



**Centrumhub**

Bron: Goudappel

# 24. Mobiliteitshub: het nieuwe normaal in hoogstedelijke gebieden

BAS SCHOLTEN, CHRISTIAAN KWANTES EN TIM BURMANJE

De mobiliteitshub is een doeltreffend middel om hoogstedelijke gebieden in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden, maar het inpassen vereist maatwerk.

De mobiliteitshub is momenteel een buzz-woord in gebiedsontwikkeling. Veel wethouders, ambtenaren en projectontwikkelaars zien concepten als 'Mobility as a Service' en 'mobiliteitshubs' als de nieuwe heilige graal bij mobiliteit en gebiedsontwikkeling. Maar wat zijn hubs precies? Is het meer dan een hype? Wat kunnen ze bijdragen aan gebiedsontwikkeling? Wie betaalt dit? En wat levert het op?

## Trends die het concept 'mobiliteitshubs' mogelijk maken

Het mobiliteitsconcept hubs komt voort uit gecombineerde maatschappelijke en technologische mobiliteitstrends. Het is wenselijk om vanuit gebiedsontwikkeling hierop in te spelen, om aan te sluiten bij de actuele behoeften van toekomstige inwoners. Immers: projectontwikkelaars en overheden zijn nu aan het bouwen aan de stad van overmorgen. Om te beginnen is er maatschappelijk een groeiend urgentiegevoel rond emissievrije en klimaatadaptieve steden. Vanwege hittestress en regenopname wordt het inruilen van verharding zoals wegen en parkeerplaatsen voor groen steeds belangrijker. Daarnaast verschuiven gemeenten, provincies en rijk hun mobiliteitsfocus geleidelijk van simpele autologica naar prioriteit voor wandelen, fietsen, OV en deelmobiliteit.

Daarnaast kiezen steeds meer steden voor binnenstedelijke verdichting. Verdichting vraagt om het efficiënt benutten van schaarse ruimte: liever inzet van deelauto's dan dat iedereen zijn eigen auto meeneemt. Dat zou te veel kostbare ruimte vragen. Voorbeelden van dit soort verdichtingsprojecten zijn de Merwedekanaalzone en Cartesiusdriehoek in Utrecht, Sluisbuurt en Havenstad in Amsterdam, Central Innovation District in Den Haag en Merwe4Havens in Rotterdam.

Tevens zien we nieuwe voorkeuren bij woonconsumenten, vooral bij kleinere huishoudens. Deze doelgroepen staan sterker open voor serviceproducten en ontzorging. Naast Netflix en Spotify gaat het om bijvoorbeeld maaltijdbezorging, internetwinkelen, maar ook Mobility as a Service. Bij dit concept kopen mensen geen eigen auto, maar huren ze mobiliteit in op het moment dat het nodig is. Volgens het Dashboard Autodelen van het CROW (<https://www.crow.nl/dashboard-autodelen>) groeide alleen al het deelautogebruik de afgelopen vier jaar consequent met 20% tot 40% per jaar.

Tot slot zien we technologische innovaties binnen mobiliteit, zoals e-mobiliteit en dat mensen (deel)voertuigen via smartphone kunnen lokaliseren, reserveren, betalen en ontgrendelen.



Bron: Goudappel

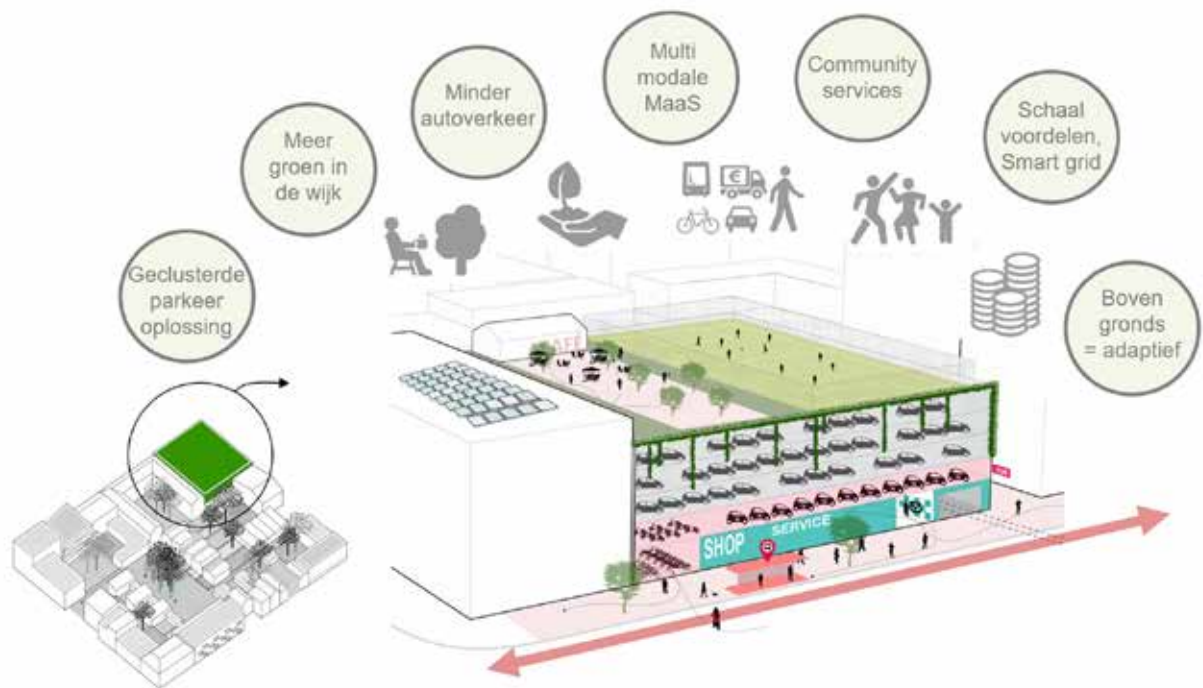
## Mobiliteitshubs als onderdeel van gebiedsontwikkeling

Deze trends verklaren de opkomst van het concept mobiliteitshubs bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. Met name in middelgrote en grotere steden. Mobiliteitshubs bij stedelijke ontwikkelingen zijn:

- Geclusterde voorziening voor autoparkeren met dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dit betekent dat meerdere kavels gebruikmaken van één gemeenschappelijke parkeervoorziening. Zo kunnen bezoekers overdag parkeren waar bewoners 's nachts parkeren. Dit spaart parkeerplaatsen. Ook worden dure e-laadvoorzieningen betaalbaarder door clustering op één locatie.
- Station voor deelmobiliteit. In veel gemeenten kunnen projectontwikkelaars een bepaald percentage van de geldende autoparkeernorm invullen met deelautoplaatsen. Dan vervangt één deelautoparkeerplaats vier tot vijf reguliere parkeerplaatsen.
- Community functies. Een parkeervoorziening moet meer zijn dan een betonnen bak met auto's. Mobiliteitshubs zijn bij uitstek geschikt om wijkvoorzieningen te huisvesten. Denk aan een fietswinkel met reparatie en helpdesk voor deelmobiliteit, een gezondheidscentrum, wasserette, fitnesscentrum, kinderopvang. Zo krijgt een mobiliteitshub ook een huismeesterfunctie in de wijk.
- Het is ook mogelijk om mobiliteitsgerelateerde diensten te koppelen aan de mobiliteitshub, zoals OV-halte, kiss-and-ridevoorzieningen voor taxi en Uber-achtige diensten, een parcel delivery voorziening.

## Maatschappelijke voordelen op het gebied van mobiliteit: win-win-win-situatie

Een goed uitgevoerd hubconcept kan bijdragen aan meerdere doelen tegelijk. Het sluit aan op zowel duurzame mobiliteit, én aan de behoeften van nieuwe stedelijke woondoelgroepen én aan rendabelere businesscases. Ze voorkomen onnodige automobilitéit doordat mensen volwaardige alternatieven krijgen (bijvoorbeeld deelmobi-



Bron: Goudappel

liteit, sterkere positie voor fietsen en OV, aanwezigheid van pakketbezorgvoorzieningen als alternatief voor zelf winkelen). Zo geeft een ruimtelijke verdichting minimale hinder aan de rest van de stad: er is meer gebiedsontwikkeling mogelijk met minder autoverkeer.

Stedelijke woondoeleinden kiezen bewust voor nabijheid tot stedelijke voorzieningen en hebben minder behoefte aan een eigen autoparkeerplaats. Hierbij passen lagere autoparkeernormen wanneer er hoogwaardige mobiliteitsalternatieven beschikbaar zijn (o.a. deelmobiliteit en nieuwe e-vervoermiddelen).

Projectontwikkelaars hoeven hierdoor minder parkeerplaatsen te bouwen per huishouden. Soms is het mogelijk om meer ruimtelijk programma te realiseren, zonder dat een mogelijk verkeersinfarct een bovengrens vormt. Dit alles draagt bij aan een succesvolle businesscase voor de ontwikkelaar.

## Nieuwe mobiliteitsconcepten vragen om nieuwe financieringsvormen

Bij de grotere (her)ontwikkelingslocaties, met meerdere grondeigenaren, wordt mobiliteit veel vaker als collectief vraagstuk gezien. Bereikbaarheid is hiermee ook een gedeelde verantwoordelijkheid. Hiermee lijkt er een eind te komen aan de oude vertrouwde regel waarbij de benodigde parkeervraag op eigen terrein gerealiseerd moet worden. Hier is gewoonweg geen behoefte meer aan mede dankzij de nabijheid tot stedelijke voorzieningen en de eerder genoemde hoogwaardige alternatieven. Hiermee ontstaat financieel en organisatorisch wel een geheel nieuwe

situatie voor alle betrokken partijen. De financiële nadruk zal daarbij veel meer liggen op de exploitatielasten die in vergelijking met een reguliere parkeervoorziening hoger zullen zijn. De hoogte hiervan is mede afhankelijk van de mate van toegankelijkheid, collectiviteit en flexibiliteit waarin de hub moet voorzien. En juist om deze reden moet er gekeken worden op welke manier dergelijke nieuwe collectieve mobiliteitssystemen op de lange termijn gefinancierd kunnen worden.

### Ontwikkelaar

Het is denkbaar dat een private partij een deel van de besparing (onrendabele top van de niet gerealiseerde parkeerplekken) investeert in goede alternatieve mobiliteitsvormen. Dit kan door te investeren in het aanloopverlies van een deelmobiliteitsaanbieder. Of door een financiële bijdrage in een zogenaamd mobiliteits- of bereikbaarheidsfonds van de gemeente (zie schema volgende pagina). Hiermee kan de gemeente OV-voorzieningen en fietspaden realiseren die juist extra nodig zijn vanwege de lage autoparkeernorm. Deze financiële afdracht zou echter bovenop de vaak al strenge duurzaamheidseisen en maatschappelijke vraagstukken komen te liggen. Hierdoor is de verwachting dat deze bijdrage meer van symbolische aard zal zijn.

### Gemeente

Naast de financiële verantwoordelijkheid van de grondeigenaar ligt er ook een taak bij de overheid als het gaat om financiële middelen. Vaak zorgt een verlaging van het aantal vervoersbewegingen en parkeermogelijkheden voor een uitbreiding van het vastgoedprogramma. Er ontstaat dus in juridische zin meer ruimte om een hogere



Bron: Goudappel

dichtheid te realiseren. Hiermee wordt er in theorie een hogere grondwaarde gerealiseerd dan in eerste instantie mogelijk zou zijn. Richting grondeigenaren zou het daarom eerlijk zijn om hier op een soortgelijke manier mee om te gaan. Het verschil in opbrengstpotentie tussen de reguliere ontwikkeling met een ruim aantal parkeervoorzieningen en een lagere dichtheid, ten opzichte van de ontwikkeling met collectieve mobiliteitsoplossingen en met een hogere dichtheid, zou hiervoor in beeld gebracht moeten worden. Met een deel van deze potentiële meeropbrengst kan de gemeente vervolgens ook aan haar maatschappelijke plicht voldoen om in financiële zin bij te dragen aan de mobiliteitstransitie en leefbaarheid van de stad.

### Gebruiker

Tot slot moet er voor de realisatie en exploitatie van deze collectieve voorziening niet alleen naar de grondeigenaren en gemeente gekeken worden. Juist de eindgebruiker, de vastgoedeigenaar, is in dit geval essentieel. De focus ligt in dit verhaal op het mobiliteitsvraagstuk van een hub, maar deze zal zich al naar gelang steeds meer transformeren tot een huismeesterfunctie van de buurt. Tot een ontmoetingsplek met dagelijkse voorzieningen waar mobiliteit een onderdeel van is. Een maandelijkse servicebijdrage kan zorgen voor een kasstroom die bijvoorbeeld een serviceplatform of een waardevol collectief maatschappelijke voorzieningen in de hub in stand kan houden.

Echter wordt er, wat ons betreft, één essentieel onderdeel voor het goed functioneren van mobiliteitshubs continu onderbelicht: het organisatievraagstuk. Bij het realiseren en faciliteren van mobiliteitshubs houdt het niet op, hier begint het pas. Door de organisatie op de juiste manier in te

richten kan de mobiliteitshub functioneren op een manier waarvoor deze bedoeld is, flexibel en continu aanpasbaar aan de veranderende mobiliteitsvraag.

### Governance rondom mobiliteitshubs

De grote uitdaging is hoe de hubs tot stand moeten gaan komen. Welke rol speelt de gemeente? Welke verkeerskundige en ruimtelijke randvoorwaarden zijn bepalend? Hoe gaan ontwikkelaars en mobiliteitsaanbieders zich opstellen? Op basis van praktijkervaring willen overheden graag een flexibel in te richten mobiliteitshub met een directe beschikbaarheid van deelmobiliteitsvoorzieningen. Het moet een herkenbaar systeem zijn dat goed ingepast moet worden in haar omgeving met optimaal gebruiksgemak en sociale veiligheid voor gebruikers. Dit alles willen de overheden het liefst ook realiseren met een zo aantrekkelijk mogelijke businesscase in relatie tot de benodigde voorinvestering en de aanloopverliezen van deelmobiliteitsaanbieders.

Indien aan alle wensen wordt voldaan dan is de verwachting dat de condities optimaal zijn en het gebruik daarmee hoog. Hubs dragen dan bij aan maatschappelijke doelstellingen zoals vermindering van emissies, verbeteren van de leefbaarheid, het mogelijk maken van verstedelijking.

Een aantrekkelijk aanbod, herkenbaarheid, flexibiliteit en sociale veiligheid op hubs komen alleen tot stand als overheden en private partijen samenwerken. Private (deel-)mobiliteitsaanbieders zijn vooral op zoek naar een gezonde businesscase voor hun diensten, projectontwikkelaars willen graag woningen realiseren en de gemeente staat

voor een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving die goed bereikbaar is. Om hubs tot stand te brengen moeten deze belangen met elkaar verenigd worden.

## Twee organisatie modellen

Voor het functioneren van hubs maken we onderscheid in drie hoofdonderdelen: 1) ontwikkeling & realisatie, 2) exploitatie, beheer & onderhoud en 3) monitoring & bijsturing. Het belang van overheden zit primair in het waarborgen van een duurzaam mobiliteitsaanbod dat ten dienste staat van de gebruiker. Vanuit dit perspectief is het voor de overheid vooral van belang grip te houden op de hoofdactiviteit 'monitoring & bijsturing'. Voor deze hoofdactiviteit zien we daarom een primaire rol weggelegd voor de overheid, met een aantal instrumenten, waaronder regulering (vergunningen, contracten, concessies, etc.) en handhaving, om die rol betekenisvol in te vullen. Wel dient te worden bewaakt dat bij de operationele sturing de belangen van de markt en gebruiker ook worden behartigd.

De verdeling van de rollen tussen overheid en markt voor 'ontwikkeling & realisatie' en 'exploitatie, beheer & onderhoud' is afhankelijk van de rolverdeling van overheden. Grofweg zijn er twee uitersten: een publiek model en een samenwerkingsmodel.

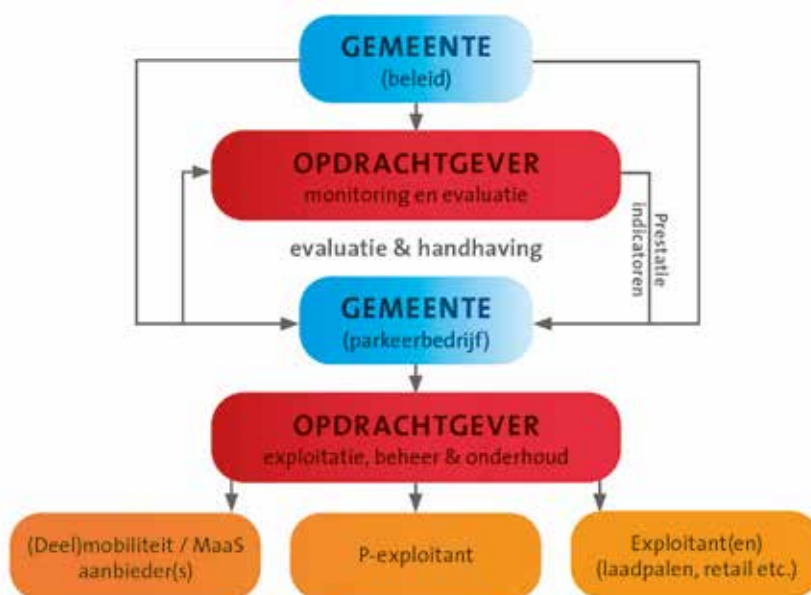
In het publieke model neemt de overheid een traditionele rol in. Dit uit zich bijvoorbeeld in de exploitatie. Het gemeentelijk parkeerbedrijf is in dit model verantwoordelijk voor de exploitatie van de (parkeer)hub. Zij kan voor het parkeren van privéauto's en deelmobiliteit een parkeerexploitant aanstellen. Dit is een organisatievorm waarbij de hub en het aanbod op de hub niet eenvoudig mee kan groeien met de veranderende vraag aangezien de diensten zijn vastgelegd in contracten.

Het samenwerkingsmodel daarentegen gaat uit van een onafhankelijke gebiedsorganisatie en regisseur om de gedefinieerde doelen te kunnen nastreven. Deze organisatievorm kan beter inspelen op een veranderende mobiliteitsbehoefte. Het gaat uit van een gebiedsorganisatie die de gewenste woon- en leefomgevingskwaliteit definieert en met zowel publieke als private partijen afspraken maakt over het realiseren van deze kwaliteit. Dit kan gaan om groen, klimaatadaptatie, energie, en dus ook over mobiliteit. Vervolgens is een onafhankelijke regisseur verantwoordelijk voor het bewaken, organiseren, en beheersen van de afspraken die worden gemaakt om te komen tot een duurzaam mobiliteitsconcept op lange termijn.

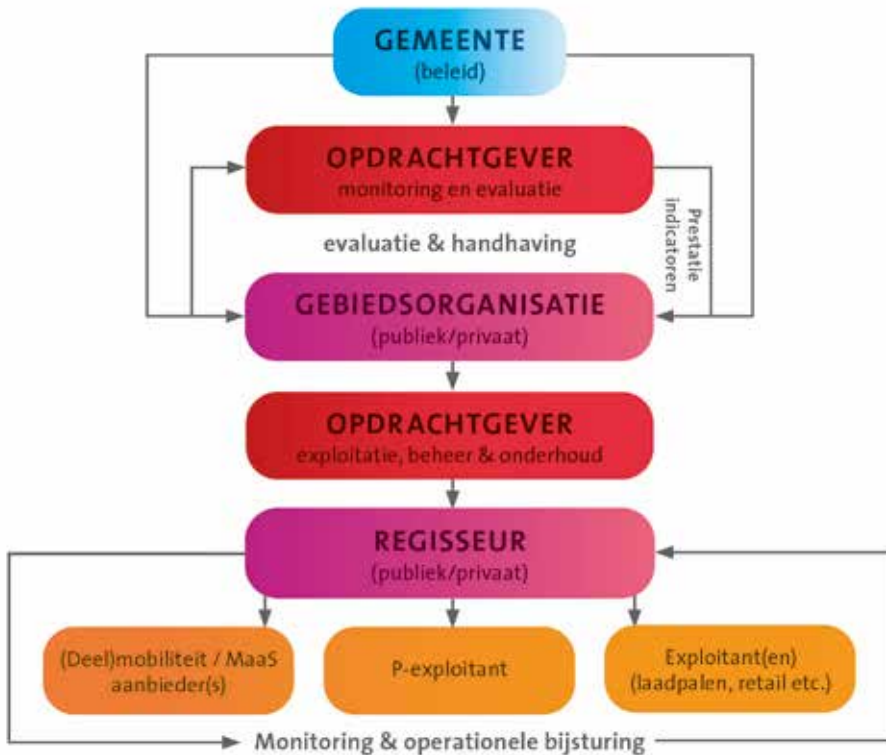
## Keuze en implementatie

De keuze voor een geschikt organisatie model – en daarbij de rolverdeling van de overheid – hangt af van meerdere factoren. We onderscheiden de volgende criteria waarop de modellen gescoord kunnen worden:

- Borging doelstellingen: In hoeverre is er een gezamenlijke visie inclusief de uitgewerkte stappen om tot de gewenste hubs-ontwikkeling te komen. Een uitwerking voor de korte én de lange termijn, waarbij tijdelijk versus definitief, is hierbij essentieel.
- Praktische werkbaarheid: Onafhankelijkheid in sturingsbeslissingen om accuraat te kunnen handelen om aan te blijven sluiten bij de (tegen die tijd) huidige mobiliteitsbehoefte binnen het gebied. Hierbij kunnen korte- én langetermijnvisies van elkaar verschillen.
- Risicoverdeling partijen: Bereidheid van partijen om (samen) de hubs-ontwikkeling, vanuit financieel perspectief, tot een succes te leiden. Hierbij kunnen kansen en risico's optreden die evenredig verdeeld worden.



Publiek model



### Samenwerkingsmodel

- › Commitment van betrokken partijen: Zijn partijen bereid, al dan niet tijdelijk, extra inspanning te leveren op de korte en/of lange termijn om de gewenste mobiliteitstransitie (hubs zijn daar een onderdeel van, net als lopen en fietsen) in het gebied tot een succes te maken.

Wat betekent dit in de praktijk? Het toepassen van de criteria en het belang dat daaraan wordt gehecht op de modellen levert 'voorkeursrichting' op voor het publieke model of het samenwerkingsmodel. Stel dat de voorkeursrichting voor een nieuwe gebiedsontwikkeling het samenwerkingsmodel is. Waar begin je dan als gemeente? Belangrijk in onze ogen is om te starten met het bij elkaar brengen van de relevante gemeentelijke onderdelen die bij de gebiedsontwikkeling betrokken zijn. Het gaat in ieder geval om gebiedseconomen, verkeersplanologen, het parkeerbijbedrijf, stedenbouwkundigen en strategen. Gezamenlijk doordenken hoe de sturing op het gebied en de hubs eruit kan zien is daarbij essentieel. De gemeente zal daarbij ook vroegtijdig private partijen moeten betrekken, zowel de projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren, als de (deel-)mobiliteitsaanbieders. Door gezamenlijk de doelen voor het mobiliteitsconcept te ontwikkelen, en daarbinnen elkaars rol te expliciteren, ontstaat de basis voor een duurzame en langjarige samenwerking waarbij de hubs bijdragen aan de kwaliteiten van het gebied.

### Conclusie

Inmiddels kunnen we stellen dat de mobiliteitshub geen hype is maar een doeltreffend middel om hoogstedelijke gebieden in de toekomst leefbaar en bereikbaar te houden. Hiervoor moeten eerst de doelstellingen gedefinieerd worden om vervolgens de verschillende organisatie modellen te verkennen, waarna een financiële doorrekening de eerste inzichten geeft op de businesscase van het betreffende systeem. Mobiliteit en bereikbaarheid, in relatie tot gebiedsontwikkeling, zijn tenslotte een gedeelde (financiële) verantwoordelijkheid van zowel publieke als private partijen. Het is daarom zaak om continu de dialoog aan te gaan om naast een passende woonbehoefte ook aan te sluiten bij de mobiliteitsbehoefte van overmorgen. Er bestaat niet één standaard systeem dat op iedere locatie en op iedere schaal van toepassing is. Het inpassen van mobiliteitshubs betreft maatwerk waardoor dit op nagenoeg iedere gebiedsontwikkeling van toepassing kan zijn.



#### Over de auteurs

Bas Scholten is werkzaam bij APPM.  
 Christiaan Kwantes is werkzaam bij Goudappel.  
 Tim Burmanje is werkzaam bij Stadkwadraat.