

eHUBS: vervoermiddelen delen

Een eHUB is een plek waar mensen verschillende deelvervoermiddelen kunnen huren: elektrische fietsen, bakfietsen en elektrische auto's. Zo kunnen mensen altijd het vervoermiddel kiezen dat het meest geschikt is voor hun reis. Dit vermindert de CO₂-uitstoot en de eigen auto wordt minder gebruikt of gaat zelfs de deur uit. Dit [Interreg NWE-project](#) (Noordwest-Europa) had 18 partners uit 6 landen.



Ervaring opdoen

“eHUBS sluiten perfect aan op de doelen van het Nijmeegse mobiliteitsbeleid”, vertelt Jasper Meekes, beleidsadviseur ruimtelijke ontwikkeling bij gemeente Nijmegen. “De gemeente zag het als een mooi proefproject en wilde zo snel mogelijk starten om zo veel mogelijk ervaring op te doen met elektrische mobiliteitshubs in de stad.” Op 15 juni 2020 waren de eerste eHUBS dan ook al klaar, 13 in [de regio Arnhem Nijmegen](#). Lees op de websites meer over de eHUBS [Nijmegen](#) en de eHUBS [Arnhem](#).

eHUBS goed gebruikt

De coronapandemie had veel impact. “Het plan was om alle eHUBS op 1 april 2020 klaar te hebben, maar dat had weinig zin tijdens de eerste golf. Daarom werd dat uitgesteld tot juni. Juist het aanbod van deelvervoer als vervanging van het ov bood tijdens de crisis een mooie kans. Mensen voelden zich prettiger en veiliger. Vooral de elektrische fietsen werden goed gebruikt.” Vanaf september kwam er een kink in de kabel: leverancier URBEE kreeg landelijk te maken met vandalisme en diefstal van de fietsen. “Daarom haalde URBEE vanaf oktober helaas veel fietsen offline en werden de eHUBS minder gebruikt.” Een nieuwe aanbieder vulde het tekort aan deelfietsen aan. “De bakfietsen

worden ook goed gebruikt. Tot december 2020 nam het aantal ritten met deelauto's toe tot uiteindelijk 500 per maand. Vanwege COVID-19 bleef de groei daar steken. Maar nu de vraag naar vervoer weer toeneemt, willen we op alle hubs een deelauto neerzetten."

Leren van andere steden

"Het was heel interessant te zien hoe de andere partners het aanpakten. In Nijmegen werkten we met deelvervoeraanbieders, maar ook andere aanbieders konden zich melden. De gemeente stelde wel een aantal voorwaarden, bijvoorbeeld aan het serviceniveau. Andere steden in het project ontwikkelden meer bottom-up. Zo werd in Amsterdam geëxperimenteerd met bewonersinitiatieven. Daardoor was de organisatie ingewikkelder en verloopt de invoering langzamer. Nijmegen koos voor meer top-down en minder participatie. We waren de eerste partner met werkende eHUBS. Zo konden we veel kennis met de andere steden delen. Omdat inwoners snel eHUBS konden gebruiken, nam de participatie van inwoners toe. Kempen (Duitsland) en Dreux (Frankrijk) zijn kleinere steden. Daar ging de ontwikkeling langzamer. Voor aanbieders was het niet aantrekkelijk daar deelvoertuigen te plaatsen, dus kochten of huurden ze de voertuigen zelf. Amsterdam koos voor een strikte bottom-up-benadering. Discussies in de wijk vertraagden het project, maar het uiteindelijke plan werd echt door de buurt omarmd en als een wijkvoorziening gezien. Inwoners voelen zich eigenaar, waardoor er minder vandalisme en diefstal is. In Manchester is fietsen niet zo gebruikelijk en de infrastructuur is er niet op aangepast. De stad richtte zich dus meer op 'car clubs' met deelauto's. De Engelse partner is geen gemeente, maar een transportorganisatie. Dat betekent een extra bureaucratische laag die de aangesloten gemeenten eerst nog van het nut van dit project moest overtuigen. Leuven lijkt in organisatie en uitvoering het meest op Nijmegen, maar stelde strikte eisen aan de prijzen van ritten. Wij laten dit aan de markt over. Al met al leerden we door deze samenwerking veel van elkaar."

Toekomstplannen

Dankzij een 'capitalization call' werd het project met een half jaar verlengd en sloten partners aan uit Ierland, Schotland en België. Ze werken aan een blauwdruk waarmee andere overheden en partijen met eHUBS aan de slag kunnen. "Het is een mooie manier om met eHUBS en de rol van de overheid te experimenteren, te zorgen voor meer duurzame mobiliteit en van elkaar te leren. De taal vormde soms een barrière. Zo konden we elkaars communicatiemiddelen niet gebruiken. De strategie erachter deelden we wel. Vooral met Nederlandse en Belgische partners zijn de contacten goed en werd de meeste kennis gedeeld. Daar zie ik dus zeker mogelijkheden voor verdere samenwerking."

Sluit aan bij beleidsdoelen

Meekes deelt graag zijn tips: "De internationale sfeer bij projectmeetings is leuk en door dat plezier krijg je meer gedaan. Soms is het heel spannend om innovatieve projecten te doen, maar blijf pragmatisch en kijk vooral wat u er zelf uit kunt halen. Administratieve verplichtingen en verantwoording kosten tijd, dus zorg ervoor dat projecten die u doet écht aansluiten op uw beleidsdoelen."