

Leidraad Mobiliteitshubs (versie: juli 2025*)

Dit document bevat adviezen die zijn bedoeld als hulpmiddel bij het plannen, ontwerpen, realiseren, beheren en exploiteren van mobiliteitshubs. Het is opgesteld op basis van de leerervaringen van gemeenten en experts in de Hubs Design Academy, als onderdeel van het landelijk programma mobiliteitshubs.

Deze leidraad zal in samenwerking met gemeenten binnen het programma steeds verder worden doorontwikkeld. In de komende maanden zal dit samen met voorbeelddocumenten, best practices uit de praktijk en andere hulpbronnen worden samengevoegd in een praktijkgids die kan worden gebruikt bij de ontwikkeling, realisatie en beheer en exploitatie van mobiliteitshubs.

Het landelijk programma mobiliteitshubs biedt een platform aan gemeenten voor onderlinge uitwisseling in het netwerk van professionals, hulp bij het toepassen van kennis, het ontwikkelen van nieuwe kennis en standaarden, inzicht in verschillende hub projecten (monitoring en evaluatie) en meer. Hiermee wordt gewerkt aan een gezamenlijke aanpak om hubs succesvol te ontwikkelen in Nederland, en zo bij te dragen aan o.a. een goede bereikbaarheid, meer ruimte voor woningen, leefbare wijken, en laagdrempelige overstapmogelijkheden voor 'de juiste modaliteit op de juiste plek.'

Contact: mobiliteitshubs@minienw.nl

Algemeen:

- *Er zijn verschillende type hubs die verschillende functies hebben en doelen en doelgroepen dienen. Het maakt voor vrijwel alle te maken ontwerpkeuzes en thema's in dit document uit welk doel en welke doelgroep bediend wordt. Vragen zoals: Welke locatie, welke samenhang met voorzieningen en met andere netwerken, welk aanbod aan vervoer, welke mate van openbaarheid, welke mate van digitale ontsluiting, en als afgeleide welke mate van overheidsbetrokkenheid? Het hangt samen met een scherp beeld van doel en doelgroep. Start om dit zo scherp mogelijk neer te zetten.*
- *De mobiliteitshub die wordt ontwikkeld past in de context van de omgeving waarin deze wordt gebouwd. Wanneer er sprake is van een gemeentelijke doelstelling om woningen te bouwen met een mobiliteitsconcept dat minder ruimtebeslag voor auto's inneemt, dienen dagdagelijkse verplaatsingen (bijvoorbeeld naar werk en scholen) voor de doelgroep ook realistisch te zijn met geboden alternatieven. Het is niet wenselijk om een wijk te ontwikkelen met weinig ruimte voor auto's, als er geen realistische alternatieven beschikbaar zijn voor deze dagdagelijkse verplaatsingen.*
- Het concept van de mobiliteitshub en het daarbij behorende mobiliteitsbeleid in de omgeving van de hub passen bij de lokale context:
 - Samenstelling van de groep toekomstige bewoners
 - Afstand tot en bereikbaarheid van voorzieningen en werkgevers
 - OV- en wegennetwerk
- De locatie van de hub is onderbouwd met data over o.a.
 - Potentiële doelgroepen
 - impact op huidige verplaatsingspatronen
 - Impact op gebruik OV-netwerk
 - verwacht gebruik van deelmobiliteit
 - autobezit en mate van autoafhankelijkheid

Mobiliteitsaanbod

Een goed functionerende mobiliteitshub sluit aan bij de gewenste reisbewegingen en behoeften van de gebruiker. De hub biedt hen een duidelijke meerwaarde en reisgemak. Het aanbod (aantallen en mobiliteitsvorm) sluit hier op aan en is voldoende en toegankelijk voor de toekomstige bewoners en het bredere publiek.

- Het vervoermiddelenaanbod op de hub is onderdeel van een breder plan van aanpak voor de betreffende gemeenten of regio en in overeenstemming hiermee. De mix en mate van integratie is passend bij het beoogde doel (herkomst, bestemming, overstap) en de doelgroep (bewoner, forens, bezoeker, of specifieke doelgroep).
 - Er is passend ov op de hub of in de nabijheid beschikbaar dat aansluit bij de doelgroepen en bestemmingen.
 - Er is een passend aanbod van deelvoertuigen en in balans met de te verwachten reisbewegingen in het gebied. Afhankelijk van de hub functie kan hier onderscheid zijn tussen deelmobiliteit dat onderdeel vormt van het bredere netwerk in de gemeente/regio, of deelmobiliteit dat staat gestationeerd dicht bij de herkomst (bijv. woningen). Deelvoertuigen bevinden zich op duidelijk zichtbare plek en makkelijk bereikbare plek, bijvoorbeeld op maaiveldniveau in de hub of op straat. Dit is extra belangrijk wanneer ze onderdeel van een breder netwerk vormen. Er wordt een level-playing-field geboden voor aanbieders. Contracten en vergunningen worden via landelijke standaarden (modelvergunning) georganiseerd om uniformiteit richting markt te bewaken.
 - Er is een passende hoeveelheid parkeerplekken om de benodigde automobilititeit te bedienen. In geval van schaarse plekken dient goed nagedacht te worden hoe deze plekken vergeven worden, of er sprake is van doelgroepen beleid (bijv. mensen die niet gebruik kunnen maken van alternatieven), en welke flexibiliteit er is naar de toekomst toe.
 - Om bij te dragen aan de verduurzaming van mobiliteit moeten de aangeboden mobiliteitsdiensten zo veel mogelijk zero emissie zijn.
 - Er is sprake van goede loop- en fiets (parkeer)infrastructuur voor de first- en last mile.
- Er zijn heldere afspraken tussen de betrokkenen over bij wie welke rol en verantwoordelijkheid ligt en hoe de kosten- en risicoverdeling is. Er wordt expliciet vermeld welke partij verantwoording draagt voor de kwantiteit en kwaliteit van het aanbod op de hub, en hoe wordt omgegaan met tegenvallende of toegenomen vraag naar deelmobiliteit.
- Er is een bewuste afweging gemaakt hoe de volgende doelgroepen wel of niet gebruik moeten of kunnen maken van de mobiliteitshub. Aanlooproutes van doelgroepen naar bepaalde voorzieningen toe worden daarin expliciet meegenomen:
 - Mensen met een (bewegings)beperking die gebruik maken van een gehandicaptenparkeerplaats of vergunning
 - Bezorgdiensten (bijv. pakketjes, boodschappen, grotere leveringen zoals meubels, etc.).
 - Installateurs en aannemers met bestelbus
 - Bezoekers / kiss & ride
 - Taxi's en Doelgroepenvervoer (wachtruimten)

Inbedding, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid

Bewoners worden voor hun verplaatsingen afhankelijk van de hubs in de gebiedsontwikkeling. Het is van belang dat het aanbod goed bruikbaar is. Dat de hub voor iedereen een prettige plek is, zodat sociaal veilig gebruik gemaakt kan worden van het aanbod en de voorzieningen.

- De hub maakt logisch onderdeel uit van het bredere mobiliteitssysteem in de gemeente en/of regio: aansluiting op het ov-netwerk, deelmobiliteitnetwerk (andere hubs), fietsinfrastructuur.
- Er is passend en samenhangend parkeerbeleid (parkeernormen, -tarieven, -vergunningen, abonnementen, etc) ingevoerd dat een succesvolle werking ondersteunt en parkeeroverlast in de omgeving voorkomt. Denk daarbij aan de balans en wisselwerking tussen de hub, de nabije omgeving, en de bredere werking in de stad.
- De mobiliteitshub is in ontwerp onderdeel van de omliggende omgeving en de voorzieningen op- of in de nabijheid van de hub. De inrichting wordt zo vormgegeven dat de hub sociaal veilig is en prettig bruikbaar voor verschillende doelgroepen. Denk o.a. aan: locatiekeuze, zichtbaarheid en overzichtelijkheid, toezicht (ogen en oren).
- De mobiliteitshub is (fysiek) herkenbaar en begrijpelijk voor de doelgroep, en voldoet aan de nationale identiteit en eventuele aanpassingen die daar in de toekomst op worden gedaan.
- De hub die met publieke middelen wordt gefinancierd dient openbaar en toegankelijk te zijn voor een breed publiek. De gebruiker heeft vrije toegang tot de voor hem of haar benodigde onderdelen van de hub, met gangbare betaalmiddelen, en ervaart daarbij zo min mogelijk barrières.

Fasering en aanpasbaarheid

Het gebruik van mobiliteit- en mobiliteitshubs is op dit moment in transitie. Bovendien is het concept van een mobiliteitshubs nog relatief jong. Het is daarom lastig voorspellingen te doen over daadwerkelijk gebruik. Het is van belang om ruimte te houden om aanpassingen te kunnen doen, zodat de hub ook voor een langdurige periode (>10 jaar) aansluit op behoeften en gebruik.

- Er wordt monitoring ingericht om te meten waarop bijstelling nodig is. Kijk hierbij niet alleen op plot/hub niveau, maar liever op stadsdeel niveau.
- Bij de aanleg wordt rekening gehouden met de toekomstbestendigheid van de hub. Gedacht wordt aan aanpasbaarheid van het aantal aanbieders, het aantal (deel)voertuigen, laadmogelijkheden, het aantal overige dienstverleners, (fiets)parkeerplaatsen, etc. Zodat ingespeeld kan worden op wijzigende behoeften en gebruik. Hiermee wordt rekening gehouden in het ontwerp van de hub, waarbij het is aanbevolen om ruimte te laten voor bottom-up programmering vanuit de wijk.
- Enkele vormen van aanpasbaarheid waaraan gedacht kan worden: tijdelijke vergunningen (i.p.v. verkopen van plekken), fysieke over-dimensionering, modulair bouwen, flexibel ontwerp dat ook ander programma mogelijk maakt (bijv. hogere etage hoogte), in ontwerp, governance en business case ruimte laten voor bottom-up initiatieven, flexibiliteit inbouwen door netwerken van hubs, ruimte in gebied bestempelen voor een plan B.
- De planning van de realisatie van hub sluit aan op de ontwikkeling van de woningen. Waarbij de ervaring leert dat bepaalde voorzieningen bij oplevering al aanwezig dienen te zijn, omdat mensen op een later moment niet meer wisselen.

Stimuleren van gebruik

Om gebruiksgewoonten op te bouwen moeten toekomstige bewoners vertrouwd kunnen raken met de mobiliteitshub. Dit kan worden gestimuleerd in een duidelijke aanpak waarin (vroegtijdige) communicatie belangrijk is, en bijvoorbeeld prijsstelling, probeeraanbod of gedifferentieerde stimuleringsmaatregelen voor specifieke doelgroepen.

- De prijs van het gebruik van de hub moet in logische verhouding staan tot parkeertarieven in de omgeving.
- Er worden stimulerende maatregelen ingezet, zoals campagnes en samenwerkingen met werkgevers, onderwijsinstellingen, etc. om het gebruik van de hubs te stimuleren.
- Houd in flankerend beleid en stimulerende maatregelen rekening met mensen die niet vanzelfsprekend gebruik kunnen maken van de geboden mogelijkheden (bijvoorbeeld vanwege fysieke beperkingen, betaalbaarheid, digitale vaardigheden etc.)

Exploitatie, beheer en onderhoud

Om te borgen dat de hub bijdraagt aan het realiseren van de gestelde doelen en ook in de toekomst zich op passende wijze kan ontwikkelen is het van belang dat heldere afspraken worden gemaakt over kosten, opbrengsten, risico's en verantwoordelijkheden in iedere fase van de hub. In onderlinge afspraken ruimte houden voor het inspelen op veranderend gebruik en behoeften is van belang, waarbij de gemeente in samenwerking met eventuele andere betrokken partijen voldoende speelruimte heeft om hierop bij te sturen.

- Er wordt in de planfase een realistische uitgewerkt inschatting gemaakt van de kosten- en opbrengstverdeling voor zowel de realisatiefase als beheer/exploitatiefase.
- Voor iedere fase in de realisatie van de hub, exploitatie, beheer en onderhoud zorgt de gemeente voor een duidelijke omschrijving van de rolverdeling en samenwerking tussen betrokken partijen. De verantwoordelijkheden van de projectontwikkelaar, bewoners, gebruiker, gemeente, vervoersaanbieders en overige dienstverleners op onderstaande thema's is helder. Alle partijen zijn nodig voor een werkend systeem, de gekozen governance houdt rekening met deze wederzijdse afhankelijkheden en het collectieve belang.
 - Beheer en onderhoud
 - Handhaving
 - Klantenservice
 - Stimuleren vraag en aanbod
 - Passend vervoersaanbod

- Flexibiliteit in vervoersaanbod
 - Omschrijving van een minimale dienstverlening
 - Financiële risicoverdeling
- Het organiseren van dubbelgebruik door samen te werken met grote werkgevers, ziekenhuizen, onderwijsinstellingen etc. kan afhankelijk van de lokale context bijdragen aan een duurzame exploitatie, kosten voor zowel overheden als gebruikers beperken en bijdragen aan de sociale veiligheid en levendigheid van de hub.

Data en monitoring

Gebruikers van de hub moeten voldoende digitale mogelijkheden hebben om inzicht te krijgen in het beschikbare aanbod op de hub de gebruiksmogelijkheden, en een logische integratie in navigatiesystemen is gewenst. Daarnaast is monitoring en evaluatie van de hub van belang om te kunnen inspelen op mogelijke veranderingen en om zowel in lokale, regionale en landelijke context te kunnen leren over hubgebruik en -ontwikkeling.

- De hub wordt ook digitaal goed ontsloten, daarvoor worden tijdig afspraken gemaakt met de (publieke en private) dienstverleners op de hub en in de bredere keten van data onsluiting vanuit de gemeente/regio.
- Vooraf wordt nagedacht over het (digitale) aanbod aan gebruikers. Daarbij moet ook worden gedacht aan (digitale) beschikbaarheidsdata voor gebruikers van zowel parkeerplaatsen, deelvervoer, OV en overige voorzieningen. Maar er kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld abonnementen, prijsdifferentiatie per doelgroep, combinatie- of doorreistickets.
- Data wordt gedeeld conform landelijke en Europese afspraken. Hierin zijn/worden afspraken opgenomen over het delen van informatie over parkeren (NPR), locatie en voorzieningen (Nationaal Hubbestand 'HubHub'), gebruiksmonitoring en rondom deelmobiliteit (nationaal profiel deelfietsen en deelauto's).
- Het daadwerkelijke gebruik en de gebruikerservaring van de hub wordt periodiek door de gemeente of regio gemeten, om te kunnen bijsturen. Het landelijk programma mobiliteitshubs zal een landelijke aanpak bieden om resultaten te kunnen vergelijken.

Participatie en eigenaarschap

Een hub die niet aansluit op de wensen van de bewoners en gebruikers is onvoldoende effectief en zal onvoldoende bijdragen aan de gestelde doelen. Het betrekken van (toekomstige) bewoners en gebruikers is hierbij onmisbaar. Zowel voorafgaand als na realisatie.

- Er wordt inzicht verkregen in het toekomstig gebruik van de hub. Dit kan bijvoorbeeld op basis van verkeersmodellen aanvullende overige (data-)analyses. Maar ook directe input van de voorziene doelgroep is hierbij onmisbaar. Bewoners en overige gebruikers worden vooraf betrokken via bijeenkomsten, vragenlijsten of andere participatiemogelijkheden.
- Om eigenaarschap voor het goed functioneren van de hub te borgen is samenwerking met de wijk en lokale ondernemers ook na realisatie wenselijk. Er wordt geluisterd naar gebruikservaringen en waar nodig aanpassingen gedaan.
- Het is aanbevolen om ruimte te laten voor bottom-up programmering vanuit de wijk.

Energie

Een mobiliteitshubs vraagt om voldoende netcapaciteit én biedt ook kansen voor de energietransitie. Daarnaast kunnen energie-en laadvoorzieningen bijdragen aan de exploitatieopbrengsten van een hub.

- De benodigde energievoorziening en laadinfrastructuur is onderdeel van het ontwerp en de planvorming van de hub. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een berekende inschatting van de benodigde netcapaciteit, eventuele alternatieve energiebronnen, en de benodigde laadcapaciteit op de bron.
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van duurzame energiebronnen. Er zijn mogelijk kansen om de hub te benutten voor energieproductie, -opslag en netbalancerend.
- De wijze waarop de eventuele exploitatie van energie/laadvoorzieningen wordt uitgevoerd sluit aan op het mobiliteitsaanbod op de hub.

Zie voor meer toelichting op deze onderwerpen ook:

- Leidraad mobiliteitshubs CROW
- Wegwijzer mobiliteitshubs MRA