



Het openbaar vervoer in de westhoek is vandaag niet efficiënt.

Zelfs als veel gebruikers "berusten" in de situatie, zijn de verhalen schrijnend, met mensen die hun job moeten opgeven omdat ze er niet geraken, mensen die hun (overvolle) bus zien voorbij rijden omdat er niemand meer bij kan, mensen die op tijd zijn aan de bushalte en die blijven wachten op een bus die eigenlijk al voorbij is, personen die aankomen met de trein en hun bus zien vertrekken, ...

Maar hoe de kwaliteit van het Openbaar Vervoer verbeteren in een periode van besparingen ?

Het eerste wat moet gebeuren is nochtans investeren in een sterke "backbone" structuur, ideaal van snelle busverbindingen.

Twee aanvullende basisopties worden voorgesteld in deze context:

- het versterken en het verduidelijken van de **hiërarchie** in het Openbaar Vervoer met als doel snellere verbindingen te creëren
- het organiseren van een **regie**: het samenbrengen en coördineren van alle middelen om aan de vraag te voldoen in plaats van de te grote versnippering van het aanbod vandaag

Meer



Performer O.V.

Regie

Hierarchie

X

De voorgestelde beleids optie is om die hiërarchie sterker te maken:

- met snelverbindingen op assen; waarbij gebruikers voordeel hebben om rechtstreeks naar die assen te gaan en daar over te stappen
- met lokale verbindingen die leiden naar die assen en niet meer allemaal naar de steden worden gericht: kortere, efficiënte verbindingen die minder middelen zullen vergen

interregionaal



snel & verbindend



voor /
na transport



Meer

HIËRARCHIE

Een Openbaar Vervoer systeem is de facto opgebouwd in 'lagen' met een lokaal niveau, een regionaal niveau en een supra-regionaal niveau.

In de Westhoek is het supra-regionaal niveau de trein. De trein wordt weinig gebruikt voor verplaatsingen binnen de regio, maar is wel het Openbaar Vervoer vervoersmiddel dat de link maakt met andere regio's in het land en met snellere vervoersmodi (HST en vliegtuig).

De hiërarchie daaronder is echter veel minder duidelijk. Busverbindingen zijn bijna allemaal "traag", omdat er voorrang wordt gegeven aan de bediening van veel dorpen in plaats van aan de snelheid van de verbinding. Het laagste niveau, de belbus, staat onder druk door de besparingsdruk en de (relatief) hoge kostprijs van een rit.

De voorgestelde beleidsoptie is om de hiërarchie sterker te maken:

- met snelverbindingen op de grote assen; waarbij gebruikers voordeel hebben om rechtstreeks naar die assen te gaan en daar over te stappen;
- met lokale verbindingen die prioritair leiden naar die assen, met uitzonderingen naar steden en andere knooppunten: kortere, efficiënte verbindingen die minder middelen zullen vergen.



Het aanbod aan treinen in de Westhoek is beperkt tot twee lijnen. Ze spelen nochtans een belangrijke rol omdat alle vier de steden van de Westhoek (Poperinge, Ieper, Diksmuide en Veurne) een station hebben. Het ritme van de treinen (elk uur) is bepalend voor iedereen die de trein wil nemen. De trein is vooral belangrijk als modus om zich te verplaatsen buiten de Westhoek: naar Roeselare, Kortrijk, Brugge, of verder naar Gent of Brussel.

Het toevoegen van snelbus verbindingen zal een duidelijk tweede niveau creëren in de hiërarchie van de verbindingen. Dit is een structurerend element waarop verplaatsingen met andere modi zich op kunnen afstemmen. Het wijzigt fundamenteel de mogelijkheden voor de gebruikers en zal een groei-impact hebben op het gebruik van het OV en van zachte modi ten nadele van de wagen.

Het aanbod van bussen is prioritair gericht op scholieren en op wat men een "minimum aanbod" kan noemen. Het principe van basismobiliteit volgend, rijden de (bel)bussen vaak kronkelende routes, wat de snelheid van de verbinding niet ten goede komt



HIERARCHIE IN DE VERVOERSMODI

HIËRARCHIE IN DE VERVOERSMODI

eerste niveau

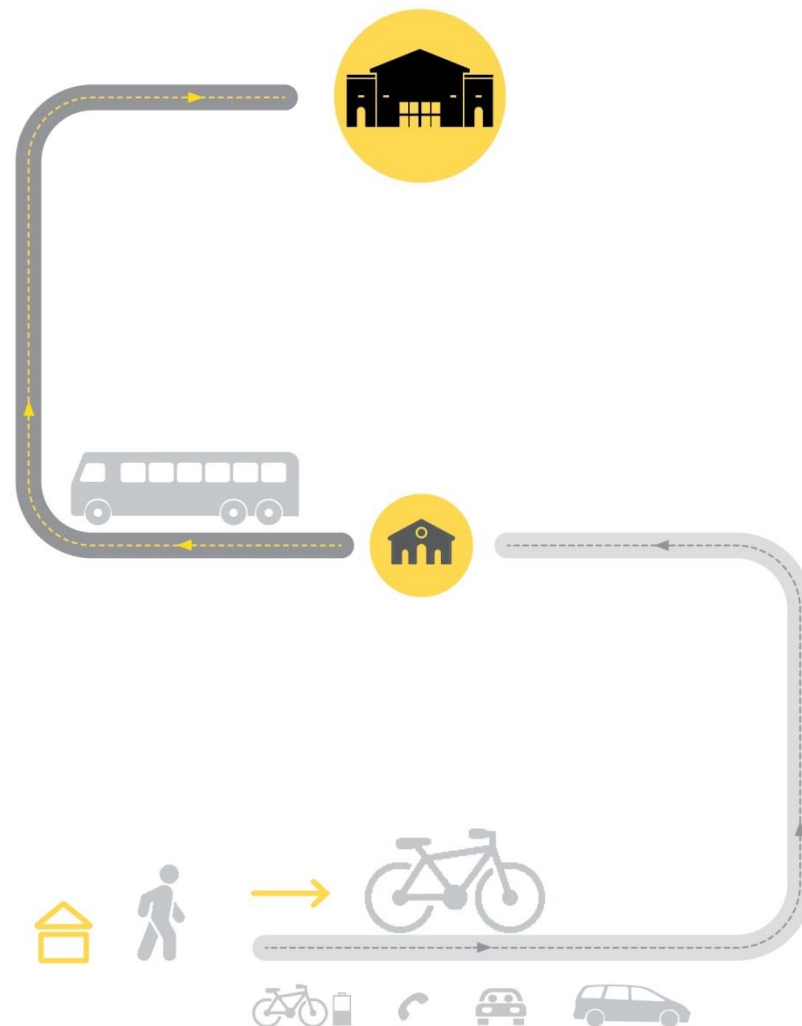
- van thuis
 - basis: stappen en fietsen
 - alternatief vervoer: (auto, delen, afroep, mmc, vrijwilligers, mini bus, etc)
- naar 1^e hub
 - wijk / dorps hub
 - multifunctioneel
 - transport, sociale plaats, animatie, functies



HIËRARCHIE IN DE VERVOERSMODI

tweede niveau

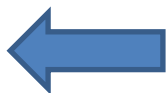
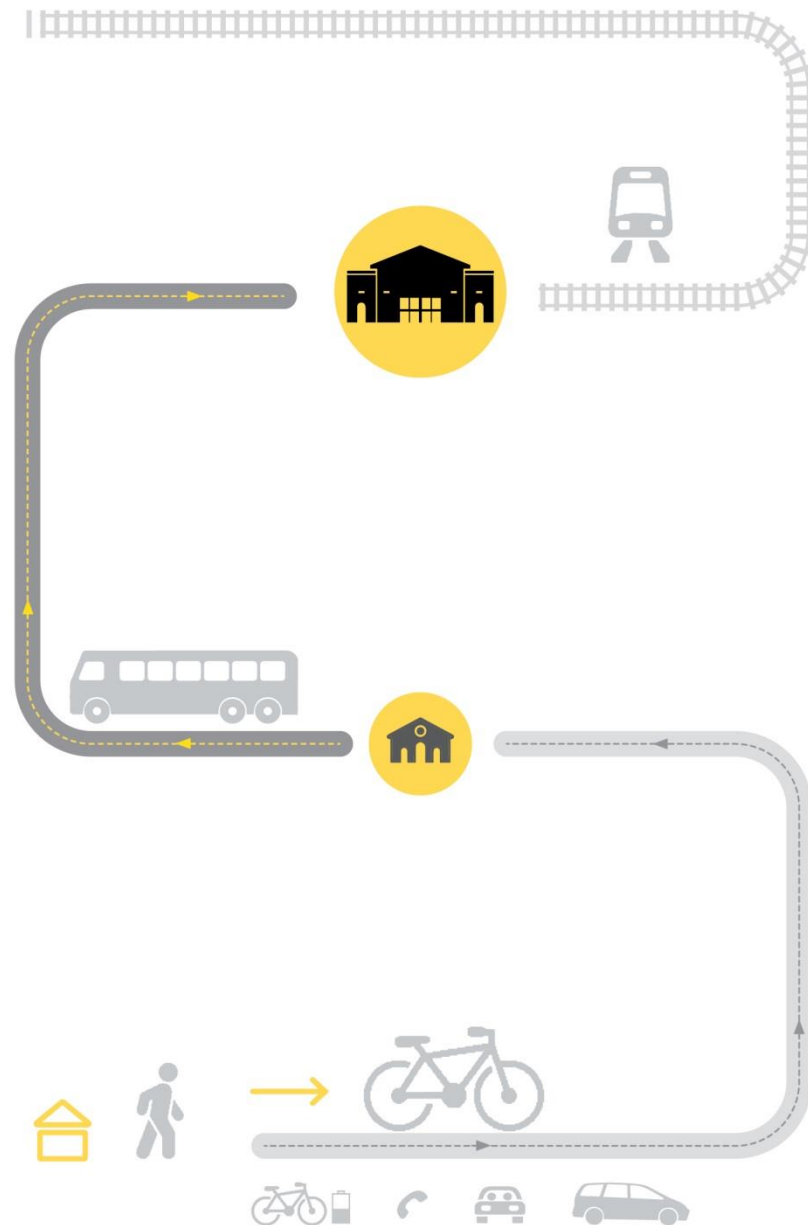
- van wijk / dorps hub
 - boodschappen etc.
 - veilig fiets achterlaten
- naar 2^e hub
 - lokale snelverbinding
 - voorzieningen, info
 - bijv. busknooppunt



HIËRARCHIE IN DE VERVOERSMODI

derde niveau

- o naar Interregionale hub
 - trein
 - snelbussen die stations verbinden

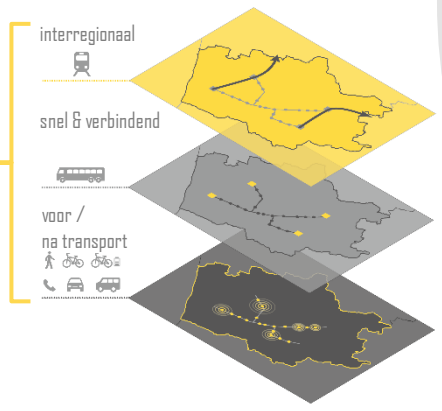


X



Met regie wordt bedoeld dat het aanbod aan Openbaar Vervoer gestuurd wordt in termen van afstemming tussen modi en organisatie, maar ook meer wordt gestuurd vanuit de vraag: ervoor zorgen dat de keten van de verplaatsing gecoördineerd verloopt en dat er wordt tussen gekomen als er iets mis loopt in de keten.

REGIE



Meer

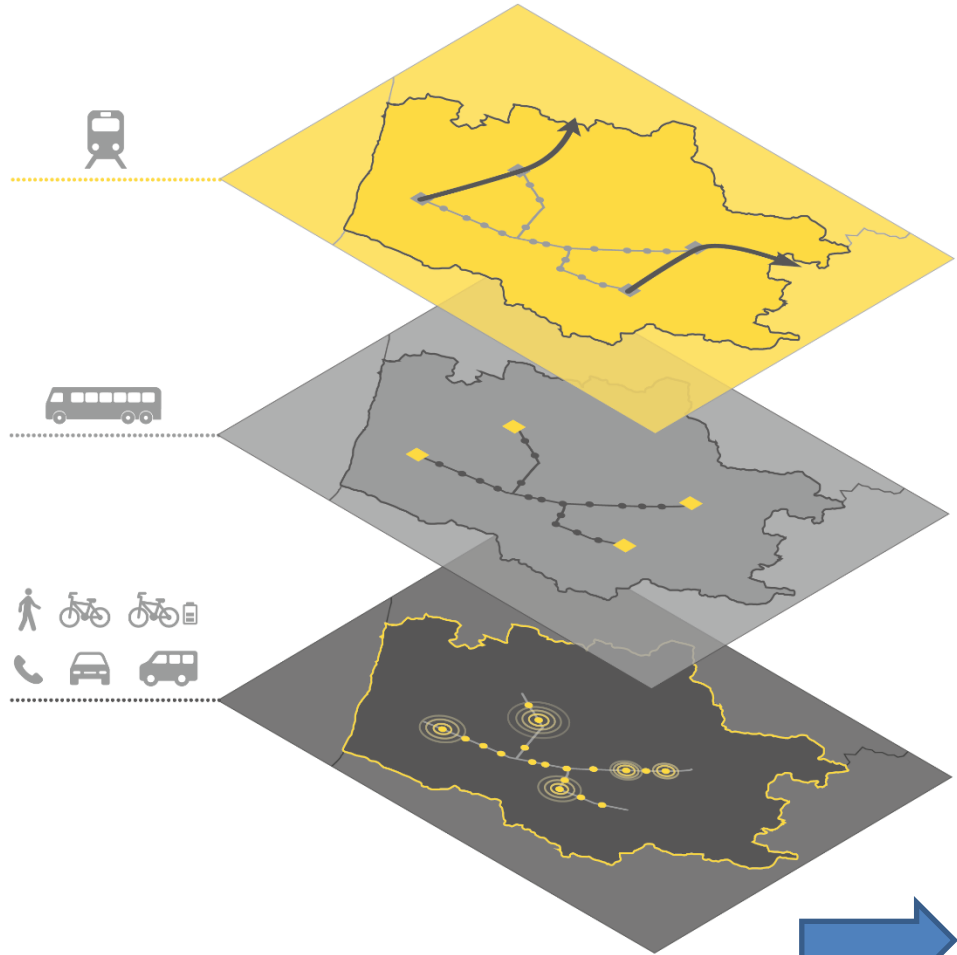
CONCEPT HIËRARCHIE

REGIE

interregionaal

snel & verbindend

voor / na transport



REGIE

Bussen en treinen zijn nog altijd te weinig op elkaar afgestemd.

De aanwezigheid van een regisseur van het aanbod zou toelaten om het versnipperde aanbod zoals het vandaag bestaat, beter te bundelen.

Naast De Lijn en de NMBS zijn er tal van kleinere aanbieders van vervoer. Hierbij denken we werkgevers of instellingen die zelf vervoer organiseren, ziekenvervoer, minder mobiele centrales, alsook vrijwilligerswerking om mensen uit de nood te helpen. Meestal richten deze diensten zich op specifieke doelgroepen en moet men aan voorwaarden voldoen om er gebruik van te kunnen maken.

Een andere dimensie van de regie is het afstemmen van de burgerinitiatieven op het aanbod vanuit de overheid (het Openbaar Vervoer). Een verplaatsing van punt tot punt in een landelijke omgeving zal zeker deels door eigen vervoer of via zelfhulp en afspraken moeten gebeuren. De regisseur kan helpen om beide vormen van aanbod beter op elkaar af te stemmen en elkaar te ondersteunen indien nodig. De introductie van snelbuslijnen wijzigt fundamenteel het landschap voor de gebruiker en maakt het OV attractiever als één van de modi om te gebruiken tijdens de verplaatsingen.

Deze regisseursfunctie is gekoppeld aan de ontwikkeling van twee andere componenten van de beleidsvisie: een real time digitaal platform en een hulplijn. Het bestaan van de regisseursfunctie zal deze beide andere componenten van het mobiliteitsbeleid versterken.



X

Onze behoefte om ons te verplaatsen wordt sterk beïnvloed door allerlei zaken die op het eerste zicht niets met mobiliteit te maken hebben. Vooral de ruimtelijke ordening speelt hierbij een rol: waar mogen we gaan wonen, waar gaan bedrijven zich vestigen, waar bevinden zich de diensten die ik als klant of burger nodig heb?

Als we minder verplaatsingen beogen moeten we dus andere beleidsdomeinen beïnvloeden opdat ze de behoefte aan verplaatsingen niet zouden verhogen, of om de trend te keren en te zoeken naar oplossingen om ons minder te moeten verplaatsen.

- Een concept van **dorpshub** wil tegen de trend ingaan en de diensten terug dicht bij de mensen brengen.
- **Zelfhulp** betekent dat we elkaar helpen om onze verplaatsingen te optimaliseren.

Dorpshub

Zelfhulp

Minder verplaatsingen

Meer

MINDER VERPLAATSINGEN

Vandaag verdwijnen handelaars uit dorpskernen en verhuizen naar locaties die vooral met de auto gemakkelijk te bereiken zijn; diensten (gezondheid, gemeente, ziekenfonds) worden gecentraliseerd of geconcentreerd met het oog op efficiëntie, ...

Mobiliteit heeft dus ook veel te maken met andere beleidsdomeinen die personen kunnen beïnvloeden en hierdoor effect hebben op verplaatsingsbehoeften.

Als we minder verplaatsingen beogen, moeten we die beleidsdomeinen beïnvloeden die de behoefte aan verplaatsingen zouden kunnen verhogen. Nog beter is het om de trend te keren en te zoeken naar mogelijkheden om ons minder te moeten verplaatsen, om functionele redenen dan toch.



MINDER VERPLAATSINGEN

De buurt waar we wonen en de buren kunnen daar een grote rol in spelen:

- een concept van “**dorpspunt**”: een eigentijdse invulling van het herontwikkelen van diensten in de buurt van waar ik woon. Dit dorpspunt zou dienst doen als dorpshub, als vertrekpunt voor korte of langere verplaatsingen, met het Openbaar Vervoer of met anderen.
- De rol van de buren houdt in dat we elkaar kunnen helpen. We kunnen elkaar ondersteunen en we kunnen onze behoeften groeperen om zo efficiënter te zijn in onze verplaatsingen. Deze richting wordt uitgewerkt onder de noemer “**zelfhulp**”.





Het dorpspunt is :

- de plaats in het dorp of de wijk waar ik naartoe ga (te voet, met de fiets) om van daar het **openbaar vervoer** te nemen of opgepikt te worden; het is een multi-modaal platform op dorpsmaat.
- een plaats waar het gezellig en **veilig** wachten is; waar ik mijn fiets veilig kan stallen;
- een **winkel** waar ik basisaankopen kan doen, maar waar ik ook pakjes kan laten afgeven, waar ik mijn strijk kan afzetten en terug oppikken, waar ik basisaankopen kan doen;
- een **sociale** ontmoetingsplaats, dorpscafé, waar vrijwilligerswerking wordt gestimuleerd en ondersteund.

Meer



DORPSHUB

De dorps hub is de meest nabije toegang tot het Openbaar Vervoer. Hier komt de bus of de minibus langs met de hoogste frequentie om mij te brengen naar de meest nabije snelverbinding. Voor een dorp dicht bij een stad zal dit de stad zijn (bijvoorbeeld bushalte aan het treinstation). Voor een dorp verder weg of tussen twee steden, zal dit aan een bushalte zijn van de snelbus die twee "hubs" verbindt.

De snelbus vervangt de bussen die nu steden verbinden maar toch alle dorpen op de route aandoen. De bus of minibus, die dorpskernen met de snelbus verbindt, is geen vervanging voor de belbussen en de buslijnen die van stad tot stad over dorpen gaan. Het is wel een aanvullend en alternatief aanbod met het "shuttle" aspect naar de snelbuslijn.

Op spitsuren en voor scholieren zijn dit bussen. In daluren, 's avonds en in het weekend zijn dit kleinere bussen of minibusen die van instellingen en bedrijven zijn en in het systeem worden ingeschakeld.

Het hertekenen van het aanbod en het introduceren van snelbuslijnen gekoppeld met shuttles naar dorpskernen zal uiteraard een invloed hebben op het uittekenen van andere, aanvullende routes, van het OV netwerk waarbij belbussen bijvoorbeeld ook een shuttle functie krijgen.



DORPSHUB

Het dorpspunt is een veilige plek. Er is een veilige stalling voor fietsen, op slot en met camera controle. Ik kan zonder vrees mijn e-bike achterlaten. Het is ook een veilig plek om kinderen achter te laten als die de bus gaan nemen of door andere ouders worden opgepikt. Er is sociale controle door de concentratie van diensten op één plek.



DORPSHUB

Het dorpspunt is een winkel. De winkelfunctie hangt af van het aanbod in het dorp. Het doel is om een aanvullend aanbod te hebben. Dat kan een mini-superette zijn, of zelfs een fietsenmaker-winkel. Wat er zeker aanwezig is in de winkel zijn:

- producten van lokale producenten, ook van lokale verenigingen.
- een conciërgefunctie: je kan er pakjes laten afgeven of achterlaten om te laten oppikken; je kan informatie krijgen over mobiliteit, inclusief over deelsystemen en elkaar helpen; je kan informatie krijgen over de diensten die op bepaalde dagen en uren in het dorpspunt aanwezig zijn; een apart zaaltje dat gehuurd / gebruikt wordt door tal van diensten die zich naar het dorpspunt verplaatsen: gemeentelijke diensten, OCMW, ziekenfondsen, vakbond,...
- De dorpspunt winkel is open in de week van 7 tot 7. Dit is deels met personeel, maar deels ook met vrijwilligers, zij het eventueel met een gereduceerd aanbod aan diensten op dat moment.

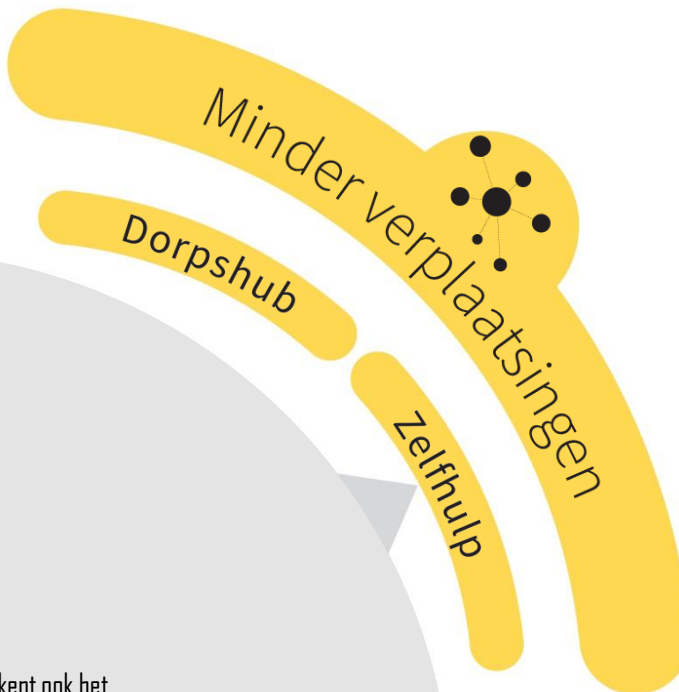


DORPSHUB

Het dorpspunt is een ontmoetingsplaats. Er is een dorpscafé. Tijdens de dag kan je er zitten, wachten op de bus. Er is een automaat waar je warme en koude dranken kan halen. Tijdens evenementen of 's avonds zijn het verenigingen die het dorpscafé gebruiken en voor de dienst zorgen. Er vinden activiteiten plaats, waaronder repair cafés om elkaar te helpen iets dat stuk is te herstellen. Er is ook een samenwerking met een fietsenmaker uit de buurt die regelmatig langs komt en helpt bij herstellingen, lessen geeft hoe je een band kan herstellen. Het dorpspunt is ook de plaats waar er fietslessen worden gegeven, waar je een fiets kan huren of lenen om die uit te proberen.

Het dorpspunt is de plaats waar vraag en aanbod voor hulp georganiseerd worden. Repair cafés zijn een vorm van **zelfhulp**, maar er is meer nodig: vraag en aanbod voor verplaatsingen, het stimuleren en organiseren van vrijwilligerswerk voor verenigingen, de permanentie verzorgen van Het dorpspunt zelf, ...





Zelfhulp betekent elkaar helpen maar betekent ook het inzetten van vrijwilligers.

We hebben de gewoonte om onze buren te helpen, wetende dat zij ons ook zullen helpen. Het doel is deze vorm van zelfhulp voor mobiliteit te stimuleren.

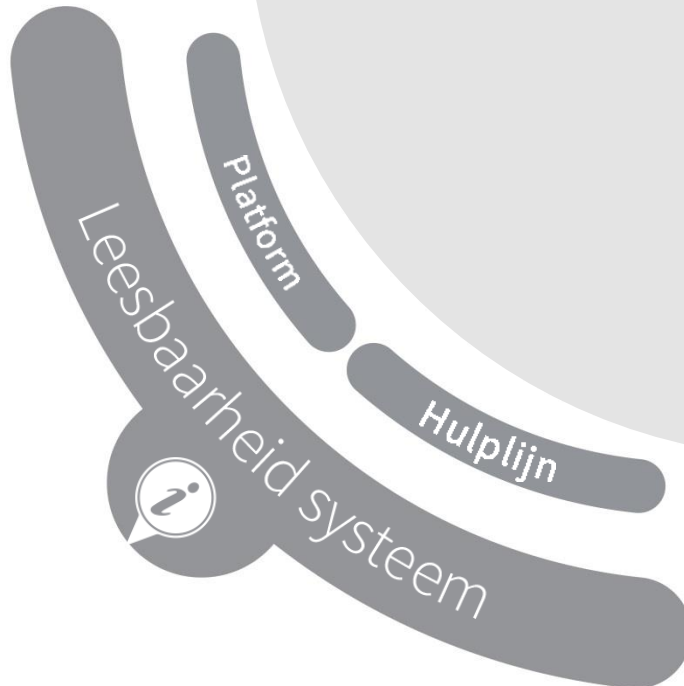
Meer



Het combineren van verschillende modi om van punt a naar punt b te gaan en terug is alleen mogelijk als de informatie duidelijk en beschikbaar is. Ondanks de technische mogelijkheden is de informatie vandaag nog te versnipperd. Twee complementaire maatregelen worden voorgesteld om de kloof te dichten:

het oprichten van een **digitaal platform** waar alle informatie van Openbaar Vervoer en van zelfhulp beschikbaar is real time

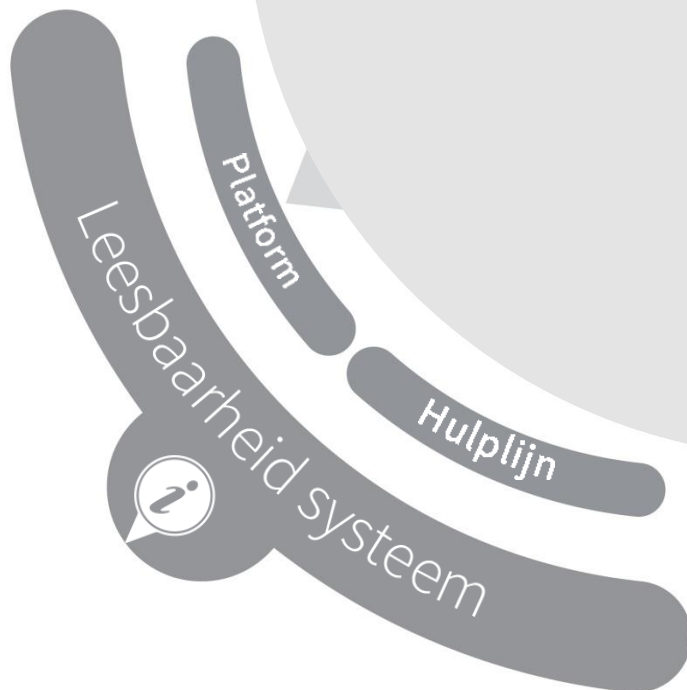
het openen van een **hulplijn** waar gebruikers van Openbaar Vervoer altijd terecht kunnen vooral als ze tijdens hun traject in nood zitten en geen oplossing / aansluiting vinden om hun traject verder te zetten.





Alle informatie over Openbaar Vervoer en alternatieve modi is beschikbaar in real time via computer, tablet en smart phone. Voor de meeste gebruikers van Openbaar Vervoer zal dit een fantastisch hulpmiddel zijn om te weten waar de bus blijft, of ze nog aansluiting zullen hebben indien hun trein te laat is.

Technisch is zo'n applicatie op vandaag mogelijk, er zijn weinig gebruikers die de weg ernaar gevonden hebben en de mogelijkheden gebruiken.



click dan hier

DIGITAAL PLATFORM

Het digitaal platform laat toe om alle verplaatsingen voor te bereiden en te optimaliseren. Het werkt als een routeplanner die alle vervoersmodi mee opneemt: je kan een verplaatsing met de auto vergelijken met openbaar vervoer, keuzes maken tussen alternatieven. Je kan je profiel en voorkeuren beheren, en je verplaatsingen laten onthouden voor de toekomst.

Het systeem laat je toe om op voorhand te boeken en te betalen. Je krijgt alle instructies over waar je leenfiets zal zijn als je in Brussel aankomt je en hebt dit al op voorhand betaald.

Het systeem dekt openbaar vervoer, huren en delen van auto of fiets via verschillende systemen. Als iemand van je dorp / stad op dezelfde dag van plan is naar Brussel te rijden en een plaats ter beschikking heeft, dan kan je dat via het systeem weten. Als iemand van je dorp of wijk op dezelfde trein zit, dan kan je dat te weten komen, en kan je eventueel de laatste kilometers delen op je terugweg.



DIGITAAL PLATFORM

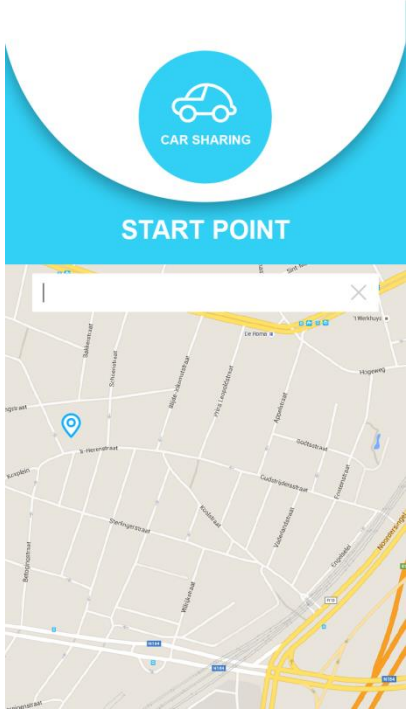
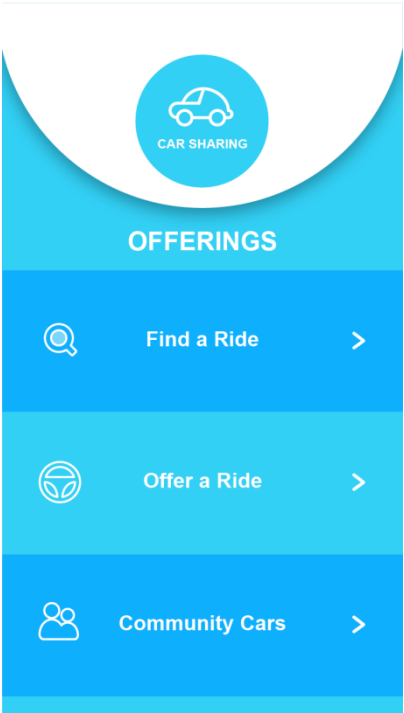
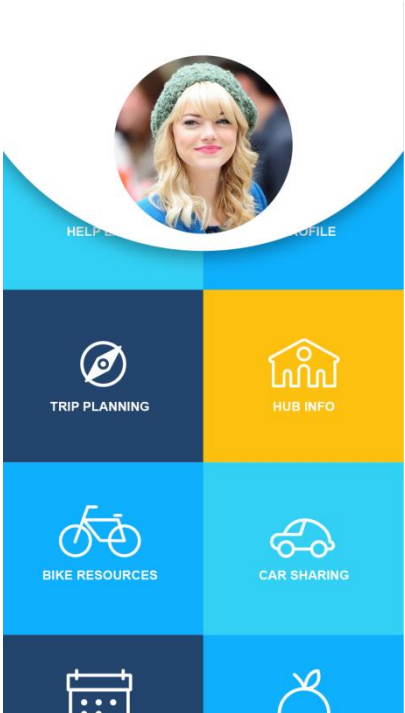
Het systeem werkt met alarmen onderweg: stel dat je wil weten of er risico is op regen (omdat je een deel per fiets doet), dan wordt je verwittigd. Je kan tijdens de reis zoeken naar oplossingen of alternatieven, bijvoorbeeld omdat je trein te laat is en je een aansluiting waarschijnlijk zal missen, omdat je zelf te laat bent en je fiets is niet meer beschikbaar is, of omdat het regent en je liever niet met de fiets naar je afspraak gaat.

Digitale informatie is reeds beschikbaar via verschillende aanbieders. Een volledige integratie is er echter nog niet. Wat is de rol van de overheid? De overheid kan zelf een initiatief nemen en een dergelijke dienst uitbouwen als een deel van de **regie** en **hulplijn** functies. De overheid kan ook stimulerend optreden om dienstverleners aan te zetten een dienst aan te bieden, of een bestaande dienst uit te breiden.





DIGITAAL PLATFORM









DIGITAAL PLATFORM



CAR SHARING

DRIVERS







Here are some neighbors traveling in the same direction:

-  **Leslie Knope**
Departing at 10:30 >
-  **Ron Swanson**
Departing at 12:15 >
-  **Donna Meagle**
Departing at 14:10 >
- 



HUB INFO

OFFERINGS

-  **Calendar** >
-  **Grocery** >
-  **Collect + Go** >
-  **Doctor** >
-  **Dentist** >
-  **Dry Cleaning** >



HUB INFO

CALENDAR

| Monday | Tuesday | Wednesday |
|--------|---------------|-----------|
| | 08:00 - 08:00 | 08:00 |
| | 09:00 - 09:00 | 09:00 |
| | 10:00 - 10:00 | 10:00 |
| | 11:00 - 11:00 | 11:00 |
| | 12:00 - 12:00 | 12:00 |



HUB INFO

DOCTOR



Dr. Saperstien

Hub Hours:

| | | | |
|----------|-------|---|-------|
| Tuesday | 08:00 | - | 10:30 |
| Thursday | 19:00 | - | 14:00 |

About

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Mauris nisi urna, semper vel blandit id, pulvinar a lorem. Fusce tristique felis eu tempor vestibulum. Pellentesque at porttitor diam, sit amet interdum eros. In pharetra eros sit amet dolor pulvinar mattis. Nunc sed felis eget felis scelerisque egestas mollis in ligula. Integer mattis ipsum quam, vel malesuada lectus gravida efficitur. Aliquam dolor massa, mattis et dui at, volutpat cursus lorem. Maecenas tempus venenatis erat, ut dapibus leo tristique nec. Fusce a metus metus. Nullam dui mi, varius nec mollis nec, maximus id lorem. Integer accumsan nisi nec leo varius efficitur. Quisque ullamcorper ut ligula et aliquam. Phasellus molestie gravida mauris ac er.

SCHEDULE APPOINTMENT



X

Een digitaal platform lost niet alles op. Niet iedereen is permanent online, en zelfs met alle informatie kan je vast komen te zitten. Een hulplijn biedt een vangnet voor alle gebruikers. De hulplijn is gekoppeld met de **regiefunctie** en is op de hoogte van alternatieven op het Openbaar Vervoer die eventueel kunnen inspringen, idealiter ook met vrijwilligersvervoer. Dergelijke initiatieven bestaan op vandaag op maar telkens met een beperkte "crossover" tussen modi en aanbieders. Ze zijn weinig bekend en hebben niet acces aan alle informatie, hoewel dit technisch mogelijk zou zijn en richten zich meestal op specifieke doelgroepen. Het opschalen op streekniveau en naar alle gebruikers is bijgevolg haalbaar. Een dergelijk systeem is er vooral voor de "zakkere" doelgroepen, maar is ook een veiligheid of een vangnet voor alle gebruikers.



Platform

Hulplijn

Leesbaarheid systeem







X

De Westhoek is een fietsregio met een sterk uitgebouwd netwerk voor recreatief fietsen. De fiets wordt echter weinig gebruikt voor functionele doeleinden. Acties worden ondernomen om het **functioneel gebruik** van de fiets te promoten. Acties worden ook ondernomen om het fietsen **veiliger** te maken, via investeringen in veilige fietspaden.

Stimuleren

veiligheid

Fiets in keten



X

De auto vervangen door de fiets heeft vooral te maken met gedragsverandering. Verschillende acties kunnen dit soort gedragsverandering stimuleren:

- snelle en **veilige** fietspaden
- het ontwikkelen van fietsostrades voor lange afstand fietsen
- maatregelen op de plaats van bestemming: **veilige** stalling, dicht bij de deur, douches en kleedkamers, ...
- stimulerende acties van werkgevers: fietsvergoeding, tijd op de fiets wordt gecompenseerd
- het promoten van e-bike, die toelaat om langere afstanden af te leggen
- promoten van combinatie van fiets met andere modi (auto delen, Openbaar Vervoer), ook hier speelt de veilige stalling een rol.
- communicatie en rolmodellen kunnen ook bijdragen tot gedragsverandering

Stimuleren

veiligheid

Fiets in keten



Meer

STIMULEREN FUNCTIONEEL FIETSEN

Vergeleken met andere regio's heeft de Westhoek een echt potentieel om het marktaandeel van de fiets in de verplaatsingen te verhogen, en het gebruik van de fiets voor lange afstand te stimuleren. Voor lange afstand betreft dit zowel een verplaatsing bijvoorbeeld tussen Ieper en Diksmuide, maar ook het (veilig) achterlaten van een fiets aan een snelbusstation om over te stappen op het OV na een rit van 5 km in landelijk gebied.

Fietsostrades, zoals die elders in Vlaanderen opkomen, zijn een deel van de oplossing voor de langere afstanden en de connectie tussen kernsteden. In het geval van de Westhoek kan men de norm voor een fietsostrade aanpassen om de combinatie tussen functioneel en recreatief fietsen ten volle te kunnen benutten.

Werkgevers en andere organisaties zijn een sterke hefboom. De initiatieven van en met werkgevers zijn een realiteit vandaag en moeten duidelijk verder gezet worden.

Snelbuslijnen zijn een stimulus voor het gebruik van de fiets. Snelheid en frequentie zijn attractief. Enkele snelbuslijnen in de Westhoek zijn genoeg om het OV een attractief alternatief te maken voor mensen die bereid zijn enkele km te fietsen tot een halte van een snelbuslijn.





P

Uitgezonderd
op donderdag
van 6u tot 13u



→
50



Foto Kris Peeters



X

Het verbeteren van de fietsveiligheid heeft twee dimensies:

- het traject zelf veiliger maken;
- de stalling van de fiets veiliger maken.

In de Westhoek en elders in de provincie wordt veel geïnvesteerd in verbetering en vernieuwing van fietspaden. Dit is nodig en men is nog ver van een aanvaardbare situatie. Veel trajecten hebben nog geen veilig fietspad, en zelfs met nieuwe fietspaden blijven er nog altijd gevaarlijke plaatsen, dikwijls als al het verkeer samen komt in een dorpskern.



Stimuleren

veiligheid

Fiets in keten



Meer



Fietsstraten zijn ook een mogelijkheid om de veiligheid van fietsers te verhogen in dorpskernen en in steden. Vandaag investeert men in veilige fietspaden tussen dorpen, maar het fietsen door de dorpskern blijft een zwart punt met de combinatie van zwaar verkeer, auto's en zwakke weggebruikers zoals de fietsers.

Ook belangrijk is de veilige stalling. Veel gebruikers durven hun fiets niet achter te laten aan een station ondanks de investeringen in betere stalling, en nog minder aan een bushalte langs een gewestweg.

Het dorpspunt is een voorbeeld van aanpak die de veiligheid van stalling mee zou bevorderen. Maar er is meer nodig, vooral op haltes van snelbussen, treinstations, waar via camerabewaking en afgesloten stalling een betere veiligheid tegen beschadiging en diefstal moet geboden worden. Wie durft er immers vandaag een e-bike van 2000 euro achter te laten aan een stalling van het Openbaar Vervoer ?



Stimuleren

veiligheid

Fiets in keten



Meer



PROMOTIE FIETS
VEILIGE STALLINGEN





COMMUNITY BIKE SHOPS WIJKPROJECTEN (VS)



ZELFHULP

Vertrekkend uit het dorpspunt kunnen burger initiatieven gestimuleerd zoals car sharing (van elektrische auto's), verhuren onder burens, ...
Het dorpspunt gebruiken als hefboom om als veilige plaats te gebruiken om af te spreken om samen verplaatsingen te doen (met de fiets of de auto).

Het dorpspunt is ook een fysieke plek om in te schakelen in initiatieven rond buurtvervlochtening.
Vraag en aanbod voor kleine klusjes, elkaar helpen, kunnen daar gecentraliseerd en gefaciliteerd worden. Het dorpspunt kan er dan ook voor zorgen dat specifieke aandacht wordt besteed aan mobiliteit in die context: identificeren van vraag en het zoeken naar oplossingen.

