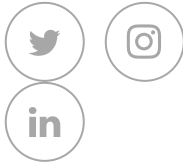




← TERUG NAAR HET OVERZICHT

26 OKTOBER 2020



Deelmobiliteit van nul tot nu | n#8: Nabijheid- en Netwerklogica in Antwerpen



M

In de serie Deelmobiliteit van 0 tot nu schetsen we de ontwikkeling van deelmobiliteit in Nederland met collega's, partners en opdrachtgevers. We belichten onze initiatieven, opdrachten en ervaringen en werken zo met u toe naar onze visie op de samenhang tussen deelmobiliteit en binnenstedelijke (gebieds)ontwikkelingen.

O

Daar waar we in deel 1 van deze serie startten in de stad Antwerpen met deelfietsen, zijn we terug bij onze Zuiderburen. Nu in de Vervoerregio Antwerpen, waar APPM's zusteronderneming The New Drive werkt aan mobiliteitsoplossingen. Sleutel zit hem in het goed toepassen van *nabijheidslogica* en *netwerklogica*. Zo geven Sven Huysmans en collega's invulling aan de 'puzzel' in de Antwerpse regio. In deze blog neemt Sven ons mee in de werkwijze en typologieën die hierbij gehanteerd worden. Bovendien blikt Sven terug op de ontwikkeling die het denken in mobiliteitsconcepten de afgelopen jaren heeft doorgemaakt.

O

Gebiedstypen

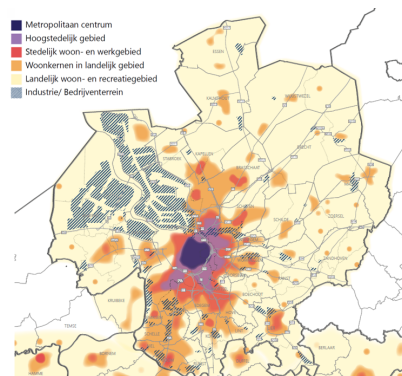
Sven: "In opdracht van de van de Vervoerregio Antwerpen werk ik aan mobiliteitsoplossingen, die vorm krijgen

in een netwerk van hubs. Het denken startte daar echter niet. We hebben samen met de collega's van Goudappel Coffeng en Sweco, op basis van de data uit het Vlaams verkeersmodel voor de Vlaamse overheid de verschillende gebiedstypen van de Vervoerregio Antwerpen in beeld gebracht:

M

1. Metropolaan gebied in de kernstad
2. Hoogstedelijk gebied in de districten daar rondom
3. Voorstedelijk woon- en werkgebied / de woonkernen in landelijk gebied
4. Landelijk woon- en recreatiegebied

Deze indeling aan de hand van gebiedstypen was voor ons de juiste kapstok om het nieuwe OV-net voor de regio vorm te geven. Ook maakt deze indeling het mogelijk om snel te bepalen in welk gebied welke vorm van mobiliteit het beste past.



Figuur 1: Gebiedstypen

Nabijheidslogica & Netwerklogica

Daarna zijn we de verschillende typen hubs gaan identificeren. In ons voorbeeld onderscheiden we de volgende hubs: Internationale en

O

O

M

interregionale hubs, regionale hubs, lokale hubs en buurthubs. Iedere hub vervult een andere rol in het netwerk. De buurthub is gericht op nabijheidslogica en kernversterking, terwijl de internationale en interregionale hubs zich, naast de nabijheidslogica voor buurtbewoners vooral richten op de netwerklogica en het overstappen. Met nabijheidslogica bedoel ik alle mobiliteitsdiensten dicht bij de woonplaats, die de eigen voertuigen vervangen zoals autodelen of fijnmazig fietsdelen, terwijl netwerklocatie gaat over overstappen of natransport. Daar is de mobiliteitsoplossing een onderdeel van de keten. Het is belangrijk dat een netwerk van hubs én invulling daarvan goed op elkaar afgestemd zijn. Daarmee gaat het als systeem functioneren.



Samenhang der dingen

Volgende stap is de ruimtelijke invulling. We hebben de gebiedstypologiën en de knooppuntypes gekoppeld aan mobiliteitsoplossingen. Zo krijg je bijvoorbeeld voor deelfietsen verschillende verschijningsvormen in de stad of in de regio. Denk aan fijnmazige deelfietssystemen of deelsteps die je op verschillende plekken kan achterlaten in het centrum van de stad en deelfietsen volgens het back-to-one principe – die teruggebracht worden op de plek waar je ze gehuurd hebt - in de buitengebieden. Bij de invulling van de hubs kom je tot een aantal 'no regrets', dingen die je



M

altijd nodig hebt. Dat zijn bijvoorbeeld fietsparkeren en wachtvoorzieningen of dienstverlening die het knooppunt versterken zoals een postbus of een pakjesautomaat, terwijl er ook politieke of beleidsmatige opties tussen zitten, zoals stepjes in de stad, vergaderinfra aan de rand van de stad of autodelen in landelijke gebieden.



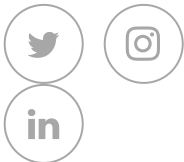
Wat belangrijk is, is dat je met elkaar snapt hoe het systeem werkt en dat er een samenhang is tussen alle hubs in een netwerk. Zo faciliteert de ene hub, die verder van de stad ligt, de overstap van auto op stedelijk OV-systeem, terwijl de andere hub in hoogstedelijk gebied vooral bedoeld is om lastmile-opties aan te bieden bij dat OV. Zo optimaliseren we de ketenreis en geven we met de uitwerking van dit netwerk invulling aan de doelstellingen van de Vervoerregio en gemeenten om mobiliteit op een andere manier te organiseren.

We ontwikkelen door

De ontwikkeling die ons denken de afgelopen jaren heeft doorgemaakt is het koppelen van de mobiliteitsoplossingen aan de ruimtelijke inbedding van de hub. Bovendien redeneren we nu (steeds meer) vanuit het perspectief van de eindgebruiker. Het systeem is niet het belangrijkste, gebruiksgemak en aantrekkelijkheid staat op 1. Het gaat uiteraard ook om de mobiliteitsdiensten, maar daarbij moet je steeds nadenken over toegankelijkheid, veiligheid,



leesbaarheid, informatieverstrekking en aansluitingen. Keten-denken is daarbij essentieel: werk aan oplossingen voor het gehele mobiliteitssysteem en ontwerp geen losstaande hub of locatie. Als we dat meer en meer doen, wordt een hub geen oplossing voor mobiliteit, maar een handreiking naar de (mobiele) mens!"



023 - 562
16 30

info@appm.nl

© APPM 2019
Algemene voorwaarden
by Offff

