



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

Thema #3

Community of Practice Grootschalige Woningbouw Gebieden

Datum: 23 september 2024

Mobiliteitshubs

Publicaties en inspiratie

In aanloop naar iedere Community of Practice zal er inspiratie rondom het thema gedeeld worden om zo met (her)nieuw(d)e kennis met de bijeenkomst te starten. Voor dit thema gaat het om twee landelijke, eerder verschenen, rapporten die we graag nog onder de aandacht brengen van de deelnemers en de lezers van deze brochure.



1. Mobiliteitsvisie 2050 Hooflijnennotitie - Rijksoverheid

Het Rijk bouwt aan een meer integraal bereikbaarheidsbeleid. Het beleid is nu te gefragmenteerd. En dat kunnen we ons niet permitteren – gegeven de opgaven voor een houdbaar systeem. Gelukkig zijn er goede praktijkvoorbeelden en kansen om met de opgaven aan de slag te gaan. Deze notitie werkt de hoofdlijnen van dat integratere bereikbaarheidsbeleid uit.

De 4 hoofdlijnen van het beleid zijn:

- Integrale doelen voor bereikbaarheid;
- Het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats;
- Een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid;
- Een gebiedsgerichte uitwerking van deze hoofdlijnen.

→ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/03/17/bijlage-hooflijnennotitie-mobiliteitsvisie-2050>



2. Samen Slim - Watertorenberaad

Als we mobiel willen blijven zonder extra files, zonder extra investeringen in nog meer weginfrastructuur en ook nog een miljoen woningen erbij willen bouwen, dan zijn rigoureuze andere concepten nodig. Concepten waarbij we per activiteit flexibel kunnen kiezen voor de meest passende vorm van mobiliteit, waarbij mobiliteit ruimte-efficiënt is.

Het realiseren van de slimmere maatschappelijke oplossing vraagt betrokkenheid van, naast de overheden (gemeente, vervoerregio, provincie, Rijk), de OV-maatschappijen, aanbieders van deelmobiliteit, bestaande en nieuwe gebruikers van het gebied (inclusief grote maatschappelijke organisaties en instellingen) en – niet het minst – de vastgoedeigenaren in de directe en bredere omgeving. Samen kunnen die partijen het gebied inrichten met oplossingen beschreven in het rapport Samen Slim van het Watertorenberaad.

→ <https://www.watertorenberaad.nl/publicaties/samen-slim/>



3. DMI-Ecosystemen

Het Dutch Metropolitan Innovations Ecosystem (hierna: DMI-ecosysteem) voor mobiliteitsvernieuwing en slimme, duurzame verstedelijking wil een digitale koppeling aanbrengen tussen mobiliteit, ruimte en verduurzaming en zo een stevige basis leggen voor slimme en duurzame verstedelijking en mobiliteit in Nederland.

Willen we al de grote uitdagingen echt goed aanpakken, dan moeten we dat in samenhang doen. Zodat de manier waarop we onze omgeving inrichten, er verblijven en ons verplaatsen ook echt duurzaam vooruitgang brengt. Het doel van het plan is om data tussen overheden vindbaar, bruikbaar en uitwisselbaar te maken in de sectoren mobiliteit en verstedelijking.

→ <https://dmi-ecosysteem.nl/>



4. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) levert kennis voor het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het doet onafhankelijk eigen onderzoek en verzamelt elders ontwikkelde kennis. Ze zorgen ervoor dat het ministerie van IenW beleid kan maken met een stevig kennisfundament. Dat doen ze door het analyseren en verklaren van ontwikkelingen, het opstellen van verkenningen en scenario's en het analyseren van de effecten van beleidsinstrumenten.

→ <https://www.kimnet.nl/>



5. Merwede living lab voor mobiliteit

Merwede gaat fungeren als een grensverleggende living lab voor innovatieve mobiliteit met healthy urban living en zero-emission als vertrekpunt.

Je privéauto niet meer voor de deur parkeren, maar daarvoor in de plaats iets heel bijzonders terugkrijgen: een autovrije wijk met een zeer hoogwaardige leefomgeving, mobiliteitshubs van waaruit reizigers hun mobiliteitsdiensten kunnen afnemen en een slim en gebruiksvriendelijk digitaal systeem waarmee ze alle vormen van deelmobiliteit kunnen plannen, boeken en betalen.

Mobiliteitshubs zijn onderdeel van het ontwerp van Merwede.

→ <https://merwede.nl/verhaal/merwede-living-lab-voor-mobiliteit/>



6. Visie mobiliteitshubs - Rotterdam

Het document "Visie mobiliteitshub Rotterdam" (april 2022) gaat over de visie van Rotterdam op de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Mobiliteitshubs zijn fysieke plekken waar verschillende vormen van vervoer worden aangeboden, waaronder deelmobiliteit en openbaar vervoer. Het doel van deze hubs is om de mobiliteits transitie te ondersteunen, vervoersarmoede te verminderen, de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren en bij te dragen aan de energietransitie in de gemeente Rotterdam.

De belangrijke onderwerpen in het document zijn:

- De definitie en doelen van mobiliteitshubs;
- Verschillende typen hubs (buurthubs, wijkhubs, OV-knooppunthubs, privé hubs, en regiohubs);
- De relatie tussen mobiliteitshubs en netwerken van mobiliteit, energie en sociale structuren;
- De opschaling van mobiliteitshubs tussen 2022 en 2030;
- De flankerende maatregelen die nodig zijn, zoals participatie en parkeerbeleid;
- De rol van de gemeente en financiering voor de realisatie van de hubs.

→ zie bijgevoegd document



7. Wegwijzer mobiliteitshubs - MRA

Het document "Wegwijzer mobiliteitshubs" (versie 1.0, oktober 2022) biedt richtlijnen en kennis voor het ontwikkelen van mobiliteitshubs. Het is bedoeld om beleidsmakers en uitvoerders te helpen bij het plannen en realiseren van mobiliteitshubs, met focus op hubs in de Metropoolregio Amsterdam (MRA).

De belangrijke onderdelen van het document:

- Inleiding over mobiliteitshubs en hun belang;
- Doelen waarvoor hubs kunnen bijdragen, zoals bereikbaarheid, leefkwaliteit, vervoersgelijkheid, en klimaatdoelen;
- Verschillende onderdelen waaruit een mobiliteitshub kan bestaan, zoals deelmobiliteit, OV-knooppunten en parkeerfaciliteiten;
- Model "het wiel" dat stapsgewijs het proces beschrijft van het ontwikkelen van hubbeleid en het bouwen van hubs.

→ zie bijgevoegd document



8. Charging the commons

Deelmobiliteit kan naast MaaS ook MaaSC zijn, Mobility as a Commons. Een belangrijk, vaak over het hoofd gezien aspect van be-commoning is het ontwerp van technologische infrastructures en platforms die gemeenschappen helpen bij het delen en beheren van gezamenlijke middelen, zoals autodelen. Hoe kan het ontwerp van deze platforms aansluiten bij de waarden van de betrokken gemeenschappen?

Huidige autodeelplatforms bieden voornamelijk functionele infrastructuur gericht op efficiëntie, maar missen functies die het gemeenschapsgevoel en de collectieve identiteit versterken. Gemeenschapsgerichte functies die samenwerking bevorderen ontbreken vaak.

Studenten van de Hogeschool van Amsterdam (AUAS) kregen de opdracht om na te denken over ontwerpmogelijkheden die verder gaan dan alleen functionaliteit. Ze stelden concrete mechanismen voor op drie gebieden: gemeenschap, communicatie en samenwerking, door bestaande ervaringen uit te breiden of nieuwe scenario's te verkennen.

Een kaartenset geeft voorbeelden van de mogelijke kenmerken en functies om collectiviteit te ondersteunen.

→ <https://circulateproject.nl/2024/07/11/utility-collectivity-card-deck/>



9. Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs (AOS)

Hoe blijft Zwolle als groeiende stad een interessante plek om te wonen, te ondernemen en te verblijven? Ze willen woningbouw realiseren, ruimte geven aan groen, spelen, fietsen en lopen. Daarnaast willen ze de stad bereikbaar houden. Dat vraagt om keuzes. Daarom kijkt Zwolle met een andere blik naar het gebruik van ruimte en ontwikkelden ze de Adaptieve Ontwikkelstrategie Mobiliteitshubs (AOS). Een ontwikkelstrategie die adaptief is en kan inspelen op veranderende omstandigheden, omdat het realiseren van een stedelijk netwerk van hubs een complex en langlopend proces is.

→ zie bijgevoegd document

