Hubstrategie provincie Noord-Holland

2 oktober 2023

HUBSTRATEGIE

Inhoud

3 | Managementsamenvatting

5 | 1 Onze visie op mobiliteitshubs: Waarom, wat en waar?

21 | 2 De rol van de provincie Noord-Holland bij ontwikkeling en exploitatie

25 | 3 Sturingsmogelijkheden

31 | 4 Monitoring, meten van succes en prioriteiten

32 | Bijlage A Benchmark

33 | Bijlage B Kwaliteitscriteria

35 | Bijlage C Uiteenzetting beoogde doelen brede welvaart

37 | Bijlage D Knelpunten, middelen en lopende initiatieven

42 | Bijlage E Overzicht bestaande hubs en potentiële hublocaties

Managementsamenvatting

Hubs voor verduurzaming, leefbaarheid en bereikbaarheid

Bereikbaar, leefbaar, gezond en veilig. De provincie groeit hard en dat brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. De druk op het ov-systeem en onze wegen, fietspaden en stoepen neemt toe. Met het risico dat de bereikbaarheid van werk en voorzieningen verslechtert en dat mobiliteit niet voor iedereen even toegankelijk en betaalbaar is of blijft.

Tegelijkertijd willen we in Nederland ons mobiliteitssysteem verduurzamen en de gezondheid van onze inwoners verbeteren door in te zetten op actief, schoon openbaar vervoer. Het programma Focus Smart Mobility zet in op ander reisgedrag en zet slimme systemen in (voor fiets, OV, auto, schip en logistiek) om Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden. Onder andere met deze hubstrategie werkt de provincie aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie. Hubs vormen een aanvulling op het mobiliteitssysteem in de provincie Noord-Holland. De ontwikkeling van hubs draagt bij aan het vitaal, leefbaar en bereikbaar houden van dorpen en steden. Betaalbaarheid is hierin ook belangrijk. Via mobiliteitshubs krijgen reizigers toegang tot een multimodale en duurzame keuze binnen het mobiliteitsaanbod.

Deze keuze voor duurzame modaliteiten sluit aan bij de landelijke trend dat autogebruik en autobezit steeds minder wordt gefaciliteerd. Hubs kunnen een essentiële schakel vormen in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dit brengt een financiële uitdaging met zich mee en vraagt mogelijk structureel ruimte in de komende begroting voor deze ambitie.

Verschillende typen hubs

Binnen het complete mobiliteitssysteem van de provincie voorzien we (op hoofdlijnen) zes hubcategorieën; van buurthubs, regionale hubs tot stedelijke hubs. Elk type hub heeft binnen het mobiliteitssysteem zijn eigen rol en bereik. Afhankelijk van de functie binnen het mobiliteitssysteem hoort hier ook een bijpassend mobiliteits- en voorzieningenaanbod bij; van fiets tot auto en ov tot deelmobiliteit. Voor optimaal gebruik van de mobiliteitshub is ook een bijpassend kwaliteitsniveau wenselijk. Hierbij kan gedacht worden aan bereikbaarheid en toegankelijkheid, veiligheid, kwaliteit van openbare ruimte, maar ook toekomstbestendigheid en duurzaamheid.

Rol provincie in hubsontwikkeling

De rol die de provincie kan pakken bij de ontwikkeling en exploitatie van de mobiliteitshubs verschilt per schaalniveau en ruimtelijke context van de hub. Het actief nemen van een rol als provincie is wél noodzakelijk omdat de markt op dit moment onvoldoende commerciële

kansen ziet en belang heeft bij de ontwikkeling van een compleet hubnetwerk.
De rol van de provincie kan per fase verschillen. Op hoofdlijnen zal de rol van de provincie in de ontwikkelfase groter zijn dan in de exploitatiefase en voor hubs met regionaal of landelijk bereik groter dan voor hubs met meer lokaal bereik. Dit sluit aan bij de huidige rol van de provincie in het mobiliteitssysteem op het gebied van ov en infrastructuur).
Daarnaast hebben ook gemeenten, het Rijk, vervoerders en deelmobiliteitaanbieders en ontwikkelaars een belang en een rol bij de ontwikkeling van hubs. Een goede samenwerking is dan ook essentieel.

Strategische mogelijkheden

Per hubcategorie kan de provincie een specifieke rol kiezen om de ontwikkeling te stimuleren of organiseren. Daarnaast zijn er gerelateerde onderwerpen die essentieel zijn in het slagen van mobiliteitshubs en waarin de provincie ook een rol kan pakken. Denk hierbij aan de beschikbaarheid en toegankelijkheid van deelmobiliteit binnen de provincie. En als laatste het benutten van de externe kansen zoals het aansluiten bij gebiedsontwikkelingen.
De ontwikkeling van hubs is niet een op zichzelf staand onderwerp, maar maakt deel uit van zowel het mobiliteitssysteem als de overkoepelende doelstelling van Brede Welvaart. Binnen (en buiten) de provincie zijn diverse programma's en initiatieven waarbij aangesloten kan worden. Hiermee wordt de ontwikkeling van hubs een integraal onderdeel van het provinciaal beleid.

Afhankelijk van de businesscase van de hub kan de provincie een kleinere of grotere rol in de exploitatie spelen. Hierin kan gezamenlijk met gemeenten of private partijen worden opgetrokken. Ook kan gekeken worden naar een verdeling van inzet/bijdrage voor bijvoorbeeld specifieke voorzieningen zoals pakketkluizen of flexplekken.

Monitoren en bijsturen

De ontwikkeling van hubs staat nog in de kinderschoenen. Hoewel er al wel knooppunten en stations beschikbaar zijn, is het concept van een netwerk van mobiliteitshubs iets dat de laatste jaren steeds meer vorm krijgt en potentie heeft maar in de praktijk nog weinig is toegepast.

Het is daarom raadzaam om de effecten van de inzet van de provincie goed te monitoren. In deze hubstrategie is een voorzet gedaan voor monitoring op basis van Brede Welvaartdoelen. Gedurende de uitvoering van de hubstrategie wordt die vervolmaakt.

1 Onze visie op mobiliteitshubs: Waarom, wat en waar?

1.1. Context

De provincie groeit hard en dat brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. De druk op het ov-systeem, het wegennet, fietspaden en stoepen neemt toe. Met het risico dat de bereikbaarheid van werk en voorzieningen verslechtert en dat mobiliteit niet voor iedereen even toegankelijk of betaalbaar is of blijft. Tegelijkertijd willen we in Nederland ons mobiliteitssysteem verduurzamen en de gezondheid van onze inwoners verbeteren door in te zetten op actief, op schoon en op openbaar vervoer.
De provincie Noord-Holland kent hierin richting 2040 meerdere gezichten. Enerzijds is er het dichtstedelijke gebied in en rondom Amsterdam, waar mobiliteitsstromen de komende jaren echt onder druk komen te staan, mede door de dagelijkse pendel vanuit de regio naar de stad of het landelijk gebied.
Anderzijds hebben de gemeenten in Noord-Holland Noord hele andere uitdagingen op het gebied van mobiliteit: namelijk het bereikbaar houden van kleine kernen en lokale voorzieningen, omdat het aantal reizigers in het OV afneemt. Ook de mobiliteitsvormen zijn flink aan het veranderen. Elektrisch vervoer en deelmobiliteit worden steeds populairder, maar brengen ook nieuwe uitdagingen rondom infrastructuur, gebruik en overlast met zich mee.

De afgelopen tijd is er veel geschreven over mobiliteitshubs en hoe zij bij kunnen dragen aan het bevorderen van de woningbouwproductie, het tegengaan van autoverkeer in steden, het bereikbaar houden van kleine kernen of voorzieningen en bijdragen aan een duurzamer mobiliteitssysteem. Maar wat is een hub precies en hoe functioneert een hub op zijn best? Er zijn nog maar mondjesmaat voorbeelden van hubs in Nederland of in het buitenland, tegelijkertijd zijn er tal van mobiliteitsknooppunten die praktisch al als hub fungeren. Steeds meer gemeenten, provincies en bedrijven zijn bezig met plannen voor hubs of een netwerk van hubs. Want mobiliteitshubs kunnen een belangrijke rol spelen voor bereikbare, leefbare, gezonde en veilige straten, wijken, dorpen, steden, regio's en provincies.

Hubs in de praktijk

Zowel landelijk als in de regio worden steeds meer mobiliteitshubs ontwikkeld. In verschillende (nieuwbouw-)wijken in de provincie zijn plannen voor grote hubs in ontwikkeling om de gebieden autoluw te maken. Voorbeelden zijn Strandeiland in Amsterdam en Lincolnpark in Hoofddorp.

Met kleine buurthubs wordt op verschillende plekken geëxperimenteerd. Zo loopt het eHUB-project in Amsterdam, waarbij geëxperimenteerd wordt met twintig kleinschalige buurthubs. Vanuit hier is ook een Toolbox buurthubs ontwikkeld.

In Noord-Holland Noord zijn in verschillende kernen Mobipunten ontwikkeld om bewoners toegang te verlenen tot deelmobiliteit.

Ook op andere plekken in de provincie worden plannen gemaakt of hubs gerealiseerd. In een compacte benchmark (zie bijlage A) is inzichtelijk gemaakt welke hubconcepten al zijn gerealiseerd of zijn gepland. Hierin zien we een grote verscheidenheid aan type hubs, zowel in vorm en functie, als exploitatiemodel en grootte op scherm niet leesbaar.

Afbeelding: Artist impression voor de nieuwbouwwijk Lincolnpark, waar negen mobiliteitshubs gepland zijn.
Bron afbeelding: https://www2.haarlemmermeergemeente.nl/lincolnpark/planning

Daarom is er een overkoepelende strategie op mobiliteitshubs opgesteld vanuit het programma Focus Smart Mobility. Gemeenten in de provincie moeten niet afzonderlijk het wiel gaan uitvinden. Afstemming en samenwerking rondom locaties, ontwikkeling en exploitatie van hubs zijn essentieel om een goed functionerend hub- en mobiliteitssysteem te realiseren als onderdeel van het grotere mobiliteitssysteem. In deze hubstrategie worden de verschillende rollen die de provincie kan nemen in relatie tot de verschillende type hubs beschreven. Er wordt geschetst welke stappen de provincie op korte en lange termijn kan nemen en met wie, om te komen tot een netwerk van hubs dat bijdraagt aan de maatschappelijke doelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Deze hubstrategie heeft betrekking op personenvervoer. Logistieke hubs en waterhubs zijn van belang voor duurzaam goederenvervoer. Deze hubs maken geen onderdeel uit van deze hubstrategie, maar worden opgenomen in een separate visie op logistieke hubs.

1.2. De visie op mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs kunnen een essentiële schakel vormen in de mobiliteitstransitie richting duurzaam en multimodaal vervoer, maar ook in het versnellen van de verstedelijkingsopgave. Hubs dragen bij aan het versterken van de bereikbaarheid, maar hebben ook een bredere invloed. Ze hebben invloed op reizigersgedrag, de leefomgeving, de toegankelijkheid van mobiliteit en de gezondheid van gebruikers en inwoners. Tegelijkertijd zijn hubs op zichzelf staand niet dé oplossing voor de uitdagingen in de mobiliteitstransitie en daarmee ook geen doel op zich. De ontwikkeling van hubs is nog in volle gang en het is lastig om te bepalen wat gaat werken en wat niet. Juist daarom is het belangrijk om een duidelijke strategie op te stellen met daaraan gekoppelde doelen.

Een dekkend netwerk van mobiliteitshubs moet bijdragen aan de bereikbaarheid van de verschillende steden en kernen binnen de provincie. Daarnaast spelen hubs een rol in de verduurzaming van het mobiliteitsaanbod. Ook is er een ruimtelijk en sociaal component. Hubs kunnen namelijk bijdragen aan de leefbaarheid in een gebied, een hoogwaardige openbare ruimte en een grotere toegankelijkheid tot meerdere vervoersmodaliteiten. Mobiliteitshubs blijven een middel en een schakel in het grotere mobiliteitssysteem. Hoewel mobiliteitshubs grote potentie hebben, is het succes sterk afhankelijk van andere factoren in het mobiliteitssysteem.

Beleid rondom mobiliteit en hubs

Binnen de provincie Noord-Holland zijn er meerdere ontwikkelingen rondom multimodaliteit en hubs. Deze hubstrategie is in lijn met deze documenten ontwikkeld.

In mei 2022 is de nieuwe landelijke Actie-agenda ov-knooppunten gepresenteerd. Het ontwikkelen van een multimodaal netwerk van mobiliteitshubs is één van de belangrijke pijlers.

Binnen het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland wordt het perspectief geschetst waarbij de groei van de mobiliteit in stedelijk gebied moet worden opgevangen door slimme oplossingen, onder andere door in te zetten op actieve mobiliteit, ketenvervoer en deelmobiliteit. Voorliggende strategie rondom hubs moet een integraal onderdeel worden van het Perspectief Mobiliteit en in samenhang zijn met het Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 en de Koers Smart Mobility 2030.

De MRA publiceerde in 2021 een multimodale netwerkstrategie en een Multimodaal Toekomstbeeld waarin hubs worden gezien als een belangrijke tool om de MRA bereikbaar te houden. Vanuit hier is de Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 opgesteld. De provinciale strategie sluit hierop aan.

De gemeente Amsterdam ontwikkelde in 2021 de Hubsvisie Amsterdam. Binnen deze visie omschrijft de gemeente Amsterdam verschillende typen hubs en de verschillende rollen die daarbij passen.

De volgende overkoepelende ambitie is opgesteld. Deze ambitie helpt de provincie om scherp doelen te formuleren, strategie te bepalen en in de toekomst te monitoren.

- Voorzieningen en kernen bereikbaar
- Multimodale mobiliteitsmogelijkheden
- Toegankelijk voor alle doelgroepen
- Verminderen congestie binnen stad en corridor

- Vermindering milieu-effecten (uitstoot en geluidsoverlast)
- Hoogwaardige openbare ruimte
- Veilig en gezonde leefomgeving

Met de inzet van verschillende typen hubs is de provincie Noord-Holland bereikbaar en hebben alle reizigers toegang tot een multimodale en duurzame keuze binnen het mobiliteitsaanbod. Zo houdt de provincie haar dorpen en steden vitaal en leefbaar.

- Meer duurzame mobiliteitsmogelijkheden
- Modal shift naar fiets, ov en deelmobilteit
- Minder uitstoot CO_2 en fijnstof

Bereikbaarheid

Het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de multimodale mobiliteitsmogelijkheden staat voorop in het ontwikkelen van hubs. Met de snelheid van de huidige verstedelijking, de opkomst van deelmobiliteit en de druk op ons ov- en wegensysteem, vormen mobiliteitshubs een belangrijke schakel in de mobiliteitstransitie. Zo kunnen hubs een bijdrage leveren aan de samenhang op corridor- en netwerkniveau van het gehele mobiliteitsnetwerk.

In stedelijke gebieden kunnen hubs autoverkeer afvangen en de bereikbaarheid verbeteren door alternatieve, multimodale mobiliteitsmogelijkheden aan te bieden op autoverkeer en het bestaande ov-netwerk. Dit kan congestie tegengaan op drukke knooppunten, zowel binnen stedelijk gebied als langs corridors. Het overstappen op hubs en het bieden van alternatieven verbreed de keuze voor de zogenaamde first- en last-mile. Hiermee wordt voor verschillende doelgroepen ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid vergroot.

Afhankelijk van het aanbod aan modaliteiten en de betaalbaarheid ervan kunnen mobiliteitshubs ook een middel zijn om vervoersarmoede tegen te gaan en de vervoersgelijkheid in zowel het landelijk als het stedelijk gebied verbeteren.

In het landelijk gebied of de stedelijke randgebieden, waar het ov-netwerk niet altijd dekkend is, kunnen hubs een sterke functie vervullen voor de bereikbaarheid van werk, voorzieningen en kernen. Dit geldt met name voor doelgroepen die afhankelijk zijn van ov, zoals scholieren, ouderen of andere doelgroepen die geen auto kunnen of willen bezitten. Tegelijkertijd biedt een breder aanbod aan mobiliteit een alternatief voor de autobezitter.

Duurzaamheid

De impact van mobiliteit op ons milieu is groot en neemt alleen maar toe als we met de huidige verstedelijking het mobiliteitssysteem niet anders gaan inrichten. Hubs vormen hierin een belangrijke schakel. Zo dragen ze bij aan het creëren van een modal shift: de verandering in het gebruik van modaliteiten. Door het vergroten van duurzame mobiliteitsmogelijkheden en het bereikbaarder maken van ov via multimodale oplossingen voor de first- of last mile, wordt ook de overgang van autogebruik naar emissieloze vormen van vervoer vergroot en vermindert de uitstoot van CO_2 en fijnstof.

De ontwikkeling van elektrificatie van personenvervoer is volop in ontwikkeling, maar nog lang niet voor iedereen bereikbaar. Mobiliteitshubs en een goed aanbod in deelmobiliteit zijn een mogelijkheid om mensen te laten kennismaken met elektrisch vervoer en deelmobiliteit, wat de modal shift kan versnellen.

Leefbaarheid

Mobiliteit bepaalt grotendeels hoe wij ons leven en onze leefomgeving inrichten. Hubs dragen bij aan een prettige en gezonde leefomgeving. De modal shift naar emissieloos en actief vervoer draagt bij aan minder uitstoot van fijnstof en zorgt voor een betere luchtkwaliteit, wat de gezondheid van mensen ten goede komt. Het slim inzetten van hubs draagt ook bij aan efficiënter ruimtegebruik. De ruimte die hiermee vrijkomt kan gebruikt worden voor betere en veiligere stoepen en fietspaden, maar ook voor meer groen- of speelfaciliteiten. Dit leidt tot een hoogwaardige openbare ruimte die schoner, veiliger en gezonder is.

In deze hubstrategie is een voorzet gedaan voor monitoring op basis van Brede Welvaart-doelen. Gedurende de uitvoering van de hubstrategie wordt die verder verbeterd.

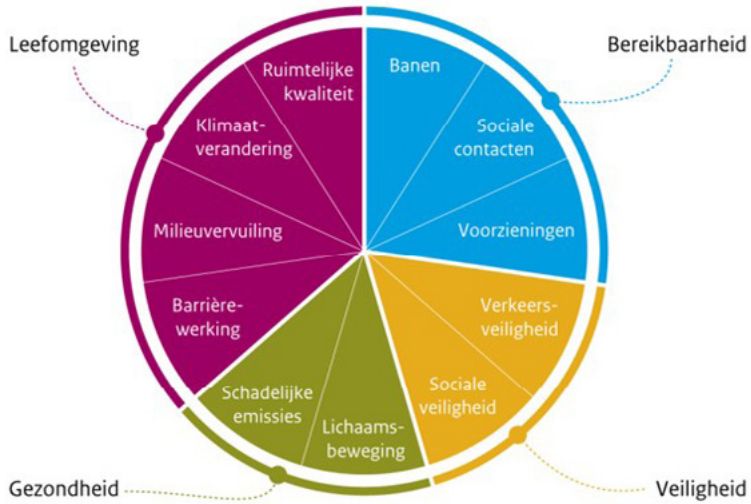
Brede welvaart en mobiliteit

Brede welvaart is de ontwikkeling van welvaart in de breedste zin van het woord: economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk. Eigenlijk omvat het alles wat mensen van waarde vinden, zowel nu, als in de toekomst, hier en elders.

Ook de Global Sustainable Development goals kunnen over het model van Brede Welvaart heen gelegd worden. Denk hierbij aan het verminderen van CO_2-uitstoot, het verminderen van verkeersdoden, tegengaan van geluidshinder en tevredenheid over woon-werkverkeer.

De monitor Brede Welvaart die vanuit het CBS is ontwikkeld om Nederland een beeld te geven van de Brede Welvaart is niet direct toepasbaar op een afzonderlijk beleidsterrein zoals mobiliteit.

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft daarom een model opgesteld met vier dimensies van de Brede Welvaart die toepasbaar zijn voor het beleidsterrein mobiliteit. Hierbij gaat het om de dimensies gezondheid, leefomgeving, bereikbaarheid en veiligheid. Deze dimensies en onderliggende subdimensies vormen de basis van het concretiseren van de doelen en maatstaven voor deze hubstrategie.



Afbeelding: Model brede welvaart en mobiliteit (PBL, 2021)

Brede welvaart

Voor het stellen van de concrete doelen van deze hubstrategie worden de doelen van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid langs de verschillende dimensies van het Brede Welvaart-model van mobiliteit gelegd (zie kader). Hierin zijn, naast leefomgeving en bereikbaarheid, ook veiligheid en gezondheid opgenomen. Duurzaamheid is geen eigen dimensie in dit model, maar verschillende duurzame indicatoren zijn wel onderdeel van de subdimensies, zoals klimaatverandering en milieuvervuiling.

Veiligheid

Veiligheid omvat zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid. Beide worden sterk bepaald door hoe we ons mobiliteitssysteem en onze mobiliteitsvoorzieningen inrichten. Mobiliteitshubs dragen bij aan het terugdringen van autogebruik in het algemeen en in het autoluw maken van specifieke gebieden. Dit komt de algemene verkeersveiligheid ten goede. Daarbij biedt de ontwikkeling van mobiliteitshubs kansen voor het creëren van locaties waar een sociaal en fysiek veilige overstap mogelijk is.
De groei van de verschillende vormen van (deel)fietsen en scooters met verschillende snelheden vraagt wel extra aandacht voor een veilige infrastructuur rondom hubs en in de wijk.

Gezondheid

Mobiliteitshubs faciliteren de modal shift naar actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) en stimuleren beweging en spelen in straten en wijken door meer veilige ruimte voor groen en spelen te creëren. Dit komt ten goede aan zowel het mentale als fysieke welzijn van bewoners. Daarnaast kunnen hubs ook de overgang naar elektrisch en emissieloos vervoer versnellen, wat ten goede komt aan de luchtkwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan vermindering van luchtwegproblemen en verbetering van de gezondheid van omwonenden.

Voor de vier dimensies (leefomgeving, gezondheid, veiligheid en bereikbaarheid) van het model brede welvaart en mobiliteit is een aantal maatstaven geformuleerd. Hieraan zijn vervolgens doelen gekoppeld die een basis of denkrichting vormen voor toekomstige monitoring of sturing. Dit kader met uitgewerkte doelstellingen is terug te vinden in bijlage C.

Elke hub draagt op eigen wijze en mate bij aan de verschillende overkoepelende doelstellingen. Sommige doelen worden pas bereikt als er een netwerk van hubs ontstaat. Sommige effecten van hubs zijn ook directer of lokaler merkbaar dan andere. In hoofdstuk 4 gaan we dieper in op de hoe de provincie kan sturen op deze doelen.

1.3. Definitie: wat is een hub?

Het is belangrijk om duidelijk voor ogen hebben wat mobiliteitshubs zijn en welke grote verscheidenheid aan vorm en functie verschillende hubs hebben.

Er zijn momenteel vele definities van mobiliteitshubs in omloop. Tegelijkertijd zijn hubs geen nieuw concept. Sommige ov-knooppunten en (NS-)stations fungeren al langere tijd als hubs of kunnen dat in potentie worden, net zoals sommige P+R's. Er is echter wel sprake van een nieuwe benadering van hubs, waarbij deelmobiliteit een prominente rol krijgt. Een te strakke definitie van hubs kan ertoe leiden dat de hub als doel wordt gezien en niet als middel in een groter mobiliteitssysteem. De definitie die we aan hubs geven, is daarom gericht op het gebruik en het doel en niet op de specifieke fysieke verschijningsvorm.

"Een hub is een fysiek knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar diverse reizen en vervoersvormen samenkomen. Een hub fungeert enerzijds als begin-, overstap- of eindpunt van een reis en anderzijds als een plek waar het prettig is om te verblijven en waar er ruimte is voor aanvullende voorzieningen zoals bijvoorbeeld een pakketpunt."

Een hub kan onderdeel zijn van verschillende type reizen en daarmee ook verschillende doelgroepen bedienen. Omdat een hub zowel een begin-, overstap- of eindpunt in de een reis kan zijn, zal een hub nooit beperkt worden tot één type reis. Zo kunnen verschillende type reizen samenkomen in één hub:

- Reizen binnen stedelijk gebied.
- Van het landelijk gebied naar de stad.
- Van de stad naar het landelijk gebied.
- Van stad naar stad.
- Binnen het landelijk gebied.

Hetzelfde geldt voor de verschillende doelgroepen. Waar de stadsrandhub voor bezoekers van buiten de stad een overstappunt is om via ov of deelmobiliteit de reis binnenstedelijk voort te zetten, kan het voor een bewoner het beginpunt van de reis zijn. Voor het ontwikkelen van een hub of meerdere hubs in een afgebakend gebied, is het van belang om de doelgroepen en de reisbewegingen van deze doelgroepen in kaart te hebben. Voor het totale netwerk van hubs en op het schaalniveau van de provincie is dit lastiger te bepalen, omdat het alle doelgroepen omvat. Wel is het van belang om de verschillende reizigersdoelgroepen te definiëren in verband met sturing en monitoring.

Op basis van de reizigersdoelgroepen die grote vervoerders gebruiken, zoals de NS, zijn de volgende doelgroepen voor het gebruik van mobiliteitshubs opgesteld:

- Bewoners: reizigers die vanuit hun woonplek hun reis beginnen. Voor deze groep is toegang tot de hub op loop- of fietsafstand van belang.
- Bezoekers: reizigers die de hub gebruiken als last-mile oplossing. Dit kunnen zowel sociale, recreatieve als zakelijke bezoekers zijn.
- Forenzen: frequente bezoekers die reizen voor werk. Deze doelgroep heeft minder keuze om buiten de spitstijden te reizen.
- Studenten en scholieren: jongeren die frequent reizen voor school of studie. Deze groep bezit vaak geen auto en is afhankelijk van lopen, ov, (elektrische) fiets of scooter.

Een hub kan verschillende verschijningsvormen hebben en afhankelijk van de context flink variëren in grootte, het aanbod van mobiliteit en het aanbod van voorzieningen. Zo kan een hub inpandig ontwikkeld worden, maar ook in de openbare ruimte. In de volgende paragrafen worden verschillende typen hubs uiteengezet en welke voorzieningen er bij deze typen hubs passen.

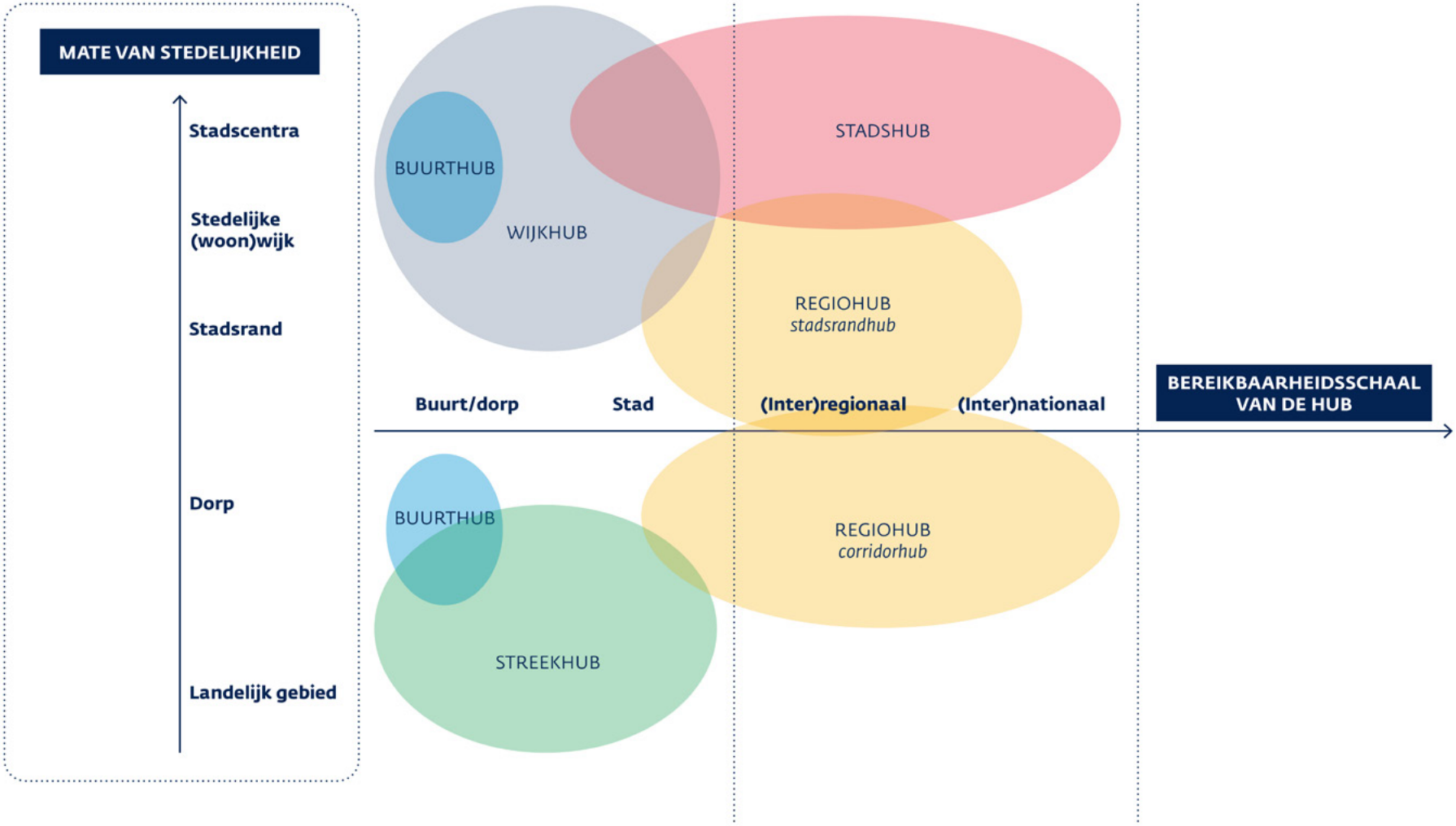
hubstrategie MRA

Hubs komen in vele soorten en maten voor en er zijn weinig tot geen grootschalige hubs die al zijn gerealiseerd. Vanuit het MRA-platform Smart Mobility is een animatie gemaakt over hoe een wijkhub in de toekomst kan functioneren, zodat mensen een beeld kunnen vormen van de potentie van mobiliteitshubs.

1.4. Hubcategorieën

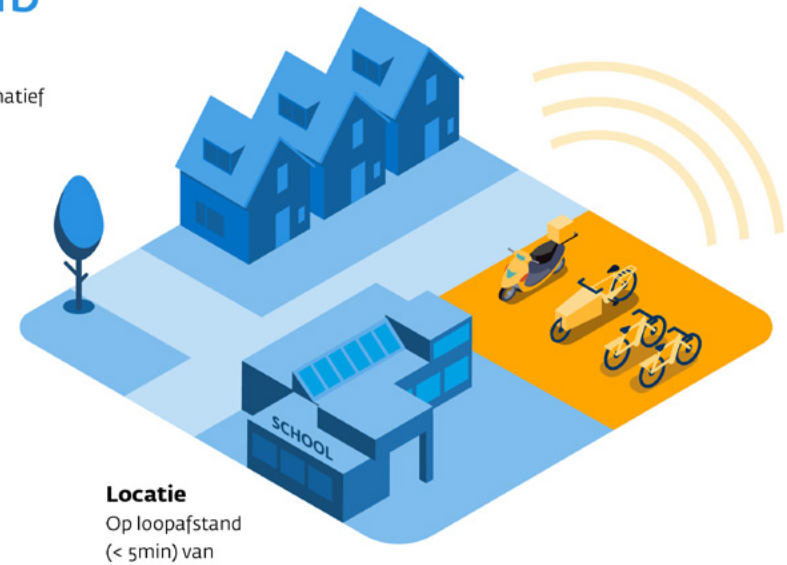
Een goed functionerend netwerk van hubs zal bestaan uit verschillende typen hubs, die per type en locatie een eigen bereik hebben. Voor deze strategie wordt onderscheid gemaakt in zes typen hubs. In onderstaande afbeelding zijn de typen hubs uitgezet tegen de mate van stedelijkheid van de locatie en de bereikbaarheidsschaal van de hub.

Elk type hub heeft zijn eigen kenmerken en doelstellingen waarbij dit steeds maatwerk voor de specifieke plek in het netwerk en locatie in de omgeving is. In tabel 2.1.1 is per hubcategorie omschreven wat de doelstelling, het bereik, de hoofdreden voor gebruik en de doelgroep is. In de praktijk is elke hub maatwerk en kan er overlap zijn tussen de categorieën of hebben hubs dubbelfuncties.



Buurthub

Doel
Deelmobiliteit als alternatief voor eigen auto.



Locatie
Op loopafstand (< 5min) van woning.

Doelgroep
Bewoners

Vervoersmiddelen

Deelfiets
Deelbakfiets
Deelscooter

Voorzieningen

Wijkhub

Doel
Ruim aanbod bieden van deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto.

Locatie
Centraal in de wijk, nabij voorzieningen.

Doelgroep
Bewoners en bezoekers

Vervoersmiddelen

Deelfiets
Deelbakfiets
Deelscooter
Deelauto

Voorzieningen

Fietsparkeren
Pakketkluis
Opladen

Streekhub

Doel
Overstap van auto en fiets op Hoogwaardig Openbaar Vervoer- faciliteiten.

Locatie
Nabij kleine kern en verbonden met een regiohub of stadshub.

Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren

Vervoersmiddelen

Bus

Voorzieningen

Fietsparkeren
Parkeren
K+R
Kiss and Ride

Stadshub

Doel
Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad.

Locatie
OV-locatie met goede ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram of snelbus) en overig stedelijk OV (bus).

Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren.

Vervoersmiddelen

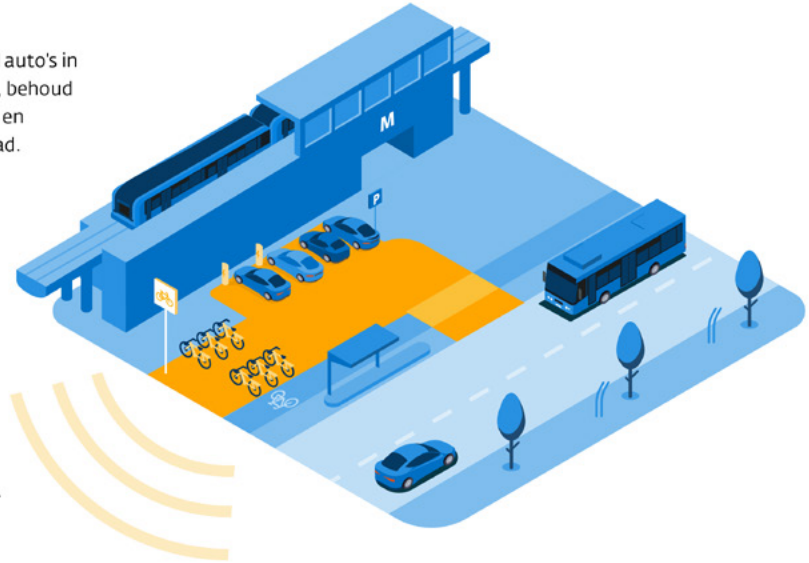
Bus
Trein
Tram
Metro
Deelfiets
Deelauto

Voorzieningen

Fietsparkeren
Pakketkluis
Opladen
Taxistandplaats

Regiohub-stadsrandhub

Doel
Verminderen aantal auto's in het stedelijk gebied, behoud van bereikbaarheid en toegankelijkheid stad.



Locatie
P+R locatie aan de rand van de stad.

Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen, studenten en scholieren.

Vervoersmiddelen

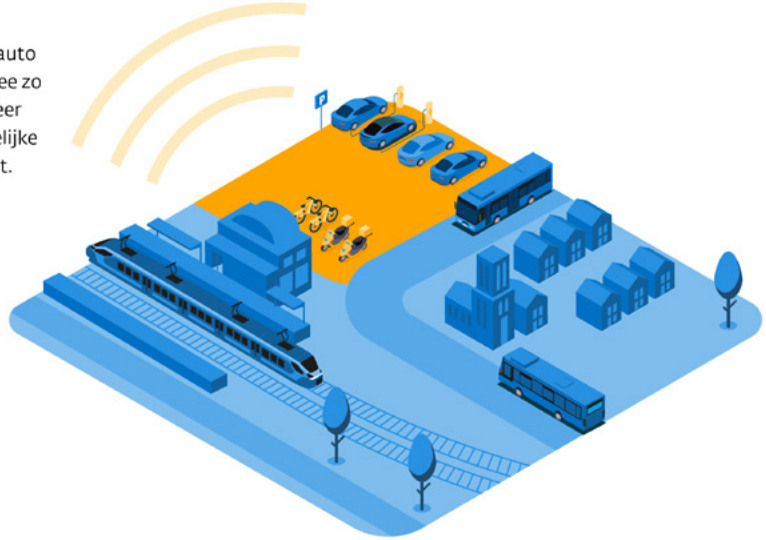
Bus, Tram, Metro, Deelfiets, Deelauto

Voorzieningen

Fietsparkeren, Parkeren, Pakketkluis, K+R Kiss and Ride, Opladen

Regiohub - corridorhub

Doel
Faciliteren van overstap auto en fiets op OV om daarmee zo vroeg mogelijk autoverkeer af te vangen op het landelijke en/of regionale wegennet.



Locatie
Op grotere afstand van de werkgebieden, schakel tussen het lokale/regionale - en het landelijke mobiliteitsnetwerk.

Doelgroep
Bewoners uit de regio, bezoekers, forenzen en studen-ten en scholieren.

Vervoersmiddelen

Bus, Trein, Deelfiets, Deelscooter

Voorzieningen

Fietsparkeren, Parkeren, Pakketkluis, K+R Kiss and Ride, Opladen

1.5. Welke voorzieningen zijn per hubcategorie nodig?

Ongeacht de precieze rol die een provincie neemt in het aanjagen, ontwikkelen en exploiteren van de verschillende typen hubs, is het belangrijk om duidelijk te hebben wat nodig is om een hub goed te laten functioneren. Denk hierbij aan het mobiliteitsaanbod, maar ook aan de voorzieningen die nodig zijn om een hub goed te laten functioneren.
Dit is niet alleen afhankelijk van het type hub, maar ook van de bredere context. De locatie, het reizigersgedrag van bewoners en bezoekers en het aanbod van mobiliteit bepalen welke voorzieningen en mobiliteitsopties uiteindelijk aanwezig moeten zijn. Een flexwerkplek kan goed passen bij een stads- of stadsrandhub, maar past wellicht weer minder bij een afgelegen hub in de regio. In het algemeen geldt wel dat hoe groter de hub is, hoe meer voorzieningen er gewenst zijn.

Bijgaande voorzieningenmaxtrx schetst een beeld van de voorzieningen die passend zijn bij de verschillende typen hubs. Deze voorzieningen kunnen in verschillende hubs een andere invulling hebben. Zo kan een voorziening voor fietsparkeren bij een buurthub bestaan uit enkele fietsnietjes en bij een grote wijk- of stadshub uit een volwaardige fietsparkeergarage. Ook de definitie van hov verschilt tussen de stedelijke- en niet-stedelijke context. In Noord-Holland Noord zijn dragende buslijnen al bestempeld als hov, binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spreekt men dan over treinen, trams of snelbussen.

Ook is een richtlijn opgesteld voor de kwaliteitscriteria waar de verschillende type hubs aan kunnen voldoen, deze is te vinden in bijlage B. De provincie kan deze kwaliteitscriteria gebruiken om gerichter te sturen op kwaliteit bij te ontwikkelen hubs. Ook kunnen deze kwaliteitscriteria gebruikt worden als middel voor de monitoring.

Voorzieningen per type hub

	Streekhub	Regiohub Corridorhub	Regiohub Stadsrandhub	Stadshub	Wijkhub	Buurthub
Fiets	Fietsparkeren	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
	Koppeling doorfietsroutes	N.v.t.	Optioneel	Aanwezig	N.v.t.	N.v.t.
	Koppeling hoofdfietsroute	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	Optioneel	N.v.t.
	Laadvoorziening	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel
Openbaar vervoer	Trein Intercity	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	N.v.t.	N.v.t.
	Trein sprinter	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	N.v.t.	N.v.t.
	hov	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Optioneel	N.v.t.
	Bus	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Optioneel	Optioneel
	Buurtbus	Aanwezig	Aanwezig	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Deel-mobiliteit	Deelfiets	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
	Deelbakfiets	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	Aanwezig
	Deelscooter	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig
	(Elektirsche) Deelauto	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Aanwezig	Optioneel
Auto	Parkeren	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	N.v.t.
	Kiss & Ride	Aanwezig	Aanwezig	Aanwezig	N.v.t.	N.v.t.
	Laadvoorziening	Optioneel	Aanwezig	Optioneel	Optioneel	N.v.t.
	Taxistandplaats	N.v.t.	Optioneel	Aanwezig	N.v.t.	N.v.t.
Voorzieningen	Flexwerkplekken	N.v.t.	Optioneel	Optioneel	Optioneel	N.v.t.
	Winkels	Optioneel	Optioneel	Optioneel	N.v.t.	N.v.t.
	Horeca	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel	N.v.t.
	(Pakket)kluizen	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel	N.v.t.

Aanwezig
Optioneel
N.v.t.

1.5.1. Strategie locatiebepaling

Het netwerk van mobiliteitshubs bestaat in theorie uit verschillende hubcategorieën met elk hun eigen functie, doel en eigenschappen. Bij het ontwikkelen van dit netwerk op regionaal niveau hanteert de provincie drie strategieën.

Dekkend netwerk: De hublocaties voorzien in een dekkend netwerk door in elke kern met meer dan 1.000 inwoners een hub te realiseren. Met deze hub hebben bewoners op maximaal drie kilometer fietsen toegang tot het mobiliteitssysteem.
In landelijke omgevingen betekent dit dat een streekhub toegang geeft tot deelmobiliteit en een kwalitatief centraal opstappunt op hov. Daarnaast faciliteert de streekhub de last mile waardoor de kern beter bereikbaar wordt.
In stedelijk gebied betekent een dekkend netwerk; een netwerk van buurt-, wijk-, regio- (stadsrand) en stadshubs. Eventueel aangevuld met corridorhubs die de regio bedienen en gecombineerd kunnen worden met andere type hubs voor de directe omgeving. Deze strategie redeneert dus van hublocaties (bereikbaarheid van de hub op drie kilometer fietsen) naar een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs. Het resultaat is een fijnmazig netwerk waarbij vanuit elke kern toegang is tot een hub met minstens regionaal bereik.

Oplossen knelpunten: Knelpunten zijn bijvoorbeeld een slechte leefbaarheid of bereikbaarheid. Knelpunten in bereikbaarheid kunnen ontstaan door congestie op het regionale of hoofdwegennetwerk. Hiervoor kunnen corridorhubs een oplossing vormen door verkeer tijdig af te vangen en een andere modaliteit te bieden aan de reiziger.
Knelpunten in leefbaarheid zijn bijvoorbeeld overlast door autoverkeer. Hierbij kan verkeer eerder afgevangen worden door onder andere stadsrandhubs, waardoor autoluwe steden ontstaan.
Ook het verminderen van parkeerplaatsen door middel van mobiliteit via hubs kan een knelpunt van beperkte beschikbare ruimte voor woningbouw oplossen. Het resultaat van deze strategie zijn hubs op strategische plekken die specifieke stromen omleiden.

Daarnaast kunnen ook knelpunten in bereikbaarheid aanwezig zijn door afwezigheid van (h)ov. Hubs kunnen hier een gebied, kern of wijk bereikbaar maken.

Interventie: Interventie in het netwerk betekent geen geleidelijke, maar een revolutionaire overgang naar een nieuw (deel)netwerk door het ontwikkelen van nieuwe assen of locaties (ov of weg) binnen het mobiliteitsnetwerk. Voorbeelden hiervan zijn het creëren van een corridorhub voor een nog niet bestaande corridor. Hierbij staat de ontwikkeling van de hub niet op zichzelf, maar moeten ook de bijbehorende modaliteiten zoals het hov-netwerk de bereikbaarheid faciliteren.

Kansen: Ook het ontwikkelen van hubs bij aanleg van nieuwe netwerken of locaties zoals bus- of metronetwerken, doorfietsroutes en grootschalige woningbouwlocaties bieden kansen. De nieuwe netwerken krijgen extra potentie wanneer hubs het bereik vergroten. Bij woningbouwlocaties is de ontwikkeling van hubs één van de mogelijkheden om vanaf de start de leefbaarheid op peil te hebben en duurzame mobiliteit te stimuleren. Ook het upgraden van bestaande hublocaties zoals stations naar een groter bereik (bijvoorbeeld het creëren van een intercitystation) past binnen de interventie-strategie.

Bijlage E bevat een overzicht van reeds bestaande hubs en potentiële hublocaties.

Overzicht achtergronddata en analyse voor bepalen kansrijke hublocaties

Bestaande infrastructuur	Mobiliteitsnetwerken	Herkomsten en bestemmingen	Bestaande knooppunten/hubs
• Hoofdfietsnetwerk • Regionale stroomwegen • Auto(snel)wegen • Doorfietsroutes Knelpunten: congestie	• Dragende buslijnen • Treinverbindingen Witte vlekken: geen bereikbaarheid	• Kernen >1000 inwoners • Recreatieve bestemmingen • Bedrijventerreinen • Winkelcentra • Onderwijslocaties • Ontwikkellocaties woningbouw	• Treinstations • Busstations • Mobipunten • P+R locaties • MRA knooppunten/ Regionale hubstrategie • Internationale hubs (Schiphol)

Aandachtspunten bij het bepalen (en ontwikkelen) van hubslocaties zijn:

- **Aansluiting modaliteiten:** De herkomsten en bestemmingen moeten een koppeling hebben in de gebruikte modaliteit: Zo kan de hub deelauto's aanbieden, maar als deze bij de bestemming niet geparkeerd kunnen worden, is de reis incompleet. Ook is het bereik van deelmobiliteit, waaronder de mogelijkheden om deze elders in te leveren, een aandachtspunt.
- **Differentiatie aanpak naar type gebieden:** Er zijn verschillende type gebieden binnen de provincie: De hoogstedelijke regio binnen de MRA en de meer landelijke gebieden in Noord-Holland Noord. Zo ligt in de landelijke regio's meer focus op bereikbaarheid van de grotere kernen vanuit de kleinere kernen en vice versa, waar in de meer stedelijke gebieden de focus ligt op het oplossen van knelpunten op het (hoofd) wegennet en verminderen van de parkeerdruk/aantal parkeerplaatsen.
- **Aansluiting op mobiliteitsnetwerk en bestaande infrastructuur:** De aansluiting op het bestaande ov-netwerk, hoofdwegennet, provinciaal wegennet en hoofdfiets-netwerk voor koppeling tussen verschillende modaliteiten. Zowel in het bepalen van de zoekgebieden (voorliggende opgave) als in de verdiepende slag voor het bepalen van de exacte locatie moet hier rekening mee gehouden worden.
- **Bestaande stations:** Treinstations en busstations zijn (vrijwel) allemaal logische knooppunten die doorontwikkeld kunnen worden tot mobiliteitshubs.
- **EV-voorzieningen:** Hubs hebben met elektrische modaliteiten een aanzienlijke energievraag. Bij het bepalen van de locatie is het zinvol om te kijken naar de mogelijkheden om op korte termijn de benodigde energieaansluiting te realiseren. Daarbij bieden koppelkansen met opwek en opslag van duurzame energie extra mogelijkheden.

Het realiseren van een dekkend hubnetwerk en het inzetten van hubs voor een dekkend hubnetwerk scheppen voorwaarden voor de mogelijkheid om anders te reizen.
Echter, het gebruik van hubs en daarmee het gebruik van nieuwe of andere modaliteiten is hiermee nog niet geborgd. Om dit nieuwe mobiliteitsnetwerk ook echt toegankelijk te maken voor de beoogde doelgroep kunnen andere knelpunten spelen.

Zo dient er aandacht te zijn voor de bekendheid van de modaliteiten, de betaalbaarheid en het gemak van reizen. Verschillende doelgroepen hebben hierbij verschillende wensen en aanvullende acties kunnen noodzakelijk zijn.

2 De rol van de provincie Noord-Holland bij ontwikkeling en exploitatie

2.1. Welke rollen kan de provincie vervullen?

Om te komen tot een dekkend provinciaal netwerk van mobiliteitshubs zou de provincie een belangrijke rol moeten vervullen. De provincie heeft hierin de taak om de verschillende gebieden bereikbaar te houden en kan cruciaal zijn in de ontwikkeling van een samenhangend netwerk.

De rol die de provincie kan pakken zal afhankelijk zijn van onder andere de typen hubs en de locatiespecifieke uitdagingen.

Bepaalde type hubs, zoals hubs in dunbevolkte gebieden, zullen minder snel door de markt worden opgepakt, omdat zij onvoldoende financiële kansen zien. De provincie zou voor hubs op dergelijke locaties een sterkere rol moeten pakken dan op locaties waar de markt meer kansen ziet.

De provincie Noord-Holland heeft in het document 'Maak Plaats: werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland (provincie Noord-Holland en Vereniging Deltametropool, 2013)' vier rollen voor zichzelf gedefinieerd. Deze rollen vormen het uitgangspunt voor de rolomschrijvingen per type hub binnen deze hubstrategie:

1. Kaderstellende rol
2. Coördinerende rol
3. Aanjagende en sturende rol
4. Expert rol

Provinciale rollen

KADERSTELLENDE ROL
Focus op gehele netwerk in Noord-Holland

COÖRDINERENDE ROL
Focus op ontwikkeling op corridor-niveau

AANJAGENDE EN STURENDE ROL
Focus op ontwikkeling van specifieke knooppunten

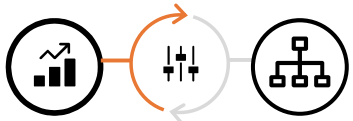
EXPERT ROL

Focus op ontwikkelen en delen van kennis om de ontwikkeling van hubs te versnellen.
Focus op het monitoren van de ontwikkeling en het gebruik van hubs om met deze inzichten de ontwikkeling van hubs te verbeteren

Toegevoegd op basis van:

1. Het NSOB model

2. Onze benchmark



Via elk van deze vier rollen kan de provincie sturen op mobiliteitshubs zoals hieronder samengevat.

	Coördinator	**Aanjager**	**Kadersteller**	**Expert**
Rolbeschrijving	• Regionaal overleg faciliteren • Zorgen voor alliantievorming tussen publieke en private partijen. • Zorgen dat op regionaal niveau kwantitatieve en kwalitatieve afspraken worden gemaakt over het te realiseren ruimtelijke programma, de hubs en deelmobiliteit op de hubs. • Zorgen voor interne afstemming van de verschillende subsidiestromen ten behoeve van hubontwikkeling en samen met de regio lobby voeren richting NS en het Rijk.	• Experimenteerruimte bieden voor hubontwikkeling en exploitatie. • Subsidies verlenen en een investeringsprogramma voor hubs opzetten. • Bijdragen aan het verdelen van de kosten en baten van hubontwikkeling zoals door het opzetten van een provinciaal vereveningsfonds.	• Voorschrijven van regelgeving ten aanzien van locaties van woningbouw en hubs via bijvoorbeeld provinciale omgevingsplannen. • Voorschrijven van richtlijnen ten aanzien van hubs. • Initiëren van regionale kaders voor het provinciaal organiseren van deelmobiliteit op hubs.	• Het organiseren van kennisuitwisseling. • Het onder de aandacht brengen van nieuwe (financiële) instrumenten om ontwikkeling van hubs op gang te helpen. • Het periodiek monitoren van ontwikkelingen rondom hubs (vergelijkbaar met de monitor ov-knooppunten). • Het verzamelen en delen van geleerde lessen rondom hubsontwikkeling en exploitatie.
Onderbouwing voor rolrelevantie	• Hubs functioneren als een netwerk dat door (deels provinciale) corridors is verbonden. Door als provincie de coördinerende rol te pakken, kunnen de verschillende hubinitiatieven en krachten binnen de provincie effectief worden verenigd.	• Marktpartijen kunnen op dit moment doorgaans geen hubs ontwikkelen en exploiteren zonder ondersteuning van de overheid. Daarom is een aanjagende rol van de provincie raadzaam om de ontwikkeling van hubs te versnellen.	• Hubs functioneren als een netwerk dat door (deels provinciale) corridors is verbonden. Om daarbij te sturen op een sluitend en uniform (deelmobiliteits) netwerk van hubs is het raadzaam dat de provincie kaders stelt op bijvoorbeeld het vlak van subsidies en/of vergunningen.	• Omdat hubs nog sterk in ontwikkeling zijn, is het raadzaam om continu te monitoren wat wel en niet werkt en deze inzichten breed binnen de provincie te delen met gemeenten en andere belanghebbenden.

2.2. Welke rollen willen we vervullen bij welke hubcategorieën in welke fase?

De rol die de provincie bij mobiliteitshubs heeft, verschilt per hubcategorie en per fase en zal in de praktijk ook nog afhangen van de locatie en context. In algemene zin heeft de provincie een grotere rol in de ontwikkelingsfase van mobiliteitshubs dan in de exploitatiefase. Ook geldt dat hoe groter de regionale de functie van de hub is, des te groter de rol van de provincie zal zijn.

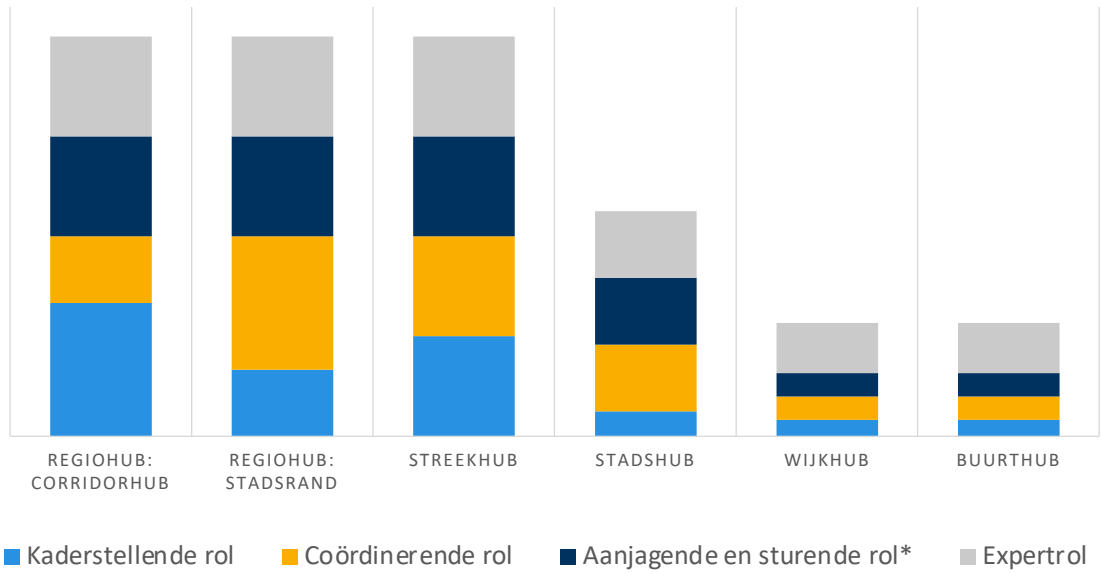
Provinciale rollen in de ontwikkelfase

In de ontwikkelfase is het raadzaam dat de provincie vooral een aanjagende en coördinerende rol pakt. Vanuit de aanjagende rol kan de provincie experimenteerruimte bieden voor de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs. De provincie kan de verschillende typen hubinitiatieven ondersteunen (zie ook hoofdstuk 3: strategische mogelijkheden) waardoor verschillende typen mobiliteitshubs ontwikkeld worden door verschillende partijen met verschillende exploitatiemodellen. Er kunnen dan in verschillende gemeenten en ov-concessiegebieden verschillende netwerkjes van hubs ontstaan. Omdat hubs functioneren als netwerk dat door (deels provinciale) corridors verbonden is, is het raadzaam dat de provincie een rol pakt om coördinatie en samenhang aan te brengen tussen deze verschillende hubsinitiatieven.

Hierbij kan de provincie ook sturen op het gebruik van een eenduidig beeldmerk van hubs zodat het hubnetwerk voor de eindgebruiker als één herkenbaar systeem functioneert.

Vervolgens kan de provincie, vanuit haar expertrol, het gebruik van hubs monitoren en hieruit lessen genereren die kunnen worden ingezet om verdere opschaling van het mobiliteitshubnetwerk mogelijk te maken. Dit is belangrijk omdat mobiliteitshubs in de praktijk nog een relatief nieuw fenomeen zijn en nog weinig bekend is over de wijze waarop ze werken, zowel individueel als binnen een netwerk van hubs. Door de effecten van verschillende typen mobiliteitshubs(netwerken) te analyseren kunnen inzichten worden verzameld die een onderbouwing kunnen vormen voor specifieke beleidskeuzes. Dit vormt de basis voor de kaderstellende rol die de provincie kan pakken rondom locatiebepaling, concessieverlening en vergunningverlening. Door gebrek aan ervaring en bewijslast is nu nog lastig te bepalen hoe een concessie en/of vergunningskader het beste vormgegeven kan worden. Daarom ligt het voor de hand dat de kaderstellende rol van de provincie op korte termijn nog beperkt is en in de komende vijf jaar toe zal nemen wanneer er meer bewijslast beschikbaar komt.

Provinciale rollen in de ontwikkelfase



Provinciale rollen in de ontwikkelfase uitgesplitst per hubcategorie

De provincie heeft een coördinerende, aanjagende en kaderstellende rol voor de stadsrandhub, streekhubs en regiohubs, omdat stadsrandhubs en regiohubs een gemeente-overstijgende functie hebben en er vaak sprake is van hov bij deze hubs. Voor streekhubs geldt dat deze minder snel door de markt worden opgepakt, vanwege het niet rond krijgen van de business case Dit geldt ook voor de stadshub, met als verschil dat de kaderstellende rol daar vooral door de gemeente wordt vervuld. Voor de wijk- en buurthub heeft de provincie in de ontwikkelfase vooral een expertrol en zal de gemeente of ontwikkelaar de regie pakken. Voor het gehele netwerk van mobiliteitshubs heeft de provincie tot slot een expertrol (kennisdelen en monitoren).

De provinciale rol in de ontwikkelfase is dus het meest nadrukkelijk bij corridorhub, stadsrand-hub en de streekhub. Deze subcategorieën staan daarom centraal in deze hubstrategie. De rolverdeling kan als volgt schematisch worden samengevat: Provinciale rollen in de exploitatiefase

De provincie blijft een coördinerende, aanjagende en kaderstellende rol voor de corridorhub, stadsrandhub en streekhub houden in de exploitatiefase, maar deze is wel een stuk kleiner dan in de ontwikkelfase. De grootte van de aanjagende rol van de provincie in de exploitatie-fase hangt grotendeels af van de mate waarin de exploitatie aan marktpartijen kan worden overgelaten, waarbij de provinciale belangen geborgd blijven.

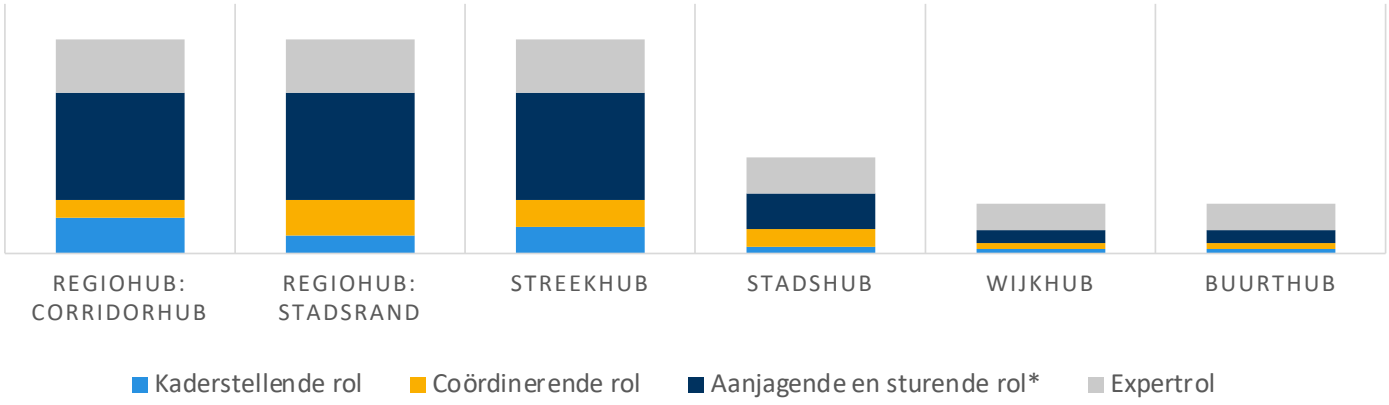
Zoals toegelicht in het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3: Strategische mogelijkheden) kan de provincie vanuit haar aanjagende en coördinerende rol in de deze fase de exploitatie van hubs subsidiëren of als aandeelhouder van een beheer- en/of uitvoeringsorganisatie de rol opnemen van mobiliteitsregisseur. Ook kan de provincie de exploitatie verbeteren door op te treden als launching customer en/of te sturen via een werkgeversaanpak

Provinciale rollen in de exploitatiefase uitgesplitst per hubcategorie

In meer landelijk gebied is de marktvraag over het algemeen onvoldoende voor een rendabele exploitatie. Daarom zal de provincie, naast de gemeente, ook in de exploitatiefase een belang-rijke rol kunnen spelen bij deze hubcategorie. Ditzelfde kan ook gelden voor regiohubs hoewel daar de exploitatie- en beheerrol meer in samenwerking met andere partijen (gemeenten, ov-partijen en andere partijen) kan worden opgepakt, zoals in het volgende hoofdstuk nader wordt toegelicht. Voor de wijk- en buurthub heeft de provincie tijdens de exploitatiefase nauwelijks een rol, behalve de algemene expertrol. Voor het gehele netwerk van mobiliteits-hubs heeft de provincie een expertrol van waaruit het zorg draagt voor het verzamelen en delen van kennis en data en het monitoren van de hubontwikkeling en -exploitatie.

In de exploitatiefase heeft de provincie daarmee de meest nadrukkelijke rol bij de corridorhub, stadsrandhub en streekhub.

Provinciale rollen in de exploitatiefase



3 Sturingsmogelijkheden

Binnen deze mobiliteitshubstrategie staan vijf sporen van strategische mogelijkheden centraal waarmee de provincie kan sturen op de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs:

1. Streekhubs co-financieren, organiseren in samenwerking met betrokken gemeenten.
2. Regiohubs (laten) bekostigen en organiseren door het verbinden van belangen van verschillende stakeholders.
3. Ondersteunen bij de ontwikkeling en exploitatie van lokale hubs.
4. De beschikbaarheid en digitale toegankelijkheid van deelmobiliteit op hubs organiseren.
5. Bij gebiedsontwikkeling stimuleren van de ontwikkeling van hubs.

Voor elke subcategorie worden de passende maatregelen beschreven. Binnen een integrale mobiliteitsstrategie kan de provincie dan de kosten en baten van deze interventies afwegen.

3.1. Streekhubs co-financieren, organiseren en hier regie op voeren

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit[2] blijkt dat de meeste mobiliteitshubs, zeker de streekhubs, een onrendabele top hebben in zowel de ontwikkelingsfase als de exploitatiefase. Daarom is het onwaarschijnlijk dat marktpartijen de bekostiging en organisatie van streekhubs op zich nemen zonder overheidssteun. Ook van gemeenten kan niet verwacht worden dat zij de rol volledig op zich zullen nemen. In de praktijk komt het weinig voor dat het Rijk bijdraagt aan de bekostiging van streekhubs. In theorie is dit wel mogelijk als met de streekhub ook nationale belangen worden gediend, zoals het mogelijk maken van een versnelling van de woningbouwopgave. In de praktijk komt dit echter weinig voor omdat het huidige beleid (van het Rijk en de provincie Noord-Holland) er op gericht is om nieuwe woningen te ontwikkelen in stedelijk gebied en slechts heel beperkt in landelijk gebied. Alle grote gebiedsontwikkelingen in Noord-Holland vinden daarom ook plaats in stedelijk gebied.

Om deze reden zijn kansen om de bekostiging van streekhubs te integreren in gebiedsontwikkelingen en projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren financieel bij te laten dragen beperkt. Het is daarom raadzaam dat de provincie, samen met de gemeente, een aanjagende rol pakt met betrekking tot de bekostiging, organisatie en regievoering van de streekhubs.

Voor een aantal hubvoorzieningen geldt dat zowel de bekostiging, realisatie als exploitatie kan worden overgelaten aan de markt. Dit geldt bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur en post- en pakketkluizen. De provincie kan, in samenwerking met gemeenten wel randvoorwaarden stellen aan deze marktpartijen.
Dat geldt ook voor de ontwikkeling, bouw en exploitatie van de mobiliteitshubs. Die activiteiten kan de provincie, afhankelijk van de locatie, samen met de gemeente, in de markt zetten.

Als beheerder van de openbare ruimte is de gemeente meestal verantwoordelijk voor het beheer van het openbaar gebied van de mobiliteitshub. Indien het grondgebied in het bezit is van de provincie, het Rijk of een derde partij zoals ProRail of NS, ligt deze rol bij deze partijen.

De grondeigenaar kan het beheer uitbesteden aan een derde partij. Zo wordt het beheer van de mobiliteitshubs van Mobipunten B.V. uitbesteed aan een sociale werkplaats.

2 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Verkenning van het concept mobiliteitshub (2021)

De provincie heeft een aantal opties om streekhubs te laten bekostigen, organiseren en hier regie op voeren, namelijk:

Subsidieverlening	Door een subsidiekader met randvoorwaarden voor subsidie op te stellen, kan de provincie sturen op de ontwikkeling en exploitatie van de hub. Zo kan de provincie als randvoorwaarde stellen dat de hub ontwikkeld wordt volgens een uniform beeldmerk dat in de hele provincie wordt gebruikt. Ook kan de provincie randvoorwaarden stellen aan het kwaliteitsniveau van de (deelmobiliteits)hubdienst in ruil voor exploitatiesubsidie. Hiermee creëert de provincie duidelijkheid voor externen over de randvoorwaarden waar hubinitiatieven aan moeten voldoen om in aanmerking te komen voor subsidie en kan de provincie de subsidieverlening ten behoeve van mobiliteitshubs ook beter verantwoorden.
Beheer en/or uitvoeringsorganisatie	De provincie kan een beheer- en/of uitvoeringsorganisatie oprichten of hier (mede)aandeelhouder van worden. De beheer- en/of uitvoeringsorganisatie kan de rol opnemen van mobiliteitsregisseur die verantwoordelijk is voor de bekostiging, ontwikkeling en exploitatie van hubs, inclusief de voorbereiding en inkoop en het contractmanagement van de verschillende mobiliteitsdiensten die op de mobiliteitshubs aangeboden worden. Een voorbeeld van deze constructie is Mobipunten B.V. Mobipunten B.V. heeft als doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Noordkop-gemeenten op niveau te houden door een netwerk van hubs (genaamd Mobipunten) te ontwikkelen en te exploiteren. Momenteel heeft het drie gemeenten als aandeelhouder, maar om opschaling van het netwerk mogelijk te maken zouden meerdere gemeenten en ook de provincie Noord-Holland als aandeelhouder kunnen toetreden. Dat geeft de provincie meer mogelijkheden om te sturen op de ontwikkeling en exploitatie van deze hubs
Optreden als (launching) customer	Vanuit haar coördinerende rol kan de provincie het afzetrisico voor de (deelmobiliteits)hubexploitant verlagen door de vraag naar mobiliteitsdiensten te bundelen om een gecoördineerde, gezamenlijke afname te realiseren. Door overheden te laten fungeren als afnemers van deelmobiliteitsdiensten, kan een deel van de kosten voor de exploitant worden afgedekt, wat het exploitatierisico voor de exploitant verlaagt. De provincie kan dit doen vanuit haar coördinerende rol door gemeenten binnen de provincie samen te brengen met als doel een gezamenlijk inkooptraject voor deelmobiliteitsdiensten te bewerkstelligen. In meer landelijke gebieden is er vaak onvoldoende vraag naar deelmobiliteitsdiensten voor een rendabele exploitatie. Middels een gezamenlijk inkooptraject vanuit meerdere gemeenten en de provincie kan de vraag (de kritische massa) die een deelmobiliteitsexploitant nodig heeft voor een rendabele exploitatie eerder bereikt worden doordat de vraag gebundeld wordt. Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop acht kleine tot middelgrote gemeenten in Noord-Limburg (verenigd in Trendsportal) middels een gecoördineerd inkooptraject gezamenlijk mobiliteitsdiensten (deelauto's, deelfietsen, laadpunten en een MaaS-app) via een Europese aanbesteding in de markt gezet en inkocht. Het doel hiervan was tweeledig: enerzijds het verduurzamen van de dienstreizen van (een deel van) de ambtenaren van deze gemeenten. Anderzijds was het doel om met de gezamenlijk inkoop voldoende volume te creëren voor een consortium van marktpartijen om deelmobiliteit aan te bieden. De gemeenten hebben daarnaast met het consortium afgesproken dat zodra de inzet van deelmobiliteit voor alle medewerkers van de gemeenten beschikbaar is, het consortium het duurzaam deelvervoer ook open stelt voor inwoners van Noord-Limburg. Daarmee willen ze niet alleen het goede voorbeeld geven, maar ook optreden als "launching customers" om deelmobiliteit meer toegankelijk te maken voor inwoners en ondernemers in de regio.
Werkgeversaanpak	Vanuit haar coördinerende rol kan de provincie naast overheden ook werkgevers binnen de provincie stimuleren om deelmobiliteitsdiensten op hubs af te nemen vanuit de werkgeversaanpak. Hierbij kan de provincie samenwerken met partijen zoals de Green Business Club. Uniek aan Noord-Holland is dat het werkgevers gratis ondersteuning biedt bij het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid via de organisatie Breikers, die deel uitmaakt van het overheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Breikers krijgt subsidie van de provincie Noord-Holland om werkgevers kosteloos te adviseren en ondersteunen in het traject naar de inkoop van deelmobiliteitsdiensten. Het doel hiervan is om de drempel voor werkgevers om actief deelmobiliteit te promoten onder hun werknemers te verlagen.

3.2. Regiohubs (laten) bekostigen en organiseren door het verbinden van belangen van verschillende stakeholders

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit[3] blijkt dat de meerderheid van de Nederlandse mobiliteitshubs een onrendabele top hebben in zowel de ontwikkelingsfase als de exploitatiefase. Dit geldt ook voor de meerderheid van de regiohubs (corridorhubs- en stadsrandhubs). Uitzonderingen zijn onder andere de P&R-stadsrandhubs rondom de gemeente Amsterdam, die wel kostendekkend worden geëxploiteerd.
Regiohubs kunnen zowel publiek als privaat gefinancierd worden of via publiek-private partnerschapsconstructies. Over het algemeen zien private partijen landelijke mobiliteitshubs nog als relatief onbeproefd en riskant, wat de kansen voor private bekostiging van deze hubs beperkt. Ook hanteren private partijen over het algemeen hogere rendementseisen dan publieke partijen wat het lastiger maakt om tot een sluitende business case te komen dan wanneer publieke partijen de ontwikkeling en exploitatie voor hun rekening nemen.

Een oplossing is daarom dat publieke partijen de rol van de bekostiger van de regiohubs op zich nemen. Bij stadsrandhubs en corridorhubs kunnen gemeenten en provincie deze rol gezamenlijk oppakken, gezien ze beiden belang hebben bij de ontwikkeling en exploitatie van deze hubs. Indien de hubs worden ingezet als onderdeel van een breder pakket van investeringen en maatregelen binnen een strategie om het mobiliteitssyteem te verduurzamen, kunnen ze ook investeringen in andere projecten onnodig maken. Dit zijn bijvoorbeeld investeringen, wegcapaciteitsuitbreidingen, ov of parkeerruimte. Middels een regionaal vereveningsfonds zouden vermeden investeringen kunnen worden 'ingezet' om mobiliteitshubs mee te bekostigen. Momenteel bestaat er binnen de provincie Noord-Holland nog geen regionaal vereveningsfonds dat hiervoor gebruikt kan worden.

De Rijksoverheid kan de provincie ondersteunen bij de ontwikkeling en exploitatie van regiohubs. Dit geldt zeker voor hubs die gelegen zijn aan het hoofdwegen- en spoornet omdat de Rijksoverheid hier een directe belanghebbende is. Het Rijk kan ook bijdragen aan de bekostiging van mobiliteitshubs wanneer daar landelijke belangen mee zijn gediend. Dit is bijvoorbeeld het geval als door mobiliteitshubs een versnelling van de woningbouwopgave mogelijk wordt gemaakt.

Een manier om de investeringskosten van regiohubs te beperken, is door deze te realiseren op plekken waar reeds hubinfrastructuur is gerealiseerd, zoals bij bestaande treinstations, ov-knooppunten en parkeerplaatsen. De provincie kan zich daarom eerst richten op het voortbouwen op de huidige corridorstrategie en de knooppunten hierbinnen op te waarderen naar mobiliteitshubs. Dit kan het doen in samenwerking met de NS en de overige exploitanten van het ov.

3 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Verkenning van het concept mobiliteitshub (2021)

De provincie heeft een aantal opties om regiohubs te laten bekostigen, organiseren en hier regie op voeren, namelijk:

Samenwerkingsmogelijkheden rondom NS-stations	De provincie kan in samenwerking met NS werken aan het beter integreren van de ov-fietsen in het bredere mobiliteitshubnetwerk. Er lopen reeds verschillende pilots waarop de provincie kan voortbouwen. Zo investeert de NS momenteel samen met de provincie Noord-Holland in een aantal projecten met als doel het deur-tot-deur vervoer te verbeteren. Ook wordt het aantal locaties waarop de ov fiets wordt aangeboden vergroot en wordt het aantal ov-fietsen op bestaande locaties vergroot. In de toekomst liggen er ook kansen om de elektrische ov-fiets in te zetten op hubs in Noord-Holland. Momenteel betalen gebruikers van ov-fietsen een toeslag wanneer zij de ov-fiets op een andere locatie willen inleveren dan ze deze hebben opgehaald. Daardoor biedt het ov-fietssysteem de eindgebruikers niet dezelfde flexibiliteit als andere back-to-many deelfietssystemen waar deze toeslag niet geldt. De provincie zou in samenwerking met de NS kunnen verkennen of deze toeslag verminderd of afgeschaft kan worden. Daarnaast kan worden verkend in hoeverre back-to-many deelfietssystemen van andere marktpartijen kunnen worden opgeschaald, zowel bij NS-stations als daarbuiten. Voorbeelden van dit soort marktpartijen in Noord-Holland zijn onder andere Donkey Republic, Uw Deelfiets en Hello-Bike. Daarnaast wordt samen met de NS en ProRail een manifest geschreven om deelfietsen van andere aanbieders te faciliteren bij NS-stations op basis van opgedane ervaringen met pilots in 2021-2022. Hierop kan de provincie voortbouwen bij het verkennen van de verschillende mogelijkheden om het deelmobiliteitsaanbod rondom de NS-stations te vergroten en deze stations daarmee meer op te waarderen tot mobiliteitshubs.
Samenwerkingsmogelijkheden met overige OV-exploitanten	De provincie kan vanuit een coördinerende rol via ov-concessies sturen op de dienstverlening van de ov-concessienemers. Een voorbeeld waar dit al is gebeurd, is bij de concessieverlening door Vervoerregio Amsterdam aan Egged Bus Systems (EBS) voor Zaanstreek-Waterland. Bij de aanbesteding van deze concessie heeft de provincie de potentiële concessienemers gevraagd om de dienstverlening wat te verbreden van aanbieder van ov-diensten naar de rol 'mobiliteitsmakelaarsrol'. Binnen deze rol draait het niet puur om het aanbieden van ov-diensten, maar ook om het faciliteren van overstappen van ov op deelmobiliteit, bijvoorbeeld door de inzet van Mobility-as-a-Service en mobiliteitshubs. Een andere mogelijkheid voor de provincie is het aanbesteden van een deelmobiliteitsdienst in samenwerking met gemeenten en de ov-concessiehouder. Dit is de provincie Noord-Holland momenteel aan het voorbereiden in de Gooi en Vechtstreek. De insteek is hier om een deelfietsexploitant te selecteren die niet is gekoppeld aan de ov-vervoerder, maar wel geïntegreerd wordt in MaaS-apps. Ook wordt er in de uitvraag flexibiliteit ingebouwd ten aanzien van de hublocaties. Concreet betekent dit dat de deelfietsen in de zomer op andere hubs kunnen worden geplaatst dan in de winter omdat de verwachting is dat ze in de zomer voor andere typen trips gebruikt worden. Dit project wordt bekostigd vanuit zowel de provincie, de gemeente en de ov-exploitant. De provincie gaat de resultaten van dit project monitoren zodat het geleerde lessen ook kan toepassen in andere ov-concessies.

Op korte termijn zijn de mogelijkheden van de provincie om via ov-concessies te sturen op mobiliteitshubs beperkt. Want zoals te zien is in het overzicht op de volgende pagina, lopen de meeste concessies pas over meer dan vijf jaar af. Een ander aandachtspunt is dat ov-concessies in de basis gekaderde raamwerken zijn die weinig flexibiliteit bieden om te experimenteren. Tot slot is nog een aandachtspunt dat ov-partijen beperkt capaciteit, budget en expertise hebben om invulling te kunnen geven aan een vergaande 'mobiliteitsmakelaarsrol'.
Deze rol vraagt namelijk kennis en ervaring op meerdere gebieden, waaronder deelmobiliteit, Mobility-as-a-Service en marketing en communicatie.

Overzicht van OV-concessies binnen de provincie Noord-Holland

Concessie	Concessieverlener	Loopt af in:
Amsterdam	Vervoerregio Amsterdam	2024
Haarlem-IJmond	provincie Noord-Holland	2027
Noord-Holland Noord	provincie Noord-Holland	2028
Gooi en Vecht	provincie Noord-Holland	2030
Amstelland-Meerlanden	Vervoerregio Amsterdam	2032
Concessie Waterland-Zaanstreek	Vervoerregio Amsterdam	2033

Net als bij streekhubs, kan de provincie ook bij regiohubs de bekostiging, realisatie en exploitatie van een aantal mobiliteitshubfuncties (deels) overlaten en of overdragen aan de markt. Dit geldt bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur en post- en pakketkluizen. De provincie kan in samenwerking met gemeenten en ov-exploitanten zoals de NS wel randvoorwaarden stellen aan deze marktpartijen. Dat geldt ook voor de ontwikkeling, bouw en exploitatie van de mobiliteitshubs. Die activiteiten kan de provincie, afhankelijk van de locatie, samen met de gemeente, in de markt zetten.

3.3. Ondersteunen bij ontwikkeling en exploitatie van lokale hubs

Het primaire belang van lokale hubs ligt bij gemeenten, evenals de kennis die noodzakelijk is om regie te kunnen voeren op dit type hubs. De provincie kan vanuit een expertrol ondersteunen bij de ontwikkeling en exploitatie van lokale hubs.

Informatie/Kennis

Zo kan de provincie gemeenten voorzien van concrete factsheets en handvatten om de ontwikkeling van hubs te versnellen. Voorbeelden hiervan zijn standaardovereenkomsten voor samenwerkingsafspraken met deelauto exploitanten en voorbeeldteksten voor het opnemen van afspraken deelmobiliteitsaanbieders in de Algemene Plaatselijke Verordening. De provincie kan hier voortbouwen op initiatieven door andere partijen zoals:

- Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040. Dit biedt inzichten in de stand van zaken en doelen van de MRA.
- MRA werkplaats deelmobiliteit en projecten uit Multimodaal toekomstbeeld MRA. Dit biedt inzichten in beleidsmogelijkheden voor deelmobiliteit en mobiliteitshubs.
- CROW Mobiliteitshubs Landelijk Gebied. Dit biedt inzicht in ervaringen uit Mobipunten.
- Krachtenbundeling Smart Mobility. Dit betreft een landelijk initiatief met deelname van meerdere grote steden.
- Wegwijzer Hubs – MRA-platform Smart Mobility. Dit biedt inzicht in het proces van mobiliteitshubontwikkeling.

Een uitgebreider overzicht van initiatieven waarop de provincie kan voortbouwen, staat in de Bijlage D.

Herkenbaarheid

De provincie kan daarnaast vanuit haar coördinerende rol bijdragen aan het borgen van de herkenbaarheid van het mobiliteitshubnetwerk. Voor de gebruikerservaring van de eindgebruiker is het belangrijk dat mobiliteitshubs qua look en feel een uniforme uitstraling hebben. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van hubs. Wanneer iedere gemeente haar eigen beeldmerk voor een hub voert, verhoogt dat de complexiteit voor de gebruiker en daarmee ook de drempel voor gebruik. De provincie kan een consistente merkvoering bij nieuwe mobiliteitshubinitiatieven stimuleren of afdwingen door voorwaarden te stellen aan haar ondersteuning, in de vorm van bijvoorbeeld subsidie of inzet van medewerkers van de provincie. Hierbij ligt het voor de hand dat de provincie de landelijke identiteit voor hubs hanteert, zoals opgenomen in het handboek 'De identiteit voor hubs'.

Bekendheid

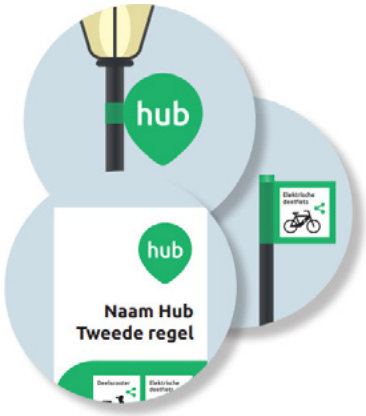
In samenwerking met de Vervoerregio, de MRA en gemeenten kan de provincie tot slot marketing- en communicatiecampagnes inzetten om de bekendheid van (de baten van) mobiliteitshubs en deelmobiliteit te vergroten. Momenteel is een beperkt deel van de bevolking van Nederland bekend met mobiliteitshubs en deelmobiliteit en nog een beperkter deel heeft er wel eens gebruik van gemaakt. Middels gerichte communicatie- en marketingcampagnes kan het bewustzijn rondom deelmobiliteit vergroot worden, wat kan resulteren in een gedragsverandering en (indirect) in een verbetering van de deelmobiliteitsexploitatie. De provincie kan bijdragen aan dit soort campagnes vanuit haar coördinerende rol door lopende initiatieven breder uit te rollen. Zo kan de provincie voortbouwen op de deelmobiliteitscampagne ("Blij dat ik deel") van de gemeente Amsterdam.

Daarnaast kan de provincie vanuit haar aanjagende en sturende rol voor specifieke doelgroepen van regiohubs en streekhubs ook eigen campagnes initiëren. Probeeracties kunnen binnen deze campagnes een goed middel zijn om bepaalde doelgroepen ertoe te zetten om zelf de voordelen van deelmobiliteit een keer te laten ervaren en daarmee over de drempel tot het eerste gebruik te maken. Dit geldt ook voor werkgevers die hun mobiliteitsbeleid wensen te verduurzamen, maar worstelen met de vraag op welke wijze ze dit het beste kunnen doen. Zoals eerder genoemd kan Breikers bijdragen aan het verduurzamen van het mobiliteitsbeleid van werkgevers in de provincie Noord-Holland.

Handboek identiteit hubs

Het is belangrijk dat mobiliteitshubs herkenbaar, zichtbaar en idealiter ook uniform vormgegeven zijn, ongeacht wie de ontwikkelaar of exploitant is. Daarom is in opdracht van meerdere gemeentes en provincies het handboek identiteit hubs ontwikkeld. Dit handboek bevat logo's, pictogrammen en instructies om te gebruiken voor de inrichting en wayfinding van hubs.

Momenteel zijn er in het land meerdere hubs waar deze identiteit als pilot is toegepast, waaronder een hub in Amsterdam-Zuid. De provincie Noord-Holland stuurt op het gebruik van deze identiteit.



3.4. De beschikbaarheid en digitale toegankelijkheid van deelmobiliteit op hubs organiseren

Momenteel zijn er verschillende private partijen die op eigen initiatief en risico deelmobiliteits- en mobiliteitshubinitiatieven uitbaten in de provincie Noord-Holland. De grote meerderheid van de partijen is actief in de stedelijke gebieden van Noord-Holland. Dit komt doordat voor een rendabele exploitatie van deelmobiliteit en mobiliteitshubs een minimale marktvraag nodig is die in de landelijke gebieden moeilijk gerealiseerd kan worden. Zelfs in meer stedelijke gebieden is de winstgevendheid van deze vorm van deelmobiliteit over het algemeen laag. Als gevolg hiervan is de continuïteit van dit soort diensten ook geen vanzelfsprekendheid. Momenteel geldt over het algemeen dat private deelmobiliteitsaanbieders op basis van het gemeentelijke vergunningskader geen leveringsplicht hebben. Dit betekent dat in de praktijk deelmobiliteitsaanbieders gedurende de looptijd van de vergunning op elk moment kunnen besluiten om hun dienst op te heffen. Wanneer overheden veel randvoorwaarden stellen aan de exploitatie door deze aanbieders bestaat het risico dat de winstgevendheid van de exploitatie verder onder druk komt te staan.

Andersom kunnen overheden de exploitatie ook aantrekkelijker maken door bijvoorbeeld te sturen op een langere exploitatielooptijd en door het geven van vergunningen aan maximaal twee tot drie deelmobiliteitsaanbieders. De provincie kan, in samenwerking met de MRA, Vervoerregio en gemeenten, via een aantal manieren op sturen op deelmobiliteitsaanbieders voor de ontwikkeling en exploitatie van een provinciaal mobiliteitshubnetwerk, namelijk:

Sturen op deelmobiliteitsaanbod op hubs	In de huidige situatie maken gemeenten direct afspraken met deelmobiliteitsaanbieders. Gemeenten kunnen hierbij voorwaarden stellen aan de exploitatie van aanbieders in de openbare ruimte, zoals via een vergunningskader. De grotere gemeenten in Noord-Holland hebben dit al gedaan of zijn dit aan het voorbereiden. In deze gemeenten hanteren de mobiliteitsaanbieders momenteel deels een freefloating-model waarmee gebruikers de deelvoertuigen overal in het exploitatiegebied mogen achterlaten. In het vergunningskader kunnen gemeenten als voorwaarden opnemen dat deelmobiliteitsaanbieders voor deelmobiliteitsaanbod zorgen op mobiliteitshubs zoals hier wordt regiohubs genoemd.
Afstemming bij aanbiedersselectie	In de huidige situatie selecteren gemeenten onafhankelijk van elkaar deelmobiliteitsaanbieders. Hierdoor kan het voorkomen dat een eindgebruiker die in gemeente A een rit met een deelscooter start deze niet in gemeente B mag beëindigen omdat gemeente B geen vergunning heeft verleend aan de deelmobiliteits-aanbieder die actief is in gemeente A. Dit beperkt de reismogelijkheden voor de eindgebruiker. En daarnaast staat het ook haaks op de wens van gemeenten om deelscooters en (elektrische) deel(bak)fietsen juist te promoten als alternatief voor de auto, aangezien juist de langere ritten vaak ritten tussen verschillende gemeenten zijn. Vanuit haar coördinerende rol kan de provincie samen met gemeenten, de Vervoerregio en de MRA sturen op nauwere afstemming tussen gemeenten (waartussen veel reisbewegingen zijn) bij het selecteren van aanbieders.
Spreiding van deelvoertuigen	In de huidige situatie staat een relatief groot deel van de deelmobiliteitsvoertuigen in wijken in stadscentra met veel hoge inkomens, terwijl deelmobiliteit juist in meer afgelegen wijken of dorpen een grote bijdrage kan leveren aan vervoersarmoede. De provincie kan in samenwerking met gemeenten proberen te sturen op spreiding van de deelvoertuigen over meerdere gemeenten. Zo wordt bereikt dat een aanbieder niet alleen in de grote gemeenten deelvoertuigen neerzet, maar ook in de kleinere gemeenten daaromheen. Op deze wijze kan het exploitatiegebied met hubs als een olievlek worden uitgebreid. Hoewel in de kleinere gemeenten deelvoertuigen vaak minder gebruikt worden dan in de grote stedelijke gebieden, laten (internationale [4]) voorbeelden zien dat het mogelijk is om op deze wijze het exploitatiegebied te vergroten. Zeker wanneer maximaal twee tot drie aanbieders worden geselecteerd zodat de concurrentie enigszins beperkt is en de aanbieders mogelijkheden hebben om te profiteren van schaalvoordelen.
Regionaal vergunningskader	In de huidige situatie worden vergunningen voor deelmobiliteit op gemeenteniveau verleend. Maar om beter te sturen op het borgen van het regionale belang van deelmobiliteit kan de provincie ook het initiatief nemen om regionale vergunningskaders op te stellen. Waarbij provincie en gemeenten gezamenlijk voorwaarden opstellen op basis waarvan ze deelmobiliteitsaanbieders selecteren voor een exploitatiegebied dat meerdere gemeenten bestrijkt. Dit is pas een optie als de vergunningen die al door de individuele gemeenten verleend zijn. Het verkennen van de mogelijkheid van een regionaal vergunningskader kan al wel op korte termijn in gang worden gezet. In deze verkenning kan worden onderzocht voor welke regio of regio's een regionaal kader kan werken. Ook kunnen gezamenlijke voorwaarden worden opgesteld die het belang van zowel de individuele gemeenten als de provincie zouden dienen en ook werkbaar zijn voor de mobiliteitsaanbieders.

4 Steden als Gent, Düsseldorf, Keulen en Rome sturen bijvoorbeeld actief op het spreiden van deelvoertuigen over verschillende zones in de stad, waardoor deze zowel in het centrum staan (waar de exploitatie relatief winstgevend is) als buiten het centrum (waar de exploitatie relatief minder winstgevend is).

3.5. Stimuleren ontwikkeling hubs in gebiedsontwikkelingen

In de provincie Noord-Holland vindt een forse verstedelijking plaats, met name binnen het gebied dat ook onderdeel is van de MRA. De verwachting, zoals geschetst in het Multimodaal Toekomstbeeld, is dat er in de MRA in 2030 al 250.000 woningen bijkomen en de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen groeit. Deze ontwikkeling zet druk op ons mobiliteitssysteem en daarmee druk op het prettig bewegen in onze steden, dorpen en daar buiten. In het Multimodaal Toekomstbeeld wordt dan ook geconcludeerd dat bij verdere verstedelijking de brede welvaart in de regio achteruit gaat, tenzij er aanvullend beleid komt. Mobiliteitshubs zijn één van de beleidsoplossingen die kunnen bijdragen aan de brede welvaart, zoals eerder in dit rapport is toegelicht.

Daarnaast kunnen mobiliteitshubs ook bijdragen aan de woningbouw- en verstedelijkingsopgave omdat door de inzet van hubs de gemeentelijke parkeernorm vaak verlaagd kan worden. Door de bespaarde parkeerplaatsen kunnen er meer woningen gerealiseerd worden dan zonder mobiliteitshubs het geval geweest zou zijn. Zo laat onderzoek in opdracht van provincie Zuid-Holland zien dat door het verlagen van de parkeernorm 30.000 woningen extra gebouwd kunnen worden. Zowel de provincie als het Rijk hebben daarom belang bij het aanjagen van mobiliteitsoplossingen zoals mobiliteitshubs met als doel om verlaging van de parkeernorm mogelijk te maken en daarmee een drempel weg te nemen voor het realiseren van de woningbouwopgave. De provincie Noord-Holland heeft mede om deze redenen subsidiegelden uit het ov fonds gereserveerd voor verschillende mobiliteitshubontwikkelingen binnen gebiedsontwikkelingen, zoals Haarlem Nieuw-Zuid.

Haarlem Nieuw-Zuid betreft een regionale mobiliteitshub. Deze hub vormt een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een gebiedsontwikkeling met een hoogstedelijke leefomgeving met ongeveer 2.000 woningen en aanvullende voorzieningen zoals winkels. De provincie heeft momenteel acht miljoen gereserveerd om bij te dragen aan deze hubontwikkeling. Vanuit het Rijk is voor dit knooppunt in het BO-leefomgeving ook 34 miljoen euro subsidie toegezegd.

Aan deze subsidieverlening kan de provincie voorwaarden stellen en daarmee sturen op bijvoorbeeld het beeldmerk van mobiliteitshubs met als doel het realiseren van unifome en herkenbare hubs binnen de hele provincie. Buiten het stellen van voorwaarden aan subsidies, heeft de provincie Noord-Holland beperkt instrumenten om direct te sturen op de realisatie van mobiliteitshubs in gebiedsontwikkelingen. De provincie kan hiervoor wel aanvullende mogelijkheden verkennen om te sturen op mobiliteitshubs in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop de provincie Zuid-Holland stuurt op parkeren in gebiedsontwikkelingen. De provincie Zuid-Holland heeft namelijk in haar omgevingsverordening richtlijnen opgenomen ten aanzien van maximumparkeernormen. Dit geeft de provincie Zuid-Holland een juridische basis om te sturen op maximumparkeernormen bij gebiedsontwikkelingen.

Met Bereikbare Steden wordt per gebied een aanpak uitgewerkt, waarin wonen, werken, openbare ruimte en bereikbaarheid samenkomen. De negen gemeenten in het programma zijn Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. Zij hebben in deze gebiedsplannen investeringen in beeld gebracht die nodig zijn om te zorgen voor een evenwichtige ontwikkeling van de stadsharten in de periode tot 2023. Daarnaast bevat elk gebiedsplan een lijst met projecten en maatregelen die nodig zijn om het gebied te kunnen ontwikkelen. Mobiliteitshubs kunnen hier nadrukkelijk worden opgenomen in samenhang met andere projecten zoals de aanleg van een nieuwe busbaan, fietsparkeerplekken of het autovrij maken van een weg.

Op het vlak van bekostiging liggen er bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs binnen nieuwe gebiedsontwikkeling ook kansen. Zo kunnen er afspraken worden gemaakt met de vastgoedontwikkelaar en -eigenaar over de bekostiging van mobiliteitshubs. Projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren kunnen financieel bijdragen aan de bekostiging wanneer hun doelgroepen van de hubs gebruik maken en/of er door de hubs ook kosten kunnen worden vermeden, bijvoorbeeld voor de realisatie van parkeerplaatsen.Het Rijk kan ook bijdragen aan de bekostiging van mobiliteitshubs wanneer dat een versnelling van de woningbouwopgave mogelijk maakt.

Dit gebeurt al vanuit de versnellingsafspraken de 'BO Leefomgeving' en de recente toezeggingen van het 'BO MIRT'. Het Rijk heeft in totaal veertien gebieden aangewezen als grootschalige woningbouwgebieden, waarvan twee binnen de provincie Noord-Holland: 'regio Amsterdam' en 'MRA West'. Daarnaast kan de rol van mobiliteitshubs ook nadrukkelijk worden opgenomen in Bereikbare Steden, een gezamenlijke aanpak van de MRA en de Rijksoverheid.

Het inrichten van mobiliteitshubs bij nieuwe woningbouwlocaties is extra relevant omdat mobiliteitskeuzes grotendeels een gevolg zijn gewoontegedrag. Dit betekent dat wanneer een mobiliteitshub in een bestaande omgeving wordt ingepast dit gewoontegedrag eerst doorbroken moet worden. Een verhuizing vormt een natuurlijk moment om het mobiliteitsgedrag te heroverwegen. Daarom is het voor nieuwe bewoners makkelijker om het gebruik van mobiliteitshubs onderdeel te laten worden van hun mobiliteitsgedrag. De provincie kan gemeenten vanuit een expertrol ondersteunen bij het integreren van mobiliteitshub in nieuwe gebiedsontwikkelingen en het zorgen dat de hubs aansluiten bij de juiste doelgroepen. Hierbij kan het voortbouwen op lopende initiatieven van andere partijen zoals de Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility van de MRA.

3.6. Hoe kunnen we onze koers globaal in de tijd plotten?

	Strategievorming &-deling (2023-2024)	Realisatie (2024-2026)	Opschaling (2025-2030)
Doel	Ontwikkelen van een strategie voor mobiliteitshubs waarin de provincie haar rol bij de ontwikkeling en exploitatie van hubs uitwerkt en het delen van deze strategie met belanghebbenden zoals gemeenten om draagvlak te creëren en koudwatervrees voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs weg te nemen.	Doorontwikkelen van regiohubs in samenwerking met NS, ov- exploitanten en deelmobiliteitsaanbieders, opschalen van streekhubs vanuit een aanjagende rol, voortbouwend op bestaande initiatieven, en tot slot: sturing op lokale hubs en hubs in nieuwe gebiedsontwikkelingen en eenduidige deelmobiliteit.	Verder opschalen van het netwerk van mobiliteitshubs aan de hand van de monitoring van de ontwikkelde hubinitiatieven.

Initiatieven	√ Ontwikkeling van mobiliteitshubsstrategie
	√ Presenteren van hubsstrategie aan belanghebbenden (onder andere gemeenten in de provincie, de Vervoerregio en de MRA).
	• Het integreren van de hubstrategie in de bestaande governance van RMP en MRA en opnemen van mobiliteitshubs in het OV-Fonds 2.0.
	• Ontwikkelen van monitoringsindicatoren (KPI's) aan de hand waarvan het succes van mobiliteitshubs gemeten kan worden en kan worden bijgestuurd.
	• Identificeren van 'laaghangend fruit' kansen om op korte termijn nieuwe mobiliteitshubs te ontwikkelen
	  ◦ door voort te bouwen op bestaande initiatieven (zoals Mobipunten B.V. en het deelfietsaanbod in de Gooi en Vechtstreek).
	  ◦ door knooppunten op te waarderen tot hubs. Onder andere door het deelmobiliteitsaanbod te organiseren op NS-stations en HOV-knooppunten in samenwerking met NS en OV-exploitanten en deelmobiliteitsaanbieders.
		Mogelijke oplossingsrichtingen zijn:
		• Experimenteren met de ontwikkeling en exploitatie van nieuwe hubs met verschillende overheidspartijen en andere relevante partijen. Bijvoorbeeld door voort te bouwen op initiatieven als Mobipunten B.V. of het experiment bij P+R Muiden om forensen op de A1 te verleiden hun reis via OV te vervolgend.
		• Monitoren van de hubontwikkeling en bijsturen.
		• Verkennen en opzetten van een beheerorganisatie voor de ontwikkeling en exploitatie van (landelijke) hubs.
		• Verkennen en uitvoeren van mogelijkheden voor het stimuleren van hubontwikkeling in (her) ontwikkelinglocaties voor woningbouw).
		• Verkennen en mogelijk ontwikkelen van regionale vergunningskaders voor deelmobiliteit en hubs.
		• Verkennen en mogelijk ontwikkelen van subsidie-instrumenten en een provinciaal (verevenings)fonds.
		• Verkennen hoe via nieuwe OV-concessie kan worden gestuurd op de doorontwikkeling van OV-aanbieders naar die van 'mobiliteitsmakelaarsrol', zoals voor Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond.
		• Nieuwe samenwerkingsstructuur met MRA, Vervoerregio en het Rijk opstellen voor effectievere samenwerking rondom mobiliteitshubs en nauwere afstemming tussen lopende initiatieven.
		• Gemeenten voorzien van kennis en handvatten om hubontwikkeling te versnellen zoals:
		  ◦ Handreiking integratie smart hubs
		  ◦ Gespreksinstrument VerduurSamen
		  ◦ Mobiliteitsprogramma van Eisen
		  ◦ Sturen op een eenduidig beeldmerk van hubs.
			• Monitoren van de hubontwikkeling, identificeren van witte vlekken waar nieuwe hubs noodzakelijk zijn en het ontwikkelen van hubs op die plekken.
			• Opschalen van regionale vergunningskader voor deelmobiliteit.

4 Monitoring, meten van succes en prioriteiten

4.1. Hoe meten we succes?

Hubs zijn niet los te zien van het grotere mobiliteitssysteem waar zij onderdeel van uitmaken. Het direct meetbaar maken van de effecten van de mobiliteitshubs en hoe deze bijdragen aan de eerder gestelde doelen is daarom ingewikkeld. Toch is het voor de provincie Noord-Holland van belang om te monitoren of de hubs bijdragen aan de gestelde doelen van deze hubstrategie.

De doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, zoals uiteengezet in hoofdstuk 1, kunnen worden afgezet tegen de vier dimensies van het brede welvaartsmodel voor mobiliteit. Aan deze doelstellingen kunnen in een volgend stadium beoogde effecten of zelfs KPI's worden gekoppeld en kan de provincie de beoogde effecten van hubs monitoren en vervolgens goed hierop sturen.

In bijlage C is een voorzet gemaakt waarin de gestelde doelstellingen verder zijn uitgewerkt. Het monitoren van al deze effecten of KPI's is echter omvangrijk. Omdat hubs vaak schakels zijn in het grotere mobiliteitssysteem is het ook niet altijd mogelijk om het directe effect van hubs op de brede welvaart aan te tonen. Het is voor de provincie van groot belang om middels een monitoringsstrategie keuzes te maken in wat en hoe er gemonitord gaat worden. Het is logisch om dit te koppelen aan de monitoringsmethodiek en datastromen vanuit de Monitor ov-knooppunten provincie Noord-Holland.

4.2. Hoe kunnen we (bij)sturen? – gebruik van hubs en locaties

Naast het meten van succes op de brede welvaartsdoelen op provinciaal niveau, is het van belang om het functioneren van het systeem en de individuele hubs te monitoren. Functioneren de hubs binnen het grotere netwerk zoals bedoeld? Is er voldoende aanbod? Voldoen hubs aan de gestelde kwaliteitseisen? Functioneert de digitale ontsluiting?

Data die op hubniveau een indicatie geven voor het functioneren van een hub in het grotere hubnetwerk zijn bijvoorbeeld:

- Reizigersstromen, uitgesplitst per doelgroep.
- Gebruik deelmobiliteit en ov op hubniveau.
- Laadcapaciteit op hubniveau/gebied (in geval van freefloating).
- Kwaliteitscriteria en ontwikkeling hubs (aan de hand van richtlijnen kwaliteitscriteria, opgenomen in bijlage B).
- Financiële stromen. Wie heeft welke investeringen gedaan voor het ontwikkelen en beheren van de hub?

Een voorwaarde om deze data ook binnen het grotere netwerk van hubs in te kunnen zetten, is dat voor de data vanuit de verschillende gemeenten, vervoerders en andere partijen dezelfde meeteenheden en criteria worden gebruikt. Zo wordt voorkomen dat data van verschillende hubs niet te vergelijken of te combineren is. Samenwerking en duidelijke afspraken aan de voorkant zijn hiervoor cruciaal. Het inzichtelijke maken van bovenstaande data is ook voor de gemeenten en andere partijen in de regio nuttig om geleerde lessen op te halen en te delen en waar mogelijk verdere samenwerkingen aan te gaan.

Deze kaders en afspraken, moeten samen met de verdere uitdieping van de overkoepelende doelen in een volgende fase worden uitgewerkt in duidelijke monitoringsafspraken en -instrumenten. Een vervolgstap die nodig is om te kunnen monitoren is het maken van afspraken over het delen van data die verzameld wordt door deelmobiliteits- en ov-partijen. De provincie kan hierbij voortbouwen op al bestaande initiatieven zoals het gebruik van standaard als de City Data Specificatie Mobiliteit (CDS-M) en het Dashboard Deelmobiliteit van de CROW.

Bijlage A

Benchmark

N.B Deze bijlage is alleen digitaal (op een scherm) leesbaar.

#	Naam hub	Provincie	Gemeente	Status	Hub categorie	Voorzieningen					Beleidsdoel	Gebruiksdoel	Doelgroepen	Governance & financiering	Succesfactoren / faalfactoren	Relevantie	Bron
						Fiets	OV	Deelmobiliteit	Auto	Overig							
1	Buurthubs Amsterdam: hub op Marineterrein	Noord-Holland	Amsterdam	In voorbereiding	buurthub	parkeren	-	deelauto, elektrische deelfiets, elektrische deelbakfiets	-	-	1. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt, waardoor meer ruimte ontstaat voor ander ruimtegebruik. 2. Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners	Alternatief bieden voor het eigen autobezit	Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen	onderdeel van Europese eHUBS project		pilot voor buurthubs	https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/hubs/buurthub/#h04805c4e-e16a-4887-9485-448aa7b80d19
2	E-lympic Stadionplein	Noord-Holland	Amsterdam	In voorbereiding	wijkhub	parkeren, laadfaciliteit	tram en bushalte op 100m afstand	deel(bak)fiets, deelscooter, deelauto's; laadfaciliteit	parkeren, laadfaciliteit	opwek en opslag energie	1. Verminderen aantal benodigde parkeerplaatsen in de wijk, zowel op straat als inpandig. 2. Minder (bestel-)autoritten de wijk in.	Parkeren voor bewoners/bezoekers van de wijk. Last mile wijk in. Vervoer wijk en stad uit. Alternatief bieden voor eigen autobezi	1. Bewoners. 2. Bedrijven. 3. Bezoekers van bewoners en bedrijven. 4. Retail, pakketten en horeca.	Marktuitvraag geregisseerd vanuit de gemeente Amsterdam			https://www.amsterdam.nl/innovatie/mobiliteit/lympic-mobility-hub/
3	Appeltjesmarkt / Europarking	Noord-Holland	Amsterdam	In voorbereiding	wijkhub	parkeren	tram en bushalte	deel(bak)fiets, deelscooter, deelauto's; laadfaciliteit	parkeren, laadfaciliteit	opwek van energie, logstieke functie, reisinformatie	1. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners 3. Verbeteren luchtkwaliteit. 4. Verminderen van fietsparkeren op straat.	Parkeren voor bewoners en bezoekers voor de wijk / binnenstad Vervoer de wijk en binnenstad uit Alternatief bieden voor eigen autobezit	Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk)	Regie ligt bij gemeente Amsterdam			Presentatie herontwikkeling Appeltjesmarkt
4	P+R Hoogkerk	Groningen	Groningen	actief	stadsrandhub	parkeren	buslijnen (lokaal en regionaal)	elektrische deelfietsen, hubtaxi	parkeren, laadfaciliteit	reisinformatie	Minder autoritten de stad in.	Overstap van auto naar HOV(bus)	Bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen	Een samenhangend beleid op het gebied van openbaar vervoer en parkeren is noodzakelijk. Dit vergt samenwerking tussen de provincie als concessieverlener openbaar vervoer en de gemeente als wegbeheerder en verantwoordelijke voor het parkeerbeleid.	Randvoorwaarde: hoge frequentie van (H)OV tussen hub en stedelijke bestemmingen Randvoorwaarde: Integraal parkeerbeleid (sturende tarieven en schaarse parkeervoorzieningen bij stedelijke bestemmingen)	voorbeeld van stadsrand hub buiten Noord-Holland	https://www.reisviahub.nl/hubs/hoogkerk-p-r/
5	Bushalte De Punt	Groningen	De Punt	actief	streekhub	parkeren	bus (regionaal)	hubtaxi	-	reisinformatie	verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen, openbaar vervoer; fungeert als poort naar bestemmingen in het nabij gelegen stedelijke gebied.	Overstap van fiets naar HOV(bus)	Bewoners, bezoekers (sociaal, zakelijk), forenzen			voorbeeld van streekhub buiten Noord-Holland	https://www.reisviahub.nl/hubs/de-punt-busstation/
6	Den Oever (mobipunt)	Noord-Holland	Den Oever	actief	streekhub	parkeren	bus (regionaal)	deelfiets en deelauto	parkeren	horeca, toilet	Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners en bezoekers	Overstap tussen HOV (bus) en fiets/auto/deelfiets	Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief)	Mobippunten BV is als project opgestart en gefinancierd vanuit de Kop Werktl, een samenwerkingsverband tussen de Noordkop gemeenten en de Provincie. Bv de deelauto's worden door hen gefinancierd. Zonder winstoogmerk om langlopende verplichtingen aan te kunnen gaan. Aandeelhouders: wethouders van de 3 gemeenten. De directeur stuurt de organisatie aan en rapporteert aan de aandeelhouders. Ondersteuning van specifiek aangewezen ambtenaren per gemeente. Administratie door extern bureau, controller voor de inkomsten/uitgaven, resultaten besproken in aandeelhoudersvergadering. Inkomsten: verhuren van ruimte voor de verschillende activiteiten.	Goede samenwerking met de gemeente en sociale werkplaats voor het onderhoud van de mobipunten en bepaalde vormen van deelmobiliteit; Politieke lobby werkt indien nodig (bv bij participatie bedrijven voor omleggen buslijn naar industriegebied); Funding is goed geregeld waardoor voor een lange periode, lees minimaal 3 jaar, de organisatie gefinancierd kan worden; Duidelijke definitie waar een mobipunt geplaatst kan worden en duidelijk hoe een mobipunt en deelmobiliteit geplaatst kan worden; Bij de eerste oplevering al een basis netwerk neergelegd; Naamsbekendheid groeit mede door goede samenwerking met de verschillende leveranciers; Participatie meerdere deelmobiliteitsaanbieders en OV bedrijven; Duidelijke contracten tussen Mobipunten en verschillende leveranciers; Meerdere deelauto's werken (en op enkele plaatsen hebben we deelmobiliteit verschoven); Participatie van gemeenten en werkgevers waardoor een basis is neergelegd voor de deelauto aanbieders om een aantal deelauto's te plaatsen bij verschillende Mobipunten; Duurzame lokaal gebouwde multifunctionele zuilen waarmee plastic gerecycled wordt en de aanschaf- en implementatiekosten verlaagd zijn; Experimenten leveren meer inzicht op dan (dure tijdrovende) adviesrapporten; Fysieke communicatie via de TFT schermen in de bus en meerdere (regelmatige) persberichten in meerdere weekbladen; Social media campagne op linkedin is geslaagd; Meerdere gemeenten hebben interesse. Doelgroep is lastig te "grijpen". Het bereiken en informeren van deze groep bij zowel werkgever/werknemer als inwoners gaat gestaag maar langzaam; Covid heeft in het bereiken van de doelgroep en gebruik van de deelmobiliteit en OV niet meegeholpen. In de lockdowns is deelmobiliteit en OV zeer beperkt gebruikt, waardoor druk op de dienstregeling bij	Rol voor werkgever in financiering; Mobipunten is een van de weinige projecten die in de streek bereikbaarheid en later leefbaarheid wil realiseren met een stevig opgezette organisatie en funding; De samenwerking tussen de publieke en private partijen is goed. Contractueel zijn de afspraken vastgelegd en is de governance geregeld. Het werkt op meerdere plekken; Uitstraling, communicatie en marketing staat, al blijft de uitdaging sales en gedragsverandering. Dit laatste aspect, sales en gedragsverandering, komt weinig voor op de agenda; Meerdere gemeenten hebben interesse.	https://mobipunt.nu/mobipunt/den-oever/ https://dekopwerkt.nl/eerste-deelautos-in-gebruik-bij-mobipunten/
7	Station Den Helder (mobipunt)	Noord-Holland	Den Helder	actief	regiohub	parkeren	treinverbinding richting Amsterdam, bus (lokaal en regionaal)	deelfiets en deelauto	parkeren	horeca, toilet, laadfaciliteit, flexwerkplek	1. Betere bereikbaarheid van het OV. 2. Meer mobiliteitsopties (stad-in en -uit). 3. Minder autoritten stad-in en minder bezoekers-parkeren in de stad. 4. Meer potentieel voor verdichting van de gebieden rond stadshubs.	Overstap tussen auto/fiets/deelmobiliteit en HOV (bus/trein). Overstap tussen regionaal OV en lokaal OV.	Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen	NS in regisserende rol. Mobippunten BV is als project opgestart en gefinancierd vanuit de Kop Werktl, een samenwerkingsverband tussen de Noordkop gemeenten en de Provincie. Bv de deelauto's worden door hen gefinancierd. Zonder winstoogmerk om langlopende verplichtingen aan te kunnen gaan. Aandeelhouders: wethouders van de 3 gemeenten. De directeur stuurt de organisatie aan en rapporteert aan de aandeelhouders. Ondersteuning van specifiek aangewezen ambtenaren per gemeente. Administratie door extern bureau, controller voor de inkomsten/uitgaven, resultaten besproken in aandeelhoudersvergadering. Inkomsten: verhuren van ruimte voor de verschillende activiteiten.		Rol voor werkgever in financiering; Mobipunten is een van de weinige projecten die in de streek bereikbaarheid en later leefbaarheid wil realiseren met een stevig opgezette organisatie en funding; De samenwerking tussen de publieke en private partijen is goed. Contractueel zijn de afspraken vastgelegd en is de governance geregeld. Het werkt op meerdere plekken; Uitstraling, communicatie en marketing staat, al blijft de uitdaging sales en gedragsverandering. Dit laatste aspect, sales en gedragsverandering, komt weinig voor op de agenda; Meerdere gemeenten hebben interesse.	https://mobipunt.nu/mobipunt/station-den-helder/
8	Amsterdam Sloterdijk	Noord-Holland	Amsterdam	actief	stadshub	parkeren	bus (lokaal en regionaal), tram en metro	organische' parkeerplekken voor free floating, vaste parkeerplekken Greenwheels, OV-fiets, flick bike	parkeren	horeca, toilet, winkels, reisinformatie	1. Betere bereikbaarheid van het OV. 2. Meer mobiliteitsopties (stad-in en -uit). 3. Minder autoritten stad-in en minder bezoekers-parkeren in de stad. 4. Meer potentieel voor verdichting van de gebieden rond stadshubs. 5. Minder grote en zware voertuigen in de stad.	1. Overstap van regionale naar stedelijke mobiliteit. 2. Overstap van touringcar naar OV. 3. Parkeren op afstand voor bewoners (die geen wijkhub in de buurt hebben). 4. Logistieke overslag, als dit te combineren is.	Forenzen, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), bewoners	geen 'beleidshub' , maar ontstaan vanuit OV knooppunt		geen 'beleidshub' , maar ontstaan vanuit OV knooppunt	https://www.ns.nl/stationsinformatie/ass/amsterdam-sloterdijk
9	P+R Zeeburg	Noord-Holland	Amsterdam	actief	stadsrandhub	parkeren	bus- en tramverbinding	loopt onderzoek om deelmobiliteit aan te bieden. Deelscooters aanbod/parkeren (sateliet zone Felyx) al aanwezig	parkeren, laadfaciliteit	reisinformatie	Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren in de stad.	Overstap van auto naar HOV/deelmobiliteit	Forenzen, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk)		Vanuit deelmobiliteit (Felyx) gezien is dit een satelliethub: losse bestemming als satelietgebiedje rondom (centrum van) grote stad. Voor aanbieders minder interessant maar kan voor die buurt wel meerwaarde hebben - link met financieringsvraagstuk. Ook regionaal vs stadsbelang daarin interessant	experimenteerstatus met deelmobiliteit, satelietlocatie van free floating gebied	https://www.parkeren-amsterdam.com/pr-zeeburg
10	Ehub Hertogplein Nijmegen	Gelderland	Nijmegen	actief	buurthub	-	-	bakfiets en deelauto	-	-	Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners	Alternatief bieden voor het eigen autobezit	Bewoners, bezoeker (sociaal, recreatief)	eHUB is een Europees project waarbij op verschillende plekken in Arnhem en Nijmegen een verzamelpunt staat voor elektrisch deelvervoer. Het is een pilot die elektrisch deelvervoer beschikbaar maakt voor iedereen.			https://ehubnijmegen.nl/
11	Hub Scheveningen Strand	Zuid-Holland	Den Haag	actief	buurthub	parkeren	-	deelfiets en deelscooter	-	-	Reguleren parkeren free floating deelfietsen en -scooters	Dropzone voor deelfiets en deelscooter	Bezoekers (sociaal, recreatief), bewoners	Regulerende rol van de gemeente in samenwerking met deelmobiliteitsaanbieders om overlast van o.a. deelscooters tegen te gaan.	Geen ruimte kunnen bieden aan de piekvraag. Relatie hubs vs. back to many - hoe ga je om met piek momenten, en met garantie. Als het teveel een hotspot is - komt de betrouwbaarheid van de hub onder druk te staan	hoe om te gaan met piekmomenten, ook gezien vanuit regio perspectief	
12	Buurtschap te Veld	Noord-Brabant	Eindhoven	In voorbereiding	buurthub	parkeren	-	deelauto, deelfiets, deelscooter	parkeren	pakketkluis	Minder autoritten in de buurt/wijk. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners	Alternatief bieden voor het eigen autobezit	Bewoners, bezoeker (sociaal, recreatief)	Woningcorporatie onderzoekt het bieden van garantie op aanbod deelmobiliteit	Garantie aanbod deelmobiliteit	initiatief vanuit ontwikkelaar	https://buurtschapteveld.nl/de-buurt/
13	P+R Rotterdam	Zuid-Holland	Rotterdam	actief	stadsrandhub	-	metro, tram, bus	deelscooter, deelfiets	parkeren, laadfaciliteit	reisinformatie	Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren in de stad.	Gemakkelijke overstap bieden van auto naar HOV of deelmobiliteit als alternatief voor autorit de stad in	Bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk). Specifiek BMW-rijders	BMW als initiatiefnemer vanuit haar samenwerkingstraject met de gemeente Amsterdam. BMW heeft deelmobiliteitsaanbieders Felyx en Mobian aangehaakt	potentiele succesfactor: automobilist verleiden over te stappen door hoog gebruiksgemak (reisinformatie en reserveren deelmobiliteit regelen vanuit boord-computer auto)	initiatief vanuit mobiliteitsaanbieder/autofabrikant	https://labs.bmw.com/services-overview/19
14	ASML werkgevershub	Noord-Brabant	Eersel	actief	stadsrandhub	-	bushalte (lokaal)	e-bike deelfiets	parkeren	reisinformatie		last mile faciliteren tussen hub en ASML kantoren	forenzen (werknemers ASML)	ASML heeft een grote werkgevershub gerealiseerd en bekostigd en Hely gevraagd om deze exploiteren	Specfieke targeting van werknemers ASML; aantrekkelijkheid van alternatief volledige autorit	initiatief vanuit werkgever	https://hely.com/blog/hely-en-asml-openen-grootste-hub?lng=nl
15	P+R Muiden	Noord-Holland	Gooise Meren	actief	stadsrandhub	parkeren	bushalte (lokaal en regionaal)	deelfiets (al aanwezig), deelauto (mogelijk toegevoegd)	parkeren, laadfaciliteit	reisinformatie	Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren in de stad.	Overstap van auto naar HOV (bus), overstap tussen buslijnen	bewoners, bezoeker	Provincie heeft initiatief genomen, ook voor verdere uitbreiding dit wordt onderzocht; relatief actiever betrokken dan bij andere hubinitiatieven	Ligging langs A1, aantrekkelijke optie voor grote stroom forenzen Almere - Amsterdam	interessante locatie voor de provincie vanwege samenkomst meerdere regionale buslijnen, en initierende rol van provincie bij verdere uitbreiding van deze hub	Rapport OV-knooppunt Muiden, Arcaris 2021
16	Hub Haarlem Nieuw Zuid	Noord-Holland	Haarlem	In voorbereiding	stadshub (zonder trein) en wijkhub	parkeren	bushalte (lokaal en regionaal)	deelauto, deelfiets, deelscooter	parkeren, laadfaciliteit	reisinformatie, horeca	Minder autoritten in de buurt/wijk. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners Betere bereikbaarheid van het OV	Overstap van regionale naar stedelijke mobiliteit, overstap van auto naar OV/deelmobiliteit	Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen	Governance in samenhang bekeken. PNH en Haarlem samen opdrachtgever en regelmatig afsternoverleg en strategisch overleg. Projectteam per OV-knooppunt. Bila's projectleiders Totale dekking 58 miljoen. Tekort van 17 miljoen, hiervoor wordt nog naar meerdere partijen gekeken	Start bouw hub in 2023	Belangrijke schakel in het regionale OV-systeem: De buslijnen uit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam komen hier bij elkaar. Ook wordt het een belangrijke BRT-halte. Fase 3 van de regionale HO-studie HAS (uitwerking Regionaal Toekomstbeeld OV) is hiervoor inmiddels gestart. Daarnaast zorgt de hub ervoor dat de binnenstad en station Haarlem wordt ontlast, doordat de verwachte OV-groei en daarmee extra bussen buiten de binnenstad langs zullen rijden. Hiervoor loopt op dit moment een lijnennetstudie die wordt getrokken door de gemeente Haarlem, maar waarbij PNH en VRA ook zijn aangesloten. Tot slot is de hub relevant voor de provincie omdat er een aanzienlijke hoeveelheid woningen rondom de hub, maar ook elders in de stad wordt gebouwd.	https://haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2021/Oktober_2021/2_varianten_voor_beter_OV_in_Zuid_Kennemerland/Vervolgonderzoek_OV_knooppunt_Haarlem_Nieuw_Zuid.pdf

Bijlage B
Kwaliteitscriteria

Kwaliteitscriteria	Regiohub *Corridorhub*	Regiohub *Stadsrandhub*	Streekhub	Stadshub	Wijkhub	Buurthub
Bereikbaar, beschikbaar, toegankelijk en flexibel						
De hub is bereikbaar via verschillende niveaus van infrastructuur.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel	Optioneel
De hub is toegankelijk en bereikbaar voor iedereen, ook voor minder-validen.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel
Er is een garantie op een werkend en voldoende aanbod van mobiliteit.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel
Er zijn voldoende opties om over te stappen op verschillende modaliteiten.	Vereist	Vereist	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Niet van toepassing
Het aanbod van mobiliteit is toegankelijk en bruikbaar voor iedereen.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist
Er is actuele reisinformatie beschikbaar op de hub.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel	Optioneel
Het aanbod van voorzieningen is toegankelijk voor iedereen, ook voor minder-validen.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel
Veilig						
De hub is goed verlicht.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel
Er is toezicht op de hub door middel van cameratoezicht, bewaking, of zicht door buurtbewoners of bedrijvigheid.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel	Optioneel
De hub is verkeersveilig en veilig bereikbaar.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist
Kwalitatief en gezond						
De openbare ruimte en de omgeving van de hub zijn aantrekkelijk ingericht.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel	Niet van toepassing
De openbare ruimte van de hub is schoon en onderhoudsvriendelijk.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist
Het ontwerp en de openbare ruimte nodigen uit om te bewegen en dragen bij aan gezond gedrag.	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Niet van toepassing
De hub is rookvrij.	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Optioneel	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Er zijn toiletten beschikbaar op de hub.	Vereist	Vereist	Optioneel	Vereist	Optioneel	Niet van toepassing
De hub heeft plekken waar je kunt wachten in alle weersomstandigheden (uit de wind, in de schaduw, droog).	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel	Niet van toepassing	Niet van toepassing
Informatie over beschikbaarheid van voorzieningen en het aanbod van mobiliteit is laagdrempelig digitaal toegankelijk.	Vereist	Vereist	Vereist	Vereist	Optioneel	Optioneel

- Vereist
- Optioneel
- Niet van toepassing

Bijlage B
Kwaliteitscriteria

Kwaliteitscriteria	Regiohub *Corridorhub*	Regiohub: *Stadsrandhub*	Streekhub	Stadshub	Wijkhub	Buurthub
Toekomstbestendig						
Het is mogelijk de hub uit te breiden of aan te passen bij een veranderende mobiliteitsvraag in de toekomst.						
De hub en zijn voorzieningen zijn gemaakt van materialen met een lange levensduur en zijn hufterproof.						
Herkenbaar						
De hub is zo vormgegeven dat hij duidelijk herkenbaar is.						
De hub is goed aangegeven en ook binnen de hub is het makkelijk de weg te vinden.						
De hub is zo ontworpen dat hij goed past in de ruimtelijke omgeving.						
Duurzaam						
De hub faciliteert schoon en duurzaam vervoer.						
Er is een duurzame elektriciteits opwek zoals zonnepanelen, evt: smart-grid.						
De hub is duurzaam, circulair en klimaat-adaptief gebouwd, in locatiekeuze is rekening gehouden met bio-diversiteit.						

Vereist

Optioneel

Niet van toepassing

Bijlage C
Uiteenzetting beoogde doelen brede welvaart

De vier dimensies van het Brede Welvaartsmodel voor mobiliteit vormen het uitgangspunt voor de uitgewerkte doelen van de hubstrategie: leefomgeving, bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid. Per (sub) dimensie zijn er een aantal maatstaven geformuleerd, hieraan zijn de doelen van de hubstrategie gekoppeld. Indien gewenst kunnen concrete beoogde effecten of zelfs KPI's aan de doelstellingen worden gekoppeld.

De provincie kan deze doelstellingen als graadmeter gebruiken voor de impact van mobiliteit op het welzijn van mensen. De invloed van mobiliteitshubs kan een direct of indirect effect hebben op de gestelde doelen. Deze invloed is ook altijd afhankelijk van andere factoren en effecten binnen het grotere mobiliteitssysteem.

Doelstellingen - Leefomgeving	**Mogelijk meetbare indicatoren**
Ruimtelijke kwaliteit	
Verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor (privé-)auto's in de openbare ruimte.	Aantal m^2 parkeerplaatsen openbare ruimte. Vermindering hittestress.
Verbeteren kwaliteit van de openbare ruimte.	Aantal m^2 getransformeerde openbare ruimte naar verblijfsruimte/hoogwaardige openbare ruimte. Aantal m^2 getransformeerde verkeersruimte voor privéauto naar verkeersruimte voor duurzame modaliteiten.
Milieuvervuiling	
Verduurzamen van de mobiliteitsstromen door middel van modal shift.	Verschuiving van modaliteit auto naar modaliteiten als actieve mobiliteit, ov en deelauto. (Onderscheid tussen bezoekers, bewoners, studenten & forenzenstromen)
Verminderen binnenstedelijke autoritten.	Verkeersintensiteit auto's op autowegen binnenstedelijk.
Barrièrewerking	
Verbeteren multifunctioneel ruimtegebruik.	Aantal m^2 waar (flexibel) meerdere functies plaatsvinden.

Doelstellingen - Bereikbaarheid	**Mogelijk meetbare indicatoren**
Voorzieningen	
Verbeteren van veelzijdigheid, duurzaamheid en betaalbaarheid van mobiliteitsmogelijkheden.	Mate van nabijheid van duurzame vervoersmiddelen. Mate van vervoersarmoede. Diversiteit in mobiliteitsaanbod op hubs.
Verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen.	Bereikbaarheid publieke en dagelijkse voorzieningen en banen.
Verbeteren van de bereikbaarheid van dorpen en kernen.	Mate van bereikbaarheid: reistijd isogonen.
Verminderen van het aantal privé-autoritten de stad in of uit.	Aantal autoritten de stad in of uit. Onderscheid tussen bezoekers, bewoners, forenzenstromen.
Verminderen van congestie.	Verkeersintensiteit en filevorming op wegen.
Verbeteren van de samenhang op corridor- en netwerkniveau van hubs.	

Doelstellingen - Veiligheid	Mogelijk meetbare indicatoren
Verkeersveiligheid	
Verbeteren van verkeersveiligheid.	Afname verkeersongevallen- en incidenten.
Sociale veiligheid	
Verbeteren van de sociale veiligheid rondom mobiliteitshubs (door kwaliteit van verblijfsruimte en omgeving te verbeteren).	Ervaren gevoel van veiligheid bij overstap mobiliteitshubs.

Doelstellingen - Gezondheid	Mogelijk meetbare indicatoren
Schadelijke emissies	
Verminderen negatieve milieueffecten van ketenreizen.	Luchtkwaliteit: afname CO2-uitstoot. Luchtkwaliteit: afname fijnstof. Afname geluidshinder: geluidsemissie. Gewonnen levensjaren.
Actieve levensstijl	
Faciliteren van de modal shift naar actieve mobiliteit (wandelen & fietsen). Specifiek de first & last mile.	Verschuiving van modaliteit (deel)auto & ov naar actieve mobiliteit. • Onderscheid naar doelgroep: bezoekers, bewoners, studenten en forenzenstromen. • Onderscheid tussen first- & last mile per doelgroep.

Bijlage D
Knelpunten, middelen en lopende initiatieven

Er zijn verschillende hubcategorieën, met elk een eigen rol voor de provincie. De invulling van deze rol stellen we vast op basis van knelpunten die de ontwikkeling van een hubnetwerk remmen en de mogelijke middelen die de ontwikkeling van hubs en het hubnetwerk stimuleren.

We brengen dit in kaart om vervolgens de route die de provincie kan nemen vast te stellen: de strategie voor het ontwikkelen van een hubnetwerk. Daarbij geven we inzicht in de wijze waarop locaties van hubs worden bepaald en een eerste overzicht van mogelijke kansrijke locaties van hubs.

Welke knelpunten zijn er?

De ontwikkeling van mobiliteitshubs wordt geremd door verschillende knelpunten, die kunnen worden gecategoriseerd in zes groepen. Onderstaande tabel geeft een overzicht en beschrijving van de knelpuntcategorieën.

Knelpunten	Beschrijving
1. Gebrek aan visie	Veel overheden, waaronder provincie Noord-Holland, hebben nog geen visie of strategie op mobiliteitshubs opgesteld. In een visie kan de provincie vastleggen hoe het aankijkt tegen de wijze waarop mobiliteitshubs kunnen bijdragen aan maatschappelijke doelstellingen en op welke wijze de provincie kan ondersteunen bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Dit geeft andere partijen, zoals gemeenten, meer onderbouwing bij het bepalen van hun eigen rol in de ontwikkeling van mobiliteitshubs.
2. Gebrek aan draagvlak en koudwatervrees	Bij met name bij kleinere gemeenten is er onvoldoende kennis van de baten van mobiliteitshubs. Zowel de baten die al gerealiseerd zijn in bestaande mobiliteitshubs als de potentiële baten van een goed functionerend van de mobiliteitshubs, dat op dit moment nog niet bestaat. Dit laatste is één van de redenen dat er momenteel bij sommige partijen nog beperkt draagvlak is en/of koudwatervrees bestaat. Ook wachten veel (zeker kleinere) gemeenten en marktpartijen op het moment dat hogere overheden een visie over een onderwerp als mobiliteitshubs formuleren. Zonder visie vanuit hogere overheden, is er bij de lagere overheden en marktpartijen meer onzekerheid en minder draagvlak.
3. Gebrek aan kennis	Bij met name bij kleinere gemeenten is er onvoldoende kennis van de succesfactoren van mobiliteitshubs. Daardoor hebben gemeenten onvoldoende inzicht in de wijze waarop zij hun beperkte capaciteit zo effectief mogelijk kunnen inzetten om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen.
4. Gebrek aan duidelijke governance en regionale en landelijke samenwerking	Bij veel partijen is er onduidelijkheid over welke rollen welke partijen, zowel privaat als publiek, kunnen en willen spelen bij de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs. Dit komt ook doordat exploitatiemodellen en governancemodellen van mobiliteitshubs nog in ontwikkeling zijn en er niet één blueprint is, die als voorbeeld kan dienen. Specifiek voor overheden geldt dat er momenteel verschillende projecten en initiatieven lopen om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen, maar dat de rolverdeling en de mandaten van verschillenden overheidspartijen nog niet zijn uitgekristalliseerd.
5. Gebrek aan handvatten, instrumenten en capaciteit	Bij overheden en met name bij kleinere gemeenten is er beperkte capaciteit om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen door het ontwikkelen van (flankerend) beleid, regulering (onder andere kaders en standaarden) en instrumenten.

Knelpunten	Beschrijving
6. Gebrek aan financiële middelen	Overheden hebben beperkte financiële middelen om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen. Veel bestaande budgetten zijn reeds toegekend aan projecten, zoals infrastructuur-uitbreiding, met beperkte mogelijkheden om (delen van) deze budgetten in te zetten voor nieuwe projecten, zoals mobiliteitshubsprojecten. Daarnaast hebben met name kleinere gemeenten beperkt capaciteit om tijd te steken in het aanvragen van budgetten en/of subsidies die wel ingezet kunnen worden voor mobiliteitshubs. Regionale overheden kunnen hierbij helpen, waarbij ze ook voorwaarden kunnen stellen aan het verlenen van subsidies. Door middel van deze voorwaarden kunnen ze ook sturen.

Welke middelen kunnen we inzetten?

Er zijn verschillende mogelijkheden om de geïdentificeerde knelpunten aan te pakken. Onderstaande tabel geeft een samenvatting.

Knelpunten	Middelen
1. Gebrek aan visie	• Een (middel)lange visie op het vlak van mobiliteit en mobiliteitshubs • Concreet geformuleerde doelen voor mobiliteit en mobiliteitshubs en KPI's op basis waarvan gemonitord kan worden • Kritische stuurfactoren ontwikkelen met ondersteuning van KPI's
2. Gebrek aan draagvlak en koudwatervrees	• Urgentiebesef rondom de ontwikkeling hubs vestigen • Rekening houden met verschillende stakeholderbelangen en achterliggende motivaties • Bundeling van individuele acties (betrokkenen samenbrengen op één lijn) • Communicatie met bewoners en betrokkenen
3. Gebrek aan kennis	• Meer landelijke en regionale kennisuitwisseling (MRA werkplaats deelmobiliteit, CROW-KpVV -kennisprogramma Knooppunten en Mobiliteitshubs) • Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van het aanbieden van aanvullende expertise, training en capaciteit
4. Gebrek aan duidelijke governance en regionale en landelijke samenwerking	• Creëren van een duidelijke regisseursrol met verantwoordelijkheid voor het waarborgen van mobiliteitshubnetwerk, al dan niet gekoppeld aan de regisseursrol OV-knooppunten. • Regionale samenwerking rondom afspraken voor deelmobiliteitsaanbieders • Regionale samenwerking rondom exploitanten van pakket- en briefautomaten
5. Gebrek aan instrumenten	• Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van concrete handvatten (zoals standaardovereenkomsten) • Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van standaarden (zoals voor het delen van data) • Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van instrumenten (regionaal fonds om baten en lasten te koppelen) • Regionaal vergunningskader voor deelmobiliteit
6. Gebrek aan financiële middelen	• Subsidies inzetten op basis van het huidige bestedingsplan • Het aanboren van nieuwe budgetten: • Provinciale opcenten • MIRT • Alternatieve budgetten (zoals voor duurzame energieopwekking) • Het inzetten van vermeden investeringen in: • Parkeerplaatsen (in binnenstedelijke ontwikkelingen) • Onrendabele buslijnen

Op welke lopende initiatieven kan er worden voortgebouwd?

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende initiatieven die lopen om de geïdentificeerde knelpunten aan te pakken.

Knelpunten	Lopende initiatieven waar we op kunnen voortbouwen
1. Gebrek aan visie	• Mobiliteitshubsvisie Amsterdam. • Evaluatie van zeven landelijke MaaS-pilots. • In kaart brengen hoe andere provincies met dit onderwerp aan de slag zijn. Voorbeeld visiedocument Groningen. • Smart Mobility provincie Noord-Holland – Focus 2022-2025. • EU Cities Mission: Meet the cities. Dit brengt een focus aan op net zero steden in 2030.
2. Gebrek aan draagvlak en koudwatervrees	• Trainingsprogramma deelmobiliteit vanuit de Vervoerregio Amsterdam. • Auto van de straat. Dit betreft een initiatief vanuit Natuur & Milieu, uitgevoerd in opdracht van provincie Noord-Holland. • RMP (Het regionaal mobiliteitsprogramma is nog in ontwikkeling). • Onderzoek overstappunten stations Alkmaar en Alkmaar-Noord.
3. Gebrek aan kennis	• Trainingsprogramma deelmobiliteit vanuit de Vervoerregio Amsterdam. • MRA werkplaats deelmobiliteit en projecten uit Multimodaal toekomstbeeld MRA. • CROW Mobiliteitshubs Landelijk Gebied. Dit biedt inzicht in ervaringen uit Mobipunten. • Krachtenbundeling Smart Mobility. Dit betreft een landelijk initiatief met deelname van meerdere grote steden. • Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility. • Actie-agenda OV-knooppunten.
4. Gebrek aan duidelijke governance en regionale en landelijke samenwerking	• Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 • Governance van de regionale ontwikkelagenda Noord-Holland en 6 regionale actieprogramma's. • Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in Metropoolregio Amsterdam. • Bereikbare steden: binnen MRA richten op grote binnenstedelijke ontwikkelingen. • DO Slim. Dit betreft de samenkomst van directeuren uit de MIRT-regio's met het Ministerie van IenW. • Mobipunten BV.
5. Gebrek aan instrumenten	• Wegwijzer Hubs – MRA-platform Smart Mobility. • Handvatten (APV-voorbeeldteksten, CROW dashboard deelmobiliteit, modelparkeerverordening) • OV-concessie van provincie Noord-Holland (Gooi en Vechtstreek). • Vergunningen (complex en tijdrovend om iets voor elkaar te krijgen). • Energie (tekort aan energieaansluitingen voor elektrische auto's). • Digitalisering (beperkte digitale mogelijkheid om gebruik via app toe te laten).
6. Gebrek aan financiële middelen	• Financiële middelen uit OV bestedingsplan (Haarlem Nieuw-Zuid, P+R Muiden). • Potjes buiten het ov domein aanstellen (aanlegbudget voor wegen vanuit SBAB). • De monitoring in mobiliteit (hoe bereiken we de modal shift?) • Rijksgelden van BO MIRT.

Kosteninschatting

Om een beeld te geven wat het kost om een hub met relevante voorzieningen te ontwikkelen, is hieronder een overzicht gegeven van mogelijke maatregelen met een inschatting van de kosten. De uiteindelijke omvang van de kosten van de ontwikkeling van een hub is afhankelijk van de grootte van de hub, de omvang van de te realiseren voorzieningen en de locatie. De bedragen die zijn weergegeven zijn daarom dan ook indicatief en soms weergegeven in bandbreedtes.

Thema	Onderwerp	Maatregel	Indicatieve kosten	Eenheid
Algemeen	Bebording met landelijke identiteit, verwijsbebording	Borden informatie-totem	€ 40.000	
	Laadvoorzieningen	Plaatsen laadvoorziening, evt. met aanleg kabels	€ 800 - € 1.500	per laadpunt
	Aanpassingen infrastructuur op aansluiting hubs	Aanpassing VRI, aanpassing verlichting, veiligheid verbeteren (haaientanden, zebra)	€ 100.000 - € 200.000	
	Watertappunt	Watertappunt realiseren	2.500	
Pakketkluizen	Pakketkluizen of streekproductkluizen	Plaatsen wand pakketkluizen (20 -38 lockers), excl. stroom en vlak maken ondergrond	€17.000- €23.000	
Fietsen	Ruimte voor scooters en bakfietsen	Aanbrengen vakken (10) en plaatsen scooter-anker (10	€ 10.000	
	Fietskluizen voor (elektrische) fietsen	Aanleg fietskluizen (8 stuks)	€ 20.000	
	Fietsparkeercapaciteit uitbreiden	Plaatsen overkapping incl. 100 fietsklemmen	€ 40.000	
		Realiseren overdekte fietsparkeerplekken (R-net kwaliteit)	€ 900	per stuk
	Scooter, bakfiets	Aanbindvoorziening voor meerdere voertuigen realiseren	€ 4.000	per stuk
	Camerabewaking	Bewaking voor fietsen	€ 15.000	
Openbaar Vervoer	Realiseren abri	Plaatsen abri	€ 5.500	
	Bushalte, perron	Betegeling aanbrengen	€ 28	per m²
Deelmobiliteit	Deelfiets	Beschikbaar stellen deelfietsen met slim slot en software (gewone fiets, electrische fietsen)	€ 500 - € 1.000	per stuk
	Deelscooter	Beschikbaar deelscooters (incl. onderhoud, aanschaf, verzekering, etc.)	€ 5.000	per stuk
	Deelbakfiets	Beschikbaar stellen deelbakfiets (incl. onderhoud, aanschaf, verzekering, etc.)	€ 5.000	per stuk
	Deelauto	Beschikbaar stellen deelauto (incl. onderhoud, aanschaf, verzekering, etc.)	€ 750	per auto/per mnd
Auto	Actuele bezetting delen op wegkantsystemen	Plaatsen dynamisch infobord (vol/vrij) incl. aansturing	€ 40.000	
	Actuele P+R informatie delen op bestaande DRIP's	Bestaande DRIP's inzetten	€ 25.000	
	Parkeerplek realiseren	Inpandig incl. toeleidende infra	€ 35.000	per stuk
		Openlucht incl. toeleindende infra	€ 10.000	per stuk
		Ondergronds	€ 45.000	per stuk
	Actuele bezetting meten	Aanbrengen lussen en detectorkaart	€ 10.000	per stuk

Bijlage E

Bestaande en potentiële hublocaties

Lijst potentiële hublocaties: stadsrandhubs, corridorhubs en streekhubs

- **Corridorhub:** op grotere afstand van de werkgebieden (Alkmaar, Amsterdam). Doel het vroegtijdig afvangen van autoverkeer d.m.v. faciliteren van de overstap van fiets/auto op OV.
- **Streekhub:** nabij kleine kern, staat in verbinding met regiohub of stadshub. Overstap van auto en fiets op HOV (R-net of dragende buslijn met regionaal bereik)
- **Stadsrandhub:** P+R-locatie aan de rand van de stad met als doel het verminderen van autoverkeer in de stad.
- **Stadshub:** OV-locatie met een goede ontsluiting door HOV en overige stedelijk OV. Doel het faciliteren van vervoer van de regio naar de stad.

Hieronder een lijst en daarna een kaart met potentiële locaties voor de hubtypen stadsrandhub, corridorhub en streekhub. Dit zijn de hubtypen waar in de hubstrategie Noord-Holland de provinciale focus op ligt en die moeten bijdragen om uiteindelijk een dekkend netwerk van hubs in Noord-Holland te realiseren. Het gaat zowel om al bestaande locaties waar een hub in meer of mindere mate al fysiek aanwezig is, als om potentiële nieuwe locaties. Over de laatste categorie moet veelal nog het gesprek met de gemeenten worden gevoerd. De locatie is daarom puur als indicatie weergegeven. Of er een hub komt en de uiteindelijke locatie zal in nauwe samenwerking met de gemeente moeten worden bepaald. Deze kaart is bedoeld om het gesprek hierover op gang te brengen. Aan deze kaart kunnen dan ook geen rechten worden verleend.

Naam	Hubcategorie	Toelichting	Deelregio concessie
1. Den Helder	Corridorhub	Op grotere afstand van werk (MRA/Alkmaar). Doel vroegtijdig afvangen autoverkeer.	NHN (Noord-Holland Noord)
2. Den Helder Zuid	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Den Helder. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied.	NHN
3. Julianadorp	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 30, 230).	NHN
4. Den Oever	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam/Alkmaar.	NHN
5. Hypolythushoef	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 135, 158).	NHN
6. Middenmeer	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (134, 135, 250, 350).	NHN
7. Wieringerwerf	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 134, 135).	NHN
8. Medemblik	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 139, 239).	NHN
9. Wervershoof	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 132, 232).	NHN
10. Andijk	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 132,232).	NHN

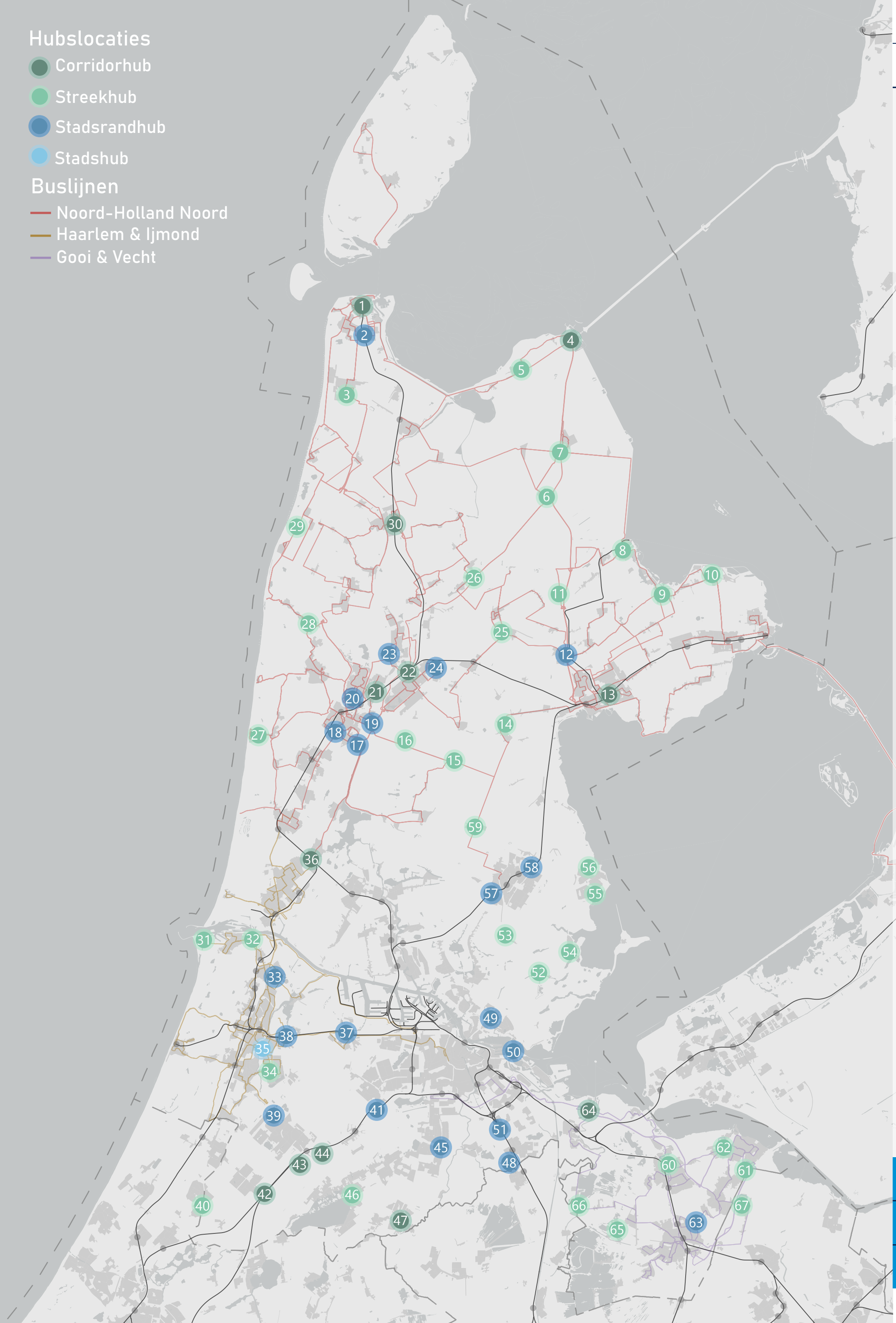
Naam	Hubcategorie	Toelichting	Deelregio concessie
11. Abbekerk	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 134, 135, 139 en 239).	NHN
12. Wognum	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Hoorn. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied.	NHN
13. Hoorn	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen van autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	NHN
14. Avenhorn	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 128).	NHN
15. Schermerhorn	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 129).	NHN
16. Stompetoren	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 123, 129).	NHN
17. Boekelermeer Zuid (bedrijven-terrein)	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 163, 123).	NHN
18. AFAS stadion AZ	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Alkmaar. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied.	NHN

Naam	Hubcategorie	Toelichting	Deelregio concessie
19. Omval (N243 Alkmaar)	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Alkmaar. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied.	NHN
20. Alkmaar Bergermeer-het Rak	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Alkmaar. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied.	NHN
21. Alkmaar Noord	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	NHN
22. Heerhugo-waard	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam.	NHN
23. Broek op Langedijk	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Heerhugowaard. Doel verminderen aantal auto's in Heerhugowaard. Locatie ligt tevens bij gebiedsontwikkeling.	NHN
24. Heerhugo-waard - de Draai	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Heerhugowaard. Doel verminderen aantal auto's in Heerhugowaard. Locatie ligt tevens bij gebiedsontwikkeling (de Draai).	NHN
25. Opmeer	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 133).	NHN
26. Nieuwe Niedorp Transferium	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 250, 350).	NHN
27. Egmond	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 164, 165).	NHN
28. Schoorl	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 151,157).	NHN
29. Petten	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 151, 253).	NHN
30. Schagen	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam.	NHN
31. IJmuiden aan Zee	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 382).	ZKIJ (Zuid-Kennemerland-IJmond)

Naam	Hubcategorie	Toelichting	Deelregio concessie
32. IJmuiden	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 382,385,74, lijn 3).	ZKIJ
33. Velserbroek	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Haarlem. Doel verminderen aantal auto's in Haarlem bij gebiedsontwikke-ling woningbouw.	ZKIJ
34. Schalkwijk	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 300, 3, 4, 73).	ZKIJ
35. Europaweg-Schipholweg (Haarlem Nieuw Zuid)	Stadshub (de reali-satie van deze hub is nu al in voorbe-reiding. de provincie draagt hieraan bij)	Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad, OV-locatie met een goede ontsluiting door hoogwaardig OV (trein, tram of snelbus).	ZKIJ
36. Uitgeest	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	ZKIJ
37. Halfweg-Zwanenburg	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Haarlem/Amsterdam. Doel verminderen van aantal auto's in Haarlem/Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	AML (Amstelland Meerlanden)
38. Haarlem Spaarnwoude	Stadsrandhub	P+R-locatie aan de rand van Haarlem. Doel verminderen van het aantal auto's in Haarlem.	ZKIJ
39. Hoofddorp Spaarne Gasthuis	Stadsrandhub	P+R-locatie aan de rand van Haarlem. Doel verminderen van het aantal auto's in Haarlem. Alternatief vervoer voor auto's op drukke zomerse dagen richting strand.	ZKIJ
40. Lisserbroek	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 397)	AML
41. Schiphol Noord	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Amsterdam/Schiphol. Doel verminderen van aantal auto's in Schiphol/Amsterdam.	AML
42. Nieuw Vennep	Corridorhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	AML

Naam	Hubcategorie	Toelichting	Deelregio concessie
43. Hoofddorp Schiphol Trade Park/Campus	Stadsrandhub	P+R-locatie aan de rand van Schiphol (en Hoofddorp) Doel verminderen van aantal auto's in Schiphol/Hoofddorp (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	AML
44. Hoofddorp de Hoek	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Hoofddorp Doel verminderen van aantal auto's in Hoofddorp. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA)	AML
45. Amstelveen (voormalige KPMG)	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam.	AML
46. Aalsmeer	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 340, 358, 357, 171).	AML
47. Uithoorn	Streekhub	Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam.	AML
48. Amsterdam Holendrecht	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA).	AML
49. Amsterdam Noord (Buikslotermeerplein)	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam.	AML
50. P+R Zeeburg	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam.	AML
51. Bijlmer Arena	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam.	AML
52. Broek in Waterland	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 312, 314, 315, 316, 378).	ZW (Zaanstreek-Waterland)
53. Ilpendam	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 301,304,305,306,307, 308,309,375,376,377).	ZW

Naam	Hubcategorie	Toelichting	Deelregio concessie
54. Monnickendam	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 103, 315, 419).	ZW
55. Volendam	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 312, 316, 378).	ZW
56. Edam	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 110, 113, 312, 314, 316, 378).	ZW
57. Purmerend Weidevenne N235	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Purmerend. Doel verminderen aantal auto's in Purmerend.	ZW
58. Purmerend N244	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Purmerend. Doel verminderen aantal auto's in Purmerend.	ZW
59. Midden-beemster	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 305, 376, 416).	ZW
60. Crailo, Tergooi Ziekenhuis	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 109, 320, 321).	GV (Gooi- en Vechtstreek)
61. Blaricum (halte Carpoolplaats)	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 100, 200, 320).	GV
62. Huizen busstation	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 108, 200, 321, 100, 320).	GV
63. Hilversum N525	Stadsrandhub	P+R locatie aan de rand van Hilversum. Doel verminderen aantal auto's in Hilversum.	GV
64. P+R Muiden	Corridorhub	Vroegtijdig afvang van autoverkeer richting Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA).	GV
65. Kortenhoef	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 106).	GV
66. Overmeer	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 106).	GV
67. Eemnes	Streekhub	Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 200, R-net 320). Ligt op grondgebied van Utrecht (NH doet alles, vanwege onderdeel van onze concessie).	GV


Hubslocaties
Corridorhub
Streekhub
Stadsrandhub
Stadshub
Buslijnen
Noord-Holland Noord
Haarlem & Ijmond
Gooi & Vecht

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Programma Focus Smart Mobility
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Titel	Hubstrategie provincie Noord-Holland
Projectleider provincie	Paul Chorus
Projectteam provincie	Sonja van Steekelenburg Chris de Veer Lody Warmerdam Maaike Alles Robert van Leusden Tessie Dijkers
Projectleider opdrachtnemer	Marloes Scholman (Arcadis)
Projectteam opdrachtnemer	Inge Janssen (Over Morgen) Maarten de Vries (Over Morgen) Eline Molier (Arcadis) Wouter de Wit (Deloitte) Robert Jan ter Kuijle (Deloitte) Latoya Balogun (Deloitte) Paul den Otter (Over Morgen)
Klankbordgroep	Maurice van der Meche (Mobipunt) Pauline Wortel (Connexxion) Jane Fain (Ministerie I&W) Mark Degenkamp (VRA) Johannes Beuckens (Gemeente Amsterdam) Mark Sloothaak (NS) Feike Jan Nauta (VRA)
Vrijgegeven door	Marloes Scholman
Datum	2 oktober 2023
Onze referentie	KHM4HWDQZXHN-629667062-311:1.0
Status	Definitief