

# Met hubs blijft Nederland duurzaam en efficiënt in beweging

Hubs, als schakelpunt tussen verschillende modaliteiten, maken een overstap voor reizigers en de overslag van goederen makkelijker en efficiënter. Hubs dragen echter niet alleen bij aan een betere bereikbaarheid, maar kunnen ook de leefbaarheid, duurzaamheid, de economie, de instandhouding van voorzieningen en sociale inclusie vergroten of verbeteren. Vanwege de complexiteit van de opgaven en de noodzaak tot een integrale benadering van de opgaven, bieden hubs kansen wanneer ze multimodaal, multifunctioneel, op de juiste plek en onder de juiste randvoorwaarden (verder) worden ontwikkeld.

Dit document beschrijft recente ontwikkelingen en bevat een aantal handvatten om met hubs aan de slag te gaan!

## Wat zijn hubs?

Het concept hub staat al enkele jaren sterk in de belangstelling bij beleidsmakers, vervoerbedrijven en andere stakeholders, maar is nog in ontwikkeling en wordt op verschillende manieren geïnterpreteerd (KiM, 2021). Binnen het huidige concept wordt - meer dan voorheen - gezocht naar combinaties van functies die elkaar versterken. Kenmerkend voor hubs is dat ze vaak geen eenduidige eigenaar hebben. Er zijn veelal meerdere stakeholders bij betrokken, waardoor de ontwikkeling van hubs meestal een samenspel is tussen verschillende partijen (quadrupel helix).

Tabel 1: Overzicht hubs typologieën

Hubs typologieën	
Personen ( <i>overstaphubs</i> )	Goederen ( <i>overslaghubs</i> )
<ul style="list-style-type: none"><li>• Internationale knooppunten</li><li>• Regionale of plattelandshub</li><li>• Hubs in invloedssfeer van steden</li><li>• Stadsrand hub</li><li>• Stedelijke hub</li><li>• Wijk- of buurthub</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mainports</li><li>• (inter)nationale multimodale knooppunten</li><li>• Multimodale achterland-knooppunten</li><li>• Stadshubs</li></ul>

## Waarom hubs?

Hubs spelen een belangrijke rol in het faciliteren van multimodale mobiliteit van deur-tot-deur en het optimaliseren van het gebruik van de bestaande netwerken. Op deze manier kunnen hubs bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving.

- Een goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor het functioneren van de economie en de samenleving. Hubs kunnen, mits goed doordacht, ingezet worden om de woningopgave van 900.000 woningen tot 2030 te realiseren. Bijvoorbeeld door het bevorderen van duurzame alternatieven die minder fysieke ruimte innemen in de stad.
- Hubs kunnen schoon en duurzaam vervoer stimuleren en het logistieke netwerk efficiënter en veiliger maken. Ook bieden hubs kansen om de energietransitie te ondersteunen en versnellen, bijvoorbeeld door laadinfrastructuur (voor lichte elektrische voertuigen) en tankinfrastructuur voor biobrandstoffen (voor zwaarder transport) samen te brengen. Een voorbeeld hiervan zijn de Clean Energy Hubs op de bovengemiddelde logistieke knooppunten.
- In het landelijk gebied kunnen hubs, door het bundelen van vervoersstromen en functies, een rol spelen bij het in stand houden van de bereikbaarheid van voorzieningen en het aanbod van openbaar vervoer. Ook kunnen er via hubs innovatieve mobiliteitsvormen zoals (elektrische) deelmobiliteit en Mobility as a Service aangeboden worden. Op deze

manier kunnen hubs bijdragen aan het vergroten van sociale inclusie en het tegengaan van vervoersarmoede.

- Goederenhubs kunnen een belangrijke rol spelen bij de duurzame bevoorrading van steden en modal shift op de corridors. Bovendien kunnen ze economische meerwaarde brengen door ondersteunende diensten en werkgelegenheid aan te trekken en te behouden.

### *Met hubs aan de slag*

Hieronder is een aantal aandachtspunten, randvoorwaarden en succesfactoren beschreven bij het ontwikkelen van hubs.

#### 1. Essentieel voor het functioneren van een hub is een juiste inpassing in de ruimte.

De juiste ruimtelijke inpassing bepaalt het succes, ook vanuit de mogelijkheden om extra voorzieningen te koppelen aan de hub. Reizigers en vervoerders prefereren doorgaans een reis zonder overstap of overslag. Indien er voorzieningen gekoppeld zijn aan de hub kan dat de overstap/overslag aantrekkelijker maken. Ook helpt reuring op een hub bij het gevoel van sociale veiligheid. Anderzijds kan een hub ook een startpunt zijn voor verdere ruimtelijke ontwikkeling, zoals nieuwe woonwijken in steden. In het geval van beperkte ruimte op een hub kunnen meervoudig ruimtegebruik en multifunctionele inrichting een oplossing zijn.

#### 2. Hubs functioneren het beste binnen een integraal mobiliteitsnetwerk, waar de hub een schakel in is. Dit vraagt ook altijd om flankerend beleid.

Bij de ontwikkeling van hubs zijn flexibele en actuele reisinformatie cruciaal. Daarnaast is er altijd aanvullend beleid nodig om de beoogde gedragsverandering te realiseren. Bijvoorbeeld als het de wens is in te zetten op een autoluwe binnenstad, dan zal er naast het realiseren van hubs, een streng parkeerbeleid moeten gelden en zullen inwoners ook gestimuleerd moeten worden de hubs daadwerkelijk te gebruiken.

#### 3. Om vervoerwijzen goed op elkaar aan te laten sluiten is het noodzakelijk data uit te wisselen tussen aanbieders.

Zo weten reizigers of voertuigen beschikbaar zijn en kunnen vervoeraanbieders aansluiten bij MaaS-apps. Dit betekent dat er aandacht nodig is voor de onderliggende digitale infrastructuur, waarbij ook afspraken nodig zijn over data-uitwisseling tussen de vervoeraanbieders en overheden. Zo kunnen overheden sturen en monitoren op een efficiënt gebruik van de publieke ruimte. Voor goederen biedt digitalisering van administratieve processen de mogelijkheid om informatie uit te wisselen, waardoor ook makkelijker gebruik kan worden gemaakt van meerdere transportmodaliteiten in een logistieke keten. Uniformiteit en herkenbaarheid van hubs dragen bij aan een eenvoudiger gebruik van een hub.

#### 4. Ontwikkelingen met hubs kunnen impact hebben op de vervoersstromen op de hoofdnetwerken.

Daarom is het belangrijk om niet alleen te kijken naar lokale of regionale optimalisatie, maar ook naar de samenhang met het nationale schaalniveau. De keuze voor hubs op bijvoorbeeld ringwegen of juist daarom heen, is van invloed op de doorstroming op het hoofdwegennet. Voor goederenhubs geldt dat clustering op corridors kan bijdragen aan optimaler en efficiënter gebruik van infrastructuur, veiliger goederenvervoer en een optimaal gebruik van terminals, personeel en mogelijke synergiën tussen logistieke partijen (ladingbundeling).

#### 5. Ruimtelijke verrommeling en verdozing van het landschap wordt gezien als zorgpunt<sup>1</sup>, evenals de beperkte ruimte in stedelijk gebied.

Veel internationale bedrijven vestigen zich niet langs de corridors maar op plekken waar andere criteria, naast grondprijs en de aansluiting op de logistieke verbindingen naar de afnemers, hoog scoren zoals bijvoorbeeld quality of life voor werknemers, beschikbaarheid werknemers, nabijheid luchthaven en/of aanwezigheid van klanten en markten. Stijgende consumptie leidt tot steeds

---

<sup>1</sup> Uit onderzoek '(X)XL-Verdozing - Minder, compacter, geconcentreerder, multifunctioneler' van College van Rijksadviseurs (oktober 2019).

grotere distributiecentra. Gegeven deze zorgen wordt vanuit de NOVI ruimtelijke sturing en ruimtelijke concentratie aanbevolen.

6. Het schaalniveau van een hub is logischerwijs bepalend voor de tijd die het ontwikkelen en realiseren van een hub in beslag neemt.

Een wijkhub is bijvoorbeeld sneller gerealiseerd dan een centraal station. Daarnaast bestaan er ook tijdelijke hubs, bijvoorbeeld pop-up hubs. Vanwege de snelle ontwikkelingen in de mobiliteitswereld dient goed nagedacht te worden over de mate van de gewenste adaptiviteit en flexibiliteit, zowel van de ontwikkeling van de hub zelf als van het beleid daarop. Dit geeft partijen de ruimte om snel hubs te realiseren of op een later moment aanpassingen te doen. Een voorbeeld is de uitbreiding van een deelfietsfaciliteit, wanneer blijkt dat de behoefte aan deelfietsen snel toeneemt. Ook dient er genoeg ruimte te zijn voor bepaalde typen hubs om te experimenteren.

*Verschillende rollen*

Bij de ontwikkeling van hubs zijn verschillende rollen te onderscheiden. Het KiM onderscheidt – in het rapport Verkenning van de hub als mobiliteitsconcept (2021) - zeven verschillende rollen bij de governance van hubs.

Rol	Mogelijke invulling
Regisseur (facilitator)	De regisseur overziet het proces, draagt zorg voor optimaal gebruik van schaarse ruimte met veel alternatieve gebruiksmogelijkheden, en organiseert doorbraak bij kip-of-ei problemen of door samenwerking tussen partijen te faciliteren. Hieronder kunnen realiseren, communiceren, faciliteren, kennis- en informatiedeling, randvoorwaarden bewaken en ondersteunen van (regionale) samenwerking vallen.
Ontwikkelaar	De invulling van deze rol kan sterk verschillen per gebied, en zowel publiek (bijvoorbeeld OV-Bureau Groningen-Drenthe) als privaat (bijvoorbeeld distributiecentra) worden uitgevoerd. Hieronder kunnen initiëren, aanjagen en ondersteunen van decentrale stakeholders vallen.
Regulator	Deze rol betreft het stellen van regels voor hubs. Hieronder kan het stimuleren of afdwingen van nationale datastandaarden vallen, en het behouden van een open speelveld.
Concessiehouder/-nemer	In sommige gevallen kan het kansrijk zijn om de exploitatie en beheer van een mobiliteitshub na ontwikkeling in concessie uit te geven. Concessieverlening is pas mogelijk als er ook instrumenten zijn om partijen uit te sluiten. In het OV bestaat die mogelijkheid, maar bijvoorbeeld in de logistiek ontbreken deze instrumenten veelal.
Mobiliteitscentrale	Wanneer een mobiliteitshub voldoende omvang en complexiteit heeft kan het nodig zijn om een actor aan te stellen die als een soort luchtverkeersleider alle processen op de hub overziet en beheert. Het gaat hier feitelijk om een regisseur, maar dan op het niveau van een specifieke hub in plaats van op hoger schaalniveau.
Gebruiker/klant	In bepaalde gevallen kan de eindgebruiker of klant een expliciete rol krijgen in de governance van een mobiliteitshub. Zo is de Rijksoverheid zelf werkgever en afnemer van logistieke diensten en kan dus als klant een prikkel geven. Een voorbeeld hiervan is de Rijkshub in Den Haag.
Financier	De overheid kan vanwege een onrendabele top in ontwikkeling en exploitatie een rol als (mede) financier oppakken. Daarnaast vallen hieronder: het stimuleren van innovatie, het ondersteunen van stakeholders met kennis over financieringsmogelijkheden, het business model en exploitatie.

Er zijn voor het ministerie van IenW verschillende rollen mogelijk ten opzichte van hubs. De rol van IenW is te bepalen aan de hand van de mate waarin hubs bijdragen aan verschillende beleidsopgaven:

- i. het ontlasten en het optimaal gebruiken van alle hoofdnetwerken, modaliteiten, stations en knooppunten,
- ii. nieuwe slimme verstedelijking,
- iii. de versterking van de (regionaal) economische structuur,
- iv. leefbaarheid, en
- v. duurzaamheid.

### Voorbeelden en onderzoek

De kennis over hubs wordt in snel tempo ontwikkeld en uitgebreid. Hieronder een aantal relevante studies:

- In opdracht van IenW voerde het KiM in 2021 deze verkennende studie naar Hubs uit: <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2021/05/31/verkenning-van-het-concept-mobiliteitshub>
- Rijkswaterstaat heeft in [De Multimodale Hub en Rijkswaterstaat](#) verkend hoe het Hoofdwegennet kan bijdragen aan een multimodaal mobiliteitssysteem.
- Ook de mobiliteitsalliantie ziet toekomst in hubs. Het pleit voor een meer flexibel vervoerssysteem waarin de bewegings- en keuzevrijheid voor de gebruiker wordt verbeterd. <https://mobiliteitsalliantie.nl/startnotitie-mobiliteitshubs/>
- Posad Maxwan heeft het rapport [Hubs in bestaande wijken](#) ontwikkeld.
- Specifiek voor OV-knooppunten werkte IenW samen met decentrale overheden en de OV-sector in het programma Toekomstbeeld OV aan een Actie-agenda: [Actie-agenda OV-Knooppunten | Rapport | Rijksoverheid.nl](#). Om te komen tot de Actie-agenda zijn meerdere case studies uitgevoerd naar OV-knooppunten en hun opgaven. De lessen hieruit zijn samengevat in een rapport: [Eindrapport Ketens en Knopen - achtergrondinformatie | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

### Locatiespecifiek

- De regio Eindhoven zet in op 6 hubs langs de randen van de agglomeratie om met name de economische topgebieden in de regio bereikbaar te houden. <https://zoslimbereikbaar.nl/website/Bijlage-8.4.3-20201103-Samenvatting-Ontwikkelplan-Regionale-Mobiliteitshubs.pdf>
- Als input voor de visie voor een bereikbaar Gelderland is deze studie naar hubs opgesteld. [https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/8831906/1/Eindrapport\\_Gelderse\\_Mobiliteitshubs\\_\(PS2020-289\)](https:// gelderland.stateninformatie.nl/document/8831906/1/Eindrapport_Gelderse_Mobiliteitshubs_(PS2020-289))
- Ook de provincie Zeeland heeft een aanpak voor hubs opgesteld. [https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB21\\_da201c47.pdf](https://www.zeeland.nl/sites/default/files/digitaalarchief/IB21_da201c47.pdf)
- In Groningen en Drenthe zijn 55 bestaande en nieuwe hubs onder één noemer samengebracht. Een mooi voorbeeld van eenduidigheid en herkenbaarheid in concept en beeldtaal. <https://www.reisviahub.nl/>
- Utrecht zet in op de 10-minutenstad met diverse nieuwe centra op knoppuntlocaties. Hubs op grotere afstand van de stad moeten bezoekers van de stad afvangen en zo de ring Utrecht bereikbaar houden. <https://omgevingsvisie.utrecht.nl/de-koers/ruimtelijke-strategie-utrecht-2040/>
- De gemeente Amsterdam heeft als een van de weinig gemeenten een eigen visie op hubs ontwikkeld: [https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/990550/hubsvisie\\_amsterdam.pdf](https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/990550/hubsvisie_amsterdam.pdf)

Meer informatie en relevante kennisbijeenkomsten zijn ook te vinden via het CROW Kennisplatform Knooppunten en mobiliteitshubs. Hier is het ook mogelijk om met andere professionals in contact te komen die zich met hubs bezig houden: <https://www.mobiliteitshubs.nl/>