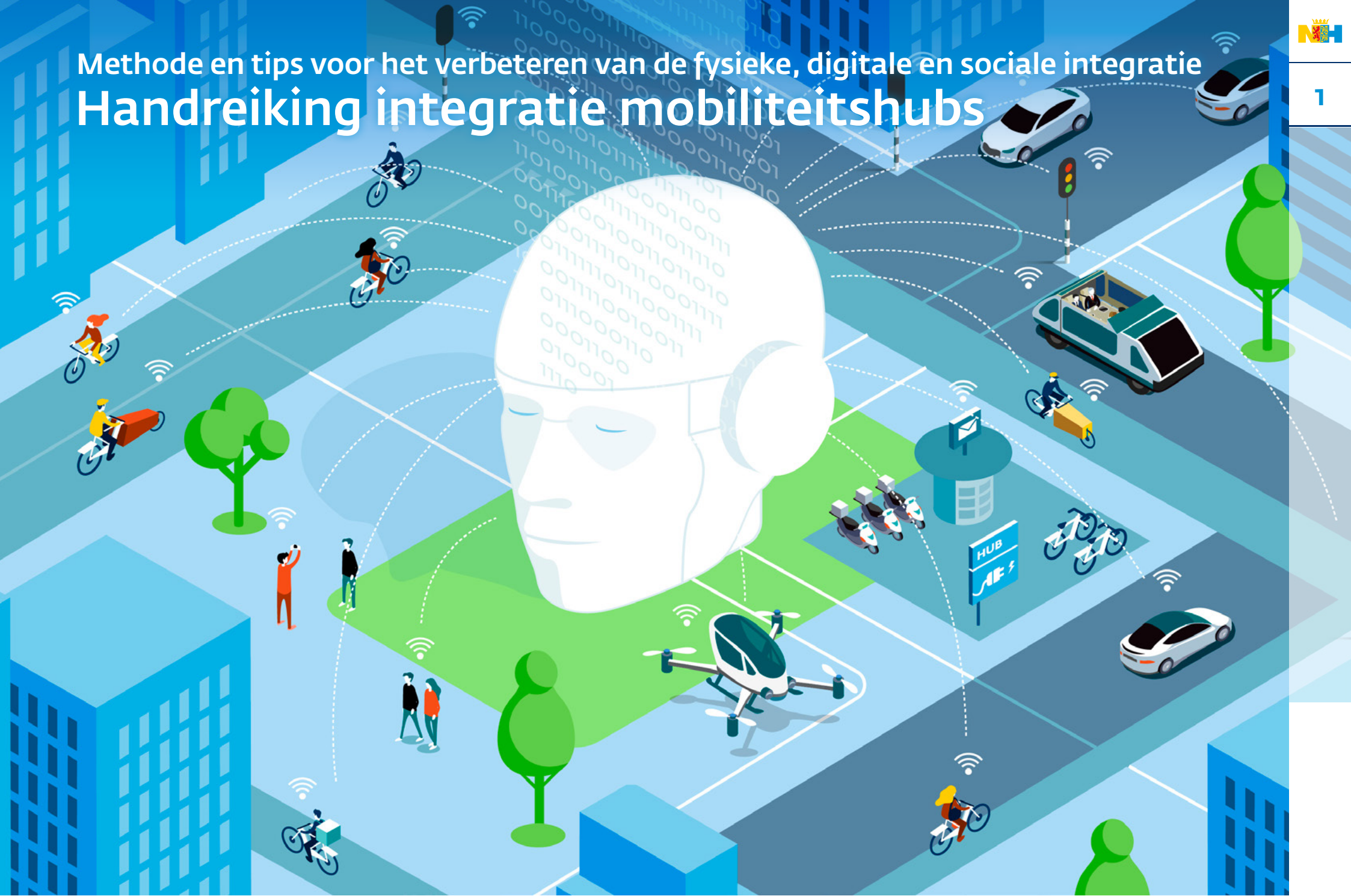


Methode en tips voor het verbeteren van de fysieke, digitale en sociale integratie

Handreiking integratie mobiliteitshubs



Inhoud

1 Inleiding



1 Inleiding

Noord-Holland kent een grote diversiteit aan reizigers zoals inwoners, werknemers en bezoekers die allemaal gebruik maken van het mobiliteitsnetwerk. Ze hebben uiteenlopende behoeften tijdens hun reis en bij het op- en overstappen. Denk aan forenzen en studenten die dagelijks naar hun werk of studie reizen. Of aan inwoners en toeristen die de provincie verkennen of vrienden en familie bezoeken. De vraag is: hoe kunnen we voor alle doelgroepen toegankelijke en geïntegreerde mobiliteitsoplossingen bieden, die passen bij de specifieke wensen en behoeften van de reizigers en bovendien flexibel en vrij reizen voor iedereen garanderen.

Mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs zijn voor het faciliteren van vervoer via verschillende modaliteiten een essentiële schakel. Hubs zijn knooppunten in het vervoersnetwerk, waar reizigers kunnen opstappen, uitstappen en overstappen in hun reis en waar vervoersmiddelen zoals de trein, bus, tram, fiets, auto en deelvervoer samenkomen. Een netwerk van hubs bevordert ketenmobiliteit, vergemakkelijkt het maken van duurzame keuzes binnen het mobiliteitsaanbod, draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving en helpt om Noord-Holland bereikbaar te houden.

De Hubstrategie Noord-Holland, die in het najaar van 2023 is vastgesteld, vat de ambitie van de provincie samen, beschrijft welke hubs we onderscheiden en wat de rol van de provincie bij de realisatie van de hubs is.

Sociale functie hub

Naast knooppunt in het vervoersnetwerk hebben mobiliteitshubs steeds vaker een functie als ontmoetingsplek waar mensen elkaar treffen, informatie delen, elkaar uitzwaaien of verwelkomen, verblijven en boodschappen doen. En hiermee spelen hubs ook een steeds grotere rol bij het creëren van een inclusieve samenleving en sociale cohesie op de plek.

De vraag is hoe de gebruikswaarde en het reisgemak op deze plekken kan worden verhoogd. Het is duidelijk dat het in ieder geval nodig is om inzicht te krijgen in de wensen en behoeften van (potentiële) gebruikers. Dit lukt ons steeds beter. Maar er is meer. Om dit goed in beeld te krijgen, heeft bureau UUM in opdracht van de provincie op basis van onderzoek van o.a. de Universiteit Twente de 'Smarthub-

integratieladder' toegepast die laat zien hoe hubs scoren op de *fysieke, digitale én democratische (sociale)* integratie en waar nog kansen liggen voor verbetering. Op basis daarvan drie aanbevelingen die de kern vormen van deze handreiking:

- Integreer hubs fysiek: toegankelijk, zichtbaar en met vraaggericht aanbod
- Integreer hubs digitaal: beschikbaar voor iedereen, in één systeem en prikkelend
- Integreer hubs democratisch: sociaal leren en betrekken van doelgroepen

Leeswijzer

Deze handreiking is opgesteld om de het gebruik en gebruikswaarde van hubs in Noord-Holland te kunnen vergroten. Op basis van de 'Smarthub-integratieladder' worden de mogelijkheden in beeld gebracht, tips en aanbevelingen gedaan waarmee ontwikkelaars van hub hun voordeel kunnen doen.

De opbouw is als volgt. Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 het kader uitgelegd. Allereerst wat we verstaan onder de begrippen 'slimme hub' en 'Smarthub-integratieladder'. Vervolgens lichten we toe welke mobiliteitshubs voor deze handreiking zijn onderzocht en waarom we voor deze locaties hebben gekozen.

Daarna staan we in hoofdstuk 3 stil bij de doelgroepen van hubs. Wie maken er gebruik van hubs? Welke doelgroepen zijn er te onderscheiden? Per onderzochte hublocatie brengen we dit in beeld. Daarna beoordelen we in hoofdstuk 4 – op basis van de Smarthub-integratieladder – de gekozen hublocaties op de mate van integratie. In hoeverre zijn ze smart?

Hoofdstuk 5 geeft antwoord op de vraag hoe verdere integratie kan worden bevorderd. In het laatste hoofdstuk, hoofdstuk 6, is per locatie in beeld gebracht welke kansen er zijn en worden hiertoe aanbevelingen gedaan.

2 Slimme hubs als gamechanger



2 Slimme hubs als gamechanger

In dit hoofdstuk lichten we toe wat we verstaan onder de zogenaamde 'slimme hub' en 'Smarthub-integratieladder' en waarom dit van belang is. Daarna lichten we toe op welke hubs we in deze handreiking de 'Smarthub-integratieladder' in Noord-Holland gaan toepassen. Om zo te laten zien wat de toepassing van de ladder in de uitvoering oplevert.

Uitgangspunt is dat we het gebruik en de gebruikswaarde van mobiliteitshubs in Noord-Holland kunnen bevorderen door hubs 'slimmer' te maken. Hierbij is de integratie van hubs essentieel. Met de zogenoemde 'Smarthub-integratieladder' komen we tot nieuwe inzichten voor het integreren van hubs op fysiek, digitaal en sociaal vlak. Daarbij zijn er drie kernboodschappen:

- Integreer hubs fysiek: toegankelijk, zichtbaar en met vraaggericht aanbod
- Integreer hubs digitaal: beschikbaar voor iedereen, in één systeem en prikkelend
- Integreer hubs democratisch: sociaal leren en betrekken van doelgroepen

Smarthub-integratieladder

De integratieladder definieert slimme mobiliteitshubs. Zogenaamde smarthubs' zijn hubs die hoge niveaus van fysieke, digitale en democratische integratie bieden. Deze methode voor het beoordelen van hubs komt voort uit internationaal onderzoek van o.a. de Universiteit Twente. Hoe hoger de hub scoort op de ladder, hoe slimmer de mobiliteitshub wordt beoordeeld.

Wanneer is een hub een smarthub?

Concreet moet een hub minimaal niveau 2 op de ladder voor fysieke, digitale én democratische integratie scoren om als smarthub uit de test te komen. De hypothese is dat het bevorderen van deze integratie leidt tot meer gebruik en een hogere gebruikswaarde en -tevredenheid. Hiermee zal ook de maatschappelijke impact van de desbetreffende hub naar verwachting hoger worden. Bijvoorbeeld in termen van vervoersgelijkheid, minder autogebruik en -bezit en de impact op emissies. Met andere woorden: slimme mobiliteitshubs met hoge integratieniveaus kunnen een gamechanger zijn voor het behalen van ruimtelijke en maatschappelijke doelen.

Integratie: fysiek, digitaal en democratisch

De Smarthub-integratieladder is gebaseerd op drie dimensies: de fysieke, digitale en democratische integratiedimensie.

- De fysieke dimensie beschrijft de verbinding tussen meerdere vervoersmodaliteiten en andere functies en voorzieningen die aanwezig zijn in de hubomgeving.
- De digitale dimensie beschrijft hoe informatie van verschillende mobiliteitsdiensten is geïntegreerd in digitale platformen en de toegankelijkheid hiervan.
- De democratische dimensie focust op de beginselen van participatie, waarbij stakeholders en burgers worden betrokken bij de hubontwikkeling. De inzet is om verschillende doelgroepen beter te betrekken bij de hubontwikkeling. Om zo meer passende en inclusieve hubs te creëren, hubs die voorzien in de behoeften van de (potentiële) gebruikers.



Hubs in Noord-Holland: kansrijke hublocaties.

Bron: Mobipunt.

	Fysieke integratie	Digitale integratie	Democratische integratie
4	Conflictvrij en met placemaking	Integratie van maatschappelijke doelen, beleid en prikkels	Sociaal leren: onaanpasbaar aanbod van mobiliteit en voorzieningen
3	Zichtbaarheid en merkbekendheid	Integratie van het dienstaanbod	Integratie van verschillende kennis en lokale expertise
2	Bewegwijzering en universele vormgeving	Integratie van het boeken en betalen via een universeel platform	Bewuste betrokkenheid van belanghebbenden, inclusief gebruikers
1	Aanvaardbare loopafstanden tot gedeeld en openbaar vervoer	Digitale integratie van informatie	Passende vertegenwoordiging van de belangen van (kwetsbare) gebruikers
0	Geen fysieke integratie	Geen digitale integratie	Geen betrokkenheid van belanghebbenden of aandacht voor belangen van gebruikers

Treden binnen de drie integratiedimensies: de Smarthub-integratieladder.

Maatschappelijke impact van hubs

De ladder maakt het mogelijk verschillende hubs met een verschillend aanbod aan diensten te vergelijken en daarnaast de potentiële maatschappelijke effecten in te schatten. Door de ladder toe te passen op mobiliteitshubs in Noord-Holland beoordelen we welke kenmerken op termijn meer gebruik, gebruikerswaarde en gebruikerstevredenheid en daarmee grotere maatschappelijke effecten creëren. De inzet is het werken aan de doelen zoals benoemd in de hubstrategie van de provincie:

- bereikbaarheid voor iedereen
- toegang tot duurzame mobiliteit
- vitale en leefbare dorpen en steden

Verschillende typen hubs

De provinciale hubstrategie noemt zes verschillende typen hubs op basis van de mate van stedelijkheid van de hubomgeving en de (gewenste) bereikbaarheids-schaal van de hub. Elk type hub heeft zo een eigen rol en functie in het netwerk en variëren qua maat, schaal en aanbod. De ene hub heeft een meer ontsluitende functie (zoals de wijkhub) en een andere is meer gericht op de overstap (zoals de regiohub). We reflecteren op deze meer aanbodgerichte typologieën door te kijken naar de aansluiting op de behoeften van de doelgroepen.

De hubs in deze handreiking zijn verdeeld over vier hubtypen:

1. **STADSHUB:** ligging in een stedelijke omgeving, vaak nabij stadscentrum; stedelijke en (inter)regionale bereikbaarheid.
2. **WIJKHUB:** ligging in een stedelijke omgeving, bereikbaarheidsschaal is gericht op het schaalniveau van de stad, buurt of dorp.
3. **REGIOHUB (stadsrandhub):** ligging aan de rand van het stedelijk gebied; op de grens van stedelijke en (inter)regionale/nationale bereikbaarheidsschaal.
4. **REGIOHUB (corridorhub):** ligging in een minder stedelijke omgeving, vaak in een dorp of landelijk gebied; (inter)regionale en (inter)nationale bereikbaarheidsschaal.

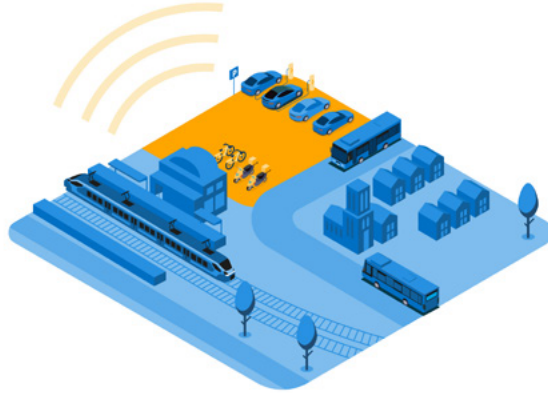


Maatschappelijke doelen uit de hubstrategie Noord-Holland.

Regiohub - corridorhub

Doel
Faciliteren overstap auto en fiets op OV

Locatie
Op afstand van de stad, schakel tussen lokale/regionale en landelijk mobiliteits-netwerk.



Provincie Noord-Holland

Doelgroep
Bewoners uit de regio, bezoekers, forenzen en studenten en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen

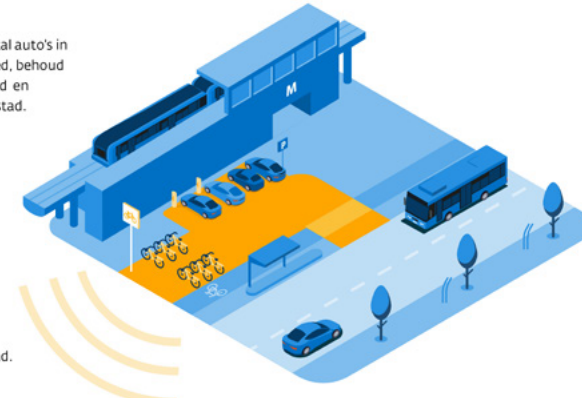


Regiohub-stadsrandhub

Doel
Verminderen aantal auto's in het stedelijk gebied, behoud van bereikbaarheid en toegankelijkheid stad.

Locatie
P+R locatie aan de rand van de stad.

Provincie Noord-Holland



Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen, studenten en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Stadshub

Doel
Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad.

Locatie
OV-locatie met goede ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram of snelbus) en overig stedelijk OV (bus).



Provincie Noord-Holland

Doelgroep
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren.

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Wijkhub

Doel
Ruim aanbod bieden van deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto.

Locatie
Centraal in de wijk, nabij voorzieningen.

Provincie Noord-Holland



Doelgroep
Bewoners en bezoekers

Vervoersmiddelen



Voorzieningen



Op basis van het hierboven genoemde is de aandacht in deze handreiking gericht op 10 hublocaties, die zijn verdeeld over 4 hubtypen uit de provinciale hubstrategie. De locaties liggen verspreid over de provincie met elk een andere ruimtelijke én sociale context. Het gaat om de volgende tien hubs:

1. station **Alkmaar**
2. station **Alkmaar-Noord**
3. station **Amsterdam Sloterdijk**
4. knooppunt **Crailo**
5. Mobipunt en station **Den Helder-Zuid**
6. Mobipunt en ov-halte **Den Oever**
7. (H)ov-halte **Haarlem Nieuw Zuid**
8. Mobipunt en ov-halte **Middenmeer**
9. P+R **Muiden**
10. station **Zaandam-Kogerveld**

2x STADSHUB:	3x REGIOHUB (stadsrandhub):	3x WIJKHUB:	2x REGIOHUB (corridorhub):
<ul style="list-style-type: none"> • Alkmaar (station) • Amsterdam Sloterdijk (station) 	<ul style="list-style-type: none"> • AlkmaarNoord (station) • Haarlem Nieuw Zuid • P+R Muiden 	<ul style="list-style-type: none"> • knooppunt Crailo • Den Helder Zuid • Zaandam Kogerveld (station) 	<ul style="list-style-type: none"> • Den Oever • Middenmeer



Locaties Noord-Holland.

3 Doelgroepen: potentiële gebruikers



3 Doelgroepen: potentiële gebruikers

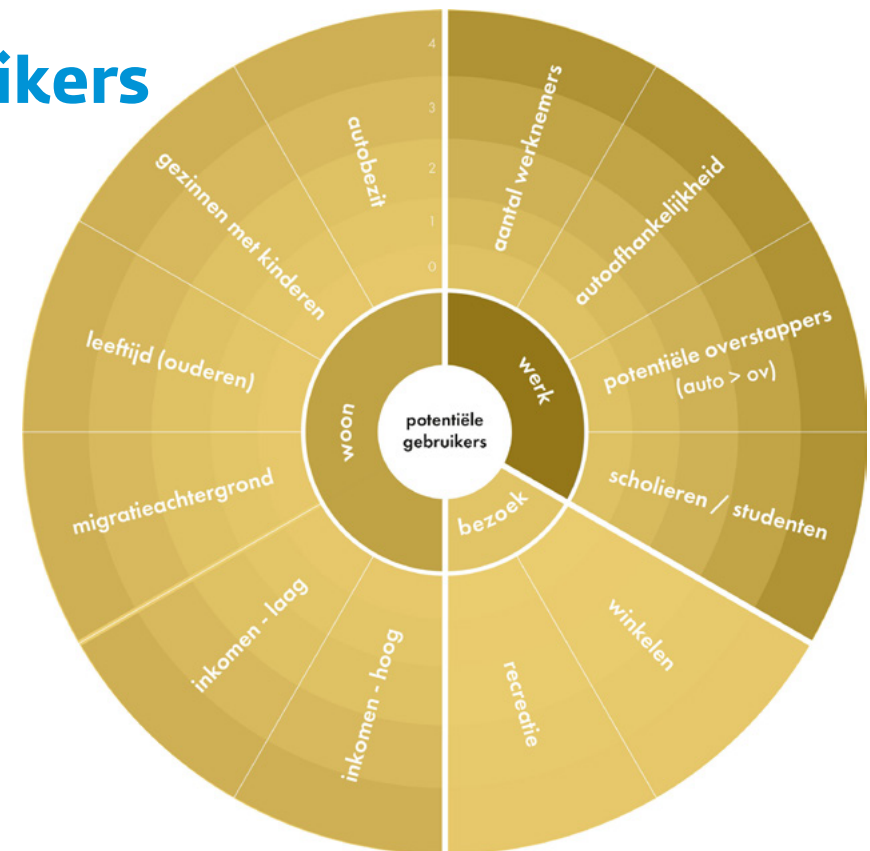
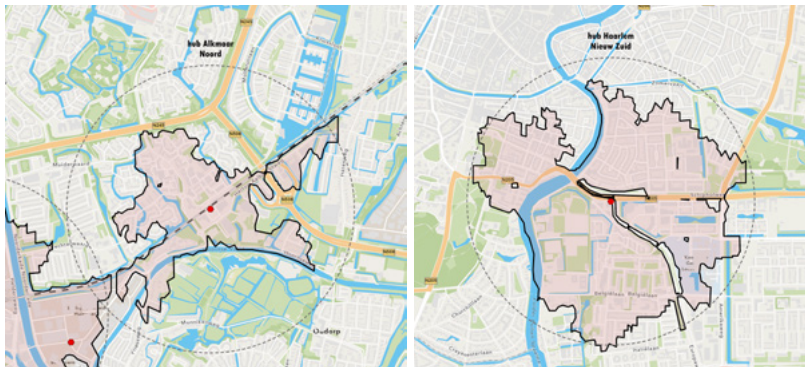
De integratie van hubs is van belang voor de gebruiker van de hub. Om die reden is voor elke hublocatie een doelgroepenprofiel opgesteld om inzicht te krijgen in potentiële gebruikers. Voor wie is de hub en wat zijn de wensen en behoeften? Welke functie kan de hub voor hen vervullen?

Functie van de hub verschilt per gebruiker

Voor wie ontwikkel je de hub? En hoe betrek je hen bij de hubontwikkeling? Om aanbevelingen te kunnen geven over de integratie van hubs onder gebruikers is inzicht nodig om de functie van een hub inzichtelijk te maken. Het verschilt per gebruiker wat de functie van een hub is en kan zijn. Natuurlijk kan dit gaan over het faciliteren van een overstap in de reis maar vaak is een hub ook een opstappunt, een eindpunt of een verblijfsplek. Met de doelgroepenprofielen proberen we beter zicht te krijgen op kansrijke functies, passend bij het specifieke profiel van inwoners, werknemers en bezoekers van de hubomgeving.

Doelgroepen binnen bereik van de hub

De doelgroepenprofielen geven inzicht in de typen inwoners, werknemers en voorzieningen binnen 5 minuten fietsen (10 tot 15 minuten lopen) van de hub. Dit noemen we de directe hubomgeving. Het geeft de demografische kenmerken weer van potentiële gebruikers. Hierna worden deze profielen per hub verder



Knoppen om aan te draaien: uitwerking integratieladder in 12 concrete indicatoren.

toegelicht. Daarbij is gekeken naar sociaaleconomische kenmerken en autobezit van omwonenden, de autoafhankelijkheid van werknemers en potentiële overstappers (auto > ov) op basis van banen in de omgeving. Ook is gekeken naar de redenen voor een bezoek aan de hub en omgeving op basis van aanwezigheid van recreatieve en onderwijs gerelateerde voorzieningen. Voor deze analyses is gebruik gemaakt van data van het CBS en LISA.

Niet elke hub heeft dezelfde doelgroep

De 10 hubs liggen op verschillende plekken in de provincie met elk een eigen sociale context. De profielen laten grote verschillen zien en geven een eerste kleuring van het type potentiële gebruikers van de hub. Bijvoorbeeld op het

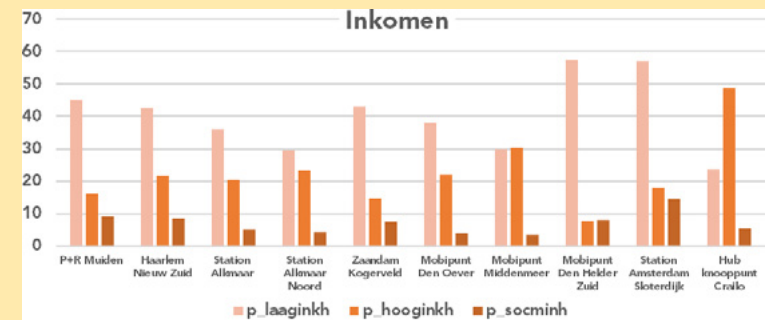
gebied van inkomensniveaus (zie tabel 3.4), leeftijd en migratieachtergrond van omwonenden. Het vormt de basis voor een dialoog over wensen en behoeften van gebruikers en de functie van de hub. Wanneer zich in de hubomgeving meer huishoudens bevinden met een lager inkomen is het bijvoorbeeld interessant om goedkopere alternatieven te verkennen.

Kwetsbare groepen nadrukkelijk betrekken

De analyse laat o.a. de sociaaleconomische kenmerken van omwonenden zien. Op deze manier krijgen we beter inzicht in de aanwezigheid van kwetsbare groepen in de hubomgeving. Hiervoor kijken we gericht naar leeftijd (ouderen en kinderen), huishoudens met een lager inkomen en migratieachtergrond. Uit onderzoek van UTwente blijkt dat deze groepen vaker moeite hebben bij het gebruik van hubfuncties. Of dat ze de veiligheid en toegankelijkheid op de hub anders ervaren. Daarnaast zijn ook huishoudens met een hoger inkomensniveau en het gemiddelde autobezit van huishoudens in de hubomgeving meegenomen.

Het inkomensniveau verschilt per hublocatie

Per hub is onder andere gekeken naar het percentage huishoudens met een hoger of lager inkomensniveau en het percentage onder het sociaal minimum. Het inkomensniveau heeft gevolgen voor het te besteden bedrag voor mobiliteitsvoorzieningen.



Per hub is in beeld gebracht wat opvalt



Station Alkmaar (STADSHUB)

- Meer gezinnen met lagere inkomens dan gezinnen met hogere inkomens.
- Het autobezit in de omgeving is relatief laag.
- Relatief veel werknemers in de omgeving, veelal werkzaam in branches die naar verwachting niet per se afhankelijk zijn van autogebruik.
- In de omgeving van de hub zijn veel winkels en recreatieve bestemmingen te vinden. Bezoekers hiervan zijn een belangrijke doelgroep.



Station Alkmaar-Noord (REGIOHUB, stadsrandhub)

- Relatief weinig inwoners in de omgeving.
- Huishoudens in de omgeving bestaan vaak uit gezinnen met kinderen (36%).
- 30% van omwonenden heeft een lager inkomen.
- Hub is gunstig gelegen t.o.v. recreatieve bestemmingen in de omgeving.
- De hub ligt dichtbij verschillende onderwijsinstellingen. Studenten en scholieren zijn een belangrijke doelgroep.



Station Amsterdam Sloterdijk (STADSHUB)

- De inwoners in de omgeving hebben vaak een migratieachtergrond.
- Relatief veel van de inwoners in de omgeving is tussen de 25 en 45 jaar oud, weinig ouderen.
- Meer omwonenden met een lager inkomen dan hoog inkomen.
- Autobezit van omwonenden is redelijk hoog.
- Hoeveelheid arbeidsplaatsen en scholen in de omgeving is hoog. Autoafhankelijkheid is naar verwachting laag.



Haarlem Nieuw Zuid (REGIOHUB, stadsrandhub)

- Doelgroepenprofiel voor deze hub is breed. Inwoners zijn over het algemeen van alle leeftijden en alle typen huishoudens.
- Circa 30% van de bevolking heeft een migratieachtergrond.
- Meer dan 40% van de omwonende huishoudens heeft een relatief laag inkomen.
- Hubomgeving kent veel onderwijsinstellingen.
- Hub wordt gebruikt als overstaphub.



P+R Muiden (REGIOHUB, stadsrandhub)

- Hub In de directe hubomgeving zijn nauwelijks werkplekken te vinden. Hetzelfde geldt voor winkels en recreatieve voorzieningen.
- Het aantal potentiële overstappers is hoog vanwege de ligging nabij de A1 en het aantal arbeidsplaatsen in o.a. Amsterdam.
- Het aantal inwoners in de omgeving (ca. 400) is ook redelijk laag.
- Huishoudens in de omgeving zijn vaak gezinnen met kinderen.
- Circa 50% van huishoudens heeft een lager inkomen. 57% woont in sociale huur.



Knooppunt Craillo (WIJKHUB)

- Weinig inwoners in de directe omgeving. (De hublocatie is nu niet goed ontsloten voor de fietser. Veel inwoners van Craillo moeten daardoor langer fietsen of lopen om gebruik te maken van de hub.)
- Huishoudens in de omgeving hebben een hoog inkomen. Gemiddelde WOZ-waarde is 793.000,--.
- Relatief veel inwoners met een migratieachtergrond.
- Hub functioneert als poort voor bezoekers van het omliggende recreatieve landschap.



Station Zaandam-Kogerveld (WIJKHUB)

- Er wonen relatief gezien veel mensen in de directe omgeving van de hub.
- Inwoners hebben over het algemeen een lager inkomen (50%) en wonen in sociale huur (ca. 40%).
- 34% van de omwonenden heeft een migratieachtergrond.
- Relatief veel arbeidsplaatsen in de omgeving. Naar verwachting is de autoafhankelijkheid groot.
- Hub functioneert als poort naar recreatieve plekken.



Den Helder-Zuid (WIJKHUB)

- Omgeving kent weinig arbeidsplaatsen.
- Hub functioneert deels als overstaphub maar voornamelijk als ontsluitende hub voor omwonenden.
- In de omgeving wonen veel ouderen.
- Inkomensniveau van omwonenden is vaak lager.
- Hub functioneert als poort naar recreatieve plekken.



Den Oever (REGIOHUB, corridorhub)

- In de directe omgeving van de hub zijn weinig arbeidsplaatsen te vinden.
- Ongeveer een kwart van de omwonenden is 65 jaar of ouder (26%).
- Weinig omwonenden met een migratieachtergrond.
- Autobezit bij omwonenden is redelijk hoog. Huishoudens hebben gemiddeld meer dan 1 auto.



Middenmeer (REGIOHUB, corridorhub)

- Veel huishoudens in de omgeving hebben 2 of meer auto's in bezit.
- Huishoudens in de directe omgeving bestaan vaak uit gezinnen met kinderen (43%).
- Weinig inwoners met een migratieachtergrond.
- Hub functioneert deels als overstaphub in de regio.
- Weinig arbeidsplaatsen in de directe omgeving.

4 Beoordeling onderzochte hubs



4 Beoordeling onderzochte hubs

De hubs zijn beoordeeld op hun fysieke, digitale en democratische integratie. Deze beoordeling is samen met projectleiders van de hubontwikkeling gedaan. De scores liggen tussen de 0 en 4 waarbij 0 de laagste score is en 4 het hoogst haalbare. Hoe hoger de hub scoort op de ladder, hoe slimmer de mobiliteitshub.

Van tien hubs uit de studie zijn acht hubs beoordeeld op hun integratie. Dit zijn de acht hubs waar nu al deelmobiliteit te vinden is. Voor de locaties Haarlem Nieuw-Zuid en Crailo is dit nog niet aan de orde. Deze beoordeling is gericht op de huidige situatie en vormt de basis voor de dialoog met lokale experts over integratie. De indicatoren zijn te lezen als 'knoppen' om aan te draaien voor het bevorderen van de integratie. Lokale experts en betrokkenen bepalen samen wat de ambities zijn en hoe aan deze knoppen wordt gedraaid.

Hoe zijn de hubs beoordeeld?

Voor de toepassing in Noord-Holland zijn de drie integratiedimensies vertaald naar concrete indicatoren. Samen met projectleiders van de hubs is een kwalitatieve beoordeling geven van de integratie d.m.v. een vragenlijst. Op de volgende pagina's zijn de scores van de individuele hubs toegelicht.

Per hublocatie is de score te zien voor alle indicatoren en een totaalscore binnen de integratiedimensie. Dit laatste is af te lezen in de binnenste cirkel van de diagrammen. De totaalscores zijn gebaseerd op de laagste score van alle indicatoren. De totaalscore gaat pas omhoog wanneer op alle vier de indicatoren binnen de dimensie hoger wordt gescoord.



Knoppen om aan te draaien: uitwerking integratieladder in 12 concrete indicatoren.

4.1 Fysieke integratie

De fysieke dimensie beschrijft hoe de hub is geïntegreerd in de omgeving. Het gaat daarbij om de verbinding tussen meerdere vervoersmodaliteiten en andere functies en voorzieningen die aanwezig zijn in de hubomgeving. De herkenbaarheid en toegankelijkheid van de hub spelen hierin een belangrijke rol.

<p>Beschikbaarheid van (deel)vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> • aantal beschikbare modaliteiten • kwaliteitscriteria: nabijheid (is deelmobiliteit op loopafstand) en zichtbaarheid 	<p>Aanwezigheid van voorzieningen</p> <ul style="list-style-type: none"> • aanwezigheid van voorzieningen op de hub (fietsparkeerplekken, cafés en praktische voorzieningen: bagagekluisen en wifi) • aanwezigheid van informatievoorzieningen
<p>Ruimtelijk ontwerp</p> <ul style="list-style-type: none"> • zichtbaarheid en duidelijkheid van de bewegwijzering en informatievoorzieningen • gebruik van 1 logo/manier van branding • aangename omgeving en ontwerp 	<p>Toegankelijkheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • mate van inclusief ruimtelijk ontwerp (o.a. toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers, simpel en intuïtief gebruik en logische routes) • toegankelijkheid van diensten (zoals winkels, kiosken, of pakketautomaten)

4.2 Digitale integratie

Deze dimensie beschrijft hoe informatie van verschillende mobiliteitsdiensten is geïntegreerd in digitale platformen en de toegankelijkheid hiervan. Ook is boekingsondersteuning en de mate waarop gebruikers worden gestimuleerd om duurzaam te reizen van belang.

<p>Integratie van aanbieders</p> <ul style="list-style-type: none"> • integratie van verschillende aanbieders in één online omgeving • mogelijkheden om een ketenreis te boeken en betalen binnen één applicatie 	<p>Boekingsondersteuning en -opties</p> <ul style="list-style-type: none"> • het combineren van digitale en analoge manieren van reizen boeken (plekken waar je een fysiek ticket kunt kopen) • andere maatregelen om minder digitaal vaardige mensen te helpen, zoals trainingen
<p>Inclusief ontwerp</p> <ul style="list-style-type: none"> • inclusieve vormgeving van digitale omgeving (meerdere talen, gebruik van tekst en beeld) • ontwerp van applicaties die rekening houdt met slechtzienden en gebruikers met een leesbeperking, simpel ontwerp 	<p>Stimulansen en prikkels</p> <ul style="list-style-type: none"> • meenemen en toelichten van beleidsdoelen in het ontwerp van de applicatie • mate waarin gebruikers worden gestimuleerd om te kiezen voor duurzame mobiliteit zoals met gamificatie of andere incentives

4.3 Democratische (sociale) integratie

De democratische dimensie focust op de beginselen van participatie. Kortom de mate waarin stakeholders en bewoners worden betrokken bij de ontwikkeling van de hub. Nadrukkelijk wordt ook gekeken naar het betrekken van kwetsbare groepen en sociaal leren van participanten op de langere termijn.

<p>Democratische waarde voor stakeholders</p> <ul style="list-style-type: none"> • meenemen van stakeholders (zoals eigenaren, huurders, ontwikkelaars en maatschappelijke organisaties) in het planvormingsproces en ontwerp van de hub • mate van samenwerking en co-creatie • institutionalisering van lokale stakeholders met allianties, project- of klankbordgroepen 	<p>Betrekken van kwetsbare groepen</p> <ul style="list-style-type: none"> • mate waarin kwetsbare groepen gericht aandacht krijgen en worden betrokken bij de planvorming. • hoeveelheid van betrokken kwetsbare doelgroepen • mate waarin relevantie voor kwetsbare groepen onderdeel is van het planvormingsproces
<p>Democratische waarde voor gebruikers</p> <ul style="list-style-type: none"> • meenemen van omwonenden, werknemers en andere (potentiële) gebruikers in het planvormingsproces en ontwerp van de hub • mate van samenwerking en co-creatie • institutionalisering van lokale gebruikers met project- of klankbordgroepen. 	<p>Betrokkenheid van deelnemers</p> <ul style="list-style-type: none"> • mate waarin gebruikers onderdeel uitmaken van de besluitvorming en er sprake is van eigenaarschap • sociaal leren: mate waarin gebruikers blijvend betrokken zijn bij de ontwikkeling en in latere stadia (na realisatie) nog actief meedenken

Beoordeling van de hubs

Hieronder een korte beschrijving van scores van individuele hublocaties op de drie integratiedimensies.



Station Alkmaar (STADSHUB)

Scoort hoog op fysieke integratie, mede door de vele voorzieningen en goede toegankelijkheid. Digitale integratie focust nog te veel op openbaar vervoer alleen. Deelvervoer is niet geïntegreerd. Voor zover bekend heeft er geen (gebruikers) participatie plaatsgevonden.



Station Amsterdam Sloterdijk (STADSHUB)

Veel voorzieningen en deelvervoeropties aanwezig. Scoort lager op fysieke en digitale toegankelijkheid. Tot op heden is er weinig aandacht geweest voor participatie en het betrekken van gebruikers in de hubontwikkeling.



Station Alkmaar-Noord (REGIOHUB, stadsrandhub)

Fysieke integratie scoort goed voor toegankelijkheid en deelvervoer, minder op voorzieningen en ontwerp. Digitale integratie is alleen gericht op openbaar vervoer. Info over democratische integratie ontbreekt.



P+R Muiden (REGIOHUB, stadsrandhub)

Redelijk aanbod van mobiliteits- en informatievoorzieningen als P+R. Geen focus op andere voorzieningen of deelvervoer. Participatie met stakeholders en omwonenden is tot op heden minimaal.



Station Zaandam-Kogerveld (WIJKHUB)

Nog geen smarthub te noemen, biedt hiervoor te weinig geïntegreerde mobiliteitsvoorzieningen en deelvervoeropties. Niet zichtbaar en toegankelijk als hub. Tot op heden is er weinig aandacht geweest voor digitale en democratische integratie.



Mobipunt en station Den Helder-Zuid (WIJKHUB)

Scoort hoog op democratische integratie. Er is ingezet op actieve samenwerking met stakeholders en gebruikers in de ontwikkeling van de hub. Digitale integratie beperkt zich tot het openbaar vervoer. Fysieke integratie scoort relatief laag, met name vanwege het beperkte aanbod van voorzieningen en deelmobiliteit.



Mobipunt Den Oever (REGIOHUB, corridorhub)

Als regiohub zichtbaar en voldoende voorzieningen, maar mist nog duidelijke bewegwijzering. Digitale integratie van deelvervoer ontbreekt. Wel is ingezet op actieve participatie met stakeholders en gebruikers. Mist nog specifieke focus op kwetsbare groepen zoals ouderen en omwonenden met een lager inkomen.



Mobipunt Middenmeer (REGIOHUB, corridorhub)

Als regiohub zichtbaar met aanbod van voldoende voorzieningen. Deelvervoeropties zijn minimaal en de overstap is niet conflictvrij. Digitale integratie ontbreekt. Er is ingezet op actieve participatie met stakeholders en gebruikers. Geen specifieke focus op kwetsbare groepen zoals gezinnen met kinderen.

5 Lessen en aanbevelingen



5 Lessen en aanbevelingen

Wanneer we de hubs naast elkaar zetten kunnen we een aantal conclusies trekken. We kunnen lessen trekken en aanbevelingen doen voor hubs in Noord-Holland in het algemeen en daarnaast concrete handvatten geven voor de individuele hubontwikkelingen. Wat zijn de meest belangrijke uitkomsten? Wat valt op?



5.1 Verhogen van de fysieke integratie

Op basis van het onderzoek zijn er vier conclusies te trekken over het bevorderen van fysieke integratie.

Hubs zijn nog geen smarthubs

De eerste conclusie is dat de acht onderzochte hubs in Noord-Holland nog geen smarthubs zijn. Een smarthub is een hub met minimaal niveau 2. Als uitgangspunt voor de fysieke integratie hanteren we hierbij dat in ieder geval deelmobiliteit aanwezig is om als hub te worden gezien. Daarnaast is er vooral nog veel vooruitgang te boeken op het gebied van digitale en democratische integratie. Hier liggen nog grote kansen.

Een hoge mate van digitale integratie vraagt bijvoorbeeld om specifieke ondersteuning voor personen met lage digitale vaardigheden (vaker ouderen of mensen met een migratieachtergrond). Het aanbieden van analoge boekingsopties of trainingen kan hierbij een optie zijn. Dit gebeurt nu nog weinig tot niet. De vraag naar deelvervoer van deze groepen vraagt nog nader onderzoek en kan juist onderdeel zijn van de participatie.

Aanbod van deelvervoer verschilt

De verschillende type hubs hebben logischerwijs een verschillend aanbod aan deelvervoeropties. De verschillen zijn groot; van een Amsterdam Sloterdijk waar meerdere vormen van deelvervoersopties worden aangeboden tot locaties Haarlem Nieuw-Zuid en Crailo waar geen deelmobiliteit is voorzien. Er ligt hier een kans om het aanbod goed in te passen op basis van de profielen van potentiële gebruikers. Daarnaast is het aanwezige deelvervoer vaak niet digitaal geïntegreerd in 1 platform (één app voor plannen, boeken en betalen).

Kleinere hubs, lagere fysieke integratie

De grotere hubs in de provincie, voornamelijk treinstations, scoren hoger op fysieke integratie dan de regionale (kleinere) hubs. Dit kan een gevolg zijn van beschikbaarheid van financiële middelen. Toch zijn er voor de kleinere hubs stappen te maken om te klimmen op de integratieladder, bijvoorbeeld door deelvervoer conflictvrij aan te bieden (zonder te hoeven oversteken of anders fysieke obstakels in de overstap), duidelijke bewegwijzering te bieden en informatie te verschaffen over de aangeboden diensten. Op deze manier kan ook een kleinere hub een smarthub worden.

Placemaking en sociaal leren nodig

Voor een optimale mate van fysieke en democratische integratie (niveau 3 of 4) is aandacht voor placemaking nodig. Dit gaat over (tijdelijke) maatregelen en voorzieningen zoals groen, bankjes, kiosk of een gemeenschapsruimte die de hub aantrekkelijker maken voor een breder publiek. Welk aanbod van voorzieningen (naast deelvervoer) wenselijk en haalbaar is, vraagt per hub maatwerk en participatie. Bij voorkeur worden gebruikers en stakeholders uit de omgeving

nadrukkelijk betrokken bij placemaking en tijdelijke interventies. En wordt op een later moment nog eens nagegaan of de hub inderdaad beter in de behoeften van gebruikers voorziet. Dit noemen we sociaal leren.



Fysieke integratie - Hub Alkmaar centrum

Mede omdat het station in Alkmaar in 2015 is verbouwd, scoort de hub hoog op fysieke integratie, de hub is aantrekkelijk ontworpen en biedt een duidelijke bewegwijzering. Ook zijn er vele voorzieningen en diensten geïntegreerd op de hub, ook omtrent toegankelijkheid en informatievoorziening.



Verhogen van fysieke integratie.

Bron afbeeldingen: www.rots-maatwerk.nl en www.leegwater.nl

5.2 Verhogen van de digitale integratie

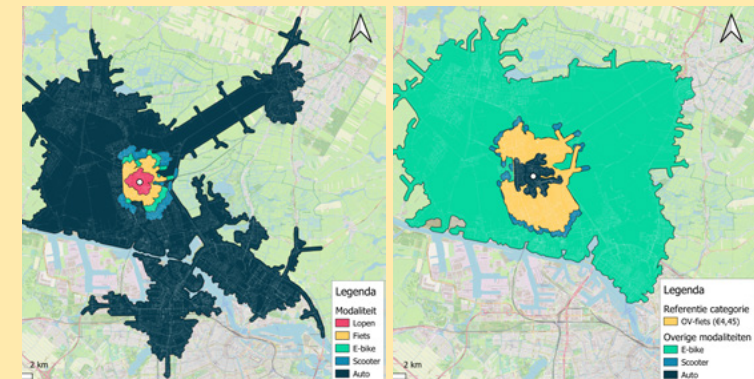
Het functioneren van hubs is te bevorderen door de integratieniveaus te verhogen. Bepaal het ambitieniveau samen met stakeholders én gebruikers. Draai als beleidsmaker of hubontwikkelaar aan de knoppen om de invulling van de hub passend te maken bij de lokale ambities, wensen en behoeften.

Analyse bereikbaarheid tegenover kosten

Voor elk van de hublocaties in Noord-Holland is een reistijd- en kostenanalyse uitgevoerd.

- De reistijdanalyse laat zien hoe ver een reiziger kan reizen met een bepaald tijdbudget (10 en 20 minuten).
- De kostenanalyse laat zien hoe ver je maximaal reist met een bepaald geldbudget (€4,45)

Conclusie is dat de verschillen groot zijn. Waar je met een deelauto het verst komt binnen de kortste tijd is deze ook het duurst. De deelfiets en e-bike zijn vaak een goedkoop alternatief.



Nabijheid van banen

Voor elke hub is onderzocht hoeveel banen er met deervoer vanaf de hub bereikbaar zijn, in verhouding tot het aantal inwoners dat deze hub binnen 10 minuten lopen kan bereiken. Met bereikbaarheidsanalyses: de tijds- en kostenisochronen voor deelmobiliteit is voor elke hub in de nabijheid van banen in beeld gebracht. De reistijd en reiskosten om banen in de omgeving te kunnen bereiken, verschilt per hublocatie. In hoofdstuk 6 wordt per hub een toelichting gegeven op deze analyse.

De meerwaarde van deelmobiliteit

Deelmobiliteit verbetert de bereikbaarheid van activiteiten en banen binnen 10 en 20 minuten aanzienlijk. De deelauto zorgt ervoor dat omwonenden van hubs banen en voorzieningen in de bredere omgeving kunnen bereiken wanneer zij niet over een eigen auto beschikken. In Amsterdam Sloterdijk en Den Helder-Zuid zijn met de deelauto de meeste banen per inwoner binnen 10 en 20 minuten reistijd te bereiken. De hub Sloterdijk geldt dat er 25 tot 40 banen per inwoner te bereiken zijn in de omgeving.

Deel e-bike als goedkoop alternatief

Bereikbaarheid van werk en voorzieningen is het grootst met een deelauto. Dit geldt zeker voor hubs die zich dichtbij ontsluitingswegen bevinden. De kostenanalyse laten echter een ander beeld zien. Met de kosten voor het huren van een ov-fiets als uitgangspunt (€4,45 per dag) is gekeken hoe ver men voor datzelfde bedrag zou kunnen komen met andere soorten deelvervoer zoals de deel e-bike, deelscooter en deelauto. Het bereik van de deelfiets is vertaald naar 20 minuten fietsen in alle richtingen. Wanneer dit bereik wordt vergeleken met andere vervoersmiddelen blijkt dat de e-bike het voordeligst is en een reiziger voor €4,45 de grootste afstand overbrugt.

Kiezen voor een passend aanbod

De deelauto is een dure vorm van deelvervoer, maar brengt je verder weg. Voor lage inkomensgroepen is het gebruik van deelauto's hierdoor niet vanzelfsprekend. Een goedkoper alternatief, zoals de e-bike of deelscooter, vergroot het bereik van een hub wanneer omwonenden lagere inkomens hebben. Sluit met het mobiliteitsaanbod aan op de doelgroepen in de omgeving. Hiermee is het grootste (maatschappelijke) effect te creëren.

Digitale integratie - Hub Amsterdam Sloterdijk

De meeste hubs scoren nog niet hoog op digitale integratie. Dit komt mede door het ontbreken van integratie van openbaar vervoer en deelvervoer in één app en het ontbreken van boekingsondersteuning. De hoogst scorende hubs zijn treinstations. Zij danken deze hoge score aan de NS-app, die het plannen van een ov-rit en de ov-fiets integreert. In Sloterdijk zijn ook de deelscooters van CHECK hieraan toegevoegd. Dit is een volgende stap richting een geïntegreerde MaaS-applicatie.



Verhogen van digitale integratie. Bron afbeeldingen: www.check.nl en www.greenwheels.nl

5.3 Verhogen van de democratische integratie

Zet de gebruiker meer centraal. Dit gebeurt nu nog te weinig. Over het algemeen scoren de Noord-Hollandse hubs laag op de democratische integratie. Wat kun je doen om deze score te verhogen? Betrek gebruikers al vroeg en vaker bij de plannen en bepaal samen de ambitie.

Blijven leren van gebruikers

Het gebruik van hubs in Nederland is niet nieuw. Het is een doorontwikkeling van bekende plekken in het mobiliteitssysteem zoals treinstations, carpoolplekken en P+R's waarin de gebruiker (de mens) steeds meer centraal komt te staan. Belangrijk hierbij is dus om deze gebruikers ook daadwerkelijk te betrekken bij de planvorming. Om zo het gesprek te voeren over wensen en behoeften, de waarde van een hub in de wijk of buurt en uiteindelijk over de invulling ervan.

De Smarthub-integratieladder beoordeelt hubs ook op dit onderdeel van hubontwikkeling. Het gaat hierbij onder andere over het permanent blijven betrekken van gebruikers. Niet eenmalig, maar vaker gedurende het planvormingsproces én daarna. 'Sociaal leren' van gebruikers en de inzichten verwerken in de plannen of het aanbod op de hub. Bouw hiervoor flexibiliteit in om eventueel de invulling van hubs aan te passen wanneer behoeften van omwonenden veranderen.

Betrekken van kwetsbare groepen

Het betrekken van kwetsbare groepen gebeurt nog weinig. Terwijl juist voor deze doelgroepen een hub de uitkomst kan bieden voor het goedkoper verplaatsen naar werk of relaties of als sociale ontmoetingsplek. Het gaat hierbij om omwonenden of gebruikers met een lage sociaaleconomische status (SES), mensen die slecht ter been of laaggeletterd. Dit is een doelgroep die niet snel gebruik zal maken van reguliere inspraakavonden of participatiemomenten. Gooi het dan ook om een andere boeg en nodig inwoners uit voor een serious gamesessie of hubsafari. Even wat anders dat wellicht de aandacht trekt. Of maak gebruik van een totaal andere events en interactieve werkvormen zoals een parkdag of een 'beeldenstorm' om de potentiële hubgebruikers te spreken over hun wensen en behoeften.

Samen de potentie bepalen

Begin al vroeg met het betrekken van lokale experts en gebruikers. Bespreek samen de wensen voor de hub en omgeving vanuit het perspectief van de doelgroep. De betrokkenheid van lokale beleidsmakers, experts, gebiedspartners en gebruikers maakt een gedeeld gevoel van eigenaarschap. Samen bepaal je het ambitieniveau en de uitgangspunten. Voor de doorontwikkeling van treinstations kan dit onderdeel zijn van het 'Handelingsperspectief OV-Knooppunten' als verdiepend onderzoek naar de hub en omgeving. In de tweede fase van dit onderzoek bepalen we de ambities en potentie voor de 10 onderzochte hubs samen met lokale experts. Hierbij reflecteren we ook op de plannen voor hubontwikkeling in Haarlem Nieuw Zuid en Crailo. De beoogde uitkomst van dit gesprek is een concretisering van doelen en acties voor het bevorderen van de integratie op de hublocaties.

Democratische integratie - Hub Den Helder-Zuid

Voor het project Den Helder-Zuid is samengewerkt met stakeholders en bewoners vanaf de start van het project. Op deze manier zijn beide groepen actief meegenomen in het proces en hebben zij ideeën kunnen aandragen, en over een langere tijd input kunnen geven. Het projectteam heeft de bewoners ook van feedback voorzien, waardoor een goede wisselwerking tot stand is gekomen. Het specifiek meenemen van kwetsbare groepen is niet gebeurd.



Toepasbare participatieve methoden

Betrek gebiedspartners en gebruikers op interactieve wijze bij het planvormingsproces. Voer de dialoog over doelen, ambities en behoeften. Inspiratieboek participatief werken aan een gezonde leefomgeving' noemt de methoden Beeldenstorm, Hubsafari, Parkdag en Serious Game.



Beeldenstorm

Hubsafari

Parkdag

Verhogen van democratische integratie

6 Aanbevelingen per onderzochte hub



6 Aanbevelingen per onderzochte hub

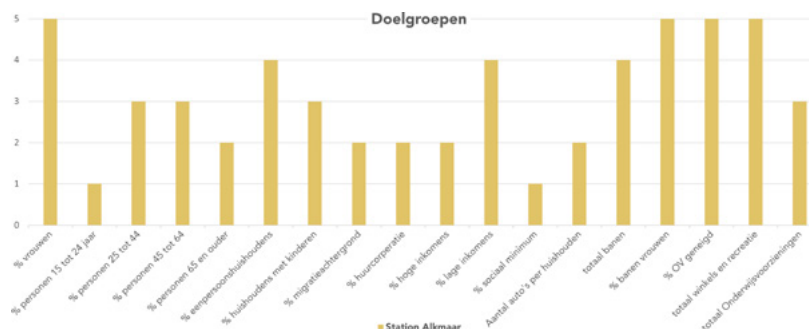
In dit laatste hoofdstuk passen we de kennis toe en laten deze zien wat dit betekent voor de verschillende projecten. Op basis daarvan worden voor de 8 hubs die zijn onderzocht, aanbevelingen gedaan.

6.1 Hub Alkmaar

De hub Alkmaar scoort hoog op fysieke integratie, mede door de vele voorzieningen en toegankelijkheid. Verbeterpunten voor fysieke integratie zijn uniforme branding, persoonlijke ondersteuning en het verbeteren van de toegang tot deelvervoer. Een deelfiets zou hier een passend extra aanbod zijn.

Fysieke integratie

- Opwaarderen van informatievoorzieningen en duidelijkheid in bewegwijzering.
- Wegnemen conflicten in het verkeer. Niet alle modaliteiten zijn op loopbare afstand en conflictvrij te vinden.
- Deelauto en deelfiets zijn aanwezig maar nu niet direct zichtbaar vanaf het station.
- Breder aanbod zou passend zijn vanwege de hoeveelheid werknemers in de omgeving en omwonenden zonder eigen auto.
- Er zijn veel voorzieningen en banen op loop- en fietsafstand van de hub te vinden. Zet maximaal in op de (deel)fiets.



Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Digitale integratie

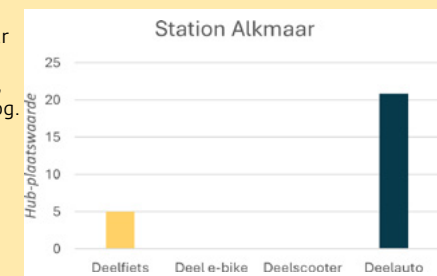
- Dankzij de NS-app wordt hoog gescoord op digitale integratie voor gebruikers. Om het gebruik te versimpelen is het advies ook de deelauto in deze applicatie te integreren.
- Er is nu geen expliciete ondersteuning voor minder geletterden en mensen die de Nederlandse taal niet spreken.

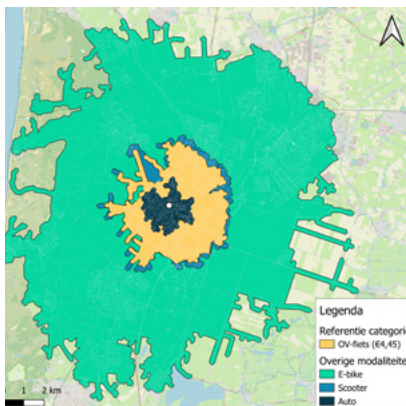
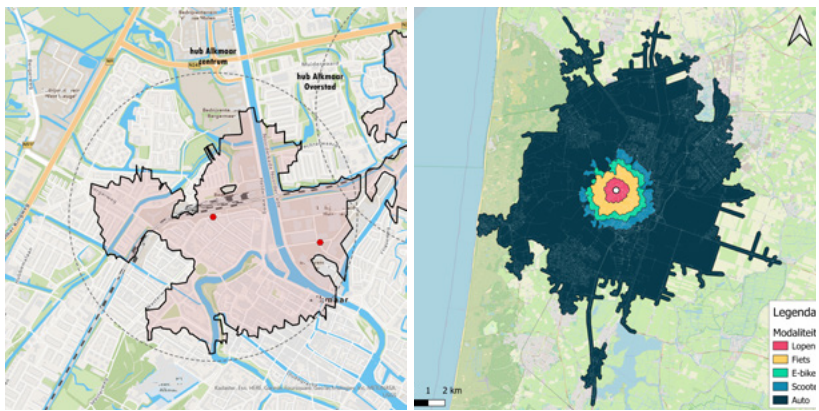
Democratische integratie

- Zet in op participatie met stakeholders. Met name de samenwerking met werkgevers kan interessant zijn vanwege grote hoeveelheid banen. Denk na over een gedragsaanpak die duurzaam reizen stimuleert.
- Zet in op brede participatie vanwege het brede doelgroepenprofiel. Omgeving kent niet alleen veel inwoners maar juist ook veel recreanten en werknemers. Zet in op gebruikersparticipatie met bijvoorbeeld openbare manifestaties of 'pleindagen'. Organiseer grotere bijeenkomsten waar iedereen welkom is om mee te praten.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- In vergelijking met de andere hubs zijn banen goed bereikbaar lopend of met de fiets.
- De deelauto vergroot het bereik, maar de gebruikskosten zijn hoog. Voor hetzelfde bedrag als een ov-fietsrit kun je met een deelauto maar enkele minuten reizen.
- Een elektrische deelfiets is op dit moment niet aanwezig, hier liggen kansen.





Reistijdsochronen:
 lokaal (5 min. fietsen),
 regionaal (10 min. reizen),
 regionaal (€ 4,45)



Bron afbeelding: www.kdbv.nl

6.2 Hub Alkmaar-Noord

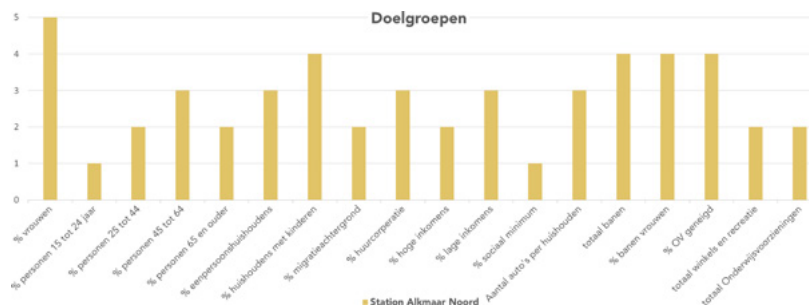
De fysieke integratie van Hub Alkmaar-Noord scoort goed op het gebied van toegankelijkheid en deelvervoer, daarentegen minder op voorzieningen en ontwerp. Digitale integratie is alleen gericht op het openbaar vervoer. De omgeving kan nog beter worden ingericht als uniforme hub, met branding en verbeterde informatievoorzieningen. Daarnaast kan de hub een grotere rol spelen als huiskamer in de wijk en zo sociale inclusie en cohesie op de locatie te bevorderen.

Fysieke integratie

- Informatievoorzieningen opwaarderen. Er ontbreekt bijvoorbeeld een informatiezuil.
- De hub heeft potentie als ontsluitende hub waarmee deze plek meer als huiskamer kan functioneren. Dit is nu niet het geval.
- Met herontwerp van het station en omgeving zijn de faciliteiten verbeterd. Het aanbod van deelvervoer is conflictvrij te bereiken.
- Locatie t.o.v. banen in de verdere omgeving is gebaat bij een e-bike. Dit zal de reikwijdte van de hub verbeteren.

Digitale integratie

- Integratie van aanbieders op de stadsrandhub kan beter. Niet al het deelvervoer is geïntegreerd.
- Focus op het bevorderen van boekingsondersteuning. Lowtech boekingsopties middels loket zou een interessante toevoeging zijn. Denk aan een gehele boeking mogelijk maken met een informatiezuil.
- Stimuleren van gedragsverandering in samenwerking met werkgevers.



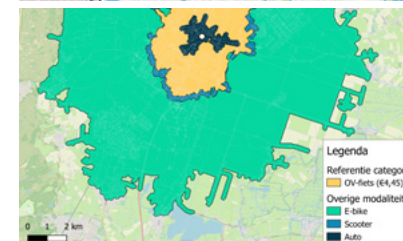
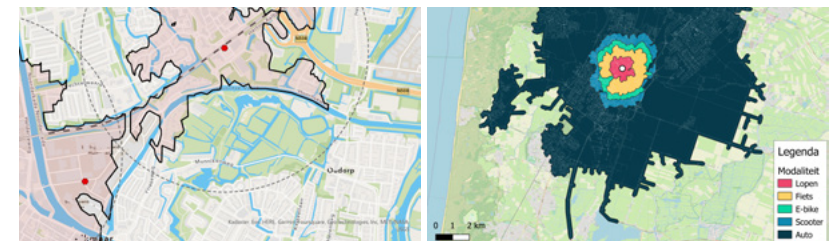
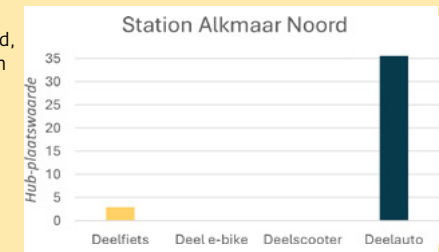
Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Democratische integratie

- Alkmaar-Noord ligt qua functie op de grens van stadsrandhub en wijkhub. Betrek naast werknemers ook omwonenden. Dit maakt een het gevoel van eigenaarschap groter en draagt bij aan sociale cohesie. Dit is nu voor zover bekend niet tot nauwelijks gedaan.
- Stadsrandhub Alkmaar-Noord kent veel overstappers en werknemers. Dit zijn belangrijke doelgroepen om te betrekken bij de doorontwikkeling van de hub. Betrek werknemers in themagerichte bijeenkomsten zoals een hubsafari's en schouwen. Bepaal samen verbeterpunten.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- Relatief lagere bereikbaarheid van banen met de fiets of lopend, zeker in vergelijking met station Alkmaar. De aanwezigheid van de deelauto vergroot de bereikbaarheid aanzienlijk.
- Gebruik van deelauto's is per rit relatief duur. Dit is maar voor een deel van de omwonenden (hoge/middeninkomens) een optie.



Reistijdisochronen:
lokaal (5 min. fietsen),
regionaal (10 min. reizen),
regionaal (€ 4,45)

6.3 Hub Amsterdam Sloterdijk

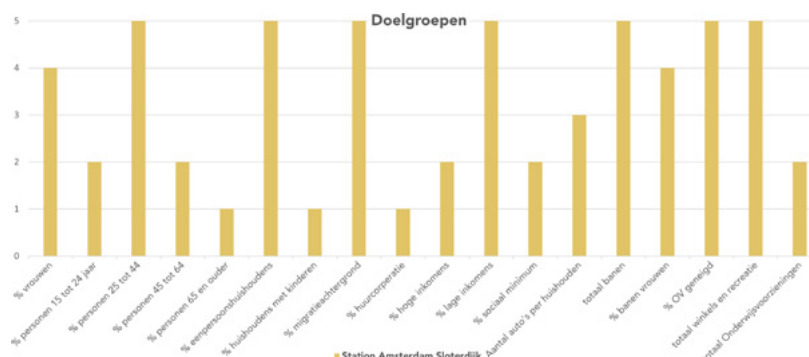
In de hubomgeving van Amsterdam Sloterdijk zijn veel voorzieningen en deelvervoeropties aanwezig. Deze zijn echter niet allemaal conflictvrij te bereiken; de hub kan veel winnen op het gebied van toegankelijkheid en bewegwijzering. De hub biedt als enige alle deelmodaliteiten aan, waarvan een deel ook geïntegreerd is in één applicatie. Tot op heden is er weinig geparticipeerd met inwoners, werknemers en bezoekers.

Fysieke integratie

- Pluspunten zijn de informatievoorzieningen en duidelijke bewegwijzering.
- Verkeersstromen en omgeving kruisen elkaar. Niet alle modaliteiten zijn conflictvrij te vinden en te bereiken.
- Aanbod is op verschillende plekken te vinden. Niet direct zichtbaar vanaf het station.
- Het station oogt rommelig. Alle vervoersmiddelen zijn aanwezig en de potentie is erg groot. Maar de toegankelijkheid en integratie van aanbieders op fysiek vlak is hierin essentieel.

Digitale integratie

- Integratie van aanbieders. Het aanbod is groot maar los van elkaar te boeken. Amsterdam kent verschillende stedelijke deelsystemen. Zet in op de integratie hiervan met applicaties van het ov.
- Stimuleer de vele werknemers en (nieuwe) bewoners op hub via apps.



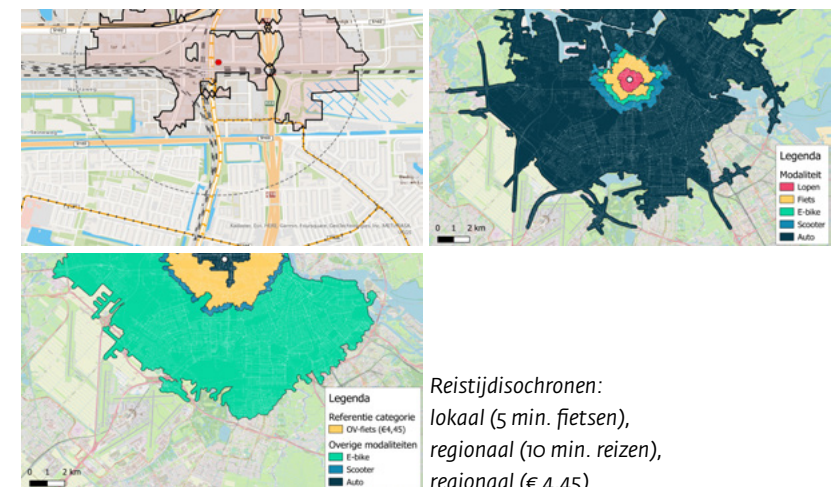
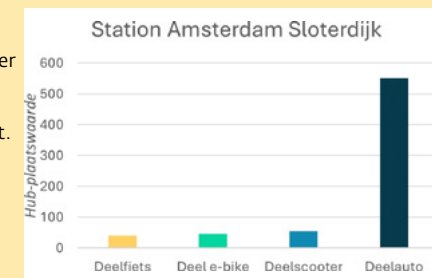
Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Democratische integratie

- Ga nu al in gesprek met potentiële nieuwe inwoners van de hubomgeving over hun wensen en (reis)behoeften. Zet in op sociaal leren vanaf de planvorming.
- Verken samenwerking met ontwikkelaars en corporaties om lokale mobiliteit en parkeervoorzieningen af te stemmen op de hub en de hier aanwezige faciliteiten.
- Belangrijke (kwetsbare) doelgroepen om te betrekken in de participatie zijn: inwoners met migratieachtergrond en lager inkomen, nieuwe inwoners, studenten en scholieren en werknemers uit de directe omgeving.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- De hub biedt vele vervoersmogelijkheden, waaronder de (elektrische) deelfiets, deelscooter en deelauto. Hiermee is dit de enige hub in dit onderzoek die alle deelvervoersopties aanbiedt.
- Het gebruik van deelauto's is duur en sluit niet goed aan bij de grootste doelgroep: bijna 60% van omwonenden heeft een lager inkomen en een migratieachtergrond.



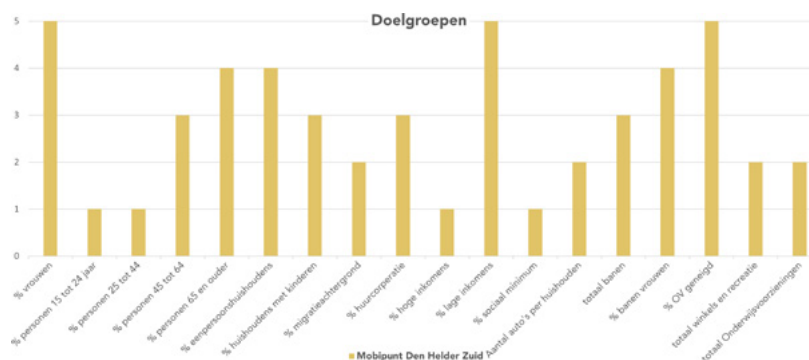
Reistijdisochronen:
lokaal (5 min. fietsen),
regionaal (10 min. reizen),
regionaal (€ 4,45)

6.4 Hub Den Helder-Zuid

De Hub Den Helder-Zuid scoort hoog op democratische integratie; er is ingezet op actieve samenwerking met stakeholders en gebruikers in de ontwikkeling tot hub. Digitale integratie beperkt zich tot het openbaar vervoer. Voorzieningen en het aanbod van deelvervoer scoren relatief laag. Hier liggen kansen voor het aanbieden van goedkope mobiliteitsopties voor huishoudens met een lager inkomen.

Fysieke integratie

- Ruimtelijke kwaliteit op de hub scoort laag. Als wijkhub is hier nog veel te winnen met bijvoorbeeld bewegwijzering en het wegnemen van obstakels in de hubomgeving. Hubfuncties liggen nu op grote afstand van elkaar.
- Zet in op een uniforme uitstraling van de hub; de fysieke integratie van meerdere mobiliteitsaanbieders kan beter (zie hiervoor bijv. het handboek 'De identiteit voor hubs').
- Qua voorzieningen zijn kleine toevoegingen interessant zoals bagagekluisen, wifi of sociale diensten of de koppeling met een buurthuis o.i.d. (denk na over placemaking).
- De ontwikkeling tot buitenpoort maakt de toevoeging van e-bikes of e-scooters interessant om de bereikbaarheid van het omliggende landschap en arbeidsplaatsen in de omgeving te verbeteren.
- 65% van omwonenden heeft een lager inkomen. Het aanbieden van goedkopere alternatieven is hier gepast.



Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Digitale integratie

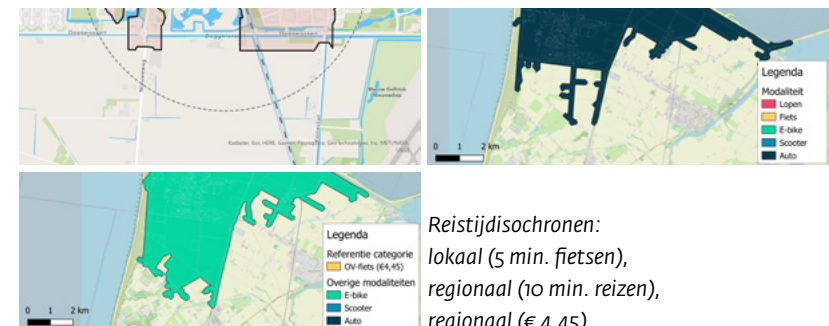
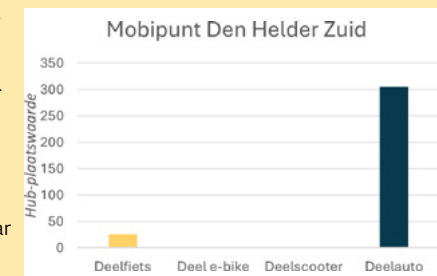
- Mobipunt is niet geïntegreerd in de applicatie van de NS-app.
- Het bevorderen van boekingsondersteuning, want in de hubomgeving woont een grote groep ouderen. Denk na over lessen en proefabonnementen om de hub uit te proberen.

Democratische integratie

- De hub scoort hoog op democratische integratie. Hier is veel aandacht voor geweest.
- Zover bekend is er geen directe verbinding gemaakt met kwetsbare groepen in de omgeving. Hier is nog winst te behalen. Sociale veiligheid in de avond, drempels voor minder validen en toegankelijkheid lijken interessante thema's om te bespreken.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- De hub Den Helder-Zuid heeft na Amsterdam Sloterdijk het hoogste aantal banen t.o.v. het aantal inwoners in de omgeving. Het aanbieden van deelscooters en e-bikes is interessant om de bereikbaarheid van banen te verbeteren.
- Ook in Den Helder sluit de aanwezigheid van een deelauto maar beperkt aan bij de doelgroep (bijna 60% lage inkomens).



Reistijdisochronen:
 lokaal (5 min. fietsen),
 regionaal (10 min. reizen),
 regionaal (€ 4,45)

6.5 Hub Den Oever

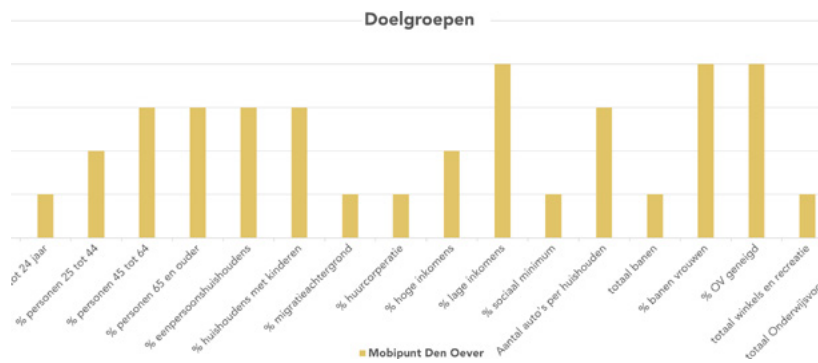
De hub Den Oever is zichtbaar en voorziet in een aantal voorzieningen. Er ontbreekt duidelijke bewegwijzering en ook een digitale integratie. Bij de ontwikkeling is ingezet op actieve participatie met stakeholders en gebruikers, maar hier ontbreekt nog de specifieke focus op kwetsbare groepen. Denk daarbij aan mensen met een lager inkomen en kinderen.

Fysiek integratie

- De hub scoorde laag op toegankelijkheid en conflictvrij verplaatsen. Hier werden kansen gezien. De provincie heeft dit opgepakt en in 2023 geïnvesteerd in het toegankelijk maken van de bushaltes.
- Zet in op een uniforme uitstraling en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit op en om de hub. Branding van de hub laat te wensen over.
- Er zijn voorzieningen in de omgeving aanwezig maar zijn niet direct gekoppeld aan de hublocatie.
- Voeg deelvervoer voor de middellange afstanden toe zoals e-bike en scooter. Hiermee worden recreatieve voorzieningen en banen gemakkelijker om te bereiken.

Digitale integratie

- Digitale integratie is nu niet aan de orde. Applicaties van ov en deelmobiliteit zijn losse systemen.
- Ook boekingsondersteuning gaat nu via verschillende applicaties en er is geen analoge hulp beschikbaar. Hier liggen kansen om voorzieningen in de omgeving een rol te spelen in analoge begeleiding bij het boeken.



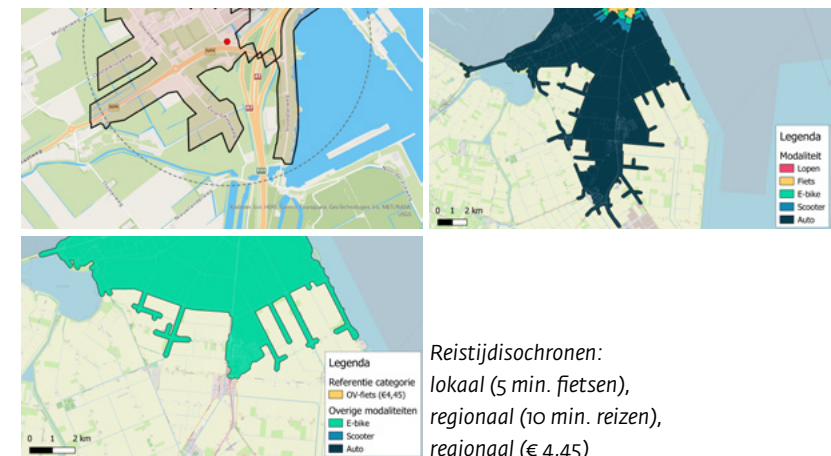
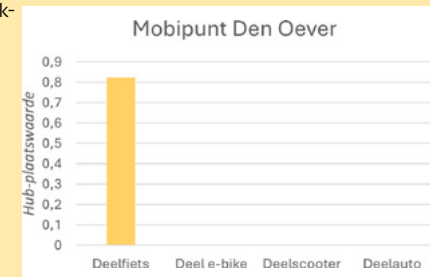
Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Democratische integratie

- Institutionele partijen zijn goed betrokken bij de participatie rond het Mobipunt.
- Breder betrekken van lokale gebruikers bij de gehele hub Den Oever lijkt minder intensief besproken. Ga met omwonenden het gesprek aan over de rol en functie van de hub. Betrek hier ook ouderen, mensen met een lager inkomen en kinderen.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- De hub scoort nu laag in de bereikbaarheidsanalyse. Dit is omdat de hub geen deelauto aanbiedt. Hierdoor is de bereikbaarheid van banen beperkt tot fietsen of lopen. Een groot aandeel van de banen is gelegen op een verdere afstand van de hub.
- Beperkte bereikbaarheid van banen met deelvervoer, zou veel baat hebben bij aanwezigheid 'sneller' deelvervoer.



Reistijdisochronen:
 lokaal (5 min. fietsen),
 regionaal (10 min. reizen),
 regionaal (€ 4,45)

6.6 Hub Middenmeer

Als regiohub zichtbaar en voldoende voorzieningen. Deelvervoeropties zijn minimaal en niet conflictvrij te bereiken. Het autobezit van omwonenden in de omgeving is hoog, hier liggen nog kansen. Digitale integratie ontbreekt. Er is ingezet op actieve participatie met stakeholders en gebruikers, mist specifieke focus op groepen zoals gezinnen met kinderen en werknemers uit de regio.

Fysieke integratie

- Met de aanwezigheid van het tankstation voorziet de hub in een wachtruimte en aanbod van eten en drinken. Dit is een kansrijke combinatie. Visuele koppeling tussen de twee mist.
- Het aanbod van deelvervoer is beperkt. Middenmeer heeft mobipunten op twee plekken ontwikkeld. Zet sterker in op de fysieke integratie van deze twee plekken. Op een van de punten zou aanbod voor middellange afstanden zoals een deelauto gepast zijn om banen en voorzieningen in de verdere omgeving bereikbaar te maken.

Digitale integratie

- Er is nu geen sprake van integratie met de applicaties van het openbaar vervoer. Hier liggen kansen.
- Binnen de digitale dimensie is er nog een wereld te winnen. Zet in op het verbeteren van boekingsondersteuning en stimuleer het gebruik via de applicaties van het openbaar vervoer.



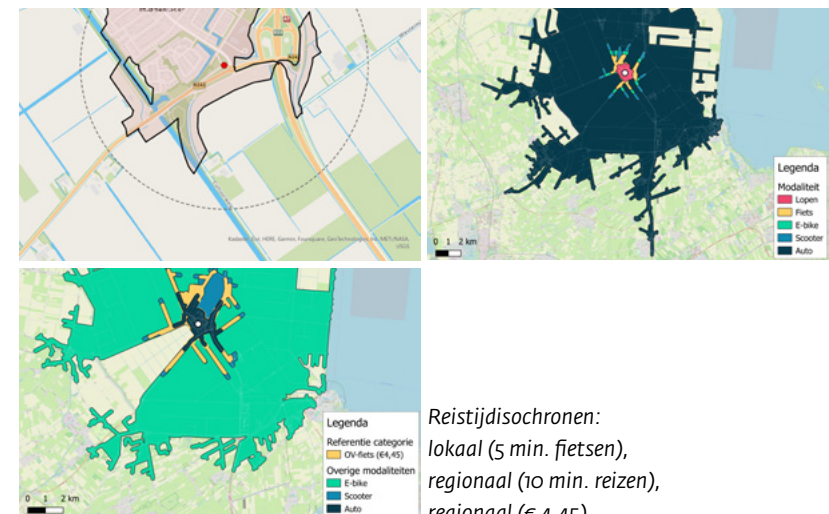
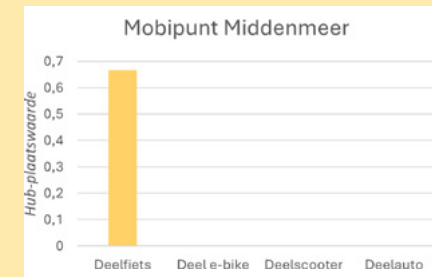
Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Democratische integratie

- Stakeholders zijn goed betrokken bij de participatie rond het Mobipunt. Er liggen nog kansen voor het breder betrekken van lokale gebruikers met focus op kwetsbare groepen.
- In de omgeving wonen veel gezinnen met kinderen en is het autobezit hoog. Een meer kindvriendelijke hubomgeving en het delen van auto's zijn bijv. interessant thema's om te bespreken met deze doelgroepen.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- Laag aantal bereikbare banen in de omgeving t.o.v. het aantal inwoners doordat de hub geen deelauto aanbiedt. Hierdoor is de bereikbaarheid van banen beperkt tot fietsen of lopen. Uitbreiding van het aanbod zal de bereikbaarheid van banen middels duurzame mobiliteit bevorderen.



6.7 Hub Muiden

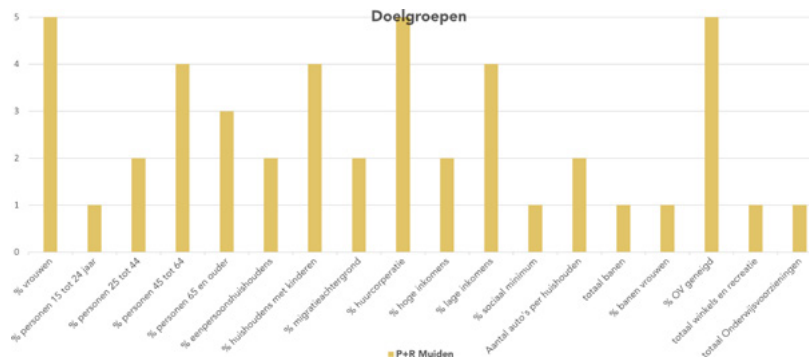
Als P+R voorziet de hub al over redelijke mobiliteits- en informatievoorzieningen. Er is geen focus op andere voorzieningen of deelvervoer. De hub kan een grotere rol spelen als ontsluitende hub voor (toekomstige) inwoners van Muiden. Het aanbieden van deelauto's of e-bikes is interessant om de bereikbaarheid van banen en voorzieningen op verdere afstand te verbeteren.

Fysieke integratie

- De P+R functioneert momenteel nog niet als een hub. Dit zit met name in de toegankelijkheid en uniformiteit van de plek.
- Verbeter de bereikbaarheid van de locatie de voetganger en fietser. Breid hiermee ook het bereik van omwonenden uit.
- OV-diensten van R-NET zijn aanwezig. Heeft potentie om meer als uniforme hub geprofileerd te worden.
- Voor een stadsrandhub wordt een relatief klein aanbod van deelvervoer voorzien. OV-fietsen zijn in kluisen aanwezig. Aanbod van e-bikes of -scooters zou potentieel de bereikbaarheid van werplekken op verdere afstand (m.n. in Amsterdam) en recreatieve locaties vanaf de hub bevorderen.

Digitale integratie

- Geen analoge boekingsondersteuning aanwezig op de hub. Aanbod van voorzieningen in combinatie met een loket is hier interessant om te ontwikkelen.
- Gedragsaanpakken in samenwerking met (grotere) werkgevers in Amsterdam is interessant is om te verwerken in de applicatie(s).



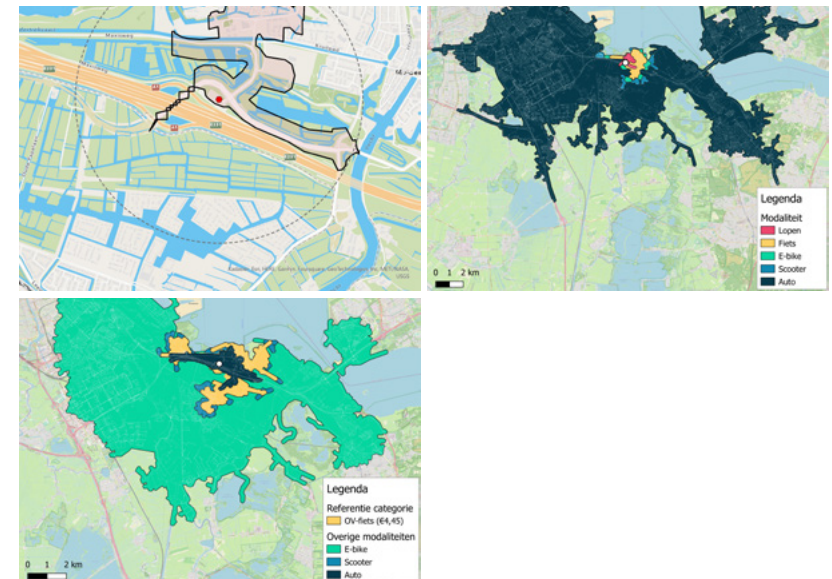
Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Democratische integratie

- Ga in gesprek met potentiële nieuwe inwoners en overstappers over hun wensen en (reis)behoeften. Gebruik hier bijvoorbeeld vragenlijsten voor of hubsafari's met potentiële gebruikers.
- Participeer met werknemers en werkgevers in de regio. Wat zijn de mogelijkheden voor gedrags- en werkgeversaanpakken? Dit staat voor 2024 in de planning.
- Betrekken van (kwetsbare) doelgroepen in de omgeving. Denk daarbij aan omwonenden in sociale huurwoningen, die een lager inkomen.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- Groot bereik voor de auto door ligging nabij de snelweg. Wandel- en fietsverbindingen naar de hub zijn van lage kwaliteit.
- Gemiddeld gezien is het autobezit/-gebruik door omwonenden in de omgeving hoog. Dit samen met deligging aan de snelweg maakt de deelauto hier een interessante optie.
- Daarnaast is voor gezinnen met lagere inkomens een e-bike of deelfiets passend op de hub.



6.8 Hub Zaandam-Kogerveld

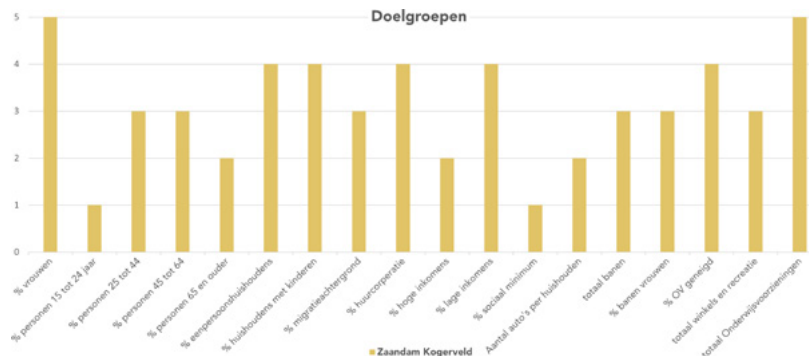
De Hub Zaandam-Kogerveld heeft potentie, maar scoort nog laag op alle drie de integratiedimensies. De hub biedt nog weinig deelvervoer aan. Het aanbieden van actief deelvervoer zoals de ov-fiets kan bijdragen aan bereikbaarheid van banen en voorzieningen op middellange afstand van de hub. Inwoners- en arbeidsplaatsendichtheid in de directe omgeving is hoog. Tot op heden is er weinig aandacht gegeven aan digitale en democratische integratie.

Fysieke integratie

- Geef aandacht aan toegankelijkheid en conflictvrij verplaatsen in de omgeving. Goede bewegwijzering en (analoge) informatievoorzieningen missen.
- Biedt meer deelvervoer aan. Gezien de hoeveelheid arbeidsplaatsen en recreatieve bestemmingen zoals de Jagersplas en de Zaan zijn m.n. (elektrische) deelfietsen hier een passende toevoeging.
- Zet in op goedkopere alternatieven.

Digitale integratie

- Gebruik van de NS-app is op dit moment afdoende. Integreer nieuwe alternatieven van (deel)vervoer in apps van openbaar vervoer.
- De aanwezige deelauto is nu niet via dezelfde app beschikbaar als het ov.
- Veel omwonenden zijn ouder en/of hebben een migratieachtergrond. Er liggen kansen om de boekingsondersteuning te verbeteren en te experimenteren met abonnementen.
- Stimuleer werknemers in het gebied om met openbaar vervoer te reizen.



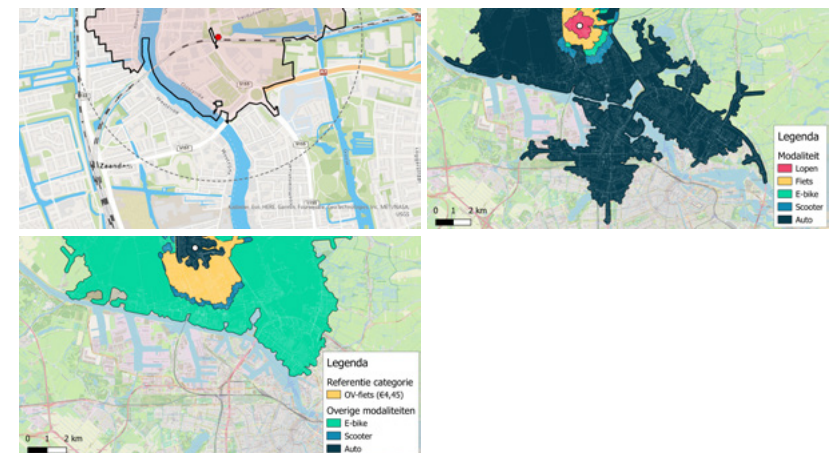
Potentiële gebruikers: toelichting op de doelgroepen (inwoners, werknemers en bezoekers in de directe hubomgeving).

Democratische integratie

- Kogerveld heeft een functie voor bewoners, werknemers én bezoekers. Zet in op brede participatie met potentiële gebruikers.
- Ga in gesprek met nieuwe inwoners over hun wensen en (reis)behoeften, sociaal leren vanaf het eerste moment. Verken de samenwerking met ontwikkelaars en woningcorporaties.
- Betrek kwetsbare doelgroepen. In de hubomgeving is veel sociale huur te vinden. Inwoners hebben vaak een lager inkomen (50%) en autobezit is laag. Het percentage van omwonenden met een migratieachtergrond is groot. Participatie kan bijdragen aan lokaal eigenaarschap en sociale cohesie.

Bereikbaarheids- en kostenanalyse

- Er zijn relatief veel banen beschikbaar ten opzichte van het aantal inwoners binnen een reistijd van 10 minuten met de auto.
- De hub biedt qua deelvervoer alleen een deelauto aan. Hierdoor is de bereikbaarheid van banen met deelvervoer volledig gericht op de auto.



7 Literatuur

Bureau Mijksenaar '*De identiteit voor hubs - handboek voor inrichting van en wayfinding voor deelmobiliteit- en hublocaties*.

Geurs, K., Münzel, K., & Grigolon, A. (2022). De SmartHubs-Integratieladder analyseert hubpotenties. *Verkeerskunde*, 5, 34-35.

Handelingsperspectief OV-Knooppunten.

UUM, Radboud Universiteit Nijmegen en Radboudumc '*Inspiratieboek participatief werken aan een gezonde leefomgeving*'.

Colofon

De provincie staat voor grote maatschappelijke opgave aan de lat zoals de woningbouw, klimaatdoelstellingen en bereikbaarheid. Daarom investeert Noord-Holland de komende jaren in innovaties, datatoepassingen en duurzame vervoersoplossingen, zoals deelmobiliteit en (goederen)vervoer over water. Deze handreiking komt voort uit het programma Focus Smart Mobility 2022-2025 (noord-holland.nl/smartmobility) om mobiliteit slimmer, schoner en veiliger te maken, voor nu en de toekomst.

In deze handreiking is de studie 'Smarthub-integratieladder' uitgewerkt en toegepast op mobiliteitshubs in Noord-Holland.

Deze handreiking is uitgevoerd door UUM in opdracht van de provincie Noord-Holland en is onderdeel van het programma Focus Smart Mobility 2022-2025.

Auteur: UUM
Fotografie: Martijn Beekman, Bas Beentjes,
Dirk-Jan van Dijk, Elmer van der Marel,
Mathijs Wesseling en anderen
Contact: paul.chorus@noord-holland.nl
Grafische verzorging: The Creative Hub - Canon

Begeleiding van provincie Noord-Holland

Paul Chorus - beleidsadviseur mobiliteit en gebiedsontwikkeling
Chris de Veer - strategisch adviseur smart mobility

en de betrokken gemeentelijk projectleiders en lokale experts van de verschillende hubontwikkelingen.

Uitvoering onderzoek

UUM | Unlimited Urban Management

www.uum.nl
Edwin van Uum - senior planoloog, procesmanager
Mathijs Dielissen - planoloog/landschapsontwerper
Bart Groen - planoloog/sociale geograaf

UTwente

Karst Geurs - hoogleraar mobiliteit en transport planning
Anna Grigolon - assistant-professor smart mobility
Kelt Garritsen - onderzoeker smarthubs

Haarlem, december 2023