

WHITEPAPER MOBILITEITSHUBS

Een innovatieve methodologie om de ruimtelijke potentie van mobiliteitshubs te verzilveren

Veel steden zijn volop bezig met het creëren van gezonde leefomgeving, waarbij het vergroten van de verkeersveiligheid en het creëren van ruimte voor groen, water, ontmoeting en recreatie centraal staan. Mobiliteitshubs kunnen hierin een cruciale rol vervullen. Terwijl mobiliteitshubs in de openbare ruimte op stedelijke schaal inmiddels gemeengoed zijn, blijft de ontwikkeling van hubs in gebouwde omgevingen op wijkniveau – met name in bestaande wijken – achter. Rebel en PosadMaxwan hebben daarom een innovatieve methodiek ontwikkeld om de ruimtelijke potentie van mobiliteitshubs te verzilveren.

S

teden staan voor grote ruimtelijke opgaven. De ontwikkeling van woningen, klimaatadaptatie, de energietransitie en het creëren van ontmoetingsplekken doen allemaal een beroep op de schaarse ruimte in de wijk. Dit vraagt om een integrale benadering, waarin ambities uit verschillende domeinen worden verbonden om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. In plaats van losse interventies vanuit verschillende domeinen, vraagt de toekomstgerichte stad om een slimme combinatie van kansen waarmee de schaarse ruimte optimaal wordt benut.

Mobiliteitshubs bieden een strategische kans om deze ambitie voor integrale stedenbouw te realiseren. Door stilstaande (geparkeerde) mobiliteit slim te clusteren, wordt ruimte vrijgespeeld voor groen, klimaat, energie en ontmoeten. Toch zien we in de praktijk dat de realisatie van mobiliteitshubs regelmatig vastloopt door slinkende budgetten, moeilijk te sluiten business cases, maatschappelijke weerstand of simpelweg onduidelijkheid over wat de hub oplevert.

Om de ruimtelijke potentie van mobiliteitshubs écht te verzilveren, is een methodologie nodig die precies laat zien waar de hub waarde toevoegt, hoe deze ruimte terugvloeit naar de wijk, en hoe deze waarde breed gedragen en gefinancierd

kan worden. Rebel (experts in mobiliteitsstrategie) en PosadMaxwan (experts in stedelijk ontwerp) bundelden hun krachten en bieden deze methodologie. Beide bureaus beschikken over ruime ervaring met dit onderwerp, onder meer door het ontwikkelen van visies, [wegwijzers](#) en GIS-tools voor een locatiekeuze van hubs.

VAN WAARDEBEPALING NAAR BEKOSTIGINGSSTRATEGIE IN 4 STAPPEN

Centraal in de methodologie staan 4 stappen:

1. Bepalen van kansrijke wijken voor een mobiliteitshub
2. Het analyseren van de huidige situatie en vaststellen van streefwaarden via een nieuw ontwikkeld datagedreven plaats/knoop-model
3. Ontwerpend onderzoek om de ruimtelijke potentie van de vrijgespeelde ruimte te definiëren
4. Waardebepaling vertalen naar een value case als ingang voor de bekostiging

BEPALEN VAN KANSRIJKE WIJKEN VOOR EEN MOBILITEITSHUB

Mobiliteitshubs worden vaak uitsluitend benaderd vanuit mobiliteitsperspectief: hoeveel parkeerplekken nodig zijn, welke aanvullende mobiliteitsdiensten worden aangeboden en hoe de hub aansluit op andere vervoersmodaliteiten. Maar de mogelijke impact reikt verder. De mobiliteitstransitie kan ruimte creëren voor andere urgente opgaven in de stad.



Verbeelding 2: Bestaande situatie van Hoogstraat in Stadsdriehoek.

RUIMTELIJKE IMPACT DEFINIËREN MET ONTWERPEND ONDERZOEK

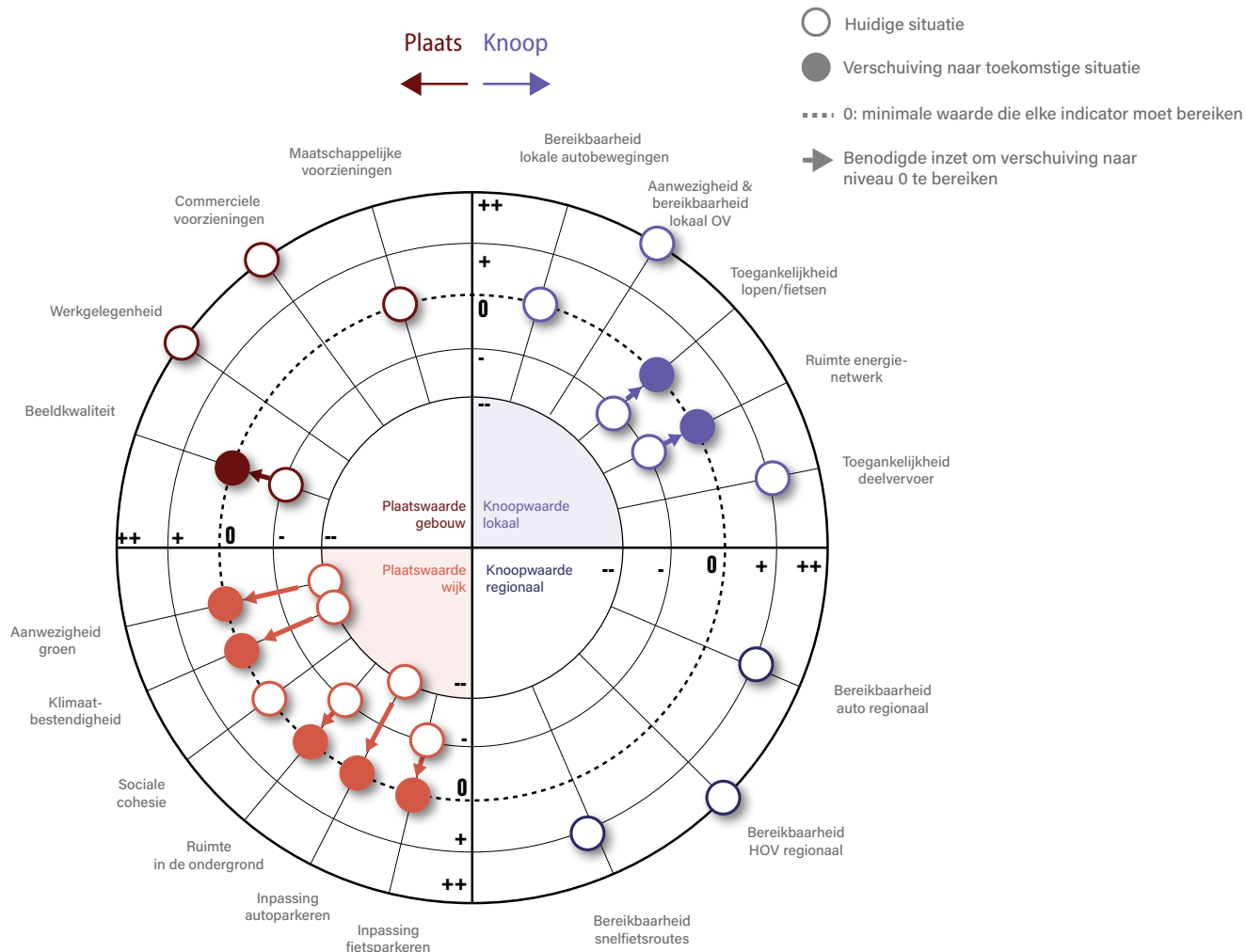
Door middel van ontwerpend onderzoek bepalen we waar vrijgekomen ruimte de grootste meerwaarde voor de wijk kan opleveren en hoe de hub optimaal kan worden ingepast. Na evaluatie van verschillende scenario's kiezen we het meest kansrijke ontwerp. Visualisaties en ruimtelijke scenario's maken concreet welke kwaliteiten de mobiliteitshub toevoegt en vormen een basis voor gesprek met bewoners, beleidsmakers en investeerders. Kwantitatieve analyses laten zien hoe het ontwerp bijdraagt aan de doelstellingen van andere ruimtelijke domeinen.

VAN BUSINESS-CASE NAAR VALUE-CASE VOOR REALISATIE

Traditioneel wordt een mobiliteitshub beoordeeld op directe inkomsten, zoals parkeergelden. Maar vaak is dat niet genoeg om de investering rond te krijgen. Onze aanpak zet de stap van business case naar value case: we maken alle baten zichtbaar, vooral ook die in andere ruimtelijke domeinen, zoals klimaatadaptatie, gezondheid of economische vitaliteit. Hierdoor ontstaan nieuwe financieringsmogelijkheden en kunnen ook partijen buiten mobiliteit bijdragen aan de realisatie.



Verbeelding 3: Potentieel toekomstbeeld van Hoogstraat na het realiseren van een wijkvervoershub. De hoeveelheid groen in het invloedgebied neemt meer dan tweemaal toe



Verbeelding 1: Plaats-Knoop model. Een van de geselecteerde wijken is de Stadsdriehoek in Rotterdam. De grootste opgave ligt hier bij de verbetering van de openbare ruimte. Momenteel is slechts 12% van de invloedsgebied van een hub groen, terwijl de streefwaarde rond de 20% ligt.

Wij beginnen daarom bij de vraag: waar is de noodzaak het grootst op het gebied van klimaatadaptatie, biodiversiteit, sociale cohesie, tekort aan voorzieningen en werkgelegenheid, en energietransitie? We selecteren de wijken waar deze opgaven samenkomen.

HUIDIGE SITUATIE ANALYSEREN MET HET PLAATS/KNOOP-MODEL

Vervolgens zoomen we in op wijkniveau. We hebben een vernieuwd plaats/knoop-model ontwikkeld dat voortbouwt op het gedachtengoed van traditionele plaats/knoop-modellen, maar tegelijkertijd een nieuw doel dient: het in beeld brengen van ruimtelijke kwaliteit in relatie tot mobiliteit. We meten zowel de plaatswaarde (wat de hub toevoegt aan de directe leefomgeving) als de knoopwaarde (hoe goed de hub is ingebed in het bredere netwerk). Dit doen we kwalitatief én kwantitatief, voor zowel de huidige als de gewenste situatie, om precies te laten zien wat er nodig is. Dit model maakt het relatief eenvoudig om te zien waar de grootste winst te behalen valt met een mobiliteitshub.

W Dit model maakt het relatief eenvoudig om te zien waar de grootste winst te behalen valt met een mobiliteitshub.

SAMENVATTING: DE KRACHT VAN DEZE METHODOLOGIE

- » **Integraal:** mobiliteit, groen, water, energie en sociale functies worden in samenhang bekeken
- » **Herhaalbaar:** toepasbaar in elke wijk, van binnenstad tot groenstedelijke omgeving.
- » **Toekomstgericht:** sluit aan op stedelijke transities en beleidsambities.
- » **Concreet:** kwalitatief en kwantitatief van analyse tot ontwerp en financieringsstrategie in één traject.

Met deze methodologie laten Rebel en PosadMaxwan zien dat de wijkvervoershubs hét instrument kan zijn om meerdere stedelijke doelen tegelijk te realiseren. Of het nu gaat om het transformeren van een bestaande parkeergarage of het slim inpassen van een nieuwe hub in gebiedsontwikkeling: wij brengen de kansen in beeld, maken ze concreet en helpen ze te realiseren.

CREDITS EN CONTACT

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met de gemeente Rotterdam (Jan Robbert Albrechts), Rebel (Robert Boshouwers) of PosadMaxwan (Gintare Norkunaite).

Team: Robert Boshouwers (Rebel), Amber Luesink (Rebel), Gintare Norkunaite (PosadMaxwan), Emile Revier (PosadMaxwan), Juliette Brouwer (PosadMaxwan)

Datum: september 2025

Locatie: Rotterdam

Klant: Gemeente Rotterdam. Contactpersoon: Jan Robbert Albrechts.