

Digitale Q&A mobipunten

29 april 2021

Een initiatief van Maak een mobiPunt!, pilootproject van het Strategisch project Regionet Leuven. Maak een mobiPunt! ging in 2019 van start. Het wordt gesubsidieerd door het departement Omgeving in het kader van Lokale Klimaatprojecten en het departement Mobiliteit en Openbare Werken in het kader van Clean Power for Transport. Het project wordt getrokken door de Provincie Vlaams-Brabant, de intercommunale Interleuven, de vzw Mobipunt en Autodelen.net. Acht gemeenten stapten in 2019 mee in het project: Geetbets, Herent, Huldenberg, Landen, Linter, Rotselaar, Tienen, Zoutleeuw.

1. Wie neemt het initiatief? En wie neemt initiatief in geval van mogelijk hoppinpunt aan NMBS-station?

Samen met de VVR zijn er verschillende mobipunten toegewezen aan de gemeenten. Voor de VVR Leuven en Vlaamse Rand worden er nu in samenwerking met het consortium prioritaire punten uitgewerkt. De kaart van de VVR bevat natuurlijk meer mobipunten dan deze 35. Tegelijk willen gemeentes mogelijks ook nog aanvullende mobipunten inrichten.

Wie neemt initiatief hangt af van de situatie. Voor gewestwegen is AWV verantwoordelijk en neemt deze ook het initiatief. Voor mobipunten op gemeentelijke grond kan de gemeente zelf initiatief nemen.

Stations vallen vaak onder de prioritaire mobipunten. Indien niet kan ook hier de gemeente initiatief nemen. Aan stations bestaan er echter nog heel wat onduidelikheden. Wat er kan op NMBS gronden en wat op kleine wegenis wordt momenteel nog besproken tussen MOW en de NMBS. Wel is al duidelijk dat op kleine wegenis veel meer zal kunnen en mits toestemming van de NMBS. Waar voor NMBS gronden verschillende exclusiviteitscontracten gelden waar eerst duidelijkheid moet worden over geschept.

2. Zijn er al richtlijnen die we als gemeente kunnen toepassen?

Er is nog geen vademecum mobipunten dus de richtlijnen staan nog niet allemaal in detail op papier. Maar bepaalde zaken zijn wel al bekend: het BVR mobipunten laat weten wat er minstens moet zijn om van een hoppinpunt te kunnen spreken.

BVR Mobipunten: "Een mobipunt is uitgerust met:

- Parkeerplaatsen indien nodig, waarbij er aangepaste en voorbehouden plaatsen voor personen met een beperking zijn
- Een fietsenstalling met ruimte voor buitenmaatse fietsen
- Informatiedragers (*de Hoppinzuil*)
- Infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken"

"Mobipunten zijn goed toegankelijk voor alle gebruikers, met of zonder handicap, ongeacht leeftijd en omstandigheden, zodat iedereen zich zelfstandig en zonder assistentie kan verplaatsen."

Graag verwijzen we ook door naar de [Hoppin huisstijlgids](#), versie april 2021. Deze bevat nu reeds beperkte richtlijnen voor wegbeheerders (p.41) en geeft een duidelijk beeld over het toepassen van de Hoppin huisstijl en de te gebruiken iconen.

Tot slot kan ook momenteel ook de [Vlaamse Beleidsvisie Mobipunten](#) van 2019 een kader bieden om verschillende kwaliteitseisen inhoudelijk vorm te geven.

3. Laadinfrastructuur elektrische deelwagens: is Allego de enige marktspeler voor openbare laadinfrastructuur?

Neen, Allego is niet de enige marktspeler (cfr. Allego, Blue corner, New Motion, en vele anderen). Allego heeft wel een sterk uitgebouwd netwerk aangezien zij de uitrol van publieke laadpalen in opdracht van Fluvius en het Clean Power for Transport plan hebben binnengehaald en zo 4000 laadpunten hebben geplaatst in de regio. De uitrol van deze basisinfrastructuur loopt bijna af aangezien dit jaar de laatste gratis laadpalen via Allego geplaatst worden. Momenteel werkt de Vlaamse Overheid aan een nieuwe conceptnota laadinfrastructuur, waarvan alvast geweten is dat de doelstelling 30.000 nieuwe Charge Point Equivalents zal zijn (CPE) tegen 2025 (opgelet: een snelle laadpaal staat bv. voor 10 CPE's dus deze doelstelling is niet gelijk aan 30.000 laadpunten of -palen). Voor publieke laadinfrastructuur zal meer op maat van een stad of regio gewerkt kunnen worden via bv. lokale of regionale vergunningen of concessies. Specifiek voor autodelen zal er vermoedelijk een uitbreiding komen van het Paal Volgt Wagen concept en specifieke jaarlijkse projectoproepen voor laadinfrastructuur voor deelwagens volgen.

Bij de gratis laadpalen die door Allego geplaatst werden is het mogelijk om deelwagens te plaatsen, maar enkel tijdens een overgangsfase. Ze kunnen met andere woorden tijdelijk gereserveerd worden voor de deelwagens maar de gemeente/stad moet zich wel engageren om bijkomende laadinfrastructuur te plaatsen op de locatie zodat de Allego-laadpaal naderhand terug volledig publiek wordt en vrij gebruikt kan worden. Om die reden hebben we binnen de raamovereenkomst van IL de optie opgenomen om compatibele laadinfrastructuur te plaatsen samen met de deelwagens. Opgelet: we merken dat laadinfrastructuur zo goed als altijd de vertragende factor is bij een opstart van e-deelmobiliteit; wacht hier dus niet te lang mee!

4. Is een schuilhuis een must? Ik zie bijvoorbeeld in de steden dat overal de deelfietsen gewoon op straat staan zonder overdekking. En gaat hier een uniform systeem voor gebruikt worden?

Een mobipunt is meer dan alleen een verzamelplek voor verschillende modi. In die zin is een schuilhuis of een overdekte ruimte een must zodat deze ruimte ook plaats biedt voor andere ontmoetingen dan enkel mobiliteitsverplaatsingen.

Een schuilhuisje kan meerdere functies hebben:

- wachtruimte aan bushalte,
- overdekte fietsenstalling,
- plaats voor extra faciliteiten zoals postpakketautomaat of verkoop lokale producten,
- sociale ontmoetingsplaats
- ...

Meervoudig gebruik wordt aangeraden om 'verrommeling' te voorkomen. De ruimtelijke inpassing in de omgeving is een belangrijk aandachtspunt voor een aantrekkelijke en gebruiksvriendelijke publieke ruimte.

Bij de keuze van het schuilhuis let je best op volgende zaken:

- het gebruikscomfort (bescherming tegen weersomstandigheden voor passagier, bescherming/beveiliging fiets)
- het financieel aspect: het BVR mobipunten bepaalt dat:
 - o schuilhuisjes voor geregeld vervoer niet subsidiabel zijn (maar dit kan worden gesubsidieerd via het decreet halte-accommodatie)
 - o fietsenstallingen (dus ook overdekte) wel subsidiabel zijn.
- specifiek voor fietsenstallingen: zorg dat er plaats is voor:
 - o gewone fietsen
 - o buitenmaatse fietsen
 - o ev. deelfietsen

Conclusie: Ja, een schuilhuisje is een must, ev. met deel beveiligde fietsenstalling

Een uniform systeem is momenteel niet verplicht vanuit de Vlaamse Overheid. Elke vervoerregio zou er wel voor kunnen opteren om eenzelfde constructies te gebruiken en zo de herkenbaarheid verhogen van de mobipunten.

Deze oefening is al eens gedaan en daaruit blijkt dat:

- een uniform systeem niet evident is (o.w.v. specifieke ruimtelijke context zoals landelijke vs. stedelijke omgeving, beschermde dorpsgezichten, 'huisstijl' gemeente),
- dit minstens modulair moet worden ontworpen (S, M, L) zodat dit kan toegepast worden op mobipunten van verschillende grootte en tevens flexibel is naar uitbreiding in de toekomst.

Bij een uniform systeem is duidelijke signalisatie van de modi die men kan gebruiken, essentieel. Immers, niet alle mobipunten hebben hetzelfde aanbod.

5. Hebben jullie standaardvoorbeelden van stalplaatsen voor buitenmaatse fietsen?

Er is vandaag de dag inderdaad een heel gamma aan buitenmaatse fietsen: bakfietsen, fietsen met kar, tandems, ligfietsen, driewielers ed. Dergelijke fietsen wijken af van de standaardfiets zowel in lengte, breedte als gewicht.

In het vademecum fietsvoorzieningen <https://www.mobieltvlaanderen.be/pdf/vademecum/hfdst4> zijn richtlijnen terug te vinden voor de inrichting van fietsparkeerplaatsen voor buitenmaatse fietsen (p.101). Er bestaan verschillende systemen voor de diverse typen:

- Horizontale leuning op hoogte van 0,30m voor driewielers of fietsen op standers
- Fietsbeugels met verlaagde beugel voor ligfietsen en bakfietsen
- Aparte signalisatie 'parkeervak' voor fietskarren

Het vademecum fietsvoorzieningen wordt momenteel herzien.

Fietsberaad heeft een studie gepubliceerd over fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten: <https://fietsberaad.be/documenten/fietsparkeren-aan-mobiliteitsknooppunten/>. De studie focust op grotere mobiliteitsknooppunten waar wordt aangeraden om 5% van de totale fietsparkeercapaciteit te voorzien voor buitenmaatse fietsen. Dit lijkt ons een absoluut minimum en in vele gevallen te weinig. Lokale of buurtmobipunten hebben mogelijks maar een capaciteit van 10 à 20 fietsparkeerplaatsen waardoor het aangeraden is om toch min. 20% te voorzien voor het stallen van buitenmaatse fietsen.

6. Vanaf welke grootte van hoppinpunt voorzie je best ook Hoppin-infozuil? Gaan wij de info krijgen waar en welke Hoppinzuil wij waar moeten gebruiken?

[Hoppin huisstijlgids](#), p.27: "Bij het kiezen van een zuiltype kunnen lokale besturen zich laten leiden door het aantal beschikbare vervoersmodi en het aantal reizigers op het Hoppinpunt. Omwille van de identificatiefunctie gaat de voorkeur uit naar de analoge of de digitale zuil. Waar dit niet mogelijk is omwille van de ruimtelijke kwaliteit, beschermd erfgoed, of andere redenen kan er gekozen worden voor de mini-zuil."

De gemeente kan dus zelf beslissen welke Hoppin-infozuil ze willen gebruiken. De digitale zuil heeft als voordeel dat ze real-time de bus en treinuren kan weergeven, net zoals statische informatie over andere mobiliteitsoplossingen.

De analoge zuil vervult een zeer belangrijke identificatie en oriëntatiefunctie. Hierop wordt voornamelijk een kaart weergegeven van het Hoppinpunt en de hieraan gekoppelde diensten. Ook een kaart van de omgeving wordt toegevoegd. De informatie is statisch en voor bus en treinuren zal de reiziger zich moeten begeven naar de verschillende mobiliteitsopties of moeten werken via een applicatie op de smartphone.

De informatie die getoond wordt op elke Hoppin-infozuil wordt telkens op maat van het Hoppinpunt gemaakt.

7. Kunnen we ons verwachten aan raamovereenkomst/ samenaankoop voor aankoop Hoppin-infozuilen in de regio? Waar en wanneer kunnen we de Hoppin-zuilen aankopen?

[Hoppin huisstijlgids](#), p.27: "In de loop van 2021 zal het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een bestek in de markt plaatsen voor de levering en plaatsing van de drie types Hoppinzuil. Lokale besturen zullen via dit contract van AWV tevens een zuil kunnen bestellen voor de Hoppinpunten waarvoor zij instaan.

Ze zullen zelf instaan voor de kosten die verbonden zijn aan de levering en plaatsing van de zuil, en kunnen via het besluit betreffende mobipunten subsidies ontvangen voor een deel van deze kosten."

8. Wat met mobipunten in stationsomgevingen? Hoe gaan we om met eigendommen van NMBS? Welke modi kunnen waar een plek krijgen?

Sowieso is het belangrijk om snel in contact te treden met NMBS zodra je met een mobipunt start. Een aantal zaken vragen beslissingen die binnen de NMBS-groep moeten genomen worden, en dan kan je daar maar beter snel mee starten. Hou er ook rekening mee dat NMBS en INFRABEL twee verschillende bedrijven zijn. Dus indien nodig zal je beide moeten betrekken.

Veel hangt af van de uiteindelijke locatie van het mobipunt binnen de stationsomgeving, en de eigendomssituatie ter plekke. Er is een verschil tussen wat kan op NMBS-terrein, of NMBS-terrein dat door de gemeente in beheer is als 'kleine wegenis' of openbaar domein dat gewoon in beheer is door de gemeente.

In de vervoerregioraad van 8 december 2020 heeft de NMBS een toelichting gegeven over hoe zij omgaan met verschillende vragen over mobipunten in stationsomgevingen. De toelichting is te raadplegen op de sharepoint van de vervoerregio.

NMBS hanteert een interne strategie m.b.t. haar stationsvoorzieningen, en bekijkt alle vragen over mobipunten vertrekkend van deze strategie. In de toelichting worden in het kader van mobipunten in stationsomgevingen achtereenvolgens principes beschreven voor:

- Deelwagens
 - o Freefloating betalen mee, station-based betalen vergoeding (m.u.v. Cambio).
 - o Exclusiviteit Cambio op betalende parkings
 - o Voor kleine wegenis geen exclusiviteit

(We hebben hier vanuit het project wel bedenkingen over: dit roept vragen op voor andere aanbieders (bv. wat als vervoerregio andere deelaanbieder heeft?...)
- Oplaadpalen voor elektrische deelwagens
 - o Op eigendom NMBS betaalt uitbater een concessievergoeding.
 - o Allego heeft bestaande concessievergoeding met B-parkings. Aanbieder kan afspraak maken met Allego
 - o Indien niet op eigendom NMBS of kleine wegenis vraagt NMBS geen vergoeding. Bij KW wel overeenkomst nodig om zakelijke rechten te regelen
- Fietsenstallingen
 - o Aantal en type bepaald door NMBS-strategie. Indien derde meer plaatsen wil, kan dat mits betaling en volgens type NMBS (verwijzen naar discussie in Landen)
- Deelfietsen en deelsteps
 - o Freefloating: worden behandeld zoals gewone fietsen (steps specifieke afspraken ivf hinderlijkheid)
 - o Back-to-Base met voorbehouden fietsrekken: exclusiviteit Blue-Mobility. Andere deelsystemen met eigen rekken: concessievergoeding behalve indien kleine wegenis of geen eigendom NMBS.
 - o Locatie dichtst bij stations ingang (zichtbaarheid)

In de toelichting van NMBS wordt verder nog ingegaan op aspecten zoals park&ride, taxi's, kiss&ride, fietsherstelatelier fietsherstelpunt, ticketing, wachtruimtes, drank-snackautomaten en pakketautomaten en informatieverstrekking.

9. Hoe zal de signalisatie gebeuren op eigendommen van NMBS?

Ook dit zal een deel uitmaken van de gesprekken tussen MOW en de NMBS. Op dit moment verschilt de iconografie tussen Hoppin en NMBS. Tegelijk zal het in de realiteit vaak gebeuren dat de mobiliteitsdiensten verspreid zijn langst beide zijden van het station.

We adviseren zeker te werken met duidelijke signalisatie op de gemeentelijke grond en zoals eerder aangegeven door Stephan in gesprek te gaan met NMBS over verdere Hoppin signalisatie op de NMBS grond en doorheen het station.

10. Hoe gebeurt het onderhoud en vernieuwing van mobipunten?

Onderhoud van het openbaar domein is steeds de verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur die daar bevoegd is en deze verantwoordelijkheid is dus afhankelijk van de locatie van het hoppinpunt. Het loopt m.a.w. gelijk met de initiatiefnemer voor de inrichting van deze locatie. Ligt het hoppinpunt langs een gemeenteweg dan zal dit voor de gemeente zijn; is dit langs een gewestweg gelegen dan zal het gewest hier verantwoordelijk voor zijn. Qua onderhoud denken we dan aan veegacties, het legen van vuilnisbakken, opruimen van zwerfvuil, onderhoud van de groenaanleg, enzovoort.

Daarnaast is er ook nog het onderhoud van specifieke infrastructuur op het hoppinpunt dat voorzien wordt door externe partners (cfr. hoppinzuil, deelwagens, laadinfrastructuur, e.a.) is de verantwoordelijkheid van deze partners zelf en dit zit normaal gezien ook vervat in de kostprijs voor het lokaal bestuur om deze dienstverlening op het grondgebied uit te rollen (bv. Cambio vraagt een maandelijkse kost die ook inhoudt dat de wagens 2-wekelijks gekuist worden, jaarlijks onderhoud gebeurt door hen, het ter beschikking stellen van vervangwagen bij een defect zit hier ook in vervat, enzovoort). Ook bij andere deelsystemen is dit vaak op die manier geregeld. Soms kijkt men ook naar lokale oplossingen via sociale economie of andere samenwerkingen.

Voor andere infrastructuur zoals o.a. de laadinfrastructuur of een hoppinzuil is het onderhoud en de updates van software eveneens de verantwoordelijkheid van de externe partner en is het de leverancier/uitbater zelf die ervoor moet zorgen dat dit operationeel blijft. Lokale besturen zouden met betrekking tot deze infrastructuur dus zoveel mogelijk ontzorgd moeten worden...

11. Wat is de kost voor de gemeente?

De kostprijs van een mobipunt is vaak bepalend voor het al dan niet op korte termijn inrichten van een mobipunt. De vraag is terecht, maar niet evident om te beantwoorden. Dit zal afhankelijk zijn van de grootte van het mobipunt en de al aanwezige infrastructuur.

Er zijn:

- **Studiekosten** (onderzoek, ontwerp, communicatie, aanbesteding, opvolging werf) - niet gesubsidieerd
- **Infrastructuurkosten** (aanleg verhoogd busperron, toegankelijkheid, fietsenstalling, ontharding,...) - deels gesubsidieerd
- **Opstartkosten** voor deelsystemen (autodelen, fietsdelen) - mogelijks opgenomen in VoM
- **Onderhoudskosten** - niet gesubsidieerd. AWV onderzoekt de mogelijkheid van een raamcontract waar ook de gemeenten op kunnen intekenen.

Indicatieve raming per kostenpost:

Studiekosten

Interleuven voor vennoten (Incl. uitvoeringsplannen, raming, aanbesteding, overleg, werfopvolging. Excl. opmeting en aanvraag omgevingsvergunning)	Ca. €10.000
--	-------------

Infrastructuurkosten

Hoppinzuil (momenteel als marktprijs, incl. plaatsing)	Analoog: €6.500 Digitaal: €10.000 Software: €500 / jaar
Laadinfrastructuur	Afhankelijk van locatie, laadbron, net ... Ca. €2.000 - €10.000
Wachtinfrastructuur	Zitbank: Ca. €1.000 Luifel: Ca. €10.000
Fietsenstalling	Overdekking: Ca. €500/m ² Beugels: Ca. €250/stuk
Signalisatie en inrichting publieke ruimte	Signalisatie: Ca. €500 Ontharden: Ca. €30/m ²

Opstartkosten deelsystemen

Kost participatie gemeente in autodeelsysteem	Afhankelijk van gebruik Ca. €10.000/jaar bij 0 km
Communicatie over autodelen via de aanbieder	Ca. €1.000 - €2.000

Onderhoudskosten

12. Graag nog even op een rijtje zetten welke extra financiële tegemoetkomingen er zijn vanuit de hogere overheid bij de installatie van mobipunten.

1. Subsidies BVR mobipunten - Vlaamse overheid

Gemeenten kunnen de subsidie aanvragen voor de aanleg of heraanleg van mobipunten langs gemeentewegen, in het kader van het regionale mobiliteitsplan of van buurtmobipunten op basis van de nabijheidslogica.

De subsidies zijn al beschikbaar en kunnen aangevraagd worden via de website van [Basisbereikbaarheid](#). Dat kan op het moment van gunning van de opdracht aan de aannemer. Het principe is momenteel first come, first served.

Concreet zijn onder andere fietsenstallingen, laadpalen, de hoppinzuil, en infrastructuur om data-uitwisseling mogelijk te maken subsidiabel. De voorwaarden kunnen nagelezen worden in het [BVR mobipunten](#).

Voor regionale en interregionale mobipunten wordt 50% van de kostprijs gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. De overige 50% is een kost voor de gemeente. Lokale en buurtmobipunten worden voor 100% gesubsidieerd. Zie onderstaande tabel voor de maximumbedragen.

Interregionale mobipunten o.b.v. netwerklogica	<ul style="list-style-type: none"> • 50% van de kostprijs • Maximum 500.000 euro
Regionale mobipunten o.b.v. netwerklogica	<ul style="list-style-type: none"> • 50% van de kostprijs • Maximum 250.000 euro
Lokale mobipunten o.b.v. netwerklogica	<ul style="list-style-type: none"> • 100% van de kostprijs • Maximum 50.000 euro
Buurtmobipunten o.b.v. netwerklogica	<ul style="list-style-type: none"> • 100% van de kostprijs • Maximum 25.000 euro
Buurtmobipunten o.b.v. nabijheidslogica	<ul style="list-style-type: none"> • 100% van de kostprijs • Maximum 25.000 euro

2. Halteaccommodatie - De Lijn

Een aantal zaken dat niet gesubsidieerd wordt via het BVR mobipunten, zoals schuilhuisjes, vuilnisbakken en zitbanken, kan wel via De Lijn gesubsidieerd worden. Alle informatie daarover vind je momenteel nog op de [website van De Lijn](#). In de toekomst zal dit bij het departement

MOW komen te liggen. Zij hebben de intentie om de subsidies van Hoppin, halteaccommodatie en toegankelijke haltes te koppelen. Het decreet Halteaccommodatie wordt momenteel herschreven, maar op korte termijn zal hier normaal wel meer duidelijkheid over komen.

3. Masterplan Toegankelijke haltes - Vlaamse overheid

Alle hoppinpunten moeten toegankelijk zijn (zie BVR mobipunten). De Vlaamse overheid voorziet een totaal van 1,8 miljoen euro voor 350 extra toegankelijke haltes.

De gemeenten hebben hierin een cruciale rol omdat de meeste haltes langs gemeentewegen liggen. Je kan als gemeente een subsidie van 5.000 euro per halte aanvragen als je die toegankelijk maakt of toegankelijk aanlegt. De subsidieformulieren staan hiervoor ook al online op de [website van basisbereikbaarheid](#). Ook hier geldt het principe: first come, first served.

Daarbij kan je je als gemeente nog tot 31 mei 2021 inschrijven voor het coaching traject van [INTER](#), een toegankelijkheidsbureau dat je helpt bij de opmaak van een actieplan toegankelijke haltes. Ieder jaar kunnen 6 gemeenten per provincie zich inschrijven.

Tot slot kan je via de [Provincie Vlaams-Brabant](#) 20 uren per jaar gratis toegankelijkheidsadvies vragen aan INTER.

4. Lokaal energie- en klimaatpact - Vlaamse overheid

Dit [pact](#) werd gelanceerd op 08/12/2020 door Ministers Demir en Somers, in het kader van het Vlaamse Energie- en Klimaatplan 2021-2030. In totaal wordt er meer dan 300 miljoen euro voorzien om lokale besturen te ondersteunen in het behalen van hun klimaatambities.

- Laten we een boom zetten
- Verrijk je wijk
- Elke buurt deelt
 - o Betreft: elektrische deelmobiliteit en extra fietspaden.
 - o Doel: 1 toegangspunt voor een (elektrisch) deelsysteem per 1000 inwoners, 1 laadpaal per 100 inwoners, en 6.600 km extra kwalitatieve fietspaden tegen 2030.
 - o 25 miljoen voor extra elektrische deelmobiliteit: 10 miljoen voor opstartsubsidies voor een elektrisch autodeelsysteem en 15 miljoen voor laadpalen
 - o 150 miljoen voor extra fietspaden.
- Water is het nieuwe goud

De modaliteiten van deze ondersteuning zullen later dit voorjaar nog gecommuniceerd worden.