

Nu eens een nuchter verhaal over mobiliteitshubs; geen heilige graal, maar wat dan wel?

Christiaan Kwantes

Goudappel¹

Arthur Scheltes

Goudappel²

Binnen een paar jaar is het begrip mobiliteitshubs opgeklimmen tot de top 3 van hippe woorden binnen de mobiliteitswereld. Maar is dat terecht, of gaat het misschien om een overwaaiende hype? Hebben mobiliteitshubs wel toegevoegde waarde? En welke dan precies? Deze paper is een poging tot ordening en bezinning.

De populariteit van de mobiliteitshub heeft te maken met de veranderingen in het vakgebied mobiliteit. Die zorgen ervoor dat mobiliteitshubs een gunstige voedingsbodem hebben. Zo denken we anders na over doelen van het mobiliteitssysteem (brede welvaart), maar ook over de middelen (niet alleen infrastructuur bouwen, maar ook een mobiliteitstransitie naar ruimte-efficiënte en duurzame mobiliteit. De COVID19-pandemie heeft dit denken alleen maar versterkt.

Mobiliteitshubs dragen verschillende beloften in zich mee als het gaat om het versnellen van de mobiliteitstransitie. Maar wij stellen dat het concept mobiliteitshub de hooggespannen verwachtingen niet volledig kan inlossen. Net als elke andere innovatie gaat de mobiliteitshub ook onvermijdelijk door een cyclus met de fasen 'er is iets nieuws', naar 'piek van te hoge verwachtingen', via het 'dal van teleurstelling', naar het 'ontstaan van verlichting' richting 'plateau van productie'.

Hubs kunnen de grootste bijdrage leveren in combinatie met woningbouw in hoogstedelijke milieus. Parkeren op afstand (in hubs) en deelmobiliteit kunnen hier (deels) regulier autobezit vervangen. Daarnaast liggen er kansen voor hubs die er op gericht zijn om autoafhankelijke gebieden te verbinden met autoluwe stedelijke gebieden. Het is zelfs zo dat hubs randvoorwaardelijk zijn als volwaardig en betaalbaar alternatief voor autotemperende maatregelen in stedelijk gebied (hoge tarieven, minder parkeerplaatsen). Dankzij ketenmobiliteit via hubs houden ook mensen vanuit autoafhankelijke (rurale) gebieden volwaardig toegang tot het stedelijk gebied. Buiten deze twee functies hebben mobiliteitshubs een beperktere toegevoegde waarde in de mobiliteitstransitie, vooral omdat deelmobiliteit en mobiliteitshubs slechts gaan voorzien in een deelmarkt (niche).

Trefwoorden: brede welvaart, deelmobiliteit, duurzaamheid, mobility as a service, mobiliteitshubs, openbaar vervoer, verstedelijking

¹ Goudappel, E: ckwantes@goudappel.nl

² Goudappel, E: ascheltes@goudappel.nl

1. Inleiding

Binnen een paar jaar is het begrip mobiliteitshubs opgeklommen tot de top 3 van hippe woorden die helpen om serieus genomen te worden in de mobiliteitswereld. Om modieus over te komen, noemen consultants tegenwoordig elke parkeergarage een 'hub'. Het woord leent zich ook uitstekend voor onzekere ambtenaren: het kan fungeren als containerbegrip, een mystieke en comfortabele stallingplaats om alle mobiliteitsopgaven te pareren die wethouders en gemeenteraden op ze af gooien: "Om uw probleem te tackelen, zijn we bezig met hubvisie". Inmiddels hebben 'mobiliteitshubs' de status van heilige graal.

Maar zijn we de nuchtere middenweg niet een beetje kwijt? Gaat het misschien om een overwaaiende hype? Zijn 'mobiliteitshubs' gewoon oude wijn in nieuwe zakken? We praatten toch al decennia lang over transferia? Hebben mobiliteitshubs wel toegevoegde waarde? En welke dan precies?

Deze paper is een poging tot ordening en bezinning. Wij willen niet strategisch meehuilen met de wolven in het bos, maar we willen ook geen kinderen met het badwater weggooien.

Vanwege de huidige lyrische sfeer rond mobiliteitshubs zien wij een 'dal van diepe teleurstellingen' op ons afkomen. Wij zouden er graag aan bijdragen dat dit onvermijdelijke dal niet dieper wordt dan nodig. Dit om te voorkomen dat het concept mobiliteitshubs als geheel ten onder gaat.

Daarom kiezen we voor een simpele opzet:

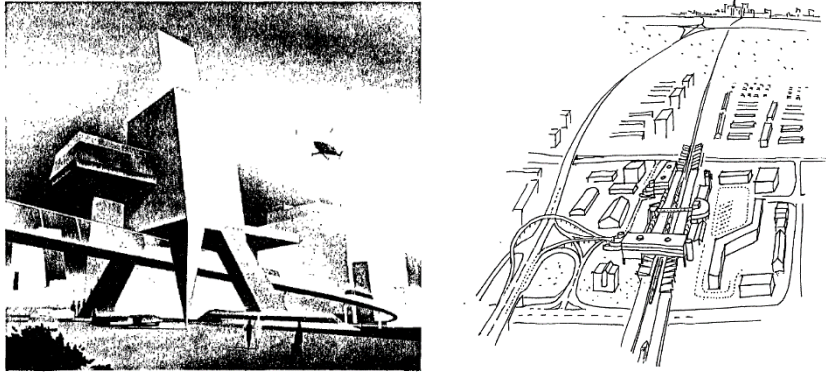
1. Eerst beschrijven we in hoofdstuk 2 de maatschappelijke voedingsbodem voor het begrip 'mobiliteitshubs'. In grote lijnen zijn bestuurders, politici en samenleving er over eens, dat we radicalere en slimmere mobiliteitskeuzes moeten maken dan ooit tevoren. Dit is een voedingsbodem voor hooggespannen verwachtingen rondom mobiliteitshubs.
2. In hoofdstuk 3 lichten we toe waarom mobiliteitshubs in deze context zo aantrekkelijk lijken. Wij zien een top zes aan 'beloftes' van mobiliteitshubs.
3. Vervolgens doen we in hoofdstuk 4 wat sloopwerk: welke verwachtingen zijn nu precies te hooggespannen, en waarom? Waar zit de pijn? Wij wijzen de zere plekken aan om, net als onze mondhygiënist, ergere fouten en pijn later te voorkomen.
4. Tot slot leggen we uit waar we wél kansen zien. Als auteurs van dit paper willen we niet alleen bekritisieren, maar onze omgeving graag handelingsperspectief bieden om Nederland beter en mooier te maken. Dit doen we in hoofdstuk 5.

Intermezzo: kennismaken met het transferium als moeder van mobiliteitshubs

Halverwege de jaren 70 stond het begrip P+R al in Rijksbeleid (Kennisinstituut KiM, 2021). In de jaren 80 sprak het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1988) voor het eerst over transferia. De gebruikte formuleringen leren ons veel:

"automobilisten moeten meer mogelijkheden krijgen de reis per auto te onderbreken en per openbaar vervoer verder te gaan. Op termijn dienen daarvoor rond de grote stadsgewesten uitwisselingspunten, transferia, te komen. Daar kunnen automobilisten de rijksweg verlaten en hun auto stallen in parkeertorens die als het ware "bovenop" een knooppunt van openbaar vervoer staan. [...] Via dit systeem worden steden ontlast van geparkeerde auto's, ontstaat er meer capaciteit op het hoofdwegennet en wordt het openbaar vervoer-gebruik bevorderd. Om het gebruik te stimuleren kunnen in deze parkeertorens auto's worden gekeurd en hersteld"

Allereerst zien we meervoudige doelen: minder parkeerdruk in de steden, maar ook minder congestie op het hoofdwegennet en tot slot het stimuleren van duurzame mobiliteit. Met andere woorden: slimmer ruimtegebruik, beter functioneren van het mobiliteitssysteem en verduurzaming. Daarnaast zien we voor het eerst een focus om automobilisten te verleiden door aan te sluiten op hun behoeften. Tot slot zien we een pleidooi voor aanvullende functies om het gebruik te stimuleren.



Figuur 1: *Impressies van transferia uit 1990 (Projectbureau IVVS, 1990)*

Met de opkomst van deelmobiliteit in het afgelopen decennium worden transferia breder geïnterpreteerd met het begrip mobiliteitshubs: een transferpunt tussen alle denkbare vervoerwijzen (wandel- en fietsachtige mobiliteit, OV, auto, deelmobiliteit in alle denkbare vormen), ondersteund met reizigers- en communityvoorzieningen. Door de toevoeging van wandelen kunnen ook geclusterde parkeervoorzieningen bij een woon- of werkgebied als hub worden gezien. En de nieuwe technische mogelijkheden rondom deelmobiliteit geven het oude begrip transferium een extra impuls: denk aan digitaal lokaliseren, reserveren, plannen, betalen van de reis en het fysiek ontgrendelen van voertuigen. Hierdoor wordt deelmobiliteit voor het eerst een volwaardige vervoerwijze.

Dit zorgde voor een opleving van het oude concept. Volgens ons is eigenlijk pas rond 2015 het begrip mobiliteitshubs binnen Nederland populair geworden. Dit gebeurde volgens ons met de planontwikkeling rondom de inbreidingslocatie Merwedekanaalzone in Utrecht (Goudappel Coffeng, 2018). Hier moeten deelmobiliteit en geclusterd autoparkeren gaan bijdragen aan de leefkwaliteit van de woonwijk. Inmiddels is ook Rijkswaterstaat overgegaan tot het begrip mobiliteitshub (Rijkswaterstaat, 2020).

2. De huidige tijdgeest als voedingsbodem voor anders denken over mobiliteit

De populariteit van de mobiliteitshub heeft te maken met de veranderingen in het vakgebied mobiliteit. Voorheen was het werk van de mobiliteitsspecialist overzichtelijk: het oplossen van bereikbaarheids- en veiligheidsproblemen die meekwamen met de opkomst van de (auto)mobiliteit en de groei van onze steden en dorpen. Een reactieve, oplossende en technische reparatieklus. Zoals een loodgieter die lekkages repareert.

Maar inmiddels leert de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur ons: “Er wordt vaak al snel gedacht aan verbetering van reistijd en betrouwbaarheid van verbindingen. Maar beleidskeuzes raken ook aan andere aspecten, die samenhangen met de leefomgeving: klimaat en milieu, ruimtelijke kwaliteit, verstedelijking, leefbaarheid en veiligheid, sociale gevolgen, ontplooiingsmogelijkheden. [...] De raad adviseert om het faciliteren van mobiliteit niet langer het dominante uitgangspunt van het bereikbaarheidsbeleid te laten zijn; stuur op brede welvaart”

(Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur, 2021). Iedereen zal dit ongetwijfeld herkennen. Zowel het doel als het middel is aan het veranderen.

Het hoofddoel van het mobiliteitssysteem wordt steeds minder het oplossen van auto- en OV-capaciteitsknelpunten en steeds meer een betere leefkwaliteit. Mobiliteits- en infrastructuurmaatregelen moeten dienend zijn aan duurzaamheid, sociale ontplooiing en veiligheid voor mensen, betere ruimtelijke kwaliteit van steden en dorpen en de omgang met heftige regenval en droogtes. Denk aan 'het nieuwe 30', zowel in de Tweede Kamer (Tweede Kamer, 2020) als bij de Verenigde Naties (United Nations, 2021): 30 km/u in plaats van 50 km/u is misschien niet beter voor de autobereikbaarheid, maar wel beter voor de kwaliteit van leven. Of denk aan de Tienminutenstad uit Parijs, en omarmd in Utrecht (Gemeente Utrecht, 2021). Een concept dat zorgt dat iedereen volwaardig mee kan doen, door onderwijs, zorg, winkels en recreatie fysiek onder handbereik te brengen. Het is omgekeerde bereikbaarheid: niet sneller naar je bestemming ten koste van je omgeving, maar de bestemming dichterbij halen met betere leefkwaliteit tot gevolg.

Ook de middelen om te komen tot een goed functionerend mobiliteitssysteem veranderen. Vroeger was het bouwen van nieuwe infrastructuur eigenlijk het enige instrument dat we inzetten. Maar infrastructuur is verschrikkelijk duur en heeft enorm lange afschrijvingstermijnen. We moeten beter nadenken óf we inderdaad altijd nieuwe infrastructuur moeten aanleggen. Hier komt het begrip mobiliteitshubs om de hoek kijken. Dit concept zet niet zozeer in op nieuwe infrastructuur, maar op een nieuwe, eerlijke verdeling van ruimte en mobiliteit.

De COVID19-pandemie heeft dit nieuwe denken over doelen en middelen versterkt. Ineens bleken fileproblemen ook oplosbaar met niet-infrastructurele gedragsmaatregelen. En daarnaast heeft de COVID19-pandemie de focus op leefkwaliteit alleen meer versneld. Het bleek dat mensen tijdens de coronapandemie meer recreatief gingen wandelen en fietsen. De manier waarop de auto het straatbeeld van steden domineert is gewoon niet optimaal en eerlijk voor de leefbaarheid van onze steden en de gezondheid van onze inwoners. Mensen stellen steeds hogere eisen aan hun leefomgeving, bijvoorbeeld omdat sommige woningen erg klein of druk zijn om thuis te werken.

3. Zes grote beloftes van mobiliteitshubs

3.1 Mobiliteitshubs lijken aan te sluiten op maatschappelijke vraagstukken

De hiervoor beschreven veranderingen zijn een perfecte voedingsbodem voor mobiliteitshubs. Het concept lijkt prima aan te sluiten bij een aantal urgente mobiliteitsvraagstukken die te maken hebben met die leefkwaliteit. De aantrekkingskracht van mobiliteitshubs wordt nog eens versterkt door de modieuze, mystieke zweem rondom het concept. Het begrip klinkt gewoon lekker, integraal, innovatief, kortom 'catchy'. De sterren staan gunstig voor mobiliteitshubs en de verwachtingen zijn hoog.

Belofte 1. Minder parkeerplaatsen, meer klimaatadaptief groen

Mobiliteitshubs worden vaak in één adem genoemd met de opkomst van deelmobiliteit. Hubs zijn dan een afhaalplek voor deelvoertuigen. Mobiliteitshubs als station voor deelmobiliteit vormen dan een alternatief voor eigen autobezit. Immers: dankzij hubs zijn dan minder reguliere parkeerplaatsen nodig. En dit geeft meer ruimte voor klimaatadaptief groen op straat.

Belofte 2. Grote behoefte aan woningbouw in stedelijk gebied

Vooraf in en rond de grotere steden ligt een forse woningbouwbehoefte. Veel steden kiezen voor binnenstedelijke inbreiding. Alleen in binnen steden eigenlijk geen ruimte meer voor extra autoverkeer van nieuwe inwoners. Het verkeer is al erg druk. Gemeenten zien mobiliteitshubs met deelmobiliteit dan als alternatief voor eigen autobezit. Gevolg is dat de nieuwe inwoners meer wandelen, fietsen en het OV gebruiken en minder reizen met de auto. Dankzij hubs kunnen gemeenten dus meer woningen bouwen met minder reguliere parkeerplaatsen en minder verkeersdruk.

Belofte 3. Aantrekkelijke autoluwe milieus maken

Mobiliteitshubs zijn plekken waar parkeren en stallen wordt geclusterd, waardoor omliggende plekken relatief autoluw blijven. Dit geeft meer verkeersveiligheid en speelruimte voor kinderen. Autoluwe straten kunnen goedkoper worden gerealiseerd, omdat er geen zwaar en druk autoverkeer overheen hoeft.

Belofte 4. Meer mobiliteitsvrijheid voor iedereen

Mobiliteitshubs kunnen ook worden gezien als een opgewaardeerde OV-halte. Iedereen krijgt op een mobiliteitshub een grotere mobiliteitsvrijheid. Men kan kiezen voor de fiets of het OV, of de eigen auto, of voor bijv. deelscooter, deel-e-fiets of deelauto. Zo kunnen mobiliteitshubs bijdragen aan de sociale inclusiviteit. Extra voorzieningen zoals fietsreparatie, pakketmuur, buurtwerkplaats, wijk conciërge en kinderopvang dragen hieraan bij.

Belofte 5. Inzet op kostenefficiënter en beter OV

Het OV in Nederland staat onder druk om nog kostenefficiënter te worden. Daarom worden veel OV-lijnen gestrekt. Zo is minder reistijd en dus minder bedrijfsinzet nodig voor dezelfde hoeveelheid reizigers. Bovendien trekken OV-lijnen nieuwe betalende reizigers aan dankzij die kortere reistijden. Kortere reistijden zijn mogelijk door haltes te schrappen. Dit maakt het weer nodig om aanvullende 'first last mile'-mobiliteit aan te bieden voor mensen die moeite hebben met langere loopafstanden. Met andere woorden: bij het strekken van OV-lijnen zullen 'first last mile'-voorzieningen zoals buurtbus, taxi, deelmobiliteit moeten gaan verknopen op de halte. De halte wordt dan een mobiliteitshub.

Belofte 6. Technologische ontwikkeling heeft nieuwe deuren geopend

Ook in technologisch opzicht staan de sterren voor mobiliteitshubs gunstig. Dit heeft vooral te maken met de samenhang tussen mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Zie onderstaand kader. Dankzij de digitalisering van diensten is het voor het eerst in de geschiedenis mogelijk dat een groep mensen digitaal zijn individuele vervoersbehoefte kan uiten en die digitaal kan matchen met een vervoersaanbod. En dat mensen een collectief vervoermiddel vervolgens digitaal kunnen reserveren, lokaliseren, betalen en zelfs fysiek kunnen ontgrendelen. Ook de opkomst van allerlei nieuwe elektrische vervoerstechnieken stimuleren deelmobiliteit. Denk aan elektrische bakfietsen, steps of scooters die duur in aanschaf zijn, maar die mensen vaak incidenteel of voor een bepaalde levensfase nodig hebben. Dit leent zich bij uitstek voor deeloplossingen. Ook wordt het principe achter deelmobiliteit (gebruik in plaats van bezit) steeds vanzelfsprekender door andersoortige elektronische servicediensten die hun waarde al hebben bewezen.

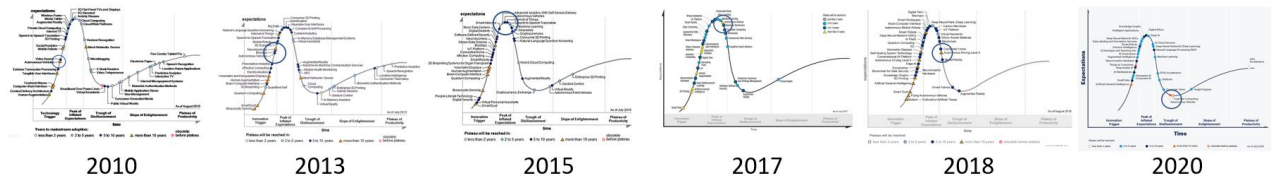
Intermezzo deelmobiliteit en mobiliteitshubs: onlosmakelijk verbonden

Deelmobiliteit en mobiliteitshubs worden vaak in één adem genoemd. Ten diepste zijn mobiliteitshubs overstappunten tussen vervoerwijzen. En deelmobiliteit hoort hier volwaardig bij. Dit wordt nog eens versterkt doordat steeds meer lokale overheden bij het onderwerp deelmobiliteit neigen naar het faciliteren van station based uitvoeringen van deelmobiliteit (vaste ophaalplekken) en het ontmoedigen van free floating deelmobiliteit (zonder vaste ophaalplekken).

4. De verwachtingen van mobiliteitshubs zijn te hoog: drie pijnpunten**4.1 Gartner cycle: niets menselijks is ons vreemd**

Wij denken dat het concept mobiliteitshub de hooggespannen verwachtingen niet volledig kan inlossen. De zogenaamde 'Gartner cycle' (www.gartnercycle.com) leert ons dat mensen de eigenschap hebben om soms onredelijk verheugd te raken en juist daardoor later onredelijk teleurgesteld. Zo gaat elke innovatie onvermijdelijk door een cyclus met de fasen 'er is iets nieuws', naar 'piek van te hoge verwachtingen', via het 'dal van teleurstelling', naar het 'ontstaan van verlichting' richting 'plateau van productie'. Dit is vertaald in een grafische kromme waarop allerlei innovaties zijn geplaatst. Hoe hoger de positie van een innovatie, hoe hoger de

verwachtingen. Hoe lager de positie, hoe lager de verwachting. Zie hieronder als voorbeeld de cyclus van autonoom rijdende voertuigen tussen 2010 en 2020, aangegeven met een cirkeltje. Enkele jaren geleden presenteerden ontwerpers en uitvinders de autonoom rijdende auto als ultieme oplossing voor alle mobiliteitsvraagstukken (2010-2015). Langzamerhand heeft ieder het besef gekregen, dat het allemaal nog niet zo gemakkelijk is (2015-2020). Ook dit concept gaat dus door een golfbeweging heen.



Figuur 2: Gartner cycle van de afgelopen 10 jaar met hierop aangegeven de veranderende positie van innovatie 'autonoom rijdende voertuigen' in de loop van de tijd

Onze stelling is dat het concept 'mobiliteitshubs' zich nu bevindt op de piek van te hoge verwachtingen. En dat de komende jaren een fase zal volgen van een dal van teleurstellingen. En dat het concept zich daarna zal stabiliseren tot een realistisch 'productiemodel'. Dit niveau zal qua niveau ergens liggen tussen de hoge verwachtingen en diepe teleurstellingen in. Wij zouden er graag aan willen bijdragen dat het dal van diepe teleurstellingen niet dieper wordt dan nodig. Dit om te voorkomen dat het concept mobiliteitshubs als geheel ten onder gaat.

De huidige fase is een ideale en comfortabele voedingsbodem voor mensen die worden geconfronteerd met grote opgaven, maar die nog geen idee hebben waar ze heen moeten. De problemen zijn er, maar het handelingsperspectief nog niet. Om overambitieuze bestuurders en kritische raadsleden dan toch tegemoet te komen, wordt het concept 'mobiliteitshubs' gebruikt als toekomstige oplossing voor diverse problemen. Letterlijk een containerbegrip, als comfortabele stallingsplaats van problemen.

Hieronder beschrijven we de belangrijke pijnpunten die de komende jaren gaan zorgen voor teleurstelling.

Pijnpunt 1: beloftes van deelmobiliteit zullen niet worden ingelost

Een deel van de pijn zit in de rol van deelmobiliteit rondom mobiliteitshubs. Deelmobiliteitsconcepten zullen waarschijnlijk slechts een deelmarkt ('niche') gaan bedienen (Van de Weijer, 2020). Dit komt omdat reizigers in de praktijk sterk negatief reageren op elke overstap tussen vervoerwijzen binnen een verplaatsing. Het vergt gewoon meer tijd en moeite. Daarnaast zijn de kosten van deelmobiliteit uiteindelijk toch vaak hoog in verhouding tot privébezit. Verder is het grootste deel van onze mobiliteit repetitief en hebben we gewoontegedrag ontwikkeld in onze reizen. We staan minder open voor nieuwe alternatieven. Tot slot is het onzeker of reizigers de privacy en hygiëne van hun privé-vervoermiddel op willen geven. Weliswaar kent Nederland een sterke jaarlijkse groei van deelmobiliteit, maar bij een nieuw product is elke gebruikstoename procentueel groot in het begin. Bovendien is er een te rooskleurig beeld: Nederland kent nu een financieel klimaat waarin startups volop ruimte krijgen van investeerders. Deelmobiliteitsaanbieders proberen nu snel groot marktaandeel te winnen en concurrentie uit te schakelen door forse investeringen en een overmatig aanbod.

Pijnpunt 2: wie is de baas van de hub en hoe lopen de geldstromen?

Mobiliteitshubs zijn plekken waar mobiliteitsvormen bij elkaar komen. Maar mobiliteitshubs zijn ook punten waar eigenaarschap en financiële zeggenschap elkaar ontmoeten. Van wie is de mobiliteitshub? De eigenaar van wooncomplexen die de hub gebruiken als parkeervoorziening? Of de gemeente als lokale vervoersautoriteit? Of de provincie als OV-concessiebeheerder? Of misschien een parkeerexploitant? Uit verschillende studies (Goudappel Coffeng et al, 2019)

(Goudappel Coffeng & Rebel, 2018) blijkt dat mobiliteitshubs bij ruimtelijke verdichtingsopgaven vragen om een sterke regierol door gemeenten. Dit is o.a. nodig voor vertrouwen bij commerciële partijen om in te stappen. Daarnaast vragen mobiliteitshubs altijd kosten, juist vanwege de noodzaak van regie. Misschien moeten we deelmobiliteit en mobiliteitshubs op termijn financieel gaan benaderen zoals we met OV om gaan. Dat we bereid zijn om structureel jaarlijks gemeenschapsgeld toe te investeren om deelmobiliteit en mobiliteitshubs in de lucht te houden. Provincies en Vervoerregio's zouden dan ook concessiebeheerder worden van deelmobiliteit. En mobiliteitsaanbieders gaan dan opereren als concessienemer. Dit alles vraagt om keuzes door overheden die het zelf allemaal ook nog niet weten. Dit kost tijd.

Pijnpunt 3: one size doesn't fit all

Tot slot is er de gemakzuchtige neiging om concepten blind te kopiëren. Binnen Nederland zijn kansrijke mobiliteitshub-uitwerkingen gaande, vooral in hoogstedelijke milieus in Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Deze concepten kunnen niet zomaar worden gekopieerd, omdat de randvoorwaarden elders anders zijn. Amsterdam is geen Apeldoorn. En Apeldoorn is geen Appingedam. We moeten beter nadenken over maatwerk. In onze hubtypologie proberen we onze samenwerkingspartners altijd bewust te maken van deze context. Zie ook ons CVS-paper uit 2019 (bron 14):

1. Wat of wie is de driver of veroorzaker achter de hub-wens. Welke partij stuurt?
2. Wat is de ruimtelijke context: gaat het om een binnenstedelijk milieu met strenge parkeerregulering of juist om een buitenwijk met hoog autobezit?
3. Wat is de regionale context: spreken we over de G4-steden met strenge parkeerregulering en grootschalige binnenstedelijke inbreiding, of om de 'tweede ring' aan middelgrote steden met een intercityknoop of om meer rurale gebieden met vergrijzing, een hogere autoafhankelijkheid en een afkalkend OV-aanbod.

5. Waar zitten de kansen wel: selectief worden

In deze paper hebben wij geprobeerd een hoge mate aan nuchtere eerlijkheid te tonen. Maar we willen afsluiten met een kort overzicht waar volgens ons wél kansen voor mobiliteitshubs liggen. Om het spannend te houden, beginnen we met een magere kans en eindigen we met de topkans voor mobiliteitshubs. Dit doen we in een vijf-sterrenstelsel. Alleen delen wij voor geen enkele mobiliteitshub-uitwerking de maximale vijf sterren uit. Want wij sluiten ons aan bij de uitspraak van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in de media. Het instituut zegt eigenlijk: de mobiliteitshub is een kansrijk maar complex beleidsinstrument (Kennisinstituut KiM, 2021).



Mobiliteitshubs in bestaande wijken

Veel gemeenten zien kansen in het aanbieden van deelmobiliteit in kleinschalige locaties (buurthubs) om het eigen autobezit en aantal parkeerplaatsen terug te dringen. Dit kan ook bijdragen aan de klimaatadaptiviteit (minder parkeerplaatsen, meer groen). Maar zoals hiervoor geconstateerd is gewoontegedrag hier de vijand. In bestaande wijken hebben mensen hun auto's aangeschaft, hebben ze een leven opgebouwd en is hun mobiliteitsgedrag ingesleten. Hiermee wijkt dit af van mobiliteitshubs bij grootschalige inbreidingslocaties: daar heeft elke inkomende nieuwe bewoner een keuzemoment doorlopen over zijn of haar mobiliteitskeuzes.

Er liggen wél kansen in wijken waar inwoners zelf initiatief nemen voor duurzamer gedrag. In de vorm van het uitroepen van de straat tot autovrije leefstraat in de zomervakantie, zorgen over de parkeerdruk en aanvragen voor e-laadvoorzieningen. In wijken met zulke 'bottomup-energie' zijn buurthubs denkbaar, gericht op het vervangen van de tweede of derde auto in een huishouden door een deelmobiliteitsabonnement.

Gemeenten kunnen in hun mobiliteitsbeleid hierop inspelen met gedragsmaatregelen zoals 'nudging-acties' en tijdelijke pilotstudies. Denk hierbij aan combinaties van:

1. Welkomstacties waarbij wijkbewoners korting krijgen op een deelmobiliteitsabonnement. En dat mensen daarna nog een korting krijgen als ze na een proefperiode hun tweede auto inruilen.
2. Koppelen aan lopende plannen zoals uitbreiding van gereguleerd parkeren, met een relatief hoog geprijsde vergunning voor tweede en derde auto.
3. Koppelen aan groot onderhoud, waarbij werkzaamheden worden aangegrepen om parkeerplaatsen te vervangen door klimaatadaptief groen.

Actiehouders: gemeenten kunnen behoeften vanuit de samenleving faciliteren door kleine mobiliteitshubs in bestaande wijken te subsidiëren.

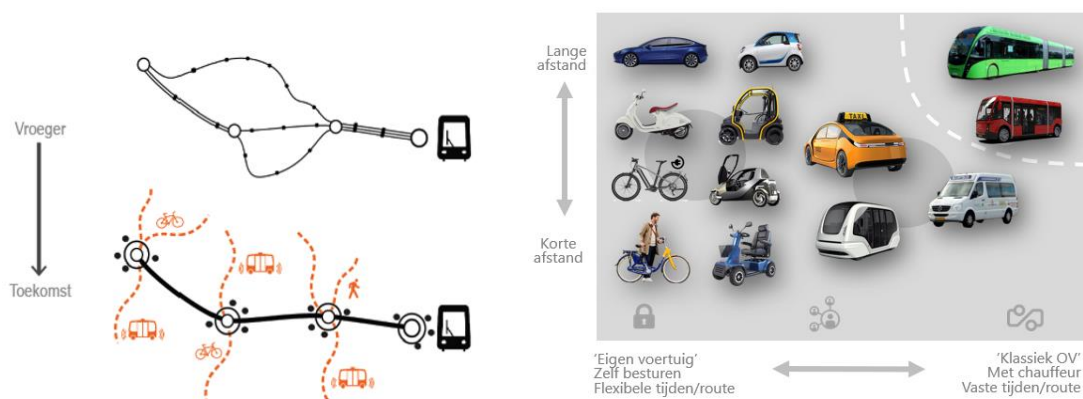


Transferhubs om het OV te optimaliseren

Traditioneel kenden we in Nederland een strak onderscheid tussen collectieve mobiliteitsvormen met vaste dienstregeling en routes en individuele mobiliteitsvormen. Dit raakt in snel tempo achterhaald omdat vaste dienstregelingen en routes niet altijd passen bij de vervoersbehoefte. Vooral in dunnere regio's is de bezettingsgraad soms erg laag. De technologische mogelijkheden maken nu nieuwe vraaggestuurde vormen van mobiliteit mogelijk, die delen van het traditionele aanbodgerichte OV-product kan vervangen: dus het vervangen van een buslijn door combinaties van buurtbus, taxi of deelmobiliteit. Deze producten verknopen dan op de haltes van de welkansrijke, hoogwaardige OV-lijnen in de vorm van hubs. Zie ook hoofdstuk 3.

Wij kennen hier maar twee sterren toe: het is nog geen gelopen race om succesvolle combinaties te maken van deelmobiliteit en klassiek OV die op transferhubs verknopen. Weliswaar zijn besparingen mogelijk door het opheffen van sommige traditionele buslijnen, maar het is de vraag of deelmobiliteit altijd een volwaardige vervanging kan zijn. Deelmobiliteit is geschikt voor dunne, diffuse herkomsten en bestemmingen. Als de stromen toch te dik en geconcentreerd worden, dan is deelmobiliteit weer te inefficiënt. Er is dus een nauwkeurig evenwicht nodig.

Actiehouders: Rijk en provincies kunnen als vervoersautoriteiten meer onderzoek doen naar de kansen, bedreigingen en financierings- en governance modellen rondom transferhubs bij OV-concessies.



Figuur 3: Links transformatie van OV door de tijd, waarbij strekking van OV-lijnen wordt gecombineerd met nieuwe 'first last mile'-mobiliteit, rechts brede definitie van OV.

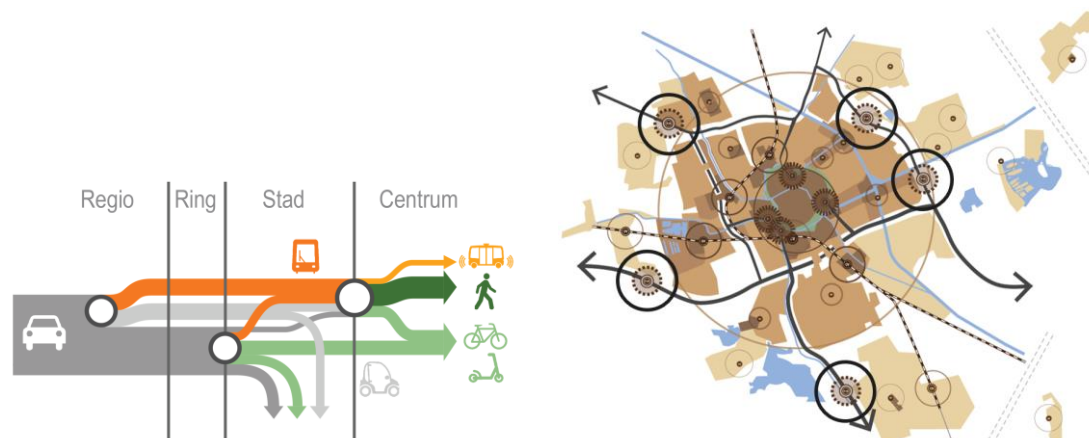


Transferhubs voor reizen tussen stad en buitengebied

We zien binnen Nederland steeds grotere verschillen ontstaan tussen stad en buitengebied. In de stad krijgt de auto minder ruimte en wordt fiets- en OV-gebruik de norm. Maar in het buitengebied wordt de auto steeds onmisbaarder door o.a. afkalving van onrendabel OV vanwege de beperkte vervoersvraag. Transferhubs ondersteunen mensen in reizen tussen buitengebied en hoogstedelijk gebied. Net zoals in de middeleeuwen reizen ze per 'koets' naar de stadspoort en vanaf daar met 'micromobiliteit' (lopen, fietsen, e-scooter, OV) naar hun eindbestemming in de stad. Het gaat dus om een verbreding van het bekende P+R-concept:

1. Toevoegen van deelmobiliteit en vooral de deel-e-fiets als nieuw en kansrijk alternatief voor OV voor het laatste stuk van de reis. Dit omdat de fiets een fijnmazige 'last mile' mogelijk maakt, met minimale kosten voor iedereen.
2. Toevoegen van communityfuncties zoals pakketmuur, laadvoorzieningen, sanitair, fietsreparatie, tijdelijke werk- en overlegplekken en (automatische) nanoshops.
3. Toevoegen van omgekeerde P+R, waarbij inwoners van de stad hun eigen auto op de P+R hebben staan ter gebruik voor incidentele autoritten.
4. In sommige locaties aan de rand van stedelijk gebied kan de P+R-functie een combinatie krijgen met woningbouw. Immers: bewonersparkeren vindt vooral in de avonduren plaats, en P+R-gebruik vooral overdag. Zo krijgen hubs een optimale benutting en zijn er meerdere kostendragers voor aanleg en exploitatie.

Actiehouders: provincies en gemeenten kunnen samen verder onderzoeken op welke plekken transferhubs nodig zijn tussen stedelijk gebied en omliggende regio, welke toegevoegde waarde deze zouden hebben en welke financierings- en governance modellen hierbij kansrijk zijn.



Figuur 4: Links principe van transferhub met keuzevrijheid in de 'last mile', rechts toepassing op regio Groningen



Hubs bij woningbouw in hoogstedelijke milieus

☆ grootste kansen voor mobiliteitshubs zien we bij de woningbouwopgave in hoogstedelijke milieus. Het gaat steeds meer om het aanbieden van één- en tweepersoonshuishoudens. Deze doelgroep blijft langer single en krijgen later kinderen, huwelijken, hypotheek en vaste contracten (De Boer, 2020). Zij kiezen bewust voor wonen in de stad: een hoog voorzieningenniveau aan cultuur en ontspanning, veel werkmogelijkheden, aantrekkelijke historische omgeving, dynamiek en reuring. Dit alles geeft kansen voor deelmobiliteit. Het aanbieden van deelmobiliteit in hubs in plaats van eigen parkeerplaatsen biedt een win-winsituatie voor iedereen:

Nu eens een nuchter verhaal over mobiliteitshubs; geen heilige graal, maar wat dan wel?

1. De genoemde stedelijke woondoelgroep hoeft geen eigen auto. Ze reizen het liefst per fiets en OV, omdat vrijwel alle voorzieningen zo te bereiken zijn. Waar nodig maken ze gebruik van deelmobiliteit (auto, e-scooter, e-step, e-bakfiets).
2. Projectontwikkelaars besparen kosten doordat ze bij woningbouw minder parkeervoorzieningen hoeven te bouwen voor privéauto's. Zij kunnen hun besparingen deels investeren in een hoogwaardig deelmobiliteits- en hubproduct. Dit kan ook door een storting in een gemeentelijk mobiliteitsfonds.
3. Doordat mensen minder per auto reizen, hoeft de gemeente minder problemen op te lossen zoals filevorming, geluidhinder en verkeersonveiligheid. Ook kunnen ze afspraken maken met deelmobiliteitsaanbieders zodat ook de bestaande bevolking rondom de inbreidingslocatie gebruik kan maken van het deelproduct.

Wat wel nodig is, is dat er aantrekkelijke en logische plekken komen waar de deelmobiliteit wordt geparkeerd: een station voor deelvoertuigen, gekoppeld aan een hoogwaardige OV-halte en communityfuncties zoals fietsreparatie, pakketmuur, kleine horeca en retail, buurtwerkplaats, wijk conciërge en kinderopvang.

Actiehouders: Ministeries kunnen decentrale overheden ondersteunen door de toegevoegde waarde van hubs bij woningbouwlocaties verder te onderbouwen. Provincies en gemeenten kunnen samen verder onderzoeken bij welke woningbouwlocaties hubs vooral toegevoegde waarde hebben en welke financierings- en governance modellen hierbij kansrijk zijn.



Figuur 5: Links win-winsituatie uitgelegd, rechts mobiliteitshub Nordhavn in Kopenhagen.

Referenties

Boer, J. de (2020). De toekomst van de verdichte stad, bijdrage aan het tijdschrift Plan Amsterdam 1-2020. Amsterdam: Gemeente Amsterdam

Goudappel Coffeng (2018). Mobiliteitsvisie Merwedekanaalzone. Amsterdam: Goudappel Coffeng

Goudappel Coffeng, APPM, Stadkwadraat (2019). Samenhangende invulling deelmobiliteit en parkeren Sluisbuurt Amsterdam, toekomstbestendige parel aan het IJ. Zoetermeer: APPM

Goudappel Coffeng, Rebel (2018). Mobiliteitsconcept voor Merwede, eindrapport. Amsterdam: Goudappel Coffeng

Kennisinstituut KiM (2021). Verkenning van het concept mobiliteitshub. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Kwantes, C., en N. Juffermans en A. Scheltes (2019). Hub's, van hippe hype-fase naar duurzame mobiliteitstransitie, bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019, Leuven Goudappel Coffeng.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1988). Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Projectbureau IVVS (1990). Transferia. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (2021). Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid. Den Haag: Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur

Rijkswaterstaat (2020). De multimodale Hub en Rijkswaterstaat; een verkenning naar de link tussen het Hoofdwegennet en duurzame stedelijke Mobiliteit. Den Haag: Rijkswaterstaat

Tweede Kamer (2020). Motie Kröger, Notaoverleg van 12 oktober 2020, nr. 862. Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal

United Nations (2021). Streets for life; for people and planet. New York, Verenigde Staten: United Nations

Gemeente Utrecht, (2021). Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Utrecht: gemeente Utrecht

C. van de Weijer (2020). Toekomstperspectief Wegen en Automobilititeit; externe bespiegeling. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat