



Gemeente
Amsterdam

Hubsvisie Amsterdam

Vastgesteld door het college van B&W op 21 december 2021

Aan de slag
met een
lerende
organisatie



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Voorwoord wethouder	6
Hoofdstuk 1 Analyse: hubs voor een groeiende en complexe stad	7
Hoofdstuk 2 Categoriseren: de verschillende type hubs	12
Hoofdstuk 3 Rol van de overheid: rolverdeling en financiering	31
Hoofdstuk 4 Uitvoering: aan de slag met een lerende organisatie	36

Samenvatting

We willen wonen en werken in een leefbare stad, met voldoende ruimte voor ontspanning, groen en een schone lucht. Amsterdam stelt daarom steeds meer eisen aan verkeer en vervoer in de stad, zoals het aanscherpen van de milieuzone, parkeermaatregelen en gewichtsbependingen voor zwaar verkeer. Met hubs zorgen we voor meer mobiliteitsopties, waarmee we de bereikbaarheid van de stad behouden en verbeteren. Hubs hebben de potentie om ruimte beter te benutten in een steeds verder verdichtende stad.

Een hub is een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar verschillende vervoerswijzen en de bijbehorende infrastructuur samenkomen. Een hub fungeert als overstap- of overslagpunt in de reis, waarbij dubbelgebruik op de locatie zorgt voor ruimte-efficiënte oplossingen. Daarbij is een onderscheid te maken tussen vervoerstromen van personen en goederen. Hubs in de stad zorgen voor nieuwe plekken waar mensen elkaar ontmoeten.

We onderscheiden in Amsterdam verschillende typen hubs, elk met eigen doelen, doelgroepen en gebruik:

- Buurthubs (inclusief in pandige privé-hubs), primair bedoeld om deelmobiliteit aan te bieden voor bewoners.
- Wijkhubs, gericht op deelmobiliteit voor de bewoners van de wijk en overstappunt voor bezoekers van de wijk.
- Stadshubs, bedoeld om regionaal openbaar vervoer en stads-OV aan elkaar te koppelen.
- Regiohubs, bedoeld om de overstap tussen auto en OV richting stedelijk gebied te koppelen.
- Hubs voor logistieke overslag (deze kunnen op verschillende schaalniveaus opereren).

In de praktijk kan het voorkomen dat het onderscheid tussen de hubs wat vervaagt, omdat we als gemeente niet dogmatisch willen vasthouden aan één soort gebruiksdoel. Juist bij hubs is het van belang kansen te benutten als deze zich voordoen.

De rol van de gemeente verschilt per type hub. De gemeente kan zelf de initiatiefnemer van een hub zijn, maar kan ook een meer regisserende of stimulerende rol hebben. In de nieuwe gebiedsontwikkelingen zien we dat de gemeente een meer organiserende rol op zich moet nemen. De gemeente streeft bij de ontwikkeling van hubs de volgende uitgangspunten na:

- Hubs zijn herkenbaar en eenduidig: ontworpen volgens dezelfde principes;
- Verbonden en uitwisselbaar: vervoer is inwisselbaar tussen hubs;
- Toegankelijk en bereikbaar: elke Amsterdammer, bezoeker en forens kan hubs gebruiken.



De hubsvisie Amsterdam biedt geen blauwdruk, maar een flexibele lijn. Er wordt gestart met een uitvoeringsprogramma Hubs dat zal dienen als kenniscentrum, een plek waar initiatieven worden opgestart, de opgave wordt gecoördineerd en waar onderzoek gedaan wordt naar financiering en governance. En waarin samen met de regio en marktpartijen afspraken worden gemaakt over locaties en financiering.



Voorwoord wethouder

Voor u ligt de hubsvisie Amsterdam. Hubs worden steeds vaker genoemd in de discussie over het leefbaar en bereikbaar houden van de stad. Met deze visie geven we richting en bieden we handelingsperspectief op deze complexe materie.

Verkeer en vervoer in stad en regio zijn in transitie. We stellen andere eisen. Voer- en vaartuigen moeten emissievrij. We willen minder belasting op onze bruggen en kademuren.

We willen graag de overlast van verkeer, auto's, touringcars en vrachtwagens beperken. En we zien kansen (en bedreigingen) bij nieuwe ontwikkelingen op het gebied van openbare ruimte en mobiliteit, waaronder de verdergaande digitalisering.

Hubs lijken een belangrijke bouwsteen voor het realiseren van een prettige en leefbare stad. Een hub kan een nieuwe ontmoetingsplek in de buurt opleveren. Dat zal de markt niet altijd uit zichzelf doen en kunnen. De gemeente en andere overheden hebben hier daarom een belangrijke rol.

We stellen voor om aan de slag te gaan met het starten van initiatieven. De samenwerking op te zoeken met kennisinstellingen om te leren. En om verdere afspraken te maken met de regio en marktpartijen om zoveel mogelijk tot een eenduidig systeem te komen zodat het voor de gebruikers herkenbaar en functioneel is. Op die manier heb ik er vertrouwen in dat hubs een onlosmakelijk onderdeel worden van ons mobiliteitssysteem en onze stad.

Egbert de Vries

Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit





Analyse: hubs voor een groeiende en complexe stad

Met een groeiende bevolking en werkgelegenheid in stad en regio zijn verschillende maatregelen nodig om stad en regio leefbaar, bereikbaar en toegankelijk te houden. Maatregelen die de mobiliteitstransitie in de gewenste richting sturen. Dit is de transitie:

- naar meer ruimte-efficiënte, lichtere en schone mobiliteit in de stad;
- van bezit naar gebruik;
- van unimodale reizen naar meer multimodale ketenreizen (zoals de overstap van fiets naar het openbaar vervoer).

De mobiliteitstransitie kan worden gestuurd en gestimuleerd door de gemeente. Een belangrijk element is het creëren van hubs. Een hub is een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar verschillende vervoerswijzen en hun infrastructuur samen komen. Een hub fungeert als overstap- of overslagpunt in de reis of logistieke keten. In sommige gevallen is de hub zelf het eindpunt. Een hub zorgt ervoor dat er meer mogelijkheden zijn om de stad en de rest van de regio goed met elkaar te verbinden en biedt mogelijkheden om verschillende functies op een ruimte-efficiënte manier te koppelen.

De zoektocht naar meer ruimte op straat

De auto zorgt voor veel ruimtegebruik in de stad. In de avonduren zijn negen van de tien geparkeerde auto's op straat van een bewoner. Het ligt daarom voor de hand hubs niet alleen in te richten voor bezoekers, maar ook voor het parkeren van auto's van bewoners. Alleen op die manier ontstaat er extra ruimte in de stad.

De afgelopen decennia heeft Amsterdam een consequent beleid gevoerd om de druk van de auto op de stad te verminderen. Met behulp van parkeertarieven, de aanleg van Park+Ride-voorzieningen (P+R), investeringen in fiets en openbaar vervoer en herinrichtingen waarbij de auto minder ruimte kreeg, is met name het aantal korte autoritten (-60%) en autoritten van bezoekers (bijna -50%) flink gedaald in de afgelopen twintig jaar.

Tegelijkertijd zagen we een toename van logistiek vervoer. Dit hangt direct samen met de groei van de stad. Het aantal vrachtauto's en bestelwagens in de stad stijgt de laatste jaren, omdat er meer bevoorrading nodig is, er meer bouwactiviteit in de stad is en er ook meer afval moet worden afgevoerd. Daarbij komt dat bewoners steeds meer online winkelen, wat leidt tot een toename van het aantal bestelwagens in woonwijken. Zonder deze logistieke bewegingen zou de stad al snel niet meer functioneren.

Hubs zijn niet nieuw, maar de noodzaak groeit

Hubs zijn een middel om de stad leefbaar en toegankelijk te houden. En zijn altijd onderdeel van een bredere aanpak. Een hub functioneert alleen met aanvullend beleid om de beoogde gedragsverandering te realiseren. Zonder deze maatregelen is er weinig animo om een hub spontaan te gebruiken. Een P+R wordt immers niet gebruikt door een bezoeker als er voldoende gratis parkeerplaatsen in het centrum zijn. Bij de ontwikkeling moet daarom altijd goed bekeken worden wat het achterliggende doel is van de hub en welke beleidsdoelen daarmee mogelijk worden gemaakt.

Al sinds de jaren negentig zet Amsterdam in op P+R-voorzieningen, waar van de auto op het openbaar vervoer kan worden overstapt. Ook trein- en metrostations zijn hubs 'avant la lettre', waar kan worden overstapt van het ene vervoermiddel naar het andere.

Voor goederen waren er altijd al plaatsen waar overslag plaatsvond naar voertuigen die beter toegerust waren op het volgende deel van de route. De vraag naar dit soort locaties zal groeien, maar ook de eisen aan deze locaties nemen toe. In een groeiende stad met uiteenlopende opgaven willen we dat hubs niet alleen overstappunten zijn, maar kijken we ook naar het combineren van meer functionaliteiten en verdichting op deze locaties.

Hubs als alternatief in een leefbare en toegankelijke stad

Hubs kunnen een belangrijke rol spelen in de stedelijke en regionale opgave. Hubs vormen schakelpunten tussen regionale mobiliteit en stedelijke mobiliteit en dragen bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de hele regio. Uitgangspunt van de hubvisie is dat een uitrol van een netwerk van hubs bij kan dragen aan de volgende opgaven voor stad en regio:

- **De autoluwe stad:** de toenemende druk op de openbare ruimte vraagt om ruimte-efficiënte oplossingen;
- **De leefbare en duurzame stad:** hubs kunnen bijdragen aan een prettige en veilige openbare ruimte, met nieuwe ontmoetingsplekken in de stad;
- **De bereikbare en toegankelijke stad:** door het aanbieden van hubs worden meer mobiliteitsopties aangeboden, blijven we een toegankelijke stad en kunnen er maatregelen worden genomen om de kwetsbare kademuren en bruggen te beschermen.

Ook dragen hubs bij aan andere beleidsprioriteiten, zoals het versterken van regionaal en stedelijk openbaar vervoer.

Hubs voor verschillende doelgroepen

Om hubs daadwerkelijk aan deze doelstellingen te kunnen laten voldoen, hebben we een goed beeld nodig van de verschillende doelgroepen. Elke doelgroep vraagt om een andere benadering om het reisgedrag te laten aanpassen. Met hubs en aanvullend beleid kunnen we ze specifiek gaan bedienen. Uiteindelijk zal elk individu zijn eigen afweging maken om vanuit de huidige situatie zijn reisgedrag te veranderen.



We zien de volgende drie basisdoelgroepen:

- **Bewoner van de stad.** Hierbij onderscheiden we:
 - De bewoner die veelal reist in de stad;
 - De bewoner die met name reisbewegingen maakt van en naar de stad;
 - De bewoner die veel gebruikt maakt van de auto;
 - De bewoner die weinig gebruikt maakt van de auto.
- **Bezoeker van de stad.** Dit zijn de infrequente bezoekers (minder dan 1 keer per week), die een keuze hebben om buiten de spijstijden te reizen. Hierbij onderscheiden we:
 - Bezoekers van het centrum;
 - Bezoekers van bedrijven/winkelcentra/toeristische locaties buiten het centrumgebied;
 - Bezoekers van bewoners;
 - Bezoekers van evenementen.
- **Forens.** Dit zijn de frequente bezoekers die reizen voor hun werk en minder een keuze hebben om buiten de spijstijden te reizen. Hierbij onderscheiden we:
 - Studenten;
 - Werkenden.



Bij de verdere ontwikkeling van hubs beschouwen we altijd de wijze waarop we met deze verschillende doelgroepen om willen gaan.

Hubs als nieuwe ontmoetingsplek in de stad

In een verdichtende stad bieden hubs de mogelijkheid om efficiënt om te gaan met de beschikbare ruimte. Maar hubs hebben ook een sociale functie. Het is een plek waar mensen elkaar ontmoeten. Gemeente en ontwikkelende partijen kunnen hier op een aantal manieren actief aan bijdragen:

- Inzetten op een **aantrekkelijke openbare ruimte** waar mensen graag verblijven.
- Het **aanbieden van extra voorzieningen**. Dit is afhankelijk van de schaal en locatie van de hub. Voor het faciliteren van ontmoetingen zijn bijvoorbeeld een café, werkplekken en een aantrekkelijke openbare ruimte belangrijk. Voor de bewoners kan een (maatschappelijke) functie met een unieke betekenis (een wijkcentrum of kinderopvang) voor de buurt ervoor zorgen dat deze naar de hub getrokken worden. Voorzieningen kunnen bijdragen aan de (sociale) veiligheid en financiële haalbaarheid van een hub. Voor logistieke hubs geldt dat de hub een plaats is waar waarde toegevoegd kan worden. Bijvoorbeeld door horecaproducten al op de hub te bewerken of voor te bereiden.
- Inzetten op **maatregelen om de toegankelijkheid van de plek te vergroten**, zodat iedereen gebruik kan maken van de hubs, ook mensen die minder goed ter been zijn. Hubs kunnen daarnaast ook een belangrijke rol gaan spelen in het organiseren van sociaal vervoer.

Waarom een hubsvisie?

In deze hubsvisie staat hoe we de komende tijd met dit vraagstuk willen omgaan. De hubsvisie Amsterdam vloeit voort uit tal van andere beleidsopgaven, waarvan de belangrijkste zijn:

- Agenda Amsterdam Autoluw (2020), met als doel meer ruimte voor een leefbare en toegankelijke stad. Specifiek aanleiding voor de hubsvisie is maatregel 20A ('doorontwikkeling hubsstrategie');
- Actieplan Schone Lucht (2019), waarin de stappen richting uitstootvrij verkeer en vervoer staan.
- 'Laad Me' - het Strategisch plan Laadinfrastructuur 2020-2030', waarin verschillende vormen van laden aan de orde komen voor de verschillende doelgroepen. Hubs zijn belangrijke locaties om laadinfra aan te bieden.
- Actieplan Bruggen en Kademuren (2019), waarin de grootschalige aanpak van bruggen en kademuren staat met onder andere gewichtsbeperkende maatregelen.

Maar hubs raken eigenlijk alle aspecten van de mobiliteit en de openbare ruimte in de stad. Juist omdat hubs een middel zijn om andere doelen voor elkaar te krijgen. Dus ook de nota's Varen, de Agenda Touringcar en Taxi, de nota Parkeernormen Auto en het programma Smart Mobility geven aanleiding om een visie op hubs op te stellen. Ook in de Omgevingsvisie 2050 worden hubs genoemd als belangrijk element voor een verder verdichtende en autoluwe stad.

De hubsvisie Amsterdam vormt een belangrijke bouwsteen voor de regionale hubs-strategie die vanuit de MRA wordt ontwikkeld. De regionale hubsstrategie kijkt ongeveer 10 tot 15 jaar vooruit naar de benodigde ontwikkelingen om de mobiliteitstransitie te faciliteren.

Naast de hubsvisie Amsterdam werken we ook aan een actualisatie van de Amsterdamse P+R-maatregelen die op korte termijn kunnen worden ingevoerd.



Categoriseren: de verschillende type hubs

Hubs zijn er in soorten en maten. Er bestaat niet één blauwdruk voor een hub, omdat de vraag en de opgave per gebied en per hub verschillen. Toch maken we in deze hubsvisie een classificatie van hubs, zodat er bij de verdere uitrol van hubs een gezamenlijk vertrekpunt is.

Hiermee willen we de discussie over hubs concreter en overzichtelijker maken. Het geeft de ruimte om meer algemene uitspraken te kunnen doen over bijvoorbeeld functies, verschijningsvorm, governance of financiering.

Ambitie voor eindbeeld hubs

Er bestaat een brede variëteit aan verschillende hubs in de stad. De ambitie is om toe te werken naar een verbonden systeem waar alle hubs onderdeel van uitmaken. De verschillende type hubs vormen een gezamenlijk netwerk in de stad.

In dat systeem streeft de gemeente naar de volgende uitgangspunten:

1. Nieuwe hubs zijn herkenbaar en eenduidig: ontworpen volgens de designprincipes (zie hieronder);
2. Verbonden en uitwisselbaar: vervoer is inwisselbaar tussen hubs;
3. Toegankelijk en bereikbaar: elke Amsterdammer kan hubs gebruiken.

Hubs worden ingericht volgens een aantal designprincipes:

- Herkenbaar: hubs hebben een herkenbare en gestandaardiseerde identiteit;
- Inclusief: hubs zijn per definitie inclusief voor elk soort gebruiker en reiziger;
- Aantrekkelijk: hubs zijn schoon, werkend en veilig;
- Voorspelbaar: het aanbod van deelmobiliteit en beschikbare functies is voorspelbaar;
- Betrouwbaar: binnen openingstijden is het reizen van en naar hubs betrouwbaar;
- Flexibel: de vorm van hubs is flexibel en adaptief naar de ruimte en in functionaliteit.

Voor de hubs waarin logistieke stromen samenkomen streven we naar de volgende aanvullende principes:

- Hubs zijn open en bereikbaar, er is capaciteit beschikbaar voor alle deelnemende partijen.
- Vervoersstromen kunnen zowel in als uit de stad gaan via hubs op verschillende tijden en voor verschillend gebruik.
- Hubs voldoen in capaciteit aan de laadbehoefte van alle benodigde mobiliteiten.
- Hubs zijn een bron van data en datagedreven in het gebruik voor constante optimalisatie.

- De logistieke stromen en kosten zijn transparant voor de verschillende gebruikers van deze hub.
- Logistieke hubs zijn een inspirerende ontmoetingsplaats voor mensen en bedrijven.

Verskillende soorten hubs met verschillende doelstellingen

Er zijn verschillende soorten hubs in en om de stad. Elk type hub dient een ander beleidsdoel, heeft andere doelgroepen waarop ze zijn gericht, met een ander type gebruik en een andere verschijningsvorm. Sommige hubs hebben dubbelfuncties zoals een afleverpunt voor pakketjes en het aanbieden van deelmobiliteit. Voor alle hubs geldt dat ze pas goed functioneren als ze voldoen aan de behoefte van gebruikers, als ze aantrekkelijk genoeg zijn en als het doel van de hub duidelijk is.

In de basis maakt Amsterdam het volgende onderscheid op basis van schaalniveau:

- Buurthubs (inclusief in pandige privé-hubs);
- Wijkhubs;
- Stadshubs;
- Regiohubs;
- Hubs voor logistieke overslag (deze kunnen op verschillende schaalniveaus opereren).

Een combinatie van hubs voor personen en goederen is wenselijk als dit ruimte-efficiëntie oplevert en als het past in de omgeving. Hier liggen bijvoorbeeld koppelkansen voor (snel)laden van grote voertuigen, bufferen of stallen van grote voertuigen en mogelijk ander dubbel ruimtegebruik.

Buurthubs

Een buurthub is een verzameling van individueel uitstootvrij vervoer, zoals de deelauto, deel(bak)fiets en deel-LEV's (Licht Elektrische Voertuigen), waar primair bewoners van gebruik kunnen maken. Een buurthub moet bijdragen aan het verminderen van het autobezit en het autogebruik door bewoners.

Door verschillende vormen van mobiliteit aan te bieden, ondersteunt een buurthub de transitie van bezit naar gebruik en zijn er verschillende alternatieven voor de auto. 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 de buurthub open te stellen voor de hele buurt kunnen de verschillende vervoermiddelen efficiënt gebruikt worden, waardoor het mogelijk is het ruimtegebruik van vervoermiddelen in de buurt te verlagen.

De buurthub kan een sociale functie voor de wijk betekenen. Het is een plek waar bewoners gezamenlijk gebruik maken van (en mogelijk verantwoordelijk zijn voor) voertuigen zoals de deelfiets en -auto. Het biedt perspectief om bredere initiatieven te bundelen zoals een lokaal energienetwerk, buurttuinen of een ontmoetingsplek.

Er liggen kansen voor buurthubs voor mensen die gebruik maken van het AOV. Zo kan een buurthub in een wijk met veel ouderen bijvoorbeeld LEV's,



aangepaste auto's of andere vormen van collectieve deelmobiliteit aanbieden. Er zijn mogelijkheden voor maatschappelijke deelmobiliteitsinitiatieven, waarbij chauffeurs buurtbewoners als een buurttaxi met de deelauto naar hun bestemming brengen. Vanuit de Toekomstvisie sociaal vervoer wordt onderzocht hoe dit onderdeel kan worden van het toekomstige beleid.

Alleen een buurthub met aanvullende maatregelen

Een belangrijke voorwaarde voor de definitieve aanleg van een buurthub is dat er aanvullende maatregelen worden genomen om het aantal auto's in de buurt te verminderen. Anders neemt de druk op de ruimte juist toe, doordat er extra vervoermiddelen op straat bij komen. Door het parkeervergunningplafond verder omlaag te brengen, ontstaat een transitie van bezit naar gebruik. Ook moeten we goed in beeld houden of er geen ongewenste transitie plaatsvindt, bijvoorbeeld van lopen en fietsen naar grotere voertuigen.

De komende jaren worden er 15 tot 20 tijdelijke buurthubs gerealiseerd binnen het project eHUBS. De effecten op onder andere parkeerdruk en het gebruik worden onderzocht. Na afloop van de experimenten wordt een beslissing genomen over de definitieve aanleg en uitrol.

In het volgende overzicht staan de verschillende karakteristieken samengevat voor de buurthubs.

Buurthub (inclusief privé-hub)	
Beleidsdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt, waardoor meer ruimte ontstaat voor ander ruimtegebruik. 2. Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners en voorkomen van vervoersarmoede. 3. Verbeteren luchtkwaliteit. 4. Verminderen van fietsparkeren op straat. 	Gebruiksdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Alternatieven bieden voor het eigen autobezit.
Functies <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Opladen voertuigen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Aanbieden van deelmobiliteit</p> </div> </div>	
Locaties/Verzorgingsgebied <p>Focus op straat of buurt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In buurtstraten. 2. Niet in stadsstraten (zo min mogelijk objecten). 3. Ook bedoeld voor nieuwe wijken. 	Doelgroepen <ol style="list-style-type: none"> 1. Bewoners in de straat/buurt. 2. Bezoekers die zich aangemeld hebben bij deelmobiliteitsaanbieders.
Eisen <ol style="list-style-type: none"> 1. Verzorgt tot max 500 huishoudens. 2. Bereikbaar binnen 5 min loopafstand. 3. Zo min mogelijk vaste objecten. 4. Definitief aanleggen in combinatie met verminderen van aantal parkeervergunningen in een wijk. 5. Hele mobiliteitspectrum (korte en lange afstand) afdekken. 	Verschijningsvorm <ol style="list-style-type: none"> 1. Openbare ruimte (op autoparkeerplaatsen). 2. Inpandig.
Voorbeelden <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	

Wijkhubs

In een wijkhub komen verschillende mobiliteitsvormen uit de wijk bij elkaar, met als primair doel het beperken van de druk op de openbare ruimte. De wijkhub kan vele functies herbergen, elk met een eigen doel. Belangrijke functies zijn:

- Het stallen van privéauto's, -fietsen, -motoren en -brommobielen, voornamelijk omdat er in de openbare ruimte beperkt parkeerplaatsen zijn. De wijkhub is in feite de vervanger van parkeerplaatsen die normaal gesproken onder gebouwen of op straat worden aangelegd;
- Deelmobiliteit, voor de *last mile* de wijk in, of juist als vervolgreis naar de rest van de stad of stad-uit. *Last-mile* wijk in is vooral bedoeld voor bewoners, bedrijven en hun bezoekers. Recreatieve bezoekers verwijzen we vooral naar stads- en regiohubs;
- Verbinding met het stedelijk openbaar vervoersnetwerk;
- Afhalen en brengen pakketten;
- Opladen van elektrische voertuigen;
- Overslag voor horeca- en retail distributie;
- Mogelijkheid tot energieopslag met uitstootvrije (deel-)auto's, bidirectioneel laden en aansluiting op lokale energieopwekking/netwerken.

Ontwikkeling Europarking en Appeltjesmarkt tot aantrekkelijke wijkhub met buurtvoorzieningen

De Europarking met de Appeltjesmarkt biedt nu al parkeren (bezoekers, bewoners), openbaar vervoer (bus en tram) en een tankstation. Recent onderzoek (o.a. van G5 naar "hubs in bestaande stad" i.s.m. stakeholders) toont aan dat deze locatie interessant is voor de ontwikkeling van een wijkhub. Veel hub-functies zijn er al en de locatie ligt strategisch. Door het toevoegen van functies zoals deelmobiliteit, logistiek, een waterprogramma met o.a. vervoer over water, fietsparkeren, (snel) laden, pakkeetservice en buurtvoorzieningen én het opwaarderen van de openbare ruimte ontstaat de kans om zowel de mobiliteitsdoelstellingen te halen als het gebied hoogwaardiger, aantrekkelijker en sociaal veiliger in te richten.

Ook Q-Park wil de Europarking graag ontwikkelen tot hoogwaardige mobiliteitshub (toekomst-bestendig gebouw, nieuwe doelgroepen en test- en showcase internationale tenders). Samen met Q-Park en andere stakeholders wordt eind 2021 gestart met het opstellen van een Nota van Uitgangspunten voor de ontwikkeling van dit gebied.

Wijkhubs in nieuwe gebiedsontwikkeling

De wijkhub krijgt met name in nieuwe wijken een belangrijke functie, omdat bij de planning van nieuwe wijken vanaf de tekentafel de verschillende locaties en functies ingetekend kunnen worden. In bestaande wijken kunnen bijvoorbeeld bestaande of nieuwe auto- en fietsparkeergarages en tankstations deze rol gaan vervullen. We streven ernaar in alle nieuwe gebiedsontwikkeling minimaal één wijkhub onderdeel te laten zijn van het mobiliteitsaanbod. In bestaande wijken willen we bestaande parkeergarages steeds meer tot wijkhub transformeren.

Plan voor blokhub Van Erk Groep Sloterdijk I Zuid

Sloterdijk I Zuid is een van de eerste deelgebieden die wordt ontwikkeld binnen Haven-Stad. Voor een van de blokken binnen dit deelgebied werkt ontwikkelaar Adriaan van Erk Groep aan een plan met 440 woningen in verschillende segmenten en diverse commerciële en maatschappelijke voorzieningen. Binnen Sloterdijk I Zuid wordt geen parkeren in de openbare ruimte toegestaan en moeten ook logistieke bezorgingen zoveel mogelijk inpandig plaatsvinden. Daarom ontwikkelt de Van Erk Groep als onderdeel van het plan ook een inpandige blokhub, waarin diverse functies zoals parkeren voor bewoners en bezoekers, een aanbod aan deelmobiliteit en logistieke voorzieningen worden gecombineerd. De gemeente formuleert de kaders voor deze hub in de vorm van een Mobiliteits Programma van Eisen en ondersteunt de Van Erk Groep bij de ontwikkeling.

Wijkhubs moeten toekomstbestendig worden ontworpen, zodat ze kunnen meebewegen met de opgaven van de stad. Zolang er nog veel privé-(auto) bezit is, is hiervoor ruimte in de wijkhub. Op termijn kan de focus meer liggen op deelmobiliteit waardoor minder ruimte nodig is voor parkeerplekken. Het verknopen van personenhubs met een logistieke functie biedt mogelijk kansen om in nieuwe gebiedsontwikkelingen het aantal vervoersbewegingen van bestelbusjes te verminderen.

Wijkhubs kunnen ook een rol spelen als pakketpunt of overslagpunt voor retail en horeca. Uitgangspunt hierbij is dat deze functies zoveel mogelijk inpandig plaatsvinden en niet in de openbare ruimte. Door slim doelgroepen te combineren, kunnen parkeerplaatsen in de hub zo efficiënt mogelijk worden gebruikt.



Parkeergarages in de stad

Alle parkeerterreinen (en bovengrondse en ondergrondse parkeergebouwen) in de stad zijn in potentie een hub. Dit geldt ook voor parkeergarages voor fietsen. In de basis zijn parkeergarages een grote ruimte, waarvan de invulling flexibel is. De invulling kan meegroeien met de opgaven die we in de stad of een specifiek gebied hebben.

De afgelopen jaren hebben we al gezien dat een deel van de invulling van autoparkeergarages is veranderd. Voorheen waren openbare garages grotendeels bedoeld voor bezoekers van de stad. Inmiddels zien we dat steeds meer bewoners er gebruik van gaan maken. Dat wordt gefaciliteerd door de regeling dat houders van een parkeervergunning zonder extra kosten hier kunnen parkeren. Hierdoor ontstaat meer ruimte op straat, waardoor daar parkeerplaatsen kunnen verdwijnen. Ook neemt hierdoor het aantal parkeerplekken in (gemeentelijke) garages voor bezoekers die met de auto komen langzaam af.

Voor de toekomst is de precieze mix van doelgroepen en voertuigen in de garages nog onzeker. Wel is de verwachting dat parkeergarages meer dienst gaan doen als hub voor deelmobiliteit. Private eigenaren van parkeergarages hebben al ambities uitgesproken op dit punt. Gemeente en markt onderzoeken samen onder welke omstandigheden er vanuit de markt een sluitende businesscase te maken is voor deelmobiliteit in hubs, waarbij de mobiliteit ook voldoende betaalbaar is voor de gebruikers. Bij een verdere groei van deelmobiliteit in garages, kan ook worden nagedacht over andere concepten met deelmobiliteit, zoals back-to-many. Bij back-to-many moet deelmobiliteit op specifieke locaties (zoals hubs) worden teruggebracht en wordt een deel van de openbare ruimte uitgesloten om te parkeren. Dit voorkomt meer druk op de openbare ruimte. Maar ook hier geldt dat we de daadwerkelijke situatie moeten monitoren om de precieze effecten van hubs goed te duiden.

Verdere doorontwikkeling van de hubs, bijvoorbeeld met aanvullende commerciële functies, is wat de gemeente betreft mogelijk als dat leidt tot een aantrekkelijke businesscase voor de markt, er daadwerkelijk maatschappelijke doelen mee worden behaald én als het niet leidt tot te veel overlast in de buurt. De komende jaren verkennen we de mogelijkheden verder met de markt.

In het volgende overzicht staan de verschillende karakteristieken samengevat voor de wijkhubs.

Wijkhub	
Beleidsdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Verminderen aantal benodigde parkeerplaatsen in de wijk, zowel op straat als inpandig. 2. Minder (bestel-)autoritten de wijk in. 	Gebruiksdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Parkeren voor bewoners van de wijk. 2. Parkeren voor bezoekers van de wijk. 3. <i>Last mile</i> wijk in. 4. Vervoer wijk en stad uit.
Functies <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Pakkethub</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Overslag</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Deelmobiliteit</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Opladen voertuigen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Parkeren bewoners wijk</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Parkeren bedrijven wijk</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Parkeren bezoekers wijk</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Parkeren forenzen wijk</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Verblijven/ontmoeten</p> </div> </div>	
Locaties/Verzorgingsgebied <ol style="list-style-type: none"> 1. Centrale locatie in de wijk. 2. Goede verbinding met fiets en/of OV, aan ontsluitingsweg auto. 	Doelgroepen <ol style="list-style-type: none"> 1. Bewoners. 2. Bedrijven. 3. Bezoekers van bewoners en bedrijven. 4. Retail, pakketten en horeca.
Eisen <ol style="list-style-type: none"> 1. Verzorgt tot maximaal 5.000 huishoudens (indicatief) 2. Maximaal 10 minuten reistijd naar wijkhub toe. 3. Prettige openbare ruimte. 4. Flexibele inrichting mogelijk. 5. Sociale veiligheid. 	Verschijningsvorm <ol style="list-style-type: none"> 1. Gebouwde voorziening bovengronds. 2. Gebouwde voorziening ondergronds.
Voorbeelden <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	

Stadshubs

De stadshub is een openbaarvervoerlocatie met uitstekende ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en overig stedelijk OV. De stadshub is de plek waar de overstap kan plaatsvinden van regionaal en landelijk OV op het stedelijke OV en andersom. Waar mogelijk combineren we dit met een ruim aanbod van deelmobiliteit, zodat voor- en natransport zo makkelijk mogelijk gaat. We kunnen de stadshubs verder ook benutten voor autoparkeren op afstand voor bewoners, als hiervoor voldoende ruimte is. Met autoparkeren voor bezoekers zijn we zeer terughoudend op de stadshub. Deze functie (in feite de klassieke P+R) organiseren we vooral op de regiohubs. Hier is meer ruimte aanwezig voor autoparkeren en hebben minder mensen last van het aan- en afrijden van auto's

Het primaire doel van de stadshub is het verbeteren van de bereikbaarheid van het OV, zodat er meer mobiliteitsopties zijn. Dit draagt ook bij aan het verminderen van de hoeveelheid autoverkeer in de stad.

De stadshub heeft de potentie door te groeien naar een stationskwartier: een hoogstedelijke plek met wonen, werken en voorzieningen in de nabijheid, die via stadsstraten en stadslanen goed is aangesloten op andere wijken.

Bestaande P+R's

Een aantal van de huidige P+R's ligt op een locatie die de potentie heeft een stadshub te worden. Door de verdere groei van de stad is de verwachting dat de P+R-functie op deze hubs onder druk komt te staan. P+R is immers bedoeld om aan de rand van het stedelijk gebied over te stappen op openbaar vervoer of fiets om verder de stad in te gaan. Door de ligging van de hub in stedelijk gebied en de uitstekende bereikbaarheid per OV is het niet wenselijk op deze locaties te veel ruimte aan autoparkeren voor bezoekers geven. Een P+R-functie op een stadshub betekent immers dat auto's relatief ver het stedelijk gebied in komen en er kostbare en dure ruimte moet worden vrijgehouden. We gaan daarom zeer terughoudend om met het verder uitbreiden van de P+R-functie op deze locaties. De P+R-functie voor bezoekers en forenzen komt bij voorkeur op de regiohub.

Mocht er desondanks een koppelkans zijn op een locatie waar de overlast beperkt blijft, dan kan de afweging worden gemaakt hier een P+R-functie in te richten. In eerste instantie wordt daarbij overigens gekeken naar parkeren voor vergunninghouders uit de stad, zodat er ruimte ontstaat om parkeerplaatsen in de bestaande stad op te heffen ten bate van ander ruimtegebruik.

Op specifieke stadshubs kan ook gekeken worden naar overstap van touringcars op (hoogwaardig) OV. Ook hier geldt dat de overlast beperkt moet zijn. De stadshub moet in dit geval ook een goede ligging aan een touringcarroute hebben, om te voorkomen dat kleinere straten worden belast.

Er zijn mogelijkheden om slimme combinaties te maken met de duurzame opwek van zonne-energie. Zo kunnen de daken van een stadshub energie opwekken om voertuigen op te laden of om op te slaan in batterijen voor het balanceren van het elektriciteitsnetwerk tijdens piekmomenten. De uitdagingen

zitten in het organiseren van de betrokken partijen, de wetgeving en de mogelijkheden om op te schalen.

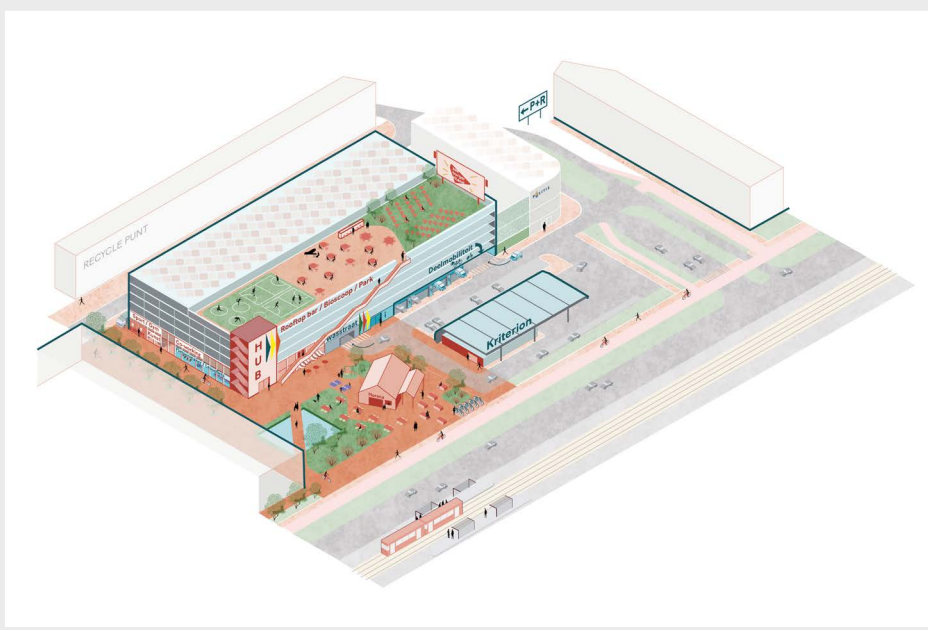
Ook de huidige metrostations en grotere tramhaltes hebben de potentie van een stadshub. Door hier deelmobiliteit aan toe te voegen, liggen er kansen om de hubfunctie en het bedieningsgebied van de haltes en stations te vergroten. Hier gaan we terughoudend om met het faciliteren van deelauto's, omdat we deze liever niet als *last mile* richting de stad willen gebruiken.

Uiteindelijk is het de bedoeling dat alle metrostations en grotere tramhaltes als een multimodale stadshub gebruikt kunnen worden.

Van P&R-gebouw naar stadshub voor Zeeburgereiland

Op de bedrijvenstrook van Zeeburgereiland is een P&R-gebouw gepland voor de vervanging van de parkeerplaatsen voor auto's en twintig touringcars op de huidige P&R-terreinen Zeeburgereiland.

Afgelopen jaar is met een brede groep stakeholders, een ruimtelijke verkenning uitgevoerd naar de kansen en mogelijkheden om dit P&R-gebouw te ontwikkelen tot mobiliteitshub. Door het toevoegen van verschillende vormen van deelmobiliteit en aanvullende functies, zoals bijvoorbeeld een fietsenmaker, pakket-service, (snel)laden, horeca en een aantrekkelijk programma op het dak, wordt een plek met waar het ook fijn is te verblijven met zowel een functie voor de buurt als de stad. Daarmee wordt het gebied aantrekkelijker, levendiger en bovenal sociaal veiliger. Op den duur kan de locatie ook ruimte bieden aan 'parkeren op afstand' voor vergunninghouders uit bijvoorbeeld het centrumgebied. Hiermee is deze hub een voorbeeld van een bestaande regiohub die in de toekomst verandert in een stadshub.



In het volgende overzicht staan de verschillende karakteristieken samengevat voor de stadshubs.

Stadshub (inclusief OV-hub)	
Beleidsdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Betere bereikbaarheid van het OV. 2. Meer mobiliteitsopties (stad-in en -uit). 3. Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren in de stad. 4. Meer potentieel voor verdichting van de gebieden rond stadshubs. 5. Minder grote en zware voertuigen in de stad. 	Gebruiksdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Overstap van regionale naar stedelijke mobiliteit. 2. Overstap van touringcar naar OV. 3. Parkeren op afstand voor bewoners (die geen wijkhub in de buurt hebben). 4. Logistieke overslag, als dit te combineren is.
Functies <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Openbaar vervoer</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Pakkethub</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Overslag</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Deelmobiliteit (terughoudend met deelauto)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Opladen voertuigen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>P+R (parkeren bewoners)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Verblijven/ontmoeten</p> </div> </div>	
Locaties/Verzorgingsgebied <p>Focus op stad of specifieke wijken</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij trein- en metrostations of sneltramhaltes. 2. Langs invalwegen (in combinatie met bus en/of deilvervoer). 	Doelgroepen <ol style="list-style-type: none"> 1. Forenzen. 2. Bewoners. 3. Bezoekers. 4. Toeristen.
Eisen <ol style="list-style-type: none"> 1. Goed bereikbaar voor OV en fiets. 2. Sociale veiligheid. 3. Wenselijk: 24/7 bereikbaarheid door OV. 4. Deelmobiliteit (alleen ruimte voor de deelauto stad-uit). 5. Bij logistiek, touringcars of autoparkeren: zoveel mogelijk langs hoofdroute. 6. Prettige openbare ruimte met aanbod van voorzieningen. 	Verschijningsvorm <ol style="list-style-type: none"> 1. Station met aanbod van deelmobiliteit. 2. Gebouwde voorziening bovengronds. 3. Gebouwde voorziening ondergronds.
Voorbeelden <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div>	

Regiohubs

De regiohub is een plek waar de overstap plaatsvindt van auto op OV of deelmobiliteit. De regiohub vormt de verbinding tussen het landelijke en regionale wegennet met het regionale en stedelijke openbaarvervoernetwerk. De regiohub biedt de mogelijkheid snel en gemakkelijk een stedelijke kern te bereiken. Doel van de regiohub is het aantal (geparkeerde) auto's in stedelijke gebieden te verminderen en de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad te behouden.

Een regiohub kenmerkt zich door een goede bereikbaarheid per auto en OV. De regiohub kan zowel binnen als buiten de Amsterdamse gemeentegrens liggen. Ook de huidige P+R's in de stad vallen onder het begrip regiohub. Door de verdere groei en verdichting van de stad zullen we kritisch moeten kijken naar de locaties van de huidige P+R's. Gebieden met een goede OV-ontsluiting waar verdere verdichting plaatsvindt, transformeren geleidelijk van een regiohub naar een stadshub. Hier past de huidige P+R-functie niet altijd meer goed bij. We blijven binnen en buiten de gemeentegrenzen kijken naar nieuwe locaties voor regiohubs met een P+R-functie.

Regionale P+R-strategie is nodig

We werken daarom aan een regionale P+R-strategie. Dit doen we met de MRA vanuit het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Voor Amsterdam kijken we specifiek naar een aantal P+R-locaties in de stad, zoals Gaasperplas, Coenplein en Anderlechtlaan bij de A4. Omdat een deel van de regiohubs wel buiten de gemeentegrenzen ligt, is regionale afstemming hier uiteraard nodig.

Op dit moment zijn er ruim 50 P+R's in de MRA, waarvan het grootste deel bij treinstations ligt. De huidige P+R's in de regio hebben op dit moment geen eenduidig tarief. Hierdoor worden sommige P+R's ook gebruikt door automobilisten die niet doorreizen richting de stad, maar de P+R gebruiken als parkeerplaats voor de directe omgeving. Bij het doorontwikkelen naar regiohub moet goed gekeken worden met welke (financiële) prikkels de juiste doelgroep gefaciliteerd kan worden.

Er is veel potentie in regiohubs

Het potentieel voor overstappen van de auto op een andere modaliteit is relatief groot. Dagelijks rijden er op weekdays ongeveer 170.000 auto's de stad in, waarvan ongeveer de helft binnen de ring A10 moet zijn. Alhoewel een deel hiervan beschikt over eigen parkeergelegenheid, is er voldoende reden om de capaciteit van hubs uit te breiden.

We moeten er rekening mee houden dat er ook substitutie plaatsvindt: bij P+R's zien we dat mensen die voorheen het openbaar vervoer namen voor de hele reis, nu de auto pakken naar de P+R. Dit effect kan oplopen tot 35% van de gebruikers, waardoor uiteindelijk het wegennetwerk rond de stad verder wordt belast. Het is daarom belangrijk om automobilisten nog eerder af te vangen en de P+R's nabij de stad meer en meer te laten doorgroeien naar hubs met minder bezoekers per auto. Bij de ontwikkeling van stadshubs is het zaak kritisch te kijken naar het beleidsdoel van de hub en de doelgroepen die we daar willen faciliteren.

We bekijken of er bij de regiohubs een combinatie is te maken met duurzame opwek van zonne-energie en slim laden met batterijen. De daken van de regiohub kunnen worden gebruikt om het elektriciteitsnet te balanceren. Een andere optie is een directe koppeling met het opladen van voertuigen.

In het volgende overzicht staan de verschillende karakteristieken samengevat voor de regiohubs.

Regiohub	
Beleidsdoel 1. Afvangen autoverkeer regionaal wegennet. 2. Minder parkeerplaatsen in de stad. 3. Meer mobiliteitsopties.	Gebruiksdoel 1. Overstap van auto (of fiets) naar OV en deelmobiliteit. 2. Opladen voertuigen.
Functies <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Openbaar vervoer</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Deelmobiliteit</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Opladen voertuigen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Parkeren bezoekers</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Parkeren forenzen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Verblijven/ontmoeten</p> </div> </div>	
Locaties/Verzorgingsgebied Gericht op stedelijke kernen in regio: 1. Bij OV-stations (trein, regiobus). 2. Langs de snelweg.	Doelgroepen 1. Bezoekers. 2. Forenzen.
Eisen 1. Nabij treinstation, eindpunt metro, sneltramlijn, BusRapidTransit/R-net. 2. Goedkoper dan stadshub. 3. Aansluiting op fietsnetwerk. 4. Wenselijk: 24/7 bereikbaarheid door OV.	Verschijningsvorm 1. Maaiveld. 2. Gebouwde voorziening bovengronds.
Voorbeelden <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	

De samenhang tussen de verschillende typen hubs

De regiohub (blauw) is gericht op de overstap van auto op OV en deelvervoer. De stadshub (rood) combineert landelijk en regionaal OV met stedelijk OV en de mogelijkheid van een combinatie met deelvervoer voor voor- en natransport.

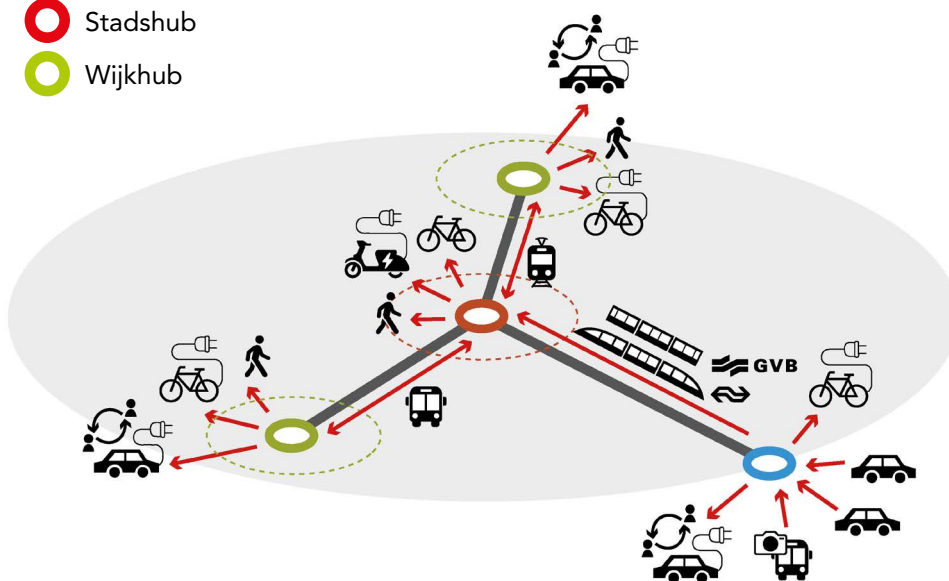
De wijkhub (groen) heeft een dubbele functie: enerzijds de mogelijkheid van een overstap van stedelijk OV naar deelvervoer en vice versa (bovenste plaatje) en anderzijds een functie voor de wijk zelf, met parkeren en deelvervoer voor bewoners en kantoren (onderste plaatje).

De buurthub heeft een eigenstandige functie richting de buurt, met deelvervoer voor de bewoners (onderste plaatje).

○ Regiohub

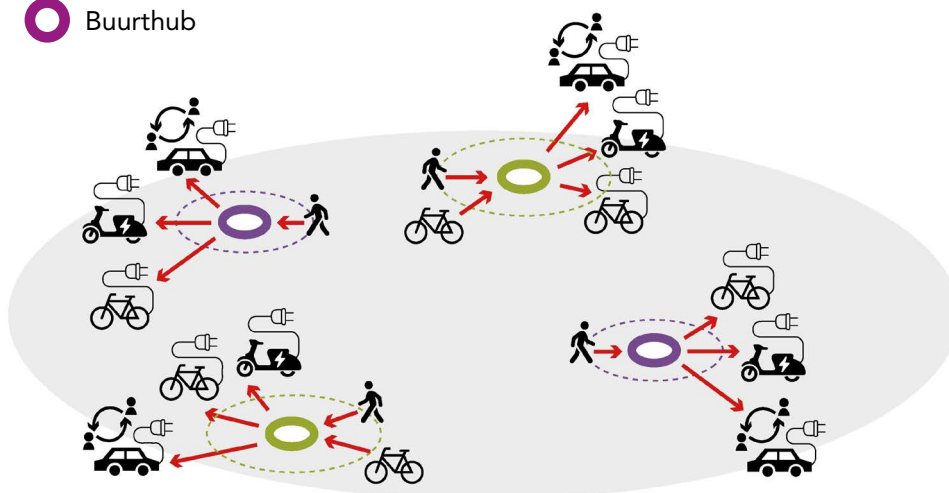
○ Stadshub

○ Wijkhub



○ Wijkhub

○ Buurthub



Hubs voor logistieke overslag

Door de groei van de stad neemt het aantal logistieke bewegingen toe. De kwetsbare kademuren en bruggen, de autoluwe ambities en de voertuigeisen voor luchtkwaliteit dwingt vervoerders de komende jaren tot het veranderen van hun werkwijze.

In gebieden met kwetsbare kademuren en bruggen worden zware voertuigen vanaf 30 ton geweerd. Hiermee wordt met name de bouwlogistiek geraakt. Vanaf 2025 zullen vrachtwagens en bestelbussen met verbrandingsmotor niet meer welkom zijn in de stad. Ook vanuit verkeersveiligheid zullen de voertuigeisen waarschijnlijk scherper worden.

De komende jaren vindt een verschuiving naar vervoer over water plaats, vooral van bouwverkeer. Winkels, kantoren, groothandels en andere grotere bedrijven in de stad zullen steeds meer bevoorrad worden door kleine en uitstootvrije voertuigen. Bedrijven die nu al rijden met bestelauto's zullen overstappen naar uitstootvrije voertuigen of hun bevoorrading laten doen door een professionele logistieke partij. Dit vergt dat ook de infrastructuur hiervoor aanwezig is. Er is een transitie ingezet waar tankstations worden getransformeerd naar laadhubs. Dit biedt een netwerk van snellaadlocaties over de stad. Vooral veelrijders (zoals stedelijke logistiek) zullen gebruik maken van deze locaties.

Hubs voor logistieke overslag zijn bij deze transitie onmisbaar. Dit zijn locaties waar de overslag kan plaatsvinden van spullen naar kleinere voertuigen of vaartuigen – van de eigen vloot of van een tussenpartij.

Van belang is dat de gemeente de komende tijd locaties reserveert voor logistieke overslag, zowel in stedelijk gebied als daarbuiten. Voor de ruimtelijke strategie is de gemeente regisserend. De invulling ervan wordt vervolgens aan de markt gelaten. Er wordt gewerkt aan een gemeentelijke logistieke strategie waarin de rol van de gemeente voor logistieke hubs verder wordt uitgewerkt. Hierbij is het goed te onderkennen dat 'de' logistiek niet bestaat. Er zijn verschillende logistieke stromen, elk met hun eigen kenmerken en behoeftes.

Verskillende logistieke stromen

Om goed te kunnen sturen is het belangrijk rekening te houden met de verschillende kenmerken en behoeftes. Bij de ene logistieke stroom is een hub kansrijker dan bij een andere. Bovendien verschillen de eisen aan een hub per logistieke stroom.

Bouwlogistiek

Binnen bouwlogistiek gaat het veelal om goederen met een hoog volume en een lage waarde. Dit maakt het transport relatief duur. Een extra overslag via een hub is voor een groot deel van deze goederen minder goed haalbaar. Desondanks zetten we ons in om het zware vrachtverkeer waar mogelijk te beperken.

Er zijn kansen om een deel van het grootschalige bouwvervoer via het water de stad in te brengen via een hub. De hub kan tevens gebruikt worden voor verwerking van sloopafval of andere manieren om de levering van goederen efficiënter te maken. Goede bereikbaarheid over weg en water en grootschalige laadvoorzieningen zijn essentieel voor een goed functionerende bouwhub.

Facilitaire logistiek

Facilitaire logistiek gaat over alle goederen en diensten die geleverd worden aan kantoor- en werkplekken in de stad. De klant verwacht hier een hoge mate van service. Wel is er een groot bewustzijn in het bestelgedrag van werkgevers en een hoge bereidheid om efficiënt en gezamenlijk in te kopen.

Facilitaire goederen lenen zich bij uitstek voor distributie via een hub en er zijn al succesvolle voorbeelden. Levering van goederen voor verschillende ontvangers kan dan gebundeld plaatsvinden. De facilitaire hub is in potentie een plek waar (digitaal) contact is tussen de leverancier en ontvanger, en waar data uitgewisseld kan worden voor optimaal voorraadbeheer. Een locatie aan de rand van de stad met goede laadvoorzieningen is een belangrijke voorwaarde.

Bevoorrading horeca

Horecalogistiek is een breed segment waarin consumenten, cafés, hotels en restaurants beleverd worden. De trend van meer lokale producten is goed zichtbaar in deze keten: er komen steeds meer gespecialiseerde voedselproducenten die in de stad leveren. In deze keten zien we ook de vrachtwagens voor grootverbruikers, met gekoelde en bevroren waren. Door de specialistische leveringen is het aantal (half)lege ritten in de horecalogistiek groot. Er zijn kansen om producten meer gebundeld aan te leveren.

Specialistische producten lenen zich goed om via een hub te beleveren, met voorzieningen voor laden, koelen en vriezen. In potentie kan een dergelijke hub ook een plaats zijn waar gekookt en gegeten kan worden en waar mensen elkaar ontmoeten. Voor de regionale voedselstrategie kunnen hubs een belangrijk element zijn bij het streven in 2030 25% van ons voedsel lokaal te produceren, samen met onze partners uit de regio.

Pakketbezorging

Pakketbezorging is het snelst groeiende segment in de stad. Dit wordt al zeer efficiënt georganiseerd. We zien dat steeds meer goederen per stuk online besteld zullen worden. De eisen van de klant zijn hoog met de wens om zo snel mogelijk het product te ontvangen.

Maar we zien ook dat het percentage van pakketten dat opgehaald wordt groeit. Hier liggen kansen in het bundelen van verschillende aanbieders en hubs te gebruiken als afhaallocaties in een buurt.

De verschillende schaalniveaus

Ook voor logistiek geldt dat er per schaalniveau andere kenmerken en eisen zijn voor de hubs.

Buurniveau

Fijnmazige distributiepunten waar goederen door de ontvanger worden opgehaald. Ze zijn geschikt voor het efficiënt organiseren van retourstromen. Het gaat bijvoorbeeld om pakketpunten in winkels, pakketkluisen of mobiele afhaalpunten.

Wijkniveau

Dit zijn vaste opslag- of overslagpunten waarvandaan goederen naar eindbestemmingen worden gebracht. Bijvoorbeeld in de DHL-winkel aan de Ceintuurbaan. Uitgangspunt is dat dit zoveel mogelijk inpandig plaatsvindt en niet in de openbare ruimte. Een combinatie met de wijkhub voor personenvervoer is goed denkbaar.

Stad

Opslag- of overslagpunt waar goederen overgeslagen worden op kleinere voertuigen of op water. Logistieke stromen worden gebundeld. Voor bouwlogistiek kunnen deze locaties dienen om werkpakketten samen te stellen van afgepaste hoeveelheden bouw materiaal voor een locatie op een specifiek moment.

Regio

Deze locaties liggen buiten de stad en worden ingezet voor de bevoorrading van de stad. Het gaat hierbij vaak om supermarkt- en winkelbeleveringen. Het voorzieningsgebied is regionaal: naast Amsterdam ook Haarlem, Zaanstad, Haarlemmermeer of Almere. Het zijn vaak 'gesloten netwerken': sorteer- of distributiecentra die gebruikt worden door één bedrijf. De combinatie met regiohubs voor personenvervoer ligt hier minder voor de hand.

In 2022 creëren we meer duidelijkheid over logistieke hubs aan de hand van de Logistieke Strategie.

In het volgende overzicht staan de verschillende karakteristieken samengevat voor de logistieke overslag.

Logistieke overslag	
Beleidsdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Voorkomen grote en zware voertuigen en voertuigen met uitstoot in de stad. 2. Minder goederenverkeer in de stad. 3. Stimuleren vervoer over water. 	Gebruiksdoel <ol style="list-style-type: none"> 1. Overslag voor goederen vanuit achterland richting stad. 2. Lokale verdeling goederen als vervanging van fijnmazig deur-tot-deur vervoer. 3. Stad uit: afvalinzameling en pakketvervoer.
Functies <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>Overslag</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Opladen voertuigen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Retourstromen</p> </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>	
Locaties/Verzorgingsgebied <p>Focus op stad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Langs invalswegen en water. 2. Bedrijfsterreinen. 	Doelgroepen <ol style="list-style-type: none"> 1. Bouwverkeer. 2. Horeca, supermarkt en groothandel. 3. Retail en detailhandel vervoer. 4. Dienstverlening en facilitaire inkoop. 5. Pakketbezorging. 6. Afvalinzameling.
Eisen <ol style="list-style-type: none"> 1. Binnen voor uitstootvrije voertuigen haalbare afstand tot de binnenstad 2. Voldoende ruimte voor overslag tussen groot vrachtverkeer en kleinere voertuigen en/of vaartuigen 3. Laadgelegenheid, vooral voor grotere voertuigen. 4. Overslag vanaf grote voertuigen met verbrandingsmotor waar mogelijk buiten stedelijk gebied. 5. Goede bereikbaarheid met kleine voertuigen en fietsnetwerk. 6. Plekken voor overslag van weg naar water en van water naar weg. 	Verschijningsvorm <ol style="list-style-type: none"> 1. Loods met bedrijfsruimte. 2. Parkeerplaats, eventueel met laadgelegenheid. 3. Kademuren met voorzieningen.
Voorbeelden <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	



BUURTHUB
Frans Halsbuurt

Doel
- Verlagen parkeerdruk
- Vergroten mobiliteitsopties

Doelgroepen
Bewoners van woonwijken

Vervoersopties
- Deelfietsen, deelscooters, LEV
- Deelauto's, busjes
- Bakfietsen

Locatie
- In buurtstraten/bouwblok
- Vast punt in openbare ruimte



LOGISTIEKE HUB
Vervoerscentrum

Doel
- Overslaghub voor goederen tussen stad en achterland
- Voorkomen grote, zware voertuigen met uitstoot in de stad

Doelgroepen
(1) bouw, (2) horeca, (3) retail en detailhandel, (4) dienstverlening en facilitaire inkoop, (4) pakketbezorging, (5) afvalinzameling

Vervoersopties
- Vrachtauto's, busjes, LEV

Locatie
- Langs invalswegen, water
- Bedrijfsterreinen



STADSHUB
Amstel

Doel
Overstap van stedelijk op regionaal en (inter)nationaal ov

Doelgroepen
- Bewoners (stad uit)
- Bezoekers (stad in/uit)
- Forenzen (stad in/uit)

Vervoersopties
- OV (trein, metro, tram, bus)
- Taxi
- Deelfietsen/deelscooters

Locatie
- Aansluitend op regio/nat. OV



WIJKHUB
Strandeiland

Doel
- Parkeren voor bewoners, kantoren en voorzieningen
- Last-mile vervoer de wijk in

Doelgroepen
- Bewoners (wijk uit)
- Bezoekers (wijk in)

Vervoersopties
- Deelfietsen, deelscooters, LEV
- Deelauto's, busjes
- OV (bus, tram)

Locatie
- Gebouw/vastgoed
- Publieke ruimte/terrein



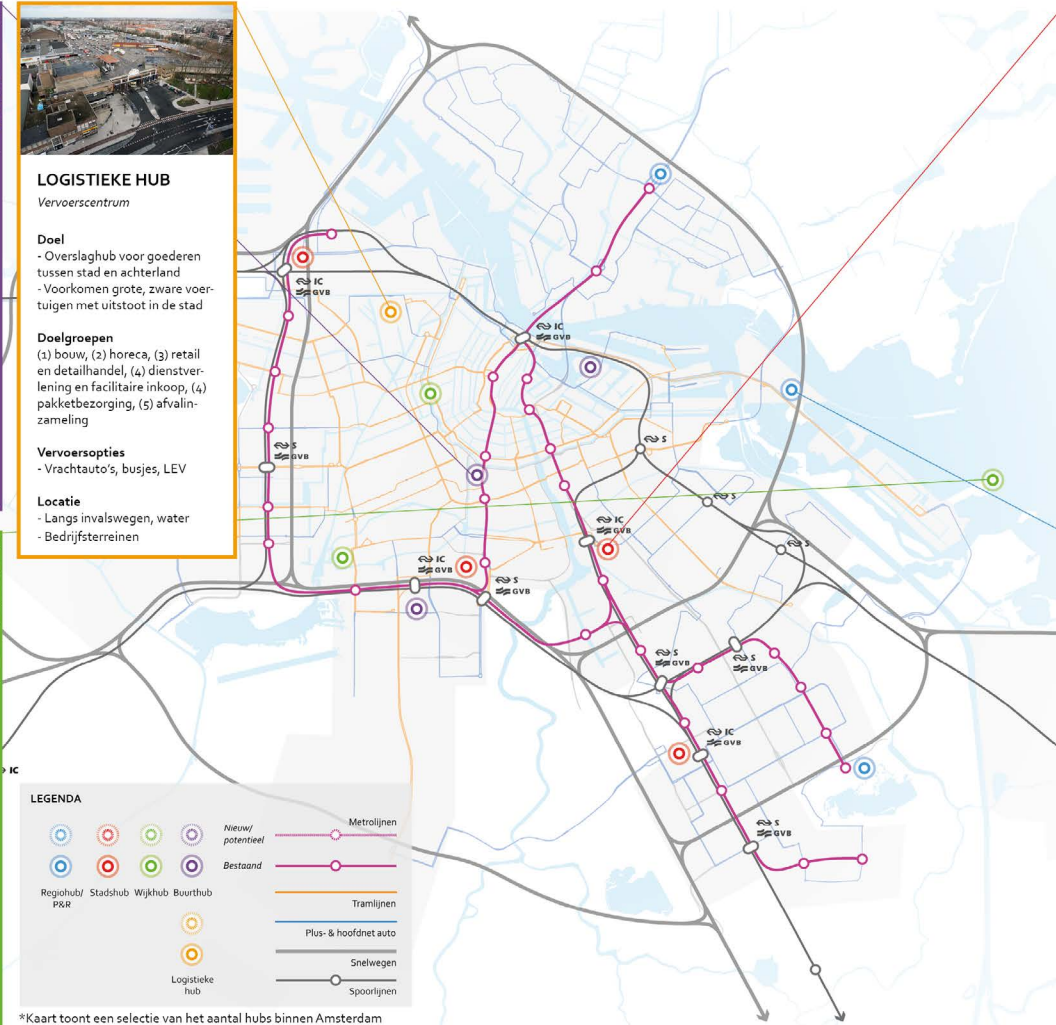
REGIOHUB
Zeeburg

Doel
Overstap tussen auto en OV/deelvervoer

Doelgroepen
- Bezoekers (stad in/uit)
- Forenzen (stad in/uit)

Vervoersopties
- OV (trein, metro, tram, bus)
- (Deel)auto's
- Deelfietsen, deelscooters
- Touringars

Locatie
- OV stations nabij snelweg



Voorbeelden van de vijf hubtypes op de kaart (niet-limitatief)



Rol van de overheid: rolverdeling en financiering

Hubs kosten geld. Bouwen, exploiteren en onderhoud moeten worden betaald. Hubs kunnen voor de exploitant echter ook geld opleveren. Vanuit de gemeente is het verdienmodel geen doel op zich. De reden om in te zetten op hubs zijn de maatschappelijke baten: verminderen van autogebruik en -bezit, verbeteren van de luchtkwaliteit, herstel van de kademuren en bruggen door minder zware logistieke bewegingen en het creëren van een robuust mobiliteitsnetwerk met meerdere mobiliteitsopties voor de gebruikers.

Voor marktpartijen zijn alleen de maatschappelijke baten onvoldoende. Zij zullen niet alleen de investering van een hub willen terugverdienen, maar hier ook een rendement op willen behalen. Daarom is het belangrijk om een heldere rolverdeling te hebben tussen markt en overheid. Dit hoofdstuk biedt een aantal uitgangspunten en onderstreept de noodzaak voor verder onderzoek.

Keuze bij nieuwe hubs: markt, gemeente of publiek-private-samenwerking?

Op dit moment geldt dat er geen blauwdruk te geven is voor de rol van de gemeente en de markt. Er kan wel een algemene lijn worden gedestilleerd. In de afbeelding op pagina 34 is deze weergegeven. Vooral voor stadshubs en regiohubs zien we meer initiatief vanuit de overheid, omdat we verwachten dat de maatschappelijke baten zonder dit initiatief niet of minder goed behaald worden. Voor de buurt- en wijkhubs zal de gemeente meer regisserend zijn.

Voor nieuwe hubs speelt de vraag of de gemeente hier zelf de ontwikkeling moet trekken of dat de markt de leidende rol heeft. Als de gemeente aan zet is, dan is er het voordeel dat er regie ontstaat: op locatie en op het gebruik van de hub. Deze regie is overigens deels ook op andere manieren te voeren, bijvoorbeeld op grond van de bevoegdheden als wegbeheerders of via bestemmingsplannen, contracten of erfpacht. Bij bouwprojecten kan de overheid als opdrachtgever of kadersteller optreden. Daarmee kan de bouw en gebruik van hubs een impuls worden gegeven. Een vorm van betrokkenheid vanuit de gemeente ligt daarom in alle gevallen voor de hand. Belangrijk voor ondernemers is dat de gemeente duidelijk is in haar beleid en rol, zodat gedane investeringen de tijd krijgen om te renderen.

Tegelijkertijd moeten de middelen van de gemeente doelmatig worden ingezet en kunnen hubs een flinke kostenpost zijn. De vraag of de gemeente moet investeren, hangt van verschillende factoren af. Hierbij gaat het om de vraag of de ontwikkeling ook van de grond komt zonder overheidsinvestering, of het beoogde maatschappelijke doel dan wordt behaald en welke grondpositie de gemeente heeft.

Plan voor deelmobiliteitshub voor sociale huurders De Alliantie in Cityplots Buiksloterham

Voor de huurders van 138 sociale huurwoningen in Buiksloterham is De Alliantie samen met een enthousiaste groep bewoners op zoek naar aanbieders van deelmobiliteit die in de parkeergarage van het blok hun voertuigen willen aanbieden. De Alliantie en de bewoners hebben gezamenlijk een 'manifest' gemaakt waarin de wensen voor het aanbod aan deelmobiliteit zijn geformuleerd. Daaruit blijkt onder andere dat de voertuigen duurzaam, gemakkelijk in het gebruik en betaalbaar moeten zijn. Op dit moment zijn de initiatiefnemers in gesprek met diverse aanbieders van deelmobiliteit om de daadwerkelijke lancering van de hub voor te bereiden.

Elke hub beoordelen op doel en financiering

De gemeente moet een keuze maken of het hubs zelf wil realiseren of ze door marktpartijen wil laten ontwikkelen en exploiteren. Dit betekent dat de gemeente ofwel op zoek moet naar de middelen om de ontwikkeling van de hubs (gedeeltelijk) zelf te kunnen financieren of naar manieren om op andere wijze regie te kunnen houden op het mobiliteitsaanbod. Hierbij kunnen ook nieuwe organisatie- en financieringsvormen en publiek-private samenwerkingen onderdeel zijn van de oplossing.

Alle investeringen die de gemeente doet in hubs, vragen om aparte besluitvorming. Hierbij gaat het naast de (maatschappelijke doelen) van de hub ook vooral over de financiële middelen: wat zijn de investeringskosten, wat zijn de jaarlijkse kapitaallasten en zijn die gedekt of is er extra financiering nodig vanuit de gemeente of een derde partij? Belangrijk hierbij is dat er duidelijkheid is over beheer en exploitatie: wie neemt dit op zich, wie heeft welke zeggenschap, hoe is flexibiliteit geborgd en welke kosten zijn verbonden aan de keuzes die hierbij worden gemaakt? Deze keuzes bepalen ook voor een groot deel bij wie eventuele kosten en opbrengsten terecht komen. Het is daarbij geen doel op zich om een hub economisch rendabel te maken. Een hub draagt immers bij aan allerlei maatschappelijke doelen, zoals bereikbaarheid en leefbaarheid. Maar zonder een sluitende begroting komt er uiteindelijk geen hub van de grond.

De zoektocht naar goede financieringsmodellen is een belangrijk onderdeel van het programma Hubs (zie hoofdstuk 4). Op hoofdlijnen lijkt het logisch de verantwoordelijkheid voor de privé-buurthubs in de bebouwde omgeving bij de markt te laten. De inrichting van de buurthubs in de openbare ruimte is een taak van de gemeente, maar de exploitatie is aan de (deel)mobiliteitsaanbieders. Bij wijkhubs zijn verschillende modellen denkbaar. Afhankelijk van de precieze omstandigheden zullen ontwikkelaars, eindgebruikers of gemeente een deel van de kosten voor hun rekening nemen. Dit kan als onderdeel van de grondexploitatie, als onderdeel van een VvE of als onderdeel van een (gedekte) onrendabele top. Commerciële voorzieningen in de hub kunnen zorgen voor een verbetering van de businesscase. Hubs kunnen bovendien bijdragen aan het verbeteren van de grondexploitatie, doordat



dure parkeervoorzieningen onder gebouwen niet meer nodig zijn. Er kan mogelijk verevening plaatsvinden tussen grondexploitatie, vastgoedexploitatie en gebruiksexploitatie. Onderzocht moet worden of dit binnen bestaande samenwerkings- of contractvormen kan en lukt. Tegelijkertijd moeten we als gemeente een belangrijke rol blijven spelen bij het functioneren van hubs. Te veel marktmacht bij één of een beperkt aantal aanbieders leidt mogelijk tot ongewenste uitkomsten. We onderzoeken hoe we dit kunnen voorkomen.

Stadshubs moeten per situatie worden bekeken. Juist omdat hier veel eigenaren en verschillende belangen zijn, zal per keer moeten worden bekeken wat de bijdrage van welke partij is en waar de eventuele inkomsten terecht komen. In veel gevallen zullen commerciële functies bijdragen aan het sluitend krijgen van de businesscase. Voor regiohubs geldt dat hier veelal (structureel) gemeentegeld bij moet. Aan de huidige Amsterdamse P+R-voorzieningen geeft de gemeente meer dan € 1 mln per jaar meer uit dan er binnenkomt. Mogelijk dat er in relatie tot de financiering van regiohubs nadere financiering mogelijk is door het introduceren van een logische tariefopbouw voor het parkeren op/bij deze hubs, waarbij een hub dicht bij een stedelijke kern een hoger tarief kent dan een hub verder weg van een stedelijke kern. De verwachting is echter dat de inkomsten bij regiohubs niet snel de volledige investering en exploitatie zullen dekken. Hier zullen in regionaal verband afspraken over moeten worden gemaakt. Voor de gemeentelijke P+R's geldt dat het uitgangspunt is dat deze op termijn kostendekkend worden.

De rol van de overheid zal ook door de tijd heen gaan veranderen. Hubs zijn nu nog een wat abstract begrip, terwijl de verwachting is dat ze in de toekomst een onlosmakelijk onderdeel zijn van het mobiliteitssysteem. Naarmate de hubs intensiever gebruikt zullen worden, zal ook de businesscase verbeteren. De initiërende rol van de gemeente zal dan minder nodig zijn, waardoor er mogelijk meer aan de markt kan worden overgelaten.

Laadinfrastructuur op hubs

Ook voor de laadinfrastructuur geldt dat hier verschillende rollen per partij mogelijk zijn. Uitgangspunt voor de gemeente is dat het realiseren van laadinfrastructuur zoveel mogelijk op privaat en semi-publiek terrein gebeurt. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden om eigenaren (waaronder VvE's) te stimuleren om laadinfrastructuur aan te leggen en om voor derden openbaar toegankelijk te maken. Voor publieke laadinfrastructuur in de openbare ruimte is de gemeente aan zet. Exploitatie en realisatie wordt door marktpartijen uitgevoerd via een aanbesteding (concessiemodel). De openbare laadpunten op hubs voor deelauto's worden door een marktpartij gerealiseerd en geëxploiteerd.



Rol gemeente in ontwikkeling hubs

'Geregisseerd door de gemeente' betekent dat de gemeente zaken mogelijk maakt (bijvoorbeeld met vergunningen en bestemmings-/omgevingsplan), maar in beginsel niet zelf de initiatiefnemer is. Dit laatste is wel het geval als de gemeente de hub zelf organiseert.

Hubs en digitalisering

In de analyse in hoofdstuk 1 worden een aantal transities genoemd. Met name in de transities van bezit naar gebruik en van uni- naar multimodale (keten) reizen speelt digitalisering een grote rol. Deelmobiliteit wordt ontsloten door middel van apps en om in één keer een multimodale reis te kunnen plannen, boeken en betalen worden er in rap tempo MaaS-apps gelanceerd. Hierbij staat MaaS voor Mobility as a Service.

Een belangrijke aanname is dat een goed geïntegreerd mobiliteitssysteem deze transities versnelt. We verkennen als gemeente momenteel onze rol in het organiseren van interoperabiliteit tussen type hubs en mobiliteitsaanbieders. Hetzelfde doen we door interoperabiliteit tussen mobiliteitsaanbieders en MaaS dienstverleners te stimuleren.

De vraag is ook hoe de fysieke verschijningsvorm van hubs – waarop verschillende modaliteiten beschikbaar worden gesteld – samengaat met de digitale ontsluiting van deze modaliteiten. In de Nederlandse benadering van MaaS



wordt de ontwikkeling van het MaaS ecosysteem zoveel mogelijk overgelaten aan de markt. Verschillende MaaS-apps zullen het aanbod op de hubs kunnen ontsluiten en natuurlijk kun je ook met de individuele apps van de desbetreffende vervoerder/voertuig reizen. Momenteel wordt – onder andere in overleg met het ministerie – bekeken hoe we hubs digitaal willen (laten) ontsluiten.

Monitoring van de beleidsdoelstellingen van de hubs gebeurt zoveel mogelijk met data. Middels verschillende geldende en te vernieuwen vergunningen, ontheffingen en concessies worden afspraken gemaakt over het delen van data over mobiliteitsgedrag en de hierbij te hanteren standaarden. Vanzelfsprekend wordt hierbij de AVG en belangen van aanbieders met betrekking tot concurrentiegevoelige informatie gerespecteerd. Mede met behulp van deze data zal het gebruik van hubs worden geëvalueerd en de verdere ontwikkeling ervan worden gestuurd. Zo kan bijvoorbeeld het lokale OV-netwerk, de inrichting van hubs en het aanbod van vervoersopties op deze hubs worden geoptimaliseerd.

Smart Mobility Hub

In Zuidoost wordt de Smart Mobility Hub Zuidoost (SMH) gecreëerd. De SMH zal gaan functioneren als multifunctioneel knooppunt waar op een slimme manier verschillende vervoersstromen van elke schaal samenkomen en verbonden worden op internationale, regionale en lokale netwerken. De mobiliteitshub staat niet op zich zelf, maar maakt onderdeel uit van een aantrekkelijk commercieel en maatschappelijk cluster.

De SMH komt direct naast de Johan Cruijff ArenA en bevindt zich op vijf minuten lopen van de stations Bijlmer-ArenA en Duivendrecht en op twee minuten lopen van metrostation Strandvliet. Met de mobiliteitshub kan een groot aantal bezoekers aan de rand van de stad 'landen', maar nog steeds binnen een aantal minuten op een eenvoudige wijze de binnenstad bereiken.

Zo zal de internationale touringcar terminal in de SMH de primaire locatie voor 45.000 internationale bussen (ca. 4 miljoen passagiers) per jaar worden voor internationale lijn-, zon- & sneeuwdiensten. SMH zorgt voor een naadloze aansluiting tussen de hub, waar mensen komen en gaan met de eigen auto, met de (internationale) bus of trein en metro. Vanuit de hub zijn er opties om met deelmobiliteit, trein of metro verder te reizen.



Uitvoering: aan de slag met een lerende organisatie

Het is lastig te voorspellen hoe de behoefte aan hubs de komende decennia zal ontwikkelen. We kiezen daarom voor een adaptieve aanpak. Amsterdam gaat aan de slag met het starten van initiatieven, met kennisontwikkeling en om verdere afspraken te maken met regio en marktpartijen.

Uitvoeringsprogramma Hubs

De gemeente Amsterdam start met een lerende organisatie in de vorm van een uitvoeringsprogramma Hubs. In dit programma komen alle kennis en ontwikkelingen op het gebied van hubs samen en wordt de gemeentelijke opgave gecoördineerd. De opgave wordt gerealiseerd in nauwe samenwerking met de uitvoeringsprogramma's deelmobiliteit en autoluw, CTO-smart mobility, het team uitstootvrije mobiliteit en de directies Parkeren, Economische Zaken, Grond & Ontwikkeling, Parkeren en Vastgoed.

Het programma:

- is accounthouder voor externe partijen zoals commerciële organisaties, buurtinitiatieven en andere overheden;
- neemt initiatief voor nieuwe locaties en borgt bestaande en nieuwe (tijdelijke) locaties in de gemeentelijke organisaties en beleid;
- is binnen de gemeentelijke organisatie het centrale aanspreekpunt en coördinator voor hubs. Het programma zoekt de verbinding tussen de verschillende gemeentelijke opgaven (zoals autoluw, schone lucht, vervoer over water en logistiek) en benut kansen om hubs in te zetten als een van de oplossingen om bij te dragen aan een autoluwe stad;
- jaagt initiatieven aan, borgt de opgedane kennis en trekt algemene conclusies;
- zoekt samen met regio en marktpartijen naar financieringsmogelijkheden (zoals Europa, Rijk, provincie en Vervoerregio) voor innovatie en vernieuwing;
- maakt afspraken met marktpartijen over locaties en financiering;
- coördineert de ruimteopgave voor hubs die voortkomt uit opgaven uit onder andere de beleidsagenda's autoluw, luchtkwaliteit, varen en afval.

Als er onderzoek nodig is voor de verschillende hubontwikkelingen wordt dit in het uitvoeringsprogramma Hubs opgepakt of aangestuurd. Voorbeelden van onderzoeken die nu al opgestart zijn:

- Verkenning naar een stedelijk en regionaal netwerk van hubs in 2030.
- Onderzoek naar een samenhangend deelmobiliteitssysteem dat bestaat uit aanbod in de openbare ruimte en in inpandige locaties (in samenwerking met programma deelmobiliteit).
- Inzetten op het creëren van hubs met een volledig en hoogwaardig aanbod van verschillende vormen van deelmobiliteit en deze aan te leggen in

de buurt van grote bus-, metro- en treinstations (in samenwerking met programma deelmobiliteit).

- Onderzoek naar governance- en financieringsvraagstuk van hubs: wat is de rol van de overheid per type hub.
- Koppelkansen van energiehubs met mobiliteitshubs.

De gemeente levert de komende drie jaar inzet op:

Buurt- en wijkhubs:

- Formuleren van een strategie voor de ontwikkeling en exploitatie voor buurt- en wijkhubs in bestaande en nog te ontwikkelen stad (netwerk van hubs, governance, financiering).
- Realiseren van 15-20 buurthubs in Amsterdam binnen het project eHUBS (uitgevoerd door CTO).
- Verkennen van de mogelijkheden om het aantal buurthubs verder uit te breiden na 2021, bij gebleken succes.
- Opzetten van pilots met buurthubs in (de gemeentelijke) parkeergarages (in samenwerking met CTO).
- Ontwikkelen van de E-lympic Mobility Hub op het Stadionplein (in samenwerking met CTO).
- Verdere gezamenlijke verkenning met Q-park om Europarking aan de Appeltjesmarkt te ontwikkelen tot wijkhub.
- Adviseren bij ontwikkeling buurt- en wijkhubs in gebiedsontwikkeling en het ontwikkelen van een handreiking voor projectmanagers.
- Realiseren van drie (tijdelijke) wijkhubs in gebiedsontwikkelingen (in samenwerking met de betreffende projectteams).
- Ontwikkelen globaal programma van eisen buurthubs en wijkhubs.
- Toewerken naar een nationaal beeldmerk van hubs. In samenwerking met de andere grote steden en het Rijk.
- Ontwikkelen digitale standaarden en interoperabiliteit (uitgevoerd door CTO).

Stadshubs:

- Realiseren van aanbod deelmobiliteit bij 5-10 stadshubs.
- Benutten van kansen om stedelijke mobiliteitsopgaven en ruimtelijke opgaven te integreren, in ieder geval voor (niet uitputtend):
 - Zeeburg bedrijvenstrook / Oostflank;
 - Metrostation Noord;
 - Station Sloterdijk;
 - Station Lelylaan.
- Onderzoeken hoe het stadsbrede (deel-)mobiliteitssysteem verder geïntegreerd kan worden in het aanbod op (trein-)stations (in samenwerking met programma deelmobiliteit).
- Het huidige gemeentelijke P+R-aanbod krijgt een update ten behoeve van het veranderde parkeer- en mobiliteitsbeleid (P+R-plan).

Regiohubs:

- Uitwerken van een toekomstbeeld van de regionale hub in 2025 met daarin onder andere ruimte voor P+R, parkeren op afstand, deelmobiliteit stad in en uit.

- Uitwerken van een regionaal financieringsvoorstel regiohubs. In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de MRA-partners.
- Opzetten van een MRA-brede strategie onder de vlag van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB), waarbij toegewerkt wordt naar een samenhangend mobiliteitssysteem waarbij ruimte is voor uitspraken over prijsbeleid, capaciteit, gewenste locaties en vormgeving (uitgevoerd door de directie Verkeer en Openbare Ruimte).

Logistieke overslag (in samenwerking met programma Logistiek):

- Opzetten van een logistieke hubstrategie per logistieke keten.
- Onderzoek naar marktbehoefte en ruimtevraag van logistieke hubs door gemeentelijke ambities op gebied van onder andere logistiek, autoluw, schone lucht, varen en afvalverwerking.
- Ontwikkelen afwegingskader voor de rol van de gemeente bij het faciliteren van logistieke hubs.
- Adviseren bij diverse projecten met een (stedelijke) vraag/behoefte aan logistieke hubs zoals de Zuidas, Appeltjesmarkt en Zeeburgereiland.
- Samen met de markt toetsen van diverse locaties/gebieden voor hubs en het verkennen van nieuwe beleidsvoornemens.
- Experimenten met vervoer over water.

Daarnaast onderzoekt het programma hoe regie op hubs kan worden gevoerd met fysieke, maar ook digitale instrumenten. De gemeente verkent haar rol in het organiseren van interoperabiliteit tussen type hubs en mobiliteitsaanbieders.

Financiering

Het uitvoeringsprogramma loopt drie jaar. Voor 2021 is €1.000.000 beschikbaar gesteld om een projectorganisatie in te richten. Voor de jaren 2022 en 2023 is elk jaar €750.000,- beschikbaar binnen het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF).

Daarnaast zijn er middelen beschikbaar vanuit programma logistiek, CTO (Europese subsidie), programma deelmobiliteit en het team uitstootvrije mobiliteit. Met deze programma's wordt nadrukkelijk samengewerkt, ook in de dekking van onderzoek en projecten. Tevens zoekt het uitvoeringsprogramma hubs samenwerking en co-financiering met externe partners zoals de Vervoerregio Amsterdam, provincie, Rijk en EU.

Monitor en evaluatie

In het derde kwartaal van 2022 volgt een evaluatiemoment om de balans op te maken en bij te sturen. Dan wordt gemonitord of de inspanningen bijdragen aan de doelen zoals geformuleerd in hoofdstuk 1 en 2.

In het najaar van 2023 volgt de eindevaluatie van het programma met een voorstel met vervolgstappen.

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam
Verkeer en Openbare Ruimte
December 2021

Contact
hubs@amsterdam.nl

Vormgeving
Vorm de Stad, Dirk van der Burgh

