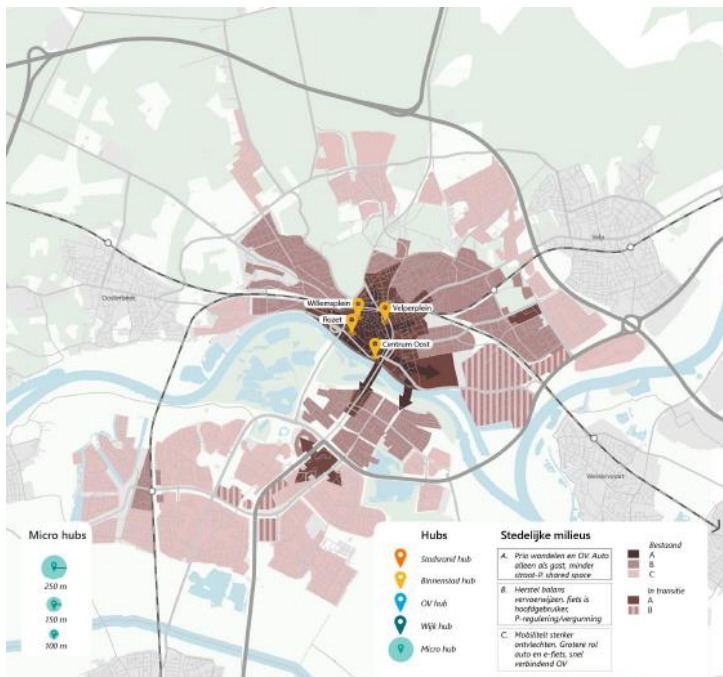
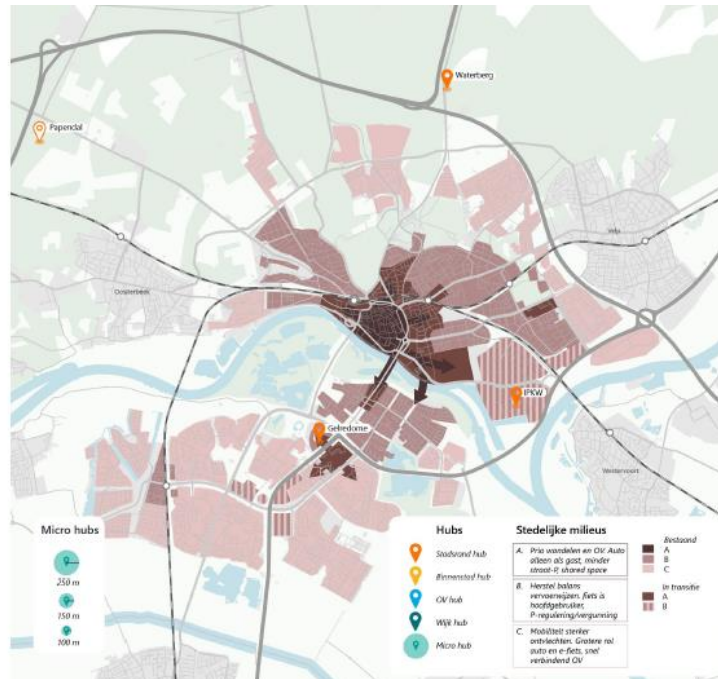


Toelichting hublocaties

Stadsrandhubs

Op korte termijn starten we met **drie stadsrandhubs** gelegen langs de verschillende invalswegen richting de stad Arnhem: **Waterberg, Gelredome en IPKW**. Deze hubs faciliteren optimaal de overstap van de auto naar de bus of deelmobiliteit. **Vraag en aanbod van deelmobiliteit** is hierbij een aandachtspunt, net als de **frequentie en directheid van de busverbinding** en **fietsinfrastructuur** van en naar de binnenstad. Speciaal voor **Waterberg** geldt dat hier ook een mooie koppeling te maken is met **bezoekers van de Veluwe** en het deelfietsnetwerk van de Veluwe.

Bij bewezen succes van de drie stadsrandhubs kan de **locatie Papendal op termijn** een mooie aanvulling zijn op het hubnetwerk.



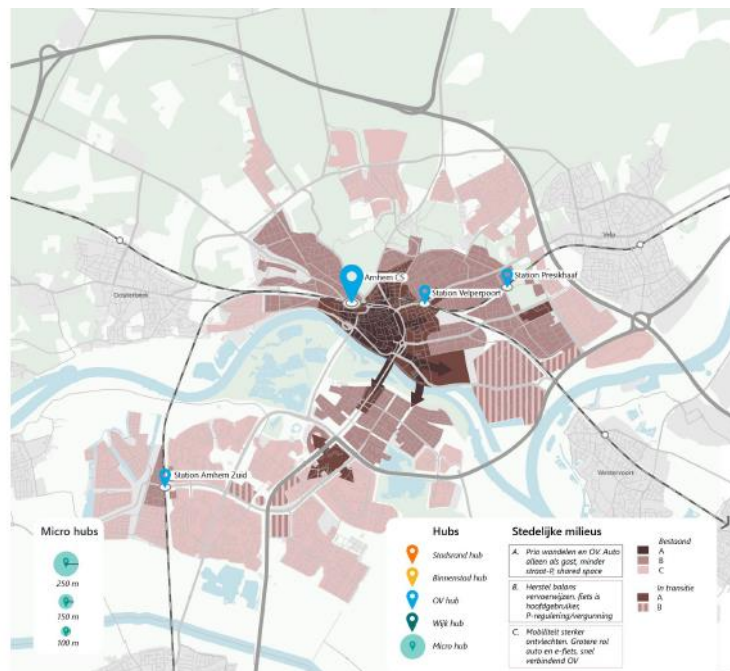
Binnenstad hub

De **binnenstadhubs** zijn gelegen aan de rand of in de **A-zone (hoog stedelijk milieu)**. Hierbij worden bij de locaties **Rozet en Velperplein bestaande parkeerlocaties opgewaardeerd** tot volwaardige hub (o.a. om straatparkeren in de binnenstad te kunnen verminderen en parkeren voor binnenstadbewoners mogelijk te faciliteren) en uit te breiden met een diversiteit aan deervoertuigen. Op het **Willemsplein** ligt de focus meer op het faciliteren van de **overstap van de bus op (deel)fiets** en vice versa. Op termijn lijkt het logisch om nabij het **bestuurskwartier (Centrum Oost)** ook een **binnenstadhub** te realiseren. Mede door grote werkgevers in het gebied en om binnenstadverkeer eerder af te kunnen vangen.

OV-hub

De vier treinstations die Arnhem heeft zijn in feite een specifiek type hub, veel meer geënt op de **overstap met de trein**. De (inter)nationale knoop Arnhem Centaal heeft daarin een bijzondere status. Het centraal station is voor veel bezoekers, bewoners en werknemers een belangrijke herkomst of bestemming in hun ketenreis. Het grootste aandachtspunt is goede overstap faciliteren voor deelmobiliteit op of nabij het station.

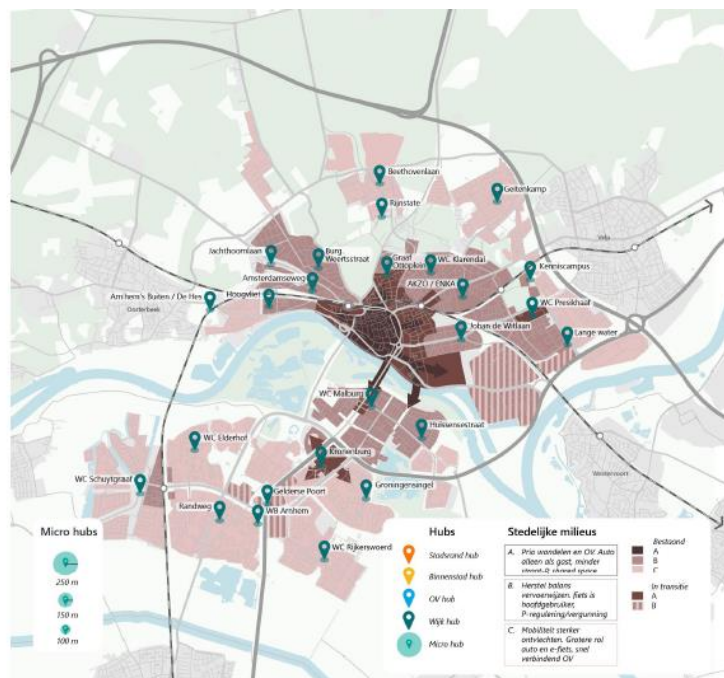
De drie andere stations **Arnhem Zuid, Arnhem Velperpoort en Arnhem Presikhaaf** zijn **voornamelijk gericht op een goede overstap van trein naar bus, fiets of deelmobiliteit** om de gebieden rondom de stations goed te ontsluiten. Parkeren van de privéauto bij de stations Velperpoort en Presikhaaf is hierbij van ondergeschikt belang. Voor **Arnhem Zuid** wordt wel ingezet op de overstap tussen **auto en trein**.

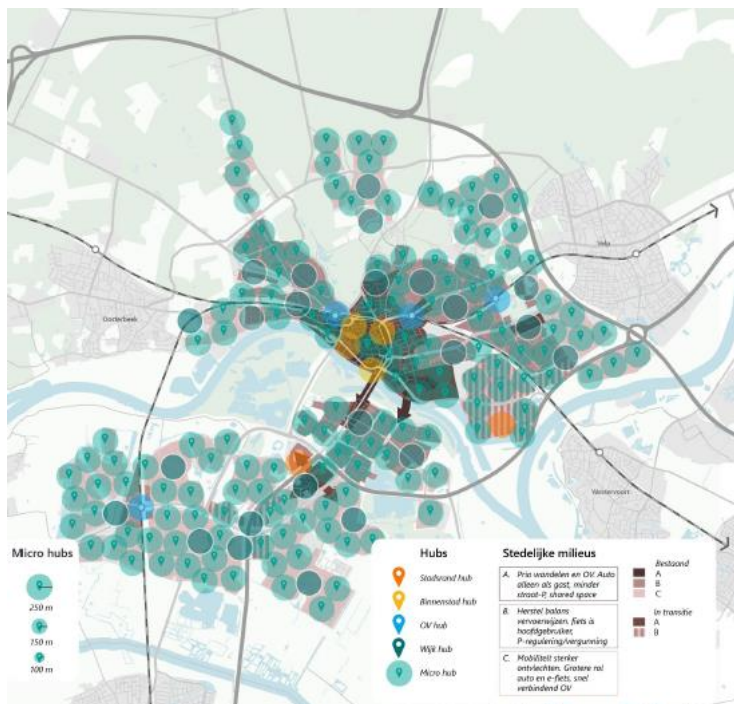


Wijkhubs

Wijkhubs worden gerealiseerd in de B- en C-zones van Arnhem, vooral gekoppeld aan de belangrijkste en centrale voorzieningen in de wijk (o.a. **winkelcentra of buurthuizen**) en bij voorkeur in de **nabije omgeving van een bushalte** om ook de overstap bus op deelmobiliteit mogelijk te maken. **Wijkhub Kronenburg** is een voorbeeld van een belangrijk **busknooppunt** met overstapmogelijkheden.

De locaties van de wijkhubs op de kaart zijn indicatief. Het is goed om in een **gezamenlijk proces met de wijken (en aanbieders) de locaties van de hubs te bepalen** en ook het aanbod af te stemmen op de behoefte in de wijk. **Hierbij ligt de focus op bakfietsen, deelauto's en elektrische deelfietsen/scooters**. Het vervangen van privéfietsen door deelfietsen heeft geen prioriteit.





Microhubs

Om tot een **dekkend netwerk** te komen worden er in alle zones microhubs gerealiseerd. Microhubs vormen een belangrijke **schakel tussen deelmobiliteit en de voordeur**. De maximaal geaccepteerde loopafstand van en naar diverse type deervoertuigen is hierbij maatgevend om te kunnen 'concurreren' met privévoertuigen. We hanteren daarvoor **de volgende streefwaarden voor de loopafstanden tot de microhub**:

- Zone A: 100-150m
- Zone B: 150-200m
- Zone C: 200-250m

Bij deze loopafstanden heb je een **aanzienlijk aantal microhubs nodig** (144 op deze indicatieve kaart met hemelsbrede afstand van 250m).

Prioriteit van de gemeente Arnhem ligt voor **zone B en C niet primair bij het realiseren van microhubs**. Arnhem moet eerst wennen aan deelmobiliteit. **Tot die tijd deelmobiliteit in zone B en C in dropzones.**