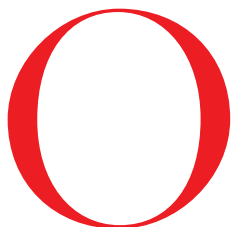


Op weg naar de wijkhub

Waarom (en hoe) de gemeente de regie moet nemen bij de ontwikkeling van een netwerk van wijkhubs

Mobiliteitshubs. Ze zijn niet meer weg te denken in het gesprek over de nieuwe en bestaande stadswijken van de toekomst. Dat plaatst gebiedsontwikkelaars, overheden, marktpartijen, maar ook bestuurders en gemeenteraadsleden voor belangrijke én keuzes rond deze vernieuwende mobiliteitsconcepten. In dit opiniestuk geven we daarvan een beeld. We laten verschillende oplossingen zien en we doen een oproep tot gezamenlijke kennisontwikkeling en praktijkproeven.

ROBERT BOSHOEWERS EN REMCO DERKSEN,
REBEL I.S.M. GEMEENTE AMSTERDAM



Op het eerste gezicht lijkt het een parkeergarage. Maar dan wel een die opvallend goed en uitnodigend is ontworpen, zonder de sociale onveiligheid die je er onbewust mee associeert. Je kunt er je deelauto en deelfiets parkeren, maar ook je eigen fiets laten repareren. Je haalt en brengt er pakketjes. Er is een horecavoorziening te vinden en misschien zelfs een werkplek. Dat is de wijkhub. Op dit moment nog nergens te vinden in Nederland, maar hij komt eraan. Alleen al in Amsterdam zijn er op dit moment zo'n tien tot vijftien in planvorming.

Wijkhubs zijn multifunctionele voorzieningen waar een ruim vervoersaanbod én andere functies samenkomen in of dichtbij woonwijken, primair gericht op bezoekers. Daarin verschillen ze van **buurthubs** (met een geclusterd aanbod aan deelmobiliteit in de openbare ruimte), **stadshubs** (die (inter)stedelijke ov-knooppunten versterken; denk aan ov-fietsen bij NS-stations) en **regiohubs**, die de overgang markeren van het regionale naar het stedelijke vervoersnetwerk.

Wijkhubs passen bij uitstek in de ambitie van veel steden om voor het reizen van deur-tot-deur een systeem van publieke mobiliteit vorm te geven dat een volwaardig alternatief is voor de privéauto. Deze hubs komen met name in beeld waar de openbare ruimte schaars is en waarvoor openbaar parkeren, deelmobiliteit, logistiek en bijbehorende laadinfrastructuur moet worden uitgeweken naar inpandige voorzieningen. In veel nieuwe gebiedsontwikkelingen met hoge dichtheden is dit al het geval. Nieuwe wijken worden steeds vaker zo ontworpen dat er weinig parkeerplaatsen voor auto's en tweewielers op straat beschikbaar zijn (autoluw). Tot voorbeelden in Amsterdam dat er geen parkeerplaatsen voor auto's en tweewielers op straat beschikbaar zijn (autovrij). De wijkhubs worden dan als het ware een verlengstuk van de openbare ruimte.

WIJKHUBS EN DE MOBILITEITSTRANSITIE

Als in hoge dichtheden wordt gebouwd (binnenstedelijk) én de openbare ruimte steeds meer gericht wordt op leefbaarheid, klimaatadaptatie, ruimte voor ontmoeten en recreëren (en dus steeds minder ruimte voor parkeren) zijn wijkhubs dus zeer geschikt om in nieuwe woonwijken de mobiliteitstransitie vorm te geven. Er is wel één belangrijke voorwaarde. Ze moeten onderdeel worden van een netwerk waar ook deelmobiliteit elders in de stad en regio deel van uitmaakt. Door de **last mile** van en naar OV-knooppunten te faciliteren, versterken ze het openbaar vervoer. Een systeem van mobiliteitshubs kan niet

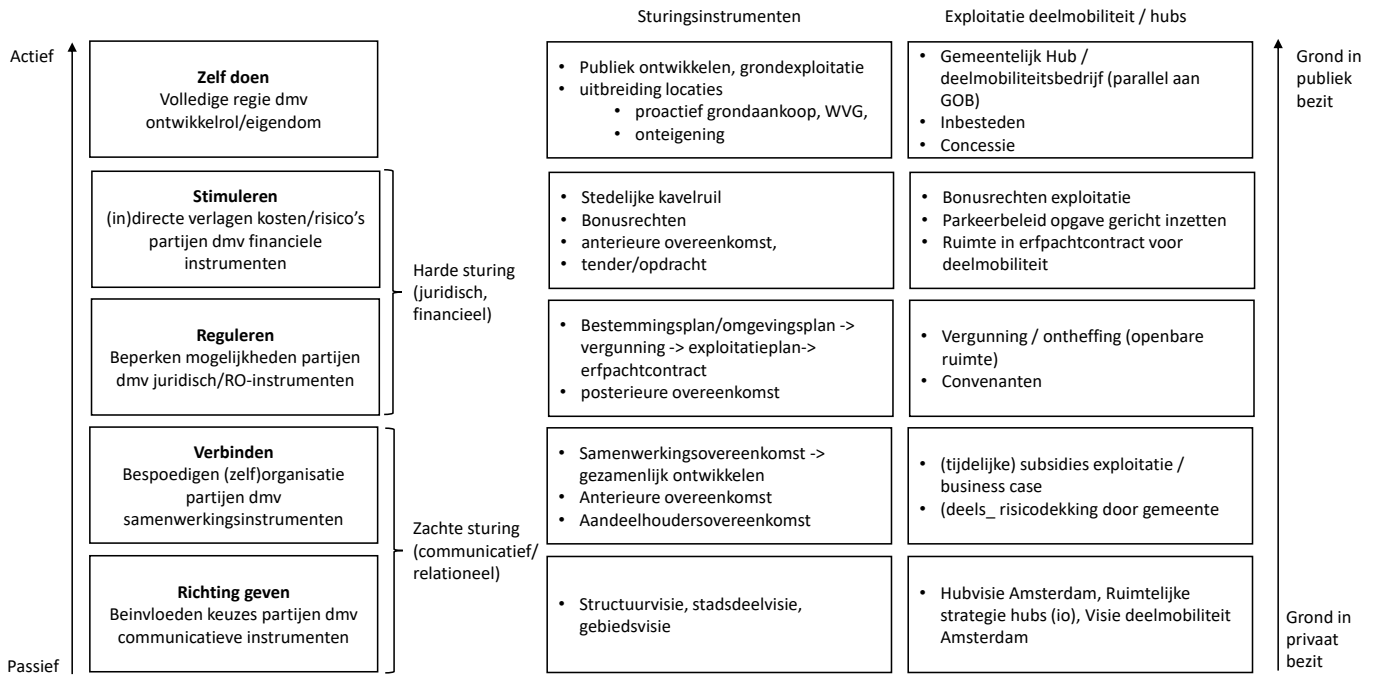


goed functioneren als elke hub een eilandje is zonder relaties met de rest van het mobiliteitsnetwerk: de andere hubs en het ov.

Voor dat goede functioneren is een regisseur nodig. Bij voorkeur is dat een betrouwbare partij die ervoor zorgt dat vraag en aanbod van mobiliteit op elkaar zijn afgestemd, en die de infrastructuur neerzet waarbinnen de wijkhub goed kan functioneren. Als het goed is, zorgt zo'n regisseur er ook voor dat maatschappelijke belangen zoals leefbaarheid, duurzaamheid en inclusiviteit worden geborgd. Idealiter is het een spelverdeler die zorgt voor evenwicht tussen vraag en aanbod. Al gauw wordt daarbij dan aan de gemeente gedacht. Die kan de effectiviteit en efficiëntie van de wijkhubs immers optimaliseren en de maatschappelijke belangen goed waarborgen. Gemeenten zijn – in samenwerking met het Rijk, provincies en regio's als concessieverleners van het openbaar vervoer – van oudsher ook gewend om regie te houden op het mobiliteitsgebruik in de openbare ruimte.

De gemeente is aan zet. Maar we vinden ook dat we ons moeten bezinnen op enkele belangrijke vragen. Wat gebeurt er als door het bouwen in hoge dichtheden en de bijbehorende druk op de openbare ruimte (een deel van) het deelmobiliteitsaanbod in pandig moet worden aangeboden? Is de gemeente dan wel in staat om die regierol te vervullen? En welk instrumentarium kan de gemeente daar dan voor inzetten? Zoveel is zeker: de gemeente zal het niet alleen af kunnen. Voor de realisatie van wijkhubs zijn omvangrijke investeringen noodzakelijk. Die

“ Er is wel één belangrijke voorwaarde. Ze moeten onderdeel worden van een netwerk waar ook deelmobiliteit elders in de stad en regio deel van uitmaakt. ”



Figuur 1 - Analyse van instrumenten voor sturing en bekostiging

kunnen gemeentelijke overheden niet of moeilijk dragen. Alternatieve constructies zijn complex, risicovol en/of bieden weinig garanties voor de toekomst.

Al dit soort vragen zijn aan de orde gekomen in de opdracht van Rebel voor gemeente Amsterdam. Via een analyse van instrumenten voor sturing en bekostiging (zie figuur 1) zijn we tot een afwegingskader gekomen (zie figuur 2) waarbij ook de rolverdeling tussen de gemeente en betrokken marktpartijen aan de orde is gekomen.

DE VOORKEURSOPLOSSING: PUBIEK EIGENDOM, GOEDE SAMENWERKING

Het afwegingskader levert een duidelijke voorkeursoplossing op. Vanuit de wens om te sturen op publieke mobiliteit, faciliteren van deelmobiliteit en huisvesting van andere maatschappelijke functies (zoals stadslogistiek, nutsvoorzieningen en dergelijke) kan de gemeente het best regie houden op de wijkhubs. Dat kan het beste als de gemeente zelf eigenaar wordt van het vastgoed. Als opdrachtgever kan de gemeente dan verschillende private exploitanten de kans bieden om optimaal hun diensten aan te bieden, maar daarbij toch het maatschappelijk belang bewaken, ook als deze in de loop van de tijd verandert. Bovendien kan de gemeente er zo voor zorgen (en/of afdwingen) dat het deelmobiliteitsaanbod in de wijkhubs aansluit op het aanbod in andere wijkhubs én op het aanbod op straat (onder andere de buurthubs).

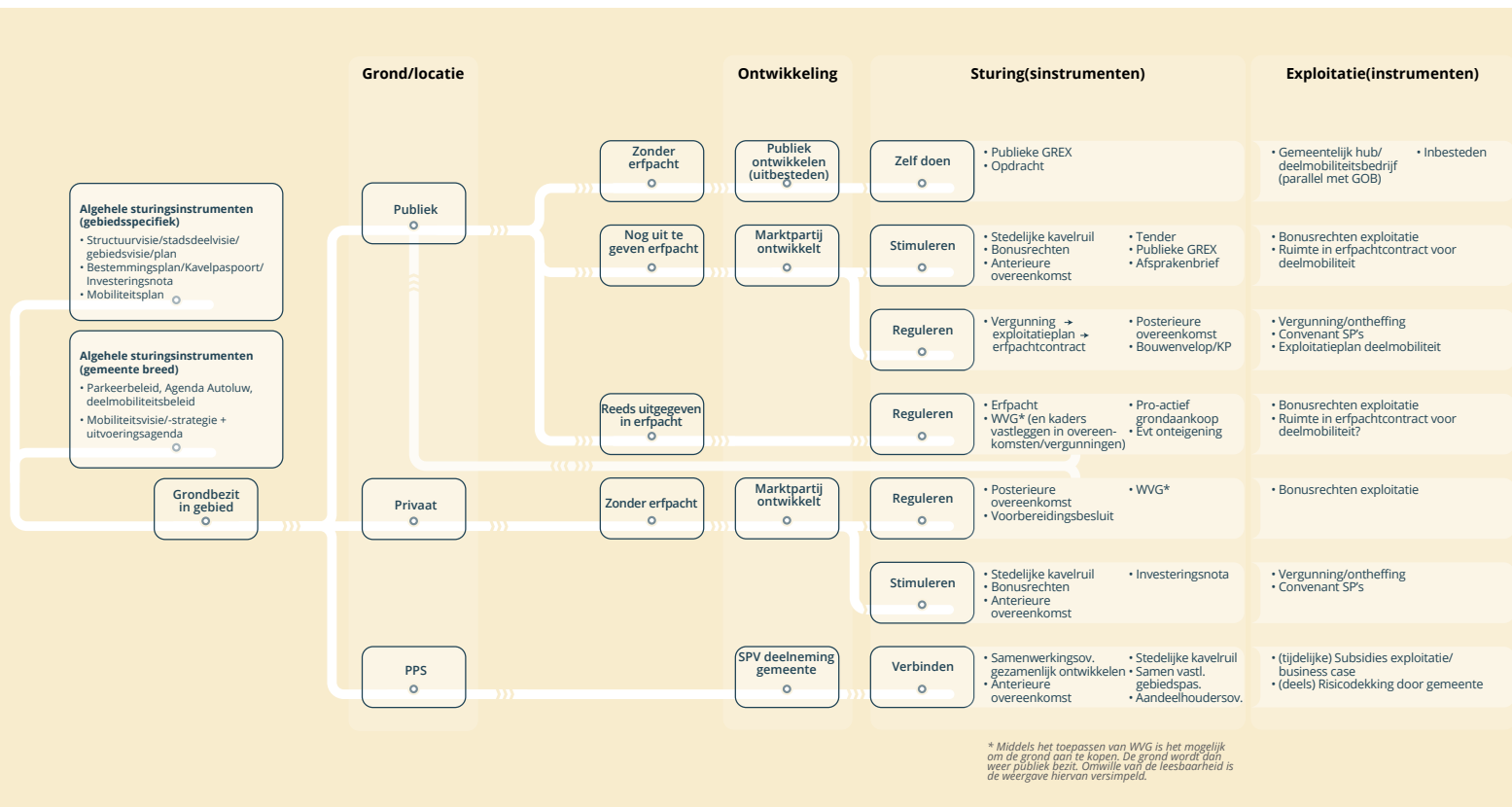


Zonder publiek eigendom loopt de gemeente uiteenlopende afbreukrisico's, variërend van afhankelijkheid van de bereidwilligheid en commerciële belangen van marktpartijen, gebrek aan uitwisseling tussen hubs (als deze allemaal andere eigenaren krijgen), minder ruimte voor bewonersinitiatieven, en minder flexibiliteit om in de toekomst in te spelen op veranderende maatschappelijke behoeften.

Maar wat als de gemeente niet (geheel of gedeeltelijk) kan investeren, bijvoorbeeld door begrotingstechnische beperkingen? Het afwegingskader reikt daarvoor alternatieven aan. Denk aan ontwikkeling en exploitatie van wijkhubs in privaat eigendom binnen de kaders van het erfpachtstelsel. Of een publiek-private samenwerkingsvorm (PPS), op het niveau van één locatie of van de totale gebiedsontwikkeling. Dit wordt nu bijvoorbeeld uitgewerkt in de [gebiedsontwikkeling Merwede](#) in Utrecht, destijds mede uitgedacht door Rebel,

waar een gezamenlijk mobiliteitsbedrijf is opgericht. In theorie is ook een gemeentebrede of zelfs regionale samenwerkingsvorm mogelijk, waarbij een netwerk van wijkhubs door een PPS wordt ontwikkeld.

Het afwegingskader bevat nog twee aanbevelingen die relevant kunnen zijn voor gemeenten die aan de slag willen. Ten eerste kan de businesscase van de wijkhub geoptimaliseerd worden, bijvoorbeeld door de combinatie met een commercieel programma en/of een slim energieconcept. Ten tweede kan een actualisatie van het (vaak enigszins gedateerde) beleid rond onder meer parkeernormen, parkeren op afstand, deelmobiliteit en logistiek de ontwikkeling van wijkhubs enorm helpen. Van parkeernorm naar mobiliteitsnorm.



Figuur 2 - Stroomschema voor realisatie hubs

**TOT SLOT:
EEN OPROEP. MAAK DE KEUZE ZORGVULDIG**

In de toekomst zullen (veel) meer wijkhubs nodig zijn. De potentiële meerwaarde ervan wordt inmiddels breed ingezien, maar daarmee zijn ze er nog niet. De discussie is pas net begonnen, ook in andere steden van Nederland, zowel in bestaande als nieuwe wijken. Tot slot roepen wij daarom op tot een **gezamenlijke kennisontwikkeling en praktijkproeven** ("leren door te doen") tussen overheden en marktpartijen. Hoe organiseren we dit nou goed? Hoe kunnen wijkhubs écht bijdragen aan leefbare wijken van de toekomst, waarbij zowel commerciële als maatschappelijke belangen worden meegewogen? Hoe wordt de rol van de mobiliteitsregisseur precies ingevuld? Hoe zorgen we voor voldoende flexibiliteit voor de toekomst? En wat betekent dat voor de rolverdeling tussen verschillende stakeholders bij de ontwikkeling van de wijkhubs?

De antwoorden op deze vragen zijn belangrijk. Ontwikkeling van wijkhubs is cruciaal om de verdichting en de versnelling van de woningbouw in stedelijke gebieden mogelijk te maken. Het Rijk heeft 7,5 miljard euro beschikbaar gesteld voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in verstedelijkingsgebieden. Het gaat dan om ov-schaalsprongen, aanpassingen van spoor en weg én maatregelpakketten waarin fietsen, lopen, kleine regionale infrastructuur en mobiliteitshubs een belangrijke rol spelen. Zo'n 250 miljoen euro is specifiek toegekend voor de ontwikkeling van hubs – een bedrag dat door de lokale overheden minimaal moet worden geëvenaard. Daarmee komt voor al die gebiedsontwikkelingen en gemeenten dezelfde sturings- en bekostigingsvraag aan de orde als in Amsterdam. Wij verwachten dat dit slechts het begin is van een veel grotere opgave die de komende jaren op de stedelijke gebieden afkomt. Laten we ons daarop nu goed bezinnen. Met dit artikel hebben we daartoe een aanzet willen geven.

AUTEUR: ROBERT BOSHOEWERS
VISUALISATIES (IMPRESSIES): POSADMAXWAN

