



Gemeente
Amsterdam



Handreiking eHUBS

Interreg 
North-West Europe
eHubs
European Regional Development Fund



In Amsterdam hebben we de afgelopen 4 jaar het experimentele project BuurtHubs uitgevoerd. Een BuurtHub is een verzamelplek in een buurt waar meerdere soorten elektrisch deelvervoer worden aangeboden, vooral bedoeld voor bewoners. BuurtHubs is onderdeel van het Europese eHUBS project.

Het project in Amsterdam was onderdeel van een internationaal onderzoek naar eHUBS in Noord-West Europa. Behalve onderzoek, voerden we ook experimenten uit. In dit internationale onderzoek was Amsterdam trekker en werkte samen met meer dan 20 partners, waaronder 8 andere steden, 5 kennisinstellingen, 4 netwerkorganisaties en 2 deel-mobiliteitsaanbieders.

Hier hebben we veel van geleerd. In de handreiking vindt u alle relevante informatie en geleerde lessen uit het Europese eHUBS en Amsterdamse BuurtHubs project.

Naast het uitvoeren van het project, het doen van onderzoeken en het in kaart brengen van de effecten van de Amsterdamse BuurtHub-aanpak op autobezit en -gebruik, hebben wij het project ook tegen het licht

gehouden van de innovatiefilosofie van het Amsterdamse innovatieteam. Deze innovatiefilosofie stelt dat onze manier van kijken naar de wereld de werkelijkheid op straat bepaalt. We hebben vooronderstellingen in hoe we naar de wereld kijken en we zijn deze zo normaal gaan vinden, dat we ze niet meer bevragen. Die vooronderstellingen werken als *self-fulfilling prophecies*, omdat onze waarneming ons handelen bepaalt. We nodigen u uit om mee te doen aan deze zelfreflectie: wat zijn onze vooronderstellingen in hoe we kijken naar mobiliteit en onze rol als overheid hierin? Hoe pakken deze vooronderstellingen in de praktijk uit wanneer we de stad vormgeven en grote doelen en veranderingen werkelijkheid willen maken?

Immer vriendelijk,

Ger Baron
Directeur directie Digitalisering en
Innovatie



Leeswijzer

De handreiking is opgedeeld in twee delen. In deel 1 vindt u de achtergrond, resultaten, evaluatie waarin we ook onze vooronderstellingen onderzoeken, en aanbevelingen. In deel 2 vindt u de onderzoeken en gereedschappen die in het eHUBS project ontwikkeld zijn en die relevant zijn voor andere steden en organisaties die zich bezighouden met (het ontwikkelen) van mobiliteitshubs. Wij hebben bijvoorbeeld een stappenplan gemaakt dat gebruikt kan worden bij het ontwikkelen van nieuwe (Buurt)Hubs. Maar denk ook aan onderzoeken van onderzoeksinstellingen zoals TNO en de TU Delft voor het kiezen van de juiste locaties voor hubs. Of de gedragsinterventie-toolkit van de Hogeschool van Amsterdam die handvatten biedt om het gewenste gebruik van de BuurtHubs te stimuleren volgens het STOMP-principe: Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé-auto (waarbij 'MaaS' staat voor Mobility as a Service oftewel deelvervoer).

Voor wie is deze handreiking?

Het Stedelijke Innovatieteam van de gemeente Amsterdam heeft de afgelopen 4 jaar gewerkt aan het eHUBS-project en de Amsterdamse aanpak daarbinnen: BuurtHubs. Onze werkwijze en inzichten beschrijven we in dit document. Deze handreiking is voor collega-ambtenaren en andere mobiliteitsprofessionals die een mobiliteitshub willen realiseren, er onderzoek naar doen of er meer over willen weten.

Heeft u vragen of wilt u in contact komen met dit projectteam, dan kunt u mailen naar innovatie@amsterdam.nl.

Deel 1 Over het BuurtHubs en eHUBS project

[Wat is een BuurtHub?](#)[Het Europese eHUBS project](#)[Evaluatie en resultaten BuurtHubs](#)[Ethische bijsluiter](#)[Reflectie](#)

Deel 2 Tools en Onderzoeken

[Inleiding](#)[Gedrag](#)[Het opzetten van een BuurtHub](#)[Data-uitwisseling](#)[Identiteit en Ontwerp](#)[Modellering en Netwerkanalyse](#)

Deel 1

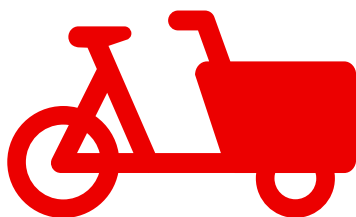
Over het BuurtHubs en eHUBS project



Wat is een BuurtHub?

Een BuurtHub is een plek in een buurt waar meerdere vormen van elektrisch deelvervoer worden aangeboden. Bewoners uit de buurt kunnen hier gebruik van maken. Het is een verzameling van uitstootvrij vervoer, zoals de deelauto, deel(bak)fiets en 'licht elektrische voertuigen' (LEV's) die gedeeld kunnen worden, zoals elektrische fietsen en elektrische scooters. Al deze elektrische voertuigen zijn in eerste instantie bedoeld voor

de buurtbewoners, maar kunnen ook gebruikt worden door bezoekers. Een BuurtHub kan bijdragen aan het verminderen van autobezit en autogebruik. Zo kan een bakfiets gebruikt worden bij het vervoeren van grote spullen en is een LEV een alternatief voor een autorit in de stad. Door verschillende vormen van vervoer aan te bieden, ondersteunt een BuurtHub de overgang van bezit naar gebruik.





Het Europese eHUBS project

In Amsterdam hebben we tussen 2019-2022 een proef gehouden waarbij wij mobiliteitshubs op buurtniveau hebben ontwikkeld. Dit BuurtHubs-project is onderdeel van het grotere Europese eHUBS-project dat is gesubsidieerd door Interreg North-West Europe. Het eHUBS-project is in januari 2019 van start gegaan. In dit project werken 20 partners samen aan het opzetten van mobiliteitshubs. De partners zijn onder andere steden, kennisinstellingen, netwerkorganisaties en vervoersaanbieders. 8 pilotsteden hadden ieder een eigen insteek om mobiliteitshubs te ontwikkelen. De Amsterdamse insteek was om de mobiliteitshubs bottom-up te ontwikkelen: door Amsterdammers voor Amsterdammers. We hebben de lessen en inzichten van de pilots en de resultaten van het onderzoek naar reisgedrag, het effect op CO₂-uitstoot en de theoretische aspecten van mobiliteitshubs gebundeld en gedeeld. Meer informatie over het eHUBS-project is op [de site van Interreg North-West Europe](#) te vinden.

Met het BuurtHubs project wilden we onderzoeken of BuurtHubs bijdragen aan minder autobezit en -gebruik in Amsterdam en de regio.

Een tweede doel was om meer inzicht te krijgen in het gebruik van mobiliteitshubs en alternatieve vervoerswijzen.

Tot slot hebben we gekeken naar het effect van BuurtHubs op de luchtkwaliteit in de stad. Voor een overzicht van alle lessen, gereedschappen en onderzoeken van het eHUBS-project kunt u kijken naar de [eHUBS Blueprint](#).

Het BuurtHubs-project is gesubsidieerd door het landelijke samenwerkingsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Het Rijk en de Metropool Regio Amsterdam (MRA) werken in dit programma de mobiliteitsvraagstukken uit die voortkomen uit de Verstedelijkingsstrategie voor de MRA. Door die samenwerking konden we samenhangende keuzes maken op het gebied van infrastructuur, duurzame mobiliteit en verstedelijking. Door corona hebben flexibel werken en slim reizen een vlucht genomen, zodat de druk op de infrastructuur ook nu al wordt verlicht. Meer informatie over dit programma is op de [site van](#)



[Samen Bouwen aan Bereikbaarheid](#) te vinden. Het project is uitgevoerd onder het [Smart Mobility Programma](#) van het CTO Innovatieteam van gemeente Amsterdam. De proef met de BuurtHubs

heeft ook geholpen bij het opstellen van de [Hubvisie](#), waarin de toekomstmogelijkheden van Hubs staan beschreven.

Evaluatie en resultaten BuurtHubs

Hieronder volgt de evaluatie van het project BuurtHubs. We hebben de evaluatie op meerdere niveaus uitgevoerd. We beginnen met het evalueren van de aanpak en de daarbij behorende hypothesen. Vervolgens kijken we dieper naar het gebruik van de deelvervoersmiddelen in de BuurtHubs. Tot slot reflecteren we op

onze vooronderstellingen, onze rol als overheid en de zogenoemde ‘tada-waarden’. Dit zijn de 6 waarden uit het [Tada-manifest](#), die leidend zijn voor het verantwoord gebruik van data en het verantwoord ontwerpen van technologie in de stad. We sluiten we af met conclusies en aanbevelingen.

Bestaat uit de volgende hoofdstukken:

1. Evaluatie: Participatieaanpak →

2. Evaluatie Gebruik →

2.1 Effecten Participatie →

2.2 Conclusies →

3. Ethische bijsluiter →

4. Reflectie →

1. Evaluatie: Participatieaanpak

Inleiding

Een van de pijlers van het BuurtHubs-project was het betrekken van de buurt bij de realisatie van de mobiliteitshub, zodat deze zoveel mogelijk aansluit bij de wensen van de buurt. De hypothese die leidend was in deze aanpak luidt als volgt:

Wanneer de buurt in een vroeg stadium betrokken wordt en regie krijgt over de locatiebepaling en invulling van de BuurtHub, zijn zij eerder geneigd om de vervoersmiddelen in de BuurtHub te gebruiken én eerder geneigd om afstand te doen van hun parkeervergunning en auto.

We hebben binnen het project continue geleerd en verbeteringen uitgevoerd, dit heeft geresulteerd in een aantal verschillende participatietrajecten en daarmee ook geleid tot verschillende resultaten. Hier schetsen we de aanpak, delen we de resultaten en sluiten we af met een aantal aanbevelingen.

Participatieaanpak

Om de toegevoegde waarde van een participatietraject te bepalen is het belangrijk om een maatschappelijke

kosten- en batenanalyse te maken. In deze kosten- en batenanalyse zetten we de kosten tegenover het verwachte maatschappelijk rendement. Het maatschappelijk rendement hebben wij gevat in:

- Het gebruik van de deelvervoersmiddelen in de BuurtHubs
- Vermindering in autobezit en -gebruik
- Sociale cohesie in de buurt
- Draagvlak voor de BuurtHub

Wij hebben gewerkt met twee verschillende organisaties die het participatieproces hebben begeleid: Townmaking en SABO-advies. Daarnaast heeft het projectteam BuurtHubs ook zelf een aantal participatieprocessen begeleid. SABO en Townmaking hebben een verschillende participatieaanpak. Waar Townmaking actief zoekt naar sleutelfiguren en ambassadeurs die zich inzetten voor het buurtinitiatief, heeft SABO-advies het participatieproces zelf uitgevoerd. Daarnaast organiseerde SABO ook proefrijdagen op elke locatie. Dit was terug te zien in de kosten:

SABO:	€15.000 per BuurtHub
Townmaking:	€5.000 per BuurtHub

Hieronder een overzicht van scores van de verschillende aanpakken op de 4 onderdelen die we zojuist noemden. De scores op het gebied van sociale cohesie en draagvlak in de buurt duiden we aan met een: (-) onvoldoende, (+) voldoende of (++) ruim voldoende.

	SABO	Townmaking
Het gebruik van deelmobiliteit in de hub	+	+
Vermindering autobezit en -gebruik	We hebben onvoldoende data om het inzichtelijk te maken	We hebben onvoldoende data om het inzichtelijk te maken
Sociale cohesie in de buurt	+	++
Draagvlak voor de BuurtHub	+	++

De inzet van sleutelfiguren door Townmaking zorgde voor meer draagvlak voor de BuurtHub. SABO stelde zich meer op als uitvoeringsorganisatie van de gemeente, zij hadden een groter bereik dan Townmaking maar dit leidde niet tot meer draagvlak en sociale cohesie in de buurt.

Op een andere locatie slaagde SABO er wel in om met sleutelfiguren samen te werken. Namelijk het J.H. Hisgenpad, waar het participatie traject zich richtte op een blok met 540 huishoudens. Dit zien we dan ook terug door een stijging in het draagvlak voor de BuurtHubs en een verbetering van de sociale cohesie (in het gebouw).

Uitkomsten participatieaanpak

Stemtool

Van de vervoerders die zich inschrijven voor de raamovereenkomst, ook wel Menukaart BuurtHubs genoemd, krijgt een deel uiteindelijk een plek in de BuurtHub. Dit gebeurt nádat bewoners hebben kunnen stemmen. De stemming verloopt via een online stemtool. De bewoners ontvangen een flyer thuis, die de bewoners via een QR-code doorverwijst naar de stemtool. Op de stemtool vindt men

een uitleg over het project, een link naar de website en een link naar de (online) informatiebijeenkomst. Op de informatiebijeenkomst worden de resultaten van de stemtool gepresenteerd en wordt verteld met welke vervoersmiddelen en welke aanbieders van die vervoersmiddelen de BuurtHub zal worden ingedeeld. In de stemtool kunnen bewoners ook een opmerking achterlaten. Veel van de opmerkingen zijn positief en laten goed de potentie van een BuurtHub zien, hoewel er ook zorgen worden gedeeld over de openbare ruimte.

Een aantal opmerkingen van bewoners:

“Mooi initiatief, zou bij vervanging auto wellicht niet meer een auto aanschaffen als BuurtHub een goed alternatief wordt.”

“Zoals ik eerder zei is er al te weinig parkeergelegenheid voor de deur. Ik zou het dan ook heel vervelend vinden als hier ook nog ruimte gemaakt moest worden voor dit. Dus ik zou het ten zeerste aanraden dit iets verderop te doen.”

“Dat er minder voertuigen op straat hoeven te staan, er meer groen kan komen en iedereen elektrisch rijdt. Het liefst bezit ik geen voertuigen en betaal ik alleen voor gebruik. Ik heb in verband met werk als beeldend kunstenaar vaak wel een auto nodig met een trekhaak of waarmee ik spullen kan vervoeren naar een andere stad.”

Locatie	Procesbegeleiding	Adressen totaal	Aantal keer ingevuld
Elzenhagen	SABO-Advies en gemeente	540	182
De Baarsjes/Chassébuurt	SABO-Advies en gemeente	2000	50
Osdorpplein	Gemeente	4900	77
Amsterdam Science Park	Gemeente	2152	71
De Hallen	Gemeente	2195	105

Tabel 2: uitkomsten stemtool BuurtHubs

In tabel 2 is af te lezen dat het aantal ingevulde vragenlijsten veel lager is dan het aantal adressen waar de flyers naar zijn verstuurd. Eén van de belangrijke mogelijke redenen van het lage aantal ingevulde vragenlijsten is dat men niet of weinig geïnteresseerd is in de keuze voor deelmobiliteitsaanbieders of vervoersmiddelen, en dat beschikbaarheid en betaalbaarheid zwaarder wegen. Dit is ook vaak terug te lezen in de stemtool, bij de opmerkingen die de bewoners hebben achtergelaten:

“De buurtHub lijkt me een goed idee. Ik zie wel het risico dat alle voertuigen continu verhuurd zijn aan buitenlandse toeristen die deze buurt bezoeken. En dat de buurtbewoners hierdoor geen gebruik kunnen maken van de BuurtHub.”

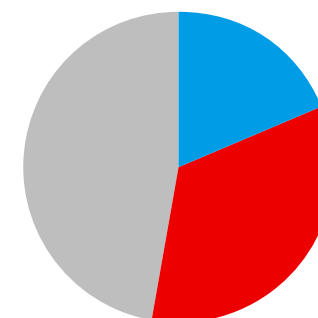
“Ik vind het jammer dat de kosten voor elektrische autohuur zo hoog zijn. Ik kan dan net zo goed bij een andere aanbieder huren. Dit maakt de drempel voor veel mensen hoog de auto weg te doen.”

“Ondanks dat ik er de voordelen van inzie, zijn de kosten voor mij waarschijnlijk alsnog te hoog. Een deelauto zou ik vooral willen gebruiken om grotere afstanden te overbruggen, maar bij 18 euro per uur lopen de kosten dan automatisch al snel hoog op. En voor de enkele keer dat ik écht een auto nodig heb, is er ook de Car2Go-app. Een deelscooter huren zou ik misschien nog wel doen, maar meer voor de leuk en dus niet regelmatig.”

Figuur 2:

Uitkomsten voorkeursvraag deelmobiliteitsaanbieders voor de BuurtHub

Welke elektrische deelauto aanbieder heeft uw voorkeur?



Observaties

Totaal 53

Amber 18,9%
Share Now 34,0%
Geen voorkeur 47,2%

Verder valt op uit de resultaten dat bijna de helft van de respondenten geen voorkeur heeft voor een specifieke aanbieder van elektrisch deelvervoer. Zie figuur 2.

Proefrijdagen

Voor bewoners is een BuurtHub vaak een ongrijpbaar concept, vooral als het fysiek niet waar te nemen is. Om een impressie te geven van wat een BuurtHub is en wat de meerwaarde kan zijn, hebben wij proefrijdagen georganiseerd. Tijdens een proefrijdagen werden verschillende deelvoertuigen gedemonstreerd en hebben de bewoners de mogelijkheid om vragen te stellen en de voertuigen uit te proberen. De bewoners reageerden over het algemeen zeer positief op de proefrijdag.



Conclusies en aanbevelingen

1. We zien de toegevoegde waarde van het inrichten van een participatieproces bij het ontwikkelen van BuurtHubs onvoldoende. Mede vanwege de lage respons en reacties van de stemtool en de lage opkomst bij (digitale) informatiebijeenkomsten. Waarde van een participatieproces om tot een BuurtHub te komen is met name zichtbaar voor de coöperatieve BuurtHubs¹. Een belangrijke voorwaarde hiervoor is de aanwezigheid van sleutelfiguren en ambassadeurs die sturing en invulling geven aan het initiatief en de rest van de buurt betrekken. Commercieel aangeboden deelvervoer wordt nu niet overal in de stad aangeboden. Dit heeft meerdere oorzaken, waaronder een niet sluitende businesscase. Om de voordelen en de beschikbaarheid van BuurtHubs goed en eerlijk te verdelen tussen verschillende gebieden in Amsterdam, pleiten we naast het uitbreiden van de dekkingsgebieden voor een gerichte aanpak voor coöperatieven in buurten die nu niet goed bediend worden.

2. De proefrijdagen zijn succesvol gebleken. We pleiten er dan ook voor om dit voort te zetten, hoewel dit los kan staan van het plaatsen van BuurtHubs. Je kan hierbij ook denken aan andere communicatie om mensen kennis te laten maken met deelmobiliteit. Ook uit [het onderzoek van de Hogeschool van Amsterdam](#) blijkt dat het actief kennismaken met deelvervoer helpt bij het overwegen om gebruik te (gaan) maken van deelvervoer.

3. Bij de participatie is men met name geïnteresseerd in het selecteren van de locatie van de BuurtHubs en nauwelijks geïnteresseerd in de selectie tussen verschillende aanbieders.

4. Het is voor bewoners belangrijk dat er ruimte vrijkomt door het plaatsen van een BuurtHub. Het speelt mee in de overwegingen om gebruik te maken van deelvervoer. Dit kan door openbare ruimte in die straat/wijk anders in te richten met de buurt. Eventueel door parkeervergunningen

in te leveren zoals in de casus ED de Pijp is gebeurd. Dit verhoogt het draagvlak voor een BuurtHub.

5. De stemtool is weinig ingevuld, hiervoor zijn meerdere verklaringen. Bijvoorbeeld het enkel online aanbieden van de mogelijkheid tot stemmen heeft minder digitaal vaardige Amsterdammers mogelijk uitgesloten. Dit is ook een uitdaging bij het gebruik van deelvervoer zelf, want dat wordt grotendeels online aangeboden.

Verder is het proces nu zo ingericht dat de aanbieder met de meeste stemmen de ontheffing krijgt. Als hier in de toekomst gebruik van wordt gemaakt, adviseren wij een kiesdrempel die moet worden gehaald voordat de uitslag wordt gerespecteerd. Indien de kiesdrempel niet gehaald is kan de gemeente via de dan geldende procedures zelf een vervoerder aanwijzen om de plek te exploiteren.

1. Coöperatieve BuurtHubs / deelvervoer of MaaC ([mobility as a commons](#)) is een vorm van deelvervoer waar bewoners of lokale community zelf hun mobiliteit organiseren zonder de tussenkomst van commerciële deelvervoer partijen.



2. Evaluatie: Gebruik

Met het BuurtHubs-experiment hebben we 2 belangrijke hypothesen onderzocht:

- 1. Gebruik BuurtHubs:** door het clusteren van deelmobiliteit op een duidelijke plek in de buurt en deze aan te bieden als één concept, verwachten we een aantrekkende werking op dit deelvervoer. We verwachten dat deelmobiliteit in deze hubs dan ook beter gebruikt zal worden dan deelmobiliteit die niet in hub-vorm wordt aangeboden (paragraaf 2.1)
- 2. Participatie:** door bewoners mee te laten beslissen over de locaties, aanbieders en vervoersmiddelen in de BuurtHub verwachten we: meer draagvlak voor de BuurtHubs, meer gebruik van deelmobiliteit door omwonenden en minder autobezit bij omwonenden (paragraaf 2.2)

In dit hoofdstuk gaan we dieper in op deze hypothesen.

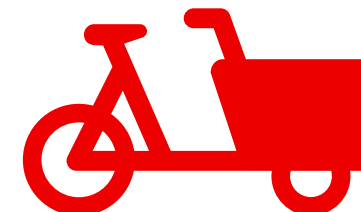
We analyseren het gebruik van de voertuigen in de BuurtHubs ten opzichte van deelmobiliteit die niet aangeboden wordt in hub-vorm. We evalueren ook

het effect van participatie in relatie tot gebruik.

Door het gebruik van de aanbieders in de BuurtHubs te vergelijken met het gebruik buiten de BuurtHubs, kunnen we wat zeggen over de aantrekkende werking van deelmobiliteit in BuurtHubs. We hebben data gebruikt van aanbieders die zowel in BuurtHubs als buiten de BuurtHubs staan, namelijk van Felyx, Check en Cargoroo. De andere aanbieders die in de hubs hebben gestaan, zoals Amber en Bondi, hebben geen of weinig voertuigen buiten hubs. Daardoor waren deze niet goed te vergelijken.

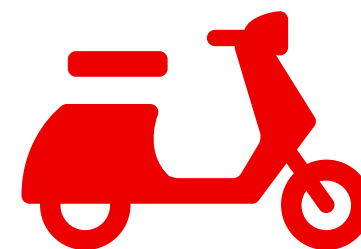
We gaan niet in op het specifieke gebruik van elke afzonderlijke BuurtHub. Hieronder volgt een overzicht van het gemiddelde gebruik per vervoersmiddel. Deze zijn gespecificeerd in 'in de BuurtHub' en 'buiten de BuurtHub' (freefloating). Wat deze tabel laat zien is dat scooters die freefloating worden aangeboden vaker worden gebruikt dan scooters die in de BuurtHubs worden aangeboden.

Bij het gebruik van de bakfietsen zien we juist dat deze vaker gebruikt worden als ze in de BuurtHub staan.



	Gemiddeld aantal ritten per voertuig per dag	Gemiddelde afgelegde afstand in meters
Buiten de BuurtHub		
Scooters	8,73	3.715
Bakfiets	0,681	
In de BuurtHub		
Scooters	4,878	4.573
Bakfiets	0,764	

We moeten hierbij opmerken dat we als stad de deelscooters langer kennen, dat zij een relatief groot dekkingsgebied hebben en in tegenstelling tot de bakfietsen 'freefloating' zijn zodat je als gebruiker het voertuig overal achter kan laten. Dit maakt het gebruik van de scooters makkelijker dan de vervoersmiddelen in de BuurtHub.



De gemiddelde afgelegde afstand ligt hoger bij scooters in de BuurtHubs ten opzichte van scooters buiten de BuurtHub.

Binnen de BuurtHubs kunnen we ook het gebruik van de voertuigen met elkaar vergelijken. In de eerste analyse gaan we dieper in op het gebruik van BuurtHubs in gebieden die goed ontsloten zijn met andere deelvervoeraanbieders ten opzichte van BuurtHubs met verder geen of weinig deelmobiliteitsdekking.

We zien dat het gebruik per voertuig vele malen lager is in gebieden waar verder geen deelmobiliteit te vinden is. Deelmobiliteit werkt aanbod gedreven, meer aanbod betekent meer gebruik. Daarnaast is de kans ook hoger dat de gebruiker 'misgrijpt' bij BuurtHubs in gebieden die verder weinig of geen deelmobiliteit kennen.

Wat daarnaast opvalt is de gemiddeld afgelegde afstand. De data laat ons zien dat deze afstand hoger is bij BuurtHubs waar verder geen andere deelmobiliteit in de buurt aanwezig is. De meest waarschijnlijke verklaring hiervoor is dat deze BuurtHubs aan de randen van de stad staan, waardoor gebruikers over

het algemeen grotere afstanden zullen afleggen.

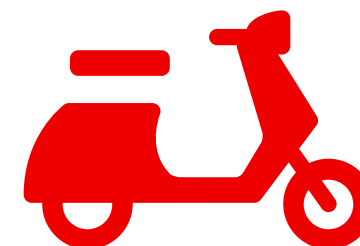
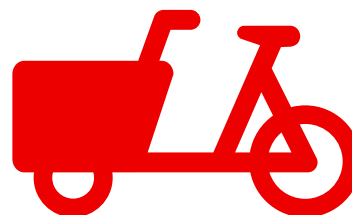
Andere resultaten die opvallen

Als we dieper ingaan op de context-specifieke kenmerken van de BuurtHubs zijn er ook andere dingen die opvallen. Zo wordt de bakfiets niet of nauwelijks gebruikt op de Hoeken 30 in stadsdeel Nieuw-West. De reden hiervoor is vooralsnog onduidelijk, maar het aanbod lijkt niet aan te sluiten bij de doelgroep. De bakfiets wordt over het algemeen meer gebruikt door gezinnen en hoewel er in deze buurt veel gezinnen wonen, sluit het concept misschien niet voldoende aan bij hun behoeftes. In dit gebied wonen veel huishoudens met kinderen en veel 18-minners, het autobezit is hoger en het gemiddelde inkomen lager dan in de delen van Oost en de Rivierenbuurt waar nu met name deelbakfietsen worden aangeboden.

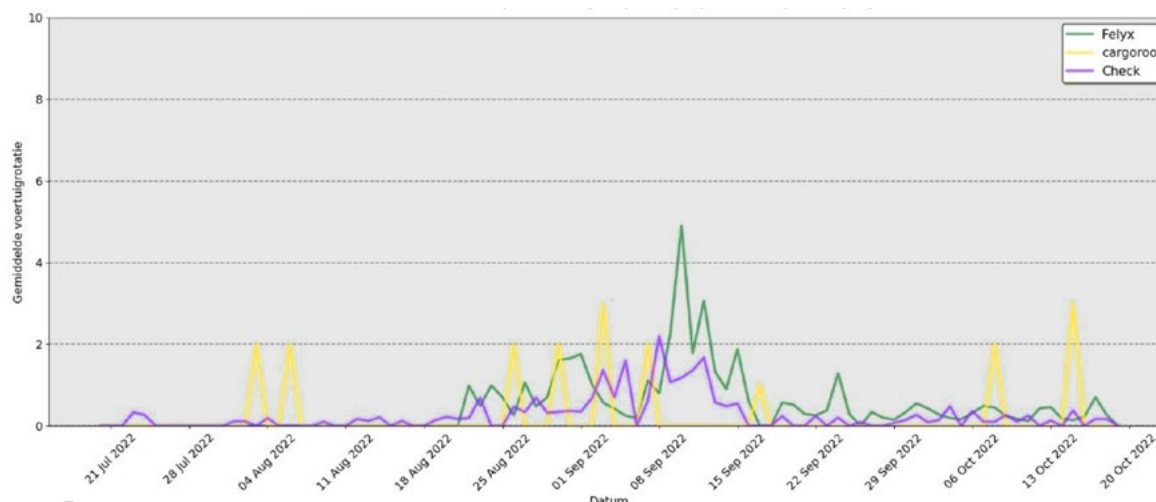
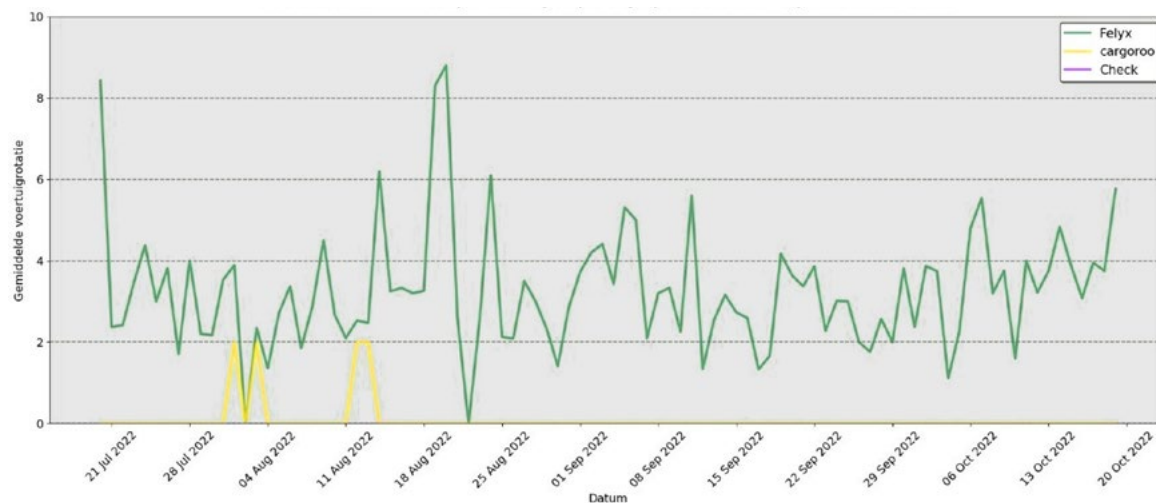
In deze buurt wonen naast gezinnen ook veel jongeren. Dit is één van de weinige locaties in Nieuw-West waar je een deelscooter kan vinden en daarom wordt er ook graag gebruik van gemaakt.

(zie de grafiek op de volgende pagina)

Dekking deelmobiliteit	Gemiddeld aantal ritten per voertuig	Gemiddeld afgelegde afstand per rit in meters
BuurtHubs met andere deelmobiliteit in de omgeving (behalve de hubs die we hieronder beschrijven)		
Scooter	6,295	3.593
Bakfiets	0,84	
BuurtHubs zonder andere deelmobiliteit in de omgeving (Sciencepark, Hoeken 30, J.H. Hisgenpad 2)		
Scooters	1,45	5.416
Bakfiets	0,19	



Gemiddeld aantal ritten per voertuig en per dag bij de buurtthub ter hoogte van Hoekenes 30



De buurtthub ter hoogte van Hoekenes 30

De BuurtHub op het J.H. Hisgenpad in stadsdeel Noord ligt aan een gebouw met 600 huishoudens. Hier wonen studenten, statushouders en starters. Er wonen met name alleenstaanden. We zien hier een lager gebruik van deelmobiliteit dan gemiddeld. Een groot deel van de bewoners heeft aangegeven dat dit door de prijs kwam.

Daarnaast zien we de volgende aspecten:

- Taalbarrière en digitale toegankelijkheid
- Aanbod (onvoldoende aansluitend bij behoefte)
- Goede verbinding met station Noord

2.1 Effecten Participatie op Gebruik

Om de BuurtHubs aan te laten sluiten bij de mobiliteitsbehoefte van de buurt, hebben wij in verschillende buurten participatietrajecten uitgevoerd. In het hoofdstuk '[Evaluatie participatie BuurtHubs](#)' gaan we dieper in op onze aanpak en daaruit voortvloeiende resultaten.

De participatietrajecten zijn op verschillende wijzen tot stand gekomen en de mate van betrokkenheid van buurtbewoners verschilt per locatie. In het project BuurtHubs hebben we de volgende hypothese onderzocht:

Door bewoners mee te laten beslissen over de locaties, aanbieders en vervoersmiddelen in de BuurtHub verwachten we meer draagvlak voor de BuurtHubs, meer gebruik van deelmobiliteit door omwonenden en minder autobezit bij omwonenden.

Om dit te kunnen analyseren, vergelijken we het gebruik van de deelmobiliteit in de BuurtHubs waar bewoners over hebben meebeslist ten opzichte van de BuurtHubs waar dat niet het geval was.

In onderstaande tabel is het gemiddelde aantal ritten per voertuig uitgesplitst in hubs waar bewoners wel of niet hebben meebeslist.

	Gemiddeld aantal ritten per voertuig per dag	Gemiddelde afgelegde afstand in meters
Buurthubs met participatie		
Scooter	1,83	4382
Bakfiets	0,907	
Buurthubs zonder participatie		
Scooters	3,851	4635
Bakfiets	0,303	

In eerste instantie lijkt het dat participatie een negatief effect zou hebben op het gebruik van de deelmobiliteit in de BuurtHubs. We moeten echter corrigeren voor de BuurtHubs waar wel geparticipeerd is, maar die in een gebied staan met weinig of geen andere deelmobiliteit. Hierbij zien we dat participatie geen

significant effect heeft op het gebruik van de voertuigen in de BuurtHub. Er zijn legio interventies te bedenken om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren die kosteneffectiever zijn dan participatietrajecten.

Wel blijkt uit gesprekken met bewoners dat zij de participatieve

aanpak als prettig hebben ervaren. De afweging voor het inrichten van een participatietraject moet dus gemaakt worden op basis van andere aspecten, zoals draagvlak in de buurt en kennis van de buurt over deelmobiliteit.



2.2 Conclusies

Hypothese 1

BuurtHubs: door het clusteren van deelmobiliteit op een duidelijke plek in de buurt en deze aan te bieden als één concept verwachten we een aantrekkende werking op dit deelvervoer. We verwachten dat deelmobiliteit in deze hubs dan ook meer gebruikt zal worden dan andere deelmobiliteit.

We kunnen niet met zekerheid stellen dat BuurtHubs een aantrekkende werking hebben en daarmee een stijging in het gebruik van deelvervoer bewerkstelligen. Bij deelscooters van aanbieders die in hetzelfde gebied zowel een BuurtHub een 'freefloating' concept aanbieden, zien we zelfs dat de freefloating scooters vaker worden gebruikt en grotere afstanden afleggen. Men gaat vermoedelijk naar de dichtstbijzijnde scooter en loopt hiervoor niet eerst naar de BuurtHub.

Echter, als we kijken naar het gebruik van de Cargoroo bakfietsen zien we dat de bakfietsen uit de BuurtHub iets vaker worden gebruikt dan de

bakfietsen die daarbuiten staan. Omdat Cargoroo een systeem hanteert waarbij de bakfiets terug geplaatst moet worden op dezelfde plek, is het voordeel een freefloating concept hier niet te vinden. In dit geval zou gesteld kunnen worden dat de bakfietsen van Cargoroo er baat bij hebben om naast andere deelmobiliteitsconcepten te staan. Daarnaast zitten de 17 BuurtHubs allemaal in Cargoroo's top 25 plekken van meest gebruikte bakfietsen in Amsterdam. Om expliciete uitspraken te doen over het effect van het aanbieden van deelvervoer in BuurtHubs op het gebruik van deelvervoer, is meer vervolgonderzoek nodig.

Hypothese 2

Participatie: door bewoners mee te laten beslissen over de locatie, aanbieder en het type vervoermiddel in de BuurtHub verwachten we meer draagvlak voor de BuurtHubs, meer gebruik door bewoners van deelmobiliteit en minder autobezit van bewoners die rondom een BuurtHub wonen.

We zien minder gebruik van deelmobiliteit bij BuurtHubs waar omwonenden hebben meebeslist, ten opzichte van buurthubs waar dat niet het geval is. Dit verschil kan te maken hebben met de dekking van deelmobiliteit in de omgeving van een aantal BuurtHubs waar meebeslist is. We zagen eerder: **hoe meer aanbod, hoe meer de deelmobiliteit gebruikt wordt**. Met deze correctie zien we geen significant verschil in gebruik op BuurtHubs waar meebeslist is.

We zien wel dat er meer draagvlak is voor BuurtHubs waar uitgebreid is meebeslist. Men is geïnformeerd over het initiatief en is betrokken in de locatiekeuze, het type voertuigen en de aanbieder(s). Dat heeft ervoor gezorgd dat er in de looptijd van dit project geen klachten zijn binnengekomen over de BuurtHubs, de voertuigen in de BuurtHubs of de ingenomen (parkeer) ruimte om de Buurthubs mogelijk te maken. Een stijging van het gebruik van deelmobiliteit als gevolg van participatie kunnen we echter wegstrepen als effect. Het onderzoek van de HVA laat zien

(in Deel 2-Gedrag) dat deelmobiliteit an sich autobezitters niet motiveert om hun auto weg te doen. Er is altijd extra beleid nodig. Het verhogen van parkeertarieven, weghalen van parkeerplekken en het invoeren van emissiezones zijn effectievere maatregelen om mensen te bewegen hun auto weg te doen. Belangrijk is wel dat je als stad alternatieven aanbiedt en hierbij kunnen BuurtHubs een belangrijke rol spelen.



3. Ethische bijsluiter

De BuurtHubs getest op ethische waarden

In 2022 heeft het projectteam het BuurtHubs-project getoetst aan de zogenoemde TADA-waarden. Het TADA-manifest heeft 6 waarden die leidend zijn voor het verantwoord gebruik van data en het verantwoord ontwerpen van technologie in de stad.

De waarden zijn:

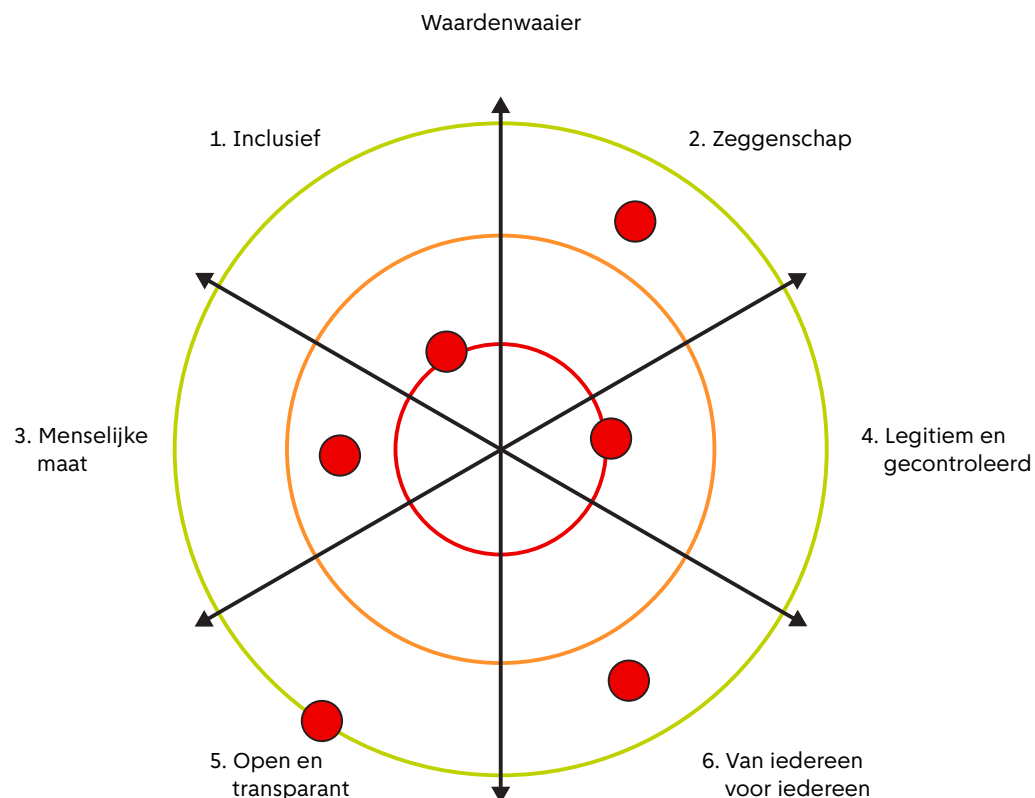
- inclusief
- met zeggenschap
- met menselijke maat
- legitiem en gecontroleerd
- open en transparant
- van iedereen, voor iedereen

Voor meer informatie over de waarden zie de [website van TADA](#).

TADA-waardenwaaier

De wijzer hiernaast laat zien hoe het project scoort op de TADA-waarden. Groen betekent 'goed', tussen groen en oranje is het een 'ruime voldoende', oranje is 'voldoende', tussen oranje en rood 'matig', en rood is 'onvoldoende'.

Figuur 3: waardenwaaier BuurtHubs volgens de TADA-waarden



Inclusief: onvoldoende

Op de waarde 'inclusief' scoort het project een onvoldoende. Voor de participatie werden digitale enquêtes gebruikt waardoor onder andere digibeten werden uitgesloten. Daarnaast kan er sprake zijn van een taalbarrière, naar schatting is 16 procent van de Amsterdammers laaggeletterd. Het team zag dat de respondenten niet altijd representatief waren voor de samenstelling van de buurt.

Wat opvalt is dat de hubs zich voornamelijk in welvarende delen van de stad bevinden omdat het aanbod vraaggestuurd is. Deelmobiliteit en daarmee de BuurtHubs zijn toegespitst op grootverdieners tot 35 jaar (75 procent van de gebruikers). Het merendeel zijn mannen, vaak met Nederlandse achtergrond, hoogopgeleid, zonder kinderen. Daarnaast is het gebruik van deelmobiliteit duurder dan het openbaar vervoer, wat ook zorgt voor een scheef verdeelde gebruikersgroep.

Aanbevelingen:

1. Wees u er bewust van dat deelmobiliteit -in huidige vorm- geen inclusieve vorm van mobiliteit is.

Deelmobiliteit is ontoegankelijk voor een groot deel van de samenleving door digitale componenten, prijs, fysieke beperkingen en de stedelijke dekking van de deelmobiliteit.

2. Neem factoren mee die inclusie bevorderen in beleid en de vergunningsvereisten.
3. De inzet van participatie en/of enquêtes is altijd een afweging. Deze afweging is context-specifiek en (Buurt)Hub-specifiek.

Zeggenschap: ruime voldoende

De insteek van het BuurtHubs-project was dat bewoners zelf mogen kiezen of er een hub komt en wat de invulling van de BuurtHub moest zijn. Dit beleid scoort daardoor positief op de waarde 'zeggenschap'.

Aanbeveling:

1. Bepaal van tevoren in welke mate zeggenschap een rol kan spelen in het uit te voeren deelmobiliteitsbeleid of -hubsproject

Menselijke maat: matig

Het project scoort matig op de waarde 'menselijke maat'. De transitie van bezit

naar gebruik is geen doel op zich. Het is een middel om te komen tot een duurzaam mobiliteitssysteem. Het is belangrijk dat menselijke waarden hierbij niet uit het oog worden verloren. Waarden als toegankelijkheid, autonomie en vervoerskeuze moeten ook een plek krijgen in dit mobiliteitssysteem. Mobiliteitshubs kunnen hier een belangrijke rol in spelen zolang er vanuit deze waarden gewerkt wordt. Het team BuurtHubs heeft veel gedaan om de behoefte en wensen van de bewoners mee te nemen vanuit de participatieaanpak, maar dit heeft niet altijd gewerkt.

Het team waarschuwt voor het mogelijke 'functie-creep'-risico bij de voortzetting van het concept Buurthubs. Met functie-creep wordt tunnelvisie bedoeld: het risico bestaat dat men niet meer goed afweegt of en hoe BuurtHubs bijdragen aan de mobiliteit in de stad, omdat het al als succesvol concept wordt gezien. Het is niet bewezen dat een BuurtHub op een nieuwe plek, in een andere context, nog steeds goed past. Ook staat niet automatisch vast dat het dezelfde doelen dient zoals het vergroten van de leefbaarheid en het stimuleren van overstappen op duurzamere vormen van mobiliteit. Bovendien, in het BuurtHubs-project

heeft het projectteam geen strenge eisen kunnen stellen aan vervoerders. De kaders hiervoor ontbreken, en het aanbod op de markt is te beperkt om aan duidelijke voorwaarden te voldoen die bijdragen aan de waarden van de stad: denk eisen rondom toegankelijkheid, inclusie, gegevensbescherming, circulariteit en duurzaamheid van voertuigen. Het concept BuurtHubs scoort in de huidige status dus als 'matig'.

Aanbeveling:

1. Als overheid moeten we nadenken over de kaders en de voorwaarden waarbinnen we mobiliteitsaanbieders vragen te opereren. Waarden als toegankelijkheid, autonomie en vervoerskeuze spelen daarbij een belangrijke rol.

Legitiem en gecontroleerd: onvoldoende

Het plaatsen van BuurtHubs en het gebruik van deelmobiliteit gebeurt nog onvoldoende gecontroleerd. We stellen als overheid aan de mobiliteitsaanbieders nog weinig voorwaarden als het gaat om toegankelijkheid, inclusie, gegevensbescherming, circulariteit en duurzaamheid. Daarnaast zien we dat

de marktwerking in de deelmobiliteit het aanbod sterk beïnvloedt, zowel de stedelijke dekking als het type vervoermiddel en voorwaarden die ze aanbieden. De afwezigheid van voorwaarden en standaarden zorgt ervoor dat het project onvoldoende scoort op de waarde 'gecontroleerd'. Deelmobiliteit in mobiliteitshubs werkt hoofdzakelijk via digitale apps, en werkt verdere digitalisering van de maatschappij in de hand. Daarnaast is het aanbod financieel aan de prijs en voor sommige doelgroepen onbereikbaar. De terechte kritiek hierop is dat alleen het welvarende en digitaal vaardige deel van de samenleving van deze ontwikkelingen profiteert en dat het dus niet alle groepen van de samenleving bedient.

Aanbevelingen:

1. Neem een sterkere regierol in het bepalen van aanbod of het stimuleren van bepaalde ritten. Maak beleid en kaders voor: veiligheid, toegankelijkheid, inclusie, gegevensbescherming, circulariteit/duurzaamheid van de vervoermiddelen en toebehoren zelf.
2. Laat de ontwikkelingen hierboven niet enkel over aan de markt, maar voer samen het gesprek hierover.

Open en Transparant: goed

Het proces was gedurende de hele projectperiode helder en transparant. Alle stappen werden gecommuniceerd naar de betrokkenen in het project en de bewoners. Er waren stemrondes over de invulling van de hubs en de uitslagen werden ook gepubliceerd. Zo konden mensen stemmen op het favoriete plek of vervoerder. De resultaten en de weg ernaartoe worden samengevat in een 'toolkit' die openbaar is. Het team scoort op de waarde 'open en transparant' in het groen.

Aanbeveling:

1. Bij de doorontwikkeling van de hubs is het belangrijk na te denken hoe bepaalde aspecten uit deze waarde overgenomen kunnen worden.

Van iedereen voor iedereen: ruime voldoende

De BuurtHubs hebben 2 aspecten die negatief scoren op de waarde 'van iedereen, voor iedereen' en 3 aspecten die positief scoren op dit vlak. Dit resulteert in een ruime voldoende. De BuurtHubs reserveren ruimte voor bedrijvigheid (namelijk het aanbod van deelvervoer) die eerst behoorde tot publieke parkeer-

ruimte van de bewoners. Iedereen kan gebruikmaken van het aanbod. In dat opzicht is de ruimte misschien wel meer van en voor iedereen dan voorheen, toen de parkeerplaats alleen gebruikt werd door buurtbewoners met een eigen auto. Dat buurtbewoners mogen meebeslissen over de invulling van de BuurtHub versterkt de sociale cohesie in de buurt en biedt de mogelijkheid voor iedereen om inbreng te geven. BuurtHubs dragen bij aan het vergroenen van de buurt, wat inwoners over het algemeen als prettig ervaren.

Aanbeveling:

1. Bij het opschalen van de BuurtHubs bestaat het risico dat de buurtgerichte aanpak verdwijnt. Het is belangrijk dat Amsterdam zich hiervoor blijft inzetten, door dit mee te nemen in de projectplannen.



4. Reflectie

Met BuurtHubs wil de gemeente een bijdrage leveren aan een aantal grote doelen uit het vorige coalitieakkoord: democratisering naar meer invloed voor Amsterdammers, duurzaamheid, schone lucht en autoluw. In dit hoofdstuk blikken we terug op de projectdoelen en delen we reflecties van de projectgroep op het verloop van het project. Dit soort reflecties zijn een vast onderdeel van onze werkzaamheden als innovatieteam. Zo voeren we blijvend de dialoog met het bestuur, binnen de organisatie en met Amsterdammers, over wat voor stad we willen zijn, en wat voor overheid daarbij past. Durven we onszelf te veranderen voor de verandering die we willen in de stad? Welk ander denken en doen hebben we dan nodig om te veranderen?

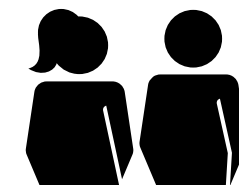
Dit hoofdstuk is het product van een aantal dialogen binnen de projectgroep. Het is niet af. Het is een uitnodiging mee te doen aan deze reflectie en zelfreflectie. En om erover door te praten in het Amsterdam Verbonden traject dat vanuit de Omgevingsvisie is opgestart. Hierin wordt gekeken naar de mobiliteitstransitie die wij als stad

moeten gaan doormaken om te groeien naar het zijn van een verbonden stad. Wat zijn onze veronderstellingen (onze aannames) in hoe we kijken naar mobiliteit en onze rol als overheid hierin? Hoe pakken deze vooronderstellingen in de praktijk uit wanneer we de stad vormgeven en grote doelen en transities werkelijkheid willen maken?

Reflecties op vooronderstellingen in ons handelen

De Innovatiefilosofie van het Stedelijk Innovatieteam stelt dat onze manier van kijken naar de wereld de werkelijkheid op straat bepaalt. We hebben vooronderstellingen in hoe we naar de wereld kijken die we zo normaal zijn gaan vinden, dat we ze niet meer bevragen. Die vooronderstellingen werken als *self fulfilling prophecies*, omdat onze waarneming ons handelen bepaalt. Met onze innovatieprojecten willen we de gevolgen van ons huidig narratief bespreekbaar maken en experimenteren met werken vanuit andere vooronderstellingen. Reflecterend hebben we een aantal leidende vooronderstellingen gezien in het werken aan de BuurtHubs:

4.1 Hoe kijken we naar de Amsterdammer?



Leidende vooronderstellingen:

Mensen handelen uit eigenbelang, we gaan uit van wantrouwen. Mensen hebben controle en beheersing nodig om het algemeen belang te versterken. Het systeem van controle en beheersing kan het beste worden opgezet en onderhouden door abstracte denkers binnen (overheids) instituties. Het is eerlijk als het legitiem is. Het is legitiem als er juridische kaders voor zijn. Eerst kaders, dan actie. De invloed van participatie moet dus beperkt blijven, want inwoners overzien het algemeen belang niet. De gemeente heeft legitimiteit van handelen door verkiezingen.

Het vertrouwen in de overheid is laag, het vertrouwen vanuit de overheid in burgers is laag en het onderlinge vertrouwen intern bij de overheid is laag, zo blijkt uit alle onderzoeken van de laatste jaren ([Vertrouwen tussen burger en overheid blijft](#)

[schommelen - CAOP](#)) en is expliciet onderwerp van het coalitie-akkoord in Amsterdam en de landelijke politieke agenda ([Versterking van de democratische rechtsorde | Regering | Rijksoverheid.nl](#)). In dit project maakten we de effecten van wantrouwen in de praktijk mee. In deze paragraaf enkele voorbeelden die deze vooronderstelling ondersteunen.

Grondslag voor dit project was: drieledig agenda autoluw (transformatie van parkeerplekken naar hubs), participatiebeleid (meer zeggenschap Amsterdammers en duurzaamheidsambities van gemeente. Door de verkokerde werkwijze van de gemeente bleek het lastig deze doelstellingen om te zetten in een praktische grondslag. Grondslag voor het uitvoeren van het project werd gemaakt in de Nota deelvoertuigenbeleid, specifiek door het toevoegen van een experimentartikel. Op basis daarvan is een aanvullende beleidsregel opgesteld. Het proces om de kaders

voor het experiment te verkrijgen nam ruim het eerste jaar van het project in beslag.

Het project werd vervolgens opgezet met een campagne en open uitvraag voor buurtinitiatieven voor een Buurt-Hub. Bewonersinitiatieven die zich eerder hadden aangemeld bij de gemeente benaderden we actief. Een van de eerste activiteiten op straat vanuit dit project was de aanvraag voor een leefstraat door een bewonersinitiatief, het bewonersinitiatief wilde hiermee laten zien hoe een autoluwe straat eruit kan komen te zien als we eigen vervoer vervangen voor een BuurtHub (zie voor meer informatie: [report-proef-tuin-weesperzijde.pdf](#)). Het stadsdeel wees deze aanvraag af waarop de bewonersgroep het heft in eigen hand nam en tijdelijke verkeersmaatregelen heeft aangevraagd voor de hele straat. Het projectteam, betrokken afdelingen binnen het stadsdeel en een deel van de buurt waren hiervan niet op de hoogte. Dit stuitte daarom op weerstand bij andere bewoners omdat van de ene op andere dag alle auto's uit de straat moesten, toen een andere afdeling van stadsdeel Oost alle tijdelijke verkeersmaatregelen had goed-

gekeurd. Zij haalden verhaal bij Wethouder Dijkema, waarna de focus op juridische kaders nog dominanter werden in het project en extra ambtelijke kaders en toetsingscriteria werden toegevoegd. Veel gebieden binnen de centrumring vielen hierdoor af. Deze casus is richtinggevend geweest voor de rest van het project. Niet inhoud, maar procedures werden leidend. In de praktijk bleek er weinig ruimte te zijn om inhoudelijke gesprekken te voeren over de waarde en voor- en nadelen van initiatieven. In plaats van samen iets neerzetten en daarvan leren, werd het een zoektocht hoe dingen voor elkaar te krijgen in een omgeving van controle, checks, balances, verantwoorden en afrekenen van fouten.

Argumenten als het belang van het gelijkheidsbeginsel, behoorlijk bestuur en het voorkomen van vriendjespolitiek, precedentwerking, aanklagen, WOB verzoeken etcetera, stuurden de opzet van het participatieproces. Met enquêtes werd een bredere vertegenwoordiging gezocht. Ook hierin was controle belangrijk, voortkomend uit wantrouwen. Om te voorkomen dat bewoners 2 keer zouden deelnemen aan de enquête met verschillende e-mailadressen

Reportage Autoluw

Amsterdam wil 11.200 parkeerplaatsen opheffen. In Oost probeerden ze het een maand uit. 'Je ruikt de bloemen'



Bewoners van de Gijsbrecht van Aemstelstraat op de laatste dag van het experiment zonder parkeerplaatsen. Beeld Jean-Pierre Jans

Controle, beheersing en verantwoording vormen een belangrijk deel van onze activiteiten als overheid. De verantwoording gebeurt rationeel. De KPI's (Kritische Prestatie Indicatoren) zijn opgedeeld in domeinen en de kaders vaak ook. Een beoordeling hoe een BuurtHub voelt en wat ervaringen zijn van bewoners in hun leefomgeving heeft tot nu toe geen waarde als dit niet rationeel te verantwoorden is.

In de loop van het project zijn 10 initiatieven afgevallen omdat ze niet binnen de kaders pasten, of omdat de kaders die we meedeelden in het intake gesprek zo beangstigend waren dat de mensen nooit zijn begonnen. Op participatiebijeenkomsten vroegen bewoners om meer invloed en vertrouwen. De volhouders van actieve bewoners waren overwegend Amsterdammers met een hoog opleidingsniveau die ervaring hebben binnen het bureaucratische systeem en zich willen inzetten om hun doelen bij de overheid te bereiken. In plaats van de beoogde dynamiek van het samen met de buurt en gemeente bouwen aan

publieke waarden en verbetering van de buurt, ontstond een cultuur van kritiek en onbegrip. Het enthousiasme voor participeren nam voor het grootste deel van onze inwoners af door de beperkte ruimte binnen de kaders.

Een aantal initiatieven hebben wij moeten teleurstellen omdat halverwege het proces de kaders zijn veranderd. Dat zijn de collectieven op de Gijsbrecht van Aemsel/Weesperzijde, een groep sociale huurwoningen aan het Waterloopplein, ED de Pijp, DEELcentrum op Centrumeiland, een collectief aan de Nieuwmarkt en Meerdelen in de Watergraafsmeer. Van deze initiatieven zijn ED de Pijp, DEELcentrum en Meerdelen uiteindelijk toch doorgegaan met behulp van 'dagelijks besturen uit de desbetreffende stadsdelen. Een initiatief in Oud-West kon uiteindelijk niet doorgaan vanwege de nieuwe eisen over de parkeerdruk. Een initiatief in de Baarsjes, hebben wij als gemeente uiteindelijk eigenstandig doorgezet zonder samenwerking met de buurt, nadat de bewoners waren afgehaakt door het bureaucratische proces.

Mogelijke andere vooronderstellingen om verder te onderzoeken:

De mens is een sociaal wezen dat zijn gedrag aanpast aan wat normaal is in zijn omgeving. Inwoners en coöperatieven zijn in staat verantwoordelijkheid te nemen om publieke waarden vorm te geven. Het is mogelijk om in dialoog tot gedeelde waarden te komen met de meeste bewoners, bedrijven en andere organisaties. Het is verstandig uit te gaan van vertrouwen en zoveel mogelijk contacten tussen Amsterdammers mogelijk te maken. In een goed functionerende democratie neemt iedereen deel aan de samenleving en bepalen mensen gezamenlijk wat hen bepaalt. Juridische kaders kunnen een gemeenschappelijk moraal niet vervangen. Eerst actie, dan kaders.

Vragen en dilemma's voor verdere dialoog:

- Welk mensbeeld willen we als uitgangspunt nemen voor ons handelen?
- Hoe handelen bewoners en bedrijven zonder controle en beheersing vanuit de gemeente?
- Hoe gaan we om met versterken van juridische grondslag versus versterken van gemeenschappelijk moraal vanuit een overheid gebouwd op vertrouwen?
- Hoever willen we juridificeren? Wat kunnen we met een gemeenschappelijk moraal oplossen?
- Willen we risico vermijden door abstracte modelering, of uitgaan van ondersteuning in concrete situaties?



4.2 Hoe kijken we naar de openbare ruimte?

Leidende vooronderstellingen:

de gemeente is eigenaar van de openbare ruimte. De openbare ruimte dient ingericht en beheerd te worden door experts om kwaliteit, samenhang en efficiëntie van de functionaliteiten te garanderen. De openbare ruimte is maakbaar.

Kaders en te volgen procedures voor aanpassingen aan de openbare ruimte zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie en beleid, uitvoeringsprogramma's en procedures van Verkeer & Openbare Ruimte, Ruimte & Duurzaamheid, Grond & Ontwikkeling, Ingenieursbureau, Parkeren, Stadswerken en de stadsdelen. Procedures, mogelijkheden en materiaalgebruik zijn uitgewerkt in de gemeentelijke standaard genaamd Puccini. Experts van communicatie zorgen voor eenheid in de communicatieboodschappen over wat er in de openbare ruimte gebeurt. In de stadsdelen en de centrale gemeenteorganisatie werken honderden experts aan het bewaken, verbeteren en beheren van de openbare ruimte. Dit maakt de kwaliteit van de openbare ruimte in Amsterdam van hoog niveau.

In de digitale openbare ruimte ontwikkelen we kaders om eenzelfde rol als regisseur te kunnen voeren als overheid. Binnen het project eHUBS is de [City Data Standard Mobility \(CDSM\)](#) doorontwikkeld, met daarin voorwaarden voor het veilig delen van data tussen mobiliteitsaanbieders en overheden (zie voor meer informatie over [CDS-M Deel 2 - Onderzoeken en Tools](#)).

Van wie is de openbare ruimte? Op basis van de kaders lijkt er geen ruimte te zijn om deze terug te geven aan de gemeenschap. Vanuit participatiebeleid moest ruimte voor initiatief komen. Dit is beperkt gelukt.

Invloed geven aan bewoners voor de inrichting en het gebruik van hun eigen leefomgeving vinden we lastig, want zo werken we niet binnen de gemeente. Voorstellen voor locatie, voor functies breder dan mobiliteit en voor andere beheervormen door bewoners en coöperaties vielen om diverse redenen af. Het doel om van BuurtHubs plekken te maken die sociale interacties versterken, was niet mogelijk binnen de (huidige) kaders. Volgens de kaders mogen er

geen andere functies dan mobiliteit in de BuurtHub bestaan.

Initiatief ED de Pijp is het enige initiatief met bredere doelstelling dan een plek voor deelmobiliteit dat is doorgezet. Dit initiatief werd in eerste instantie ook afgekeurd, maar de wethouder Verkeer & Vervoer besloot dat dit initiatief ondanks de geldende kaders en negatief ambtelijk advies toch mocht doorgaan. In dit initiatief worden 4 parkeerplekken teruggegeven aan de buurt voor een andere inrichting in ruil voor 5 parkeervergunningen die worden opgezegd in de buurt (Zie voor meer informatie: [Nieuws – Elektrisch Deelrijden de Pijp](#)).

Mogelijke andere vooronderstellingen om verder te onderzoeken:

de leefomgeving moet worden vormgegeven door bewoners met als doel geluk, sociale verbondenheid en inzet lokale kennis.

Vragen en dilemma's voor verdere dialoog:

- Welke publieke waarden staan centraal in de openbare ruimte?
- Willen we ontmoeting of afstandelijkheid versterken in de openbare ruimte?
- Wie is ingesloten en uitgesloten door de manier waarop we de openbare ruimte vormgeven?
- Hoe gaan we om met grootschalige samenhang versus lokale verschillen?
- Hoe gaan we om met efficiëntie in het organiseren van mobiliteit versus lokale betrokkenheid als waarde in zichzelf?

4.3 Hoe kijken we naar transitie van het mobiliteitssysteem?

Leidende vooronderstellingen:

de gemeente is eigenaar van de goed functionerende mobiliteit als doel op zich. De mens past zich aan om mobiliteit ruimte te geven in de publieke ruimte. Mensen hebben recht op mobiliteit en meer mobiliteit maakt ons rijker en gelukkiger. In een mobiliteitstransitie is dus een volwaardig alternatief voor de auto nodig. Ruimtelijk ordenen van business modellen van mobiliteitsaanbieders is een taak van de overheid.

Ons huidige mobiliteitssysteem is aangedreven door marktpartijen en mogelijk gemaakt door infrastructuur vanuit overheden. We hebben ons leven hierop aangepast. Het leven van onze grootouders speelden zich af in hun eigen stad. Voor ons is het normaal te pendelen voor werk, sociale contacten en recreatie.

De individuele vrijheid, status, snelheid, auto-economie en comfort van de auto kwam met een prijs van vervuiling, ruimtegebruik, onveiligheid en een

verarming in sociale verbondenheid en leefomgeving. In het huidige narratief van de mobiliteitstransitie wordt gezocht naar een volwaardig alternatief voor de auto. Marktpartijen zijn leidend in het schetsen van andere toekomsten met autonome, commerciële deelconcepten en elektrische mobiliteit als basis. De potentiële inkomsten zijn enorm. Als we net zoveel ruimte geven aan alternatieven als dat we aan de auto hebben gegeven, kunnen we ongetwijfeld een volwaardig alternatief vinden, maar wat voor nadelen vinden we acceptabel voor het verkrijgen van een volwaardig alternatief voor de auto?

We kijken naar het mobiliteitsstelsel vanuit het vrije markt denken. Het is wel mogelijk voor bedrijven een parkeervergunning te krijgen voor een commerciële deelauto, maar niet om met een groep bureaus een parkeervergunning te krijgen voor een lokaal deelsysteem in een coöperatie.

Autodeelbedrijven kunnen vergunningen krijgen voor ruimtegebruik als hun primaire doel autodelen is. Dit geldt

echter niet voor coöperaties die als missie hebben de leefbaarheid in een buurt verbeteren door middel van autodelen. Daarnaast zien we ook dat de juridische kaders zijn geschreven richting commerciële bedrijven. Een eis voor een deelauto-vergunning is bijvoorbeeld dat een auto voor iedereen boven de 18 met een rijbewijs toegankelijk moet zijn. Dit past erg goed binnen een commerciële bedrijfsvoering want die bedrijven willen zoveel mogelijk klanten en afgelegde kilometers. Een lokaal deelauto-initiatief wil de deelauto's vaak beperken tot de buurt voor mogelijke leden. Bedrijven hebben capaciteit (tijd, geld, juridische expertise) om zich te voegen naar geldende kaders, inwoners hebben die capaciteit vaak niet.

In een van de buurtHubs wilden bewoners een samenwerking starten met autoverhuurbedrijf Diks. Vanuit het project hielpen we met de verkenning hoe dit mogelijk te maken. Omdat Diks een autoverhuurbedrijf is en geen autodeelbedrijf, moest het een aparte BV opzetten. Na de intensieve voorbereidende puzzel werd de aanvraag ingediend. In een antwoord

kreeg Diks te horen dat de aanvraag was afgekeurd, omdat ze niet aan de voorwaarden voldeden.

Sommige onderzoeken bouwen op de aanname van de adoptiecurve ([“Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland”, KiM, 2021](#)): de *early adopters* laten nu zien dat het kan. De *early* en *late majority* gaat overstappen wanneer deelmobiliteit aantrekkelijker wordt. Een leap of faith wordt gevraagd dat bij een grotere schaal van deelmobiliteit dit wel een *golden bullet* tegen autobezit en milieuproblemen zal zijn en de leefbaarheid in de stad gaat toenemen. In werkelijkheid weten we niet hoe de *modal shift* (overstap naar andere vervoersmiddelen) wordt beïnvloed met deze investeringen.

Als we de route van commerciële deelmobiliteit als volwaardig alternatief voor de auto willen volgen, doen we een aantal aannames: er is schaal nodig voor een houdbaar businessmodel, om die schaalvoordelen te behalen. Clusteren van mobiliteit vergroot het gebruik. De gevraagde clustering is ruimtelijk in plek op straat. Voor

parkeren en verplaatsingsruimte in de huidige infrastructuur zijn aanpassingen nodig voor de doorstroming en de veiligheid. Ook een digitale clustering is nodig: geïntegreerde dienstverlening tussen mobiliteitsaanbieders voor reizen die met meerdere verschillende vervoermiddelen worden gemaakt, “back to many” (een rit kunnen opstarten op een plek en afsluiten op een andere plek).

Inzetten op commercieel deelvervoer betekent een lage instapprijs (productie, onderhoud en service wordt geregeld door bedrijven), maar hier hangt een prijskaartje voor gebruik aan dat vooralsnog alleen acceptabel is voor goed verdienende Amsterdammers en bezoekers. De toegankelijkheid voor minima zonder aanvullende maatregelen is laag.

Hiermee is commerciële deelmobiliteit geen alternatief voor alle Amsterdammers. Andere varianten voor hoe nieuwe mobiliteitsconcepten te organiseren, moeten daarvoor meer nadruk krijgen. Het ruimte bieden aan commons, (Commons zijn democratische organisaties waarbij de deelnemers samen zorgdragen voor een collectief

goed. Denk bijvoorbeeld aan kennis, mobiliteit, energie, voedsel, duurzaam waterbeheer en zorg. Commons kunnen de sociale structuur van de buurt, lokale economie en culturele sector versterken, bijdragen bij aan de integratie van nieuwkomers en een nieuwe impuls geven aan de overgang naar een duurzame voedsel- en energievoorziening.) non-mobiliteit (het niet efficiënter, duurzamer maken van huidig reisgedrag, maar minder reizen) en het inpassen van andere mobiliteitsconcepten in openbaar vervoer concessies (aanbestedingsvorm die veelal wordt gebruikt voor openbaar vervoer) worden momenteel onderzocht.

Een mogelijke andere vooronderstelling om verder te onderzoeken:

Mobiliteit is een middel voor een goed bestaan. Er is een sociaal minimum en een ecologische bovengrens aan benodigde mobiliteit. Volwaardig alternatief op de auto hoeft niet. Mobiliteit past zich aan om de mens ruimte te geven in de publieke ruimte. Niet alle commerciële mobiliteitsdiensten hoeven een plek te krijgen in de publieke ruimte. Bij teveel ongewenste effecten kunnen we praktijken afbouwen en stoppen.

Vragen en dilemma's voor verdere dialoog:

- Hoe gaan we om met volwaardig alternatief voor de auto versus minder mobiliteit?
- Hoe gaan we om met plek in de openbare ruimte voor efficiënte mobiliteit versus de openbare ruimte voor versterken van een verbonden stad?
- Stellen we ons reactief op ten opzichte van de toekomstvisies van commerciële partijen of ontwikkelen we een pro-actieve visie op de gewenste stad?
- Wat zijn scenario's voor de ontwikkeling van hubs over 10 jaar in de stad? Werk hierbij in verschillende scenario's: het doorzetten van het huidige paradigma, of werken met nieuwe mensbeelden en veronderstellingen: passen hubs in deze nieuwe mensbeelden?



4.4 Conclusie en aanzet tot gesprek

Deze analyse geeft aan dat om te kunnen veranderen, en vorm te kunnen geven aan transities er dingen moeten veranderen. De cultuur van wantrouwen en de noodzaak tot juridische legitimiteit, voorkomen van risico's, controle, *checks & balances* en afrekenen van fouten helpt ons als gemeente niet bij het leiden van de zoektocht naar een goed bestaan in Amsterdam, in een onzekere en veranderende wereld. Waar geen kaders zijn, ontstaat een strijd om de kaders waarin collega's uit verschillende 'silo's' elkaar bestrijden op deelexpertise. Zo ook in dit traject.

We missen de gewoontes om een goede dialoog te voeren met Amsterdammers over wat een goede buurt is. We missen de gebruiken voor echt tijdelijke experimenten. We hebben onvoldoende de gewoonte om ontwikkelingen op een goede manier te stoppen, dus zijn we voorzichtig in het verkennen van alternatieven.

Kunnen we onze vooronderstellingen veranderen in de nieuwe mobiliteitsvisie voor het komende decennium?

We spelen zelf een rol in het voortzetten van het narratief van wantrouwen, bureaucratie, controle en verantwoorden, checks & balances, afrekenen van fouten en interne politiek. En wat is onze rol in het voortzetten van het tijdperk van bezit, individualisme, globalisering, in het mogelijk maken van een economie van het met durfkapitaal ontwikkelen van nieuwe producten en diensten voor de mensen die het kunnen betalen, een economie van grootschalige productie, groei en fossiele brandstoffen?

Hoe kunnen we werken aan vertrouwen, participatie, delen, gemeenschap, het versterken van de buurt, toegankelijkheid van producten en diensten, duurzaamheid, leren in onzekerheid door *trial and error* (uitproberen en leren van fouten), onderzoeken van vragen en onzekerheden en werken vanuit samenwerking?

Een aantal stellingen voor het werken aan transities:

1. Alleen een **integrale aanpak** werkt voor de opgaven waar we voor staan. Dit staat haaks op hoe wij zijn georganiseerd.
2. **Als we ons persoonlijk denken niet veranderen, blijven we op de oude manier denken: de manier die problemen veroorzaakte.** Te weinig aandacht wordt besteed aan gedragsverandering bij onszelf als overheid, terwijl dat van cruciaal belang is in de complexe opgaven waar wij als stad voor staan.
3. Als we onszelf veranderen, verandert

de cultuur. **Systeemtransities vragen om een persoonlijke transitie** en daar moet tijd en ruimte voor komen binnen de organisatie.

4. **We hebben behoefte aan een nieuwe toolkit van juridische, technische en organisatorische transitie-instrumenten.** In elk gemeentelijk project dient een gezamenlijk waardenlandschap als kompas om ander gezamenlijk denken mogelijk te maken en oude gewoontes te vermijden.

We nodigen alle betrokkenen en lezers uit om met ons en met elkaar in gesprek te gaan. Het innovatieteam kan daarbij ondersteunen.



Deel 2

Tools en onderzoeken



Introductie / inleiding

In dit tweede gedeelte van de handreiking vindt u gereedschappen en onderzoeken die relevant zijn voor de ontwikkeling van elektrische mobiliteitshubs. In dit deel van de handreiking lichten we kort de verschillende relevante onderzoeken en gereedschappen toe die binnen het Europese eHUBS samenwerkingsverband zijn gehouden en gebruikt. We linken daarbij door naar de originele stukken. We hebben deze onderzoeken en gereedschappen verdeeld over 5 thema's. Op deze manier kunt u snel navigeren tussen de onderdelen die voor u relevant zijn. Hieronder volgt een korte toelichting per thema.

1. Het opzetten van een BuurtHub

bestaat uit een handreiking die de gemeente Amsterdam heeft ontwikkeld. Deze handreiking bevat alle documenten, beleidstukken en interne – en externe processen die nodig zijn voor het creëren van een BuurtHub.

2. Het hoofdstuk **gedrag** bestaat uit de gedragsinterventie-toolkit die de Hogeschool van Amsterdam heeft ontwikkeld. Het doel van de interventies is dat gebruikers van

eHUBS (BuurtHubs in Amsterdam) én deelmobiliteit ook worden geholpen in het overstappen naar duurzaam reisgedrag. Dat betekent dat bewoners overstappen van een privéauto bezitten, naar deelmobiliteit gebruiken. En tegelijk dat we voorkómen dat men OV, fiets of wandelingen vervangt door deelmobiliteitsritten.

3. Het hoofdstuk **identiteit en ontwerp**

gaat zoals de titel al zegt over identiteit en ontwerp van mobiliteitshubs. U vindt hier de landelijke ontwerpstandaarden terug evenals het Standaardontwerp BuurtHubs zoals ontwikkeld door de gemeente Amsterdam.

4. Daarna volgt het hoofdstuk **data-uitwisseling**

. In dit hoofdstuk vindt u een stappenplan om een veilige data-uitwisseling mogelijk te maken binnen mobiliteitsprojecten. Zowel tussen deelfervoeraanbieder en overheid als tussen deelfervoeraanbieder en deelfervoerplatforms.

5. Tot slot hebben we het hoofdstuk **modellering en netwerkanalyse**. Hier leest u verschillende onderzoeken van onafhankelijk onderzoeksinstituut TNO, TU Delft en Newcastle University

die dieper ingaan op locatieselectie, de effecten van het plaatsen van hubs op het elektriciteitsnetwerk en CO₂-verlaging. Ook leest u over de attitudes die mensen hebben ten opzichte van deelmobiliteit en hubs en in hoeverre zij geneigd zullen zijn hier gebruik van te maken.

In dit stuk hebben onze partners het over eHUBS, in Amsterdam gebruiken we hiervoor de term BuurtHubs. De eHUBS is de gekozen naam voor de mobiliteitshubs die tijdens dit project ontwikkeld zijn. De eHUBS refereren dus niet uitsluitend aan de Amsterdamse BuurtHubs, maar aan mobiliteitshubs in het algemeen.

1. Het opzetten van een BuurtHub



2. Gedrag



3. Identiteit en ontwerp



4. Data-uitwisseling



5. Modellering en netwerkanalyse



1. Het opzetten van een BuurtHub

In dit onderdeel van de handreiking vindt u een bundeling van alle relevante informatie en geleerde lessen uit het vierjarige BuurtHubs project in Amsterdam. Het geeft achtergrondinformatie bij de keuzes die gemaakt kunnen worden en deelt inzichten via kant-en-klare handleidingen voor het ontwikkelen van nieuwe (Buurt) Hubs. We hebben [de handreiking](#) gemaakt in de context die op moment van opleveren gold. Er zijn een aantal relevante ontwikkelingen die direct van invloed zijn bij nieuw te ontwikkelen BuurtHubs. Denk aan nieuw beleid voor deelmobiliteit en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden, flexibele vergunningsplafonds, de ontwikkelingen rondom Mobility as a Service (MaaS) of landelijke afspraken rondom branding of datastandaarden. Het inrichten van BuurtHubs zal een flexibel proces moeten blijven omdat elk stukje openbare ruimte nét om wat anders vraagt zodat elke BuurtHub zo goed mogelijk aansluit bij de lokale behoefte.



Beleidskaders

Kenmerkend voor het project BuurtHubs is dat de initiatieven van de Amsterdammers zelf kwamen. ‘Met buurtbewoners voor buurtbewoners’. Om dit mogelijk te maken heeft het college ingestemd met het experiment BuurtHubs dat tijdelijke ontheffingen mogelijk maakte voor de ontwikkeling van de BuurtHubs. Deze tijdelijke ontheffingen voor deelmobiliteit in de BuurtHub vallen onder de [beleidsregel eBuurtHubs](#). Bewoners en toekomstige

gebruikers van de Hub kunnen via een zogenaamde ‘Menukaart BuurtHubs’ stemmen op de vervoerders die zij het liefst in de BuurtHub hebben staan. Het college volgt de uitslag van de stemming en verleent een ontheffing aan de gekozen vervoerder(s). De directeur V&OR heeft het mandaat om dit besluit namens het college uit te voeren.

Samenwerking met vervoerders

Vervoerders die voldoen aan de voorwaarden, kunnen zich aanmelden voor de ‘Menukaart BuurtHubs’. Daarvoor moeten zij zich inschrijven op de toetredingsovereenkomst Menukaart BuurtHubs. Hierin staan afspraken over onder andere het delen van data, exploitatie, branding, servicelevels en communicatie. Informatie hierover

en de mogelijkheid tot inschrijving staan op innovatiepartners.nl. Van de vervoerders die zich inschrijven, krijgt een deel uiteindelijk een plek in de BuurtHub na de stemming van de bewoners. De huidige contracten met aanbieders in de BuurtHubs in Amsterdam lopen tot uiterlijk 1 februari 2023.

Keuzehulp: Commerciële BuurtHub of Coöperatieve BuurtHub

Meerdere wegen leiden naar Rome en dat geldt ook voor de manier waarop BuurtHubs gerealiseerd kunnen worden. De ervaring leert dat de keuze voor een bepaalde aanpak afhangt van de doelstellingen die je wil behalen met de BuurtHub.

[De keuzehulp](#) illustreert en vergelijkt twee verschillende soorten Hubs die tijdens het project BuurtHubs zijn gebruikt: de (commerciële) BuurtHub en de Coöperatieve BuurtHub. De keuze voor één van deze twee hangt af van de motivatie en wil van bewoners.

Bij een Commerciële BuurtHub kiezen de bewoners uit een lijst van commerciële aanbieders. Bij een Coöperatieve BuurtHub worden de voertuigen geregeld en beheerd door de leden van een coöperatie die in een buurt wordt opgezet. De Commerciële

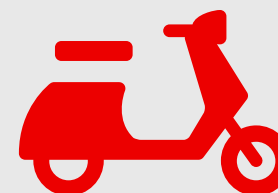
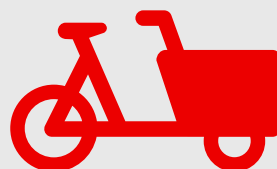
BuurtHub is de variant die bij de meeste Hubs is gebruikt. De buurt is dan minder betrokken bij de verschillende stappen om tot een BuurtHub te komen, maar het is minder duur en kost minder tijd. De Coöperatieve BuurtHub is tijdsintensiever en vraagt andere stappen. Hoe groter de betrokkenheid van een bewonersgroep, hoe meer de verantwoordelijkheid bij de bewoners komt te liggen en hoe meer ze zich eigenaar voelen van de BuurtHub. We verwachten dat de bewoners bij deze variant eerder geneigd zijn de BuurtHub te gebruiken als alternatief voor de auto in plaats van als aanvulling. We doen nu onderzoek om te zien of deze veronderstelling klopt³. De mogelijkheden om een Buurthub te organiseren en de bewegingsruimte van bewoners zijn in dit model groter.

³ In 2022 is de afdeling stedelijke innovatie gestart met een project voor coöperatieve deelmobiliteit of Mobility as a Commons (MaaC). Voor meer informatie neem contact op met de afdeling stedelijke innovatie

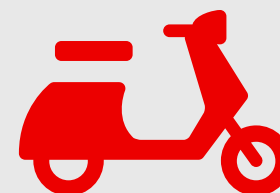
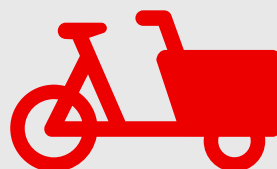
De verschillen en implicaties van de twee type BuurtHub modellen

	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
► Keuze deelmobiliteit	Bewoners kiezen commerciële aanbieders van een menukaart.	Coöperatie kiest zelf de gewenste vervoermiddelen via een leaseconstructie of inkoop op naam van de coöperatie.	Financiële risico ligt bij de coöperatie. Coöperatief model zorgt voor een bredere keuze aan type voertuigen.
Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			

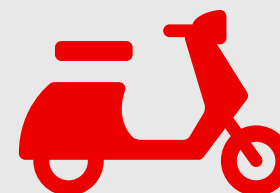
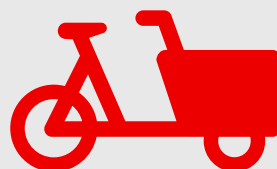
Klik op het menu



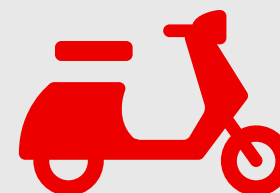
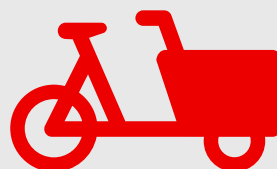
	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	De commerciële aanbieder heeft de vervoermiddelen in beheer.	Coöperatie beheert de vervoermiddelen.	Door voertuigen in eigen beheer kan men zelf het uiterlijk van de voertuigen (branding of bestickering) bepalen. Onderhoud/verzekeringen/belastingen/vergunningen worden geregeld door de coöperatie.
► Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			



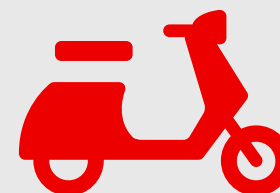
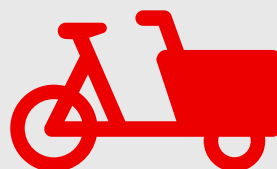
	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	De commerciële aanbieder bepaalt de kosten.	Coöperatie bepaalt de kosten voor deelmobiliteit en heeft daarbij geen winstoogmerk.	Coöperaties kunnen beprijzingsstrategieën toepassen (bijvoorbeeld: e-bikes financieren door extra toelage te vragen op autoritten onder de 5 kilometer).
Beheer deelmobiliteit			
► Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			



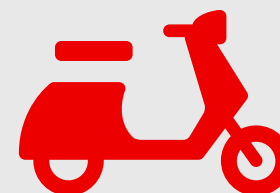
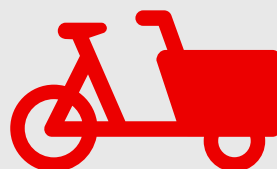
	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	Kosten voor het proces worden gedekt door de gemeente*. *In het kader van het BuurtHubs project werden deze kosten gedekt door de gemeente. Mocht je dit verder willen oppakken, dan moet hier eigen financiering voor worden gezocht.	Kosten voor oprichten coöperatie zijn voor de rekening van de coöperatie, maar de kosten voor het proces zijn gedekt door gemeente.	Voor de Commerciële BuurtHubs is tijdelijk beleid geschreven, voor de Coöperatieve BuurtHubs is er nog geen beleid. Totdat er beleid is geformuleerd, is er geen geijkt proces.
Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
 Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			



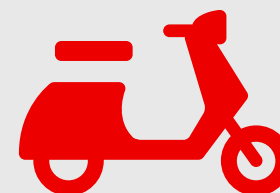
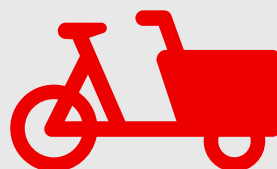
	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	Uitnodiging naar mobiliteitsaanbieders om deel te nemen aan de BuurtHub. Bewonersbrief of flyer met informatie over de BuurtHub-plannen en uitnodiging om te stemmen op de vervoersaanbieders. Bewonersavond voor terugkoppeling van de uitslag van de stemming en bepalen van de mobiliteitsmix.	Expertise over het oprichten en beheer van een coöperatie is noodzakelijk. Als die er niet is, kan die ingekocht worden. Het is noodzakelijk dat de coöperatie de buurt goed betreft om duidelijk te maken wat de implicaties van een Coöperatieve BuurtHub zijn. Oprichten van een werkgroep met ambtenaren en initiatiefnemers.	Proces voor de BuurtHub met commerciële aanbieders staat vast. Proces bij coöperatief delen is grilliger en vraagt om maatwerk van zowel de gemeente als bewoners.
Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
► Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			



	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	Aanbieders van deelvervoer moeten voldoen aan vergunningsverplichtingen voor alle activiteiten die binnen de APV 2.50A vallen.	Aanbieders van deelvervoer moeten voldoen aan vergunningsverplichtingen voor alle activiteiten die binnen de APV 2.50A vallen.	In beide BuurtHubs-modellen moeten aanbieders van deelvervoer voldoen aan de vergunningsverplichtingen voor alle activiteiten die binnen de APV 2.50A vallen.
Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
► Juridische consequenties			
Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			

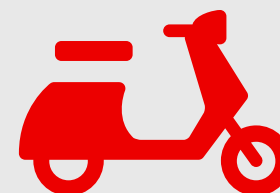
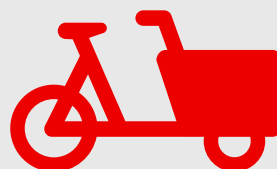


	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	Commerciële aanbieders zijn verplicht te voldoen aan de eisen die gesteld worden in de vergunningen/ontheffingen. Zie toetredingsovereenkomst, menukaart buurt-hubs, en autodeelbeleid.	Coöperaties zijn verplicht te voldoen aan het geldende beleid.	Coöperaties moeten zich bewust zijn van de ruimte en de beperkingen binnen het bestaande beleid. De gemeente moet hierin een actieve rol spelen.
Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
► Verplichtingen			
Begroting ontwikkeling			



	 Commerciële BuurtHub	 Coöperatieve BuurtHub	 Implicaties van de verschillen tussen de modellen
Keuze deelmobiliteit	Begroting ontwikkeling. Proceskosten. Aanpassingen openbare ruimte. Communicatie.	Proceskosten. Aanpassingen openbare ruimte. Communicatie. Oprichten Coöperatie. Bij een Coöperatieve BuurtHub hebben de leden ook nog de eventuele aanschaf- of leasekosten van de voertuigen. Die zijn afhankelijk van de keuze voor vervoermiddelen.	
Beheer deelmobiliteit			
Kosten deelmobiliteit			
Kosten proces			
Procesvoorwaarden vanuit de gemeente			
Juridische consequenties			
Verplichtingen			
► Begroting ontwikkeling⁴			

⁴ De kosten verschillen per BuurtHub doordat de intensiteit van het proces, de inspanningskosten en de ontwerpen kunnen verschillen.



Stap
1.1Stap
1.2Stap
2Stap
3Stap
4Stap
5Stap
6Stap
7Stap
8Stap
9Stap
10Stap
11Stap
12Stap
13Stap
14

Stappenplan realisatie BuurtHubs

In de bovenstaande figuur lichten we het stappenplan om een BuurtHub te realiseren toe. Het stappenplan is gebaseerd op het proces zoals het in de beleidsregel is beschreven. Hierin is sprake van een hoge mate van participatie. Het stappenplan is een beschrijving van de stappen die nodig zijn om tot een fysieke Hub in de openbare ruimte te komen – van participatie- tot realisatiefase. Het is informatie en kennis die we tijdens het BuurtHub-project in Amsterdam hebben opgedaan. Het stappenplan bestaat uit twee delen:



een **groen** deel, dat de stappen tijdens de participatiefase weergeeft



en een **rood** deel dat de stappen voor de daadwerkelijke implementatie van de Hubs in de openbare ruimte weergeeft.

Afhankelijk van factoren zoals het vergunningsstelsel zijn stappen in meer of mindere mate relevant.



**Stap 1.1****De wens voor een BuurtHub****Omschrijving en acties**

Een buurt meldt zich bij de gebiedsmakelaars met het verzoek om deelmobiliteit in de buurt, eventueel na een (lokale) communicatiecampagne. De gebiedsmakelaar denkt mee of en hoe de BuurtHub eruit kan zien.

Plan altijd eerst een intake met de bewoner(s). Maak hierbij de verschillen tussen de soorten BuurtHubs duidelijk (Commerciële of Coöperatieve BuurtHub) en wat er bij beide soorten van de buurt verwacht wordt. Dit is nog geen keuzemoment, dat komt later in het proces. Als de bewoners hier enthousiast op reageren, vindt een check van de openbare ruimte plaats (stap 2).

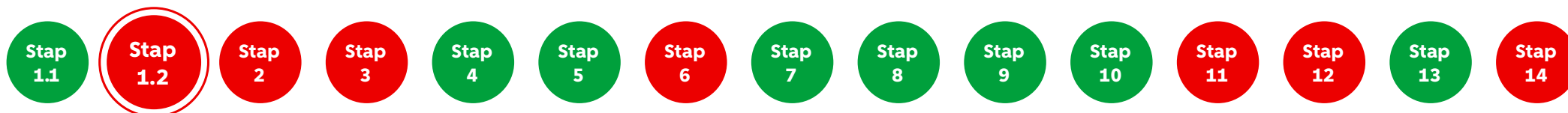
Opmerkingen en adviezen

- Plan alleen een communicatiecampagne in een gebied waar ruimte is voor een BuurtHub. Bijvoorbeeld bij een bestaande herprofilering van een straat of gebiedsontwikkeling.
- Wees duidelijk naar de bewoners over hun ruimte en kaders.
- Indien dit past binnen stadsdeelbegroting, kan het project eventueel subsidie krijgen.

Beschikbare tools en middelen

- ↓ 1. [Stadsdeelbrochure BuurtHubs](#)
- ↗ 2. [Animatie Buurthubs](#)
- ↗ 3. [Website BuurtHub](#)
- ↗ 4. [Beleidsregel BuurtHubs](#)





Stap 1.2

Selectie van een locatie

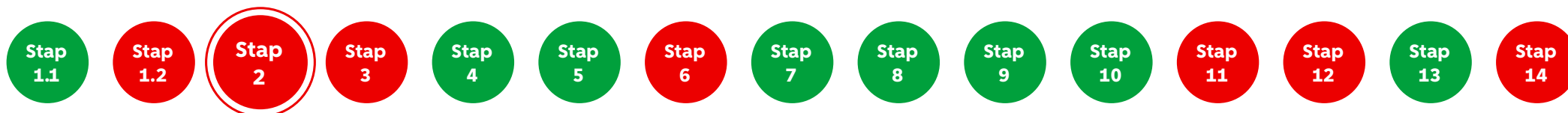
Omschrijving en acties

Als er niet gekozen wordt voor een aanpak waarbij de bewoners zelf bepalen waar de BuurtHub komt, zal het projectteam dit zelf moeten doen. Hiervoor kan je de netwerkanalyse, de Decision Support Tool, die ontwikkeld is door de TU Delft of de Uitvraag Ruimtelijke Strategie gebruiken (deze volgen najaar 2022).

Opmerkingen en adviezen

Beschikbare tools en middelen





Stap 2

Check openbare ruimte

Omschrijving en acties

Bij de afdeling Ruimte en Regie wordt de eerste ambtelijke check aangevraagd.

Binnen de gemeente Amsterdam kan de ambtelijke check uitgevraagd worden door een mail te sturen naar ruimteregie-autoluw@amsterdam.nl. Ruimte en Regie heeft de volgende informatie nodig om de check uit te kunnen voeren: [de OIS buurtcode](#) en het aantal parkeerplekken.

Op basis van deze gegevens beoordeelt Ruimte en Regie of er ambtelijke bezwaren zijn om een BuurtHub te realiseren. Daarbij kijken ze ook naar zaken als de huidige parkeerdruk, laadmogelijkheden, gepland onderhoud of andere projecten die voorrang hebben.

Bij akkoord ga je door naar stap 3.

Opmerkingen en adviezen

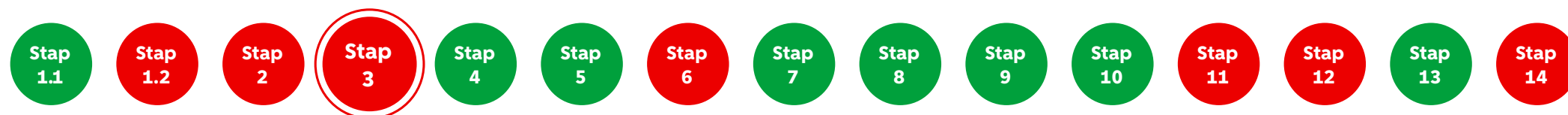
Een BuurtHub is vaak niet groter dan 3 à 4 parkeerplekken. Mocht het toch groter worden, dan is het verstandig om twee BuurtHubs van 3 à 4 plekken te realiseren in plaats van één grote BuurtHub van 6 à 8 parkeerplaatsen.

In overleg met bewoners en gemeente kan de grootte van de BuurtHub altijd nog aangepast worden.

Beschikbare tools en middelen

[↓ 5. Kaders laadinfrastructuur](#)





Stap 3

Samen met collega's uit het stadsdeel een werkgroep oprichten

Omschrijving en acties

Indien er ambtelijk akkoord is van de afdeling Ruimte en Regie, wordt er een werkgroep gestart met onder andere een gebiedsmakelaar, gebiedsbeheerder, gebiedspool en communicatieadviseurs van het stadsdeel. Samen met hen wordt een plan van aanpak opgesteld (eventueel in overleg met buurtbewoners). Onderwerpen die hierbij aan bod komen zijn: locatiekeuze, draagvlak, het betrekken van relevante collega's, (lokale) communicatie.

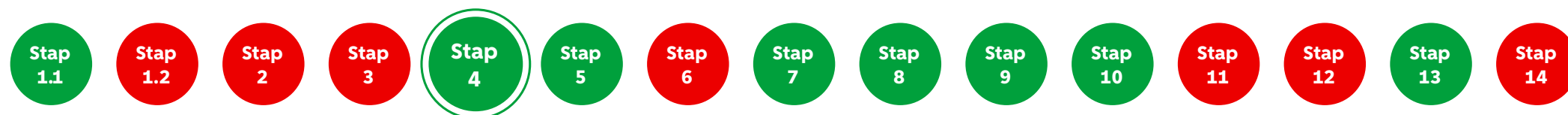
Opmerkingen en adviezen

Bezoek de potentiële locaties (samen met collega's die het gebied kennen) en maak foto's. Zo kun je collega's makkelijker meenemen in de keuze van de locatie en kan beter ingeschat worden of een locatie geschikt is.

Beschikbare tools en middelen

[↓ 6. Voorbeeld plan van aanpak Elzenhagen](#)



**Stap 4****Keuze voor
BuurtHub model:
Commerciële of
Coöperatieve
BuurtHub****Omschrijving en acties**

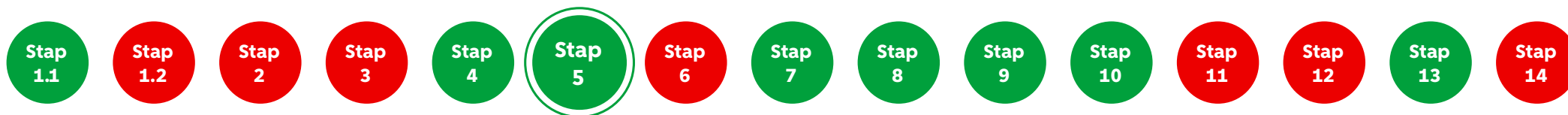
Help het buurtinitiatief bij het maken van de keuze voor een Commerciële of een Coöperatieve BuurtHub.

Volgende stap is het aanhaken van de juiste partijen voor het vervolgtraject. Zie stap 5.

Opmerkingen en adviezen

Gebruik voor het maken van de keuze het [keuzemenu](#) uit deel 2 van deze toolbox. Hierin worden de verschillen tussen beide soorten BuurtHubs uitgelicht.

Beschikbare tools en middelen



Stap 5

Verbreden draagvlak en start communicatie

Omschrijving en acties

Samen met een communicatieadviseur en de stadsdeel-collega's bepaal je de communicatieaanpak.

In deze fase begin je ook met het betrekken van de rest van de buurt.

Opmerkingen en adviezen

Goede manieren om de rest van de buurt te betrekken zijn bijvoorbeeld het organiseren van een proefrijdag, flyers verspreiden of een social media-campagne starten.

Beschikbare tools en middelen

- ↓ [7. Voorbeeld bewonersbrief](#)
- ↓ [8. Voorbeeld flyer](#)
- ↓ [9. Voorbeeld poster proefrijdag](#)



**Stap 6****Vervoersaanbieders uitnodigen voor mogelijke plek in de BuurtHub****Omschrijving en acties**

Wanneer er gekozen is voor de BuurtHub is de volgende stap om de aanbieders van deelvervoer uit te nodigen.

Als duidelijk is waar de BuurtHub komt en hoeveel ruimte ervoor beschikbaar is, stuur dan een uitnodiging naar de aanbieders van deelvervoer waarmee de gemeente een getekende toetredingsovereenkomst heeft. Neem hiervoor contact op met de verschillende accounthouders deelmobiliteit binnen het Programma Deelmobiliteit. Zij hebben de meest up-to-date contactenlijst van de vervoersaanbieders. Vraag de aanbieders of ze voor de betreffende BuurtHub mee willen doen aan de stemming.

Pas na de stemming door de buurt is bekend welke vervoerders gekozen zijn voor een plek in de BuurtHub.

Opmerkingen en adviezen

Dit hoort bij de manier waarop in Amsterdam ontheffing verleend wordt aan deelvervoersaanbieders van lichte elektrische voertuigen en dit is onderhevig aan het vergunningstelsel.

Contact met de vervoersaanbieders loopt via de gemeente en niet via de bewoners.

Beschikbare tools en middelen

-  [10. Toetredingsovereenkomst](#)
-  [11. Agenda Autodelen](#)
-  [12. Nota Deelvoertuigenbeleid](#)





Stap 7

Uitnodigen voor stemming (en eventueel een enquête)

Omschrijving en acties

Maak een bewonersbrief of -flyer, waarin de bewoners in de buurt* worden geïnformeerd over de plannen voor een BuurtHub. En nodig ze uit voor een vragenlijst en stemming en eventueel een (digitale) bewonersavond.

De brief of flyer verwijst de bewoners naar de BuurtHubs-pagina (met QR-code). Daar kunnen de bewoners de enquête invullen en zich aanmelden voor de bewonersavond. Ze krijgen dan gelijk de link voor de (digitale) bewonersavond toegestuurd.

Opmerkingen en adviezen

*Het grensgebied vanaf de Hubs is 300 meter. Deze grens is niet hard omdat er vaak ook naar dichtheid wordt gekeken en natuurlijke grenzen (zoals bijvoorbeeld een park of gracht die de wijk afgrenst van een andere wijk).

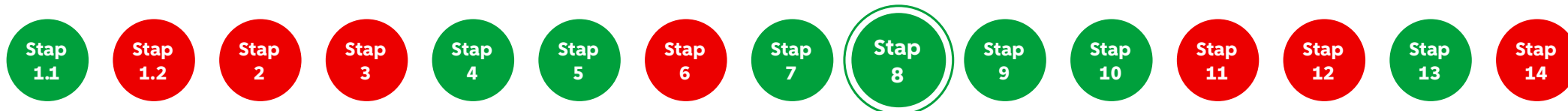
Bedenk welke vragen gesteld worden in de enquête; dit is een mogelijkheid om (extra) informatie voor onder andere onderzoek op te halen.

Denk ook aan het vertalen van de communicatiestukken in het Engels, Arabisch of een andere taal die aansluit bij de bewoners in de buurt.

Beschikbare tools en middelen

- ↓ [13. Voorbeeldvragen enquête](#)
- ↓ [14. Flyer](#)





Stap 8

Stemming

Omschrijving en acties

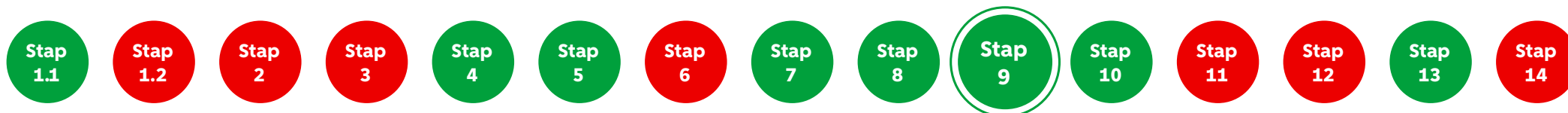
Via een tool zoals Enalzyer kunnen bewoners ook stemmen. Belangrijk is om een unieke code mee te geven aan iedere bewoners. Dat kan via de survey tool.

Opmerkingen en adviezen

Door een unieke code mee te geven voorkom je fraude bij het stemmen. Het verlenen van een ontheffing is een bestuursrechtelijk proces, daarom is het belangrijk dat dit zorgvuldig gebeurt.

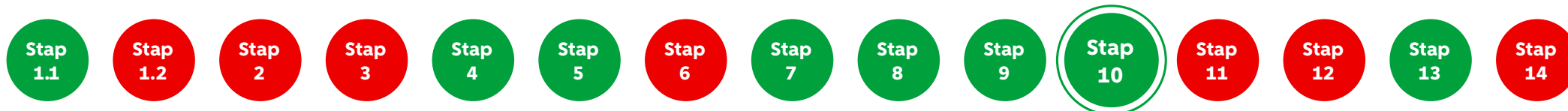
Beschikbare tools en middelen



**Stap 9****Vervoers-
aanbieders
informereren over
de uitslag****Omschrijving en acties**

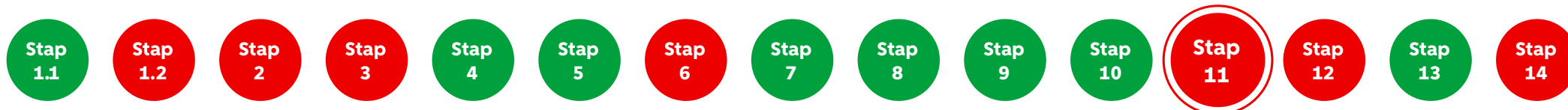
Uitslag van de stemming terugkoppelen aan de vervoersaanbieders. Betrek hen bij de organisatie van de bewonersavond (zie stap 10).

Opmerkingen en adviezen**Beschikbare tools en middelen**

**Stap 10****Bewonersavond voor terugkoppeling van de uitslag en het bepalen van de mobiliteitsmix****Omschrijving en acties**

Op de bewonersavond krijgen bewoners informatie over het BuurtHubs-initiatief en over de uitkomsten van de stemming (en eventueel de enquête). Daarnaast wordt er op basis van de stemming een mobiliteitsmix voorgesteld: hoeveel van welke vervoermiddelen? De bewoners kunnen hierover meedenken en vragen stellen. Bewoners die zich voor de bewonersavond hebben aangemeld, krijgen achteraf de resultaten van de stemming toegestuurd. De opbrengst van de bewonersavond is de vaststelling van de mobiliteitsmix van de BuurtHub.

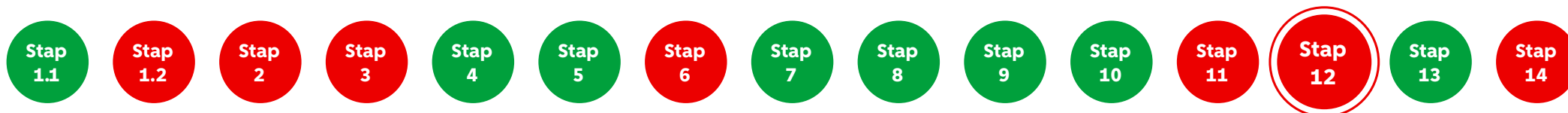
Opmerkingen en adviezen**Beschikbare tools en middelen**

**Stap 11****Uitvragen van de technische tekening, werkvoorbereiding en aanvragen van de laadinfrastructuur****Omschrijving en acties**

Zodra de locatie en de mobiliteitsmix vaststaan, moet je de laadinfrastructuur aanvragen. Dit kan 3 tot 6 maanden duren dus houd hier rekening mee!

Daarnaast moet er voor de aannemers een technische tekening en werkvoorbereiding worden gemaakt. Bij de gemeente Amsterdam kan het Ingenieurs Bureau (IB) dit doen.

Opmerkingen en adviezen**Beschikbare tools en middelen**

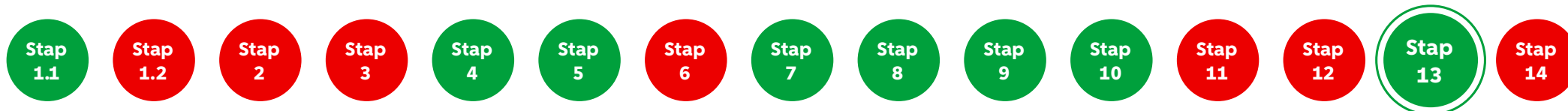
**Stap 12****TKN DB****Omschrijving en acties**

Je moet ook het Dagelijks Bestuur (DB) van het betreffende stadsdeel informeren over de invulling van de BuurtHub. Hiervoor moet een voordracht geschreven worden.

Opmerkingen en adviezen**Beschikbare tools en middelen**

[15. Voorbeeld voordracht DB BuurtHubs](#)



**Stap 13****Opstellen teken-
brief ontheffing
Verkeer en
Openbare Ruimte
(V&OR)****Omschrijving en acties**

Voor de ontheffing van de aanbieders van deelvervoer moet een voordracht voor de directie V&OR geschreven worden.

Opmerkingen en adviezen

Neem contact op met de verantwoordelijke contactpersoon bij V&OR. Let op, dit geldt alleen als er ontheffing wordt geregeld via de beleidsregel BuurtHubs.

Beschikbare tools en middelen



Stap 14

Opdracht Stadswerken

Omschrijving en acties

Als de technische tekening compleet is, kun je de opdracht bij Stadswerken van de gemeente Amsterdam uitzetten. Zij zorgen voor de aanpassingen in de openbare ruimte.

Opmerkingen en adviezen

Neem contact op met de verantwoordelijke contactpersoon van Stadswerken.

Beschikbare tools en middelen

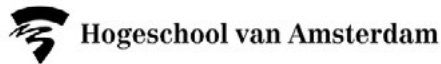
[16. Intranetpagina van Stadswerken](#)
(alleen intern toegankelijk)



2. Gedrag

2.1 Gedrag stimuleren

Wie: Hogeschool van Amsterdam (HvA)



Wat: Toolkit: stimuleren van gedragsverandering richting het gebruik van elektrisch deelvervoer in plaats van gebruik privé auto.

De toolkit is ontworpen door de onderzoeksgroep Psychologie voor een duurzame stad van de HvA. Het bevat materiaal dat helpt bij het tot stand komen van de gewenste gedragsverandering die maakt dat bewoners kiezen voor deelvervoer. Kennis over gedrag is essentieel voor succesvolle invoering van eHUBS. De materialen die de onderzoeksgroep heeft ontwikkeld, zijn handvatten om met maatwerk aan te sluiten bij de lokale context.

Belangrijkste resultaten en conclusies

Onze reisroutines en mobiliteitspatronen zijn ingesleten gewoontes. Bijna niemand maakt een bewuste keuze over welk

vervoer zij zullen gebruiken voor hun reis. eHUBS en deelmobiliteit zouden moeten bijdragen aan schonere, groenere en gezondere steden. Met meer kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte voor haar inwoners. Echter, wanneer mensen een overstap maken van het 'schone' lopen, fietsen of OV naar eHUBS of deelmobiliteit, krijgen we het tegenovergestelde effect. Namelijk hogere energieconsumptie en meer voertuigen op de weg. Gedrags- en communicatie-interventies zouden daarom primair gericht moeten worden op autobezitters.

Hoewel de technische mogelijkheden wel aanwezig moeten zijn en mensen het geld moeten hebben om deelmobiliteit te kunnen gebruiken, leren de transitie- en gedragswetenschappen dat deze aspecten alleen niet genoeg zijn om het gedrag van mensen te veranderen naar duurzamere alternatieven voor mobiliteit. Om het gebruik van eHUBS en vervoersmiddelen met fossiele brandstoffen te beperken, is het belangrijk om de belangrijkste motivaties

en barrières voor menselijk gedrag mee te nemen. Dit bepaalt uiteindelijk het succes van nieuwe manieren waarop we deelmobiliteit aanbieden, in relatie tot het oplossen van (groot)stedelijke vraagstukken. De handreiking van de HvA is ontworpen om steden te helpen om gewenste gedragsverandering bij hun bewoners te bewerkstelligen. Een uitgebreid stappenplan in de toolkit licht dit verder toe.

 [De toolkit is hier te vinden](#)

Meer weten? Kijk naar andere publicaties van de Hogeschool van Amsterdam

[!\[\]\(c8e08ec12647d9582cde90b4661c0c1a_img.jpg\) Reducing CO2 emission and disrupting car travel habits through personalized feedback](#)

[!\[\]\(41b5ec43b5dc0f80410627babd67aee4_img.jpg\) CO2 reduction through shared mobility: A review of psychological factors for the switch from a private car to shared transport.](#)

[!\[\]\(051ec128c627c757d651efc2ddf88cb1_img.jpg\) Applying psychological concepts to assist the uptake of eHUBS](#)

[!\[\]\(244c2cdb6c8b78bcf1fad9e8606c7dca_img.jpg\) Behavioural perspective on car owners' uptake of shared e-mobility: Car owners' motives for, and barriers to, trying out a vehicle from a Smart Shared Green Mobility Hub](#)



2.2 Gedrag: motivatie deelmobiliteit

Wie: Newcastle University en TU Delft



Wat: Hoe en waarom gebruiken mensen deelmobiliteit?

Belangrijkste resultaten en conclusies

De universiteit van Newcastle heeft 2 vragenlijsten uitgezet bij de steden van het eHUBS-project, ieder met hun eigen context. De eerste vragenlijst had 2493 respondenten, de tweede 980. De voornaamste doelen van de eerste vragenlijst waren om het concept eHUBS te introduceren bij niet-gebruikers van deelmobiliteit en bij potentiële gebruikersgroepen; en om te onderzoeken welke eventuele belemmeringen mensen ervaren voor het gebruik van deelvervoer.

De primaire doelstelling van de tweede vragenlijst, ditmaal gericht op gebruikers

van deelvervoer, was om in kaart te brengen welke barrières voor het gebruik van deelmobiliteit zij werkelijk ervoeren. Daarnaast is onder de huidige gebruikers van deelmobiliteit onderzocht wat hun gebruikerservaringen waren met deelmobiliteit, eHUBS en de overstap naar ander vervoer binnen deze groep. Dit leverde de volgende inzichten op:

- Een kwart van de respondenten (25 procent) maakt minimaal 1 keer per maand gebruik van deelmobiliteit.
- Huidige niet-gebruikers geven over de eHUBS aan dat ze de meeste interesse hebben in elektrische deelauto's en deelfietsen, en minder in de bakfietsen en scooters.
- Bakfietsen zijn vooral populair onder de mensen die zich als 'fietser' identificeren.
- De helft van de respondenten (50 procent) zou of een elektrische deelauto of deelfiets overwegen om hun reguliere reis te vervangen. Dit wordt minder (34-37 procent) als een deel van de reis met OV moet worden gecombineerd.
- De meest genoemde redenen om geen gebruik te maken van deelvervoer (naast de voorkeur voor eigen vervoer) zijn: de afstand tot de locatie van het deelvervoer (21 procent), zorgen over beschikbaarheid (20 procent), de kosten (17 procent) en het ontbreken van de mogelijkheid om het deelvervoer ergens achter te laten waar dat goed uitkomt (16 procent).
- Onder deelvervoergebruikers is de (elektrische) deelauto de meest gebruikte vorm van deelmobiliteit (50-57 procent gebruikt dit minstens één keer per maand), daarna volgt het gebruik van de (elektrische) deelfiets (41-49 procent) en de elektrische bakfiets (46 procent).
- Het merendeel van deelvervoer-verplaatsingen (70 procent) zijn ritjes die heen en weer gaan (round trips). Maar 30 procent betreft een enkele reis.
- De helft van de respondenten (50 procent) geeft aan dat het deelvervoer gecombineerd werd met OV.
- 33 procent van de deelvervoer-gebruikers geeft aan dat het deelvervoer een essentieel onderdeel is van hun dagelijkse mobiliteit.
- Het overgrote deel van deelvervoer-gebruikers (75 procent) geeft aan in

de toekomst meer gebruik te willen maken van deelvervoer.

- Uit het onderzoek van Newcastle komt ook naar voren dat het elektrische deelvervoer als vervanging is voor OV ritten (27 procent), lopen of fietsen (26 procent) en privé-auto ritten (23 procent).

Dit onderzoek schetst een goed beeld van hoe en waarom mensen deelmobiliteit gebruiken. Daarnaast geeft het een interessant inzicht in de attitudes tegenover deelmobiliteit binnen de eHUB-partnersteden.

Voor de vragenlijsten en uitkomsten daarvan zie de rapporten hierover:

[Vragenlijst 1](#)
 [Vragenlijst 2](#)

Meer weten? Kijk ook eens naar

[eHUBs—Identifying the potential early and late adopters of shared electric mobility hubs](#)

[Of kijk naar de webinar](#)



3. Identiteit en ontwerp

Wie: Gemeente Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Zeeland, gemeente Den Haag, gemeente Eindhoven, gemeente Rotterdam en gemeente Utrecht

✗ Gemeente
✗ Amsterdam
✗

Wat: Een herkenbare identiteit voor deelmobiliteitshubs

Belangrijkste resultaten en conclusies

In juli 2022 is dit handboek opgeleverd: *De identiteit voor hubs. Handboek voor inrichting van en wayfinding voor deelmobiliteit- en hublocaties*. Dit handboek is het resultaat van een traject van een jaar waarbij is nagedacht over hoe deelmobiliteitshubs herkenbaar

gemaakt kunnen worden, en hoe het gebruik van hubs duidelijk wordt voor reizigers. Dit traject deden wij samen met 50 gemeentes, provincies en vervoerders. In opdracht is deze identiteit en het bijbehorende handboek met als doel om landelijke uniformiteit te creëren ontwikkeld.

↓ [De landelijke hubs-identiteit is hier te vinden.](#)

↓ In Amsterdam is inmiddels ook een [Standaardontwerp BuurtHubs](#) opgesteld.



4. Data-uitwisseling

Wie: Gemeente Amsterdam in samenwerking met G5 (dus Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven) en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

✗ Gemeente ✗ Amsterdam ✗

Wat: Een veilige effectieve manier van uitwisselen van mobiliteitsdata via CDS-M (City Data Standard – Mobility)

Om op een veilige en efficiënte manier data uit te wisselen, heeft de G5 in samenwerking met het Ministerie van I&W onder leiding van de gemeente Amsterdam en het eHUBS-project een stappenplan ontwikkeld. In het stappenplan zijn handige links, documenten en gereedschappen te vinden om zelf op een veilige manier data uit te wisselen.

Deelmobiliteit wordt op steeds meer plekken ingezet als duurzaam alternatief voor de traditionele vervoersvormen. Hierbij wordt veel data opgehaald over het gebruik van deelmobiliteit. Dit heeft

als voordeel dat er beleid gemaakt kan worden op basis van het werkelijke gebruik, in plaats van op basis van aannames hierover.

Maar het delen van data brengt ook een aantal risico's met zich mee: data over het gebruik van deelmobiliteit gaat over het gedrag van de gebruiker, en de privacy van die gebruiker is nu niet altijd gewaarborgd. Ook op het gebied van cybersecurity zijn er risico's, zoals hacking van vervoersmiddelen of persoonsgegevens. Daarom is het belangrijk dat de uitwisseling van deelmobiliteitsdata op een veilige en effectieve manier gebeurt die voldoet aan de wettelijke kaders die hiervoor gelden.

Deze handleiding legt de werkwijze uit en biedt alle bijbehorende documenten en gereedschappen om zelf aan de slag te gaan met veilige data-uitwisseling bij deelmobiliteitsprojecten.

Werken met CDS-M verloopt volgens 7 stappen. Het volgen van dit stappenplan levert een kant-en-klaar pakket aan documenten en contracten die u direct

in de praktijk kunt toepassen. Daarnaast vind je in de CDS-M handleiding een groot aantal praktijkvoorbeelden, die u ter inspiratie kunt gebruiken om hier verder mee aan de slag te gaan.

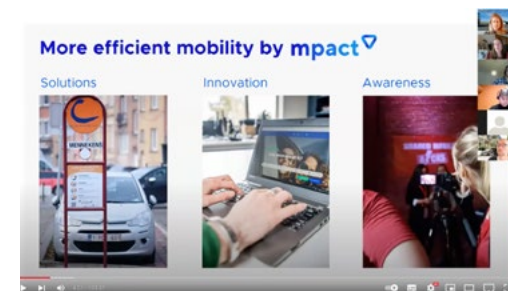


Hier vindt u:

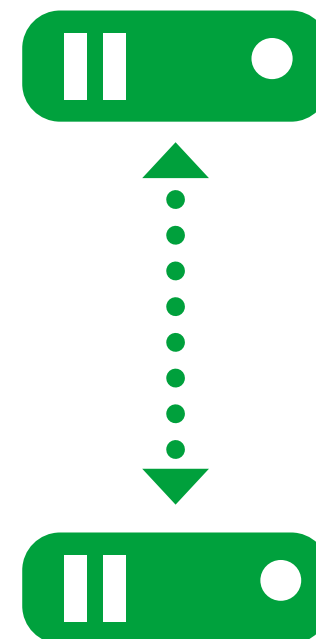
- ✗ [De Nederlandse CDS-M handleiding](#) of de
- ✗ [Engelstalige CDS-M toolbox.](#)

Meer weten? Kijk de

- ✗ [breakout sessie over CDS-M terug die gepresenteerd is tijdens de eHUBS conferentie.](#)



✗ [Of bekijk de webinar die Mpac hierover heeft georganiseerd, met bijbehorende slides.](#)



5. Modelling en Netwerkanalyse

Wie: TNO in opdracht van de gemeente Amsterdam



Wat: In kaart brengen van de effecten van een netwerk van mobiliteitshubs in Amsterdam. Hiervoor is het VMA (Verkeersmodel Amsterdam) uitgebreid met een hublocatiezoeker en een hubkeuzemodel. Dit model bepaalt de kans dat een rit die anders met de auto wordt afgelegd, nu wordt afgelegd met een combinatie van auto en een andere vervoerwijze (openbaar vervoer, (deel)fiets of (deel)scooter/e-bike). Daartoe wordt gebruikt gemaakt van diverse extra databronnen, waaronder de vervoerwijze-keuzefuncties zoals gebruikt tijdens het eerdere Urban Tools Next II project. Hierbij hebben verschillende doelgroepen een andere kans om voor de multimodale rit via de hub te kiezen afhankelijk van reis- en overstaptijden.

Belangrijkste resultaten en conclusies

Er zijn hiermee twee scenario's doorgerekend, met elk een andere

set aan hubs in Amsterdam. Het eerste scenario is gebaseerd op de hubsvisie van Amsterdam waarbij de regiohubs en wijkhubs volgens de visie zijn geplaatst op locaties in de stad. Dit zijn in totaal 131 hubs. Het tweede scenario is gebaseerd op huidige hotspots van deelmobiliteit in Amsterdam, in totaal 74 hublocaties. Het totaal aantal ritten dat dan via een hub reist is het hoogste in het eerste scenario, maar als gekeken wordt naar het aantal gemiddeld aantal ritten per hub geeft het tweede scenario het hoogste aantal. In beide scenario's gaat het om rond de 0.4 tot 0.5 procent van het totaal aantal autoritten in het verkeersmodel dat wordt vervangen door een multimodale rit via een hub. Voor sommige populaire gebieden kan dit oplopen tot maar liefst 6 procent.

Daarbij is vooral opvallend (in beide scenario's) dat de auto-OV ritten het meest populair zijn, gevolgd door auto-scooter/e-bike. De hubs liggend aan de A10 (met name bij trein- of metro-stations) zijn daarbij het meest gebruikt. De bestemmingen van hubtrips zijn voornamelijk te vinden in gebieden met grote werkgelegenheid, bijvoorbeeld

de Zuidas en het Science Park. Daarbij is ook te zien dat bepaalde gebieden die enkel een hub binnen het hubsvisie-scenario hebben (en niet binnen het hotspot-scenario) soms toch vaak worden gebruikt. Zo zijn de hubs in Amsterdam Noord, het westelijk havengebied (Westpoort) en rondom de Bijlmer goed voor vele hubritten, terwijl hier zich momenteel geen hotspot van deelvervoer bevindt. Hieruit volgt dat het te adviseren is inderdaad hubs evenredig door te stad te plaatsen in plaats van enkel op locaties die volgens de marktpartijen als aantrekkelijk worden gezien.

De hubs binnen het stadscentrum (binnen ring S100) presteren in het algemeen minder goed. Dit heeft met name te maken met het feit dat er binnen deze studie enkel is gekeken naar ritten waarbij de auto een onderdeel uitmaakt (bijv. auto-OV, auto-fiets, scooter-auto), en dat dit gebied per auto slechter bereikbaar is dan de hubs naast de snelweg gelegen. Op netwerkniveau worden in totaal 0.5% van de ritten per auto vervangen door een multimodale trip via een hub. Dit leidt tot een afname van maar

liefst 3-4% voertuigkilometers rondom Amsterdam, en tegelijkertijd een toename van 3-4% aan afgelegde fiets- en scooterkilometers. De hubs dragen daarbij bij aan het bepalen van de duurzaamheidsdoelen van de gemeente Amsterdam.

Ten slotte dient wel opgemerkt te worden dat in deze studie niet is gekeken naar flankerend beleid (zoals aanpassing van parkeertarieven) of de ruimtelijke inpassing van hubs. Het is aan te raden hier in het vervolg wel naar te kijken, evenals de andere effecten naast mobiliteit gerelateerd – zoals sociale cohesie, voorzieningen rond de hub, en strategie rondom deelmobiliteit binnen de stad.

[Hier vindt u de netwerkanalyse](#)



5. Modelleren en Netwerkanalyse

Wie: TU Delft, Universitat Politecnica de Catalunya, TNO, EIT



Wat: Een gereedschap om beslissingen te maken, dat ondersteuning biedt bij het kiezen van locaties voor mobiliteitshubs.

De *Spatial Multi-Criteria Decision Support Tool of Decision support tool* (oftewel het ruimtelijk multi-criteria beslissings-

hulpgereedschap) is ontwikkeld binnen het [SmartHubs-project](#) en ontstaan vanuit een samenwerking met [EIT](#), TU Delft en Barcelona Tech. Zij hebben een gereedschap ontwikkeld dat steden en beleidsmakers ondersteunt bij het kiezen van locaties voor hubs. De flexibiliteit zit hierbij in de kern van dit conceptuele model. De gebruiker van de tool krijgt de vrijheid om hun eigen waarde toe te kennen aan de criteria die in de tool worden gebruikt bij het bepalen van locaties. De gebruiker kan natuurlijk ook gebruikmaken van waarden die vanuit

de wetenschap zijn geïdentificeerd. Ook biedt het gereedschap de ruimte om criteria en sub-criteria toe te voegen om zo volledig aan te kunnen sluiten bij de behoeftes van die stad of buurt. Dit is bij uitstek een gereedschap dat beleidsmakers en planologen kunnen gebruiken binnen de gebiedsontwikkeling.

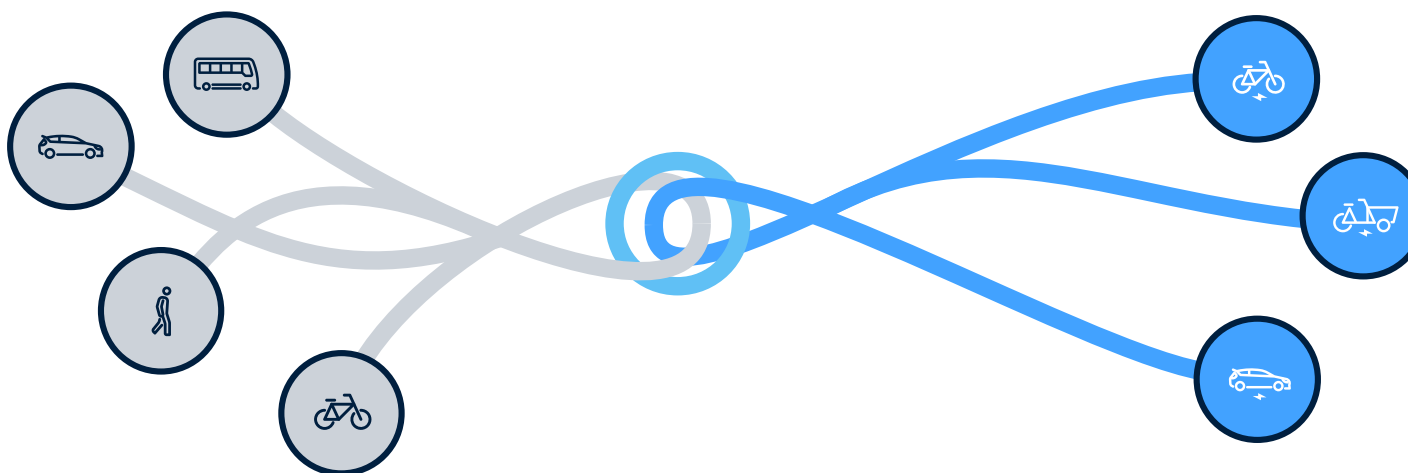
Wilt u meer weten over de Spatial Multi-Criteria Decision Support Tool of het SmartHubs project, ga dan naar

<https://smarthubs.eu>

Voor contact met de onderzoekers kunt u contact opnemen met:

✉ [Natasa Roukouni](#)

✉ [Gonçalo Homem de Almeida Correia](#)



Meer weten?

In deze tabel vindt u interessante links.

Naam	Onderwerp	Overige content
Antwerpen	Business models	 Webinar  Presentatie bij webinar  Business Model Blueprints for the Shared Mobility Hub Network
eHubs partners	eHUBS conferentie in Pakhuis de Zwijger, juni 2022	 Conferentie
TU Delft + carnet universitad	Location Selection for Mobility Hubs	 Optimization of the Location and Capacity of Shared Multimodal Mobility Hubs to Maximize Social Welfare

Begrippenlijst

BuurtHub: een mobiliteitshub voor 'first mile' oplossingen primair gericht op bewoners.

CDS-M: City Data Standard – Mobility.

eHUBS: Europees project waar BuurtHubs onder valt en de gemeente Amsterdam trekker van is. Een eHUB is een clustering van elektrische deelmobiliteit. Ze zijn er in verschillende groottes en kunnen verschillende doelgroepen en doelen hebben.

G5: Samenwerkingsverband van de vijf Nederlandse steden; Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Eindhoven
I&W: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Interreg: staat voor inter regional en is een Europese subsidie gericht op innovatie op transregionaal niveau

MaaS: Mobility as a Service

MobiliteitsHub: een knooppunt in een mobiliteitsnetwerk met meerdere vervoersmiddelen, waar verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende infrastructuur samenkomen.

Modal shift: De verplaatsing/ verandering van het ene naar het andere vervoersmiddel, bijvoorbeeld van auto naar fiets.

Mobiliteitshubs: een knooppunt/ clustering van verschillende vervoersmiddelen.

OV: openbaar vervoer.

STOMP: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, MaaS (Deelmobiliteit), Privé-auto.

TADA: het Tada-manifest heeft 6 waarden die leidend zijn voor het verantwoord gebruik van data en het verantwoord ontwerpen van technologie in de stad.

TNO: een onafhankelijk onderzoeksinstituut

Partners eHUBS project



Colofon

Gemeente Amsterdam, 2022
Smart Mobility, Innovatieteam
[Amsterdam.nl/innovatie](https://amsterdam.nl/innovatie)

Vormgeving: Vorm de Stad

