

Bijlage 3 : Achtergrondinformatie Snelfietsroutes en Mobiliteitshubs

In 2020 is gestart met het verkennen van de mogelijkheden voor Snelfietsroutes en Mobiliteitshubs in de regio Noord-Veluwe.

Voor de potentie van snelle fietsroutes in de regio Noord-Veluwe (project B.5.1.) is door Goudappel Coffeng een uitvoerige analyse uitgevoerd en een programmering voor realisatie opgesteld. Een samenvatting en overzicht van de prioritaire snelle fietsroutes (d.d. september 2020) is bijgevoegd.

Voor de realisatie van mobiliteitshubs (project C.7.1) is door buro Advier een uitvoerige inventarisatie uitgevoerd (oktober 2020). Een samenvatting van de onderzoeksresultaten en overzicht van kansrijke mobiliteitshubs is bijgevoegd.

Verkenning snelle fietsroutes Noord-Veluwe

- de potentie en meerwaarde van een snelle fietsroute voor de regio -

CONCLUSIE

Er zijn voldoende aanknopingspunten om verder te studeren op het tracé van de route. Het huidige fietsgebruik, in combinatie met de beoogde snelheidswinst en verschuiving van auto en fiets, leiden tot fietsintensiteiten die vragen om een kwalitatief hoogwaardige route. De potentieberekening gaat uit van maximale winst, maar ook in de situatie waarin niet op alle locaties snelle fietsroutekwaliteit kan worden behaald, blijft een snelle fietsverbinding die de kerken van Noord- Veluwe met elkaar verbindt, relevant.

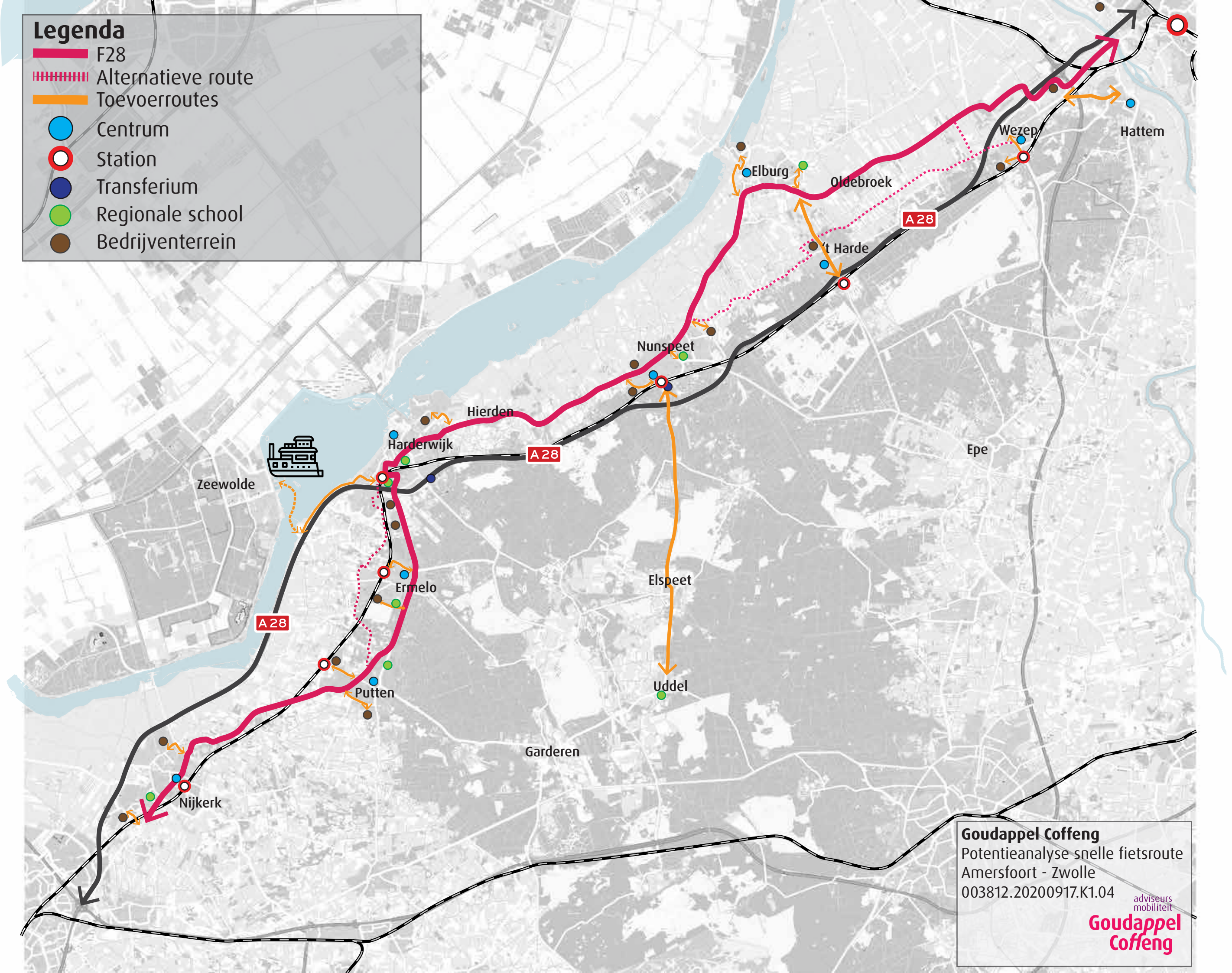
De toenemende druk op de A28 (hoge positie NMCA, opgaves voor vrachtverkeer wanneer A37/E233 wordt opgewaardeerd) en maatschappelijke (en ruimtelijke) ontwikkelingen leiden tot een toenemende mobiliteitsbehoefte. Proactief handelen naar deze signalen voorkomt het dichtslippen van het netwerk en draagt bij aan klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen. We zien zes redenen waarom juist de corridor Amersfoort – Nijkerk – Putten – Ermelo - Harderwijk – Nunspeet – Elburg – Oldebroek – Wezep – Hattem - Zwolle een goede uitgangspositie kent voor een snelle fietsroute:

1. Op de route rijden in de bestaande situatie al grote hoeveelheden fietsers die kunnen profiteren van een betere, snellere, comfortabelere, veilige route. Onder goede omstandigheden zijn er nu al op vrijwel de gehele route meer dan 1000 fietsers per etmaal te verwachten.
2. Er is voldoende potentieel om meer fietsers te verleiden om naar de (snelle) fietsroute over te stappen. Met het optimale pakket aan maatregelen op een groot deel van de route naar meer dan 2000 fietsers per etmaal.
3. De route biedt volop mogelijkheden voor recreatief medegebruik voor recreatieve tochten en bezoek van recreatieve bestemmingen.
4. Met een snelle fietsroute op deze corridor wordt de fiets een serieus alternatief voor de auto en het OV. Niet voor verplaatsingen van Amersfoort naar Zwolle maar wel op verplaatsingen tussen de kernen in het gebied. Zo wordt de cyclus van meer autoverkeer – wegverbreding – meer ruimte – meer autoverkeer in ieder geval voor een deel doorbroken.

5. De snelle fietsroute zal eventuele files op de A28 niet oplossen maar biedt wel potentie om tot circa 10% van de autoverplaatsingen tussen kernen op de route om te zetten naar fiets.
6. De route biedt een goede ruggengraat voor het regionale fietsnetwerk, zowel woon-werk als school-thuis en recreatief.

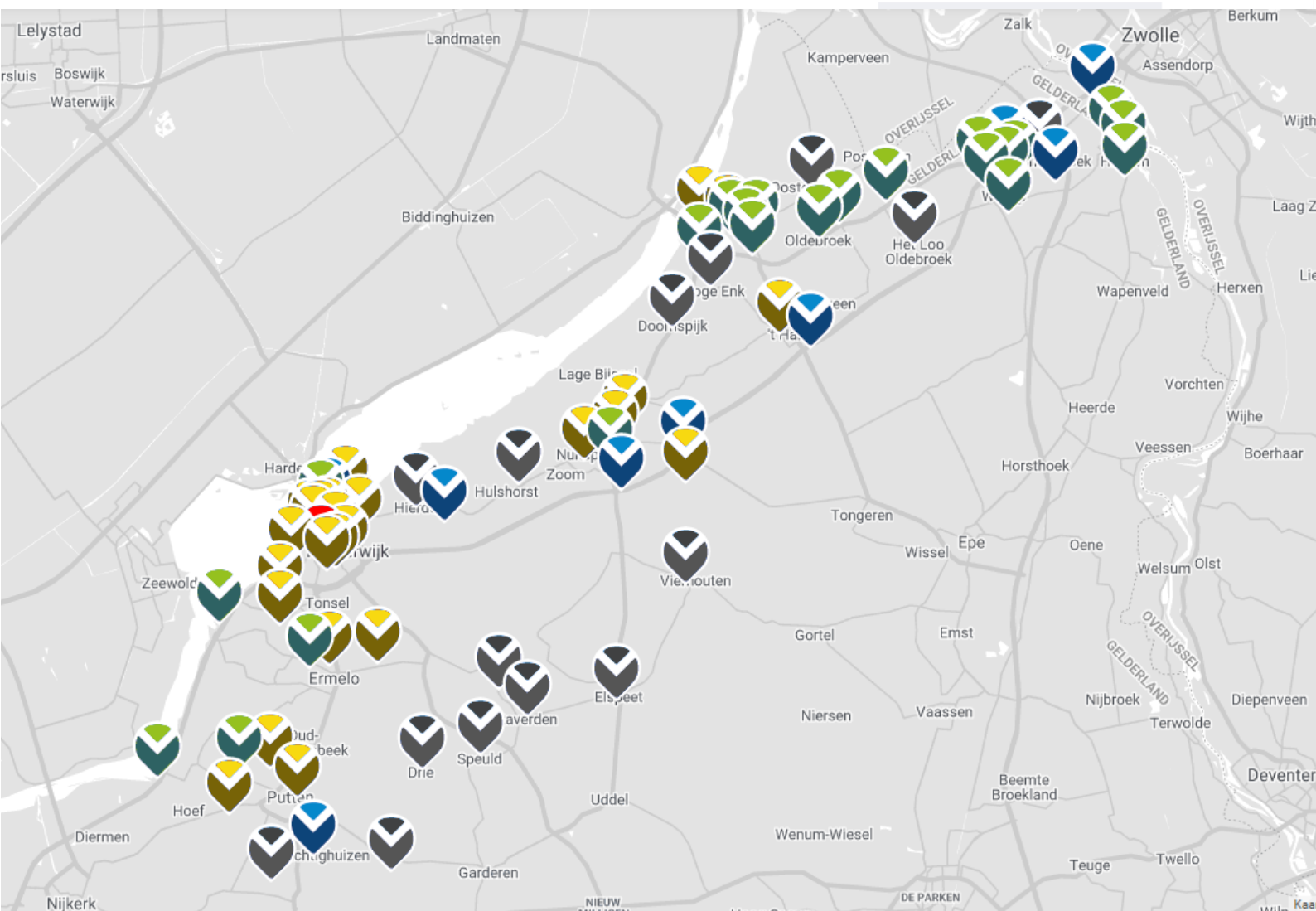
Legenda

- F28
- Alternatieve route
- Toevoerroutes
- Centrum
- Station
- Transferium
- Regionale school
- Bedrijventerrein





ADVIER
MOBILISEERT



**Stadsrand
hub**



**Regionale
hub**



Rurale hub



**Stedelijke
hub**



Wijkhub

Hubs voor duurzame en
slimme mobiliteit
Noord-Veluwe

13 oktober 2020

Advier B.V.
Kanaalweg 4
2628 EB Delft

info@advier.nl
015-214 05 71



1 Samenvatting

1.1 Visie: hubs dragen bij aan een bereikbare en duurzame Veluwe

De doorstroming van de A28 staat onder druk en deze verbinding is van groot belang voor de bereikbaarheid en het sociaaleconomisch functioneren van de regio. Naar aanleiding van het MIRT-onderzoek A28 zijn er oplossingspakketten geformuleerd. Onderdeel van het pakket Vraagbeïnvloeding is het verkennen van de mogelijkheden van hubs. Daarnaast is een OV-transferium Noord Veluwe een thema binnen de integrale opgave Zwolle.

In de Regiodeal Veluwe zoeken Rijk en regio samen met recreatieve partijen oplossingen voor de urgente stikstofproblematiek op de Veluwe. Toeristische mobiliteit speelt hier een belangrijke rol in. De plannen voorzien onder meer in de ontwikkeling van toeristische poorten, recreatiezonering en toeristische deelfietssystemen.

Actueel zijn de aanbestedingsperikelen rond het openbaar vervoer en de impact van de coronacrisis op het wegverkeer en het openbaar vervoer. In de nieuwe provinciale visie op mobiliteit spelen hubs een hoofdrol.

Daarom willen de gemeenten op de Noord Veluwe graag weten wat de potentie is van hubs op de Noord Veluwe. Dit onderzoek brengt die potentie in beeld. Daarbij zijn de MIRT-studie, de Regiodeal en het provinciale beleid belangrijke kaders.

Advies heeft op basis van deze beleidskaders onderzoek gedaan naar:

- Het beleidskader
- Literatuur over hubs en hun effectiviteit
- Het huidige verkeerstype op de Noord Veluwe
- Locaties met potentie.

1.2 Droom en doelen

In 2030 is er een goed functionerend mobiliteitssysteem op de Noord Veluwe. Daardoor kan de regio economisch goed presteren en stroomt de A28 goed door. Tegelijkertijd is er minder uitstoot van CO₂ en stikstof. Natuurwaarden zijn beter beschermd, waardoor de Veluwe als natuurgebied beter tot zijn recht komt en de toeristische sector kan blijven functioneren.

In zo'n mobiliteitssysteem zijn de modaliteiten fiets, openbaar vervoer en auto beter aan elkaar gekoppeld. De snelfietsroute sluit aan op de belangrijkste hubs. Stoptreinen rijden vaker en de intercity stopt ook in Harderwijk. Het busnet is efficiënter, terwijl hubtaxi's en andere vormen van deelvervoer ervoor zorgen dat alle inwoners van kleine kernen mee kunnen blijven doen. In wijken en buurten zijn er deelauto's en andere vormen van deelvervoer. Daarmee krijgen inwoners een alternatief voor de (tweede) auto.

Door alle keuzemogelijkheden zijn inwoners, werknemers en toeristen minder afhankelijk van het gebruik en het bezit van de (tweede of derde) auto. Voor inwoners met een mobiliteitsbeperking of een krappe portemonnee betekent het dat ze beter mee kunnen doen in de samenleving.

Er is dan minder ruimte nodig voor het niet-noodzakelijk autoverkeer. Wanneer door corona het spitsverkeer structureel verandert, thuiswerken permanent wordt en er meer spreiding ontstaat, is er veel minder noodzaak om voor het drukste moment van de dag wegen uit te breiden. Kwetsbare natuurgebieden worden vanuit de ambities van de Regiodeal zelfs helemaal afgesloten voor (auto)verkeer. Bezoekers krijgen via een netwerk van poorten toegang tot de natuur.



1.3 Potentie voor 81 hubs op de Noord Veluwe

Wat is een hub?

Gelderse definitie

Volgens de provincie Gelderland is een hub een cruciale schakel om snel en comfortabel over te kunnen stappen en de reiziger te verleiden om echt de slimste en schoonste manier van reizen te kiezen. Hubs bundelen stromen van reizigers en goederen naar locaties met hoge dichtheden op een slimme manier. Daarbij speelt nadrukkelijk de opgave om mensen aan te zetten tot ander reisgedrag. Bij hubs is het nodig dat:

- reizigers snel kunnen overstappen van de ene op de andere vorm van vervoer;
 - er voorzieningen zijn zoals winkels, wachtruimtes en laadvoorzieningen;
 - de hubs zijn gesitueerd op strategische locaties, zoals de randen van stedelijke netwerken.
- Naast de snelle overstap bieden hubs ook een aantrekkelijke verblijfsfunctie in een hoogwaardige omgeving.

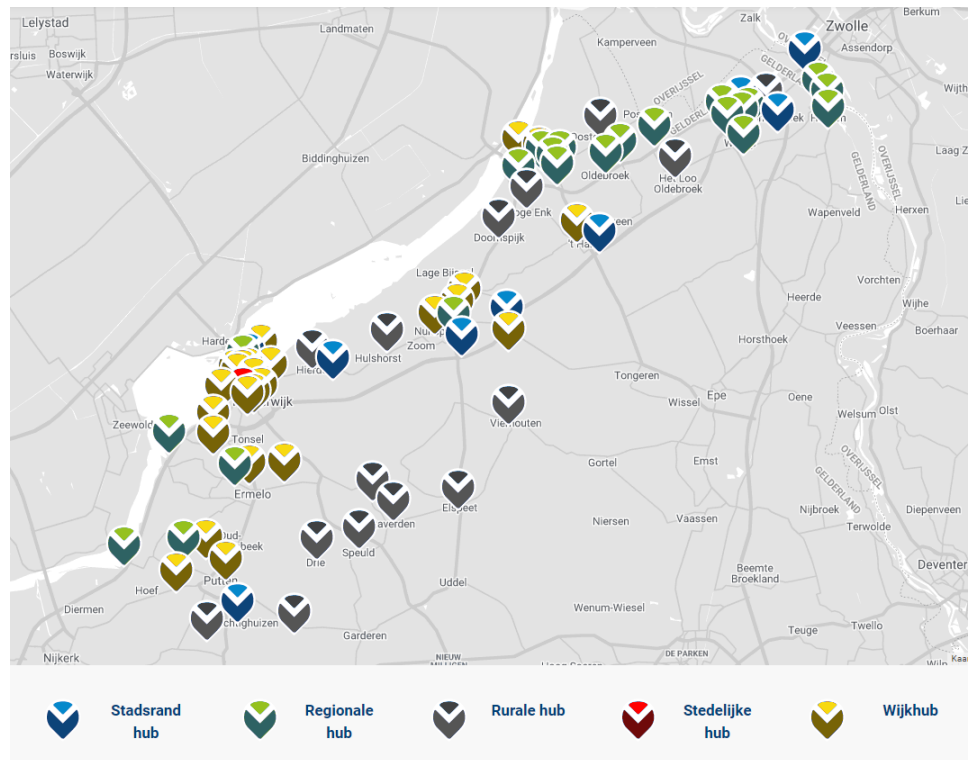
Internationale definitie

Volgens de internationale definitie is een hub of mobipunt een fysieke plaats waar mobiliteitsfuncties en andere voorzieningen elkaar ontmoeten. Een mobipunt is het vertrek- of overstappunt voor iedere duurzame reis. Van openbaar vervoer tot deelauto of zelfrijdende auto. Het uniforme beeldmerk en de naamgeving maken de mobipunten herkenbaar.

Voor het verbeteren van de doorstroming op de A28 zijn station 't Harde, Wezep H20, Hattem A50 en station Harderwijk de belangrijkste locaties voor hubs. Voor het verduurzamen van de toeristische mobiliteit wordt er in het kader van de Regiodeal ervaring opgedaan met recreatieve poorten. Station Nunspeet (Veluwetransferium) moet uitgroeien tot een grote recreatieve poort. Harderwijk Boekhorstlaan (P-Veluwe/carpool) wordt een kleine poort. In Ermelo en Putten is een zoeklocatie in voor een 'kleine poort'.

Daarnaast heeft een fijnmazig, herkenbaar en goed zichtbaar netwerk van grotere en kleinere hubs een forse impact op de ontwikkeling van het autoverkeer. Deelauto's in woonwijken vormen daar de belangrijkste toevoeging. Wanneer de ontwikkeling van deelmobiliteit op gang wordt geholpen, kan dit een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio, de doorstroming op de A28 en op de reductie van stikstofuitstoot.

Type hub	Gelderse criteria	Internationale criteria	Aantal hubs
Stedelijk	OV-knooppunt Verstedelijkingsopgave	Deelmobiliteit (deelauto's en deelfietsen)	1
Stadsrand	P+R, transferium of carpool Voorzieningen	Deelmobiliteit (m.n. deelfietsen)	10
Regionaal	Trein of HOV	Deelmobiliteit (m.n. deelfietsen)	20
Wijk	Deelvoorzieningen	Deelmobiliteit (in ieder geval deelauto's)	32
Ruraal	Bushalte	Sociale voorzieningen Deelmobiliteit	15



Stedelijke hub

Station Harderwijk is de enige stedelijke hub in de regio. Zeker wanneer het station een intercitystatus krijgt, kan dit station als zodanig functioneren. De verstedelijkingsopgave (2.000 woningen) kan worden gerealiseerd met een lage parkeernorm, waarbij het stedenbouwkundig ontwerp lopen, fietsen, ov en deelmobiliteit bevordert.

Stadsrandhubs en regionale hubs

Stadsrandhubs en regionale hubs vormen de schakel tussen het landelijke en het stedelijke gebied. In het landelijke gebied is de auto-afhankelijkheid hoog, terwijl steden de auto steeds meer weren. Door auto, openbaar vervoer en fiets slim te koppelen, blijven stad en platteland bereikbaar. Bij stadsrandhubs gaat het om P+R-locaties, toeristische overstappunten aan de stadsrand en om carpoolpleinen. Bij regionale hubs gaat het om treinstations en HOV-haltes. Bij het laatste gaat het om de Veluwelijn tussen Amersfoort en Zwolle, maar ook om de verbinding Elburg-Zwolle die wordt opgewaardeerd tot HOV. Station 't Harde en een nieuw te ontwikkelen hub bij Wezep-H20 zijn de belangrijkste stadsrandhubs.

In 't Harde is een forse opwaardering van het station en de omgeving nodig. Uitbreiding van de P+R is nodig en er zijn betere bus- en fietsverbindingen nodig. Er zijn plannen om meer bussen te laten rijden tussen Elburg en Zwolle. Wanneer deze bussen via 't Harde rijden en in Zwolle rechtstreeks naar bestemmingen als Voorsterpoort, Deltion en Isala te rijden, ontstaat er een heel spectrum aan slimme overstapmogelijkheden.

In Wezep wordt de afrit van de A28 verplaatst naar bedrijventerrein H20. De carpoolplaats wordt verplaatst en uitgebreid en er komt een haltevoorziening bij de afrit voor de bestaande spitsbus. Als de plek als stadsrandhub wordt ontwikkeld, ontstaat er potentie voor meer overstapmogelijkheden dan nu het geval is. De hub krijgt dan ook een sterkere functie voor het bedrijventerrein H20 en voor inwoners van Wezep en Hattemerbroek.

Wijkhubs



Wijkhubs bevinden zich in de woonwijken van grotere kernen. Om deelauto's en andere vormen van deelvervoer succesvol te maken, is het belangrijk dat deze voorzieningen nabij de woning worden gesitueerd. Anders is de eigen auto die voor de voordeur staat geparkeerd, een te grote concurrent. In de grotere kernen kan zich een netwerk van wijkhubs ontwikkelen. Op bedrijventerreinen bieden deelauto's en deelfietsen mogelijkheden om zakelijk verkeer te verduurzamen. Hubs op deze locaties vallen volgens de provinciale visie ook onder de noemer wijkhubs.

Rurale hubs

Uit de analyse blijkt dat het busnetwerk in de regio op enkele HOV-lijnen na, vrij zwak is. Het busnetwerk wordt sterker als buslijnen gestrekt worden. Dat houdt in dat bussen geen lange lussen meer maken, maar rechtstreeks van A naar B rijden. Tussendoor zijn er weinig haltes. Omdat de reistijden korter worden en het comfort toeneemt, resulteert dit in een reizigersgroei. Omdat de kosten lager worden, kan de frequentie omhoog. Ook kan worden besloten om vrijkomend budget te investeren in een 'slimme mobiliteitsmix', waardoor inwoners van kleine kernen en het buitengebied meer mobiliteit krijgen dan de bus kan bieden. Denk aan deelvervoer en hubtaxi's.

Rurale hubs bieden de schakel tussen kleine kernen en het openbaar vervoer. In de kleinste kernen en buurtschappen, waar misschien niet eens een lijnbus komt, bieden rurale hubs ook uitkomsten. Daar kunnen sociale voorzieningen functies voor inwoners verzorgen die er nu niet meer zijn. Ook bieden ze een mobiliteitsoplossingen op maat. Omdat de situering niet afhankelijk is van het lijnennet, kunnen overal rurale hubs ontstaan. De belangrijkste voorwaarde is dat er behoeften zijn vanuit de bevolking. Dergelijke hubs komen bottom-up tot stand.

Toeristische functies

Op de Noord Veluwe is er veel toerisme. Bij het verduurzamen van toeristisch verkeer spelen hubs een belangrijke rol. Daarbij gaat het soms om specifieke locaties, zoals P-Veluwe en soms om locaties met andere functies zoals bestaande treinstations. Slimme combinaties maken synergie mogelijk. Zo zijn toeristische deelfietsen buiten het seizoen te gebruiken door werknemers van bedrijventerreinen die verder van een treinstation af liggen. Carpoolpleinen kunnen in de weekenden fungeren als vertrekpunt van wandel-, fiets- en mountainbikeroutes. Deze synergie vormt een belangrijk uitgangspunt bij de locatiekeuze en de uitwerking van hubs. Ook bij de ontwikkeling van business cases is dit een belangrijk uitgangspunt. In de hubtypologie van de provincie is toeristische mobiliteit overigens geen thema.

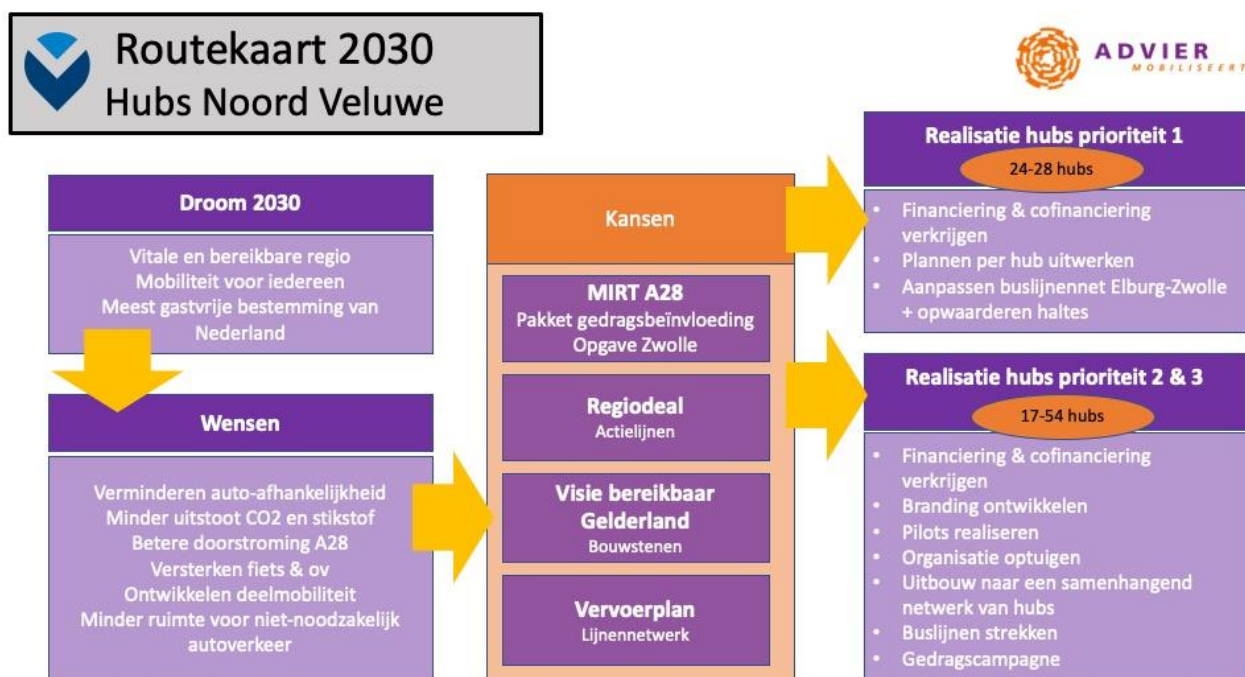




1.4 Routekaart: aan de slag met hubs

Om dit droombeeld werkelijkheid te laten worden, is het nodig om:

- de plannen voor de hubs met prioriteit 1 (MIRT + Regiodeal) uit te werken
- financiering en cofinanciering te verkrijgen
- de buslijnen tussen Elburg en Zwolle aan te passen en haltes op te waarderen naar HOV-hubs
- een herkenbare branding te ontwikkelen
- pilots te realiseren
- een organisatie op te tuigen voor het ontwikkelen en beheren van de hubs
- buslijnen te strekken
- een meerjarige gedragscampagne uit te voeren om het gewenste reisgedrag te bevorderen.





2 Droombeeld: hubs in 2030

2.1 De droom

In het voorjaar van 2030 maken de colleges van de Noord Veluwe gemeenten vanaf strand Horst een tochtje met de nieuwe watertaxi over het Veluwemeer. Vanaf het water kijkend naar de kustlijn, blikken ze terug op de manier waarop de mobiliteit de afgelopen tien jaar is veranderd.



De burgemeester van Harderwijk is trots op het nieuwe woningbouwproject in de stationsomgeving. Dankzij de lage parkeernorm is er een aantrekkelijke stadswijk gerealiseerd. De bewoners zijn mobiel dankzij een slim aanbod aan deelmobiliteit. Nog een paar jaar wachten en dan kunnen zij snel met de intercity reizen. Zijn collega uit Ermelo heeft bijna de boot gemist, omdat hij te laat was met het reserveren van een van de gemeentelijke deelauto's. Gelukkig waren er nog wel elektrische deelfietsen. Even flink doortrappen en via de nieuwe fietssnelweg is hij nog net op tijd. Onderweg is hij ingehaald door zijn collega uit Putten, die sinds kort een fanatiek gebruiker is van een speedbike. Handig, ze kunnen meteen bijpraten over de succesvolle bijeenkomst met recreatieondernemers. De Veluwepoorten zijn een succes. De natuur staat er beter bij en de inzet op duurzaam toerisme heeft geloond. Tegenwoordig moet iedere vakantie duurzaam zijn. Regio's die hier niet tijdig op in hebben gezet, hebben de boot gemist.





De wethouder mobiliteit van Hattem reist vanaf de hub bij H2O samen met zijn collega uit Oldebroek. Ze zijn blij dat ze financiering hebben gevonden voor uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op de hub. Ook 't Harde krijgt de hoognodige uitbreiding. Onderweg worden ze het erover eens dat hun ambtsgenoot uit Elburg de beste troeven heeft om bij de provincie te lobbyen voor nog meer snelbussen over de A28. De sneldienst via 't Harde en H2O is een doorslaggevend succes en trekt veel reizigers aan die voorheen de A28 op reden. Omdat de files toch toenemen, moet worden bekeken of de bus ook over de vluchstrook mag.

Als de boot is aangemeerd in Harderwijk, staat een elektrische shuttlebus klaar. In het hoogseizoen brengt deze bus toeristen vanaf station Nunspeet naar de diverse vakantieparken in de regio. Nu gaan de dames en heren samen naar een mooie vergaderlocatie in het bos. De betreffende horecaondernemer heeft zijn zaak verplaatst naar een minder kwetsbare locatie. Tijdens een korte wandeling vertelt de burgemeester van Nunspeet trots hoe hij dit lastige proces toch tot een goed einde heeft kunnen brengen. De natuur gedijt weer. Op de nabijgelegen poort staan diverse deelauto's en deelfietsen. Het is een goede zet geweest om de buslijnen directere routes te geven. De bewoners zijn er tevreden over en van het vrijgespeelde budget kon een voorinvestering worden gedaan in deelmobiliteit. Daar hebben inwoners en recreanten nu veel plezier van. Het hele gezelschap is verrast dat het zoveel stiller is geworden op de Veluwe. Een heerlijke oase van rust, waar mobiliteit en natuur hand in hand gaan.

En de A28? Nadat corona onder controle is, is thuiswerken een blijvertje geworden. Bovendien reizen studenten nu buiten de spits. Daardoor is de spits behoorlijk afgevlakt. De economie draait goed, maar dat gaat niet meer hand in hand met files. Als de komende tijd nog meer mensen gaan autodelen, dan kan de groei van het autoverkeer zelfs tot stilstand komen.





2.2 Het droombeeld geconcretiseerd

In deze droom komen een aantal wensen of doelen naar voren:

Verminderen auto-afhankelijkheid



Als inwoners, werknemers en toeristen meer keuzemogelijkheden hebben voor hun verplaatsingen, dan zijn ze minder afhankelijk van het gebruik en het bezit van de (tweede of derde) auto. Voor inwoners met een mobiliteitsbeperking of een krappe portemonnee betekent het dat ze beter mee kunnen doen in de samenleving.

Minder uitstoot van CO₂ en stikstof



Minder autoritten betekent minder uitstoot en een lagere belasting van het milieu en de natuur. Daardoor blijft de Veluwe een aantrekkelijk natuurgebied, wat een randvoorwaarde is voor het functioneren van de toeristische sector.

Betere doorstroming A28



Een lager autobezit en minder autoverplaatsingen hebben een positieve impact op de doorstroming van het verkeer op de A28. Dat betekent ook minder sluipverkeer op regionale wegen.

Fiets



Een snelfietsroute bevordert het fietsgebruik op de langere afstanden. Aansluiting van deze routes op de grotere hubs betekent dat de overstap van fiets op het openbaar vervoer verbetert. Zo wordt de verbinding van het landelijke gebied en van de kleinere kernen met de stad versterkt.

Trein



Een intercitystop in Harderwijk en een hogere frequentie van de stoptreinen betekent dat de hele keten van fiets en openbaar vervoer veel aantrekkelijker wordt.

Sterker busnet



Een efficiënter busnet is aantrekkelijker voor gebruikers. Met hubtaxi's en andere vormen van deelvervoer ontstaan er betere oplossingen voor kleine kernen dan het huidige busproduct.

Deelmobiliteit



Met deelmobiliteit worden plekken zonder openbaar vervoer. Een goed aanbod van deelvervoer in de woonwijken biedt inwoners een alternatief voor de (tweede) auto. Dat maakt buurten aantrekkelijker en leefbaarder.

Minder ruimte voor niet-noodzakelijk autoverkeer



Hierdoor is er minder ruimte nodig voor het niet-noodzakelijk autoverkeer. Wanneer door corona het spitsverkeer structureel verandert, thuiswerken permanent wordt en er meer spreiding ontstaat, is er veel minder noodzaak om voor het drukste moment van de dag wegen uit te breiden. Kwetsbare natuurgebieden worden vanuit de ambities van de Regiodeal zelfs helemaal afgesloten voor (auto)verkeer. Bezoekers krijgen via een netwerk van poorten toegang tot de natuur.