RAPPORT

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040

Deelonderzoek 2 en 3: Ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer

Klant: Gemeente Hilversum

Referentie: BI2917-MI-RP-220201-1358

Status: S0/P01.01

Datum: 20 oktober 2022

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040
Sub titel:	Deelonderzoek 2 en 3: Ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer
Referentie:	BI2917-MI-RP-220201-1358
Status:	P01.01/S0
Datum:	20 oktober 2022
Projectnaam:	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040
Projectnummer:	BI2917
Auteur(s):	Sylvia Korpershoek, Jasper Homrighausen
Opgesteld door:	Jasper Homrighausen, Sylvia Korpershoek
Gecontroleerd door:	Lieke Hüsslage
Datum:	4 juli 2022
Goedgekeurd door:	Jos Hengeveld
Datum:	20 oktober 2022

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Van mobiliteitsvisie naar uitvoeringsprogramma 2040 1
1.2 Waarom een forse ambitie voor ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer? 2
1.3 Vergezicht: waar werken we naar toe? 3
1.4 Werkwijze 3

2 Analyse 4
2.1 Drie OV-knopen in Hilversum 4
2.2 Busnetwerk 7
2.3 Fietsnetwerk 8
2.4 Bestaande deelmobiliteit 9

3 Kansenkaarten 10
3.1 Doel en doelgroepen 10
3.2 Locaties 10

4 Aantrekkelijkheid, organisatie en raakvlakken 17
4.1 Hoe maken we keten- en deelvervoer aantrekkelijk? 17
4.2 Hoe organiseren we dit? 17
4.3 Synergie met andere onderzoeken 18

5 Mogelijke scenario's 20
5.1 Scenario's 20
5.2 Kosten per scenario 20

6 Beoordeling van maatregelen en advies 22
6.1 Effecten per scenario 22
6.2 Advies 23
6.3 Routekaart naar 2040 24

Bijlage 1. Geplande maatregelen op het gebied van OV 25

Bijlage 2. Voorbeeld concretisering deelvervoer hubs 27

1 Inleiding

1.1 Van mobiliteitsvisie naar uitvoeringsprogramma 2040

Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld

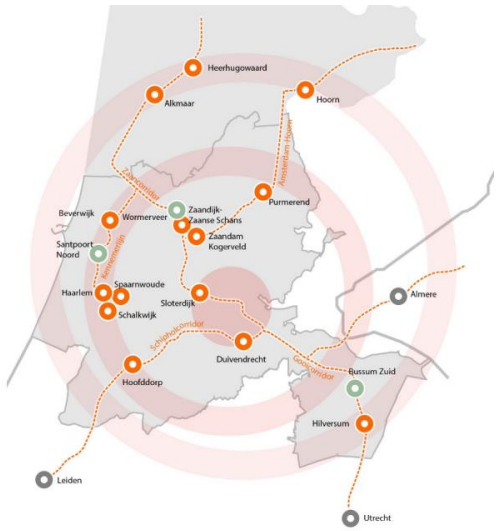
Hilversum staat voor grote uitdagingen, zowel wat betreft knelpunten in verkeerssituaties, maar ook wat betreft voortgaande ruimtelijke ontwikkelingen die vragen om een structurele visie. Uit het opstellen van de Mobiliteitsvisie is gebleken dat iedereen – of ze nu groen, paars, links of rechts stemmen – streeft naar een groen en schoon Hilversum waar het fijn wonen is. Een stad waar iedereen makkelijk en veilig op zijn bestemming kan komen, op een manier die bij ze past. En waar vernieuwing een belangrijke rol speelt, zowel bij de economische ontwikkeling van de stad als bij het verbeteren van de leefbaarheid. De “Mobiliteitsvisie 2040” heeft Hilversum inmiddels vastgesteld. Hierin heeft de gemeente gekozen voor het scenario **“Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit”**.

Nadere uitwerking in Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2040

Voor de uitwerking van de mobiliteitsvisie naar een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2040 zijn diverse deelonderzoeken uitgevoerd om zo een breed pallet van maatregelen samen te stellen. Dit deelrapport gaat in op de mogelijkheden om het gebruik te bevorderen van ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer. Dit draagt bij aan een gemakkelijke deur-tot-deur reis voor alle inwoners van Hilversum.

Koppeling landelijke OVknooppunten en regionale HUBstrategie

Station Hilversum is opgenomen in het provinciaal programmaplan OV-knooppunten, waarbij provincie Noord-Holland flink wil investeren in deelfietsen en OV-knopen (waaronder in Gooi en Vechtstreek). Ook staat station Hilversum als focusknoop vermeld in de regionale ontwikkelagenda Gooicorridor (opgesteld door onder meer Provincie Utrecht en Provincie Noord-Holland, regio Amersfoort en gemeenten langs de Gooilijn, evenals de spoorsector). In deze ontwikkelagenda worden vanuit de ketenmobiliteit diverse benodigde acties voor OV-knooppunten benoemd en geïnitieerd.



OV-knooppunten inzet periode 2019-2023[1]



Scope Gooicorridor[2]

[1] *Programmaplan OV-knooppunten 2019 – 2023, provincie Noord-Holland*
[2] *Actieplan Gooicorridor*

Vanuit het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (onderdeel van programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid) wordt tevens gewerkt aan een HUBstrategie, waar de knopen in de Gooi en Vechtstreek ook onderdeel van uitmaken.

Uitgangspunt is dat dit plan op gemeentelijk niveau aansluit bij de plannen op hoger niveau. Het richt zich qua maatregelen heel specifiek op het versterken van de keten- en deelmobiliteit op gemeentelijk niveau.

Dit rapport: ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer in samenhang
Deelonderzoeken 2 (Ketenmobiliteit en OV-knooppuntontwikkeling) en 3 (Deelvervoer) kennen een nauwe samenhang: immers draagt deelvervoer (al dan niet op OV-knopen) sterk bij aan de ketenmobiliteit(svoorzieningen). Daarom is ervoor gekozen deze onderwerpen in samenhang nader uit te werken. Dit rapport gaat dan ook in op ketenmobiliteit (inclusief deelmobiliteitshubs voor personen), OV-knooppuntontwikkeling en deelvervoer.

1.2 Waarom een forse ambitie voor ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelvervoer?

Klimaat en luchtkwaliteit
Om ervoor te zorgen dat Gemeente Hilversum kan beschikken over een groene omgeving en gezonde leefomgeving met bijbehorende luchtkwaliteit, is minder uitstoot van uitlaatgassen noodzakelijk. Hoewel het Nederlandse wagenpark groener wordt, zal de hoeveelheid verkeer, mede door de woningopgave ook nog toenemen. Dit zorgt de komende decennia nog steeds voor uitstoot. Door ketenmobiliteit te stimuleren en deelvervoer als alternatieve schone vervoerwijze aan te bieden, zal de keuze voor het gebruik van de (tweede) auto worden ontmoedigd, hetgeen een gunstig effect heeft op de luchtkwaliteit.



Een gezonde stad
Steden waarin mensen vaker gebruik maken van openbaar- en deelvervoer zijn minder autoafhankelijk en zorgen voor actievere vormen van vervoer. Mensen zijn minder ziek. Dit zorgt voor een gezondere stad en ook meer welzijn onder de bevolking.



Een bereikbare stad
Hilversum kent een aantal ambities, waarin om deze te behalen, de positie van de ketenmobiliteit en deelvervoer moet worden verbeterd en het aandeel ervan moet worden vergroot. Het gaat om de volgende ambities:



- Met de woningbouwopgave en verwachte groei van de stad neemt de druk op het vervoernetwerk van Hilversum toe. De bereikbaarheid van Hilversum kan alleen op peil blijven wanneer er een transitie van auto naar andere vormen van vervoer plaatsvindt. Gelijktijdig levert deze groei wel een uitdaging op voor het capaciteit OV.
- Beleid van autoluwe, maar wel bereikbare en aantrekkelijke binnenstad, kan alleen succesvol zijn wanneer dit gecombineerd wordt met laagdrempelige OV- en deelmobiliteitsvoorzieningen.
- Belang van de positie van OV en deelmobiliteit als volwaardig onderdeel van de mobiliteitsketen erkennen en vergroten.

1.3 Vergezicht: waar werken we naar toe?

"In 2040 hebben inwoners en bezoekers van Hilversum een laagdrempelig, eenvoudig te gebruiken en samenhangend systeem van keten- en deelmobiliteit. Door het realiseren van een netwerk van hubs hebben bewoners en bezoekers minder vaak een eigen (tweede) auto nodig om zich naar én in Hilversum te verplaatsen. Het doel van deelvervoer kan per locatie verschillen, soms is het bedoeld voor natransport, een andere keer vervangt het de (tweede) auto. Daarnaast stimuleren we langzaam vervoer zoals lopen en fietsen. Dit is vaak sneller, maar ook goedkoper en gezonder. Het is belangrijk dat we duurzame vormen van mobiliteit het gemakkelijkst maken. Tot slot maakt keten- en deelvervoer onze mobiliteit inclusiever: zo heeft iedereen straks een betaalbaar en aantrekkelijk vervoermiddel tot de beschikking."

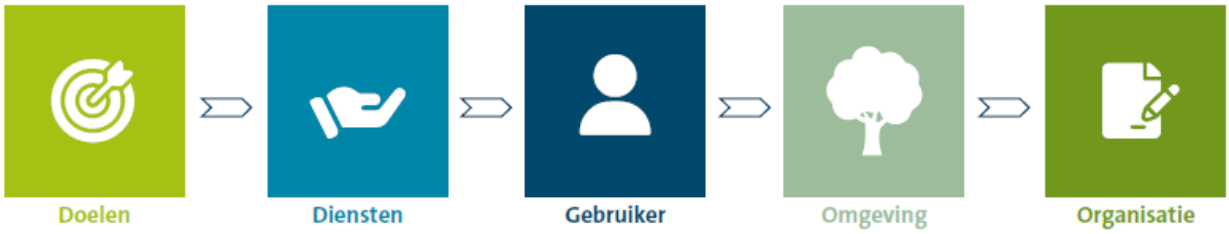
Dit is het vergezicht voor 2040 waarvoor we in dit deelonderzoek een integraal pakket van maatregelen presenteren, binnen realistische kaders en met duidelijke doelen voor een stad met groene, duurzame en innovatieve mobiliteit.

1.4 Werkwijze

In de deelonderzoeken naar ketenmobiliteit, OV-knooppuntontwikkeling en deelvervoer is gebruik gemaakt van eerder uitgevoerde onderzoeken (waaronder het marktonderzoek dat in het kader van de mobiliteitsvisie 2040 is uitgevoerd) en lopende projecten binnen de gemeente. Daarnaast zijn er werksessies gehouden met de gemeente om doelen te verscherpen en kansrijke locaties te benoemen. In twee integrale sessies is gezocht naar de raakvlakken met de andere deelonderzoeken en hoe de verschillende onderwerpen op elkaar ingrijpen.



Voor de deelonderzoeken voor ketenmobiliteit en deelvervoer zijn de volgende vijf aspecten in ogenschouw genomen.



Daarbij zijn vijf onderzoeksvragen beantwoord:

- Met welk **doel** en voor welke **doelgroepen** kan Hilversum aan de slag met deelvervoer, hubs en ketenvervoer?
- Welke **deelvervoersdiensten** achten we **waar** kansrijk?
- Hoe maken we keten- en deelvervoer aantrekkelijk voor **gebruikers**?
- Welke **raakvlakken** zijn er met de **omgeving** en andere thema's?
- Hoe **organiseren** we dit? Stakeholders, organisatie, financiën.

2 Analyse

In dit hoofdstuk benoemen we de bestaande OV-knopen, voorzieningen op de stations, bestaande mobiliteitsnetwerken en bestaande deelmobiliteit, die de basis vormen voor dit onderzoek.

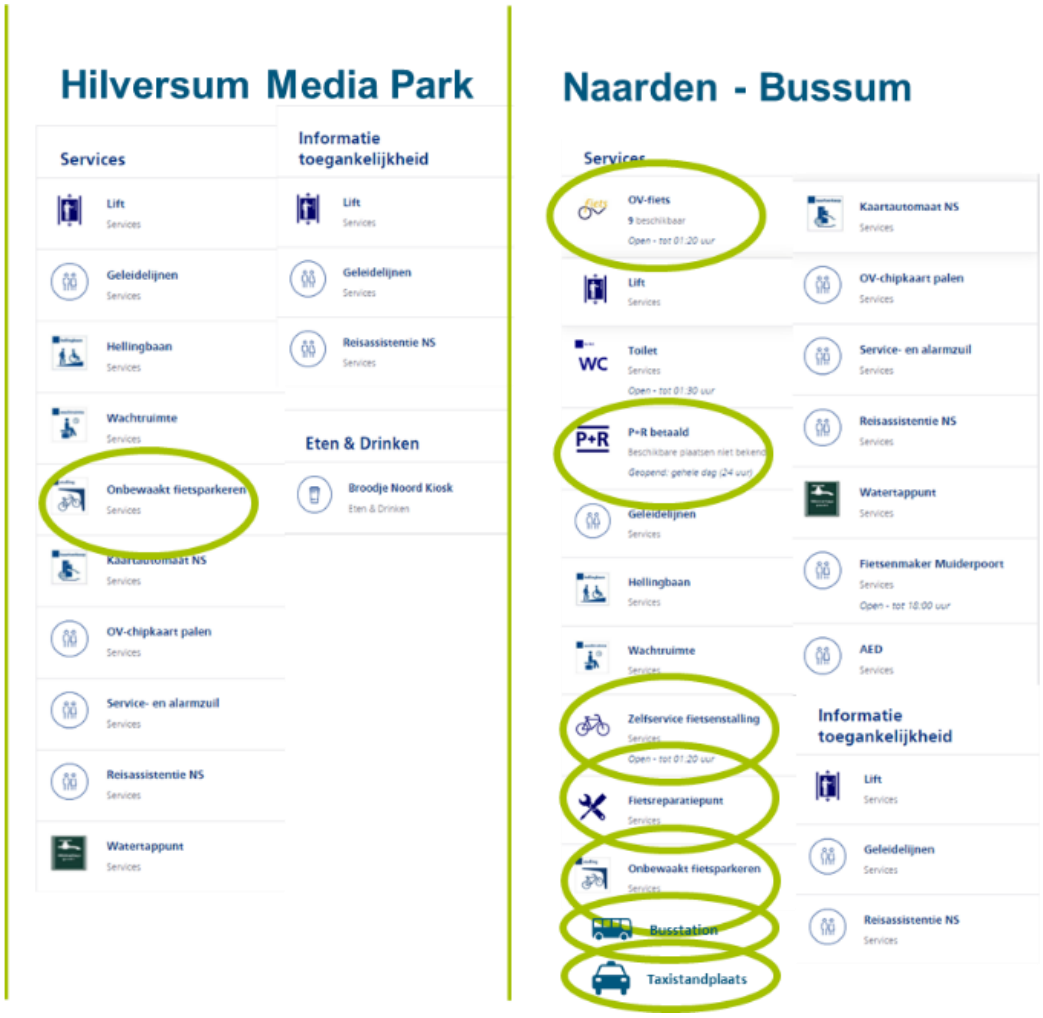
2.1 Drie OV-knopen in Hilversum

Hilversum kent 3 belangrijke OV-knooppunten: Station Hilversum Media Park, Station Hilversum en Station Sportpark. Het invloedsgebied van deze stations (loop- en fietsafstand) is relatief groot en beslaat een groot deel van Hilversum (zie Figuur 2). Daarmee kunnen inwoners/bezoekers deze gebieden goed bereiken, al dan niet in combinatie met andere vervoermiddelen (ketenmobiliteit). Inwoners/bezoekers in deze gebieden kunnen verleid worden om via deze OV-knopen te reizen. Daarnaast beschouwen we ook het OV-knooppunt in Bussum als belangrijke knoop omdat deze dicht bij de Hilversumse wijk De Meent ligt.

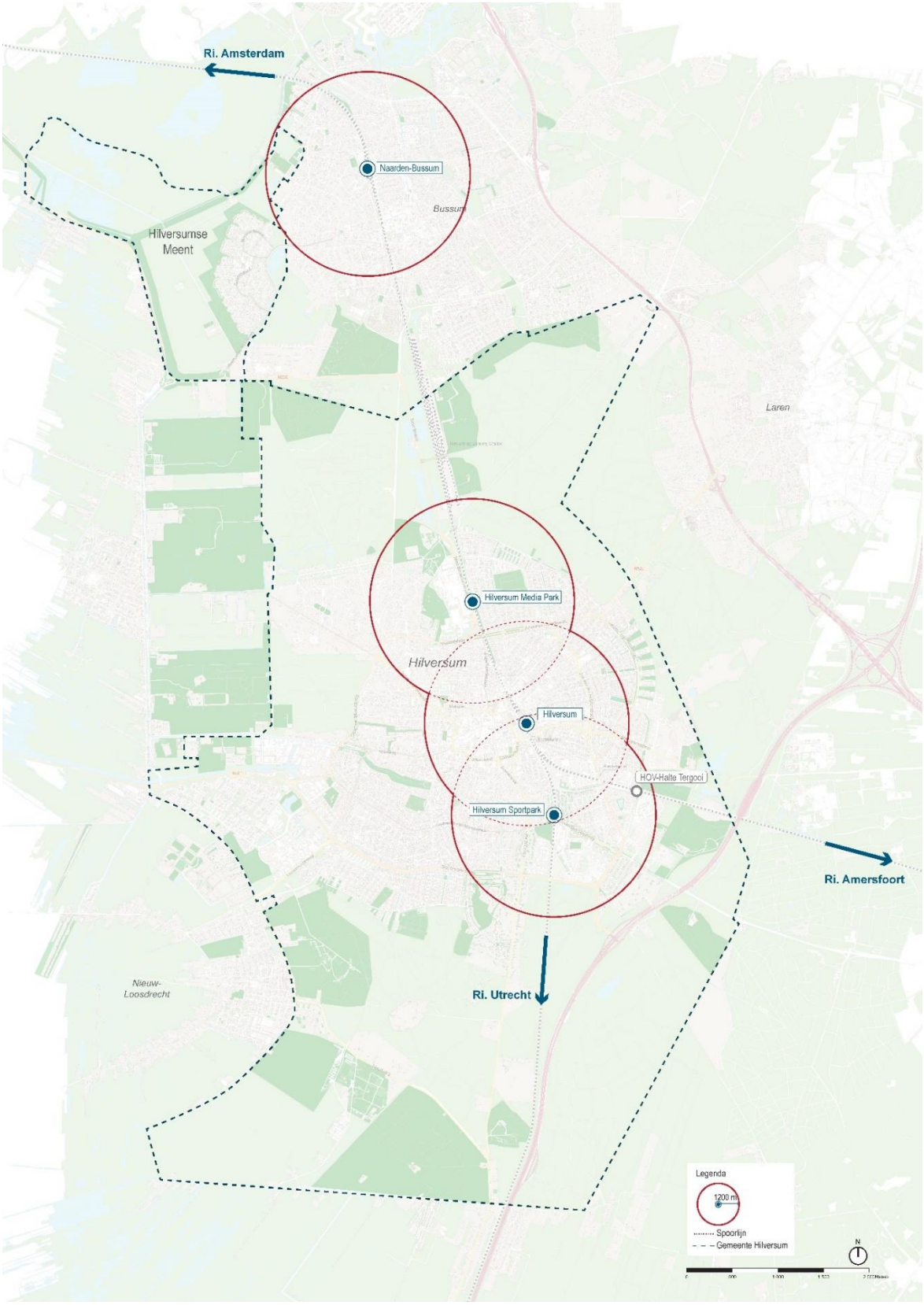
In figuur 1 is weergegeven welke voorzieningen voor keten- en deelmobiliteit op de stations aanwezig zijn. Deze verschillen per station. Station Hilversum biedt als centrumknoop de meeste voorzieningen, gevolgd door Hilversum Sportpark. Hilversum Media Park kent beperkte voorzieningen.



Figuur 1a: Overzicht faciliteiten keten- en deelmobiliteit



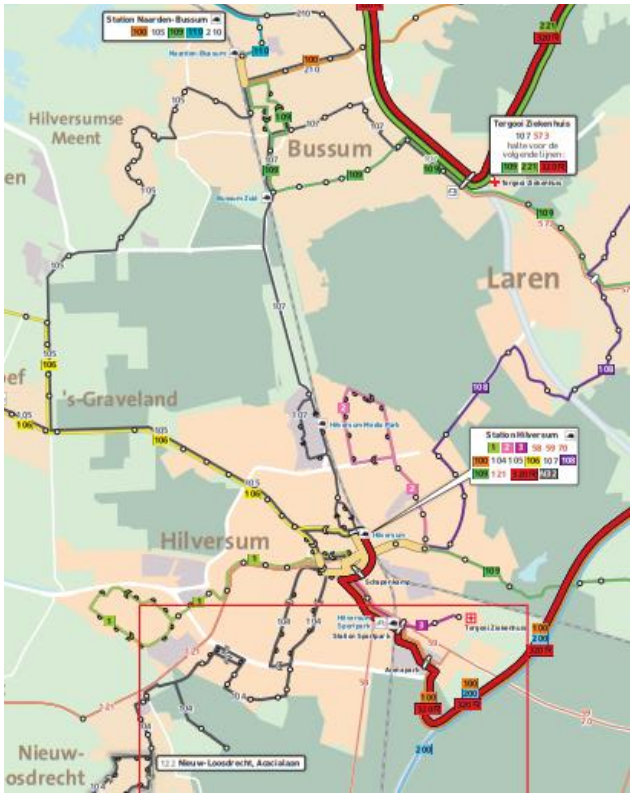
Figuur 1b: Overzicht faciliteiten keten- en deelmobiliteit



Figuur 2: drie OV-knopen in Hilversum

2.2 Busnetwerk

Het busnetwerk in Hilversum is weergegeven in Figuur 3. Een groot deel van Hilversum wordt per bus ontsloten. De lengte van het voor- en natransport naar de bushaltes verschilt per locatie. Op busstation Hilversum komen zowel lokale als regionale buslijnen samen, deze bieden verschillende verbindingen met de overige OV-knopen en de omgeving. Ook stations Hilversum Sportpark en Media Park worden door de bus bediend. De bussen vallen anno 2022 onder de concessie Gooi- en Vechtstreek met Transdev als vervoerder.



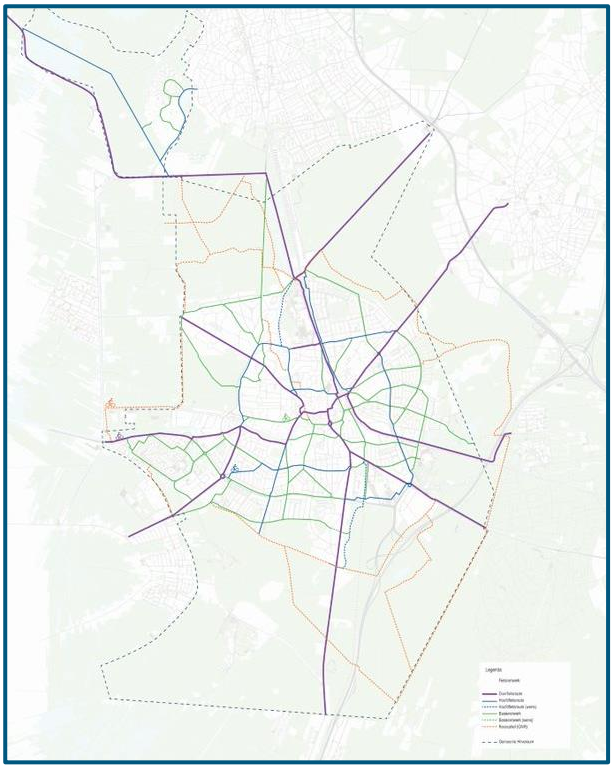
Figuur 1: busnetwerk Hilversum

Een lijst van geplande maatregelen op bushaltes is toegevoegd in bijlage 1. Hiermee kan rekening gehouden worden bij het nemen van maatregelen (werk met werk).

2.3 Fietsnetwerk

De Hilversumse fietsambities zijn recent in kaart gebracht. Het voor 2040 voorziene fietsnetwerk in Hilversum biedt voor de hele gemeente ontsluitende en verbindende fietsroutes. Het netwerk bestaat uit:

- Een hoogwaardig regionaal fietsnetwerk. Deze fietspaden verbinden Hilversum met omliggende gemeenten en zijn bedoeld om snel te kunnen doorfietsen. De fietspaden zijn bij voorkeur 4 meter breed. Fietsers hoeven niet vaak te stoppen of af te stappen.
- Hoofdfietsroutes. Deze fietspaden zijn de belangrijkste fietsverbindingen in de stad. Ook hier zet de gemeente in op brede fietspaden, zodat er ruimte is voor meerdere fietsers naast elkaar.
- Het basisnetwerk. Deze fietspaden zijn de alternatieve fietsroutes door de stad en zijn, naast de hoofdfietsroutes, ook belangrijk om te verbeteren.

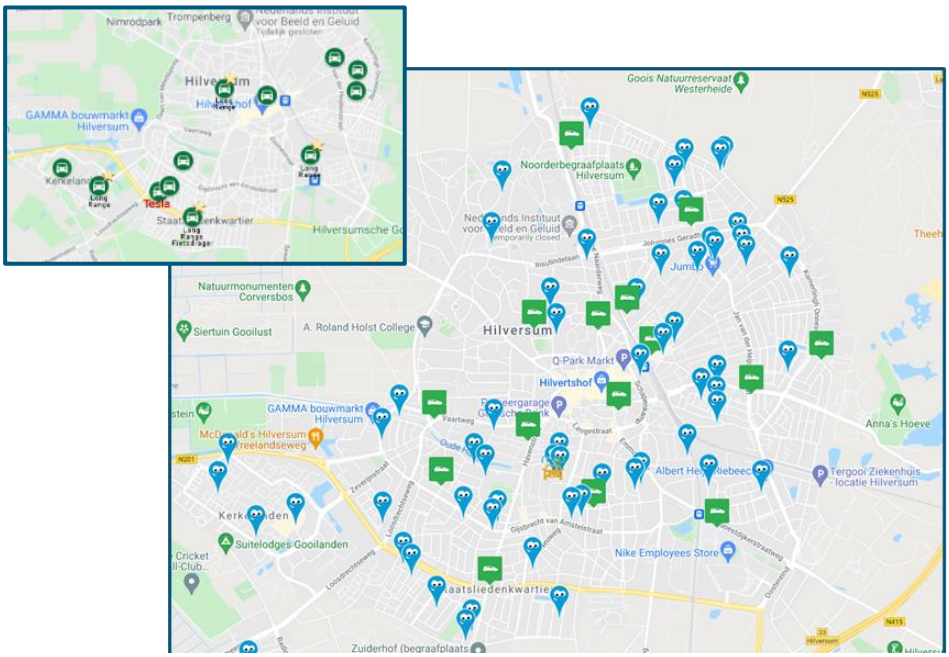


Figuur 2: fietsnetwerk Hilversum 2040

Deze categorisering vormt de basis om met derde partijen zoals de omliggende gemeenten, de regio Gooi- en Vechtstreek, de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland in overleg te gaan over cofinanciering en / of aanvragen van subsidies voor het realiseren van dit fietsnetwerk.

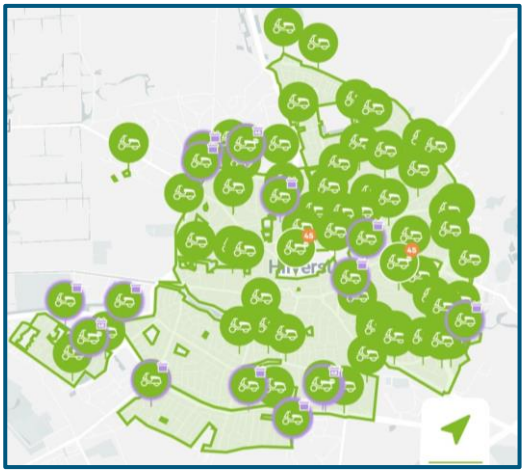
2.4 Bestaande deelmobiliteit

Deelauto's
In Hilversum zijn diverse aanbieders van deelauto's actief: Greenwheels, MyWheels, Snappcar (grote kader) en HET-deelauto (kleine kader). Elk van deze aanbieders biedt hun eigen abonnementsvormen aan. De dekking van gemeente Hilversum is relatief groot.



Figuur 3: deelauto's in Hilversum

Deelscooters
Op verschillende plekken in Hilversum zijn deelscooters beschikbaar van Go Sharing, zie figuur 6.



Figuur 4: deelscooters in Hilversum

OV-fietsen
Behalve deelmobiliteit zijn er ook OV-fietsen aanwezig op de Hilversumse treinstations. Op station Hilversum zijn er maximaal 215 beschikbaar en op Hilversum Sportpark 31. Op station Naarden-Bussum staan 64 fietsen en op station Bussum-Zuid 4 OV-fietsen.

3 Kansenkaarten

Op basis van de bestaande voorzieningen en verwachte ontwikkelingen is voor gemeente Hilversum nader uitgewerkt voor wie en waar aanvullende ketenmobiliteit- en deelvervoervoorzieningen kansrijk zijn.

3.1 Doel en doelgroepen

Het doel van ketenmobiliteit en deelvervoer kan per gebied verschillen. We achten twee **doelen** daarbij voor Hilversum van belang:

- Natransport vanaf OV-locaties: om in laagdrempelig gebruik van OV en ketenmobiliteit te voorzien.
- Minder noodzaak eigen (tweede) auto te gebruiken voor bewoners: om zo autodichtheid te reduceren en leefbaarheid te bevorderen.

Daarbij zien we twee relevante **doelgroepen** waarvoor deze voorzieningen kansrijk kunnen zijn:

- Forensen (en studenten) die aankomen op de treinstations en nog een bepaalde afstand moeten afleggen naar hun bestemming.
- Bewoners in buurten met een hoge dichtheid, lage parkeernorm of waar ruimtelijke ontwikkelingen gepland staan.

3.2 Locaties

Kansrijke locaties voor ketenmobiliteit en deelvervoer
Op basis van de analyse en de werksessies zijn meerdere kansrijke locaties benoemd waar keten- en deelvervoer kansrijk worden geacht. Dit zijn locaties met belangrijke herkomsten- en bestemmingen, waar (ruimtelijke) ontwikkelingen plaatsvinden en/of waar de leefbaarheid onder druk staat. Het gaat om de volgende zeven plekken, zie ook Figuur 7:

1 De bestaande OV-knopen

2 Het centrum

3 Centrumschil (St. Vitusbuurt/Klein Rome, Oosterstraat/ Nieuwstraat)

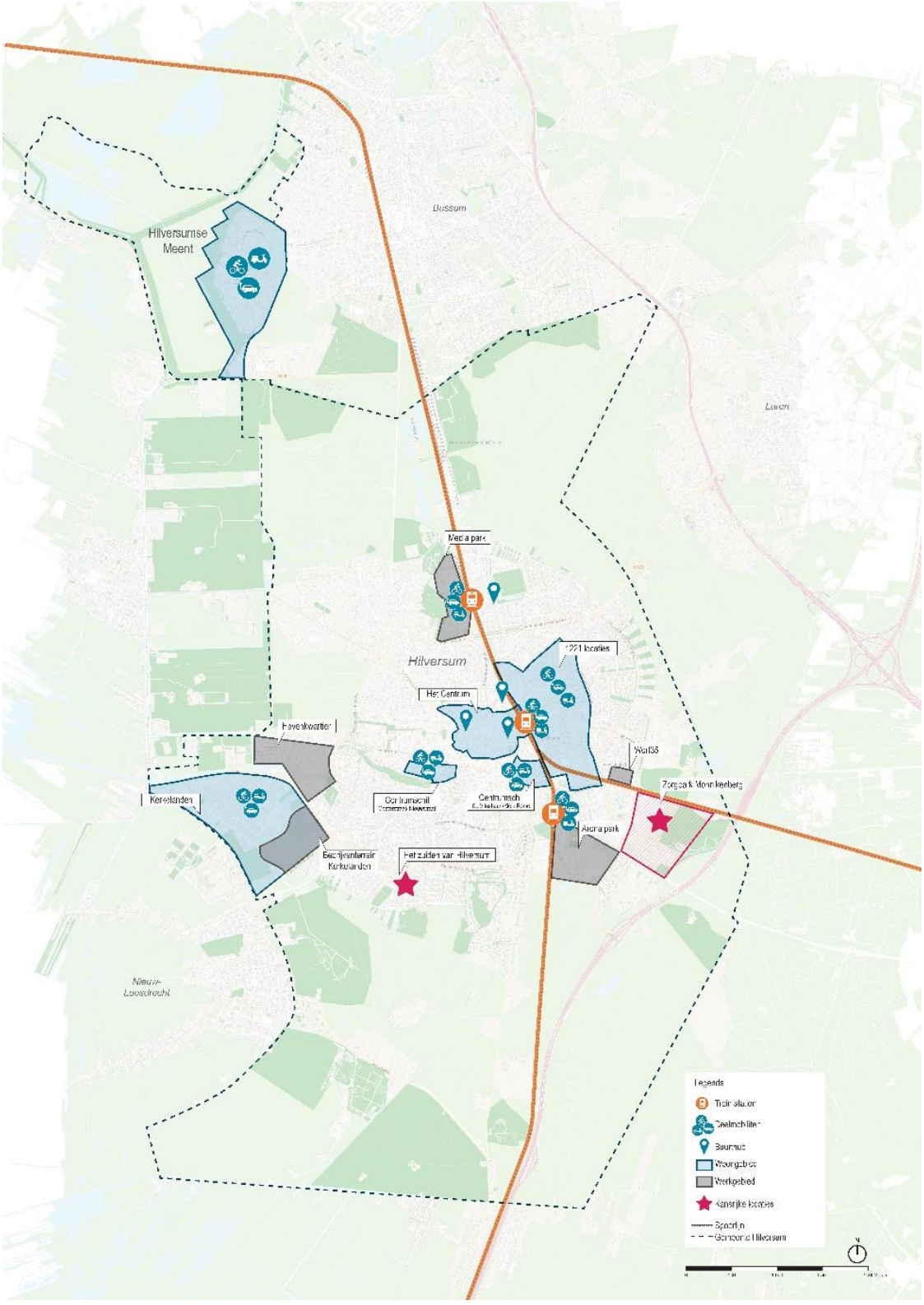
4 1221

5 Kerkelanden

6 De Hilversumse Meent

7 Bedrijventerreinen

Alle locaties komen voort uit werksessies waarbij locaties op de volgende aspecten zijn beoordeeld: ruimtelijke ontwikkelingen, parkeernorm, parkeerdruk, nabijheid centrum, ontsluiting OV en type bewoners.



Figuur 5: kansrijke locaties voor ketenmobiliteit en deelvervoer

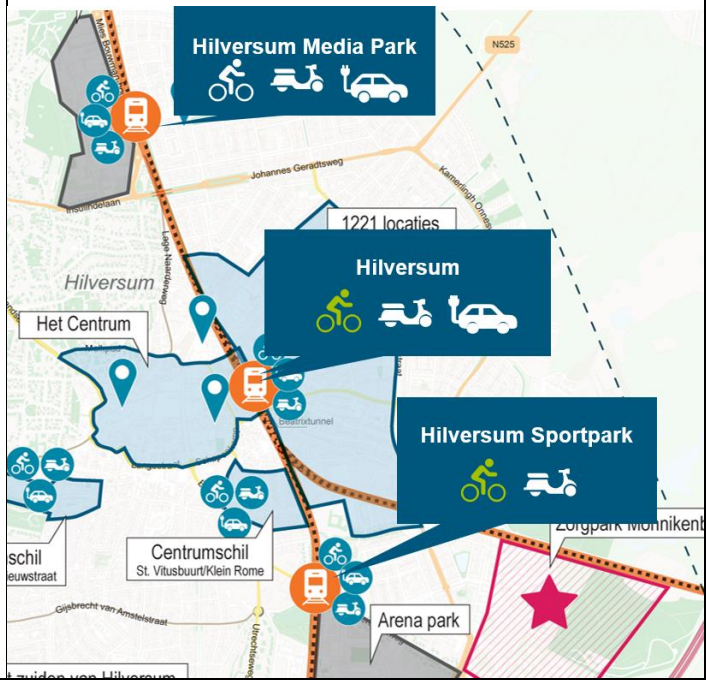
De kansrijke locaties zijn per gebied aangegeven. De exacte locaties binnen deze gebieden moeten nog bepaald worden. Omdat het introduceren van ketenmobiliteit en deelvervoer maatwerk betreft, zijn hiervoor eerst pilots nodig om uit te vinden welke locaties binnen de gebieden het best geschikt zijn. De pilots kunnen pragmatisch ingericht worden: met wat verf en bebording en niet door middel van grote infrastructurele aanpassingen. Op basis van de inzichten uit de pilots kunnen de exacte locaties bestendigd worden, bijvoorbeeld in de vorm van gebouwde hubs en grotere infrastructurele aanpassingen. Het bestendigen van ketenmobiliteit en deelvervoer werkt het best vanuit een integrale aanpak:

- Als zich nieuwe ontwikkelingen voordoen zoals nieuwe woningen of de transformatie van bedrijventerreinen tot woningen;
- In nauwe samenhang met randvoorwaardelijke maatregelen: het invoeren van parkeerregulering, introduceren van nieuwe OV-verbindingen, stimuleringsmaatregelen, etc.

In de volgende kaders zijn voor deze kansrijke locaties de doelen, doelgroepen en mogelijke diensten nader gespecificeerd. De doelen gaan daarbij met name in op het vergroten van de bereikbaarheid, de doelgroepen betreffen veelal inwoners, werknemers en bezoekers. Qua diensten is tevens de betrokkenheid van werkgevers belangrijk (denk daarbij aan bedrijfsregelingen (reiskosten, etc.), promotiecampagnes, het goede voorbeeld geven) om het gebruik van de mobiliteitsvoorzieningen te stimuleren.

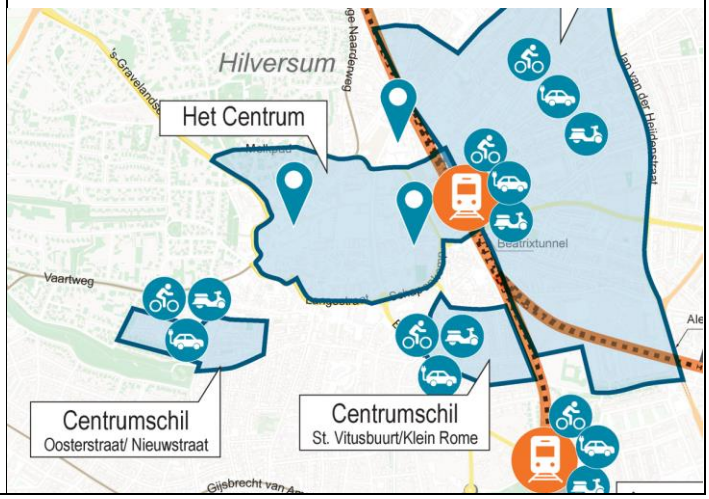
Bestaande OV-knopen

- Doel ketenmobiliteit & deelvervoer:
  - Voor- en natransport i.c.m. OV-rit
  - Deelmobiliteitshub voor aanwonenden
- Doelgroepen:
  - Forenzen, studenten, inwoners
- Diensten:
  - Deelfiets, deelscooter, deelauto
  - Sportpark: deelauto voor ondernemers
  - OV op OV
  - Overstap op fijnmazig vervoer
  - Logistieke functies zoals een pakketpunt



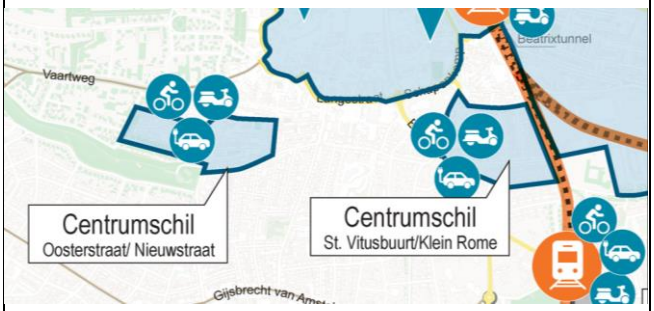
Het centrum

- Doel ketenmobiliteit & deelvervoer:
  - Alternatief voor (tweede) auto
- Doelgroepen:
  - Huidige en nieuwe bewoners
  - Bezoekers van centrum en bewoners
  - Werknemers
- Diensten:
  - Deelauto als (tweede) auto
  - Deelscooter richting buiten het centrum
  - Deelbakfietsen
  - Eventueel stepjes



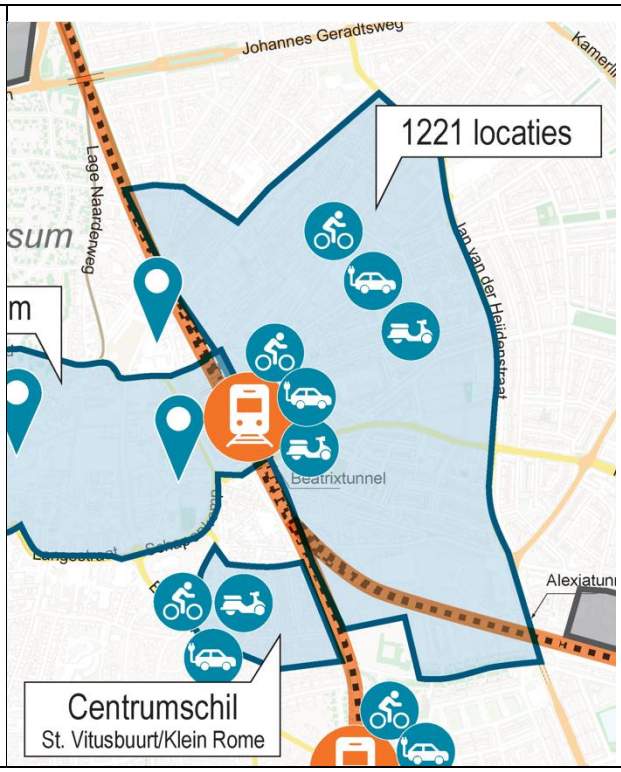
Centrumschil: St. Vitusbuurt/Oosterstraat e.o.

- Doel ketenmobiliteit & deelvervoer:
  - Alternatief voor (tweede) auto
- Doelgroepen:
  - Huidige en nieuwe bewoners
  - Bezoekers (inkomend)
- Diensten:
  - Deelauto als (tweede) auto
  - Deelscooter richting buiten het centrum
  - Deelbakfietsen
  - Deelmobiliteitshub om inkomend deelvervoer te kunnen afmelden



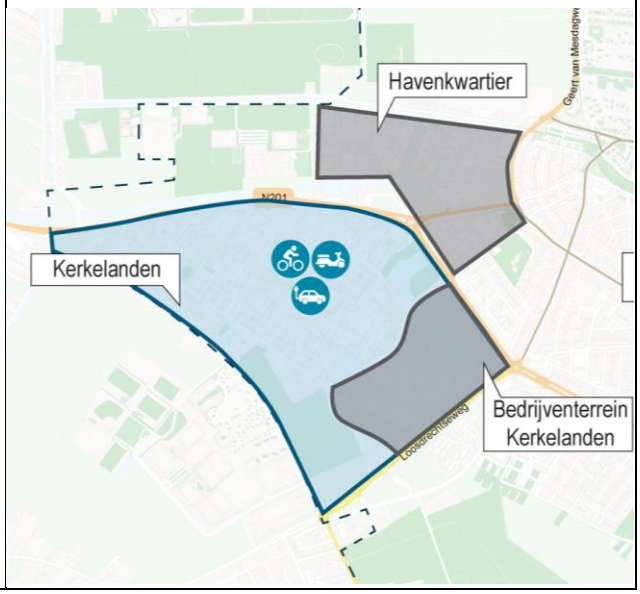
1221

- Doel ketenmobiliteit & deelvervoer:
  - Alternatief voor (tweede) auto (er staan nu erg veel auto's geparkeerd)
- Doelgroepen:
  - (Hippe/jonge) bewoners
  - Nieuwe oudere bewoners (wellicht minder kansrijk, maar wel op inzetten)
- Diensten:
  - Deelauto als (tweede) auto
  - Deelscooters
  - Deelbakfietsen

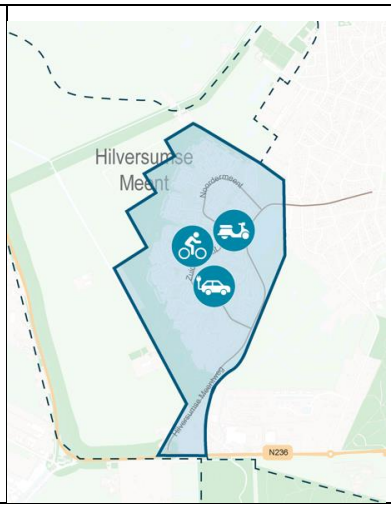


Kerkelanden

- Doel ketenmobiliteit & deelvervoer:
  - Alternatief voor (tweede) auto
- Doelgroepen:
  - Bewoners
  - Werknemers
- Diensten:
  - Deelauto als (tweede) auto
  - Deelscooters
  - Deelbakfietsen



De Meent	

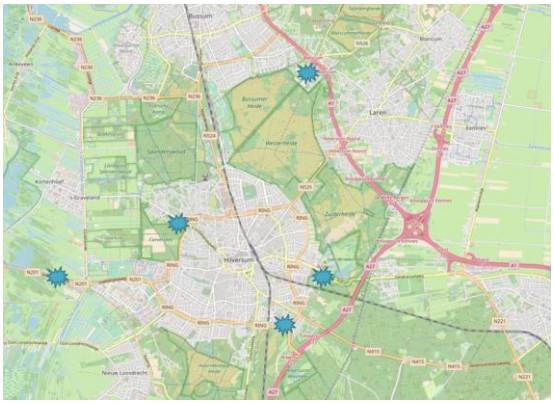
• Doel ketenmobiliteit & deelvervoer:
  ○ Alternatief voor (tweede) auto
• Doelgroepen:
  ○ Bewoners
• Diensten:
  ○ Deelauto als (tweede) auto
  ○ Deelscooters
  ○ Deelbakfietsen
• Let op koppeling met Bussum
	

Wijkhub, buurthub of regiohub? Deelmobiliteitshub!

Steeds vaker zien we de behoefte om deelmobiliteit te clusteren in mobiliteitshubs. Hierdoor is het duidelijk waar deelmobiliteit te vinden is, staan voertuigen niet op straat geparkeerd en ontstaat er een netwerk van logische overstappunten. Hubs zijn er in alle soorten en maten: van een treinstation tot een paar deelfietsen bij een bushalte. Vaak wordt een onderverdeling gemaakt in categorieën hubs, bijvoorbeeld regiohubs, wijkhubs en buurthubs. Het is echter belangrijk om niet de categorieën maar de opgave leidend te maken. Dus niet een ‘standaard’ OV-hub met deelfietsen in de buurt realiseren, maar een hub die voorziet in de specifieke behoefte van die locatie, misschien wel met een deelauto. Om deze reden maken we in deze rapportage geen onderscheid naar verschillende categorieën, maar scharen we alle hubs onder één categorie: deelmobiliteitshubs. Vanuit de behoefte van een specifieke plek beargumenteren we welke vervoermiddelen en diensten kansrijk zijn.

Kansrijke locaties voor deelmobiliteitshubs voor personen

Daarnaast is er een aantal overige locaties waar deelmobiliteit kansrijk is, waaronder potentiële locaties voor deelmobiliteitshubs voor personen aan de randen van Hilversum. Daarbij bepaalt de locatie van een hub voor een groot deel het doel van de hub. Bij hubs in het centrum is met name deelmobiliteit te vinden terwijl hubs buiten de stad met name auto’s moeten afvangen. Daarom richten we ons ook op hubs buiten de stad en aan de stadsrand. De doelgroep van deze hubs zijn mensen die van buiten Hilversum naar de stad komen.



Bron: Quickscan korte termijn maatregelen Bereikbaarheid Media Park, Royal HaskoningDHV, juli 2018

In de studie ‘bereikbaarheid Media Park’ zijn een aantal strategische punten aan de rand van de stad aangegeven waar kansen zijn voor Park & Bike. Bijvoorbeeld de locatie A1- aansluiting Crailo, waarbij het concept verder kan worden uitgebreid naar andere ‘hoeken’ van Hilversum:

- Arenapark
- Havenkwartier
- Quatre Bras

Nader onderzoek voor de bepaling van de exacte locaties is nodig. De kansrijke locaties zijn met name buiten de stad en aan de rand van de stad. Op deze plekken kunnen mensen van buiten Hilversum hun auto parkeren en overstappen op (H)OV of elektrisch aangedreven deelmobiliteit.

Overige kansrijke locaties voor deelvervoer

Naast bovengenoemde kansrijke locaties zijn nog diverse kansrijke locaties voor deelmobiliteitshubs en deelmobiliteit benoemd (zie ook figuur 7):

- Zuidwest (wonen)
- Kerkelanden, Severijnstraat, Havenkwartier (werken)
- Media Park (werken)
- Gijsbrecht van Amstelstraat (winkelgebied)
- Werf35 (werken)
- Zorgpark Monnikenberg

4 Aantrekkelijkheid, organisatie en raakvlakken

Het realiseren van deelmobiliteit voorzieningen op de benoemde kansrijke locaties alleen is niet genoeg om succesvol naar het doel uit de mobiliteitsvisie toe te werken. Voor “Hilversum: de stad voor groene, duurzame en innovatieve mobiliteit” en een succesvolle aanvulling van keten- en deelvervoer is het van belang ketenvervoer aantrekkelijk te maken: maar hoe? En hoe verhoudt dit zich tot de overige deelonderzoeken die in het kader van de mobiliteitsvisie zijn uitgevoerd? Dit hoofdstuk gaat in op hoe we keten- en deelvervoer aantrekkelijk kunnen maken, hoe we het kunnen organiseren en de raakvlakken met andere deelonderzoeken.

4.1 Hoe maken we keten- en deelvervoer aantrekkelijk?

Om de reizigers te verleiden gebruik te maken van keten- en deelvervoer is het belangrijk dat de voorzieningen aantrekkelijk en toegankelijk zijn. Daarbij zien we de volgende aandachtspunten:

- Herkenbare deelmobiliteitshubs en vervoermiddelen dankzij uniforme uitstraling;
- Universele digitale ontsluiting vervoermiddelen via MaaS-app en TOMP-API;
- Heldere communicatie via werkgevers, ontwikkelaars en onderwijsinstellingen en gemeente;
- Begrijpelijke, toegankelijke en meertalige informatie;
- Veilige en aantrekkelijke hublocaties: overdekt, in het zicht, goed verlicht, evt. camera’s, veilige routes van en naar de hubs;
- Deelvervoer beschikbaar op strategische locaties;
- Goede inpassing in de openbare ruimte, rekening gehouden met Dudok huisstijl;
- Effectmetingen uitvoeren: wat is de invloed van keten- en deelvervoer op de doorstroming?
- Toegankelijke hubs voor mindervaliden en mensen met kleine kinderen.

Randvoorwaarden

Om de potentie van deelmobiliteitshubs voor personen (aan de randen van de stad) te benutten zijn enkele randvoorwaarden van belang:

- Parkeren bij de hub moet goedkoper, gemakkelijker of sneller zijn dan op bestemming, bijvoorbeeld door parkeertarieven op de bestemming de verhogen, de file te vermijden of geen parkeerplek hoeven te zoeken;
- Hubs moeten aansluiten op (H)OV, regionaal fietsnetwerk en deelmobiliteit;
- Hubs moeten bereikbaar en toegankelijk zijn iedereen, met specifieke aandacht voor onder andere mindervalide;
- Benutten werkgeversaanpak door bijvoorbeeld shuttle bus naar bedrijfslocaties, abonnement van de werkgever en promotie via werkgevers;
- Beschikbaarheid van deelvervoer geschikt voor middellange afstanden (deelsnorfiets, deelbromfiets, e-deelfiets) die je kunt afmelden op de bestemming;
- Beperkte afstand tussen parkeerplek en deelvervoer;
- Beprijzing parkeertarieven voor bezoekers vs. bewoners: tarieven zo inregelen dat deze mensen stimuleren aan de rand van de stad te parkeren;
- Stapelen van zoveel mogelijk redenen om deelvervoer te gebruiken, om zo gedragsverandering teweeg te brengen.

4.2 Hoe organiseren we dit?

Aandachtspunten bij realisatie

Aantrekkelijk en toegankelijk keten- en deelvervoer in Hilversum staat niet op zichzelf. Om dit te organiseren zien we de volgende aandachtpunten in relatie tot uiterlijk, beleid en omgeving:

- **Ontwikkelen** van een regionale **huisstijl** of aansluiten bij een bovenregionale huisstijl;
- **Beleidsregels opstellen** voor het aanbieden van deelvervoer en waar nodig de APV en parkeerverordening wijzigen;
- Overwegen **parkeerregulering** in te voeren (zuur) als aanvulling op goed keten- en deelvervoer (zoet);
- Afstemming met **Bussum** t.a.v. deelvervoer in De Meent;
- Beginnen in de vorm van **pilots** zonder grote investeringen in infrastructuur, stalling en hubs zodat deelvervoerlocaties verplaatsbaar en uit te breiden zijn.
  In deze fase is het nog lastig bepalen op welke plekken OV, fijnmazig vervoer, deelmobiliteit en logistieke functies elkaar aanvullen. Om die reden adviseren we kleinschalig en pragmatisch te starten met pilots en op basis van lessen die geleerd worden bij te sturen. In het algemeen kan worden aangenomen dat de bestaande grote OV-knopen kansrijke pilotlocaties zijn, net als plekken die veel bezoekers trekken: bedrijventerreinen, onderwijsinstellingen en het centrum.

Activiteiten voor realisatie
Om deelmobiliteitshubs voor personen aan de rand van Hilversum te realiseren zien we de volgende stappen:

- Potentie van de locaties verder onderzoeken: welke locaties bieden potentie?
- Inspelen op bestaande kansen.
- Verkennen benodigde beleidswijzingen: wat is beleidsmatig nodig om potentie van hubs te benutten?
- Capaciteitsberekeningen maken: hoeveel parkeergelegenheid is er nodig per hub? Hoeveel deelvervoervoertuigen?
- Voorbereiden invoering betaald parkeren: ter stimulering parkeren buiten de stad.
- Monitoring opzetten: effecten van maatregelen monitoren om tijdig bij te kunnen sturen.
- Bepalen drijfveren doelgroepen: wat maakt het gebruik van de hubs aantrekkelijk voor de doelgroepen? Hoe kunnen we ze verleiden hier gebruik van te maken?
- Pilots uitvoeren, o.b.v. inzicht in effecten eventuele aanpassingen doorvoeren.
- Promotie/marketing voorbereiden, om potentiële gebruikers te verleiden.
- Koppeling maken met MaaS-aanbieders voor betere vindbaarheid.
- Deelvervoer en aanvullend OV organiseren (zie ook andere deelonderzoeken).
- Budget beschikbaar stellen voor realisatie.

4.3 Synergie met andere onderzoeken

De kansrijke mogelijkheden voor ketenmobiliteit en deelvervoer in Hilversum hebben directe en indirecte raakvlakken met de overige deelonderzoeken die in het kader van de mobiliteitsvisie 2040 zijn uitgevoerd. Uit de integrale sessies zijn daarbij de volgende raakvlakken benoemd:

- Logistiek: **pakketpunten** kunnen een overstappunt nog aantrekkelijker maken en de bekendheid vergroten onder niet-reizigers die slechts een pakketje komen afhalen. Dit is relevant in woonwijken en bij OV-knopen;
- Integratie met **wandel- en fietsinfrastructuur**: hubs bij populaire (snelle) fietsroutes, aangrenzend aan voetgangersgebieden, die goed zijn ontsloten voor fietsers en voetgangers. Dit is met name relevant in woonwijken. Aantrekkelijke fietsroutes stimuleren het gebruik van deelmobiliteit nabij die routes;
- Interactie met **parkeerbeleid** en **autoluwe binnenstad.** Een succesvolle mobiliteitstransitie vraagt om een combinatie van zoete en zure maatregelen. Enerzijds moeten er aantrekkelijke alternatieven voor de auto beschikbaar zijn, bijvoorbeeld deelvervoer en ketenmobiliteit (zoet). Anderzijds moet het autogebruik zelf minder aantrekkelijk worden, bijvoorbeeld invoeren van

parkeerregulering, verhogen van parkeertarieven (voor de tweede auto) of autoluw maken van de binnenstad (zuur). Dit is relevant in woonwijken, bij bedrijven en in de binnenstad;

- **OV-concessie**: is het mogelijk/wenselijk op den duur deelmobiliteit opnemen in OV-concessie? Deze vraag moet beantwoorden worden zodra er langere tijd ervaring is opgedaan met deelvervoer.

5 Mogelijke scenario's

5.1 Scenario's

Om de ketenmobiliteit en deelvervoer in Hilversum nader vorm te geven zijn er diverse scenario's mogelijk. Daarbij kan de gemeente groeien in haar rol om dit te faciliteren en is het mogelijk prioriteit aan te brengen in de aanpak van locaties.

Rol van de gemeente en mate van investeringen
De gemeente kan verschillende rollen innemen als het gaat om de samenwerking met deelmobiliteitsaanbieders. Daarbij kan een beperkte rol uitgroeien naar een maximaal faciliterende rol. Daarbij zien we de volgende scenario's:

- Beperkte rol, waarmee de gemeente direct kan starten: met name gericht op het tegengaan van overlast (wildgroei voertuigen, achterlaten voertuigen op willekeurige plekken in de stad, etc.)
    - Beperkte investeringen; minimaal 2 pilots met deelmobiliteitshubs starten.
- Basis rol waar de gemeente binnen nu en 2 jaar invulling aan kan geven: het faciliteren en vergunnen van deelmobiliteit. Daarmee kan de gemeente licht sturing geven aan de ontwikkelingen van deelvervoer, zonder bepalend te zijn voor de markt.
    - Basisinvesteringen; 3 à 4 pilots met deelmobiliteitshubs starten.
- Maximale rol waarbij de gemeente de voorzieningen kan subsidiëren, eventueel in combinatie met de aanbesteding van OV en doelgroepenvervoer. Dit is een optie voor de lange termijn, de mogelijkheden hiervoor dienen nader te worden onderzocht.
    - Maximale investeringen; 5 (of meer) pilots met deelmobiliteitshubs starten.

Prioritering locaties
Voor een soepele ingroei van keten- en deelvervoervoorzieningen kunnen deze in eerste instantie het beste worden uitgerold op de kansrijke locaties met groot bereik en effect. Daarbij zien we de volgende prioritering:

- Stations en grote OV-knopen, dit kan direct starten;
- Centrumschil en 1221, in combinatie met parkeerbeleid, autoluw beleid en nieuwe woningbouwprojecten. Het is logisch om hier binnen 3 jaar mee te starten;
- Bedrijventerreinen in combinatie met de werkgeversaanpak, te starten binnen 3 jaar;
- Overige gebieden in combinatie met parkeerbeleid en nieuwe bewoners, te starten binnen 10 jaar;
- Deelmobiliteit beschikbaar in heel Hilversum: realisatie over 10 jaar.

5.2 Kosten per scenario

Voor bovengenoemde scenario's op korte en (middel)lange termijn zijn in onderstaande tabel de verwachtte kosten uiteengezet.

Scenario	Invulling	Kosteninschatting
Minimaal scenario, direct starten	Tegengaan overlast deelmobiliteit Visie deelmobiliteit ontwikkelen Starten met deelvervoer bij stations en grote OV-knopen 2 pilots op andere locaties om meerwaarde deelvervoer te verkennen. Kansrijke locaties: centrumschil, 1221, bedrijventerreinen	Aanstellen ambtelijk projectleider (min. 0,2 Fte) - Loketfunctie deelvervoer aanbieders - Afspraken met NS/ProRail Visie deelmobiliteit (€ 25.000 éénmalig, exclusief opdrachtgeverschap) Realisatie van 2 deelmobiliteitshubs à € 50.000-100.000 (€ 25.000-50.000 per locatie inclusief realisatie, beheer en onderhoud voor 3 jaar).

Basisscenario, binnen 2 jaar	Faciliteren/ vergunnen deelmobiliteit 3 à 4 pilots op andere locaties om meerwaarde deelvervoer te verkennen. Kansrijke locaties: centrumschil, 1221, bedrijventerreinen	Ambtelijk projectleider (min. 0,5 Fte) - Loketfunctie - Pilots voorbereiden - Pilots uitvoeren Vergunningsstelsel deelmobiliteit (€ 25.000 éénmalig, exclusief opdrachtgeverschap) Realisatie van 3 à 4 deelmobiliteitshubs à € 75.000-200.000 (€ 25.000-50.000 per locatie inclusief realisatie, beheer en onderhoud voor 3 jaar).
Maximaal scenario, binnen 10 jaar	Integreren deelmobiliteit met openbaar vervoer, subsidiëren deelmobiliteit Uitbreiding naar overige gebieden Deelmobiliteit in heel Hilversum beschikbaar en geïntegreerd met infrastructuur en openbaar vervoer 5 (of meer) pilots op andere locaties om meerwaarde deelvervoer te verkennen. Kansrijke locaties: centrumschil, 1221, bedrijventerreinen	Ambtelijk projectleider (min. 1 Fte) - Loketfunctie - Integratie in OV-concessie Subsidie voor deelmobiliteit (€ 50.000 per 3 jaar voor deelfietsen/deelscooters) Realisatie van 5 (of meer) deelmobiliteitshubs à minimaal € 250.000-500.000 (€ 25.000-50.000 per locatie inclusief realisatie, beheer en onderhoud voor 3 jaar). Realisatie grote deelmobiliteitshubs (€ nnb)

Tabel 1 - Kosteninschatting

6 Beoordeling van maatregelen en advies

6.1 Effecten per scenario

Het investeren in maatregelen voor ketenmobiliteit, OV-knooppuntontwikkeling en deelvervoer moet bijdragen aan het behalen van de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie Hilversum. Daarom is een inschatting gemaakt van de effecten van de maatregelen op de volgende thema's:

- Modal shift (verschuiving van auto naar fiets en/of OV);
- Leefbaarheid;
- Doorstroming;
- Kosten.

De effecten van de ketenmobiliteit, OV-knooppuntontwikkeling en deelmobiliteitshubs voor personen op de benoemde thema's zijn:

Scenario	Thema	Ketenmobiliteit, OV-knooppuntontwikkeling en deelmobiliteitshubs voor personen
Minimaal, basis en maximaal	Modal shift	• Voorzieningen ter verbetering ketenmobiliteit en OV-knooppunten zorgen voor een modal shift van auto naar OV/fiets/lopen (geldt voor gehele of gedeelte van de reis).
	Leefbaarheid	• Verbeterde voorzieningen leiden tot minder autoreizigers, wat ruimte biedt voor verbetering van de openbare ruimte. • Drukkere stationsomgevingen in combinatie met verdichting woningbouw zorgen voor levendigheid en dragen bij aan de sociale veiligheid.
	Doorstroming autoverkeer	• Voorzieningen ter verbetering ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelmobiliteitshubs zorgen voor minder autoreizigers en daarmee voor een betere doorstroming voor het wegverkeer.
	Kosten	• Met het verbeteren van ketenmobiliteit, OV-knooppunten en deelmobiliteitshubs in aanvulling op reeds bestaande voorzieningen zijn relatief lage investeringskosten gemoeid.

De effecten van deelvervoer op de benoemde thema's zijn:

Scenario	Thema	Deelvervoer
Minimaal, basis en maximaal	Modal shift	• Deelvervoer kan een groot effect hebben op de modal shift, maar alleen als autorijden ook minder aantrekkelijk wordt en deelvervoer voldoende zichtbaar en aantrekkelijk is. Naar verwachting heeft deelvervoer daarmee een licht positief effect op de modal shift.
	Leefbaarheid	• Deelmobiliteitsbeleid heeft een groot positief effect op de leefomgeving als overlast tegengegaan wordt. Dit kan door de APV aan te passen, een vergunningsstelsel voor deelvervoer in te stellen of deelmobiliteitsbeleid op te stellen. Deelmobiliteit zelf heeft weinig effect op de leefomgeving.
	Doorstroming	• Deelmobiliteit is één van de vele factoren die kan bijdragen aan verbeterde doorstroming. Helaas vervangt deelvervoer nu nog vaak

		actieve mobiliteit of OV-gebruik, waardoor effect op doorstroming beperkt is. In combinatie met overige maatregelen heeft deelmobiliteit op de korte termijn naar verwachting een licht positief effect op doorstroming. In het mobiliteitssysteem van de toekomst speelt deelmobiliteit echter een onmisbare rol.
	Kosten	• Deelmobiliteit die veel gebruikt wordt, kost de stad in de basis niks. De fietsen, scooters en auto's leveren de aanbieder zoveel omzet dat ze gratis naar de stad komen. Ze zullen hun voertuigen dan wel alleen aanbieden op de meest commercieel interessante locaties. Om aanbieders te verleiden ook op minder winstgevende plekken voertuigen aan te bieden moet de gemeente dit opnemen in de vergunningsvoorwaarden of een subsidie verstrekken. • Hier komen nog kosten bij voor een goede ruimtelijke inpassing van deelmobiliteit, zoals hubs, stallingen, bebording, belijning en handhaving.

6.2 Advies

Hoe meer maatregelen er in een scenario zitten, hoe groter de benodigde investering is. Maar hierdoor worden de positieve effecten op de modal shift, leefbaarheid en doorstroming naar verwachting ook groter. Daarnaast dragen deze investeringen ook bij aan het verhogen van het potentiële succes van de maatregelen uit andere deelonderzoeken. Daarom adviseren wij om richting 2040 stapsgewijs en uiteindelijk maximaal te investeren in maatregelen voor ketenmobiliteit, OV-knooppuntontwikkeling en deelvervoer, zodat in 2040 overal in Hilversum deelvervoer en ketenmobiliteitsvoorzieningen beschikbaar zijn.

De volgorde van het nemen van maatregelen zijn dan als volgt:
- Eerst pilots, bijsturen waar nodig, op basis van ervaringen uitbreiden.
- Kosten in het begin zijn dan laag; zodra je beter weet waar behoefte aan is ga je investeren. Dan weet je ook beter welke exacte locaties je wilt uitbreiden.
- Op korte termijn beginnen met OV-locaties en populaire bestemmingen, zoals sport, onderwijs en bedrijventerreinen.

Concreet betekent dat het advies is om maximaal in te zetten op deelvervoer (zie 5.2), doel is:
- Integreren deelmobiliteit met openbaar vervoer, subsidiëren deelmobiliteit
- Uitbreiding naar overige gebieden
- Deelmobiliteit in heel Hilversum beschikbaar en geïntegreerd met infrastructuur en openbaar vervoer

Gestart kan worden met 5 (of meer) pilots op andere locaties om meerwaarde deelvervoer te verkennen. Zoals beschreven in dit rapport zijn de kansrijke locaties (zie figuur 7, 3.2):
1 De bestaande OV-knopen
2 Het centrum
3 Centrumschil (St. Vitusbuurt/Klein Rome, Oosterstraat/ Nieuwstraat)
4 1221
5 Kerkelanden
6 De Hilversumse Meent
7 Bedrijventerreinen

Vervolgens kan verder uitgebreid worden tot het aanbieden van deelmobiliteit hubs in heel Hilversum. Om een beeld te geven van de wijze waarop per wijk een deelmobiliteithub ingevuld kan worden (qua aantallen) is in bijlage 2 weergegeven (de kosten en effecten staan in hoofdstuk 5 beschreven).

6.3 Routekaart naar 2040

In de mobiliteitsvisie en de bijbehorende uitvoeringsagenda wordt vooruitgekeken naar 2040. De gewenste situatie in 2040 dient stap voor stap dichterbij gebracht te worden. Ook voor ketenmobiliteit en deelvervoer gaan we uit van een groeimodel. Daarbij zijn logischerwijs de volgende stappen in de tijd voorzien:



Figuur 6: Routekaart naar 2040

Bijlage 1. Geplande maatregelen op het gebied van OV

Wat	Waar	Aantal?	Opmerking
Bushalte Raadhuis	Melkpad	nvt	Ten westen van kruispunt met de Oude Enghweg, Haltebreedte niet mogelijk conform richtlijnen. Verhoogde band aanbrengen, lengte 12 meter.
Bushalte Jacob van Campenlaan	Jacob van Campenlaan, (bij bloemist)	nvt	Tegenover halte westzijde. Twee parkeervakken verwijderen.Verhoogde band aanbrengen samen met een busperron.
Bushalte Hendrik Smitstraat	Jacob van Campenlaan	nvt	Nieuwe halte ter hoogte van huidige twee parkeer-vakken naast fysiotherapie. Geen abri plaatsen, wel verhoogde band en bus perron.
Bushalte Sauersstraat	Erfgooiersstraat, thv Graaf Wichmanstraat	nvt	Verhoogde band en bus perron aanbrengen ter plaatse van huidige drie parkeerhavens aan noord-zijde Erfgooiersstraat. Oversteek maken richting de Graaf Wichmanstraat.
Bushalte De Kupstraat	De Kupstraat	nvt	Halte aanbrengen net na de afslag van de Erfgooiersstraat naar De Kupstraat. Geen abri, wel verhoogde band.
Bushalte Lopez Diaslaan	Stroeslaan, net om hoek De Kupstraat/ t.o zorgcentrum	nvt	Bushalte maken ter plaatse van het huidige parkeer-verbod aan de Stroeslaan. Het parkeerverbod kan hiermee opgeheven worden. Verhoogde band aanbrengen en abri plaatsen.
Bushalte Stephensonlaan	Laan 1940-1945	nvt	Halte komt tegenover ingang Noorderbegraafplaats in Laan 1940- 1945. Verhoogde band aanbrengen.
Bushalte Snelliuslaan	Snelliuslaan	nvt	Halte tegenover bestaande halte oostzijde. 2 park-eerplaatsen verwijderen, aanbrengen verhoogde band en bushalteperron. Twee vervangende parkeervakken realiseren in de Kretschmar van Veenlaan thv aansluiting Snelliuslaan. Bocht met parallelweg vd Johannes Geradtsweg wordt krapper.
Bushalte Compagnieweg	Van Riebeeckweg	nvt	Net ten oosten van het kruispunt Van Riebeeckweg/ Zeevaertweg. Verplaatsen lichtmast, aanbrengen verhoogde band.
Bushalte Leeuwerikstraat	Jan van der Heijdenstraat	nvt	Nieuwe Halte, lengte 10 meter komt hier tussen het zijpootje van de Jan van der Heijdenstraat en de aansluiting met de Liebergerweg. Aanbrengen verhoogde band, met busperron. Verplaatsen fiets-pad en lantaarnpaal.
Bushalte Leeuwerikstraat (2)	Jan van der Heijdenstraat	nvt	Nieuwe Halte, lengte 10 meter, komt tegenover de aansluiting van het zijpootje van de Jan van der Heijdenstraat. Aanbrengen van een verhoogde

			band, busperron en een dubbele doorgetrokken streep op de as van de Jan van der Heijdenstraat.
Bushalte Karel Doormanlaan	Diependaalse-laan	nvt	Diependaalselaan halte in de richting Nieuw-Loosdrecht, ter hoogte van Van Hellemond Sport. Vier parkeerplaatsen verwijderen. Deze halte met haltekom, verhoogde band aanbrengen en abri plaat-sen. Haltekom moet ingeleid worden
Bushalte Chatham	A. De Ruyterlaan	nvt	Verhoogde band aanbrengen, opheffen drie parkeervakken, uitbreiden trottoir, kappen boom
Bushalte Liebergerweg	Nieuwe Verlegde Weg Over Anna's Hoeve	nvt	Nieuwe Halte komt aan westzijde op de Verlegde Weg Over Anna's Hoeve (ipv halte Mincklersstraat op lijn 109), ter hoogte van de Liebergerweg. Volledig nieuw in te richten bushalte met abri.

Bijlage 2. Voorbeeld concretisering deelvervoer hubs

Van belang is dat bij het ontwikkelen van een deelmobiliteithub het doel van de hub duidelijk is. Soms is dat het clusteren van deelmobiliteit, een andere keer overstappen tússen modaliteiten en een derde keer opstappen óp een modaliteit. Afhankelijk van het doel van de hub, kan de doelgroep bepaald worden. Op basis van het doel en de omvang van de doelgroep kan bepaald worden welke mobiliteitsdiensten (deelfietsen, deelscooters, deelauto's), aanvullende diensten (horeca, logistiek, etc.) en randvoorwaarden (herkenbaarheid, bewegwijzering, etc.) passend zijn. Uitgangspunt is dat in de basis per wijk minimaal één buurthub beschikbaar is en dat deeltweewielers (deelfietsen, deelscooters) nooit verder dan 400 meter (liefst 200 meter) uit elkaar staan.

Om een beeld te krijgen van de omvang van het aantal deelvoertuigen op een mobiliteitshub in een buurt is van belang te bepalen hoeveel huishoudens in het ‘gebied’ bediend worden met de hub en het doel van de hub. Dit is sterk afhankelijk van wat past bij een wijk en wat past in Hilversum. De ervaring leert dat de lokale context van grote invloed is op het succes van een hub en deelmobiliteit. Om deze reden is in dit deelonderzoek ook voorgesteld te starten met een pilot en hiervan te leren. Op basis van de pilot kan bijgestuurd worden en kunnen hubs en deelvervoer doorgroeien tot een volwaardig alternatieve vervoerswijze. Onze ambitie is dat dankzij mobiliteitshubs en deelmobiliteit in 2040 geen tweede auto's meer nodig zijn.

Om hier te komen dient gestart te worden met een deelmobiliteitshub van enige omvang, welke steeds verder groeit tot een eindbeeld:

- in 2024 starten met een aantal pilot locaties met 5-25 deelvoertuigen
- op middellange termijn 2030-2035 op basis van de kennis van de pilot de huidige deelmobiliteit hub op te schalen of meerdere aan te leggen in een wijk.
- om tot slot in 2040 in een wijk een dusdanige hoeveelheid voertuigen (fiets, e-bike, auto of andere type voertuigen) beschikbaar te hebben dat het een volwaardig alternatief is (circa 50-100 deelvoertuigen per 1000 huishoudens[3])

Als er voor deelmobiliteit wordt gekozen, moet in elke wijk minimaal één locatie worden gezocht voor een deelmobiliteitshub. Deze locatie moet voldoen aan de volgende randvoorwaarden:

- nabijheid openbaar vervoer (50 meter)
- goede bereikbaarheid fiets, bij voorkeur langs hoofdfietsroute
- goede bereikbaarheid voetgangers
- mogelijkheid koppelen aan pakketkluizen
- de mogelijkheid om op te schalen (richting 2040)

Tot slot is het belangrijk dat mobiliteitshubs samen een netwerk vormen en elkaar aanvullen. Om die reden is het bijvoorbeeld niet nodig op elke plek elke mobiliteitsvorm aan te bieden. Wel is het belangrijk om zowel de digitale als fysieke vindbaarheid van alle hubs in een gebied met elkaar af te stemmen.

[3] *Afhankelijk van het type wijk is het autobezit circa 5-40%, uitgaande dat deelvervoer efficiënter is zijn er minder deelvoertuigen nodig om een volwaardig alternatief te bieden.*