

Mobiliteitshubs

in de groene metropoolregio

Arnhem Nijmegen

Naar een regionaal netwerk van hubs

Strategische Agenda 2025
1 april 2021

1**INVESTEREN**

Met investeringen op de korte termijn bouwen aan een regionaal hubnetwerk.

**2****CONDITIES VERSTERKEN**

Samen werken aan uitweringsopgaven op het subregionale schaalniveau.

3**PLANONTWIKKELING**

Met planontwikkeling mogelijkheden verkennen voor hubs op de langere termijn.

**4****KENNISUITWISSELING**

Concrete fieldlabs opzetten en innovatieve cross-overs met andere thema's maken.

Agendapunt 1: investeren korte termijn*Hubontwikkeling 2021 - 2023*

- Uitbreiding hubfunctie: Gelredome
- Uitbreiding hubfunctie: Kronenburg Arnhem
- Uitbreiding hubfunctie: P+R Nijmegen Noord
- Ontwikkeling hub: Beek / Ooij (+ TOP-locatie)
- Uitbreiding hubfunctie: station Arnhem Zuid
- Ontwikkeling hub: IPKW Arnhem
- Uitbreiding hubfunctie: busstation Druten
- Uitbreiding hubfunctie: station Nijmegen Dukenburg

Hubontwikkeling 2023 - 2025

- Ontwikkeling hub: NYMA Nijmegen
- Uitbreiding hubfunctie: station Nijmegen Goffert
- Uitbreiding hubfunctie: station Nijmegen Heyendaal
- Uitbreiding hubfunctie: station Arnhem Velperpoort

Agendapunt 2: condities versterken

- Afstemmingsopgave: Velp, Rheden, Dieren (+ TOP-locatie)
- Afstemmingsopgave: Station Elst of Carpoollocatie Elst (+ TOP-locatie)
- Afstemmingsopgave: Hub Beuningen / Nijmegen West
- Afstemmingsopgave: Nijmegen Zuid / Malden / Mook

Agendapunt 3: planontwikkeling langere termijn > 2025

- Planontwikkeling station/hub Arnhem Pleij
- Planontwikkeling uitbreiding hubfunctie station Presikhaaf
- Planontwikkeling station / hub Wijchen Westpoort (incl. carpoollocatie Wijchen)
- Planontwikkeling station / hub Zevenaar Oost

Agendapunt 4: kennisuitwisseling: fieldlabs

- Fieldlab: Duurzame energie – energietransitie
hub Rozet Arnhem, IPKW Arnhem
- Fieldlab: Digitalisering en sociale inclusie
hub NYMA Nijmegen, hub busstation Druten
- Fieldlab: Recreatie en klimaat – TOP's
hub Beek/Ooij, station Rheden, carpoollocatie Elst

Agenda in het kort

Met de groei van de Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen is het van belang dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio gegarandeerd blijft. Dit doen we onder andere door onze regio optimaal te verknopen. Om zo de toenemende druk op ons mobiliteitsnetwerk te verlichten en duurzaam reisgedrag van inwoners, werknemers en bezoekers te stimuleren. Vanuit de invalshoek van mobiliteitshubs en knooppunten, met een Strategische Agenda 2025.

De Strategische Agenda 2025 bestaat uit vier agendapunten:

Agendapunt 1: Investeren op korte termijn

We zetten in op die hubs die van waarde zijn voor het regionale schaalniveau en focussen met concrete investeringen op het bouwen aan een regionaal hubnetwerk. Zo werken we op de korte termijn aan regionale doelen. We kiezen voor het investeren in hubs die complementair zijn aan de bestaande knooppunten met hubfuncties, waar goede ruimtelijke condities en mobiliteitscondities aanwezig zijn of in ontwikkeling zijn. Zoals aan verstedelijkingslocaties, nieuwe (snel)fietsroutes, of HOV-verbindingen.

Agendapunt 2: Conditie versterken

Op subregionaal niveau zijn hubs van veel ontwikkelingen afhankelijk. Dit maakt dat nadere afwegingen nodig zijn. We werken op dit niveau met verschillende gemeenten samen aan het verbeteren van de condities, het maken van nieuwe verbindingen en het realiseren van hubs op de meest geschikte locaties. We maken de afweging om in te zetten op meer landelijk gelegen hubs met een ontsluitende functie of juist overstaphubs aan de randen van het stedelijk gebied.

Agendapunt 3: Planontwikkeling langere termijn

Grootschalige hubontwikkelingen kennen langere ontwikkeltrajecten. Deze trajecten vragen nú om actie om op de langere termijn tot uitvoering te komen. Dit gaat primair om acties gericht op de planontwikkeling. Zowel gericht op plannen van concrete hublocaties als op de ruimtelijke plannen met een bredere scope naar de hubomgeving. We bereiden ons hiermee voor op de hubs waarvan de realisatie pas na 2025 pas aan de orde is en kiezen waar onze regio zich sterk voor maakt.

Agendapunt 4: Kennisuitwisseling: fieldlabs

Hubs hebben naast effecten op bereikbaarheid en stedelijke ontwikkeling ook kansen voor het ontwikkelen van nieuwe kennis en innovaties. Vanuit een Community of Practice werken we als regio aan de ontwikkeling en uitwisseling van nieuwe innovaties in mobiliteitshubs. Hier staan cross-overs centraal tussen de ontwikkeling van mobiliteitshubs en duurzame energie, digitalisering, sociale inclusie, recreatie en klimaatadaptatie. Dit doen we aan de hand van praktijkgerichte fieldlabs waar we kennis ontwikkelen, uitwisselen én vooral toepassen.

Inhoud

Introductie

Naar een regionaal netwerk van mobiliteitshubs

1. Afwegingskader kansrijke hubs

1.1 Definitie: Hubs in de Groene metropoolregio

1.2 Methode: Kansrijke hubs selecteren

2. Strategische agenda 2025

2.1 Agendapunt 1: Investeren op korte termijn

2.2 Agendapunt 2: Condities versterken

2.3 Agendapunt 3: Planontwikkeling langere termijn

2.4 Agendapunt 4: Kennisuitwisseling: fieldlabs

3. Kansen voor hubs in de regio

3.1 Korte termijn investeringen: condities voor realisatie

3.2 Condities versterken: afstemming en complementariteit

3.3 Planontwikkeling: integraal ontwikkelen vanuit cross-overs

3.4 Fieldlabs: samenwerking en kennisuitwisseling

4. Actieprogramma

Vervolgacties

Bijlagen: onderbouwing

Uitwerking Zeef 1: regionaal doelbereik van hubs

Uitwerking Zeef 2: potenties van kansrijke hubs

Uitwerking Zeef 3: beoordeling van condities

Colofon



Naar een regionaal netwerk van mobiliteitshubs

Dit is de Strategische Agenda voor mobiliteitshubs en knooppunten voor de Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen. Met deze agenda geven we uitwerking aan het speerpunt 'Mobiliteitshubs en knooppunten' van de regionale opgave de 'Verbonden regio' (zie Regionale Agenda).

Verknopen van mobiliteitsnetwerken

Met de verwachte groei in inwoners, bezoekers en werkgelegenheid is het van belang dat de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio gegarandeerd blijft. Om die reden wil de regio haar mobiliteitsnetwerken en drukbezochte locaties zo efficiënt mogelijk verknopen. We zetten in op het verlichten van de toenemende druk op het mobiliteitsnetwerk (weg en spoor), het optimaal benutten van bestaande verbindingen en het stimuleren van actief en schoon vervoer. Met deze agenda tot 2025 doen we dit vanuit de invalshoek van mobiliteitshubs en knooppunten. Hiervoor sluiten we nauw aan op 'Visie op een bereikbaar Gelderland' en de achterliggende studie 'Gelderse Mobiliteitshubs, cruciale schakels in bereikbaarheid en leefbaarheid' van de provincie Gelderland.

Focus op het regionale netwerk

De focus ligt op het bouwen van een regionaal netwerk van mobiliteitshubs en knooppunten. We richten ons op die hubs die van meerwaarde zijn voor het regionale netwerk. De doelstelling is tweeledig:

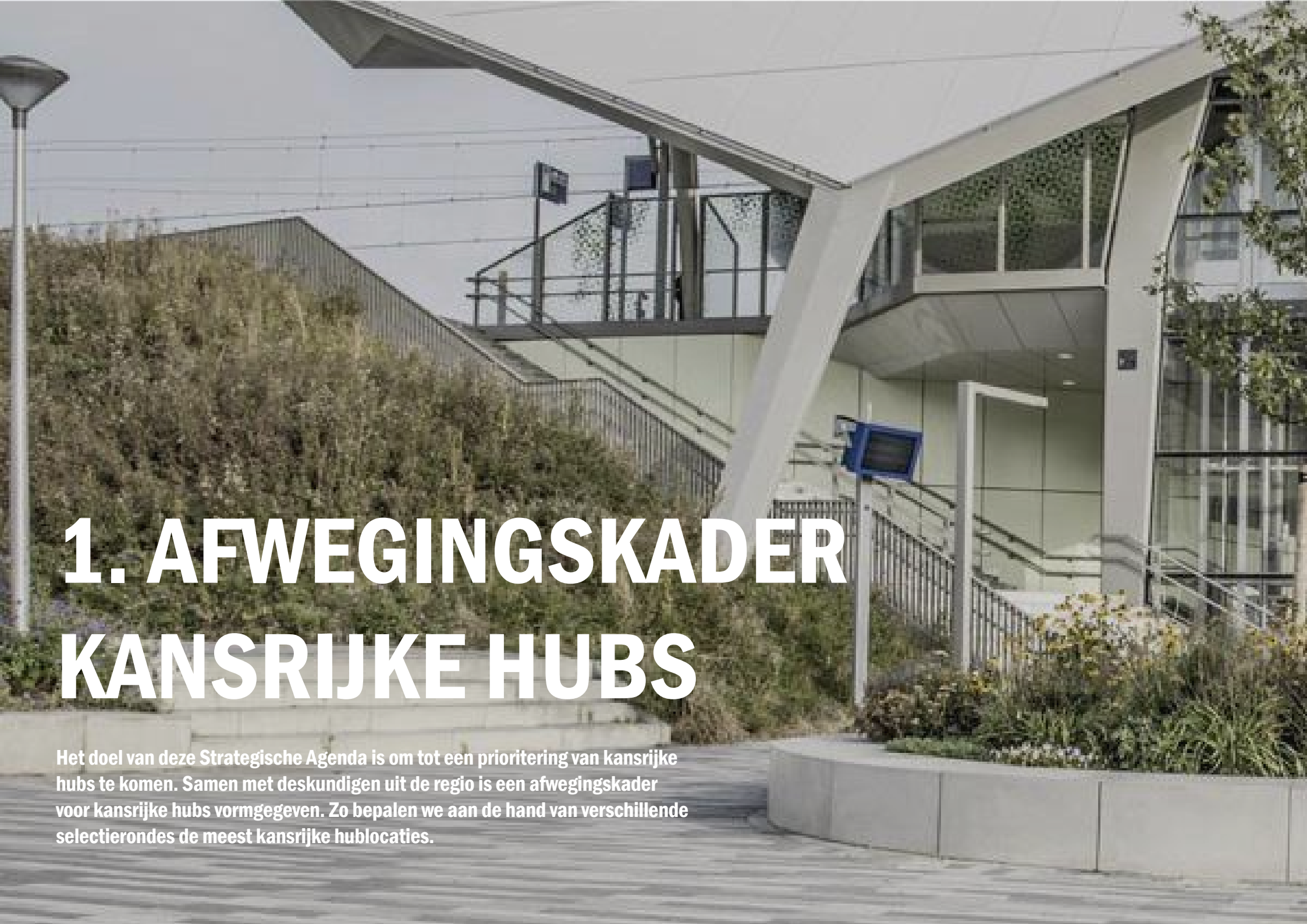
1) Het verlichten van de druk op het verkeersnetwerk rond drukbezochte plekken in de regio

2) het stimuleren en faciliteren van duurzame vormen van mobiliteit

Hiervoor zoeken we aansluiting bij lopende ruimtelijke ontwikkelingen en de andere vier regionale opgaven zoals genoemd in de Regionale Agenda. Vanuit een integrale benadering prioriteren we kansrijke hubs aan de hand van regionale samenhang en de meerwaarde van hubs vanuit verschillende invalshoeken. Denk hierbij aan de aansluiting op woon- en werklocaties, binnensteden, voorzieningen en recreatieve hotspots. Cross-overs met de regionale opgaven Productieve regio, Ontspannen regio, Circulaire regio en Groene groeiregio. Maar ook de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit zoals de uitbreiding van het HOV-netwerk en het regionale (snel)fietsnetwerk.

Complementariteit tussen schaalniveaus

We kijken op drie schaalniveaus naar het functioneren van (het netwerk van) hubs en knooppunten. Met oog voor bestaande en potentiële nieuwe hublocaties. We maken de keuze voor de ontwikkeling van hublocaties waar deze complementair zijn aan andere schaalniveaus en elkaar kunnen aanvullen vanuit een regionale optiek. Het gaat hierbij om de relaties tussen het stedelijke schaalniveau, de flanken en het regionale schaalniveau die van meerwaarde zijn voor het regionale netwerk.

A modern building with a prominent green wall (vertical garden) on the left side. A wide, light-colored ramp or staircase leads up to a glass-enclosed upper level. The building has a contemporary design with large windows and a flat roof. The foreground shows a paved area and some low-lying plants.

1. AFWEGINGSKADER KANSRIJKE HUBS

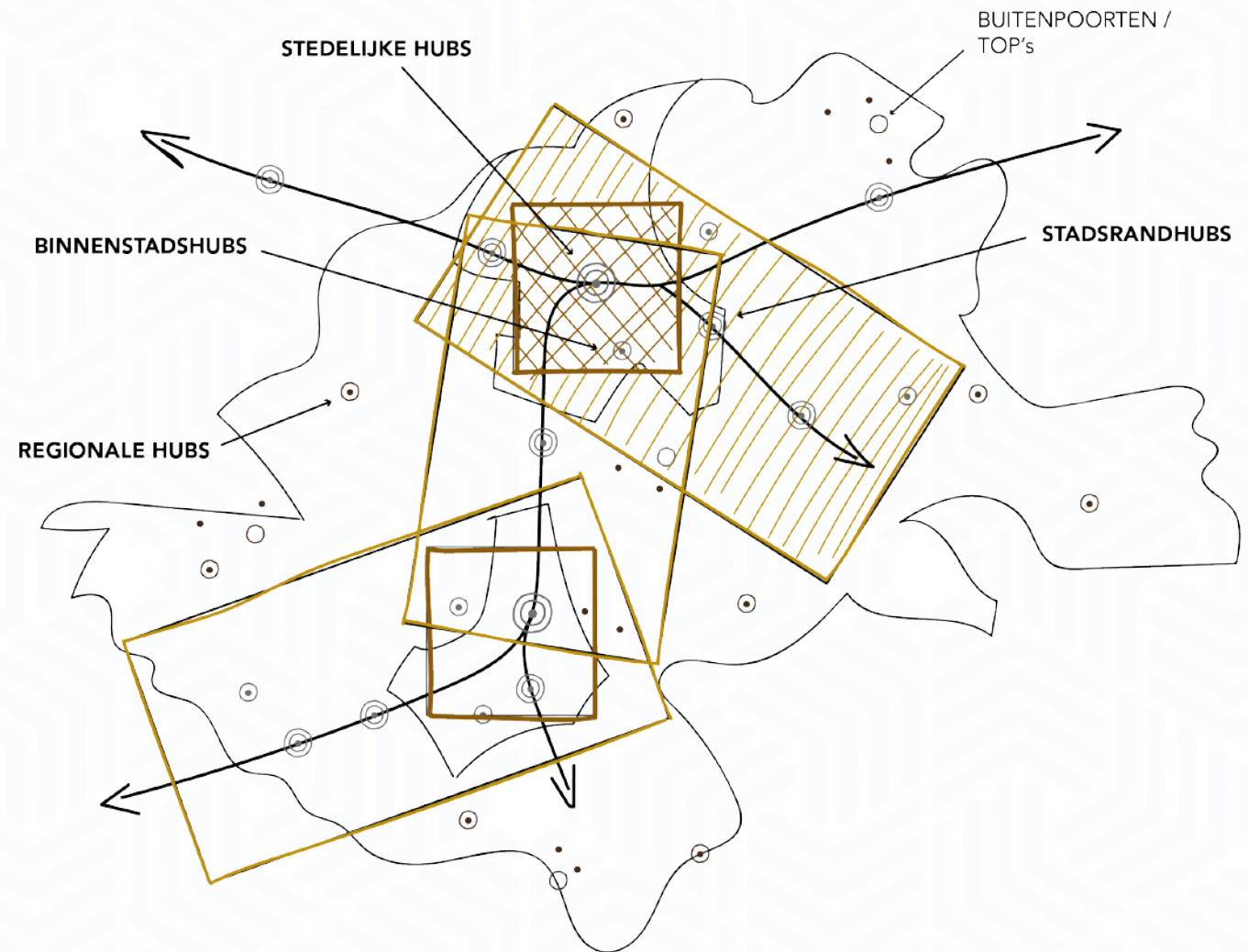
Het doel van deze Strategische Agenda is om tot een prioritering van kansrijke hubs te komen. Samen met deskundigen uit de regio is een afwegingskader voor kansrijke hubs vormgegeven. Zo bepalen we aan de hand van verschillende selectierondes de meest kansrijke hublocaties.



Kansrijke multimodale hublocatie station Nijmegen Goffert

Definitie:

1.1 Hubs in de Groene metropoolregio



Definitie:

1.1 Hubs in de Groene metropoolregio

Een mobiliteitshub definiëren we als een schakel in het mobiliteitsnetwerk om het flexibel reizen in de keten mogelijk te maken. Op deze locatie wordt de overstap naar actieve en duurzame vormen van mobiliteit gefaciliteerd en worden stromen slim gebundeld van en naar drukbezochte plekken in de regio.

Op basis van de ligging, de aansluiting op het multimodale netwerk en de doelgroepen verschillen hubs qua type, grootte en voorzieningenniveaus. We sluiten hiermee aan op de definitie zoals is geformuleerd in het rapport 'Gelderse Mobiliteitshubs - Cruciale schakels in bereikbaarheid en leefbaarheid' dat door de provincie Gelderland in 2020 is uitgebracht. We zien in de basis twee typen hubs op het regionale schaalniveau:

Type 1. Overstaphubs: gericht op externe bereikbaarheid van kernen

Mobiliteitshubs die een overstap (aan) bieden naar een duurzame modaliteit tussen herkomst en bestemming. Het doel van deze hubs is om de druk op filegevoelige trajecten te verminderen en de verkeersdruk rond drukbezochte locaties in stad en regio te verlichten. Denk bijvoorbeeld aan hubs aan de rand van het stedelijk gebied (stadsrandhubs) en grotere knooppunten die op bovenregionaal niveau

functioneren en bezoekers van buiten de regio opvangen (stedelijke hubs).

Type 2. Ontsluitingshubs: gericht op interne bereikbaarheid vanuit de kernen

Dit zijn mobiliteitshubs die duurzame mobiliteitsvormen aanbieden op of dichtbij het punt van herkomst. Het doel is om duurzaam gedrag te stimuleren en verkeersdeelnemers te verleiden via duurzame middelen te reizen binnen de regio. Denk bijvoorbeeld aan hubs nabij verstedelijkingslocaties in binnenstedelijke gebieden (binnenstadshubs) en hubs die ontsluiting vanuit het landelijk gebied faciliteren naar de steden en andere drukbezochte locaties in de regio (regionale hubs).

Buitencategorieën

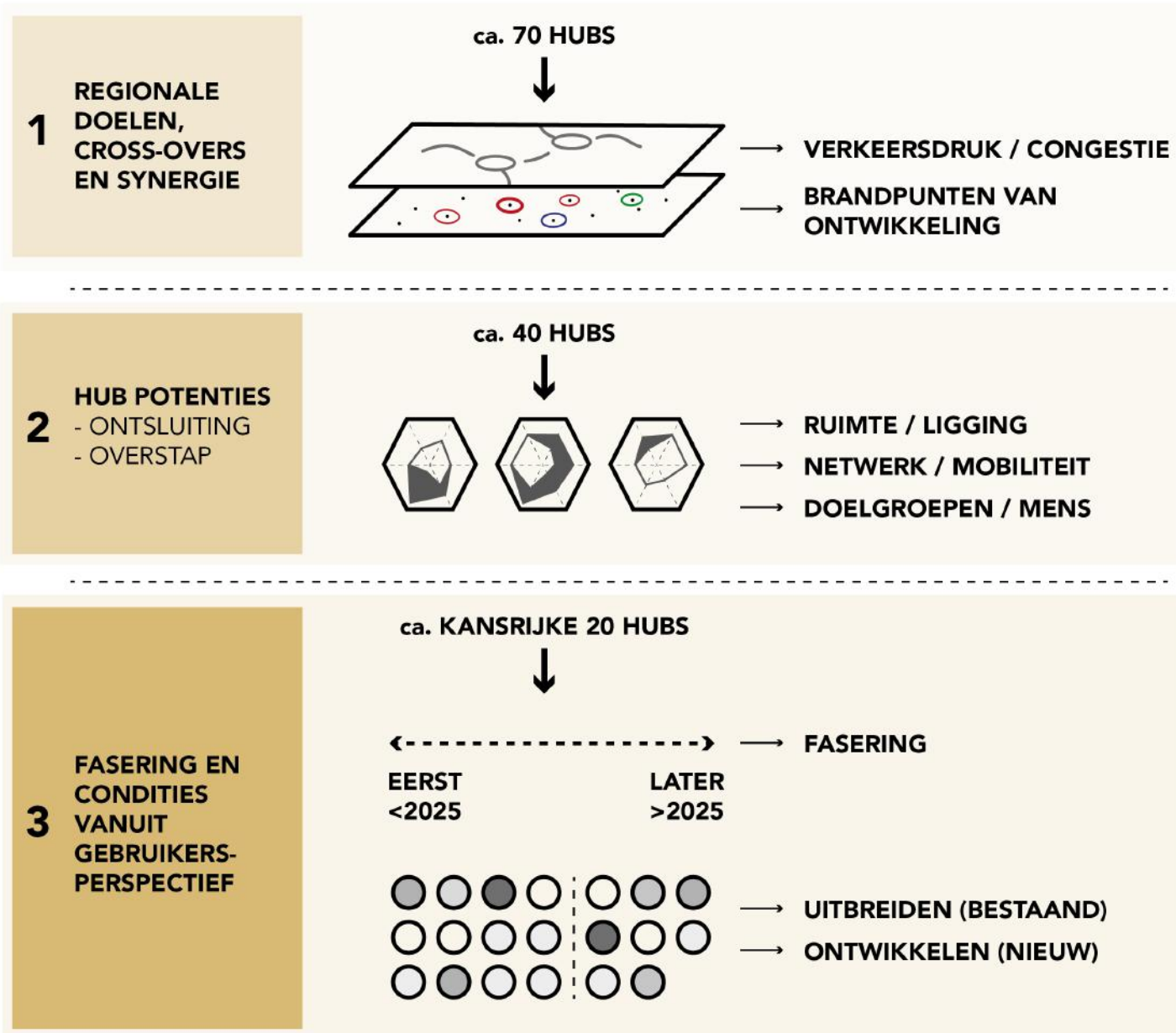
Hiernaast zien we een aantal buitencategorieën. Dit heeft betrekking op hubs die lokaal of regionaal functioneren maar potenties hebben vanuit een meervoudige doelstelling. Denk hierbij aan doelen op het gebied van duurzame energie, digitalisering, sociale inclusie, recreatie en klimaat. Het gaat om mobiliteitshubs die innovatieve cross-overs maken met deze thema's. Een voorbeeld zijn de Toeristische Overstappunten (TOP's). Dit zijn kleinschalige overstaphubs

die zich specifiek richten op het verlichten van de verkeersdruk in en rond recreatie- en natuurgebieden. Potentiële TOP's vormen de verbindingsschakel tussen meerdere toegangspoorten van recreatieve gebieden. Ze vervullen een meervoudig doel vanuit mobiliteit én recreatie en klimaat door autoverkeer in en om recreatieve natuurgebieden eerder op te vangen.

Stations Arnhem Centraal en Nijmegen Centrum

Deze agenda richt zich primair op het vormgeven van een regionaal netwerk van hubs. De focus ligt hierbij op het ontwikkelen en uitbreiden van hubfuncties ter aanvulling op bestaande hublocaties en knooppunten. We zien de groeipotentie van grotere treinstations Arnhem Centraal en Nijmegen Centrum vanuit een bovenregionaal perspectief. Het zijn dé grote, belangrijke schakelpunten in en voor de regio: ze verbinden de Groene metropoolregio (inter) nationaal aan andere stedelijke regio's. Deze knooppunten functioneren ook goed als hub op het regionale niveau. De centraal stations vormen ten opzichte andere hubs in de regio een buitencategorie en zijn derhalve bewust buiten de scope van deze agenda gelaten.

1.2 Kansrijke hubs selecteren



Methode:

1.2 Kansrijke hubs selecteren

We werken naar een strategische, geprioriteerde agenda voor de ontwikkeling van hubs in de regio. Het doel is het selecteren en prioriteren van kansrijke hubs. Welke hubs het meest kansrijk zijn bepalen we aan de hand van een trapsgewijze methodiek. Hierin fungeren drie trappen als ‘zeef’ voor het selecteren van de hubs die ertoe doen voor het regionale netwerk.

In deze zeefmethodiek hanteren we drie trappen:

Zeef 1. Aansluiting bij regionale doelen

We selecteren die hubs die aansluiten bij de regionale doelstellingen: 1) het verlichten van de druk op het verkeersnetwerk rond drukbezochte plekken in de regio; en 2) het stimuleren en faciliteren van duurzame vormen van mobiliteit. Hubs moeten hieraan bijdragen.

Zeef 2. Hub potenties

We selecteren die hubs met inhoudelijke potenties op het gebied van stedelijke ontwikkeling, plaats in het regionale netwerk, en aanwezigheid van de doelgroepen / potentiële gebruikers. Daarnaast selecteren we lokale of regionale hubs die een meervoudig doel vervullen en innovatieve cross-overs maken met andere thema's.

Zeef 3. Fasering en condities

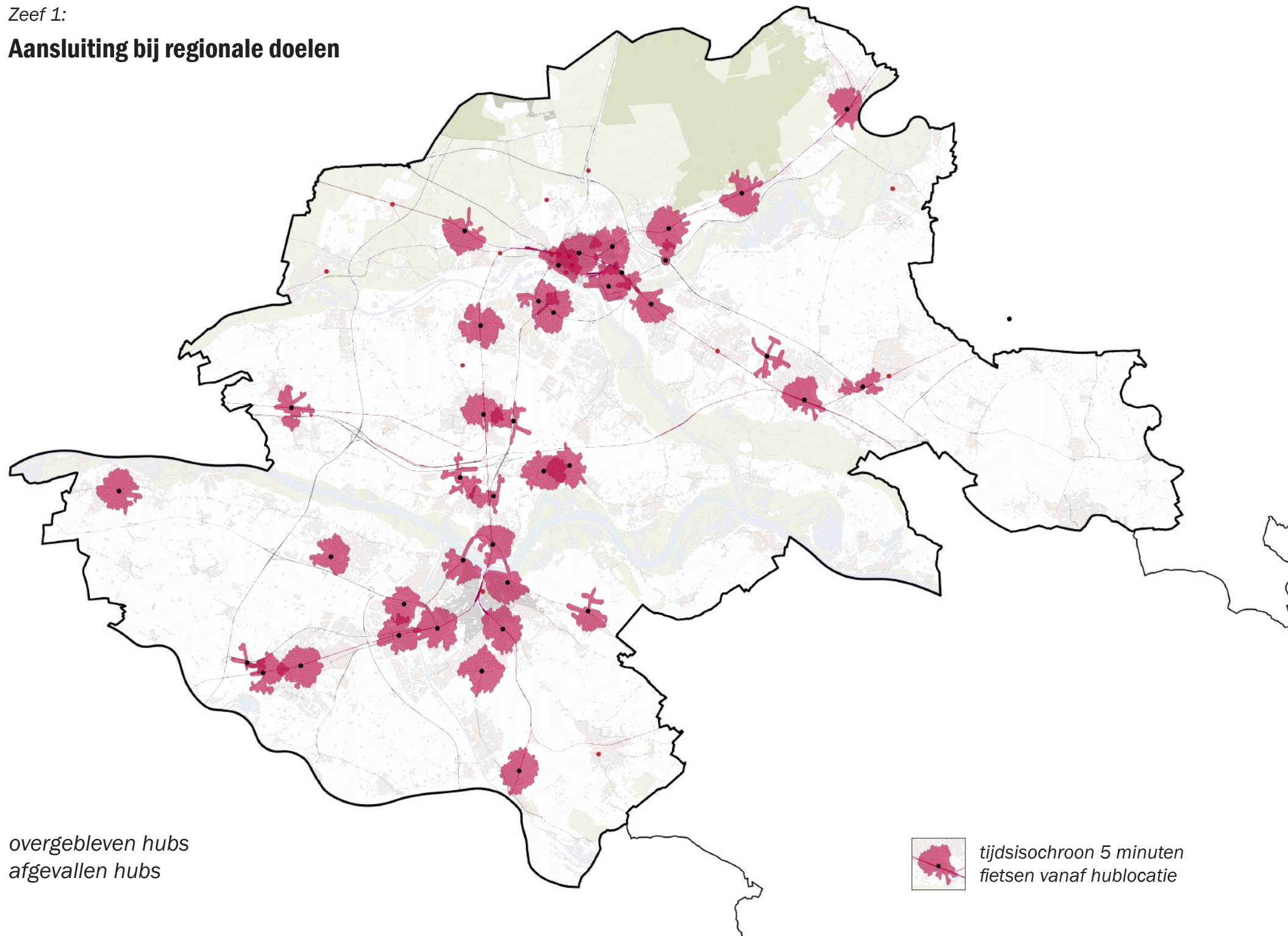
We selecteren die hubs die kansrijk zijn op basis van bestaande en toekomstige condities. We maken onderscheid tussen het ontwikkelen van nieuwe hubs en verbeteren en uitbreiden van hubfuncties op bestaande locaties. Middels een fasering benoemen we kansrijke hubs op de korte en langere termijn. Hierbij houden we rekening met afhankelijkheden van andere ontwikkelingen op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de groei van het aantal inwoners of de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Expertise in de regio

Deze methodiek maakt gebruik van beschikbare (GIS-)data en de kennis en expertise in de regio Arnhem-Nijmegen. Aan de hand van interactieve werkbijeenkomsten is de dialoog gevoerd met experts uit de verschillende regiogemeenten. Op deze manier is ook aansluiting gezocht bij de verschillende regionale opgaven Groene groeiregio, Ontspannen regio, Productieve regio en Circulaire regio.

Zeef 1:

Aansluiting bij regionale doelen



- overgebleven hubs
- afgevalen hubs

 tijdsisochroon 5 minuten
fietsen vanaf hublocatie

Zeef 1:

Aansluiting bij regionale doelen

Welke hubs dragen bij aan het behalen van de regionale doelen? Met deze 'zeef' selecteren we een selectie van de hubs die direct bijdragen aan het ontlasten van de filegevoelige trajecten en ondersteuning bieden aan brandpunten van stedelijke ontwikkeling in de regio.

We sluiten hiermee aan bij de *Verstedelijkingsstrategie Regio Arnhem Nijmegen en Foodvalley*, het regionale *Ambitiedocument Duurzame Mobiliteit - Slim en Schoon Onderweg* en de meest recente onderzoeken naar filevorming in de regio.

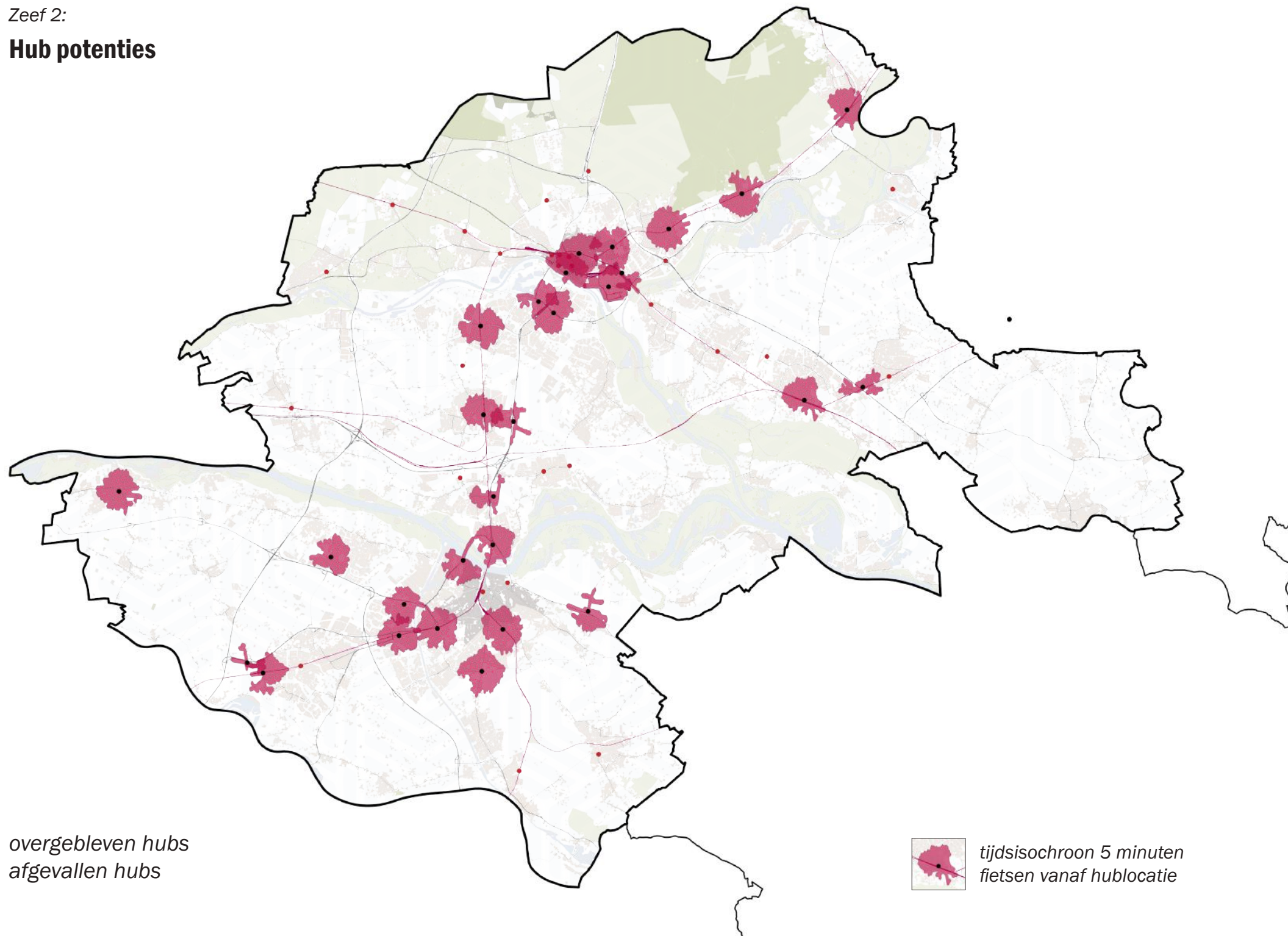
Door de regiogemeenten zijn 64 hublocaties aangedragen als potentiële locaties om tot mobiliteitshubs ontwikkelen. Het doel van deze agenda is om naar een prioritering te komen van hubs die ertoe doen op het regionale schaalniveau. Met deze zeef doen we een eerste selectieronde om van 64 naar 37 hubs te komen die aansluiten bij de regionale doelstellingen.

Selectie op basis van de aansluiting op regionale doelen

1. Station Arnhem Velperpoort
2. Station Arnhem Presikhaaf
3. Station Arnhem Zuid
4. Hub Rozet
5. Hub Gelredome
6. Hub Kronenburg
7. Hub IPKW - zoekgebied
8. Station/hub Arnhem Pleij
9. Station Wolfsheze
10. Station Westervoort
11. Station Velp
12. Hub velp (zoekgebied)
13. Station Zevenaar
14. Hub Zevenaar West
15. Hub Zevenaar Oost
16. Station Rheden
17. Station Dieren
18. Station Wehl
19. Station Zetten-Andelst
20. Station Elst
21. Carpoollocatie Elst
22. Halte Oosterhout / Park 15
23. Hub carpoollocatie Bommel
24. Station Nijmegen Lent
25. Station Nijmegen Goffert
26. Station Nijmegen Dukenburg
27. Station Nijmegen Heyendaal
28. Hub Kelfkensbos
29. Hub NYMA
30. Hub Nijmegen P+R Noord
31. Hub Nijmegen West
32. Hub Beek / Ooij
33. Zoekgebied Hub Nijmegen Zuid - Malden - Mook en Middelaar
34. Hub Beuningen
35. Hub Wijchen Westpoort (zoekgebied)
36. Hub carpoollocatie Wijchen
37. Hub busstation Druten

Zeef 2:

Hub potenties



Hub potenties

Wat zijn de inhoudelijke potenties van een specifieke hublocatie? In deze tweede selectieronde zijn de hubs geëvalueerd aan de hand van kenmerken in hun directe omgeving. Hiervoor zijn de hubs beoordeeld op hun huidige kenmerken en de toekomstige ontwikkelkansen. Op basis hiervan hebben we de kansrijkheid van hubs bepaald.

Deze ‘zeef’ kijkt naar hubs vanuit de drie verschillende invalshoeken:

1) Ruimte / ligging: potentie op basis van dichtheden qua inwoners en arbeidsplaatsen in de directe omgeving van de hub. Daarnaast ook op basis van de voorzieningendichtheid en de aanwezigheid van verschillende functies (functiemenging).

2) Netwerk / Mobiliteit: potentie op basis van de aanwezigheid van infrastructuur en voorzieningen voor verschillende modaliteiten. Denk hierbij aan de aansluiting op een snelfietsroute maar ook aan bestaande voorzieningen zoals parkeergelegenheid, fietsenstallingen of aanwezigheid van deelmobiliteit. Daarnaast de frequentie van het aanwezige openbaar vervoer en de reikwijdte van het fiets- en ov-netwerk in 360 graden rond de hublocatie.

3) Doelgroepen / Mensen: potentie op basis van de aanwezigheid van potentiële doelgroep (early adopters) in de directe omgeving op basis van inkomen, leeftijd, opleiding en autobezit.

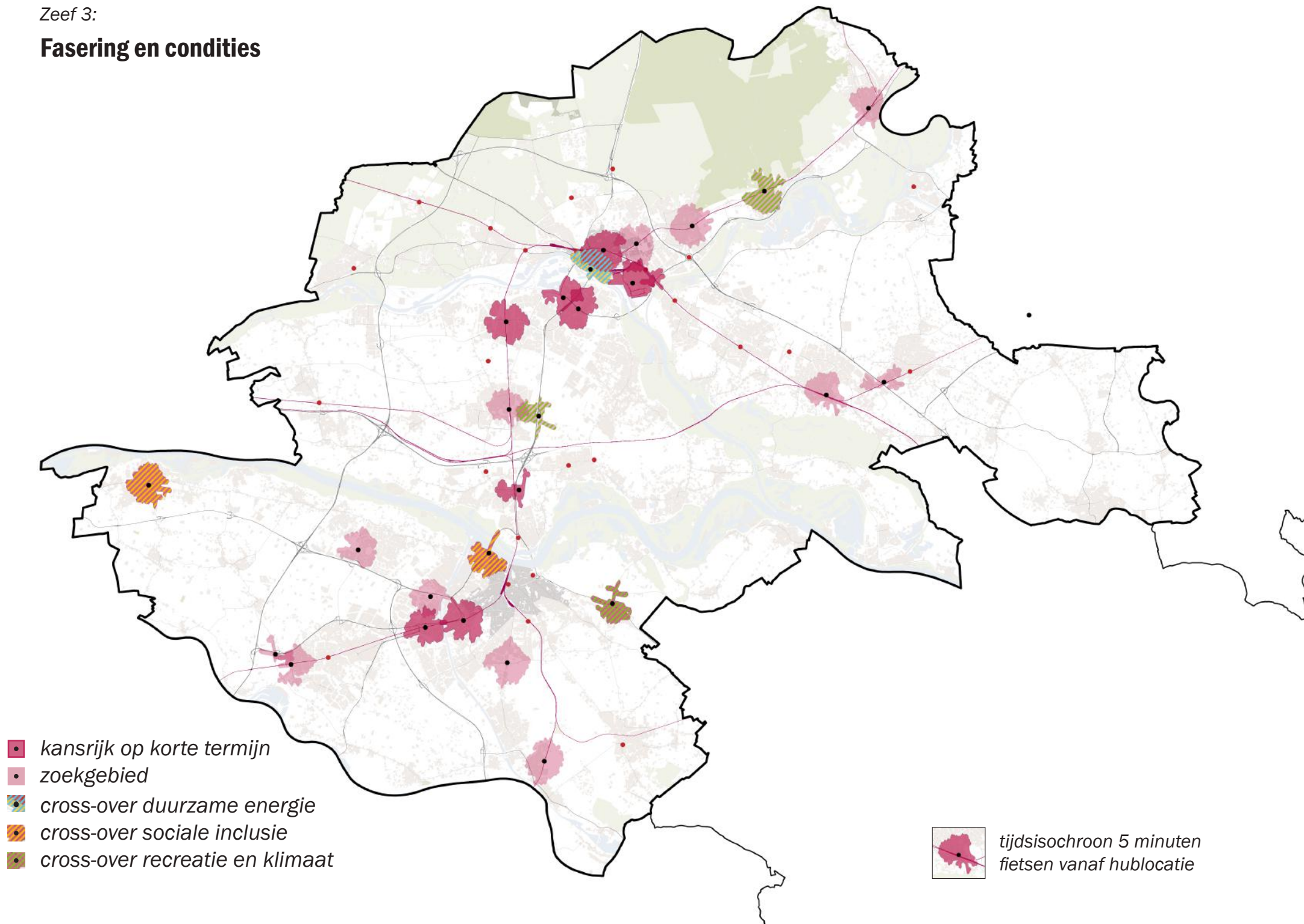
Deze selectieronde comprimeert de lijst met hubs van 37 naar 30 hubs met een hogere inhoudelijke potentie op het regionale schaalniveau. Daarnaast erkennen we een aantal hublocaties die een meervoudige doelstelling vervullen voor de regio. We kijken naar lokale of regionale hubs die innovatieve crossovers maken met de thema's duurzame energie, digitalisering, sociale inclusie en recreatie en klimaat.

Selectie op basis van inhoudelijke potentie

1. Station Arnhem Velperpoort
2. Station Arnhem Presikhaaf
3. Station Arnhem Zuid
4. Hub Gelredome
5. Hub Kronenburg
6. Hub IPKW
7. Station/hub Arnhem Pleij
8. Hub Velp - Knooppunt Velperbroek
9. Hub Rozet (+ cross-over duurzame energie)
10. Station Zevenaar
11. Hub Zevenaar West
12. Hub Zevenaar Oost
13. Station Rheden (+ cross-over TOP-locatie)
14. Station Dieren
15. Station Wehl
16. Station Elst
17. Carpoollocatie Elst (+ cross-over TOP-locatie)
18. Station Nijmegen Lent
19. Station Nijmegen Goffert
20. Station Nijmegen Dukenburg
21. Station Nijmegen Heyendaal
22. Hub NYMA (+ cross-over sociale inclusie)
23. Hub Nijmegen P+R Noord
24. Hub Nijmegen West
25. Hub Beek / Ooij (+ cross-over TOP-locatie)
26. Zoekgebied Hub Nijmegen Zuid - Malden - Mook en Middelaar
27. Hub Beuningen
28. Hub Wijchen Westpoort
29. Hub carpoollocatie Wijchen
30. Hub busstation Druten (+ cross-over sociale inclusie)

Zeef 3:

Fasering en condities



Fasering en condities

Welke hublocaties zijn kansrijk op de korte termijn en welke op de langere termijn? Aan de hand van bestaande en toekomstige condities selecteren we deze kansrijke hubs. Hiervoor maken we per hub de vergelijking qua condities met het beste alternatief.

Voor het bepalen van de condities kijken we naar reistijd, prijs, aanwezige voorzieningen, beleving en vindbaarheid. Hierbij selecteren we locaties die op sommige punten (net) onvoldoende scoren en die met een duwtje in de rug naar een voldoende getild worden. Hublocaties die nog bij nul moeten beginnen of waar nog (te) veel aan gedaan moet worden om ze tot een succes te maken, nemen we niet verder mee in dit stadium. Door voor deze aanpak te kiezen kunnen we vanuit een realistische perspectief snel toewerken naar een regionaal netwerk van hubs die allen in voldoende mate functioneren.

Naast kansrijke hubs op de korte termijn (< 2025) en langere termijn (> 2025) erkennen we een aantal zoekgebieden. Hubs zijn voor een groot deel afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen. In deze zoekgebieden is nader onderzoek nodig om keuzen te maken over het omgaan met de kansen en onzekerheden die er spelen. Bijvoorbeeld de eventuele

realisatie van nieuwe (fiets)infrastructuur en HOV-verbindingen en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in de omgeving. Vanuit deze derde en laatste zeef gaan we van 30 hubs naar 15 kansrijke hubs en zes zoekgebieden. Met de ontwikkeling of uitbreiding van deze geselecteerde hublocaties kunnen we bouwen aan een regionaal netwerk van hubs. Door middel van een fasering maken we keuzes in mogelijkheden tot 2025 en hubontwikkelingen die na 2025 aan de orde zijn. De zoekgebieden vormen gebieden op subregionaal niveau waar zich verschillende kansen voordoen, condities nog niet op orde zijn en nader onderzoek nodig is om een onderbouwde afweging te maken.

Kansrijke hubs op korte termijn (tot 2025)

- Station Arnhem Velperpoort
- Station Arnhem Zuid
- Hub Gelredome
- Hub Kronenburg
- Hub IPKW
- Hub Nijmegen P+R Noord
- Hub Beek / Ooij (+TOP-functie)
- Station Nijmegen Dukenburg
- Hub busstation Druten
- Hub NYMA
- Station Nijmegen Goffert
- Station Nijmegen Heyendaal

Kansrijke hubs langere termijn (na 2025)

- Station / hub Arnhem Pleij
- Station Presikhaaf
- Station / hub Zevenaar Oost
- Station / hub Wijchen Westpoort

Zoekgebieden

- Zoekgebied Velp, Rheden, Dieren (+TOP-functie)
- Zoekgebied Hub Zevenaar Oost, station Wehl
- Zoekgebied Hub Nijmegen Zuid / Malden / Mook
- Zoekgebied Hub Beuningen / Nijmegen West
- Zoekgebied Hub Carpoollocatie Wijchen of Wijchen Westpoort
- Zoekgebied Station Elst of Carpoollocatie Elst (+TOP-functie)

Buitencategorieën (meervoudig doel)

- Hub Rozet (+ cross-over duurzame energie)
- Station Rheden (+ cross-over recreatie: TOP-locatie)
- Carpoollocatie Elst (+ cross-over recreatie: TOP-locatie)
- Hub Beek / Ooij (+ cross-over recreatie: TOP-locatie)
- Hub NYMA (+ cross-over sociale inclusie)
- Hub busstation Druten (+ cross-over sociale inclusie)



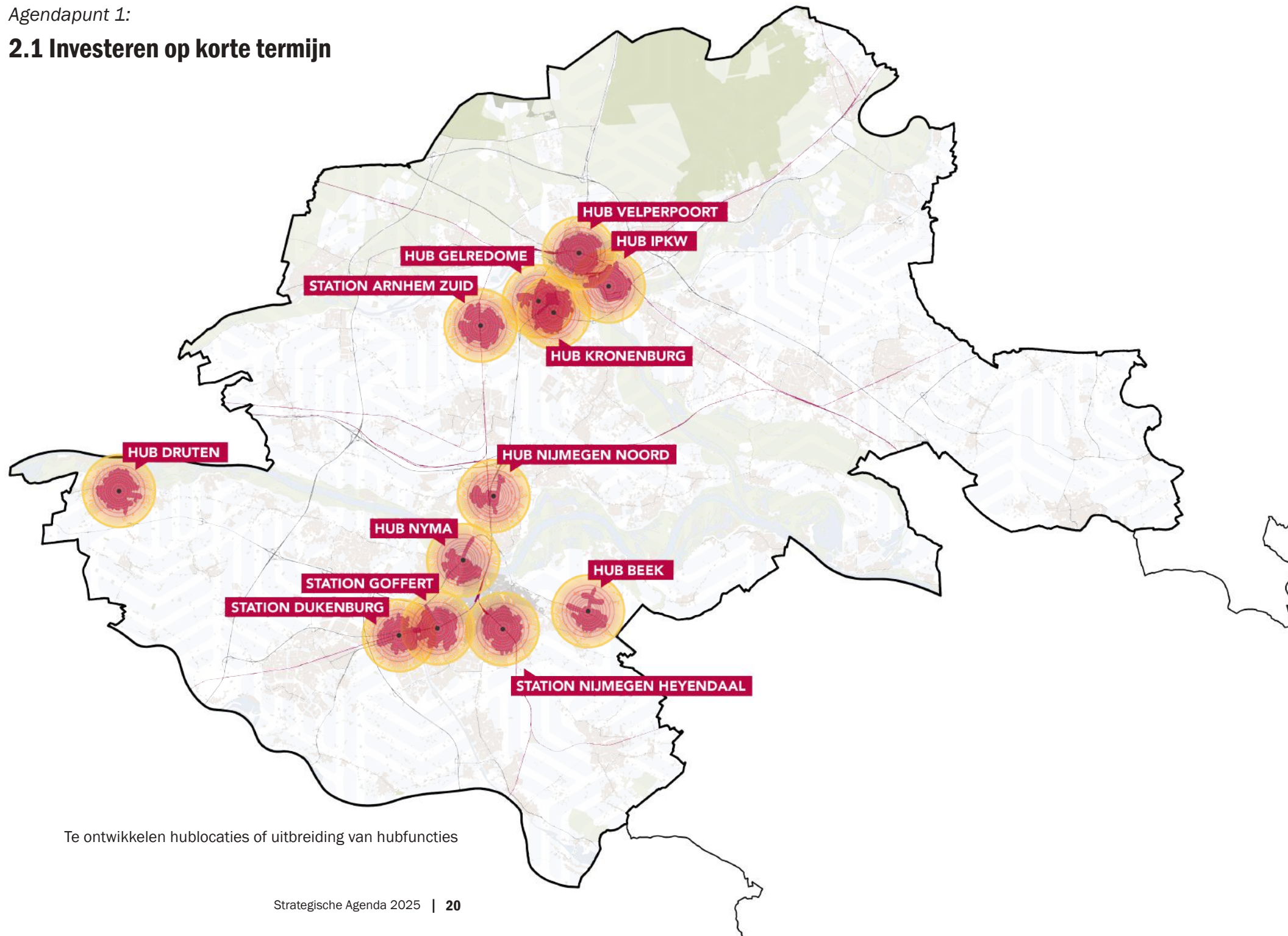
2. STRATEGISCHE AGENDA 2025

Op naar een regionaal netwerk van mobiliteitshubs voor de Groene metropoolregio! Dit doen we aan de hand van vier agendapunten waar we parallel aan werken tot 2025. De één gericht op concrete investeringen op de kortere termijn en de ander op het agenderen en ontwikkelen van kansrijke hubs vanuit een integrale bril.



'Tim' openbaar vervoer en deelmobiliteit - Graz (Oostenrijk)

2.1 Investeren op korte termijn



Te ontwikkelen hublocaties of uitbreiding van hubfuncties

2.1 Investeren op korte termijn

We zetten in op hubs die van waarde zijn voor het regionale schaalniveau en dragen bij aan de realisatie van regionale doelen. De focus ligt op het creëren van een regionaal hubnetwerk en concrete investeringen die hieraan bijdragen op de korte termijn. We kunnen op korte termijn investeren in het realiseren in de eerste serie mobiliteitshubs.

We willen investeren in hubs die complementair en aanvullend zijn op bestaande knooppunten die goed functioneren op het regionale niveau, zoals de stations Arnhem Centraal of Nijmegen Centrum. En waar goede ruimtelijke condities en mobiliteitscondities aanwezig zijn of al in ontwikkeling zijn. Kansrijke hublocaties liggen in of nabij nieuwe verstedelijkingslocaties, nieuwe (snel)fietsroutes en/of uitbreidingen van het HOV-netwerk. Concreet richten de investeringen zich op het ontwikkelen en uitbreiden van hubfuncties op 10 locaties in de regio.

In dit agendapunt gaat het om concrete investeringen, op te nemen in het bestuursakkoord en investeringsagenda's tot en met 2025. De lijst bevat hubs met een gunstige ligging aan bestaande infrastructuur of fiets- en HOV-verbindingen in ontwikkeling. We maken hierbij onderscheid tussen het ontwikkelen van nieuwe hubs en de uitbreiding van hubfuncties bij bestaande hubs en knooppunten. Het type hub (overstap of ontsluiting) bepaalt de nodige voorzieningen waarin een hub dient te voorzien. Het gebruikersperspectief staat hierbij centraal om te bepalen hoe een hub het beste de doelgroepen kan bedienen.

Hubontwikkeling < 2023

Uitbreiding hubfunctie station Arnhem Zuid

Aansluiten bij lopende trajecten van de gemeente Arnhem. Station Arnhem Zuid is kansrijk als overstaphub voor de reizigers die Arnhem aan de zuidkant (via A50 en A15) binnenkomen, bovenop de ontsluitende functie voor de omliggende woongebieden.

Ontwikkeling hub IPKW Arnhem

Inspelen op de groei in inwoners en arbeidsplaatsen in en rond het Industriepark Kleefse Waard (IPKW). Deze ontsluitende hub heeft de potentie om samen met werkgevers op het bedrijventerrein te worden opgebouwd en ook mobiliteits- en energie-innovaties op het terrein te realiseren.

Uitbreiding hubfuncties Gelredome en Kronenburg

De hubs Gelredome en Kronenburg zijn kansrijk vanwege hun ligging aan de stadsrand en de aanwezigheid van voorzieningen. De hubs vergen een doorontwikkeling als overstaphub voor bezoekers van Arnhem die vanuit het zuiden de stad binnenkomen.

Ontwikkelen hubfunctie P+R Nijmegen Noord

Een hub op de locatie van P+R Noord in Nijmegen heeft de potentie om te functioneren als overstaphub voor de bezoekers van Nijmegen en als ontsluitingshub voor de inwoners van Lent en Oosterhout.

Ontwikkeling hub Beek / Ooij (+ TOP-locatie)

Inspelen op de toenemende verkeersdruk op de N325 en het autoverkeer afvangen. De hub heeft in potentie een dubbelfunctie als overstaphub richting het centrum van Nijmegen en als TOP voor toegang tot het natuurgebied de Ooij en het Rijk van Nijmegen.

Uitbreiding hubfunctie busstation Druten

Busstation Druten heeft een centrale ligging in het westen van het Rijk van Nijmegen waar geen

treinverbinding aanwezig is. Een hub op deze plek heeft een breder verzorgingsgebied voor de meer landelijk gelegen kernen in de omgeving. Zeker wanneer deze is aangesloten op het regionale streekvervoer zoals de Regiotaxi.

Uitbreiding hubfunctie station Nijmegen Dukenburg

Station Dukenburg heeft een gunstige ligging aan de stadsrand van Nijmegen. De hubfunctie op deze locatie fungeert ontsluitend voor de (toekomstige) bewoners van de omgeving en als (OV-)overstaphub voor bezoekers van Nijmegen vanuit het zuiden.

Hubontwikkeling > 2023

Uitbreiding hubfunctie station Arnhem Velperpoort

Ontwikkel het station Velperpoort als ontsluitingshub vanuit het hart van Arnhem. Stimuleer zo duurzaam reisgedrag voor de (toekomstige) bewoners van het gebied.

Ontwikkeling hub NYMA Nijmegen

Als onderdeel van een grootschalige verstedelijkingsopgave in het westen van Nijmegen heeft de hub NYMA veel potentie. Als ontsluiting vanuit de nieuwe stadswijk Waalfront en als overstaplocatie voor de bezoekers vanuit het noorden en westen.

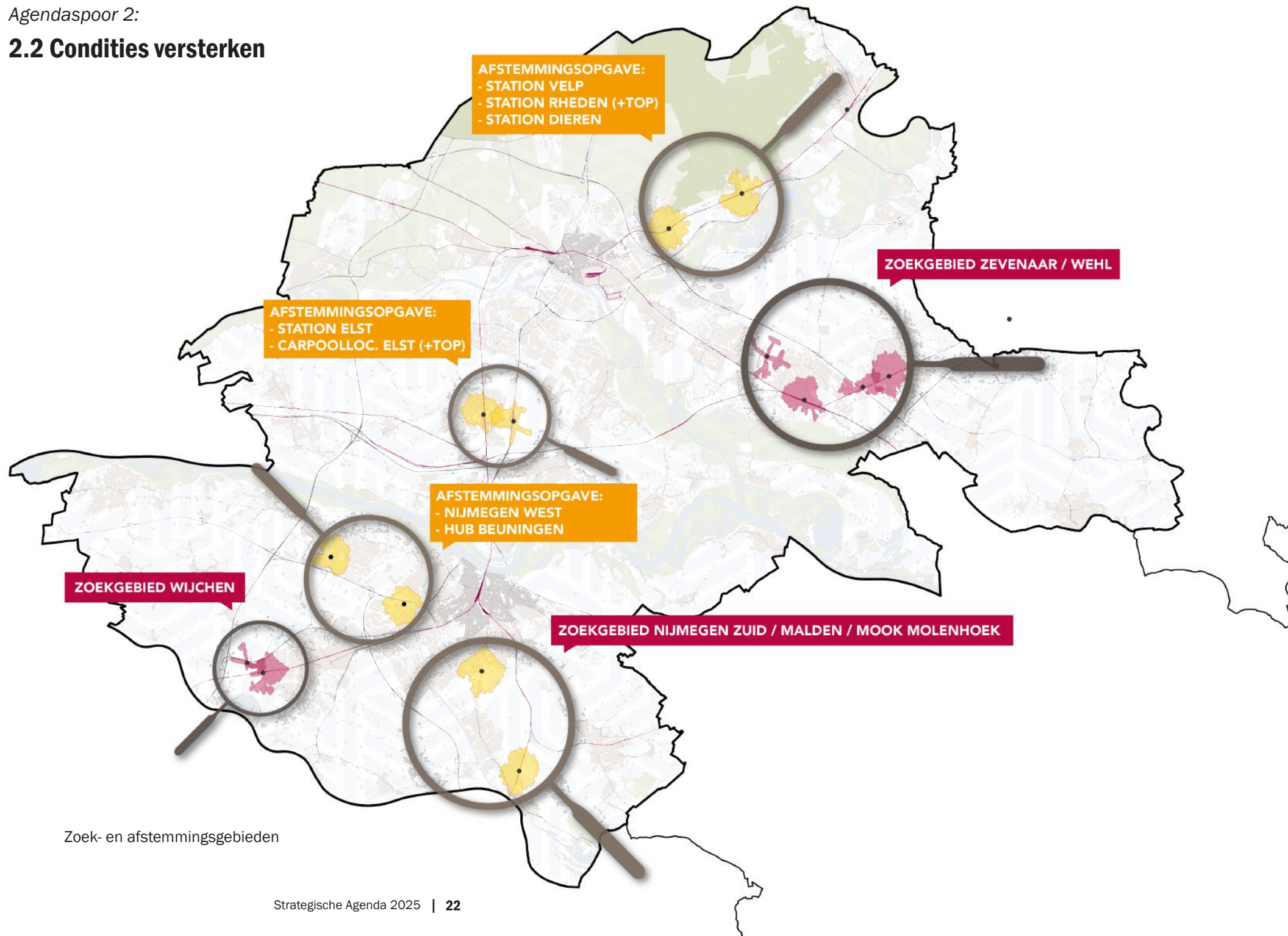
Uitbreiding hubfunctie station Nijmegen Goffert

Aansluitend bij de transformatie van Kanaalzone-zuid/Winkelsteeg is het station Goffert een kansrijke locatie voor een hub met een ontsluitende en overstapfunctie. Het uitbreiden van de hubfunctie staat gepland vanaf 2024.

Station Heyendaal

Dit station heeft potentie om door te groeien als ontsluitings- en overstaphub voor de grote stroom aan studenten en werknemers op campus Heyendaal.

2.2 Condities versterken



Zoek- en afstemmingsgebieden

2.2 Conditie versterken

Op regionaal niveau zijn hubs ook onderling van elkaar afhankelijk. Dit maakt dat nadere afwegingen tussen hubs op subregionaal niveau nodig zijn. We werken op dit subregionale niveau met verschillende gemeenten samen aan het verbeteren van de condities, het maken van nieuwe verbindingen en het realiseren van hubs op de meest geschikte locaties.

Mobiliteitshubs liggen op sommige plekken dicht bij elkaar en vragen om nadere afstemming tussen de nabijgelegen hubs. Welke hubs kennen de juiste condities? Welke hub heeft welke voorzieningen? en bedient welke doelgroepen? Wat doen we eerst en wat doen we later? Het doel is om tot een nadere afstemming en complementariteit te komen. Om zo het meeste effect te behalen. We maken samen de afweging om in te zetten op meer landelijk gelegen hubs met een ontsluitende functie of juist overstaphubs aan de randen van het stedelijk gebied. Dit doen we voor zes 'zoekgebieden' tot 2025.

De potenties van hubs zijn afhankelijk van de aanwezige ruimtelijke condities en condities qua mobiliteit. In sommige gevallen is nu nog niet te voorzien wat op subregionaal niveau de meest potentievolle locatie of interventie is. Deze 'zoekgebieden' vergen een vervolgstudie om dit uit te zoeken. Waar is het mogelijk om condities te verbeteren? Wat zijn de meest geschikte locaties om regionaal verkeer af te vangen of drukbezochte plekken te ontsluiten met duurzame vormen van mobiliteit? En wat kan op korte en langere termijn? We benoemen zoekgebieden op subregionaal niveau en zetten in op intergemeentelijke samenwerking om hier samen beste oplossing te bepalen.

We werken parallel aan de vier agendapunten. Dat betekent zowel aan de uitwerking van zoekgebieden als de planontwikkeling voor hublocaties op de langere termijn. In parallelle processen onderzoeken we ook de mogelijkheden qua fasering en volgtijdelijkheid. Wat zijn de nodige ontwikkelingen op de korte termijn voor het goed functioneren van een hublocatie en op welk moment is het op zijn plaats om deze door te ontwikkelen en is een meer grootschalige hubontwikkeling met meer ambitie vorm te geven?

Afstemmingsopgave Velp, Rheden, Dieren

De A348 is een filegevoelig traject waaraan drie potentiële hublocaties liggen. Het knooppunt Velperbroek, treinstation Rheden en treinstation Dieren. Er is een nadere afweging tussen de keuze voor een hub aan de rand van de stad Arnhem (hub Velp) of meer landelijk gelegen. Dieren heeft de potentie om een groot deel van de reizigers vanuit de Achterhoek vroegtijdig op te vangen. Station Rheden heeft in potentie een dubbelfunctie als overstaphub en als TOP tussen toegangspoorten naar de Veluwezoom. In dit zoekgebied worden deze drie hubs in samenhang nader uitgewerkt.

Zoekgebied hub Zevenaar Oost, station Wehl

Op het traject Arnhem – Zevenaar – Wehl – Doetinchem zijn verschillende kansrijke hublocaties te benoemen. Hierbij is het mogelijk om een aansluiting te maken bij de ontwikkelingen in Zevenaar Oost qua woningbouw en het bedrijventerrein 7Poort. Daarnaast is een ontsluitende hubfunctie bij station Wehl (nabij de A18) ook denkbaar. Dit biedt mogelijkheden om verkeer aan het begin van het filegevoelige traject A12 op te vangen. Dit vraagt om een samenwerking met de regio De Achterhoek.

Afstemmingsopgave Station Elst of Carpoollocatie Elst

Elst heeft een centrale plek in de regio en vormt om die reden een geschikte plek voor een hub naar alle windstreken. Er is een nadere afstemming te maken

tussen de uitbreiding van de hubfunctie van treinstation Elst en de ontwikkeling van een (nieuwe) hub bij de carpoollocatie aan de A325 wat een dubbelfunctie kan krijgen als TOP tussen toegangspoorten naar Park Lingezegen.

Afstemmingsopgave hub Beuningen / Nijmegen West

De A73 tussen Beuningen en Nijmegen is een filegevoelig traject waar een toename van de verkeersdruk wordt verwacht in de komende jaren. Bij uitstek een traject waar een hub potentie heeft. De huidige P+R Nijmegen West ligt daarentegen niet op een gunstige locatie. Er is nader onderzoek nodig naar wat de mogelijkheden zijn om de bestaande P+R op te waarderen, te verplaatsen en een hubfunctie te ontwikkelen in Beuningen.

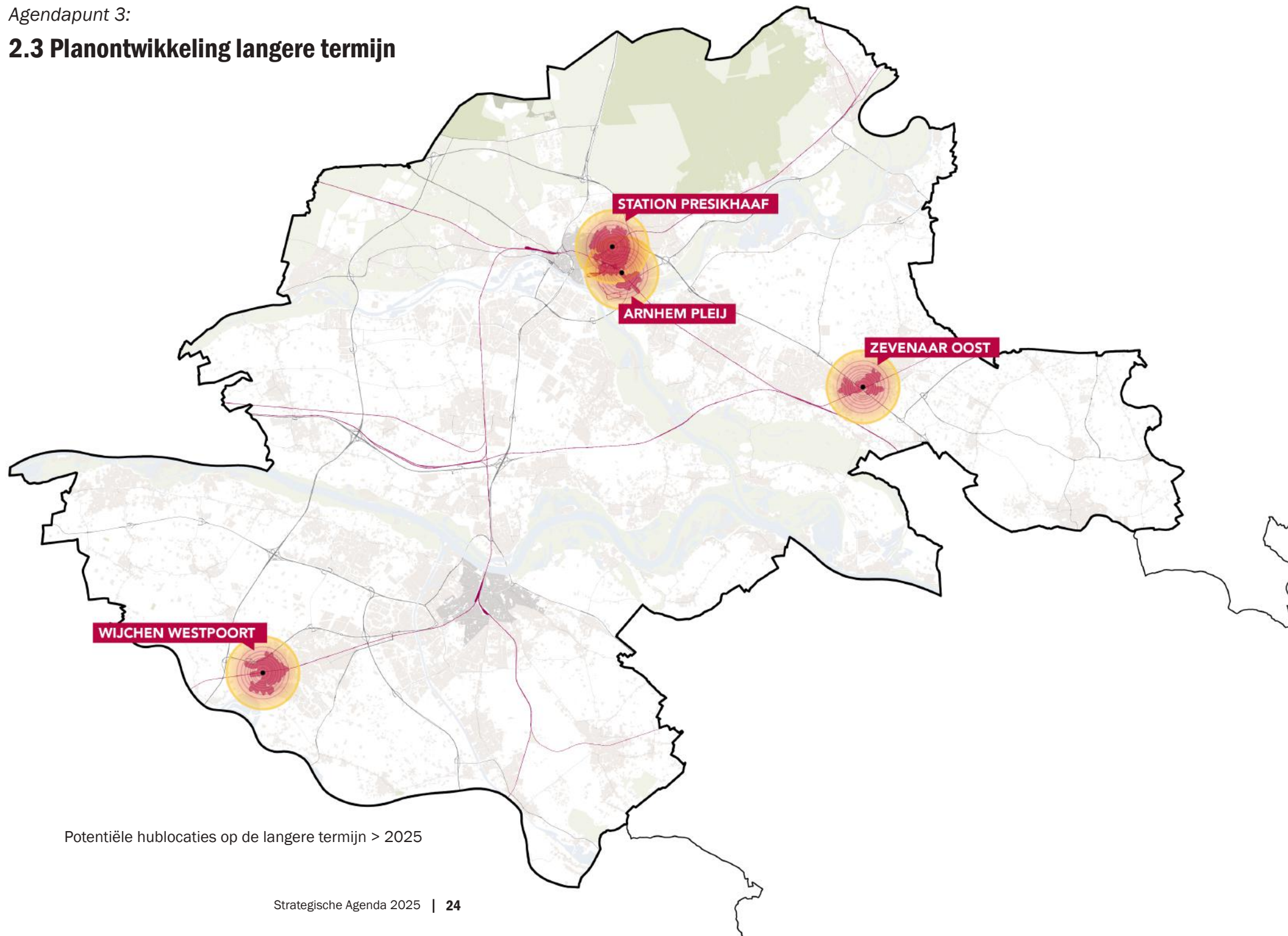
Zoekgebied hub Carpoollocatie Wijchen of Wijchen Westpoort

De carpoollocatie gelegen bij afslag Bergharen aan de N326 heeft de potentie om de verkeersdruk te verlichten van de A50 en tussen Wijchen en Nijmegen. Daarnaast heeft de locatie Wijchen Westpoort met de geplande woningbouw potentie als hub met een treinstation. Er is een nadere afweging te maken tussen deze twee hublocaties op basis van nodige condities, effecten, haalbaarheid, kosten en (maatschappelijk) draagvlak.

Zoekgebied Nijmegen Zuid / Malden / Mook

Op het traject N844 Nijmegen - Malden - Mook en Middelaar staan reizigers geregeld in de file. Hier wordt een verdere toename van de verkeersdruk verwacht. Er is nader onderzoek nodig naar de mobiliteitsstromen op dit traject om te bepalen welke hublocatie hier het meest geschikt is. Er is een nadere afweging te maken tussen een stadsrandhub 'Nijmegen Zuid' of een ontsluitende hub gelegen bij Malden of station Mook-Molenhoek. Uit het vervolgonderzoek moet blijken wie er reist via de N844 er waar deze doelgroep het meest bij gebaat is.

2.3 Planontwikkeling langere termijn



Potentiële hublocaties op de langere termijn > 2025

2.3 Planontwikkeling langere termijn

Grootschalige hubontwikkelingen gaan gepaard met langere ontwikkeltrajecten. Deze trajecten vragen nú om acties om snel na 2025 tot uitvoering te komen. Het gaat hier om een bredere planontwikkeling en beleidsmatige of procesmatige acties ter voorbereiding aan de hubontwikkelingen waarvan de realisatie al snel na 2025 aan de orde kan zijn.

We agenderen nu de kansrijke hublocaties en benoemen waar de regio zich hard voor maakt. Hubs met een waarde voor het regionale hubnetwerk. We sturen op het inbouwen van ruimte voor deze hubs in ruimtelijke plannen en stimuleren van publiek-private allianties. We doen dit voor vier zoekgebieden van hublocaties in de regio.

In dit agendapunt kijken we voorbij het tijdspad tot 2025. Parallel aan de andere agendapunten kijken we naar grootschalige hubontwikkelingen die potentie hebben op de langere termijn. Het gaat hier om de hubontwikkelingen die van een grotere schaal zijn of waar verdere afweging nog moet plaatsvinden of hier een nieuw treinstation of nieuwe mobiliteitshub kansrijk is. Dit gaat gepaard met veel afhankelijkheden op het gebied van ruimte, netwerk, doelgroepen maar ook maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor deze ontwikkeling. Door deze hubontwikkelingen nu te agenderen en hier rekening mee houden in (lokale) ruimtelijke processen houden we de mogelijkheden open voor de toekomst. Daarnaast sturen we nu op het opzetten van nieuwe allianties tussen publieke, private en maatschappelijke partijen om de realisatie in de toekomst te kunnen ondersteunen.

Station/hub Arnhem Pleij

De hublocatie Arnhem Pleij is kansrijk vanwege de aansluiting op de stedelijke inbreiding en nieuwe verstedelijkingslocaties in Arnhem-Oost. De komende jaren zullen in deze omgeving circa 10.000 nieuwe woningen worden gebouwd. Deze ontwikkelingen zijn gebaat bij de realisatie van een mobiliteitshub Arnhem Pleij. Nader onderzoek moet aantonen of het hier mogelijk is om een nieuw treinstation te verwezenlijken. Om deze hub op de langere termijn te realiseren is het nu nodig om de (toekomstige) potentie van deze locatie verder te verkennen. Daarnaast sturen we op het verkennen van de eventuele hubfunctie als onderdeel van de ruimtelijke plannen in Arnhem Oost.

Station/hub Presikhaaf

De ontwikkeling van een hubfunctie op/bij station Presikhaaf heeft op de langere termijn potentie. We sluiten hiermee aan op de toenemende groei van grote stromen studenten en de toename van zowel het aantal arbeidsplaatsen als nieuwe woningen in de omgeving. Het gaat hierbij om het verkennen van een uitbreiding van hubfuncties op deze locatie en de aansluiting bij ruimtelijke plannen. Ook de relaties met de hub IPKW en Arnhem Pleij moeten in samenhang worden gezien.

Station/hub Wijchen Westpoort

We zien de potenties van een nieuwe stationslocatie of mobiliteitshub aan de westkant van Wijchen. Met de geplande woningbouwplannen kan een nieuw station of nieuwe hub hier kansrijk zijn. De ontwikkeling is afhankelijk van het aantal woningen (verzorgingsgebied), de aansluiting op het mobiliteitsnetwerk en de mogelijkheden wat betreft het realiseren van een nieuw treinstation. Dit vraagt om een nadere brede verkenning. We sturen daarnaast op het inbouwen van ruimte voor een eventuele hub- of stationsfunctie in de ruimtelijke plannen.

Station/hub Zevenaar Oost

Met een hub op de locatie Zevenaar Oost spelen we in op nieuwe woningbouw in de omgeving, de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein 7Poort en de potentie van deze hublocatie als multimodaal knooppunt. De potentie van deze locatie is nader af te wegen ten opzichte van andere potentiële hublocaties op flankniveau (zie zoekgebied in agendapunt 2). De ontwikkeling op deze locatie afhankelijk van de realisatie van een nieuw treinstation en de aansluiting op nieuwe HOV- en fietsverbindingen. We sturen hier enerzijds om het inbouwen van ruimte in de (lokale) ruimtelijke plannen en anderzijds op het vormen van allianties. Het gaat hier om de samenwerking met zowel met landelijk opererende als de provincie en lokale bedrijvigheid. Er liggen nu kansen om de mogelijkheden voor publiek-private samenwerkingen verder te verkennen.

2.4 Kennisuitwisseling: fieldlabs



2.4 Kennisuitwisseling: fieldlabs

Hubs hebben naast ruimtelijke effecten ook kansen voor het behalen van beleidsdoelen vanuit andere thema's en domeinen. We zien hubs als meer dan een mobiliteitsinterventie. Zo zijn hubs kansrijk voor het ontwikkelen van nieuwe kennis en innovaties op cross-overs. Dit doen we in een aantal praktijkgerichte 'fieldlabs' als pilots van nieuwe innovaties.

De komende jaren werken we aan het vormgeven van regionale 'Communities of Practice' op het gebied van mobiliteitshubs in combinatie met andere thema's. Dit doen we samen met de regiogemeenten, onze kennisinstellingen en het regionale bedrijfsleven. Met de pioniers op nieuwe thema's als duurzame mobiliteit, digitalisering en sociale inclusie en duurzaam toerisme, recreatie en klimaat. Met concrete, lokale fieldlabs wordt nieuwe kennis ontwikkeld, uitgewisseld en vooral direct toegepast.

Hubs zijn bij uitstek een vehikel om integraal naar ruimtelijke ontwikkeling te kijken. We zien de mogelijkheden om met hubs bij te dragen aan integrale doelen. Denk aan het bevorderen van de leefkwaliteit in de regio en het creëren van een aantrekkelijk woon- en werkklimaat maar ook het behalen van duurzaamheidsdoelen op het gebied van de energietransitie, klimaat en sociale inclusie. Met 'fieldlabs' geven we hier concreet handen en voeten aan. Dit zijn fysieke locaties of netwerken waar kennis wordt ontwikkeld en gedeeld maar juist ook wordt toegepast. De rol van de regio is hierbij het faciliteren van deze kennisuitwisseling aan de hand van de fieldlabs en het samenbrengen van regionale en lokale partijen; de pioniers die werken aan innovaties op de genoemde onderwerpen.

Fieldlab: Duurzame energie – energietransitie

Hub Rozet in Arnhem is een hub die met name functioneert op het lokale schaalniveau. De geplande transformatie van het bestaand maatschappelijk vastgoed maakt daarentegen dat deze hub van meerwaarde kan zijn op het regionale niveau. Als proeftuin voor het opdoen en toepassen van nieuwe kennis en innovaties op het gebied van mobiliteit en duurzame energie. Daarmee draagt dit fieldlab bij aan de ambities van de regio om te groeien als hotspot voor 'Energy' zoals genoemd in de Regionale Agenda en het Strategisch Plan van The Economic Board. Het gaat hier om een fieldlab waar mobiliteitshubs en de energietransitie samenkomen: lokale opwek, opslag, (her)gebruik van energie maar ook het toepassen van nieuwe innovaties op het gebied van waterstof en/of bidirectional laden. We zetten in op het samenbrengen van de partijen in de regio die als pioniers met deze thema's bezig zijn. En zien de ontwikkeling van hub Rozet als een voorbeeld voor andere locaties in de regio.

Fieldlab: Digitalisering en sociale inclusie

Twee nieuwe thema's die naar voren komen in het licht van deze agenda, zijn digitalisering en sociale inclusie. Het gaat hierbij om het bouwen aan een toegankelijk en aantrekkelijk hubnetwerk voor iedereen, zowel op het schaalniveau van de hub zelf als in een (regionale) digitale omgeving. We zien mogelijkheden om met de ontwikkeling van mobiliteitshubs deze thema's nader te onderzoeken samen met partijen in de regio. Wat zijn de mogelijkheden voor een hub om te dienen als 'huiskamer' voor een wijk of als ontmoetingsplaats in een breder landelijk gebied? Hierbij staat de toegankelijkheid en de koppeling met andere functies en voorzieningen centraal. Zoals bijvoorbeeld het creëren van leer-/werkplekken voor hergebruik en onderhoud van fietsen. Daarnaast is de digitale omgeving van hubs erg interessant en een vrij onontgonnen terrein. Steeds

meer mensen plannen hub reis via online wegen. Wat is de digitale vindbaarheid van hubs in de regio? Wat zijn de mogelijkheden voor een toegankelijk digitaal hubplatform? En wat zijn de mogelijkheden voor dit hubplatform om regiobreed te worden ingezet? Twee hubs hebben potenties om als fieldlab te dienen. Dat zijn de te ontwikkelen hub NYMA Nijmegen en de doorontwikkeling van hubfuncties bij busstation Druten.

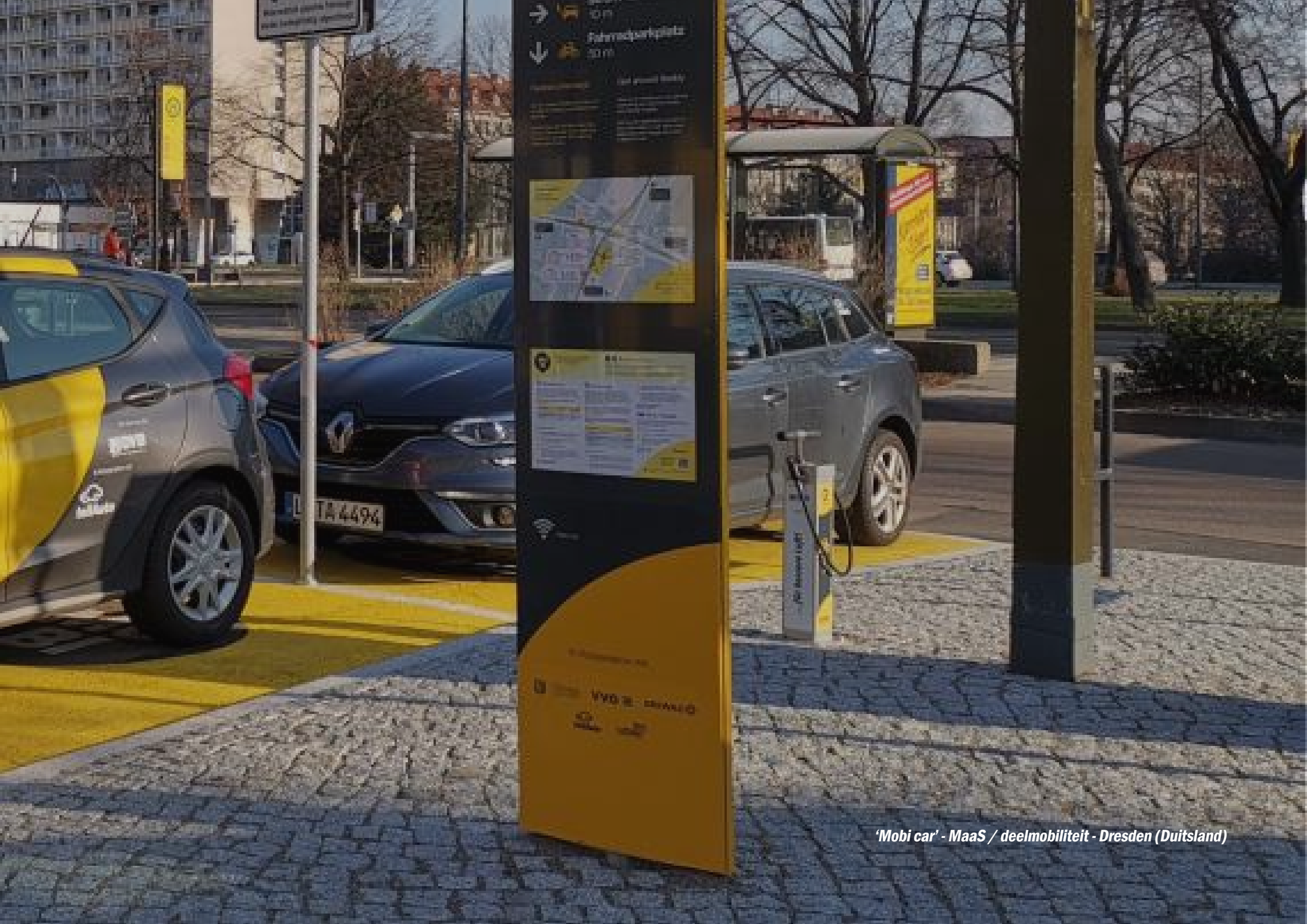
Fieldlab: Duurzaam toerisme, recreatie en klimaat - TOP's

We zien mogelijkheden om mobiliteitshubs te koppelen aan de thema's duurzaam toerisme, recreatie en klimaat. Met name in de vorm van Toeristische Overstappunten (TOP's) aan de rand van natuurgebieden. Zoals benoemd in de Regionale Agenda werkt de regio aan duurzaam toerisme en landschapsontwikkeling in combinatie met water en vergroening. Mobiliteitshubs kunnen helpen in het reguleren en managen van bezoekersstromen rond drukbezochte toeristische locaties en het vormgeven van groen en blauwe buitenruimten. TOP-locaties zijn bij uitstek geschikt om op deze cross-overs te innoveren. Samen met verschillende regiogemeenten, het bedrijfsleven, bewoners en onze kennispartners. Drie locaties hebben de potentie om zich te ontwikkelen als fieldlab op dit gebied. Dit zijn de hub Beek / Ooij, de carpoollocatie in Elst en station Rheden als knooppunt van verschillende toegangspoorten naar de Posbank en de Veluwezoom.

A yellow car, branded with the 'MOBI car' logo, is parked on a city street. In the background, there is a modern, glass-enclosed bicycle parking structure with several bicycles parked inside. The scene is set in an urban environment with buildings visible in the distance.

3. KANSSEN VOOR HUBS IN DE REGIO

Wat zijn de kansen en mogelijkheden voor de ontwikkeling van hubs in de regio? Voor het ontwikkelen van goed functionerende hubs zijn randvoorwaarden en condities nodig. Zowel in het mobiliteits- en parkeerbeleid als in het regionale verstedelijkingsbeleid. Ook praktische randvoorwaarden op ligging, prijs, voorzieningen, veiligheid en comfort zijn evenzeer noodzakelijk. Dit werken we per agendapunt uit in dit hoofdstuk.



'Mobi car' - MaaS / deelmobiliteit - Dresden (Duitsland)

3.1 Condities voor realisatie



Voorbeeld hub Gieten: condities voor overstaphubs - o.a. vindbaarheid, comfort en voorzieningen

3.1 Conditie voor realisatie

Om op korte termijn al gerichte investeringen te kunnen doen die bijdragen aan regionale doelen, adviseren we te kijken naar locaties en trajecten die al een eind op weg zijn. We richten ons in dit agendapunt doorontwikkeling van bestaande hubs waarbij goede condities deels al aanwezig zijn of in ontwikkeling zijn, maar nét een duwtje in de rug kunnen gebruiken.

Locaties die vanaf nul opgestart moeten worden, zijn niet op korte termijn al te realiseren. Tegelijk zijn er al locaties die erg ver zijn en waar de investering naar verhouding minder verschil maakt. Voor de hubs die we voor dit agendapunt selecteren, adviseren we investeringen gericht in te zetten om de al aanwezige condities te versterken. Op basis van inhoudelijke kansrijkheid en de condities zijn de individuele hubs beoordeeld en de kansen benoemd. Deze zijn in de bijlage terug te vinden.

Conditie van overstaphubs

Elke hub moet een bepaalde ondergrens halen om aan te sluiten bij de behoefte van gebruikers. De manier waarop dit bereikt kan worden, verschilt per type hub. Een overstaphub zorgt over het algemeen voor wat vertraging ten opzichte van direct doorrijden naar de bestemming. Dit kan gecompenseerd worden door de overstap zo snel en soepel mogelijk te maken, de beleving is dus belangrijk. De vindbaarheid moet optimaal zijn, ook voor minder frequente gebruikers die van verder weg komen. Voorzieningen zijn hier (iets) minder belangrijk, mits de overstap snel kan plaatsvinden. Wel dient dit afgestemd te worden op de doelgroep: zo is het fijn als de

toerist naar het toilet kan als deze de deelfiets inlevert en wil overstappen in de eigen auto. Bij langere wachttijden worden aanwezige voorzieningen uiteraard belangrijker. Tot slot kan een langere reistijd als gevolg van de overstap toch aantrekkelijker gemaakt worden met prijsvoordelen, bijvoorbeeld een gunstig P+R-tarief.

Conditie van ontsluitingshubs

Een ontsluitingshub vraagt om andere aandachtspunten. Ten gunste van de reistijd is een divers modaliteitenaanbod en goede voorzieningen wenselijk. Afhankelijk van de bestemming kiest de gebruiker zo voor (elektrische) fiets, trein, bus of eventueel (elektrische) deelauto. De hub moet nog steeds vindbaar zijn, maar omdat de gebruikers frequenter langskomen en vaak in de buurt wonen is dit aspect minder belangrijk. De prijs moet concurrerend zijn met het bezitten van een eigen vervoermiddel. Een prettige beleving blijft nodig, de hub moet op alle tijdstippen comfortabel en veilig te gebruiken zijn. Aanwezige voorzieningen moeten afgestemd zijn op de doelgroep: zo kan de forens een kop koffie halen in de ochtend en de student in de middag een bestelling ophalen uit de pakketkluis, op weg naar huis.

Bij veel van de geselecteerde hublocaties is al een duidelijk beeld van wat er moet gebeuren: er liggen al onderzoeken. We adviseren daar de uitkomsten van de onderzoeken zo snel mogelijk te koppelen aan concrete vervolgacties. Bij andere hublocaties adviseren we (beknopte) vervolgstudies uit te voeren om de vervolgstappen op de korte termijn scherper te stellen.



Doorontwikkeling hub Gelredome / Kronenburg

Hubs Gelredome en Kronenburg zijn functioneel al op een goed niveau. De ligging ten opzichte van diverse stedelijke functies en mobiliteitsnetwerken is gunstig. Toch is er nog een aantal factoren dat op korte termijn voor beter gebruik kan zorgen. Zo is het momenteel

goedkoper direct in het centrum van Arnhem te parkeren dan met een aantal passagiers een buskaartje te moeten kopen vanaf Gelredome. De hub wordt dan alleen goed gebruikt als de binnenstad vol is door evenementen. Een voordelig P&R-combiticket kan hierin verandering brengen, door reizigers ook een financiële reden te geven de auto aan de stadsrand te laten staan. Tot slot kan voor beide hubs de omgeving wel een opfrisbeurt gebruiken. Door de inrichting te moderniseren en meer kleur te geven, en wayfinding te verbeteren door betere bewegwijzering, kan de gebruiker worden verleid vaker terug te komen.



Ontwikkeling hub NYMA

De locatie NYMA heeft alles in zich om op korte termijn een succesvolle hub te worden, zowel als overstaphub richting het centrum als ontsluitende hub voor verkeer de stad uit. Door alle voorzieningen en activiteiten die gepland zijn rondom NYMA, wordt de hub al snel een op zichzelf staande bestemming.

Hierbij zorgt de stedelijk-industriële omgeving voor extra aantrekkelijkheid. Dit kan centrumbezoekers verleiden hun auto bij NYMA te parkeren, daar even rond te kijken en vervolgens met de (pendel)bus of de (elektrische) deelfiets in een paar minuten door te reizen naar het stadscentrum. Daar bovenop weten bewoners van de omliggende wijken de hotspot NYMA al snel goed te vinden. Dat maakt het een kansrijke locatie om bijvoorbeeld deelauto's aan te bieden. De ligging aan de stedelijke ringweg S100 zorgt voor een gunstige reistijd de stad in én uit.

3.2 Afstemming en complementariteit



Voorbeeld studie Mobility Hubs Comouk: hubontwikkeling vanuit gebruikersperspectief

3.2 Afstemming en complementariteit

Om toe te werken naar een regionaal hubnetwerk zijn diverse keuzes en afwegingen noodzakelijk. Een keuze voor het realiseren van, of verbeteren van condities bij een hub kan het draagvlak voor een andere hub ondergraven. We kijken dus naar hubs ten opzichte van elkaar. Het is zaak om hubs op subregionaal goed af te stemmen.

Als we uitzoomen naar netwerkniveau zijn er tal van mogelijkheden om het netwerk als geheel aantrekkelijker te maken. Het aanleggen van een HOV-lijn of het realiseren van een snelfietsroute kan ervoor zorgen dat een hele reeks hubs beter gaat functioneren. Hetzelfde geldt voor het creëren van voorzieningen op de hublocatie, denk hierbij bijvoorbeeld aan het bouwen van goede fietsenstallingen. Dit komt ten goede aan zowel ontsluitings- als overstaphubs. Het aanleggen van dergelijke (HOV-)verbindingen is bepalend voor locatiekeuzes in zoekgebieden. Om bijvoorbeeld een overstaphub in Nijmegen-Zuid kansrijk te maken, is een busbaan benodigd om op de S105 eventuele congestie te passeren.

Gemeentelijk beleid heeft eveneens een sterke invloed op hubgebruik. Hoe moeilijker of duurder het is om met de auto de binnenstad te bereiken, door bijvoorbeeld milieuzones of parkeertarieven, hoe beter overstaphubs zullen functioneren. We adviseren ervoor te zorgen dat eerst de condities bij de hub zelf in orde zijn, voordat dit soort 'push'-maatregelen ingezet worden. Als bijvoorbeeld

parkeertarieven worden verhoogd of parkeergarages worden gesloten voordat goede hub-alternatieven ingericht zijn, roept dit vooral weerstand op.

Al met al moeten voor complementariteit in het netwerk duidelijke keuzes gemaakt worden. De keuze voor een overstaphubs aan de rand van de stad vraagt om het ontmoedigen van autoverkeer naar de centra. Wanneer dit niet samengaat is een hub gedoemd om te falen. De reiziger zal in de meeste gevallen dan alsnog kiezen om met de auto door te reizen naar het centrum. Slimme keuzes op netwerkniveau maken dat beschikbare capaciteit en voorzieningen optimaal ingezet kan worden. Een overstaphub aan de stadsrand nabij een recreatiegebied zorgt doordeweeks voor ontlasting van het centrum en maakt in het weekend het recreatiegebied beter toegankelijk. Een ontsluitingshub in de regio is doordeweeks bruikbaar voor woon-werkverkeer en kan in het weekend ingezet worden voor recreatieve uitstapjes.

De komende jaren moet per zoekgebied verder uitgezocht worden welke afwegingen nodig en wenselijk zijn. Duidelijke keuzes maken hierin, loont: bundeling van mobiliteitsstromen en concentratie van voorzieningen draagt bij aan het succesvol functioneren van de hubs.



Afstemmingsopgave Nijmegen West / Beuningen

De P&R Nijmegen West functioneert momenteel niet naar behoren. Onder andere de ligging en inrichting zorgen ervoor dat weinig gebruikers de P&R weten te vinden. Op deze locatie zijn de meeste automobilisten de file naar verwachting reeds gepasseerd. Een

locatie westelijker ligt meer voor de hand, waarmee al snel Beuningen in zicht komt. In plaats van verder te investeren in P&R West adviseren wij met gemeente Nijmegen en gemeente Beuningen naar een geschikte hub-locatie te zoeken die complementariteit biedt aan beider gemeentelijke doelen. Door het aanbieden van deelmobiliteit op zo'n locatie wordt de regionale ontsluiting van Beuningen geoptimaliseerd. Door bijvoorbeeld aan te sluiten op buslijn 5 of een nieuwe (pendel)buslijn met minder halteplaatsen te introduceren, kan ook de toekomstige hub NYMA bediend worden. Deze optie vraagt om een (pendel)busverbinding waarmee de bus niet in dezelfde file komt te staan als de auto's. En zo de reiziger sneller naar zijn bestemming kan brengen.

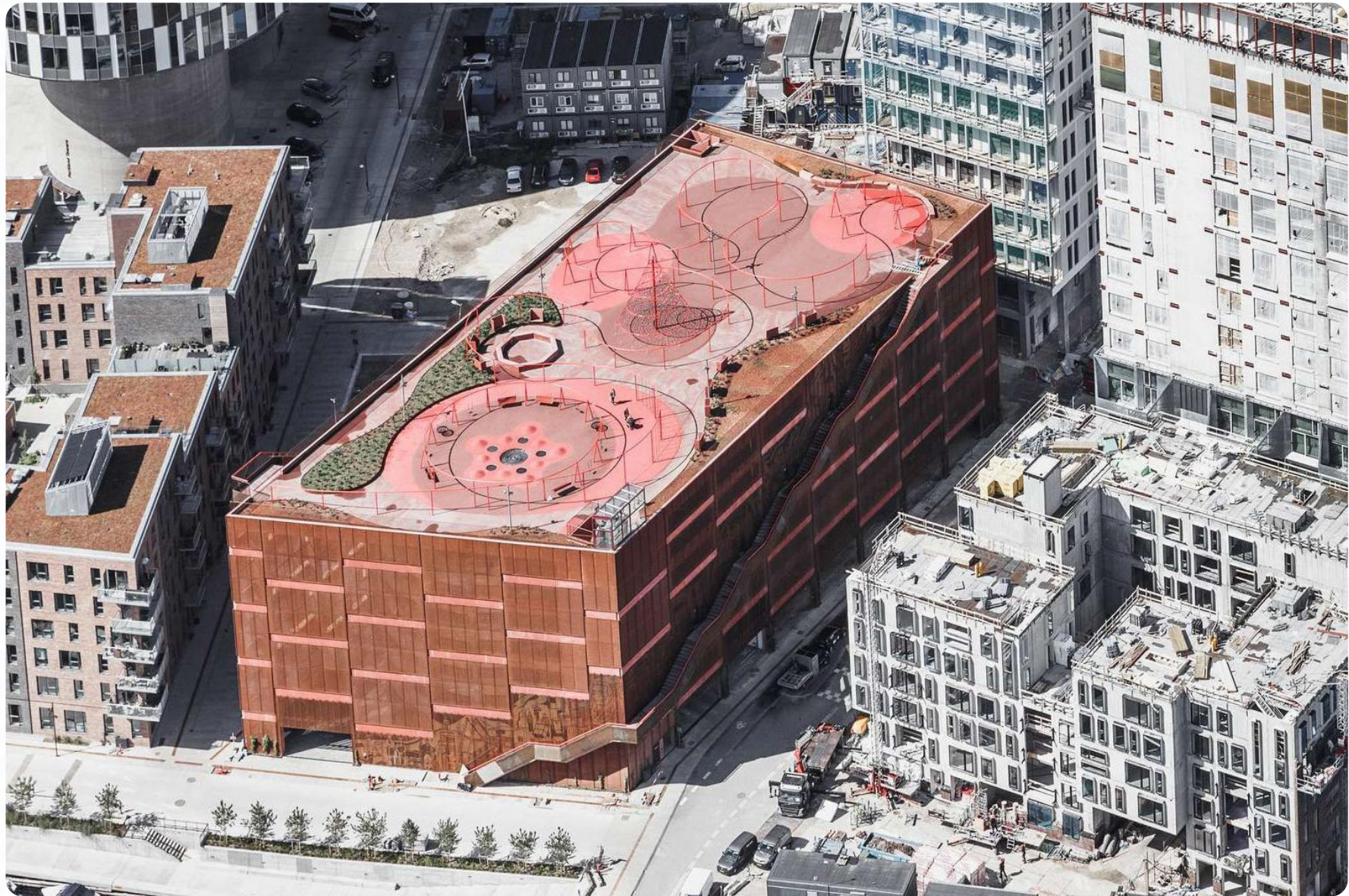


Afstemmingsopgave Velp, Rheden, Dieren

Rondom het spoortraject Velp – Dieren zijn diverse keuzes mogelijk om tot een optimaal functionerend hub-netwerk te komen. Voor veel automobilisten die richting Arnhem reizen is het inclusief wachttijd vaak sneller om in Dieren op de intercity te stappen dan in Rheden op de sprinter te stappen. Echter, als de

bestemming niet in het centrum ligt, kan het interessanter zijn om door te rijden tot Velp en daar over te stappen op bijvoorbeeld een elektrische deelfiets. Natuurlijk kunnen hubs op één van deze locaties meerdere doelgroepen gebruikers bedienen. Het aanbieden van (elektrische) deelfietsen in Rheden maakt de Veluwezoom beter bereikbaar voor recreatieve gebruikers. Deze afwegingen moeten zorgvuldig gemaakt worden, zodat de hubs niet elkaars draagvlak ondergraven maar juist aanvullen.

3.3 Integraal ontwikkelen vanuit cross-overs



Voorbeeld Park 'n Play Kopenhagen: multifunctionele hub combineert auto en fiets, sport, spel en ontmoeting

3.3 Integraal ontwikkelen vanuit cross-overs

Om hubgebruik naar de toekomst verder te bevorderen en te borgen, dienen hubs nú al in de planontwikkeling meegenomen te worden. De geselecteerde grootschalige ontwikkelingen kennen nu nog veel afhankelijkheden. Er zijn nog vervolgtrajecten nodig om tot afwegingen te komen en hublocaties nader te selecteren en te ontwikkelen.

Wel kunnen al een aantal principes genoemd worden, aansluitend bij de verstedelijkingsstrategie. Zo zal nieuwe woningbouw zich moeten concentreren bij knooppunten. Dit zorgt ervoor dat een hoger aantal potentiële gebruikers zich in de buurt van de hub bevindt en dat tegelijk duurzamer vervoer gerealiseerd kan worden. Verder dient de focus te liggen op verdichting van het stedelijk gebied en moet er éérs een mobiliteitsoplossing aanwezig zijn voor er gebouwd kan worden. Mobiliteitsgewoontes zijn immers het beste te doorbreken en veranderen bij grote veranderingen in iemands leven, bijvoorbeeld bij een verhuizing. Als de voorzieningen voor duurzame vormen van verplaatsing al aanwezig zijn voordat de bewoner zijn intrek neemt, kan deze worden verleid om duurzamer te reizen.

Bij deze planontwikkeling op de lange termijn kan het gebruikersperspectief ook al vanaf het begin worden meegenomen. Bijvoorbeeld in experimenten. Per doelgroep adviseren we uit te zoeken wat de gewenste hub-vorm is en rekening te houden met de specifieke behoeften. Zo kan ook op lange termijn een effectieve fasering van hubs gerealiseerd worden. Wat nu een overstaphub is aan de stadsrand kan bij toekomstige woningbouw mogelijk uitgebreid worden en ook als ontsluitingshub kunnen dienen. Het is dan zaak om vanuit het gebruikersperspectief van de (toekomstige) gebruikers het aanbod op de hublocatie aan te passen wanneer nodig.

Gemeentes kunnen met deze verandering al in een vroeg stadium rekening houden, bijvoorbeeld door (ruimte voor) hublocaties op te nemen in bestemmingsplannen.



Planontwikkeling Arnhem Pleij

In Arnhem Oost spelen veel ontwikkelingen, elk met een ander tijdspad. Tot 2040 zijn er ongeveer 10.000 extra woningen voorzien, waardoor extra behoefte ontstaat voor duurzame mobiliteitsoplossingen. Mogelijk ontstaat er voldoende draagvlak voor een nieuw treinstation, bijvoorbeeld

station Arnhem Pleij. Daarvoor moet nog uitgezocht worden of het mogelijk is extra ruimte te creëren op het spoor. Een alternatief voor station Pleij kan gevonden worden in het creëren en verder opwaarderen van een hub op het IPKW. Duidelijk is dat er meerdere keuzes te maken zijn in dit gebied, met elk implicaties voor de kansen van andere ontwikkelingen. We adviseren een vervolgstudie uit te voeren waarin deze overwegingen verder uitgezocht worden, bijvoorbeeld door middel van scenario's, om zo tot een gedragen plan in Oost te komen.



Zoekgebied Nijmegen Zuid / Malden / Mook Molenhoek

Ten zuiden van Nijmegen zijn in de toekomst goede kansen voor een hub. Als het moeilijker wordt om met de auto het stadscentrum te bereiken, is het voor de gebruiker prettig als in alle windrichtingen een hub te vinden is. Wel zijn er in dit zoekgebied nog meerdere

onduidelijkheden, die nader onderzoek verdienen. Bijvoorbeeld: waar verwachten we in de toekomst verkeer te moeten gaan bufferen? Het is belangrijk dat de hub gevoelsmatig dichtbij de stad ligt, maar niet zó dichtbij dat de gebruiker om te hub te bereiken al langere tijd in de file staat. Als er op de hub deelmobiliteit aangeboden wordt kan deze namelijk ook functioneren als ontsluitingshub, waarmee het draagvlak aan potentiële gebruikers wordt vergroot. We adviseren dan ook in dit gebied uit te zoeken of er kansen liggen de hub te combineren met woningbouw. Tot slot moeten de hier aangeboden mobiliteitsoplossingen voor een korte(re) reistijd naar het centrum zorgen. Als gekozen wordt voor (H)OV kan dat betekenen dat een busbaan nodig is.

3.4 Samenwerking en kennisuitwisseling



Voorbeeld cross-overs: elektrische deelauto's en laadinfrastructuur op bedrijventerrein Rotterdam Alexander

3.4 Samenwerking en kennisuitwisseling

Naast het ontwikkelen en uitvoeren van kansrijke projecten is het zaak om de uitwisseling van kennis, kunde en ervaringen goed te organiseren. Innovaties groeien vaak spontaan uit onverwachte crossovers tussen sectoren en kennisdomeinen. Door middel van een 'Community of Practice' is het mogelijk om de kennisuitwisseling te organiseren.

Een 'Community of Practice' is een zeer divers samengestelde 'gemeenschap' van kennisdragers en praktijkbeoefenaren rond mobiliteitshubs. Beleidsmakers, ontwerpers, kennisinstellingen en private ondernemers bouwen kennis op en wisselen ervaringen uit in de Community of Practice. Deze Community is gericht op het binnenhalen en gericht toepassen van nieuwe innovaties op het gebied van mobiliteitshubs. Alle regiogemeenten kunnen meeprofiten van deze kennisontwikkeling.

Naast de drie inhoudelijke Agendapunten ontwikkelen we een faciliterend programma-onderdeel gericht op kennisontwikkeling en kennisuitwisseling op het gebied van mobiliteitsinnovaties, gericht op hubontwikkeling. Dit is gericht op het uitwisselen van kennis en ervaringen uit en in de praktijk, en de koppeling aan onderzoek en experimenten bij de kennisinstellingen. Dit kan vorm en inhoud krijgen als 'Community of Practice' (CoP) van ondernemers, talenten, onderzoekers en overheden. Een CoP is een reeds bewezen effectieve aanpak voor kennisuitwisseling.

We stellen voor om CoP in te richten voor versnelling van de kennisopbouw en –uitwisseling over drie hoofdthema's waarin praktische innovaties kunnen plaatsvinden:

1. Duurzame energietransitie in mobiliteitshubs
2. Duurzaam toerisme en klimaatadaptatie via mobiliteitshubs
3. Digitalisering en sociale inclusie van mobiliteitshubs

In alle fieldlabs zet de regio zich in voor het opzetten en aanjagen van samenwerking tussen verschillende lokale en regionale partijen. Hierbij staat de koppeling met lokaal bedrijfsleven en kennispartners centraal. Het gaat om innovaties van en voor de regio met een eventuele spin-off en etalagewerking op nationaal of internationaal niveau. We sluiten hiermee ook aan bij de doelen uit het Strategisch Plan van The Economic Board.



Hub Rozet: fieldlab duurzame energie

Hub Rozet, een multimodale hub gelegen in hartje Arnhem, heeft de potentie om te groeien tot een volwaardige hub en koploper te zijn op het koppeling tussen duurzame mobiliteit en duurzame energie. De ontwikkeling van deze hub in bestaand maatschappelijk vastgoed vormt een goed voorbeeld voor de gehele

regio. Als het gaat om de transformatie van eenzijdig naar multimodaal met een breed palet aan opties. Maar ook qua concept gericht op **duurzaam energiegebruik, laadconcepten, inpandig fietsparkeren, een HOV opstappunt en het aanbieden van deelmobiliteit**. In dit fieldlab experimenteren we met de ontwikkeling en toepassing van deze innovaties. Samenwerking met lokale en regionale (kennis)partners. Bijvoorbeeld met de bedrijven op het IPKW, hotspot voor innovatie op het gebied van duurzame energie en waterstof. Het gaat hierbij om de opwek, opslag en (her)gebruik van energie. Vanuit het perspectief van de gebruiker en de gastvrije binnenstad. Met opwek van duurzame energie via zonnepanelen in de binnenstad, het aanbieden van een hoogwaardige fietsenstalling, elektrische deelauto's en experimenteren met hergebruik van duurzame energie, bijvoorbeeld met bidirectional laden.



Hub Beek: fieldlab duurzaam toerisme, recreatie en klimaat

Hub Beek / Ooij is een hublocatie net over de gemeentegrens van Nijmegen, in Berg en Dal. Deze locatie is bij uitstek geschikt als Toeristische Overstap Plaats tussen verschillende toegangspoorten van het natuurgebied de Ooij. Een goede aansluiting op ov- en fietsverbindingen en

het aanbieden van bijvoorbeeld (deel)fietsen stimuleert hier de overstap van auto naar fiets of andere vormen van mobiliteit. De ontwikkeling van een hub op deze locatie heeft ook potentie als overstaphub richting het stedelijk gebied van Nijmegen. De combinatie van deze twee functies biedt mogelijkheden voor het experimenteren met dubbelfuncties. Het sluit namelijk goed aan bij de regionale doelen omtrent **duurzaam toerisme (o.a. het slim managen van bezoekersstromen), recreatie en klimaat**. Hoe kunnen mobiliteitshubs optimaal bijdragen aan deze doelstellingen? Wat zijn de mogelijkheden voor multifunctioneel ruimtegebruik waarbij een hub in een klimaatbestendige buitenruimte zowel forensenverkeer als grote bezoekersstromen op piekmomenten kan afvangen?

The background image shows a parking lot with several cars. In the foreground, there is a green sign for 'LEIESPIEGEL' and a blue 'Blue-bike' station with the number '24/24' and a bicycle icon. In the background, there is a building with a 'market' sign and several blue 'P' parking signs. The scene is set in a modern urban environment with trees and a clear sky.

4. ACTIEPROGRAMMA

Deze Strategische Agenda vraagt om een gericht Actieprogramma met vervolgacties richting uitwerking en realisatie van mobiliteitshubs. In dit hoofdstuk vertalen we de agenda in 6 vervolgacties. De vervolgacties zijn enerzijds gericht op realisatie op korte termijn en anderzijds op het starten van de planontwikkeling voor investeringen die op langere termijn aan de orde zijn.



'Mobipunten' deelmobiliteit - Deinze (België)

4. Actieprogramma

Agendapunt 1: investeren korte termijn

Hubontwikkeling 2021 - 2023

- Uitbreiding hubfunctie: Gelredome
- Uitbreiding hubfunctie: Kronenburg Arnhem
- Uitbreiding hubfunctie: P+R Nijmegen Noord
- Ontwikkeling hub: Beek / Ooij (+ TOP-locatie)
- Uitbreiding hubfunctie: station Arnhem Zuid
- Ontwikkeling hub: IPKW Arnhem
- Uitbreiding hubfunctie: busstation Druten
- Uitbreiding hubfunctie: station Nijmegen Dukenburg

Hubontwikkeling 2023 - 2025

- Ontwikkeling hub: NYMA Nijmegen
- Uitbreiding hubfunctie: station Nijmegen Goffert
- Uitbreiding hubfunctie: station Nijmegen Heyendaal
- Uitbreiding hubfunctie: station Arnhem Velperpoort

Agendapunt 2: condities versterken

- Afstemmingsopgave: Velp, Rheden, Dieren (+ TOP-locatie)
- Afstemmingsopgave: Station Elst of Carpoollocatie Elst (+ TOP-locatie)
- Afstemmingsopgave: Hub Beuningen / Nijmegen West
- Afstemmingsopgave: Nijmegen Zuid / Malden / Mook

Agendapunt 3: planontwikkeling langere termijn > 2025

- Planontwikkeling station/hub Arnhem Pleij
- Planontwikkeling uitbreiding hubfunctie station Presikhaaf
- Planontwikkeling station / hub Wijchen Westpoort (incl. carpoollocatie Wijchen)
- Planontwikkeling station / hub Zevenaar Oost

Agendapunt 4: kennisuitwisseling: fieldlabs

- Fieldlab: Duurzame energie – energietransitie
hub Rozet Arnhem, IPKW Arnhem
- Fieldlab: Digitalisering en sociale inclusie
hub NYMA Nijmegen, hub busstation Druten
- Fieldlab: Recreatie en klimaat – TOP's
hub Beek/Ooij, station Rheden, carpoollocatie Elst

4. Actieprogramma

Het uitvoeren van deze Strategische Agenda vraagt om een praktisch Actieprogramma met concrete acties om stappen te zetten in planvorming, investeringen en realisatie. Het is essentieel om gelijktijdig te werken aan alle 4 agendapunten uit deze Agenda. Niet alleen investeren in quick-wins, maar ook voorsorteren op grotere investeringen waarvoor de planontwikkeling op korte termijn ook zou moeten starten.

Op basis van deze studie adviseren UUM | Unlimited Urban Management en Loendersloot Groep de volgende 6 concrete acties te starten in 2021 - 2022:

Ons advies is een uitnodiging aan de groene metropoolregio, de provincie Gelderland en de betrokken gemeenten om samen nadere afspraken te maken over deelname en investeringen in deze zes vervolgacties.

Actie 1: Bestuurlijke afspraken en investeringsprogramma

Wat?	Prioritering en investeringsafspraken opnemen in te sluiten bestuurlijke afspraken tussen provincie en regio (individuele gemeenten), met een concreet investeringsprogramma voor de 12 hubs die voor 2025 uitgebreid of gerealiseerd kunnen worden (zie Agendapunt 1). Inclusief het verkennen van mogelijkheden voor co-financiering vanuit het Rijk, Europa of samenwerking met het regionale bedrijfsleven.
Doel?	Inzet van deze Strategische Agenda 2025 vastleggen in het Bestuursakkoord tussen provincie Gelderland en de groene metropoolregio Arnhem Nijmegen. Vastleggen van investeringsafspraken en procesafspraken over beleids- en planontwikkeling.
Wanneer?	April - oktober 2021
Wie?	Provincie Gelderland en groene metropoolregio Arnhem Nijmegen in samenwerking met de betrokken regiogemeenten. Betrokkenheid van het Rijk is gewenst, zoals RWS, ProRail en andere partijen zoals OV-vervoerders en maatschappelijke organisaties. Gemeente is trekker.
Hoe?	Aansluitend op deze Agenda opstellen van een beknopt investeringsvoorstel voor de realisatie van 10 kansrijke hubs < 2025 en het uitwerken van budgetten voor verdere beleids-, plan-, en kennisontwikkeling < 2025 (Agendapunten 2 + 3 + 4).
Kosten?	In bestuurlijke afspraken vast te leggen: - investeringsgelden voor realisatie: € ... - plan- en procesgelden voor planontwikkeling: € ...

Actie 2: Randvoorwaarden-analyse en maatregelpakket van 10 hubs

Wat?	Nadere analyse van de noodzakelijke condities en randvoorwaarden voor het functioneren van de 10 hubs voor realisatie op korte termijn (zie Agendapunt 1). Het gaat om de inzet van beleidsmatige en instrumentele randvoorwaarden (bijv. parkeerbeleid, beheer openbare ruimte, juridische voorwaarden, etc.)
Doel?	Helder in kaart brengen van de pakketten maatregelen per hub om de betreffende hubs succesvol te laten functioneren. De maatregelpakketten per hub worden vanuit regionaal én lokaal perspectief opgesteld met betreffende gemeenten.
Wanneer?	September 2021 - december 2021
Wie?	Provincie Gelderland en groene metropoolregio Arnhem Nijmegen in samenwerking met de betrokken regiogemeenten. De provincie bepaalt per hub of en zo ja, op welke wijze zij deelneemt. Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen is trekker.
Hoe?	Betrokken afzonderlijke gemeenten bij de 10 hubs onder coördinatie van de groene metropoolregio Arnhem Nijmegen.
Kosten?	€ 100k

4. Actieprogramma

Actie 3: Afstemming en complementariteit binnen drie zoekgebieden

Wat?	Nadere uitwerking van de onderlinge afstemming en complementariteit tussen nabij gelegen hubs binnen een subregionaal zoekgebied. Het gaat om nadere afstemming tussen verschillende opties voor hubs binnen drie urgente zoekgebieden: - Velp / Rheden / Dieren - opgave overstaphub voor TOP - Nijmegen Zuid/ Malden / Mook - opgave overstaphub zuidkant Nijmegen - Beuningen - Nijmegen West - opgave overstaphub westkant Nijmegen
Doel?	In kaart brengen van keuzen over de inrichting en functionaliteit van naburige hubs op subregionaal niveau binnen een zoekgebied in termen van fasering en prioriteit, in mobiliteitsmodaliteiten, aanvullende voorzieningen, services en uitstraling.
Wanneer?	Januari - april 2022
Wie?	Betreffende betrokken 2 à 3 gemeenten zijn trekker per zoekgebied, met deelname van de provincie. Coördinatie door de groene metropoolregio Arnhem Nijmegen.
Hoe?	Werkproces organiseren op het niveau van ieder zoekgebied afzonderlijk. Geen sterke interactie nodig onderling. Zoekgebieden kunnen ook in verschillend tempo lopen. Relaties leggen met lokale en regionale private en maatschappelijke partijen.
Kosten?	€ 150k - per zoekgebied € 50k

Actie 4: Planontwikkeling mobiliteitshubs Arnhem Oost

Wat?	Uitwerking van bestaande en nieuw te ontwikkelen mobiliteitshubs IPKW, Presikhaaf en Arnhem Pleij (en eventueel Velp/Velperbroek) in onderlinge samenhang en in relatie tot de verstedelijkingsopgave van 10.000 woningen in Arnhem Oost.
Doel?	Ontwikkelen van een integrale visie op de ontwikkeling van Arnhem Oost van het perspectief van mobiliteit, stedelijke ontwikkeling en duurzaamheid, met een gefaseerde ontwikkelstrategie en meerjarig investeringsperspectief voor de hubs.
Wanneer?	September 2021 - maart 2022.
Wie?	Gemeente Arnhem (trekker) in samenwerking met groene metropoolregio Arnhem Nijmegen en provincie Gelderland. Betrokkenheid van het Rijk is gewenst, zoals RWS, ProRail en andere partijen zoals OV-vervoerders en lokale maatschappelijke organisaties.
Hoe?	Interactieve werkbijeenkomsten met deskundigen uit mobiliteit, maar ook met degenen die werken aan de verstedelijkingsopgave, Woondeal, klimaatadaptatie en duurzaamheidsopgaven. Cross-over met Groene Groeiregio en Circulaire Regio.
Kosten?	€ 150k

4. Actieprogramma

Actie 5: Planontwikkeling voor 'Regionale Poorten' als overstaphubs

Wat?	Integrale planontwikkeling van de 'Regionale Poorten' - Zevenaar Oostpoort en Wijchen Westpoort - als overstaphubs/poorten tot de regio. Samenhangend perspectief op nabijgelegen hubs binnen iedere poort afzonderlijk (Zevenaar-West / Zevenaar / Zevenaar Oost/7Poort) (Wijchen West / Wijchen / carpool Wijchen). Alsmede de koppeling met verstedelijkingsopgave, en economische ontwikkeling en verduurzaming via energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit.
Doel?	Ontwikkelen van een integrale visie op de ontwikkeling van Zevenaar Oostpoort en Wijchen Westpoort vanuit het perspectief van mobiliteit, stedelijke ontwikkeling en duurzaamheid, met een gefaseerde ontwikkelstrategie en meerjarig investeringsperspectief voor de hub(s) binnen iedere Regiopoort.
Wanneer?	September 2021 - maart 2022
Wie?	Gemeente Zevenaar (trekker Oostpoort) en Gemeente Wijchen (trekker Westpoort; werkorganisatie Druten/Wijchen) in samenwerking met groene metropoolregio Arnhem Nijmegen en provincie Gelderland. Betrokkenheid van het Rijk is gewenst, zoals RWS, ProRail en andere partijen zoals OV-vervoerders en maatschappelijke organisaties.
Hoe?	Interactieve werkbijeenkomsten met deskundigen uit mobiliteit, maar ook met degenen die werken aan de verstedelijkingsopgave, Woondeal, klimaatadaptatie en duurzaamheidsopgaven. Cross-over met Groene Groeiregio, Productieve Regio en Circulaire Regio.
Kosten?	€ 200k - per Regionale Poort € 100k

Actie 6: Eerste 3 fieldlabs inrichten met Community of Practice

Wat?	Inrichten van de eerste 3 innovatieve Fieldlabs voor innovaties in mobiliteitshubs en het opbouwen en inrichten van een brede Community of Practice voor de kennisopbouw en -uitwisseling voor alle regiogemeenten. Eerste Fieldlabs zijn: - Fieldlab Rozet Arnhem - op het gebied van duurzame energie - Fieldlab hub Beek/Ooij - op gebied van toerisme en klimaat - Fieldlab busstation Druten - op gebied van digitalisering en sociale inclusie
Doel?	Organiseren van de kennisopbouw en -uitwisseling tussen gemeenten binnen de groene metropoolregio over innovaties in mobiliteitshubs met koppeling aan meekoppelkansen van energietransitie, klimaat, inclusie en digitalisering.
Wanneer?	Januari - december 2022 - 2023
Wie?	Groene metropoolregio Arnhem Nijmegen (trekker en facilitator) met de drie betrokken gemeenten van de Fieldlabs (Arnhem, Berg en Dal en Druten). Met actieve deelname van andere regiogemeenten en in een triple-helix samenstelling met private en maatschappelijke partijen. Start-ups op mobiliteitsgebied. Met inzet van kennisinstellingen in de regio (Radboud, HAN, Technovium, VHL, Artez).
Hoe?	Interactieve Community of Practice-bijeenkomsten met deskundigen uit mobiliteit, duurzaamheid en sociale domein. Cross-overs met Circulaire Regio en het Cluster Energy van The Economic Board.
Kosten?	In bestuurlijke afspraken vast te leggen: - investeringsgelden voor innovatieve toepassingen in fieldlabs: € ... - plan- en procesgelden voor Community of Practice: € 80k

Colofon

Deze Strategische Agenda 2025 - Hubs en Knooppunten geeft concreet invulling aan het speerpunt 'Mobiliteitshubs en knooppunten' van de regionale opgave 'de Verbonden regio' (zie Regionale Agenda). Deze verkenning loopt parallel aan de verkenningen Fiets en Verkeersveiligheid. Keuzes en afwegingen zijn gemaakt op basis van input en expertise vanuit de verschillende regiogemeenten. Hierbij zijn de volgende personen betrokken geweest vanuit de Projectgroep of in verschillende werkbijeenkomsten:

Projectgroep

Alexander Uil
Bas Kippers
Ellen Stam
Gijs Nederstigt
Janet Doorduyn
Johan Leferink
Klaas-Jan Gräfe
Michel Eijkhout

gemeente Arnhem
provincie Gelderland
gemeente Nijmegen
gemeente Zevenaar
gemeente Nijmegen
Regio Arnhem-Nijmegen
Regio Arnhem-Nijmegen
Werkorganisatie Druten/Wijchen

Deelnemers werkbijeenkomsten

Deelname van voorgenoemde projectgroep en bijdragen van:

Arjen Ter Haar
Carl Bieker
Davy Beumer
Gieline Blom
Hans van Vliet
Jacco Sterk
Matthijs Lenis
Stefan Tempelman
Suzanne Hesseling
Vincent Dinnissen
Xavier Boonman

gemeente Zevenaar
provincie Gelderland
gemeente Berg en Dal
gemeente Arnhem
gemeente Renkum
gemeente Rheden
gemeente Nijmegen
gemeente Overbetuwe
gemeente Arnhem
gemeente Overbetuwe
gemeente Beuningen

Ondersteuning en advies

UUM | Unlimited Urban Management – www.uum.nl
Edwin van Uum procesmanager / planoloog
Mathijs Dielissen planoloog / landschapsonwerper

Loendersloot Groep – www.loenderslootgroep.nl
Ruben Loendersloot planoloog / verkeerskundige
Rens Jonker sociaal geograaf / planoloog

groene
metropoolregio
arnhem nijmegen

provincie
Gelderland

UUM
UNLIMITED URBAN MANAGEMENT

Loendersloot
mobility connected

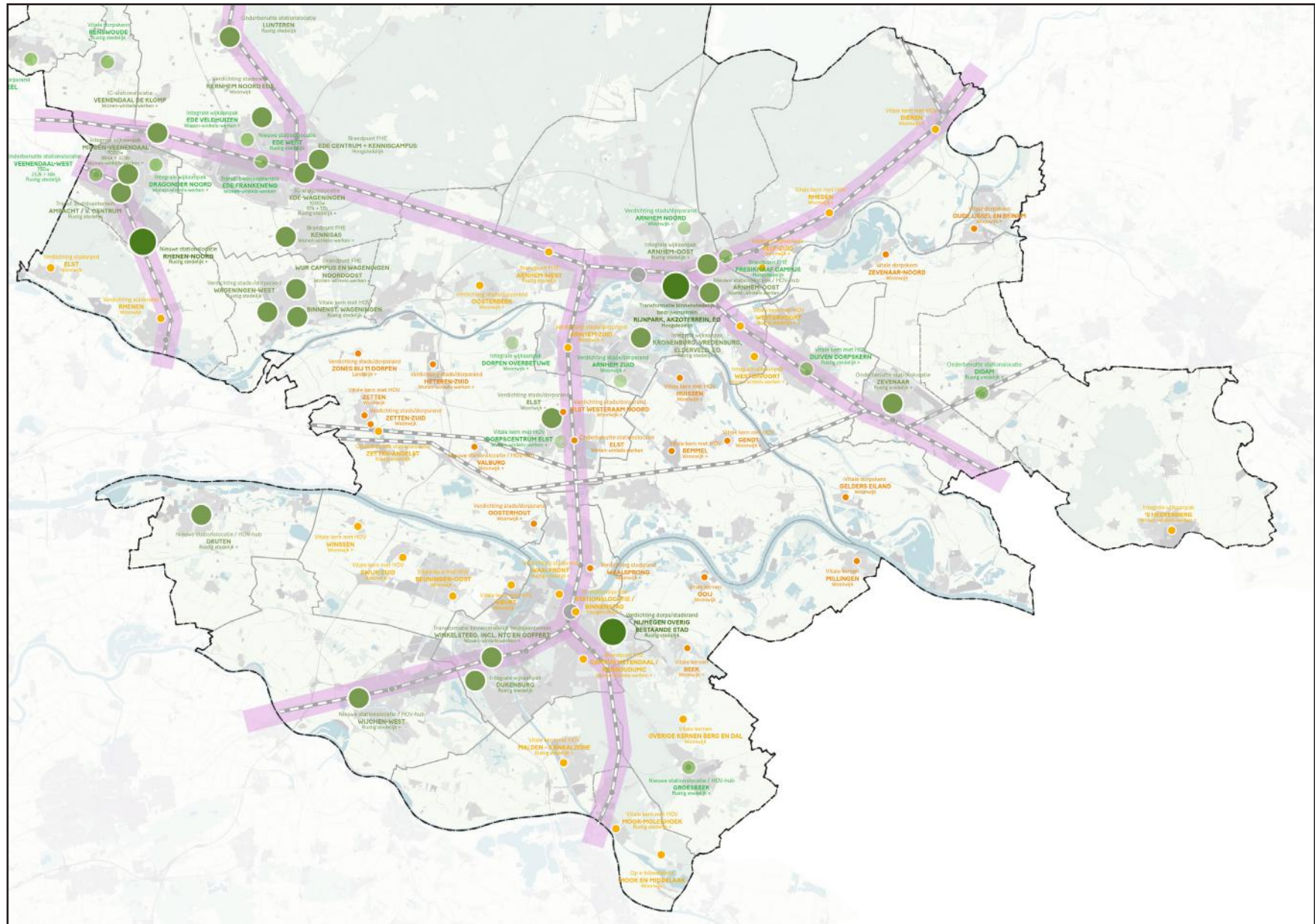


BIJLAGEN

station_of	Naam_hub
hub	Velperplein
hub	Willemsplein
hub	Airborneplein
hub	Rozet
hub	Bestuurskwartier
hub	Arnhem's Buiten
hub	Schaarsbergen
hub	Waterberg
hub	IPKW
hub	Arnhem Pleij
hub	Velp
hub	Gelredome
hub	Kronenburg
hub	Carpoolloc Elst
hub	Carpoolloc Bemmelen
hub	Nijmegen Noord / Waalsprinter
hub	Halte Oosterhout / Park 15
hub	Zevenaar Oost
hub	Zevenaar West
hub	Kelfkensbos
hub	NYMA
hub	Nijmegen West
hub	Beuningen
hub	Beek/Ooij
station	Rheden
station	Dieren
busstation	Doesburg
station	Hub Velp
station	Arnhem Presikhaaf
station	Arnhem Velperpoort
station	Arnhem Centraal
station	Oosterbeek
station	Wolfsheze
station	Arnhem Zuid
busstation	Renkum
station	Elst
busstation	Bemmel
station	Nijmegen Lent
station	Nijmegen Centrum
station	Nijmegen Goffert
station	Nijmegen Dukenburg
station	Wijchen
station	Mook Molenhoek
busstation	Groesbeek
station	Nijmegen Heyendaal
station	Zetten-Andelst
busstation	Druten
station	Westervoort
station	Duiven
station	Zevenaar
station	Didam
hub	Wijchen Westpoort
hub	Carpoolloc Wijchen
hub	Nijmegen Zuid
hub	TOP Overbetuwe

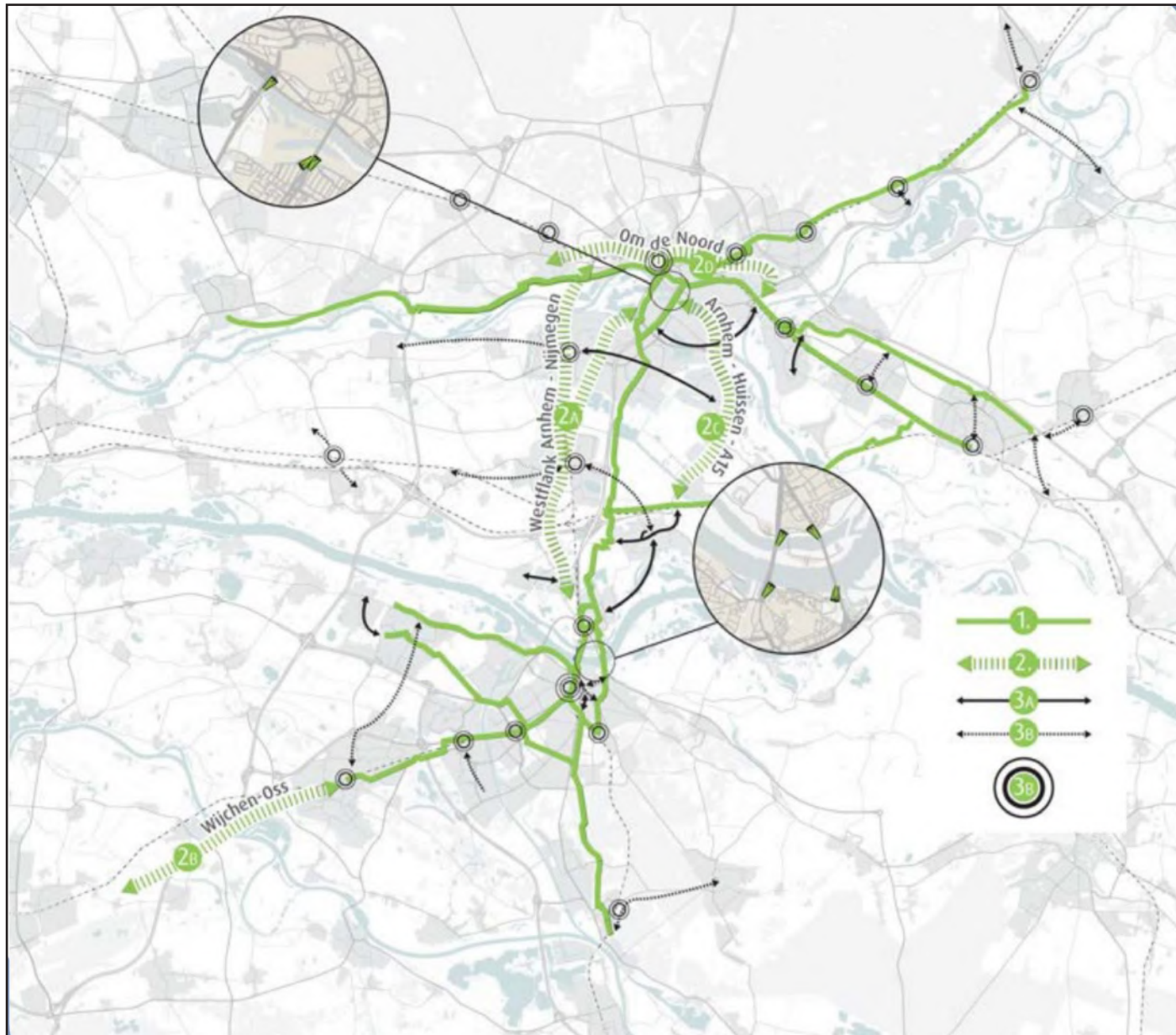
Totale lijst hubs in de regio

Uitwerking Zeef 1: regionaal doelbereik van hubs



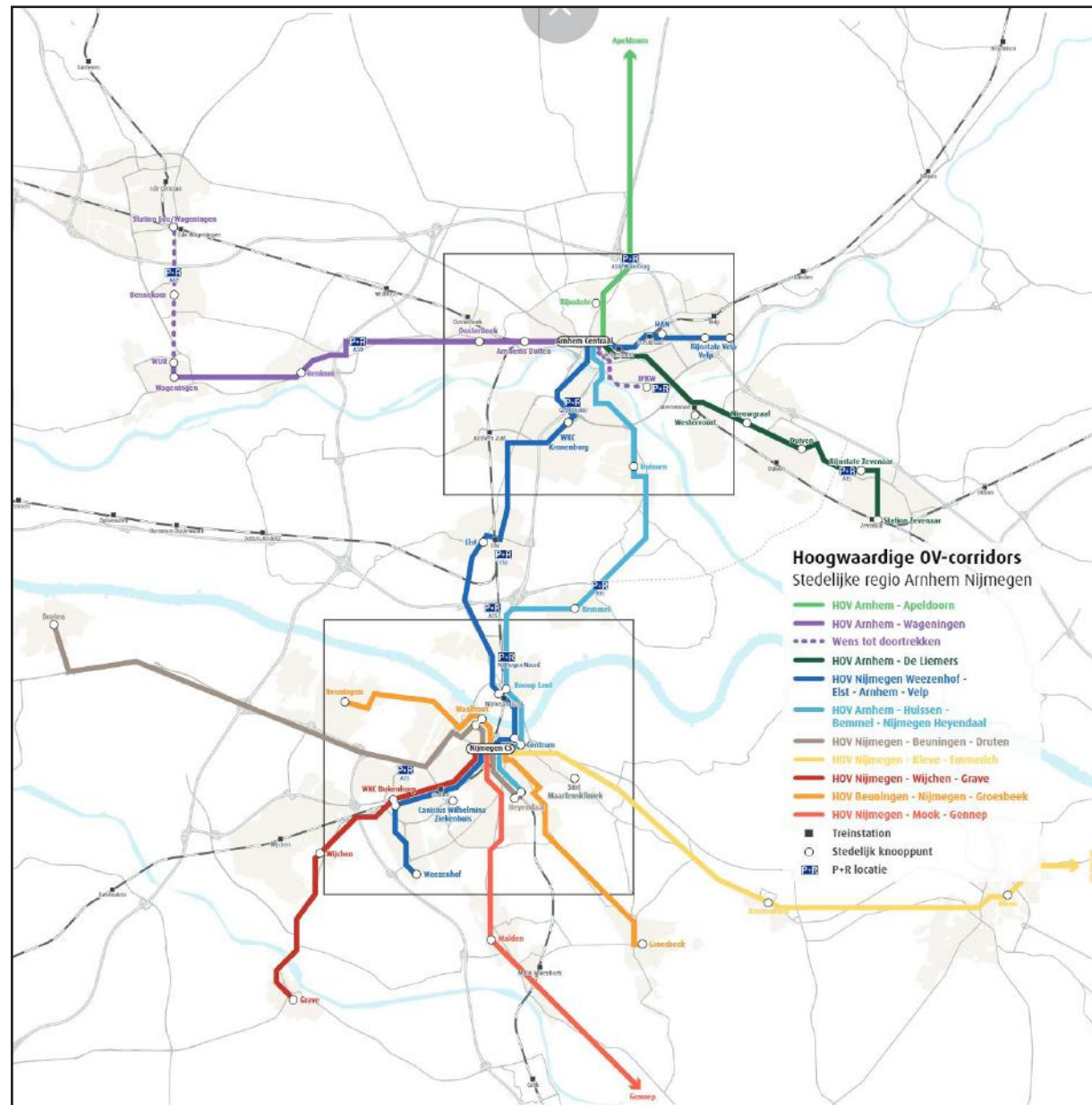
Locaties voor verstedelijking - Verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen FoodValley (conceptversie)

Uitwerking Zeef 1: regionaal doelbereik van hubs



Aansluiting bij ontwikkelingen (snel)fietsnetwerk

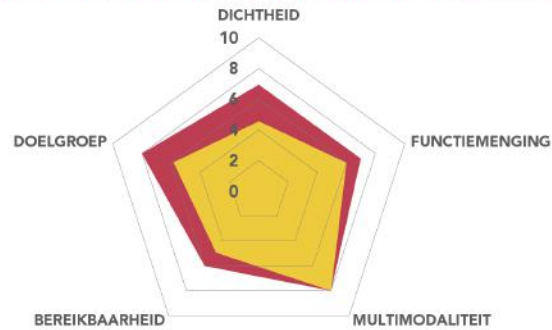
Uitwerking Zeef 1: regionaal doelbereik van hubs



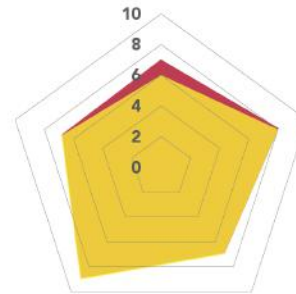
Aansluiting bij ontwikkelingen (H)OV-netwerk

Uitwerking Zeef 2: potenties van kansrijke hubs

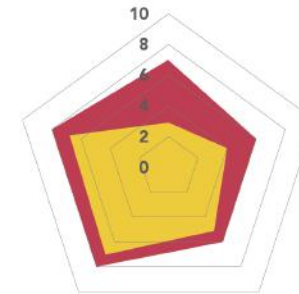
STATION ARNHEM CENTRAAL



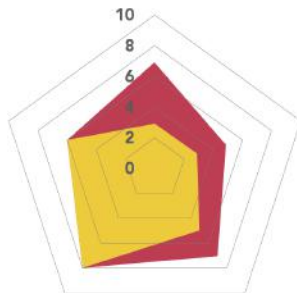
STATION ARNHEM VELPERPOORT



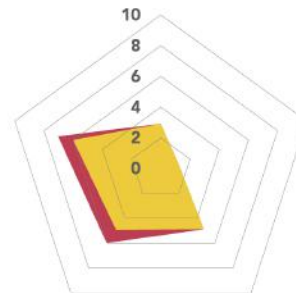
STATION ARNHEM PRESIKHAAF



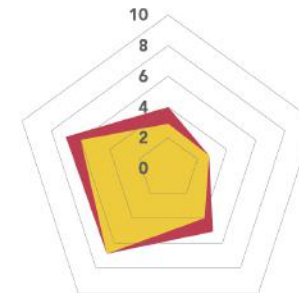
STATION ARNHEM ZUID



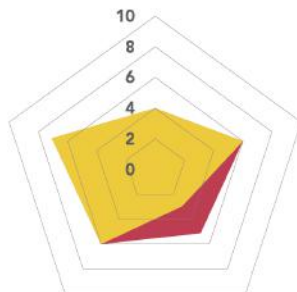
HUB GELREDOME



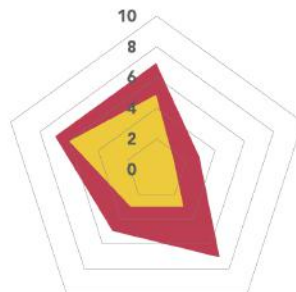
HUB KRONENBURG



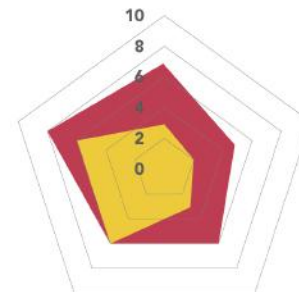
HUB ROZET



ARNHEM PLEIJ

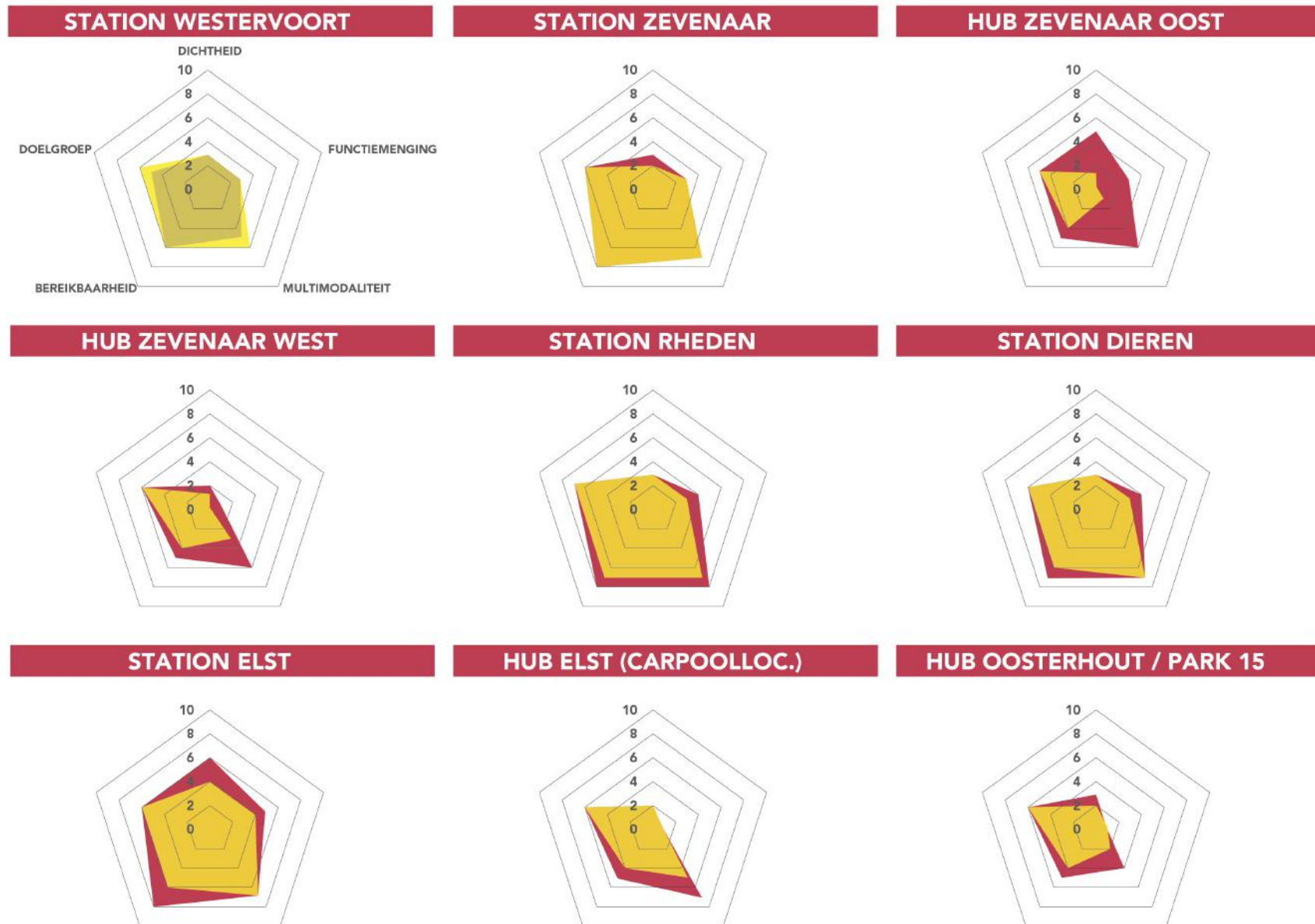


HUB IPKW



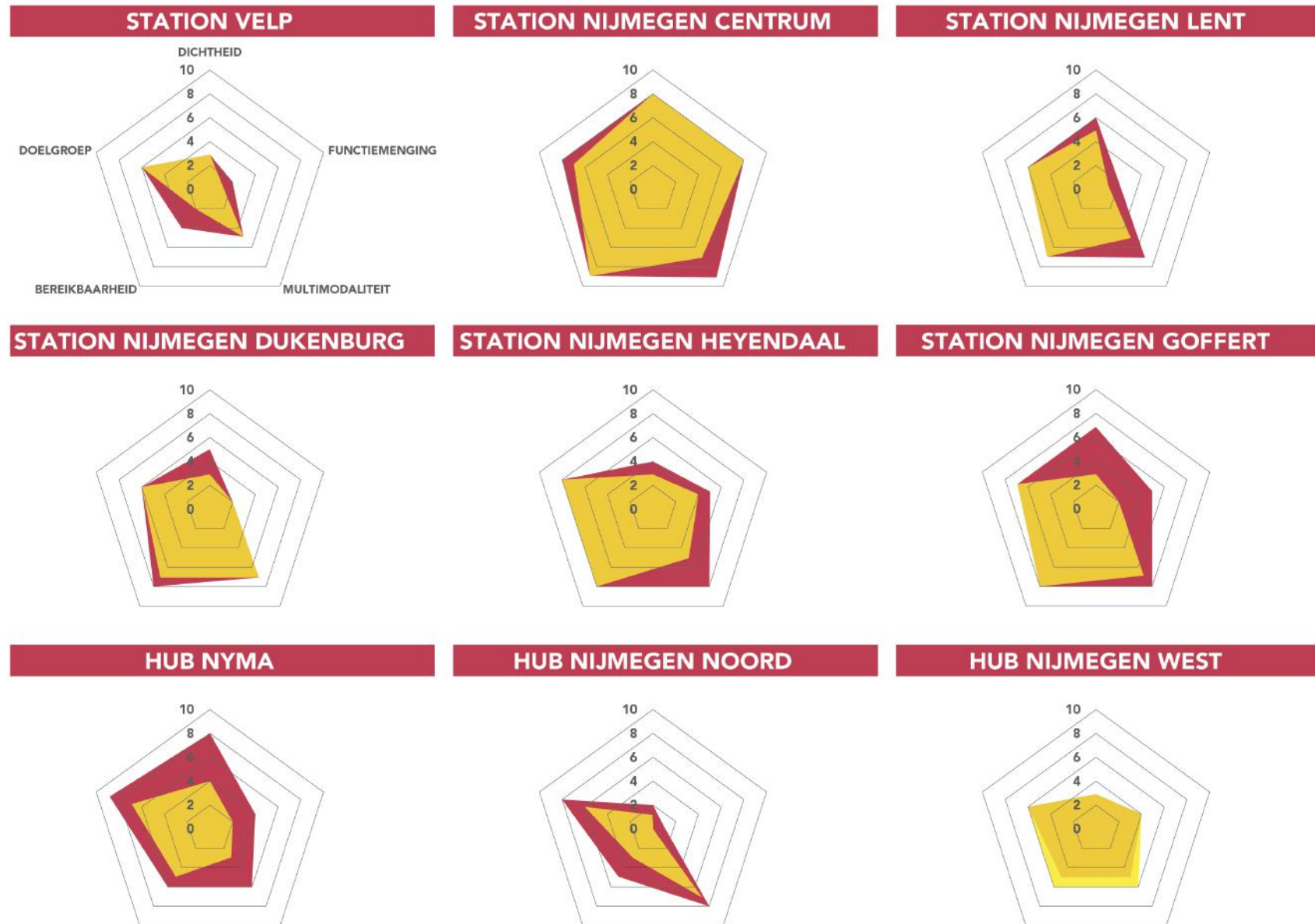
■ huidige situatie
■ hub potentie

Uitwerking Zeef 2: potenties van kansrijke hubs



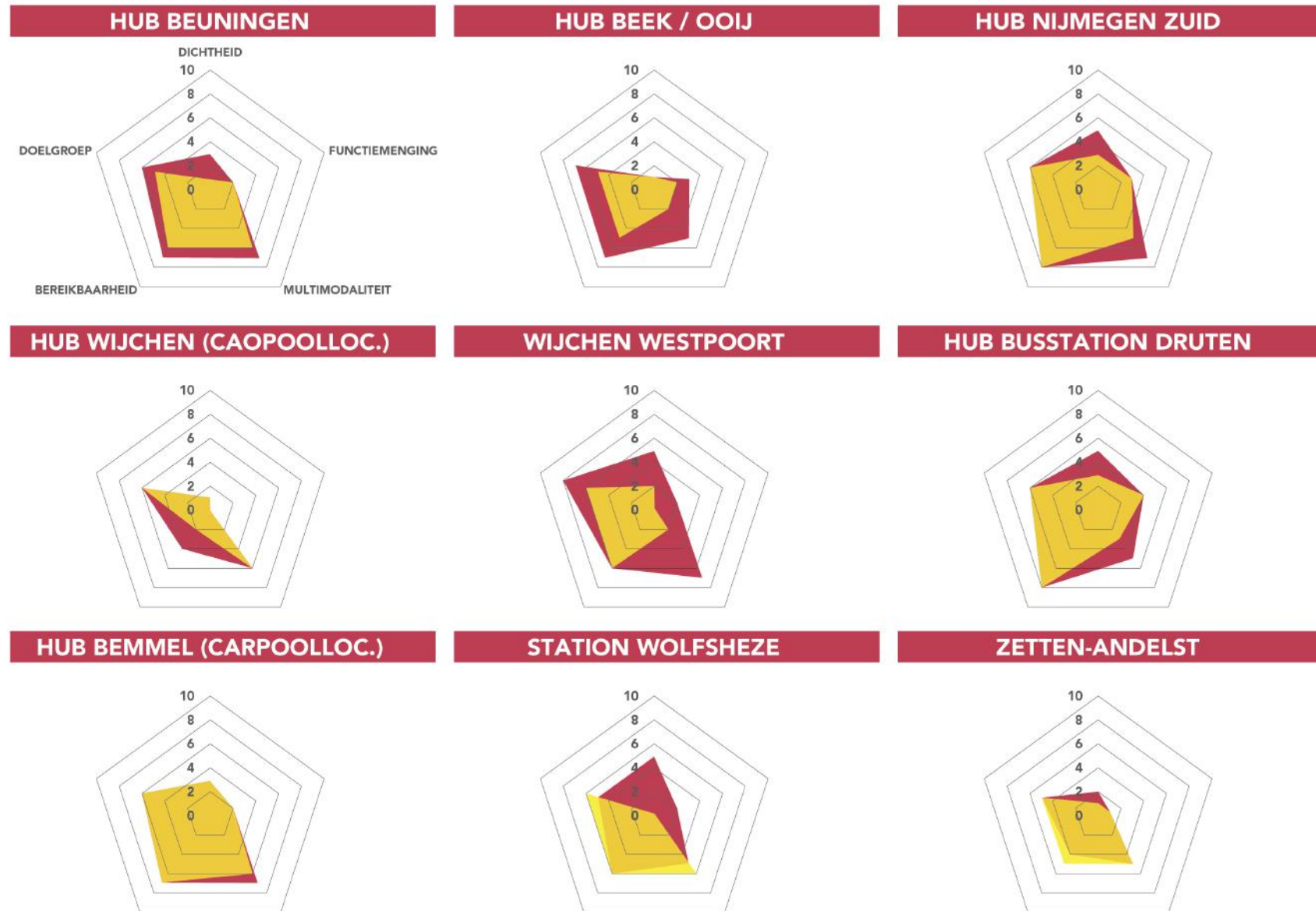
■ huidige situatie
■ hub potentie

Uitwerking Zeef 2: potenties van kansrijke hubs



■ huidige situatie
■ hub potentie

Uitwerking Zeef 2: potenties van kansrijke hubs



■ huidige situatie
■ hub potentie

Uitwerking Zeef 3: beoordeling van condities

	Push pull						Potentie					
Naam_hub	Reistijd	Prijs	Voorzieningen	Beleving	Vindbaarheid	Score	Reistijd	Prijs	Voorzieningen	Beleving	Vindbaarheid	Score
Rozet	1	1	0	0	1	3	1	1	2	2	1	7
IPKW						0	1	2	2	2	2	9
Gelredome	0	0	1	1	2	4	1	2	1	2	2	8
Kronenburg	1	1	2	1	2	7	1	1	2	2	2	8
Carpoolloc Elst	1	1	0	0	1	3	1	1	1	2	2	7
Nijmegen Noord	0	2	0	0	2	4	1	2	1	2	2	8
Zevenaar Oost						0	1	1	2	2	2	8
NYMA						0	1	2	2	2	2	9
Nijmegen West	0	0	0	0	1	1	0	2	1	1	2	6
Beuningen	1	1	0	0	0	2	1	1	2	2	1	7
Beek						0	1	2	2	2	2	9
Rheden	1	1	0	0	2	4	1	1	2	1	2	7
Dieren	1	1	1	2	2	7	1	1	2	2	2	8
Arnhem Presikhaaf	1	1	0	0	2	4	1	1	2	2	2	8
Arnhem Velperpoort	1	1	2	2	2	8	1	1	2	2	2	8
Arnhem Zuid	1	1	0	0	2	4	2	1	2	2	2	9
Elst	1	1	0	2	2	6	1	1	2	2	2	8
Nijmegen Lent	1	1	0	1	2	5	1	1	0	1	2	5
Nijmegen Goffert	1	1	0	0	2	4	1	1	2	2	2	8
Nijmegen Dukenburg	1	1	2	1	2	7	1	1	2	2	2	8
Wijchen	1	1	1	1	2	6	1	1	2	2	2	8
Druten	1	1	0	0	1	3	1	1	2	2	2	8
Wijchen Westpoort						0	1	1	2	1	2	7
Carpoolloc Wijchen	1	1	0	0	1	3	1	1	0	1	1	4
Nijmegen Zuid						0	1	2	2	2	2	9

Beoordeling hubs o.b.v. condities