” aangebracht worden - eventueel zelf voorzien van het type voertuig.

E. Kritische noot

Elektrische laadpalen kunnen meer autoverkeer naar een mobipunt lokken wat ten koste kan gaan van de publieke ruimte. Op andere locaties zoals aan de rand van een stad kunnen laadpalen of snellaadpalen dan weer een enorme meerwaarde zijn. De gemeente moet dus kritisch nadenken over de plaatsing en de locatie. Indien het mobipunt beschikt over een laadpaal wordt steevast minimum één plaats gereserveerd voor een elektrische deelwagen.

3.3.2.4. Ophaalpunt voor taxi of carpoolen

Vlaanderen kent vandaag een netwerk van ongeveer 90 carpool- en “Park & Ride” parkings. Zij bieden plaats voor ruim 5.800 wagens. Een overzicht hiervan vind je terug op https://www.carpool.be/nl/carpool/parkings/index of https://wegenenverkeer.be/carpoolparkings .

Deze parkeerplaatsen bevinden zich hoofdzakelijk langs op- en afritten van snelwegen. Een fijnmaziger netwerk van opstapplaatsen nabij woonbuurten en bedrijventerreinen kan het gedeelde autogebruik nog beter faciliteren. Om het wachten op de carpoolpartner zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is een goede verlichting en een schuilhuisje noodzakelijk. Voor de chauffeur die de carpooler oppikt wordt de parkeerplaats best zo ingericht dat je vlot

kan in- en uitrijden zonder daarbij fietsers of voetgangers te hinderen. Voor taxichauffeurs gelden gelijkaardige voorwaarden.

Op het mobipunt wordt best ook contactinformatie en informatie over de carpool-app (bv. www.carpool.be) gecommuniceerd.

Op een digitaal bord in de mobipuntzuil of de website van de gemeente kan ook het carpoolaanbod gevisualiseerd worden. Taxistop biedt dergelijk gepersonaliseerd aanbod aan voor gemeenten.

3.3.2.4. Bewegwijzering van wandel- en fietsroutes

Als het mobipunt aansluit bij wandel- en fietsroutes en in dat opzicht relevant is binnen het recreatieve netwerk, is het nuttig signalisatie te voorzien naar deze routes of de locaties welke ermee kunnen worden bereikt.

3.3.2.5. Publieke fietspomp/fietsherstelplaats

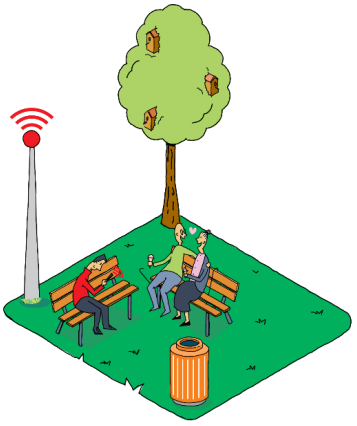
Naast kwalitatieve fietsinfrastructuur is het aanbieden van fietsonderhoud materiaal aan een mobipunt naar de gebruiker toe zeer nuttig. Bestaande mobipunten in o.a. Deinze beschikken vandaag reeds over een publieke fietspomp die veelvuldig gebruikt wordt. Een lokale overheid of bedrijf zou dit kunnen upscalen tot een mobiele fietsherstelplaats. De markt biedt hiervoor vandaag verschillende mogelijkheden. Een particulier krijgt op die manier aan een mobipunt alle nodige tools ter beschikking voor het herstellen van zijn of haar fiets.

3.3.2.6. Verdeelpunt buggy

Voor ouders is het niet altijd eenvoudig om met het openbaar vervoer te reizen en de kinderen met de daarbij horende spellen mee te nemen. Een buggypunt maakt het aantrekkelijk voor jonge gezinnen om naar jouw stad of gemeente te reizen met het openbaar vervoer.

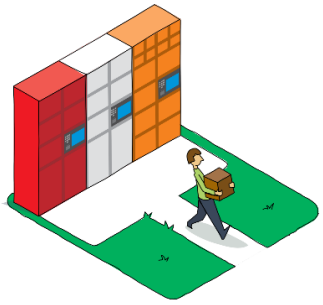
Vandaag zijn er in Vlaanderen al buggypunten in o.m. Gent, Leuven en Roeselare. Zij werken hiervoor samen met de Limburgse start-up Buggy Booker (www.buggybooker.com).

3.3.3. Andere mogelijke toepassingen



- Zitbank of tafel. Aangezien een mobipunt een kwalitatieve ruimte moet zijn is het vrijwel essentieel om te voorzien in een zitbank en/of tafel. Binnen de duurzaamheidsvisie van een mobipunt is er ook mogelijkheid om te voorzien in zogenaamde solar benches. Dit zijn zitbanken waar zonnepanelen in geïntegreerd zijn. Hierdoor ontstaat ook de mogelijkheid om aan het mobipunt te voorzien in WIFI en oplaadpunten voor smartphones, tablets of laptops.
- Vuilbak
- Drinkfontein
- Openbaar toilet met faciliteiten voor babyverzorging
- WIFI
- Oplaadpunt voor smartphones

3.3.4. Bijkomende functies



- Geefkast of boekenruilkast
- Digitale of papieren ad valvas voor info over o.a. buurtactiviteiten of real-time info openbaar vervoer. De energiebron voor dit infobord is bij voorkeur een zonnepaneel. Deze locatie kan ook nuttig zijn om flyers en affiches achter een glazen wand te steken.
- Lockers of pakjesautomaten met digitale toegangscode. Deze kunnen gebruikt worden voor levering van online aankopen, stockage voor extra's die het autodelen nog aantrekkelijker maken (bv. kinderstoel, GPS of sleutel bij peer-to-peer autodelen), bewaarplaats fietshelm, sleuteloverdracht AirBnB of andere vormen van spullendelen.

  Er zijn in Vlaanderen verschillende leveranciers. Het grootste netwerk van pakjesautomaten biedt Cubee aan. Cubee werkt samen met E-commerce bedrijven die zo kilometers kunnen besparen op de last-mile van leveringen in de buurt.

Figuur 6. Voorbeeld lockers Cubee - zie www.cubee.be

Ook Mobile Locker biedt gepersonaliseerde lockers aan en werkt samen met e-commerce.

Figuur 7. Voorbeeld lockers Mobile Locker - zie www.mobilelocker.eu

- Gekoelde lockers voor distributie voedsel
- Oplaadpunt voor smartphones
- Integratie groen op overdekkingen of rond de inplanting.
- Postbus
- Distributie gratis kranten en magazines

- Waskiosk (outdoor wasserette voor wassen en drogen van textiel). Een mogelijke leverancier is Prontophot.

Figuur 8. Voorbeeld waskiosk Prontophot - zie www.prontophot.nl

3.4. Meldingsplicht en randvoorwaarden

Steden, gemeenten en ontwikkelaars die met mobipunten aan de slag gaan, zijn verplicht dit te melden.

Zo kunnen we enerzijds toezien dat de kwaliteit van het betreffende mobipunt gegarandeerd wordt. Anderzijds kan de beschikbare informatie worden toegevoegd aan de overkoepelende databank van het netwerk van mobipunten. Het nieuwe mobipunt wordt zo optimaal geïntegreerd in het bredere concept.
De informatie in de databank wordt als open data beschikbaar gesteld aan derden (bijvoorbeeld voor verder gebruik in routeplanners) en wordt tevens gebruikt om gebruikers via website, smartphone-app en mobipuntzuilen te informeren. Elk punt krijgt ook een unieke code toegewezen. Deze code bevat de postcode van de betreffende gemeente en een volgnummer.

Om de herkenbaarheid van de mobipunten op het terrein te garanderen, werd een eigentijdse zuil ontwikkeld. Deze zuilen maken de mobipunten goed zichtbaar in de publieke ruimte (zie 3.3.1.6.).

Een melding van een 'nieuw mobipunt' of een 'mobipunt in planning' kan gebeuren via www.mobipunt.be.

4. Partners

De promotie van mobipunten en het schrijven van deze handleiding gebeurde door Autodelen.net, Taxistop vzw en Infopunt Publieke Ruimte.

Autodelen.net

Autodelen.net is het Vlaams Netwerk Autodelen en heeft als doel de ecologische, sociale en economische voordelen van autodelen te maximaliseren door:

- De belangen te bundelen van de particuliere autodeelgroepen en autodeelorganisaties
- Autodelen te vertegenwoordigen tegenover (lokale) overheden
- De uitbouw van het algemeen concept autodelen
- Innovatie en pilootprojecten

Autodelen.net streeft naar een duurzame maatschappij waarin autogebruik belangrijker wordt dan autobezit, waarin iedereen mobiel is en waarin iedereen die eens een auto nodig heeft, er één kan gebruiken. We dromen van buurten met veel ruimte, schone lucht en een grote verbondenheid. Autodelen is één van de deeloplossingen doordat het inspeelt op diverse beleidsterreinen zoals milieu, mobiliteit, sociale cohesie, leefbaarheid van buurten, inclusie en toegankelijkheid.

Autodelen.net introduceerde in 2012 een pilootproject betreffende het delen van het gemeentelijk wagenpark in samenwerking met de gemeente Schelle. De voorbije jaren deden we ervaring op in het begeleiden en ondersteunen van gemeenten die een eigen wagen willen delen met de bevolking. Zo hebben we (via een actieprogramma van MOW) 25 steden en gemeenten begeleid.

Autodelen.net heeft ruime ervaring in het samenbrengen van alle autodeelaanbieders en het opzetten van projecten of gemeenschappelijke standpunten met ons. Zo coördineren we een algemene communicatiecampagne autodelen in Gent[17], hielpen we Cambio en Partago innovatieve projecten opzetten (respectievelijk het delen van een rolstoelvriendelijke wagen en het delen van twee elektrische wagens van Solidariteit voor het Gezin in Mesen) en organiseren we regelmatig overleg (recent betreffende een stimuleringskader elektrisch autodelen i.s.m. The New Drive).

Autodelen.net is betrokken bij Europese projecten waarbij we als specialist optreden omtrent autodelen. In Share-North[18] is Autodelen.net bovendien coördinator van het werkpakket

[17] *www.autodelen.gent*
[18] *www.share-north.eu*

“shortcut to the future” waarbij onderzoek en visievorming omtrent nieuwe trends (zelfrijdende auto, blockchain,…) de belangrijkste accenten zijn. Ook de mogelijkheden van elektrische voertuigen en autodelen behoort tot dit werkpakket.

Autodelen.net is mede-initiatiefnemer van de Green Deal Gedeelde Mobiliteit[19] en is onder andere betrokken bij de thematische werkgroep betreffende woningbouwlocaties.

Autodelen.net heeft ook ruime ervaring in het begeleiden van bedrijven bij het introduceren van innovatieve vormen van autodelen. Voorbeelden daarvan zijn het delen van rolstoelvriendelijke wagens, inclusief chauffeur, met diverse organisaties en overheden (bv. Pegode vzw, Den Dries vzw, … en het delen van wagens voor bijzondere doelgroepen met bv. sociale huisvestingsmaatschappij “De Ideale Woning”. Meer info over deze projecten vind je op de website van Autodelen.net.

[19] *www.gedeeldemobiliteit.be*

Taxistop vzw

Taxistop is een vzw met als missie “Share to impact”. We bieden toepassingen voor ‘delen’: autodelen, carpoolen en vervoer op maat voor ouderen (Minder Mobielen Centrales). Taxistop streeft naar een economische, sociale en milieuvriendelijke impact.

Share to impact betekent ook: ideeën delen. Aan de hand van projectwerking deelt Taxistop opinies en ervaringen om politiek en sociaal bewustzijn te creëren en zodoende beter gebruik te maken van bestaande middelen. In onze werking gaat Taxistop verder dan de puur commerciële marktspelers, die meestal in stedelijke gebieden blijven omwille van de grotere commerciële opportuniteiten. Taxistop streeft ernaar om ook andere regio’s en doelgroepen te bereiken.

Taxistop ontwikkelt diensten die delen mogelijk maken aan de hand van eigen software:

- Carpool.be en de carpool-app (pendelaars, evenementen, scholen en lange afstanden);
- Minder Mobielen Centrales, een dienstverlening met 37.000 oudere leden en 3.000 vrijwillige chauffeurs (beheer van software voor de lokale gemeenten en mobiele website voor de chauffeurs) Vanpooling: software voor organisaties die transport bieden naar industriezones;
- Cambio autodelen: Taxistop is oprichter, partner en leverancier van cambio.

Taxistop promoot duurzame en gedeelde mobiliteit via projectwerking:

- Car Free Day;
- Green Deal Gedeelde Mobiliteit;
- Europees project Share-North: Living labs en politieke en publieke bewustmaking voor gedeelde mobiliteit;
- Europees project Inclusion: Onderzoeksproject met pilots voor bereikbaarheid voor bijzondere doelgroepen;
- Europees project G-PaTRA: Pilootprojecten voor landelijke mobiliteit.

Infopunt Publieke Ruimte

De Voetgangersbeweging ijvert al sinds de jaren ‘80 voor toegankelijkheid en veilige voetgangersinfrastructuur en heeft een 15-tal jaar geleden de focus verbreed van voetgangersinfrastructuur stricto sensu naar de openbare ruimte in de brede betekenis van het woord. Als je wil dat mensen zich duurzaam verplaatsen en de auto meer aan de kant laten, moet je aandacht hebben voor de openbare ruimte in zijn totaliteit. Te voet gaan gaat om meer dan verkeersveiligheid en toegankelijkheid. Ook groenvoorziening, belevingswaarde, materiaalgebruik, gebruikersdiversiteit, sociale veiligheid en vele andere aspecten komen in het vizier. Om opdrachtgevers en ontwerpers van openbare ruimten te inspireren tot meer kwaliteit, richtte de Voetgangersbeweging in 2005 ‘Steunpunt Straten’, inmiddels Infopunt Publieke Ruimte (IPR), op.

IPR is een netwerkorganisatie die het belang van kwaliteitsvolle publieke ruimte op de agenda plaatst. Dit gebeurt door het uitgeven van publicaties (tijdschrift, praktijkboek en databank publieke ruimte), het organiseren van vorming (congres publieke ruimte en themadagen).

Als netwerkorganisatie wordt IPR gesteund door heel wat bovenlokale en lokale overheden, maar eveneens door private partners en non-profit organisaties.

Bij het positioneren en promoten van te voet gaan, besteedt de Voetgangersbeweging veel aandacht aan de relatie en interactie met andere vervoersmodi. Door onze positie als netwerkorganisatie heeft IPR heel wat knowhow verworven over een goede inrichting van publieke ruimte en het conceptualiseren van nieuwe ruimtelijke typologieën.

Zo meent IPR dat de multifunctionaliteit van mobipunten een belangrijke kritische succesfactor zal zijn. Deze kan pas gerealiseerd worden door een goede fysieke inrichting. Met onze kennis, ervaring en contactennetwerk weet IPR de juiste verbanden en voorbeelden aan te halen en de koppeling te maken met andere beleidsdomeinen (sociale aspect, vergroening, klimaat, e.d.m.).

Naast onze inhoudelijke kennis is IPR vertrouwd met samenwerking met het lokale bestuursniveau. Deze ervaring werd opgebouwd op basis van talrijke projecten. Ons IPR-netwerk heeft meer dan 100 lidgemeenten. In 2017 werd, in opdracht van het Departement Omgeving, het project “Groene Functionele Belevingstrajecten” (GFBT) uitgewerkt in samenwerking met Arcadis Belgium en de vzw Trage Wegen. IPR stond hierbij in voor de conceptualisatie van GFB-trajecten, het uitwerken van een voorbeeldenboek, het mee ontwikkelen van een aanpak alsook de disseminatie naar lokale besturen.

5. Share-North en G-PaTRA

Het uitdenken van een concept, de ontwikkeling van een beeldmerk en illustraties en de verdere promotie kaderen binnen het Interreg Noordzeeproject Share-North, gecofinancierd door de provincie Oost-Vlaanderen. Dit project zorgt voor een overdracht van kennis van de steden Bremen (Duitsland) en Bergen (Noorwegen). Beide steden hebben momenteel een beleid rond mobipunten. www.share-north.eu

Mobipunt Bremen

Mobipunt Bergen

Taxistop is ook actief in het Interreg Noordzeeproject G-PaTRA. Dit project focust op innovatieve mobiliteitsoplossingen in landelijke gebieden. Ook in dit project worden ervaringen uitgewisseld over gedeelde mobiliteit. Taxistop werkt hiervoor o.m. samen met de Nederlandse provincie Drenthe die een netwerk van lokale reishubs wil creëren. http://northsearegion.eu/g-patra/

Colofon

Autodelen.net vzw

K.M. Hendrikaplein 65B

9000 Gent

Jeffrey Matthys

09 242 32 75

jeffrey@autodelen.net

Taxistop vzw

K.M. Hendrikaplein 65B

9000 Gent

Angelo Meuleman

09 242 32 18

ame@taxistop.be

Infopunt Publieke Ruimte (VGB vzw)

Diksmuidelaan 303

2600 Antwerpen

Tom Dhollander

03 270 06 31

tom.dhollander@publiekeruimte.info

MOBIPUNT

Deze handleiding en de algemene bekendmaking van het concept mobipunten over het Vlaamse grondgebied kwam tot stand dankzij Autodelen.net, Taxistop vzw en Infopunt Publieke Ruimte.

Dit document bevat niet alleen alle nuttige informatie, maar helpt steden, gemeenten en andere inrichters van mobipunten al goed op weg om zelf een mobipunt in te richten. De initiatiefnemers kunnen je verder op weg helpen met concrete tips op maat. De contactgegevens vind je achteraan deze handleiding.

WWW.MOBIPUNT.BE