

# VNG MAGAZINE

16

21 OKT  
2022

THEMA  
INFRASTRUCTUUR  
EN MOBILITEIT

ANDERS OP WEG

## Vrij baan voor de fietser

**LOPEN**

DE RODE LOPER UIT  
VOOR DE VOETGANGER

**MARTINA HUIJSMANS**

DELFTSE WETHOUDER:  
MINDER MET DE AUTO

**KWETSBARE JONGEREN**

BUZINEZZCLUB HELPT  
JEUGD NAAR WERK

THEMA VERVOERSKNOOPPUNTEN

# Smart hubs ontlasten de stad

28

VNG  
MAGAZINE  
2022

GEMEENTEN ZETTEN IN OP DUURZAME MOBILITEIT. MULTIMODAAL DEELVERVOER GELDT ALS IDEALE OPLOSSING VOOR DICHT-BEBOUWDE STEDEN. HET ANTWOORD IS AAN DE **MOBILITEITSHUB**. DIE MOET DAN WEL SLIM ZIJN, ZEGT HOOGLERAAR KARST GEURS. TECHNISCHE INNOVATIE GESTOELD OP BREDE WELVAART.

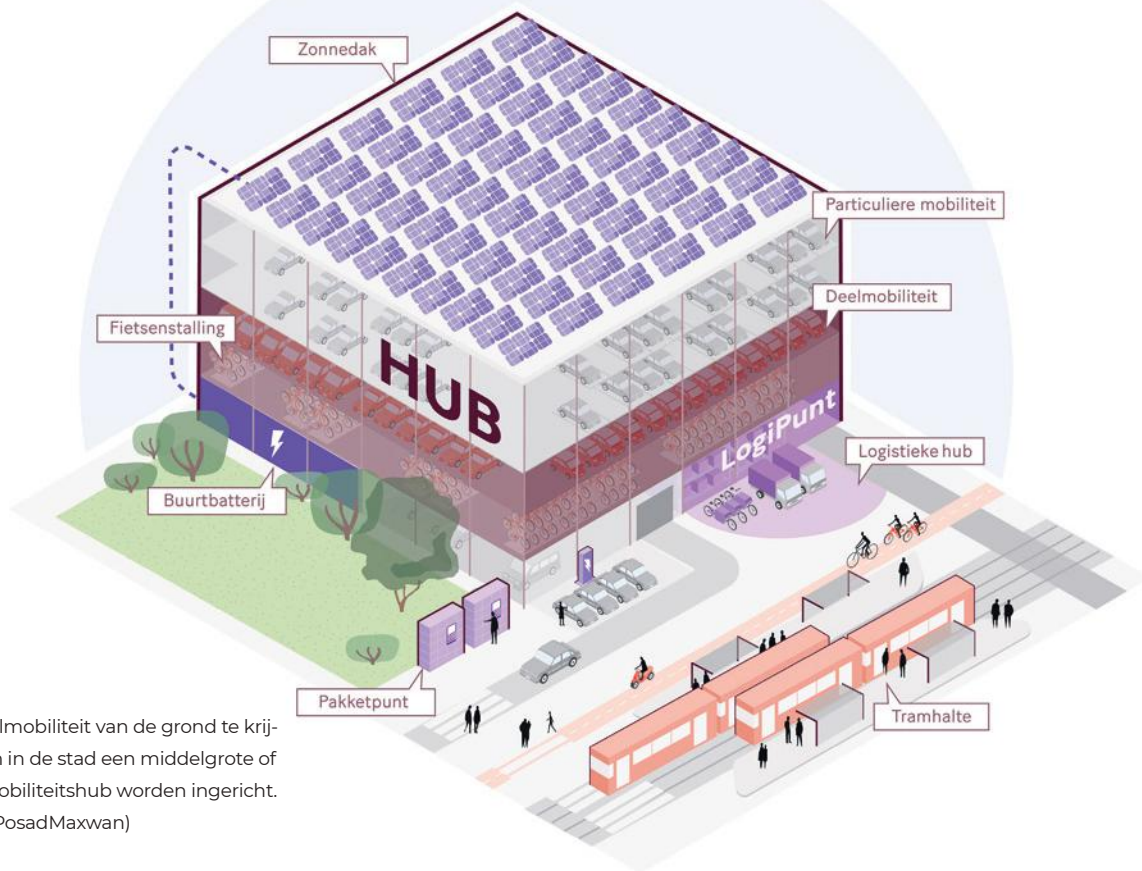
**S**limme mobiliteit slokt de ruimte niet op, maar versterkt de leefbaarheid, duurzaamheid, gezondheid en bereikbaarheid. Slimme toepassingen en diensten leggen een zo klein mogelijke claim op de openbare ruimte. Dat komt ten goede aan een aantrekkelijke groene omgeving. Elke wijk zou een smart hub moeten hebben, voor verschillende deelvoertuigen. Volgens Karst Geurs, hoogleraar verkeers- en vervoersplanning aan de Universiteit Twente, heeft multimodaal reizen zeker toekomst als het gaat om het functioneren van steden. 'Inwoners horen de mogelijkheid te hebben te reizen zonder autobezit', zegt hij. Het heeft voordelen voor het klimaat en het milieu, de energietransitie en het efficiënt organiseren van de stad. Geurs: 'Mobiliteitshubs

helpen hierbij. Ze bieden inwoners verschillende vormen van deelvervoer, zoals fiets, auto en scooter.'

#### AUTOVRIJ WONEN

Mobiliteitshubs worden ontwikkeld in nieuwe gebiedsontwikkelingen en bestaande wijken. Utrecht ontwikkelt bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone. Een gebied dat omgebouwd moet worden van een bedrijventerrein naar een woonwijk met 10.000 woningen. De gemeente hanteert een parkeernorm van 0,3 auto's per woning. Eigenlijk kunnen alleen bezoekers parkeren, de nieuwe bewoners zelf niet, zegt Geurs. 'Het gaat om het meest grootschalige experiment rond autovrij wonen in Nederland. Dan zijn alternatieven nodig en daar zijn hubs heel geschikt voor. De vraag is welke rol hubs gaan spelen in de bestaande stad. Verschillende gemeenten zijn actief met

het reduceren van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad om zo de leefbaarheid te vergroten. Ook daar biedt de hub een oplossing. Die helpt het autobezit te verminderen en behaalt winst op het klimaat en de leefbaarheid.' Het Europese SmartHubs-project, getrokken door de Universiteit Twente, onderzoekt slimme varianten. 'Centraal staat de vraag wanneer een mobiliteitshub een gamechanger kan zijn, daar waar het gaat om positieve gedragsveranderingen in de keuze van vervoer.' Het team doet samen met overheden en vervoerders onderzoek bij bestaande hubs in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de steden München, Brussel, Wenen en Istanbul naar de ontwikkeling en het gebruik daarvan. Een eerste resultaat is de SmartHubs Integratieladder. Dat is een hulpmiddel om hubs te categoriseren. De ladder is



Om deelmobiliteit van de grond te krijgen, kan in de stad een middelgrote of grote mobiliteitshub worden ingericht. (Beeld: PosadMaxwan)

gebaseerd op drie dimensies: de fysieke, digitale en sociale integratiedimensie. Deze drie dimensies zijn van belang om een mobiliteitshub 'slim en tot een succes te maken', aldus Geurs.

### HERKENBARE LOCATIES

Er zijn verschillende voorwaarden om een hub te laten slagen. De hubs moeten herkenbare locaties zijn die verschillende diensten en activiteiten aanbieden. 'Daarbij speelt ook de vraag of er aantrekkelijke plekken aanwezig zijn waar gebruikers tijdelijk kunnen verblijven. Binnen en buiten Nederland zien we dat de ontwikkeling van hubs zich vooral richt op de fysieke dimensie, maar dat is niet voldoende om een hub tot een succes te maken.'

Het gaat volgens Geurs ook om digitale integratie, om de toegang tot alle vormen van deelsvervoer via apps: kun je in één app eenvoudig een tramkaartje kopen, of een deelscooter huren? 'De technologische integratie in een app is leuk, maar heeft de doelgroep de digitale vaardigheden om een aangeboden vervoermiddel daadwerkelijk te gebruiken? Zo niet, dan zul je mensen die minder digitaal vaardig zijn trainingen moeten geven, en analoge alternatieven aanbieden zoals kaartjesverkoop bij de kiosk.'

Bij de sociale dimensie is het van belang of de gebruikersgroepen en omwon-

den vanaf het begin betrokken zijn geweest bij de besluitvorming over de hub. 'Als mensen niet mogen meebeslissen over de diensten en voorzieningen die worden aangeboden, dan zullen ze waarschijnlijk minder gebruik van de hub maken dan wanneer ze wel waren betrokken. Een echte smart hub organiseert die fysieke, sociale en digitale integratie in het ontwerp en in het gebruik. Bij de smart hub gaat het dus om veel meer dan alleen de technologie.'

### GEBRUIKER CENTRAAL

Geurs wil dan ook geen directe verbinding leggen tussen de smart hub en concepten rond de slimme stad en mobiliteit. Die richten zich volgens hem te veel op de technologie en minder op de gebruiker. Dan gaat het over verbonden voertuigen en connectiviteit met de infrastructuur. De vraag is wie daar toegang toe heeft en wie er gebruik van maakt. 'In de grote Nederlandse steden heeft

meer dan de helft van de bewoners een niet-westerse achtergrond. In hoeverre hebben die toegang tot een smart city? Stel de gebruiker meer centraal en de vaardigheden en capaciteiten van inwoners om ook gebruik te kunnen maken van de slimme stad. Een smart city is alleen maar smart als de gebruiker er echt gebruik van kan maken. Dat ligt nog niet zo voor de hand.'

De hoogleraar doelt daarmee op het brede welvaartsaspect door sociaal inclusieve mobiliteit. 'We doen nu onderzoek bij de Haagse Markt en in Rotterdam-Zuid, plekken waar mensen wonen met lagere inkomens. Hebben die daadwerkelijk toegang tot al die modaliteiten? Ontwerp een stad niet alleen voor de goed opgeleide inwoners.'

Om de openbare ruimte te versterken, is een mix van kleine en grote hubs nodig. De grote traditionele hubs bestaan al: stationsgebieden waar trams, treinen, bussen, fietsen, deelauto's en de metro

*'Inwoners horen de mogelijkheid te hebben te reizen zonder autobezit'*



## ‘Mobiliteitshubs bieden inwoners diverse vormen van *deelvervoer*, zoals fiets, auto en scooter’

samenkomen. Daaronder is een wat ‘flexibeler en fijschaliger hubsysteem nodig’. Het terugbrengen van het auto-bezit vraagt ook om de bereikbaarheid op loopafstand van deelauto’s en deelfietsen die je naar en van het station kunnen brengen, de zogeheten *first en last mile*. ‘Dan praten we over buurthubs. Afhankelijk van de locatie en de aanwezigheid van openbaar vervoer, kun je verschillende typen hubs een goede plek geven.’

Het lastige daarbij is dat de gebruiker een een-op-eensysteem wil, reizend van stad naar stad. Die wil niet telkens per stad een nieuwe app moeten downloaden. ‘Daarvoor is digitale integratie op landelijk niveau nodig, denk aan mobiliteit als een service.’

Het Europese SmartHubs-project bekijkt hoe verschillende landen omgaan met vervoersknooppunten. Geurs conclu-

deert dat daar veel variatie in zit, ook als het gaat om regelgeving. ‘In Nederland zijn overheden geneigd deelmobiliteit op het bordje van de aanbieder te leggen en initiatieven te faciliteren. Gemeenten kunnen daar anders mee omgaan door regulering, niet alleen voor het gebruik van de publieke ruimte, maar ook van de prijs. Aanbieders van deelmobiliteit concentreren zich op centra van steden en locaties waar gebruikers met hoge inkomens wonen. Die hebben al veel mogelijkheden om zich te verplaatsen.’

### EEN STERKE MISMATCH

Bij het ov wordt 75 procent van de kosten niet in rekening gebracht bij de gebruiker. Dit vanwege het belang van toegang tot mobiliteit en het milieu. ‘Dat wordt terecht gereguleerd via subsidies op aanleg en onderhoud van infrastructuur en op gebruik in de concessies. Deelvervoer

en hubs zijn echter ook onderdeel van publiek vervoer. Waarom leggen we dat dan volledig op het bordje van een commerciële partij? De overheid kan dat reguleren tot een netwerk dat over de gehele stad, dus in alle wijken ligt. Daar zit wat betreft het publieke belang een sterke mismatch in.’

De rol van deelvervoer in mobiliteit staat volgens Geurs nog niet geheel helder op het netvlies van overheden. Op onderdelen concurreert een hub overigens ook met het ov. Het Haagse ov-bedrijf HTM introduceerde enige jaren geleden een deelfietsstelsel. Uit onderzoek door de TU Delft en HTM blijkt dat negentig procent van de ritten die met die fietsen worden gemaakt, niet in combinatie met het ov worden gemaakt. ‘Het is dus niet per se zo dat de doelgroep van het ov dezelfde is als de groep die gebruikmaakt van deelmobiliteit.’

Vervoersknooppunten zelf bieden dus ook de mogelijkheid tot verplaatsing, zegt Geurs. Met data zoals die op OV-chipkaart waarover vervoerders beschikken, is goed in kaart te brengen wat de herkomst- en bestemmingsrelaties zijn en waar missende aansluitingen liggen. Tegelijkertijd zeggen die ritgegevens niet alles over het belang van hubs. Het gaat ook over verplaatsingen die mensen zouden willen maken, maar die ze op dit moment nog niet kunnen maken. ‘Data zijn mooi, maar zeggen niet alles over de behoeftes van mensen. Haal ook op andere manieren informatie op. Wat zijn de wensen en barrières rond het gebruik van deelvervoer? Ik geloof niet in puur gedreven dataonderzoek om de stad te ontwerpen.’



De kleine buurthub aan de Bruno-Marek-Allee in Wenen is ruimtelijk goed geïntegreerd. (Beeld: Lukas Knott)