



Leefbaar en bereikbaar

Selwerd & De Wijert

Een toolbox voor duurzame mobiliteit

Opdrachtgever(s)	Gemeente Groningen <i>Mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Binnenlandse Zaken</i>
Titel rapport	Leefbaar en bereikbaar Selwerd en De Wijert <i>Een toolbox voor duurzame mobiliteit</i>
Kenmerk	005221.20191129.R1.03
Datum publicatie	maart 2020
Projectleider Goudappel Coffeng	Lennert Bonnier
Projectteam Goudappel Coffeng	Christiaan Kwantes, Leon Rook, Jeroen van Luyn
Status	Definitief
Deelname werksessies Namens de gemeente Groningen:	Jarik van der Velde, Jeroen Bekhof, Boud Geerdes, Kevin Meiland, Johannes de Haan, Ruben Wiersma, Henk Kieft, Dien Wiersma, Kees van Bohemen, Erik Overdiep, Beatrice Montesano, Froukje Homans, Miranda Janssens, Guido Roegholt, Annette Koops, Arjen Terpstra, Lotje Paauwe en Guido Roegholt.
Deelname werksessies names een andere partij:	Kees van den Berg (Patrimonium), Bastiaan pricktart (de Huismeesters), Jack Hofman (de Huismeesters), Jolanda Ten Seldam (Nijestee), Chantal Roseboom (Nijestee),
© Copyright Goudappel Coffeng	Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele recht-hebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

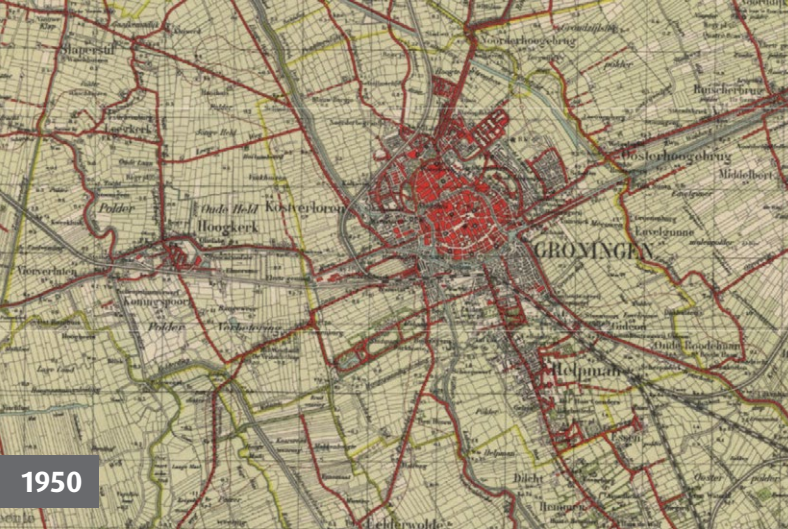
INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding.....	5
2. Veranderende visie op mobiliteit.....	11
3. Schets van de wijken.....	29
4. Toolbox voor duurzame mobiliteit.....	39
5. Routekaart Selwerd en De Wijert.....	55

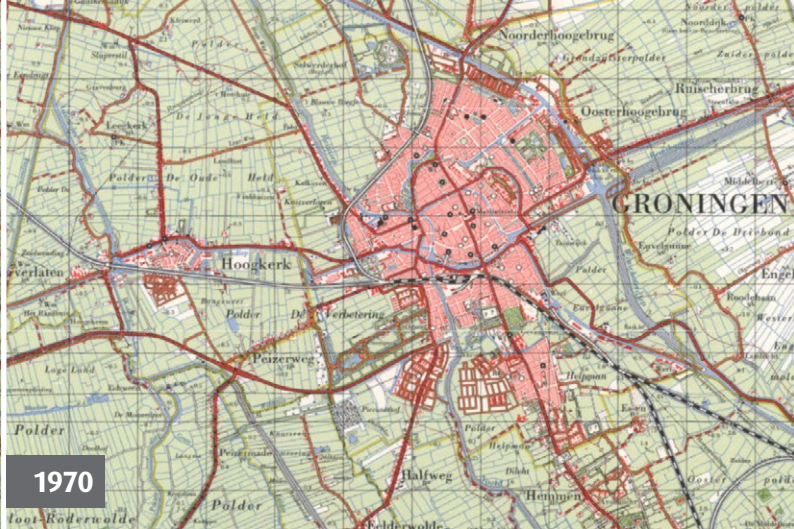


1

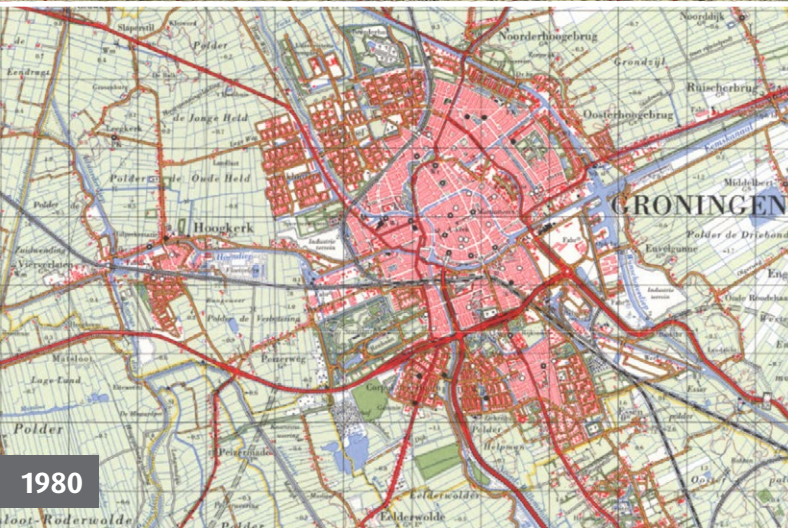
INLEIDING



1950



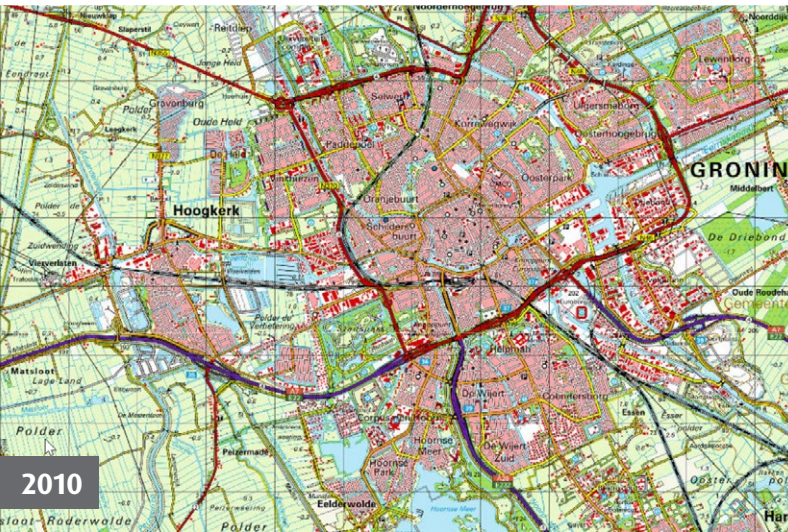
1970



1980



1990



2010



2019

1.1 AANLEIDING

Transformatie jaren 60 wijken

Selwerd en De Wijert zijn de oudste stempelwijken van de stad Groningen. De openbare ruimte in de wijken zal de komende 10 jaar geheel gerevitaliseerd worden. Als het om parkeren en mobiliteit gaat, wil de gemeente Groningen anticiperen op meer duurzame parkeeroplossingen, mede vanuit de doelen gezondheid, energietransitie en klimaatadaptatie en herwinnen van de openbare ruimte (aantrekkelijke, groene en veilige woonomgeving). Dit in de geest van de Omgevingsvisie The Next City en de nieuwe parkeervisie die de gemeenteraad in 2018 heeft vastgesteld. In de parkeervisie geeft de raad aan dat de openbare ruimte in principe openbaar is en niet alleen van de auto.

Om de woonomgeving van Selwerd en De Wijert een kwaliteitsimpuls te geven, moet er een goede balans worden gevonden tussen de verkeerskundige inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte. Een goede oplossing voor een straat of bouwblok mag geen onacceptabele gevolgen hebben voor de omliggende buurt. Parkeren in Selwerd en De Wijert vraagt daarom maatwerk en innovatieve keuzes.

Anders omgaan met de openbare ruimte

Goudappel Coffeng is gevraagd om met het oog op de wijkvernieuwing van Selwerd en De Wijert met oplossingen te komen die de ruimtelijke en leefkwaliteit van de wijken verbeteren en daarnaast zorgen voor minder geparkeerde auto's op straat.

Er zijn twee werksessies georganiseerd om van de ambities van de stad te komen tot concrete oplossingsrichtingen en ontwerpprincipes.

Toolbox voor duurzame mobiliteit

Deze rapportage vormt een toolbox met principes voor het ontwerpen van duurzame mobiliteit en een hoogwaardige kwalitatieve openbare ruimte. De principes uit de toolbox zijn gebruikt om een ambitiebeeld te vormen voor de wijken Selwerd en De Wijert, maar biedt ook voor andere wijken handvatten om te komen tot een ontwerp.



1.2 SAMEN AAN DE SLAG MET MOBILITEIT!

Op basis van de vier hoofdprincipes uit het mobiliteitswiel (zie ook hoofdstuk 2), is er aan de hand van twee werksessies gekomen tot een principeuitwerking voor Selwerd en De Wijert. Bij de werksessies waren naast diverse disciplines vanuit de gemeente, ook woningcorporaties betrokken.

Werksessie één: ambities vertalen naar oplossingsrichtingen

In de eerste werksessie zijn er op basis van de vier hoofdprincipes van het mobiliteitswiel diverse oplossingsrichtingen geformuleerd die bijdragen aan de ambities van de wijk en de stad. De geschetste oplossingsrichtingen zijn uiteindelijk geordend naar kansrijk en niet kansrijk en naar termijn.

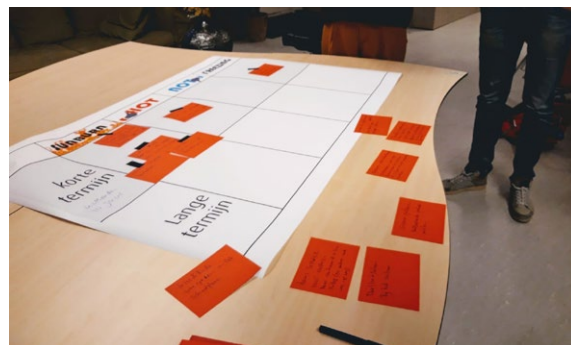
De kansrijke oplossingsrichtingen zijn uiteindelijk meegenomen in de vertaling naar ontwerpprincipes.

Kansrijke oplossingsrichtingen zijn onder andere:

- Invoeren betaald parkeren, om de parkeerdruk in de wijk te verlagen en een basis te vormen voor andere mobiliteitsmaatregelen;
- Straten meer inrichten voor actieve modaliteiten (lopen en fietsen), om deze vormen van mobiliteit te stimuleren;
- Verbeteren van oversteekbaarheid tussen de bouwblokken, om de veiligheid te verbeteren;
- Aanbieden van deelmobiliteit in de wijken, om andere vormen van mobiliteit te stimuleren en het autogebruik te verlagen.



Werksessie één: Ambities vertalen naar oplossingsrichtingen



Vullen van de toolbox: van oplossingsrichting naar ontwerpprincipes

Omdat een oplossingsrichting nog niet altijd een maatregel is, zijn er per oplossingsrichting ontwerpprincipes geschetst. De ontwerpprincipes hebben niet altijd alleen effect op blok-, of straatniveau, maar soms ook op wijkniveau. Daarnaast zijn sommige ontwerpprincipes alleen toe te passen op nieuwbouwwontwikkelingen. Om deze reden zijn er drie schaalniveaus gedefinieerd, waar de ontwerpprincipes op geordend zijn:

- schaalniveau: blok/straat;
- schaalniveau: buurt/wijk;
- schaalniveau: nieuwbouw.

Alle ontwerpprincipes samen vormen de toolbox voor het ontwerpen van duurzame mobiliteit.

Werk sessie twee: komen tot een principeuitwerking voor de wijk

In de tweede werksessie is de toolbox gebruikt om een principeuitwerking voor Selwerd en De Wijert te maken. Zo zijn er combinaties van ontwerpprincipes gemaakt om per wijk een uitwerking te krijgen die past bij de ambities voor de wijk. De kansrijke ontwerpprincipes voor Selwerd en De Wijert worden in hoofdstuk 4 toegelicht.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de veranderende visie op mobiliteit belicht en wordt het integrale mobiliteitsconcept toegelicht, hoofdstuk 3 is een korte analyseschets van de wijken Selwerd en De Wijert en in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de diverse ontwerpprincipes voor een duurzame wijk. In het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 5) zijn de stappen beschreven in de vorm van een routekaart om te komen tot een duurzame wijk.

Werk sessie twee: komen tot een principeuitwerking voor de wijk



2

**VERANDERENDE
VISIE OP MOBILITEIT**

2.1

MOBILITEITSAMBITIES VOOR DE STAD

Het herwinnen van de openbare ruimte is een belangrijke reden om in Groningen te kiezen voor een mobiliteits-transitie naar meer ruimte-efficiënte en duurzame vormen van mobiliteit. Daarnaast is de mobiliteitstransitie nodig vanwege:

- Werken aan een sociale en gezonde gemeente, waarin mensen fitter en gelukkiger zijn doordat ze gezonde vervoerwijzen gebruiken zoals lopen en fietsen. Een gemeente waarin het prettig is om te lopen en te fietsen, geeft ook grotere mobiliteitsvrijheid aan mensen zonder auto.
- Een gemeente die werkt aan een transitie naar emissie-vrije en duurzame mobiliteit. Het stimuleren van (emissievrij) OV, lopen en fietsen draagt bij aan minder uitstoot en efficiënter energieverbruik.
- Een goed bereikbare gemeente, zowel voor goederen als voor mensen. Dit draagt bij aan economische vitaliteit. De bereikbaarheid is belangrijk voor vracht- en autoverkeer, maar ook voor OV, fietsers en voetgangers. Voor detailhandel, reparatiebedrijven en stadsverzorgende bedrijvigheid is bijvoorbeeld de auto- en vrachtbereikbaarheid belangrijk. Innovatieve kennisbedrijven en horeca hebben daarnaast juist

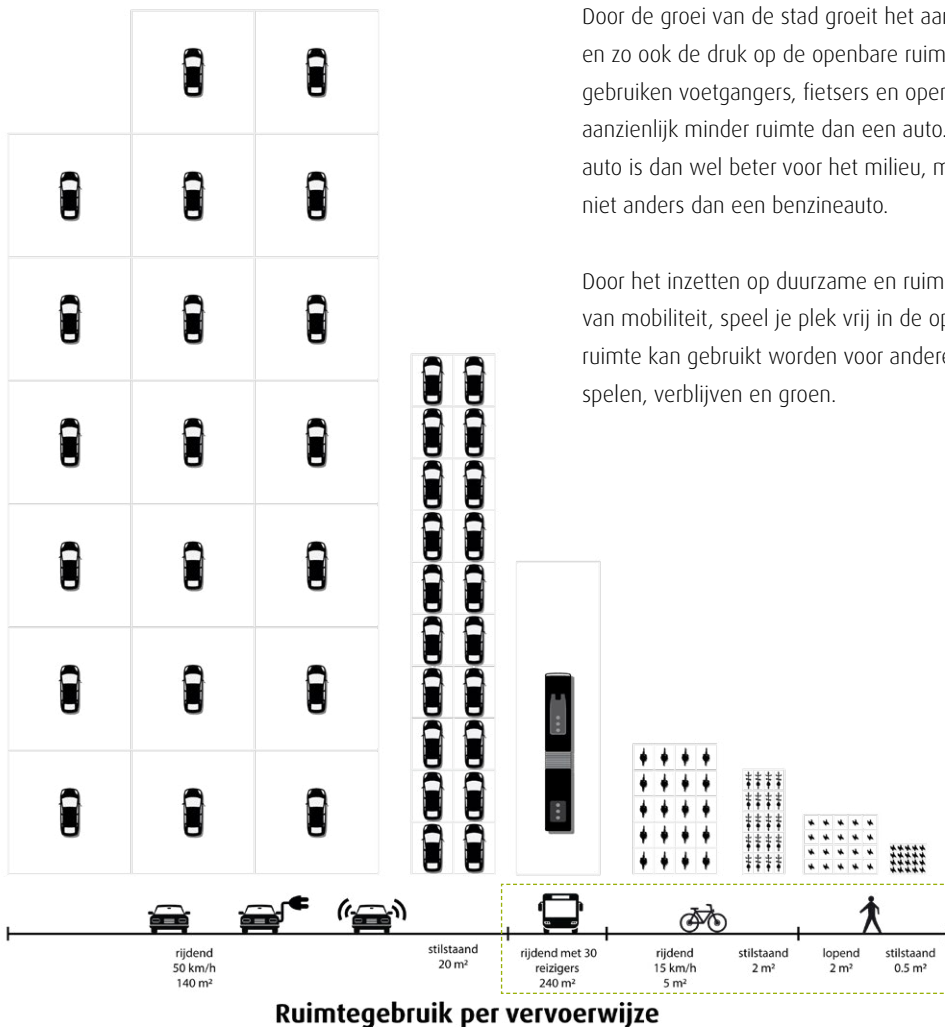
behoefte aan goede loop- en fietsverbindingen en aantrekkelijke verblijfsruimte. Al deze groepen dragen bij aan de economische vitaliteit. Meer fiets- en OV-gebruik zorgt daarnaast voor minder onnodig autoverkeer, wat weer ruimte schept voor economisch belangrijk auto- en vrachtverkeer.

- Een toekomstbestendige gemeente, bijvoorbeeld omdat zij keuzes maakt die op de langere termijn betaalbaar blijven. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyses blijkt dat investeren in infrastructuur voor lopen en fietsen een relatief gunstige kosten-batenverhouding geeft, doordat de gezondheidsbaten groot zijn.

Bron: Literatuurmemo kosten en baten vervoersmodaliteiten, commissie Infrastructuur en Waterstaat, 2019



2.2 ANDERS OMGAAN MET RUIMTEGEBRUIK



Door de groei van de stad groeit het aantal verplaatsingen en zo ook de druk op de openbare ruimte mee. Zo gebruiken voetgangers, fietsers en openbaar vervoer aanzienlijk minder ruimte dan een auto. Een elektrische auto is dan wel beter voor het milieu, maar in ruimtegebruik niet anders dan een benzineauto.

Door het inzetten op duurzame en ruimte- efficiënte vormen van mobiliteit, speel je plek vrij in de openbare ruimte. Deze ruimte kan gebruikt worden voor andere doeleinden, zoals spelen, verblijven en groen.

Duurzame mobiliteit
en ruimte- efficiënte
mobiliteit



MOBILITEITSGEBRUIK VERANDERT

Het gebruik van steden verandert door de jaren heen, en daarmee ook de mobiliteitsbehoefte. In elke periode maakt de gemeente nieuwe keuzes om binnen de stad bepaalde vervoerwijzen meer of minder ruimte te geven. Zo sluit het mobiliteitsgebruik aan op de actuele behoeften van de inwoners en bezoekers van de stad, bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid en economie.

Kijkend naar economische behoeften, dan verschillen de bereikbaarheidseisen per sector:

- De zakelijke dienstverlening heeft naast de auto-bereikbaarheid meer behoefte gekregen aan hoogwaardige OV- en fietsbereikbaarheid; vooral hoogopgeleide forensen gebruiken relatief veel de fiets en het OV.
- Kennisbedrijven en creatieve economie (veelal in de bestaande stad) hechten aan snelle OV-verbindingen, loop- en fietskwaliteit en aantrekkelijke verblijfskwaliteit.
- Horeca, winkelen en leisurefuncties hechten (naast logistieke ontsluiting) vooral aan aantrekkelijke verblijfsruimte, zodat klanten het prettig vinden om te komen en terug te komen.
- Maak-, reparatie- en vervoersbedrijvigheid (zoals autobedrijven, overslag, groothandel) behoeven een goede auto- en vrachtbereikbaarheid. Het gaat hier veelal om bedrijventerreinen aan de ringwegen.

De afgelopen decennia kennen Nederlandse steden een verschuiving vanuit industrie en maakbedrijvigheid richting dienstverlening en creatieve kenniseconomie. Dat zijn de sectoren met de meeste economische toegevoegde waarde. De infrastructuur in de stad krijgt dus ook vanuit economie te maken met nieuwe eisen, zoals verblijfskwaliteit en leefbaarheid.

Historische beelden van de Grote Markt illustreren deze veranderingen. Ze gelden vaak ook voor andere plekken in de stad:

- Voor de Tweede Wereldoorlog was de rol van de auto klein, zoals te zien op de Grote Markt in 1910.
- In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw was het autogebruik sterk in opkomst. De Grote Markt was bijvoorbeeld zelfs onderdeel van doorgaande regionale autoverbindingen.
- Met het Sectorenplan uit 1977 kreeg het autoverkeer een kleinere rol in het centrum. Maar tot begin jaren negentig was er op de Grote Markt nog een groot busstation te vinden.
- Vanaf december 2020 gaat ook het OV meer buitenom het stadshart rijden. Op de Grote Markt ontstaat ruimte voor meer verblijfskwaliteit.

Als je dit projecteert op de wijkvernieuwing van Selwerd en De Wijert, betekent dit dat de uitrol van de wijkvernieuwing niet alleen voor de huidige bewoners van Selwerd en De Wijert is, maar ook voor de toekomstige bewoners die over 50 jaar in de wijken wonen.

1910



1960

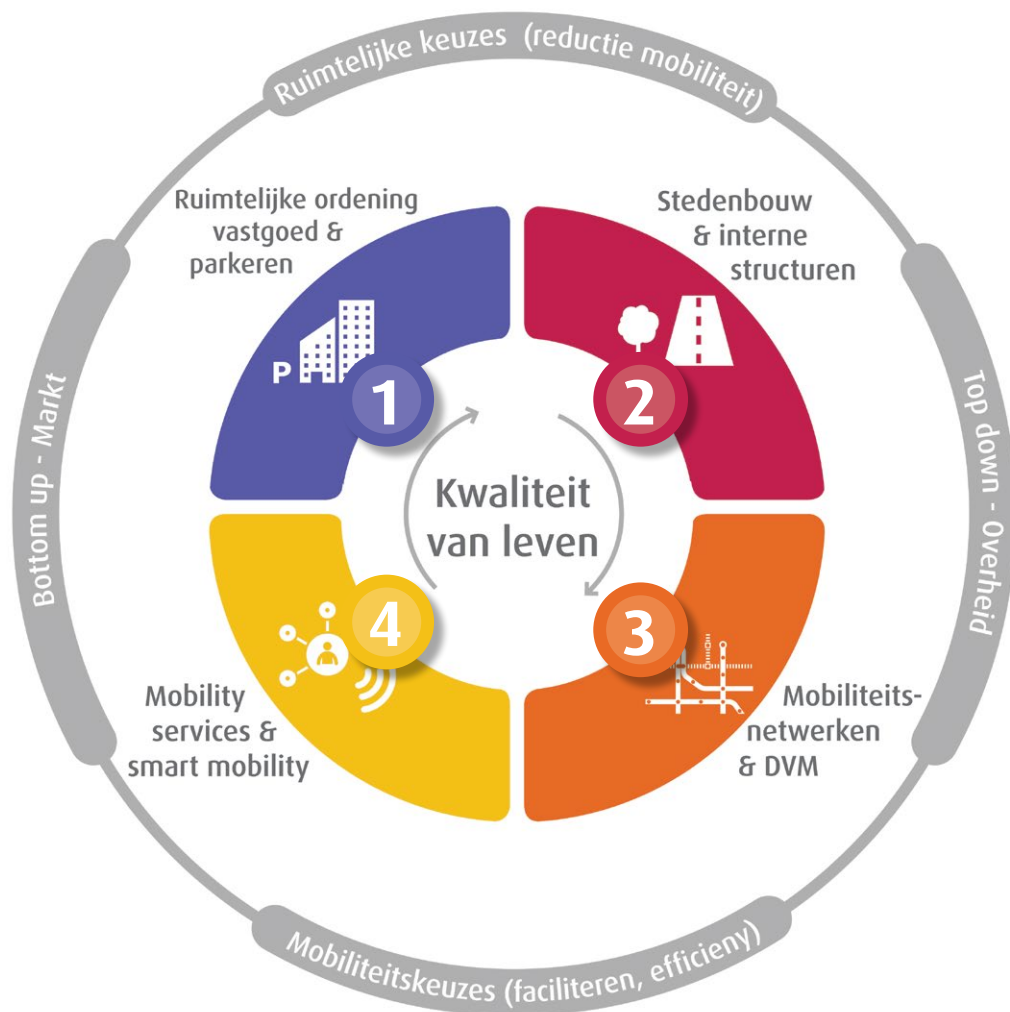


1980



2030





Het mobiliteitswiel met de vier hoofdprincipes voor mobiliteit

2.3

PLATTEGROND VOOR MOBILITEITSKEUZES

Bij het (her-)inrichten van een buurt, wijk of stad is het van belang om een goede balans te vinden tussen de verkeerskundige inrichting en de kwaliteit van de openbare ruimte. Het mobiliteitswiel functioneert als plattegrond voor het integraal ontwerpen van mobiliteit. Het wiel bevat vier hoofdprincipes voor mobiliteit. Alle principes hangen met elkaar samen en moeten onderling in balans zijn. De totale ketting is zo sterk als de zwakste schakel. Alle maatregelen (fysiek of niet-fysiek) richten zich op het versterken van de kwaliteit van het (stedelijk) leven.

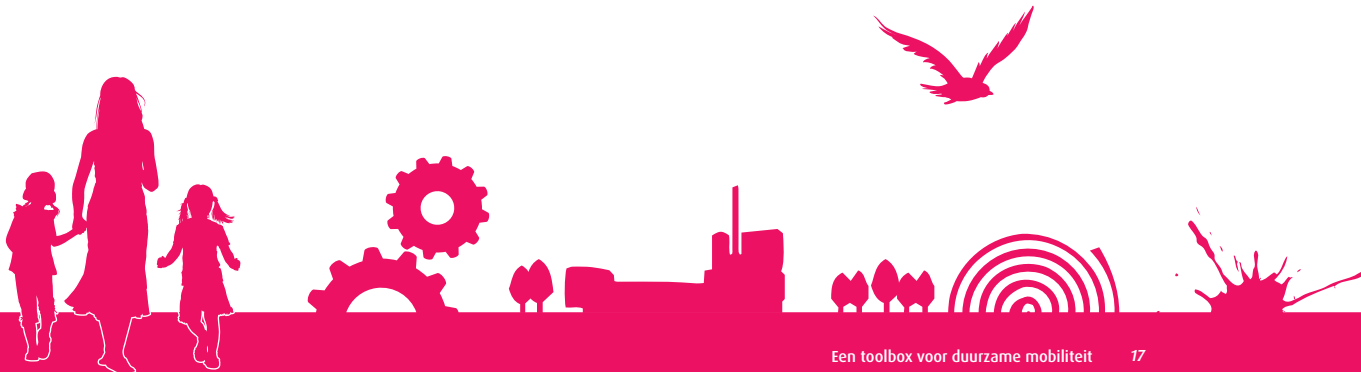
De vier principes zijn:

1. Ruimtelijke ordening, vastgoed en parkeren.
2. Stedenbouw en ruimtelijk ontwerp.
3. Mobiliteitsnetwerken.
4. Mobiliteitsdiensten.

Sommige mobiliteitsmaatregelen richten zich op het transformeren van mobiliteit (verminderen van onnodige mobiliteit, stimuleren van duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit). Deze maatregelen zijn veelal ruimtelijk georiënteerd: de meest effectieve vorm van mobiliteitsbeleid is veelal ruimtelijk beleid.

Andere mobiliteitsmaatregelen richten zich meer op het faciliteren en optimaliseren van verkeersstromen (efficiencyverbeteringen, aanbieden van nieuwe verbindingen). Dit is het meer klassieke mobiliteitsdomein. Samen vormen zij de verticale as in het wiel.

Een aantal mobiliteitsmaatregelen is onderdeel van het overheidsdomein (top down: ontwikkeling van infrastructuur en openbare ruimte). Daarnaast is nieuwe mobiliteit in opkomst; veelal bottom up gedreven marktinitiatieven. Bijvoorbeeld marktaanbieders van Mobility as a Service, opkomst van nieuwe typen voertuigen en nieuwe logistieke oplossingen. Dit is de horizontale as in het wiel.



2.4

RUIMTELIJKE ORDENING, VASTGOED EN PARKEREN

Goede ruimtelijke ordening maakt mobiliteit efficiënter

De binnenstad op steenworp afstand

Selwerd en De Wijert liggen relatief dicht bij de binnenstad van Groningen. Dit zorgt voor een milieu dat uitnodigt om verplaatsingen 'van nature' te voet en per fiets af te leggen. Omdat de ligging duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit mogelijk maakt, zijn de wijken geschikt voor nieuwbouwwontwikkelingen met lagere parkeernormen en daarmee een mobiliteitstransitie die vergroening van de openbare ruimte mogelijk maakt.

Lage autoparkeernormen verlagen het autogebruik

Groningen zet met de parkeervisie 'Ruimte voor de Straat, april 2018' in op een levendig stedelijk woon- en werkgebied met een aantrekkelijke openbare ruimte, waar de auto niet meer het straatbeeld domineert. Het hanteren van lage parkeernormen binnen de wijk en het bieden van hoogwaardige mobiliteitsalternatieven, resulteert uiteindelijk in een autoluwere wijk. Immers minder autoparkeerplaatsen veroorzaken ook minder autobewegingen. Lopen, fietsen, OV-gebruik en deelmobiliteit worden in de toekomst de

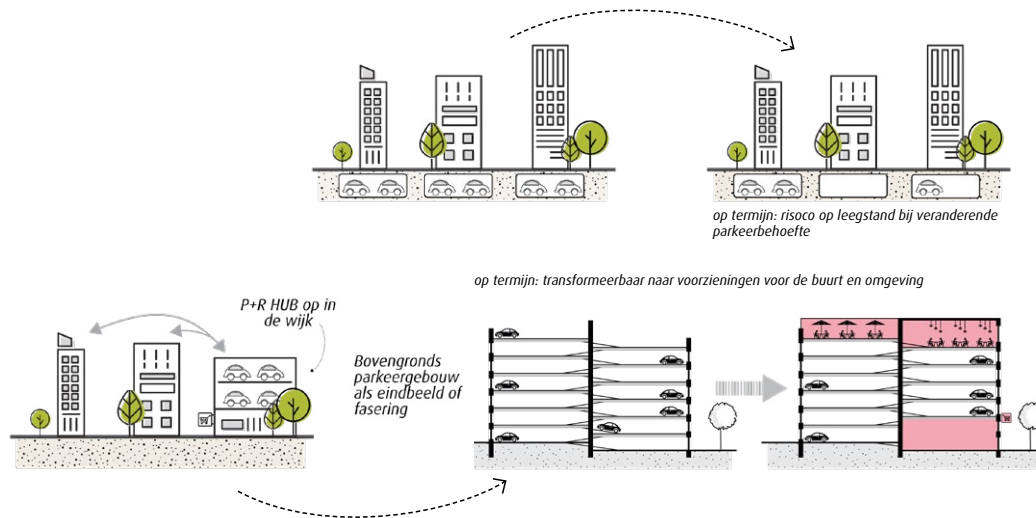
hoofdvervoermiddelen. Het reduceren van de parkeernorm bij nieuwbouwwontwikkelingen door bijvoorbeeld 20-30% van de parkeervraag van bewoners op te vangen met deelmobiliteit is hier een vorm van.

Een randvoorwaarde bij het toepassen van lage parkeernormen is een betaald parkeerregime in een straal van 750 meter rondom de wijk, om eventueel uitwijkgedrag naar omliggende gebieden te voorkomen.

Daarnaast zorgt het invoeren van betaald parkeerregime dat een deel van de geparkeerde auto's uit het straatbeeld verdwijnt. Dit biedt meer ruimte voor groen en leefruimte in de straat.

Flexibiliteit in parkeeroplossingen

De parkeerbehoefte is aan verandering onderhevig door maatschappelijke trends. Om toekomstige veranderingen op te vangen, zijn flexibele parkeeroplossingen nodig. Dit kan door een deel van de parkeervoorzieningen bovengronds op te lossen in transformeerbare of demontabele gebouwen.



2.5

STEDENBOUW EN RUIMTELIJK ONTWERP

Stimuleren van lopen, fietsen en openbaar vervoer met ruimtelijk ontwerp

Voorkeursvolgorde lopen-fietsen-OV-auto bij ruimtelijk ontwerp

De interne stedenbouwkundige structuur van de wijken moet de voorkeursvolgorde lopen-fietsen-OV-auto ondersteunen met ruimtelijke ontwerpprincipes. Oftewel: als mensen naar buiten stappen, moeten ze eerst een aantrekkelijke verblijfsruimte tegenkomen die uitnodigt om te lopen, daarna het fietspad en een OV-halte en pas daarna de autoparkeerplaats.

Verblijfskwaliteit als must

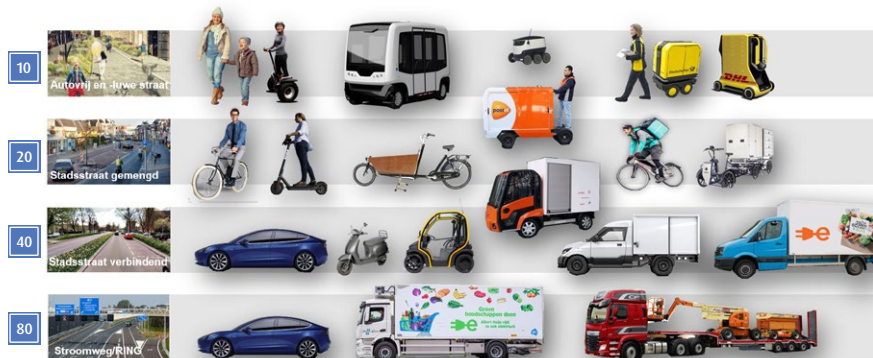
Een hoofdrol voor lopen, fietsen en OV is alleen mogelijk als de wijken een hoge verblijfskwaliteit krijgen. Dan gaat het om groene voetgangersstraten en pleintjes met menselijke maat. Daarnaast zijn langs de belangrijkere looproutes richting de buurtcentra genoeg rustmomenten nodig waar bewoners elkaar ongedwongen kunnen ontmoeten.

Fijnmazige loop- en fietsstructuren

De straatinrichting binnen de wijk moet uitstralen dat verblijven, lopen en fietsen de hoofdfuncties zijn. Dit ontmoedigd automobilisten om te hard te rijden in de woonstraten. Daarnaast zorgt het creëren van een fijnmazig loop- en fietsnetwerk in de wijk, met aantrekkelijke, logische en directe routes naar de dagelijkse voorzieningen, voor maximale keuzevrijheid en optimale spreiding van stromen.

Goed toegankelijk openbaar vervoer

Voor het optimaal functioneren van het openbaar vervoer in en om de wijk, is het van belang dat de haltes op logische, sociaal veilige en goed bereikbare plekken liggen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het beperken van het aantal oversteekbewegingen dat moet worden gemaakt om bij de halte te komen.





10



20



40

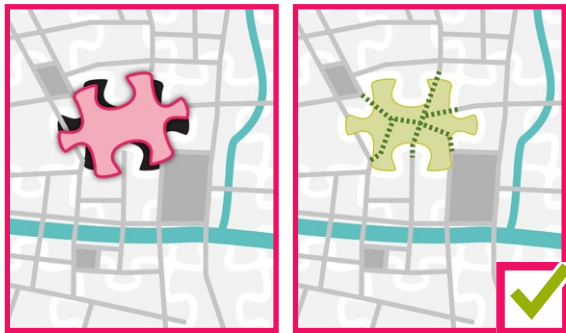
2.6

MOBILITEITSNETWERKEN

Hoogwaardige verbindingen in de wijk en met de rest van de stad

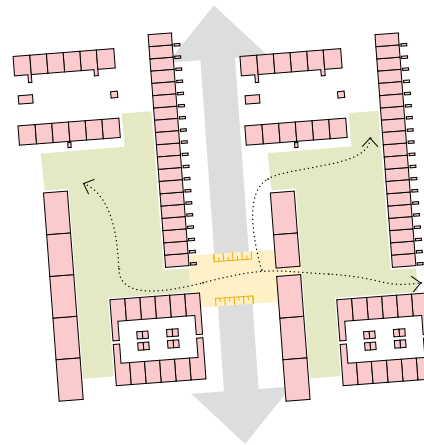
Ontwikkeling als schakel in het netwerk

Nieuwe ontwikkelingen in wijken kunnen dienen in het compleet maken van het mobiliteitsnetwerk. Zo kan de ontwikkeling van het gebied als ontbrekend puzzelstukje bijdragen aan het compleet maken van verbindende structuren op buurt-, wijk- of stadsdeelniveau. Het daarom belangrijk om nieuwe ontwikkelingen zo goed mogelijk te vervlechten in de huidige structuur van de wijk.



Versterken looproutes met de omliggende gebieden en buurtcentra

Op buurtniveau gaat het hier om het verbinden van de interne voetgangersstructuren. Voor Selwerd en De Wijert gaat het specifiek om het op elkaar aansluiten van de openingen naar de binnentuinen, realiseren van oversteekplateaus en het doorbreken van de bouwblokken, om zo het lopen te stimuleren en autoluwe routes tussen de bouwblokken te creëren. Hierdoor krijgen kinderen de mogelijkheid om ook in de binnentuin bij een buurblok te spelen, zonder dat ze een 'gevaarlijke' weg hoeven over te steken.



Frequent en hoogwaardig openbaar vervoer langs de randen van de wijk

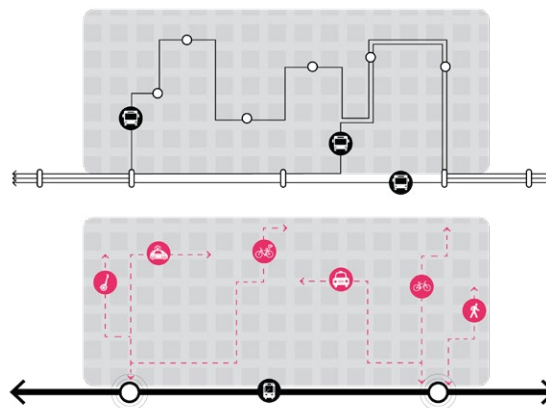
Een volgende stap in de Groningse mobiliteit is een mobiliteitstransitie van auto naar OV. Maar het heeft pas zin als daar steeds meer mensen kiezen voor OV in plaats van de auto. Het strekken van lijnen (minder halteren) en gaan rijden in een hoge frequentie, zoals het Q-link concept, biedt de bewoners een snelle OV verbinding naar omliggende wijken en de rest van de stad. Hiermee wordt het OV een volwaardig alternatief voor de auto.

Bieden van een alternatief voor het openbaar vervoer door de buurt

Om de sociale functie van het OV in de wijken ook in de toekomst te borgen, is voor de basis- en aanvullende lijnen een heel andere koers nodig. Omdat het huidige concept financieel onvoldoende duurzaam is gebleken¹, gaat het dan om een transformatie richting een meer vraagafhankelijk systeem, versterken

¹ Bron: OV-visie Groningen 2040, Goudappel Coffeng, juni 2019

van andere vervoersalternatieven en het introduceren van mengvormen met doelgroepenvervoer. Denk hierbij aan het aanbieden van een first en last mile oplossing per buurttaxi voor ouderen, of het aanbieden van deelmobiliteit (deelfietsen, e-scooters) bij de haltes.



3.7

MOBILITEITSDIENSTEN EN SMART MOBILITY

MaaS ondersteunt ambities aantrekkelijke en duurzame wijk

Nieuwe vormen van mobiliteit vullen het huidige mobiliteitsaanbod aan. Onder principe 1 is toegelicht dat 20-30% van de parkeervraag van bewoners kan worden opgevangen met deelmobiliteit. Dan gaat het om Mobility as a Service (MaaS), waarbij mensen niet investeren in eigen vervoermiddelen, maar waarbij ze mobiliteit inkopen. MaaS biedt kansen, omdat er minder reguliere parkeerplaatsen nodig zijn, er minder autogebruik ontstaat en er meer keuzevrijheid komt voor eindgebruikers. Over het algemeen vervangt 1 deelauto 5 reguliere auto's. De voordelen zijn: minder investeringen voor projectontwikkelaars, minder ruimtebeslag door parkeren, meer duurzame en leefbare mobiliteit en een breder mobiliteitsaanbod voor gebruikers. MaaS richt zich op deelauto's, maar ook op bijvoorbeeld deel-bestelbusjes, deel-cargobikes, deel-scootmobielen en deelfietsen.

De Groningse visie op mobiliteitshubs

De mobiliteit in Groningen en Drenthe verandert de komende jaren flink. Het gaat hierbij om de opkomst van de deelauto, deelfiets en de E-bike, maar ook van publiek vervoer. Om te voorzien in de veranderende mobiliteitsbehoefte van de reiziger en in de toekomst een passende reis aan te blijven bieden, zet de Provincie Groningen in op mobiliteitshubs. Een mobiliteitshub is een vervoersknooppunt waarop diverse vervoermiddelen overgestapt wordt. De nadruk van een mobiliteitshub ligt echter niet direct op het verplaatsen, maar juist op het verblijven. Beleving, verblijfsklimaat, informatie, herkenbaarheid en een goede integratie met de omgeving zijn hierbij belangrijk. Denk hierbij aan de koppeling met andere faciliteiten zoals een pakketwand, wifi, kiosk, watertappunt, etc.



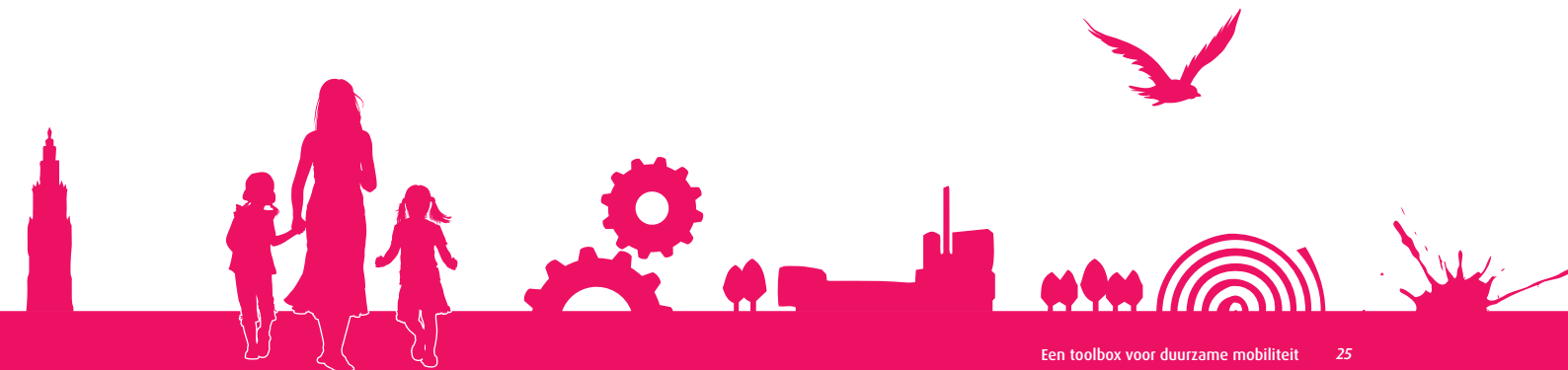
Voor mensen, door mensen

Selwerd en De Wijert zijn beide wijken met een actieve buurtparticipatie. De wijkbedrijven, wijkorganisaties en samenwerkingen spelen hier een belangrijke rol in. Het Wijkbedrijf in Selwerd en Wijkdeal De Wijert zijn voorbeelden van plekken waar bewoners nieuwe ideeën en projecten voor de buurt presenteren en samen tot realisatie brengen.

Het is van belang dat de deelmobiliteit in een wijk toegankelijk is voor iedereen. Een mobiliteitshub of buurtshub speelt een onmisbare rol in het onderbrengen van de deelmobiliteit en het faciliteren van Mobility as a Service. Een mobiliteitshub is meer dan alleen een stalling van voertuigen. Een mobiliteitshub is een clustering van menselijke activiteit en ontmoeting.

De wijkbedrijven zijn uitermate geschikt voor het vervullen van de rol als buurtshub. De wijkbedrijven hebben goede contacten met de bewoners, maar ook ondernemers en woningcorporaties in de wijk. Hierdoor vormen ze een belangrijk middel voor het creëren van draagvlak voor het aanbieden en gebruik van deelmobiliteit. Daarnaast kunnen de wijkbedrijven de rol van een servicedesk voor mobiliteit vervullen.

Daarnaast bieden deze plekken kansen voor gemotiveerde bewoners uit deze wijken met een afstand tot de arbeidsmarkt. Deze mensen krijgen hier de kans om voor een betaald salaris een bijdrage te leveren aan een mobieler wijk.



Mobiliteitshubs

Afhankelijk van de doelgroep en het doeleinde waartoe de mobiliteitshub moet dienen, zijn er diverse vormen te definiëren. Voor Selwerd en De Wijert kunnen de Buurthub en het mobipunt een rol vervullen in het aanbieden deelmobiliteit in de wijken.

Buurthubs

Een buurthub dient niet alleen maar als een punt waar deelmobiliteit afgenomen wordt, maar heeft ook een sterke relatie met het samenbrengen van de sociale en maatschappelijke aspecten in de wijk. De hub is gekoppeld aan een gebouwde voorziening, zoals een buurthuis, of wijkcentrum, welke ook dient als service desk. Daarnaast gaat het bij een buurthub niet alleen om het delen van

mobiliteit, maar bijvoorbeeld ook het delen van een boor-, zaag-, of schuurmachine. Daarnaast fungeert de hub als een sociale ontmoetingsplek voor jong en oud.

Mobipunten

Mobipunten zijn kleine hublocaties (microhubs), waar diverse vormen van deelmobiliteit geclusterd zijn. Zo zijn er bijvoorbeeld deelauto's, E-fietsen, deelbakfietsen en E-scooters aanwezig. Daarnaast kan een mobipunt een kleine impuls geven de openbare ruimte rondom de locatie. Het gaat hierbij om de koppeling met groen, straatmeubilair (bankjes e.d.) en verharding. Hierdoor wordt het mobipunt een herkenbare plek in de omgeving die bijdraagt aan de kwaliteit van de openbare ruimte.



Bieden van mobiliteit voor iedereen

Voor Selwerd en De Wijert geldt dat het aandeel ouderen in de wijk relatief hoog is. Om deze doelgroep te voorzien in hun dagelijkse mobiliteit en te zorgen dat ze blijven meedoen in de samenleving, is het bieden van vervoer op maat per buurttaxi een mogelijkheid. Het gaat hier om de dagelijkse korte ritten naar het wijkcentrum voor de dagelijkse boodschappen, maar ook het voor- en natrasport naar de bushalte voor de langere afstanden. De Max-mobiel in Selwerd is al een dergelijke dienst die in gebruik is.



Slim organiseren van pakketdiensten

Een deel van de bezorging kan plaatsvinden in een HUB, of bij een centrale pakketwand, waarbij de ontvanger zijn pakketten op een zelfgekozen moment afhaalt. Bij nieuwbouw kan de pakketbezorging plaatsvinden bij de voordeur (bijvoorbeeld met pakketkluisen in appartementencomplexen zelf). Voor deze stromen kan een HUB fungeren als overslagpunt op kleine bezorgvoertuigen, die ook in autovrije straten bij de voordeur kunnen komen.



3

**SCHETS VAN DE
WIJKEN**

3.1 SELWERD

Op circa 10 minuten fietsen vanaf het centrum van Groningen ligt de wijk Selwerd. Ondanks de ligging nabij het centrum domineert de auto het straatbeeld. De Stempelwijk is eind jaren '60 gerealiseerd en ontleent zijn karakter aan de terugkerende bouwblokken, van een combinatie van rijtjeswoningen en galerijflats, die een gezamenlijke binnentuin delen. Aan de westzijde van de wijk ligt het Park Selwerd, waar de fietsroute naar Zernike doorheen loopt. Aan de Eikenlaan ligt het winkelcentrum Selwerd, wat als hart van de wijk fungeert.

Inwoners

In de wijk Selwerd wonen circa 6.500 inwoners die goed zijn voor bijna 4.000 huishoudens. Het autobezit, met 0,3 auto's per huishouden is vrij laag. Dit heeft waarschijnlijk te maken met het aandeel studenten dat in de wijk woont. Circa 30% van de inwoners van Selwerd heeft een leeftijd tussen de 15-25 jaar. Dit ligt circa 5% hoger dan het gemiddelde in Groningen.

Naast een hoog aandeel jongeren in de wijk, is er ook een substantieel aandeel ouderen (16%) die de wijk vertegenwoordigen.

Bron: cbsinuwbuurt.nl

Verkeersstructuren & parkeren

De Eikenlaan en de Iepenlaan fungeren als de hoofd-ontsluitingswegen voor de wijk voor fiets, OV en auto. Daarnaast rijdt buslijn 9 via de Iepenlaan, Bottelroosstraat, Maluslaan en Elzenlaan door de wijk. In het zuiden ligt station Groningen Noord op loop-/fietsafstand. Ten zuiden van de Eikenlaan geldt overdag een betaald parkeerregime met een maximale parkeerduur van 2 uur. Bewoners komen hier in aanmerking voor een parkeervergunning. In de rest van de wijk kan gratis worden geparkeerd. In de meeste straten wordt er aan twee kanten van de straat geparkeerd. De auto's staan in de meeste gevallen op de rijbaan. Soms zijn er parkeervakken aan één kant van de weg gerealiseerd voor zowel langs- als haaksparkeren.



Leefkwaliteit

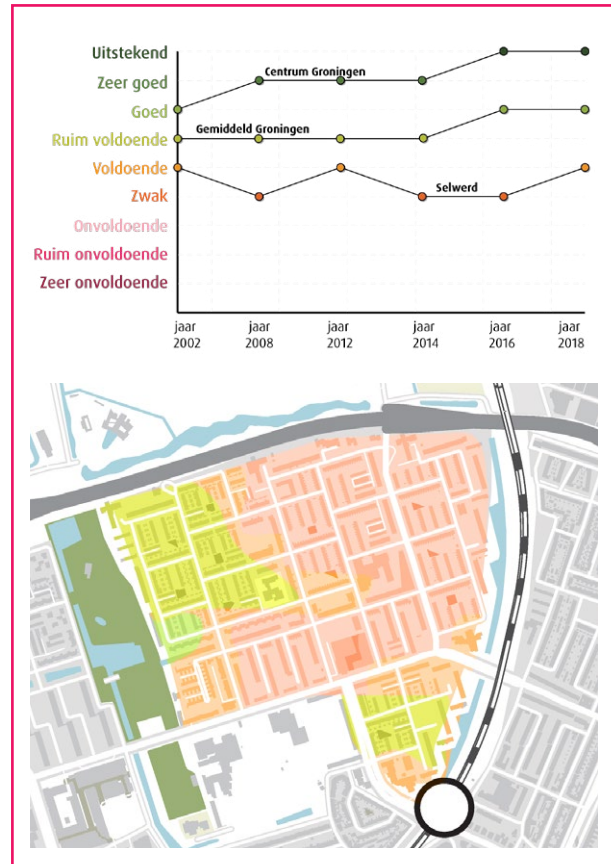
Kijkend naar de leefkwaliteit in Selwerd is er nog veel te winnen. Zoals te zien is op de afbeelding scoort een groot deel van de wijk zwak of onvoldoende met betrekking tot de leefkwaliteit. Kijkend naar de afgelopen 20 jaar is dit beeld voor Selwerd vrij constant, waar er bij Groningen centrum een stijgende lijn te zien is. De meest benoemde aandachtspunten in Selwerd zijn:

- veiligheid (algemeen);
- fysieke leefomgeving (kwaliteit van de openbare ruimte);
- kwaliteit woningen.

Waar de bewoners van Selwerd wel positief tegenaan kijken zijn de voorzieningen in de wijk. Dit geeft aan dat het winkelcentrum genoeg variatie en kwaliteit biedt om de buurt te voorzien in haar behoefte.

Bron: *leefbarometer.nl*

Met de wijkvernieuwing ligt er een kans op een omslagpunt voor de vormen in dit beeld en om het verblijfsklimaat van de wijk te verbeteren.





3.2 DE WIJERT

De Wijert is in het begin van de jaren '60 gerealiseerd en ligt ten zuiden van het centrum van Groningen. Net zoals Selwerd ontleent De Wijert zijn karakter aan de terugkerende bouwblokken, van een combinatie van rijtjeswoningen en galerijflats, die een gezamenlijke binnentuin delen. Het centrum van De Wijert ligt op circa 10 minuten fietsen vanaf de binnenstad van Groningen. In het hart De Wijert, aan het Hendrik De Vriesplantsoen, ligt het buurtwinkelcentrum. Hier zijn de dagelijkse voorzieningen te vinden zoals onder andere twee supermarkten, cafetaria, vishandel en een apotheek. Daarnaast zijn er 6 scholen in de wijk gesitueerd.

Inwoners











In de wijk De Wijert wonen circa 4.800 inwoners die samen bijna 3.000 huishoudens vormen. Het autobezit, met 0,5 auto's per huishouden is gemiddeld voor Groningen. Opvallend voor De Wijert is het aantal eenpersoonshuishoudens (59%). Daarnaast is het aandeel inwoners met een leeftijd tussen de 25-45 jaar relatief hoog (37%), dit is 7% hoger dan het gemiddelde van Groningen.

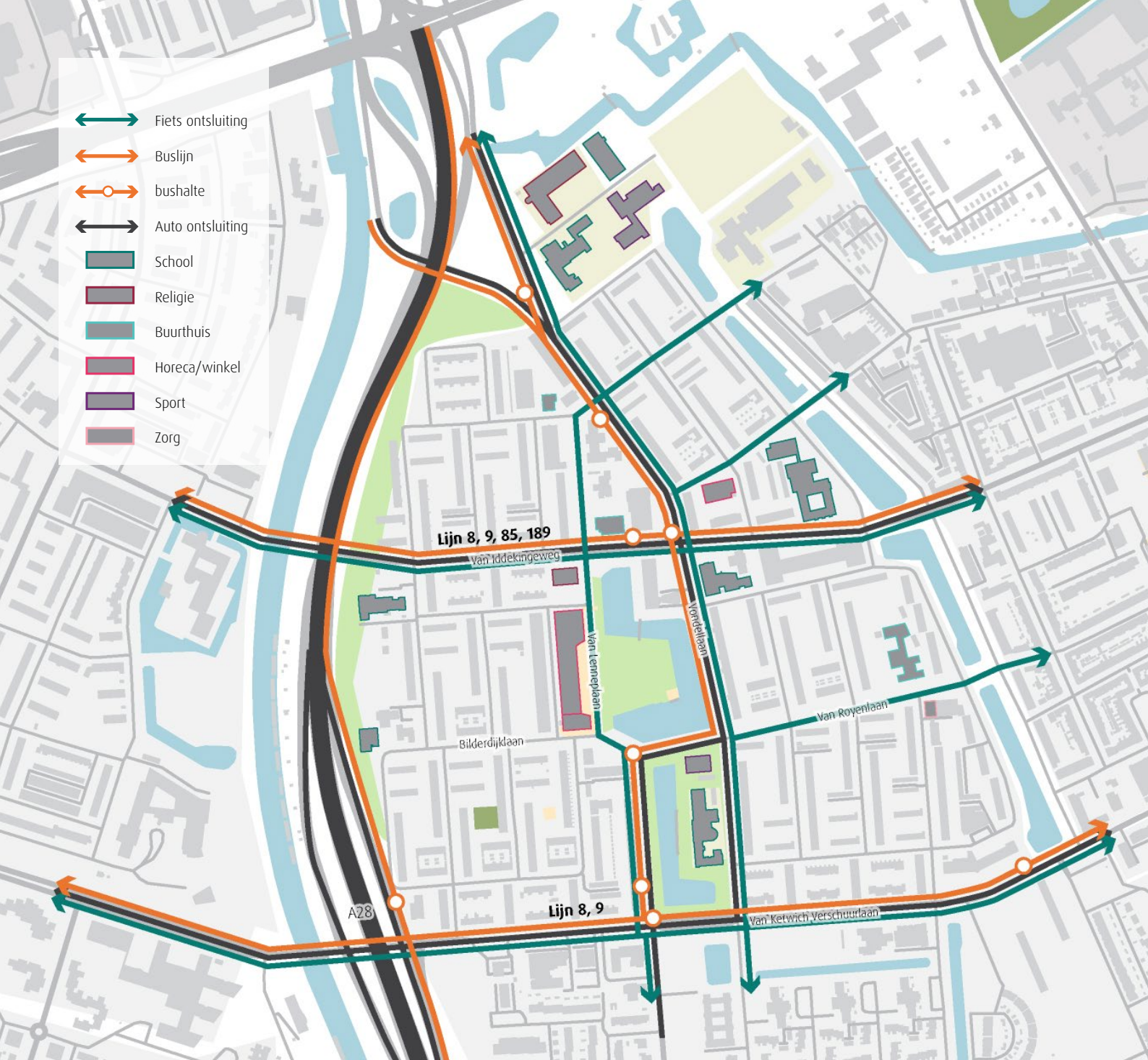
Bron: cbsinuwbuurt.nl

Verkeersstructuren & parkeren

De Wijert kent een aantal belangrijke ontsluitende routes. Voor de noord-zuidverbinding is dit de Vondellaan, welke dwars door de wijk richting de binnenstad ligt. Voor de oost-westverbinding zijn dit de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg. De aansluiting op de A28 is momenteel via de Van Ketwich Verschuurlaan. Met de aanpak Ring Zuid komt er een extra aansluiting bij ter hoogte van de Vondellaan, waardoor die ook belangrijker wordt als ontsluitende route. Daarnaast wordt de Vondellaan heringericht om de nieuwe verkeersstromen te accommoderen en een veilige route voor het fietsverkeer te realiseren.

Het parkeren in De Wijert is gratis. In de meeste straten wordt er aan twee kanten van de straat geparkeerd. De auto's staan in de meeste gevallen op de rijbaan. Soms zijn er parkeervakken aan één kant van de weg gerealiseerd voor zowel langs- als haaksparkeren.

-  Fiets ontsluiting
-  Buslijn
-  bushalte
-  Auto ontsluiting
-  School
-  Religie
-  Buurthuis
-  Horeca/winkel
-  Sport
-  Zorg



Leefkwaliteit

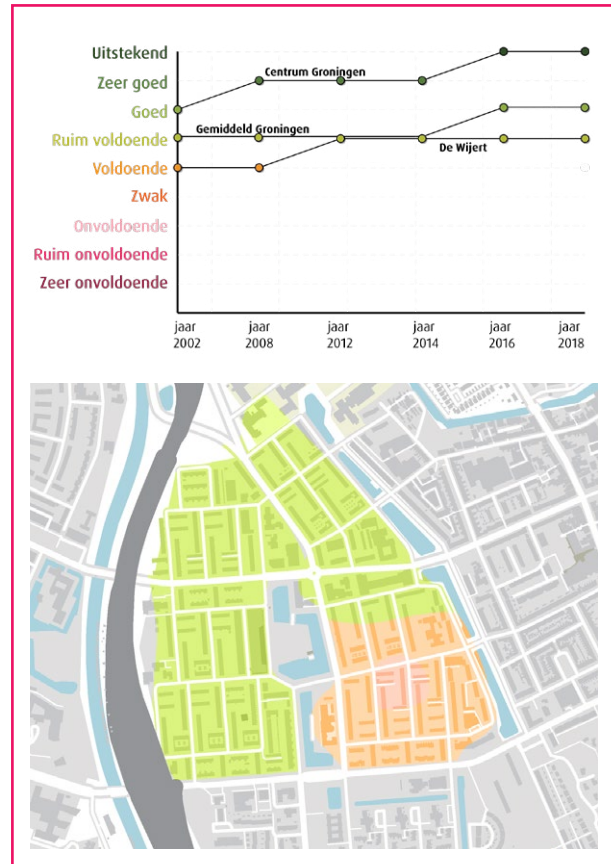
De leefkwaliteit in De Wijert wordt de laatste jaren in de meeste gebieden als ruim voldoende ervaren. Alleen in het zuidoostelijke deelgebied ligt deze lager. De meest benoemde aandachtspunten in De Wijert zijn:

- veiligheid (algemeen);
- fysieke leefomgeving (kwaliteit van de openbare ruimte);
- kwaliteit woningen.

Net zoals in Selwerd zijn de bewoners van De Wijert positief over de voorzieningen in de wijk. Dit geeft aan dat het winkelcentrum, in lijn met de wijkgedachte, genoeg variatie en kwaliteit biedt om de buurt te voorzien in haar behoefte.

Bron: leefbarometer.nl

De wijkvernieuwing biedt de kans om de leefkwaliteit voor de gehele wijk op te waarderen naar ruim voldoende/goed.





4

**TOOLBOX VOOR
DUURZAME MOBILITEIT**

4.1

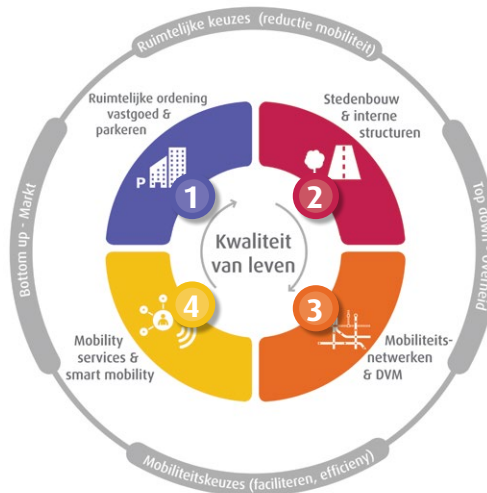
VAN OPLOSSINGSRICHTING NAAR ONTWERPPRINCIPES

Een oplossingsrichting is nog niet altijd een maatregel. Vanuit de vier hoofdprincipes van het mobiliteitswiel zijn diverse ontwerpprincipes geschetst. De ontwerpprincipes hebben niet altijd effect op alleen een blok-, of straatniveau, maar soms ook op wijkniveau. Daarnaast zijn sommige ontwerpprincipes alleen toe te passen op nieuwbouw ontwikkelingen. Daarnaast richten sommige mobiliteitsmaatregelen zich op het transformeren van mobiliteit (verminderen van onnodige mobiliteit, stimuleren van duurzame en ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit). Andere mobiliteitsmaatregelen richten zich meer op het faciliteren en optimaliseren van verkeersstromen.

De ontwerpprincipes zijn geordend aan de hand van de vier hoofdprincipes:

1. Ruimtelijke ordening, vastgoed en parkeren.
2. Stedenbouw en ruimtelijk ontwerp.
3. Mobiliteitsnetwerken.
4. Mobiliteitsdiensten.

Alle ontwerpprincipes samen vormen de toolbox voor het ontwerpen van duurzame mobiliteit.





1. Invoeren betaald parkeren

Het invoeren van een betaald parkeerregime is voor veel maatregelen een randvoorwaarde. Hiermee wordt namelijk voorkomen dat automobilisten de wijk gebruiken als overstap plek om verder te reizen naar het centrum. Daarnaast zal het autobezit in de wijk terugdringen, omdat bewoners de extra kosten niet vinden opwegen tegen het bezit van een auto. Dit biedt kansen voor andere vormen van mobiliteit.

Effect(en): Auto's zonder een bestemming in de wijk gaan ergens anders parkeren, daarnaast zorgt een betaald parkeergegime dat het aantal langparkeerders afneemt. De vuistregel bij het invoeren van betaald parkeerregime is¹:

- Bij een gemiddelde bezettingsgraad van rond de 80% blijven parkeerplaatsen goed benut en wordt zoekverkeer tegengegaan.
- Een gemiddelde bezettingsgraad van < 60% wordt vaak gezien als een teken dat parkeren te duur is, of er sprake is van overcapaciteit;
- Een gemiddelde bezettingsgraad van > 90% wordt gezien als een teken van 'te lage' parkeertarieven.



Parkeervergunning voor bestaande bewoners

Bij het invoeren van betaald parkeren komen huidige bewoners in aanmerking voor één parkeervergunning op aanvraag. Doordat bewoners in aanmerking komen voor een parkeervergunning, kunnen zij ondanks het invoeren van betaald parkeren relatief goedkoop hun auto parkeren. Hiermee blijven bestaande behoeften behouden.



Uitdoofbeleid parkeervergunningen

Bij verhuizing komen nieuwe bewoners niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning in de openbare ruimte. Hierdoor neemt het aantal auto's in de openbare ruimte gelijdelijk af.

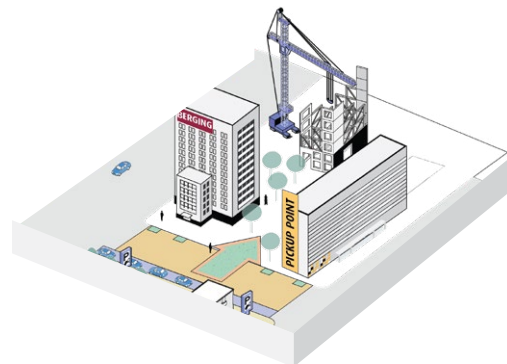
1. Bron: CROW, Parkeren en gedrag, februari 2017



2. Realiseren van lage parkeernormen bij nieuwbouwwontwikkelingen

Mensen zijn sneller geneigd om hun mobiliteitsgedrag aan te passen als zij gaan verhuizen. Door bij nieuwbouw in te zetten op een specifieke doelgroep, goede fiets- en OV-voorzieningen en het aanbieden van deelauto's, kan voor deze ontwikkeling worden uitgegaan van een lager autobezit (en zijn er dus minder parkeerplaatsen nodig).

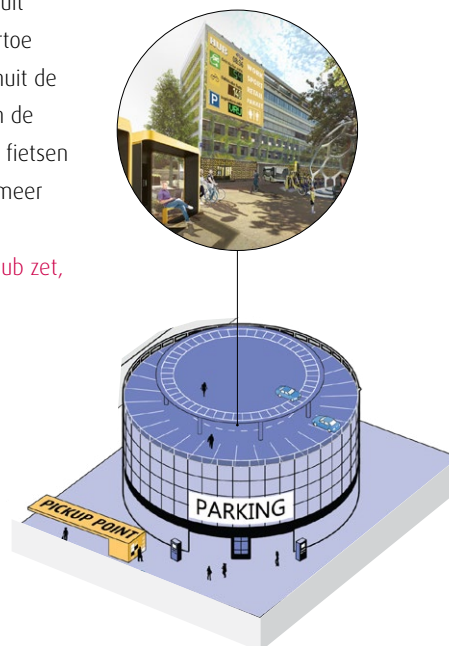
Effect(en): afhankelijk van de ontwikkeling kunnen de parkeernormen verlaagd worden. In Amsterdam is het aanbieden van deelmobiliteit voor een reductie van 20% op de parkeernorm opgenomen in de parkeernota. Een randvoorwaarde voor deze maatregel is dat bewoners van de nieuwbouw ontwikkeling geen parkeervergunning voor de openbare ruimte kunnen krijgen.



3. Parkeer-hub aan de rand van de wijk

Aan de rand van de wijk wordt een parkeer-hub gerealiseerd. Vergunninghouders uit de wijken worden aangemoedigd om hun auto elders te parkeren. Ze worden hiertoe verleid met een vergoeding, in de vorm van lagere kosten parkeervergunning, vanuit de gemeente. Bewoners en bezoekers rijden niet meer de buurt in, maar kunnen aan de rand parkeren op een parkeer-HUB. Vanaf deze HUB kunnen zij gemakkelijk lopen, fietsen of met het OV naar hun bestemming. Woonstraatjes worden rustiger en er wordt meer gelopen door de buurt.

Effect(en): per bewoner die mee doet aan de regeling en zijn auto in de parkeer-hub zet, kan er in de wijk één parkeerplaats opgeheven worden.





4. Realiseren oversteekplateaus tussen de bouwblokken

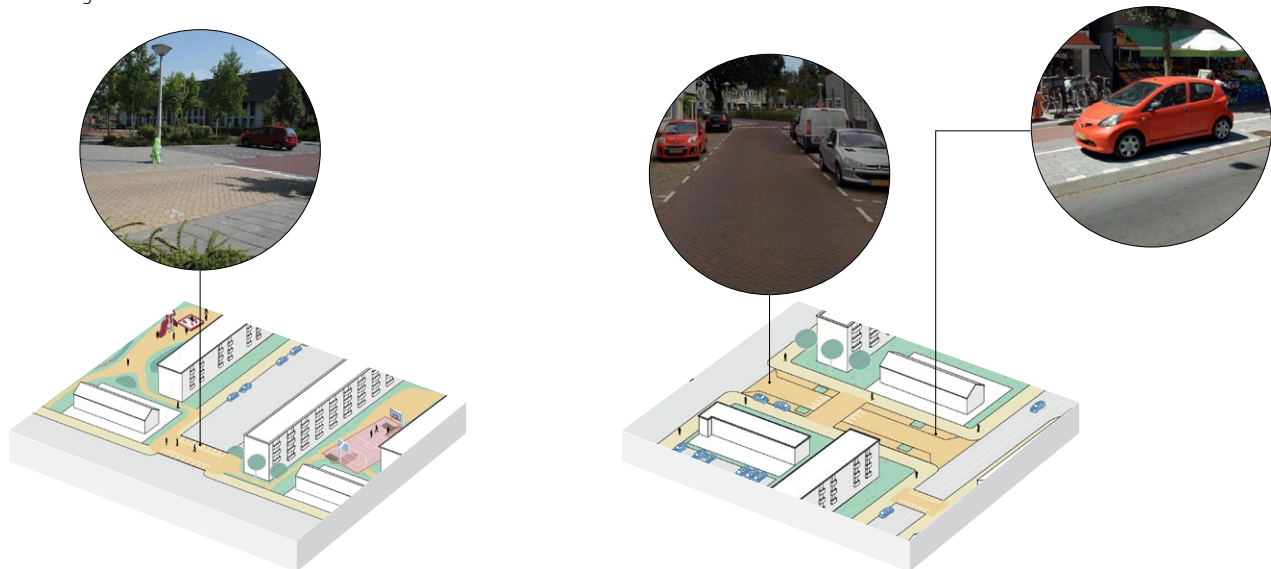
Het realiseren van oversteekplateaus op logische locaties tussen de bouwblokken om de binnentuinen (groentjes) veilig met elkaar te verbinden. Daarnaast zorgt een verhoging in de weg voor een snelheidsverlaging van het autoverkeer. Ook verbetert het zicht op de overstekende voetgangers, doordat er geen geparkeerde auto's op de locatie van het plateau staan.

5. Parkeervakken op trottoirhoogte realiseren

Het ophogen van de parkeervakken, zodat deze op de zelfde hoogte als het trottoir komen te liggen. Door het ophogen van de parkeervakken wordt de rijbaan visueel smaller. Dit haalt de rijnsnelheid in de straat omlaag. Daarnaast is er meer trottoir ruimte op momenten dat parkeervakken niet in gebruik zijn. Doordat het trottoir breder wordt, worden de kruispunten en rijbaan automatisch kleiner. Dit bevordert de oversteekbaarheid. Op de lange termijn kunnen de parkeervakken opgeheven worden om de straten parkeervrij te maken

6. Straten in de buurt in klinkerverharding realiseren

Door het asfalt te vervangen voor klinkerverharding in de straten, verlaagt van de snelheid van het autoverkeer. Daarnaast draagt dit bij aan een klimaat adaptieve wijk. Een klinkerverharding of groen neemt minder warmte op en laat beter regenwater door dan asfalt.





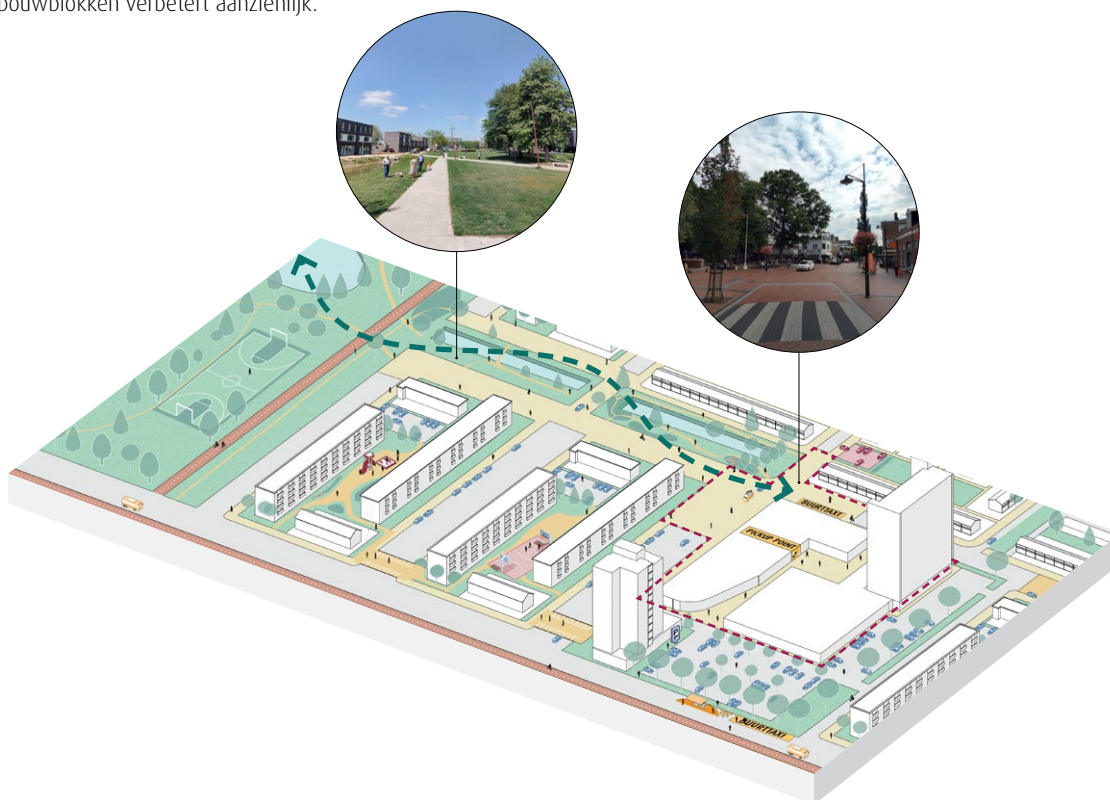
7. Realiseren van groene Ader door de wijk

Het realiseren van een groene ader door de wijk die de groengebieden verbindt met het winkelcentrum. De ader maakt het aantrekkelijker om via deze routes door de buurt te lopen of fietsen. Een dergelijke route draagt daarnaast bij aan de klimaat adaptieve wijk en zorgt de route voor een veilige verbinding tussen de binnentuinen, groengebieden en de buurtcentra.

8. Shared space inrichting rond het winkelcentrum

De straten rond het winkelcentrum worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Voetganger is de hoofdgebruiker van de straat, de fietser en de auto passen zich aan. Parkeerplekken passen niet in deze inrichting.

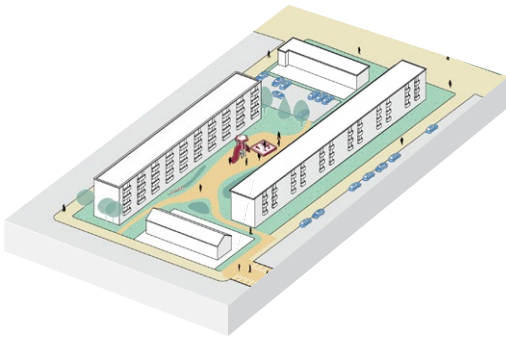
De inrichting als shared space gebied zorgt voor meer verblijfsruimte en ruimte voor groen. De oversteekbaarheid tussen de bouwblokken verbetert aanzienlijk.





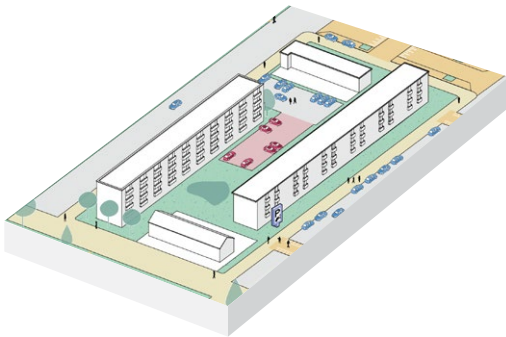
9. Optimaal benutten binnentuinen

Door te differentiëren in de invulling van de binnentuinen creëer je voor iedere doelgroep een plek in de openbare ruimte. Daarnaast biedt dit de mogelijkheid om voor een aantal binnentuinen echt een kwaliteitslag te maken, of te gebruiken voor andere doeleinden, zoals parkeren. In De Wijert is het parkeren in de binnentuinen niet mogelijk in verband met het behouden van het cultuurhistorische karakter van de wijk.



Binnentuinen inrichten als verblijfsgebied

De grasvelden die nu weinig kwaliteit toevoegen aan het verblijfsgebied inrichten als hoogwaardige openbare ruimte, zodat het aantrekkelijk wordt om er te verblijven en spelen. Door het verbeteren van de kwaliteit van een aantal binnentuinen, gaat een grotere groep bewoners uit de omgeving hier gebruik van maken. Dit zorgt voor ongedwongen ontmoetingen, die de sociale cohesie in de wijk bevorderen.



Binnentuinen (deels) inrichten als parkeerterrein

Een aantal binnentuinen inrichten als parkeerterrein. Hierdoor kunnen er in de omliggende straten parkeerplaatsen 1-op-1 worden opgeheven. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor verblijven in de straten en beter zicht op de straat door het opheffen van de parkeerplaatsen.

Effect(en): In Selwerd liggen er tussen de 50 en 60 parkeerplaatsen rondom een bouwblok. Indien de binnentuin volledig wordt ingericht als parkeerterrein, kunnen hier ca. 50 auto's staan. Indien de binnentuin deels wordt ingericht is er plek voor ca. 25 auto's



10. Tijdelijke inrichting: testen en wennen

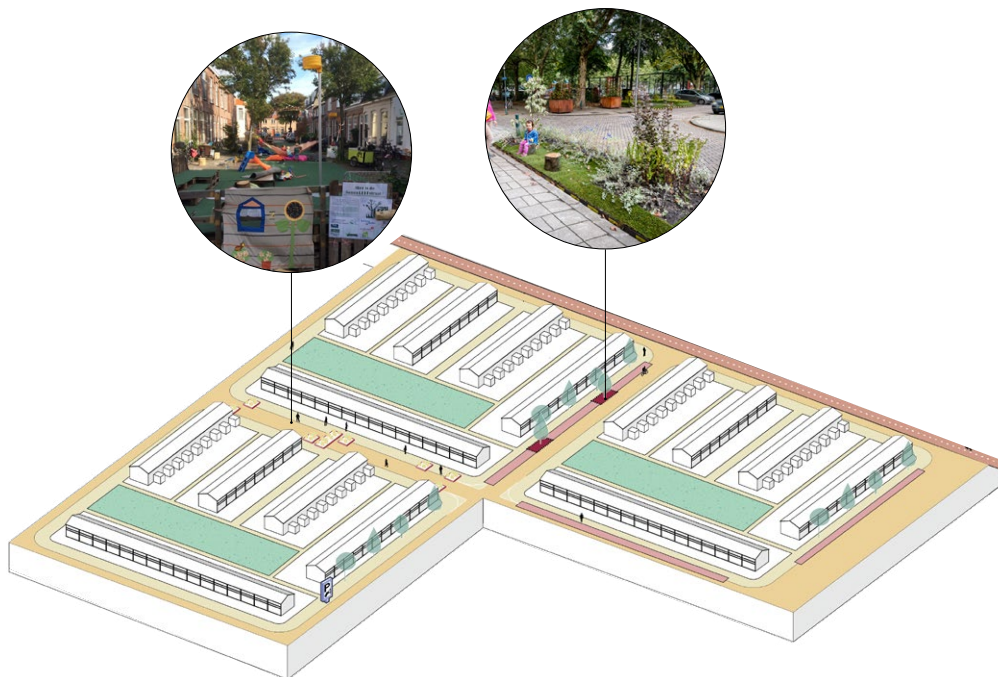
Straat tijdelijk afsluiten voor autoverkeer

De openbare ruimte is voor iedereen. Door de straat tijdelijk af te sluiten voor autoverkeer, komt er ruimte vrij voor alternatieve invulling. Hierdoor worden bewoners zich bewust van de waarde die zij aan hun straat kunnen geven.

Afhankelijk van de inrichting kan er worden getest wat de verkeerskundige effecten zijn van het afsluiten of instellen van éénrichtingverkeer in een straat.

Tijdelijk parkeervakken opheffen voor andere functionaliteiten

In samenspraak met de straatbewoners worden er parkeervakken tijdelijk opgeheven en voor andere doeleinden gebruikt. Zo wordt er tijdelijk extra kwaliteit aan de straat toegevoegd en kunnen bewoners het effect van minder geparkeerde auto's ervaren. Afhankelijk van de behoefte van de buurt kan dit bijvoorbeeld zijn: groen, spelen, of Terrassen.





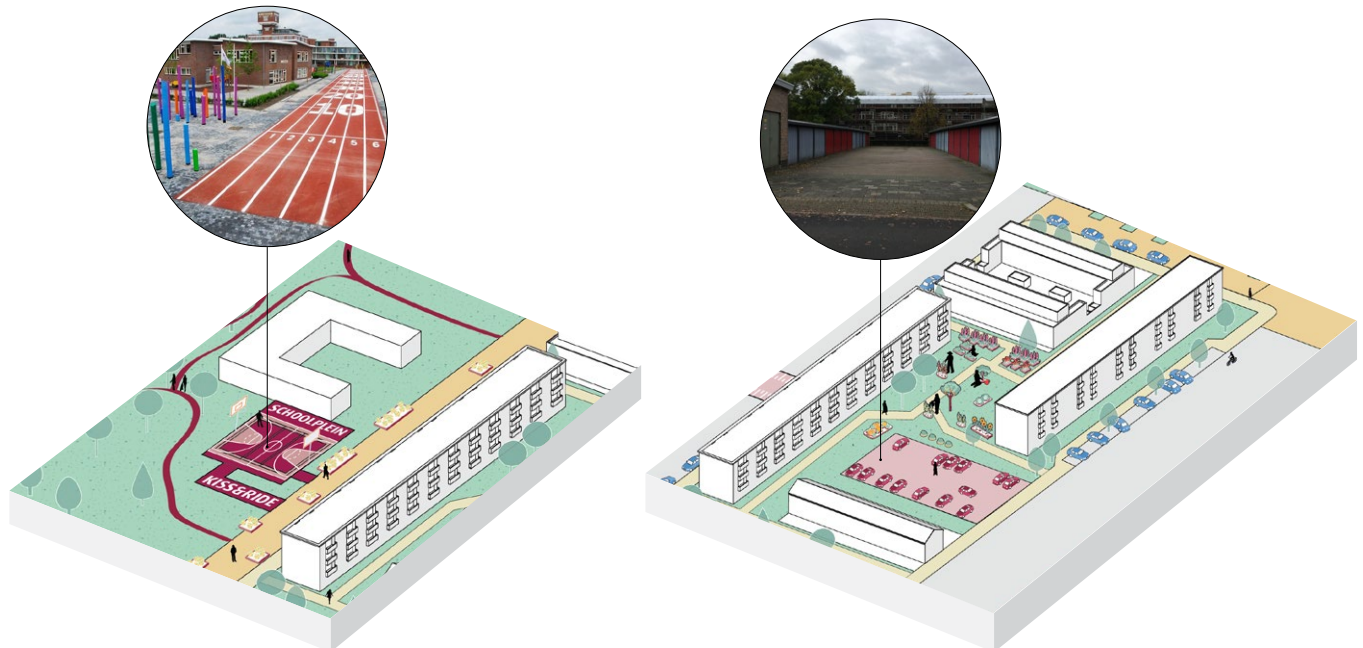
11. Kiss en ride combineren met schoolplein/speelplein

Door het combineren van de Kiss&Ride van een school of andere functie met een speelplein, kan de ruimte dubbel gebruikt worden. Hierdoor zijn er geen extra parkeerplekken nodig rondom de school voor het halen en brengen van scholieren. Geen verhoogde parkeerdruk in de omgeving tijdens piekmomenten. Buiten de piekmomenten kan de ruimte gebruikt worden voor spelen en verblijven.

12. Garageboxen optimaal benutten voor parkeren

De garageboxen in de wijken worden grotendeels niet gebruikt door de bewoners, bij sommige bouwblokken is dit zelfs maar 30%. Daarnaast is het gebruik vaker voor opslag dan voor het parkeren van een voertuig. Door de garageboxen af te breken en de ruimte optimaal in te richten als parkeerterrein, kunnen er een aantal parkeerplaatsen in de straat 1-op-1 opgeheven worden. Hierdoor zijn er minder geparkeerde auto's op straat en beter gebruik van de ruimte van de garageboxen.

Effect(en): Afhankelijk van hoe de garageboxen zijn neergezet en hoe groot ze zijn, kan er per gesloopte garagebox 1,25-1,5 parkeerplaats worden gerealiseerd.



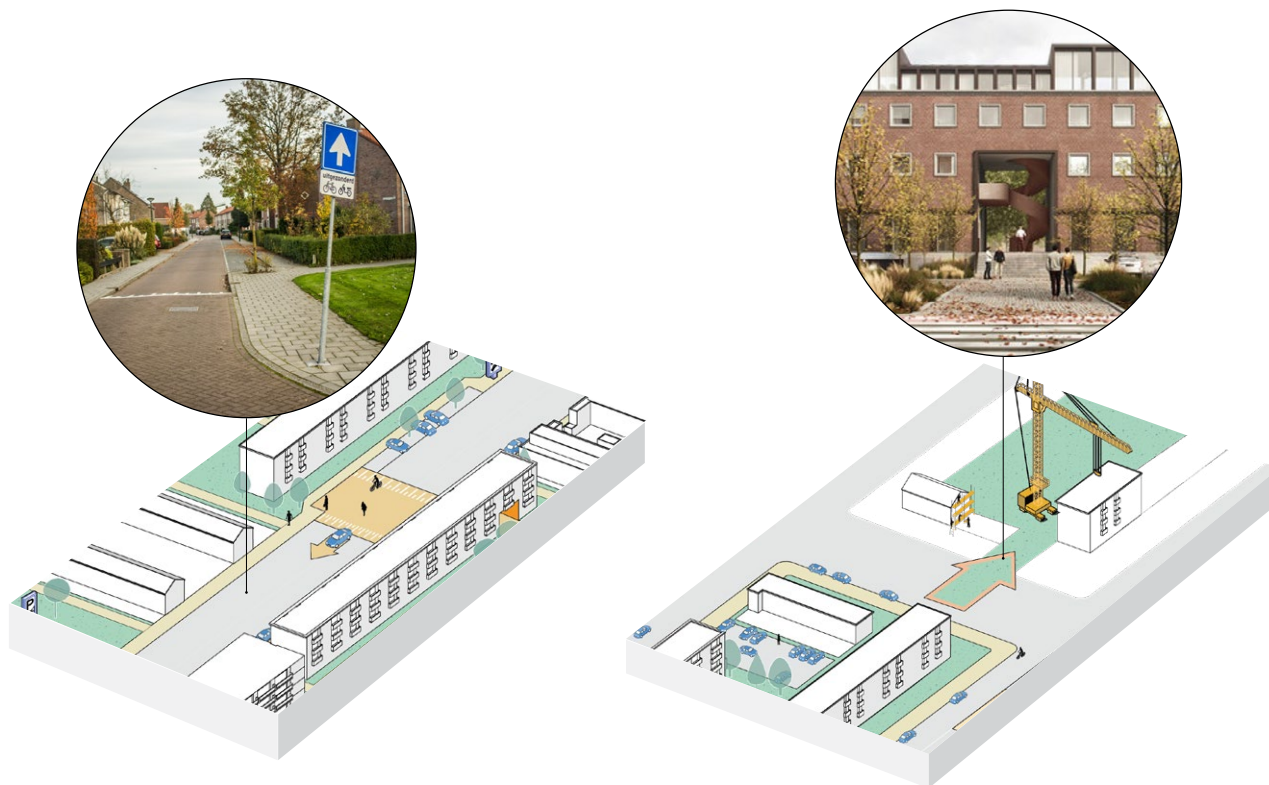


13. Eenrichtingverkeer instellen voor woonstraten

Autoverkeer mag bepaalde straten maar vanaf één kant inrijden. Hierdoor kan de rijbaan fysiek smaller gemaakt worden om verkeer in twee richtingen onmogelijk te maken. Routes worden hiermee voor het doorgaand verkeer minder aantrekkelijk en voorkomt daarmee sluisverkeer. Door het voldoende versmallen van de rijbaan, gaat de rijsnelheid ook omlaag en verbetert de oversteekbaarheid. Daarnaast komt er extra ruimte vrij voor lopen, verblijven en groen.

14. Nieuwbouw goed aansluiten op bestaande looproutes door de binnentuinen

Door bij nieuwbouwontwikkelingen goed aan te sluiten op bestaande loopstructuren, kunnen nieuwe looproutes worden gemaakt, die voor snelle verbindingen door de wijk kunnen zorgen.





15. Snel en hoogwaardig OV langs de randen van de buurt

Bushaltes in de wijk komen te vervallen of worden verplaatst naar de rand van de buurt. Ook rijden bussen niet meer door woonstraten. De snelheid van de bus gaat omhoog op het traject en biedt daardoor kansen voor hoogwaardige openbaar vervoerproduct. Daarnaast komt er ruimte vrij in de woonstraten voor extra verblijfsruimte. De first- en last mile naar de haltes worden groter.

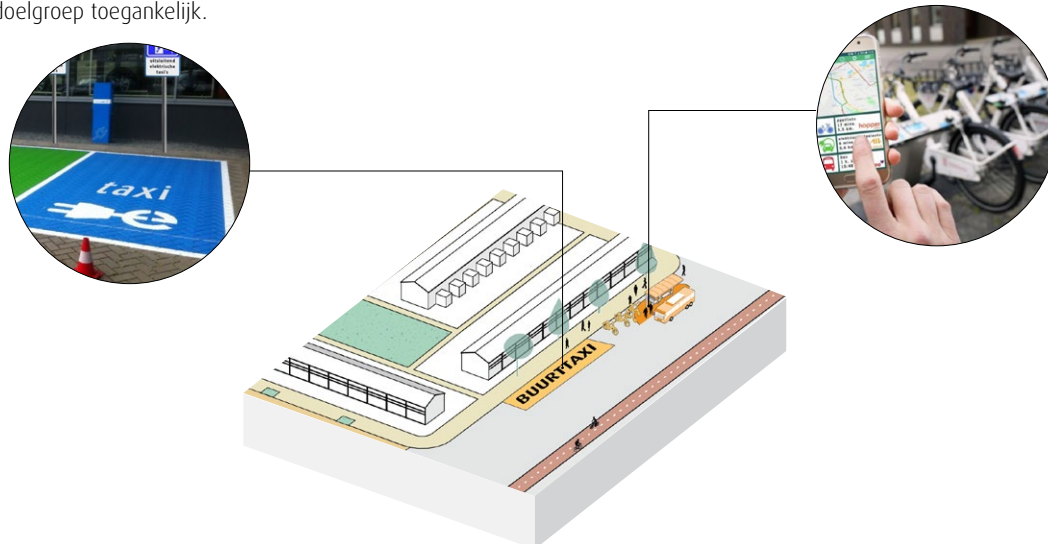
Effect(en): De rijsnelheid van de bus gaat omhoog, waardoor deze interessanter wordt om mee te reizen. Hierdoor is de kans op meer reizigers op het traject en een betere kostendeckingsgraad van de lijn.

16. First en last mile bushalte: Aanbieden van deelmobiliteit bij de bushaltes

Bij bushaltes komen verschillende soorten deelvoertuigen, zoals (bak)fietsen of scooters. Deze deelvoertuigen kunnen worden gebruikt voor het laatste stuk tot aan de bestemming. Gebruikers kunnen deelmobiliteit hierdoor optimaal combineren met OV, waardoor zowel het gebruik van OV als van deelmobiliteit aantrekkelijker wordt.

17. First en last mile bushalte: per buurttaxi

Bewoners die slecht ter been zijn kunnen voor een laag tarief gebruik maken van buurttaxi's om van en naar de bushaltes te reizen. Doordat bewoners gebruik kunnen maken van de buurttaxi en deze van tevoren reserveren, blijft het OV voor deze doelgroep toegankelijk.





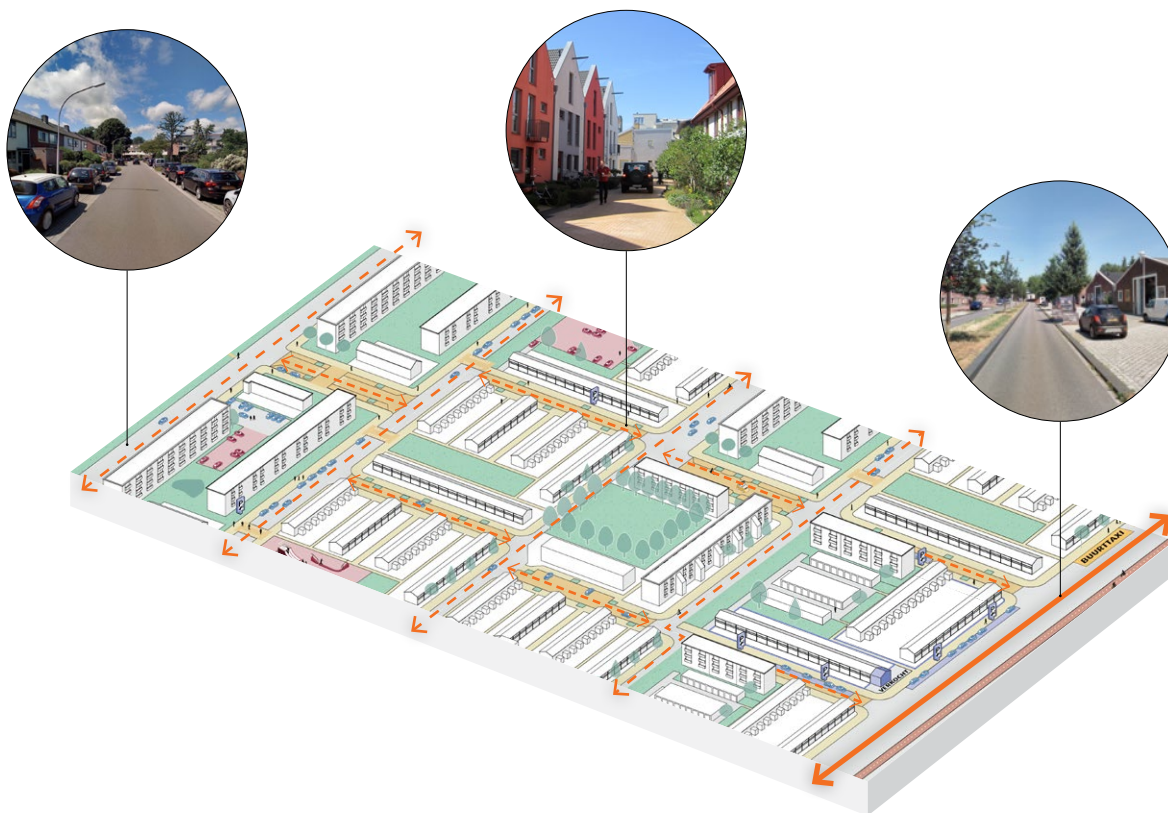
18. Differentieren tussen functie en inrichting van de straten in de buurt

Per straat moet er worden gekeken welke functie en gebruik deze moet krijgen. Door te differentiëren in inrichting en functie van de straten, wordt het gebruik van de straten op een natuurlijke wijze bepaald.

Het gaat hier om verschil in inrichting en ontwerpsnelheid:

- Autovrije-/ autoluwestraat: 10 km/h
- Gemengde straat: 20 km/h
- Stadsstraat: 40 km/h

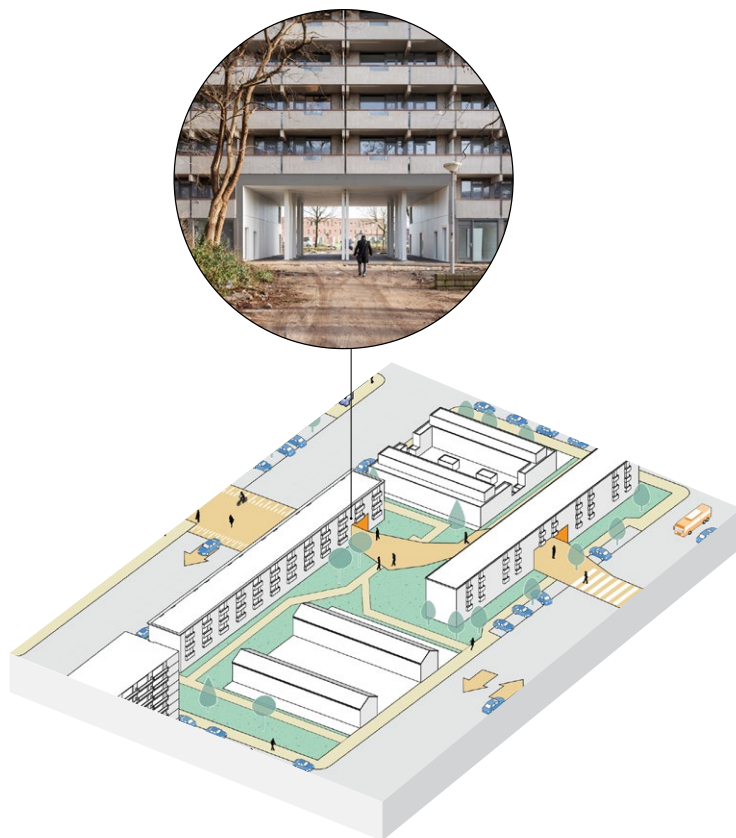
Effect(en): De straten waar het wenselijk is dat er een 10 km/h inrichting komt, kunnen op den duur autovrij gemaakt worden. Een randvoorwaarde hierbij is draagvlak bij bewoners.





19. Doorbreken van bouwblokken voor het realiseren van directe loopverbindingen.

Het realiseren van poortjes in de bouwblokken om logische loopverbindingen in de buurt te creëren. Looproutes door de wijk worden logischer en directer. Daarnaast worden de binnentuinen beter met elkaar verbonden en worden deze beter bereikbaar vanuit de omliggende bouwblokken.

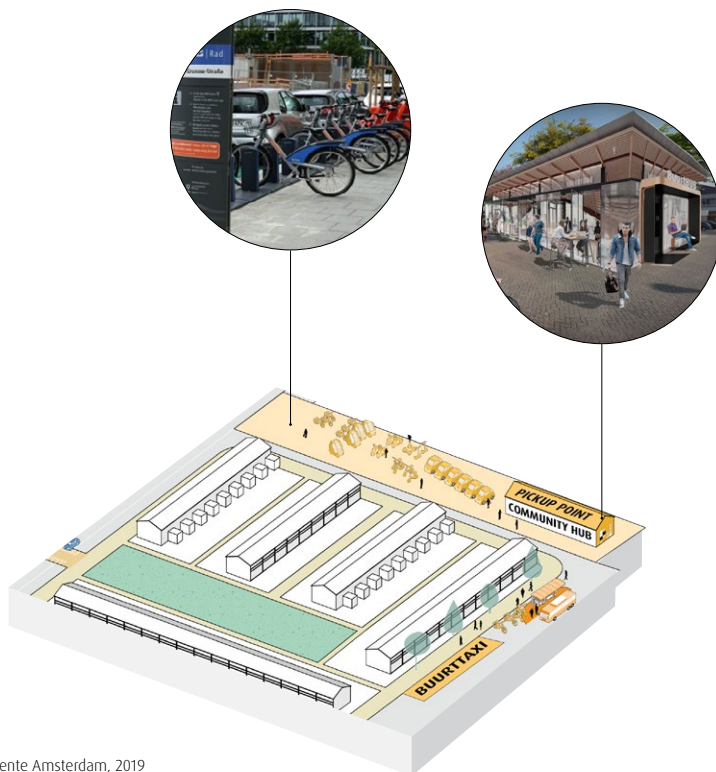




20. Realiseren van een buurthub in de wijk

Op een centrale plek in de buurt staat een divers aanbod aan vervoersmiddelen, afgestemd op de behoeften van de lokale bewoners. Door middel van een abonnement of app krijgen bewoners toegang tot de vervoersmiddelen. Bewoners met een laag inkomen die een deelabonnement niet kunnen betalen, kunnen in de vorm van een 'stadspas voor mobiliteit' korting krijgen op het openbaar vervoer, maar ook op deelmobiliteit en de buurttaxi. Hierdoor heeft iedereen beschikking uit de buurt tot diverse vormen van mobiliteit.

Effect(en): Autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen. Landelijk gezien vervangt elke deelauto tussen de 8 tot 13 auto's. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Op den duur levert dit een reductie op van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte².



2. Bron: Agenda Autodelen, Gemeente Amsterdam, 2019



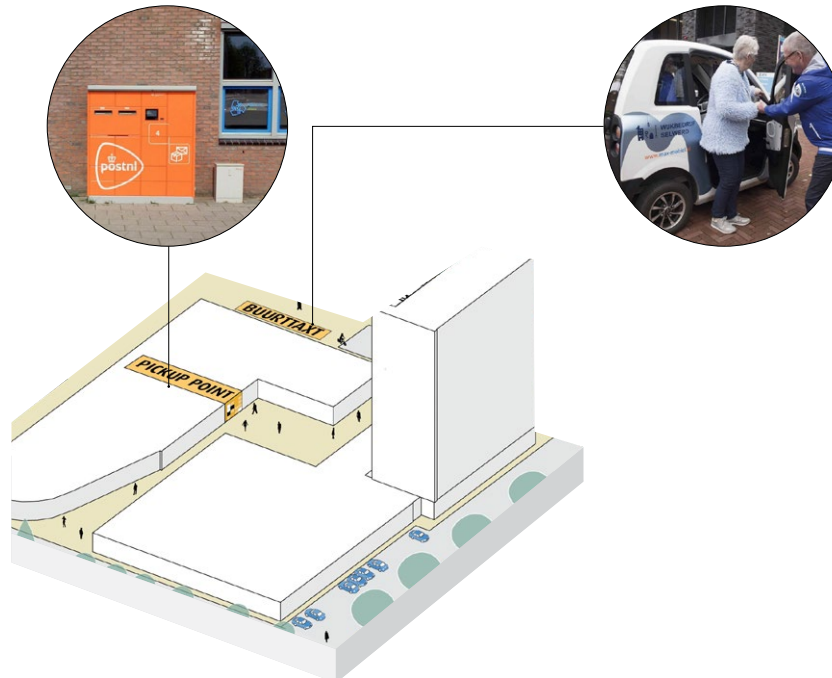
21. Centraal punt voor pakketbezorging

Pakketten worden niet meer thuis afgeleverd maar op één centraal punt in de buurt. De pakketten worden in een pakketkluis of op een servicepunt afgeleverd. Er rijden minder busjes door de buurt. Bezorgers hebben maar één afleverpunt per buurt en hoeven daardoor niet iedere straat in te rijden. Bewoners hoeven niet thuis te zijn om hun pakket te ontvangen, maar moeten soms verder lopen of fietsen naar het pakketpunt.

22. Buurttaxi voor korte ritten in de buurt

Voor een klein bedrag (1 à 2 euro) kunnen minder mobiele bewoners gebruik maken van een buurttaxi. Hiermee kunnen zij ritten van en naar de buurt bestellen. Om kosten te besparen, kunnen ritten van bewoners gecombineerd worden met andere ritten of services (pakketbezorging e.d.).

Effect(en): ouderen hoeven minder vaak de eigen auto te pakken en kunnen deze op den duur weg doen. Hierdoor verlaagt de parkeerdruk in de openbare ruimte en kunnen er eventueel parkeerplekken opgeheven worden.



5

**ROUTEKAART
SELWERD EN DE WIJERT**

5.1

ROUTEKAART VOOR EEN DUURZAME WIJK

Om te komen tot een duurzame wijk, waar lopen en fietsen op nummer één staan, moeten er een aantal stappen gezet worden. Bij een aantal stappen ligt het initiatief meer bij de gemeente (Top Down) en bij een aantal is het van belang om de inspraak en medewerking van de bewoners uit de buurt goed mee te nemen. Om te komen tot het ambitiebeeld voor Selwerd en De Wijert zijn de volgende acht stappen van belang:

Stap 1: Invoeren gereguleerd parkeren

Het is van belang om te starten met een gereguleerd parkeerregime. Betaald parkeren verlaagt de parkeerdruk en creëert plek in de openbare ruimte, omdat wijkvreemde auto's niet meer parkeren. Daarnaast biedt betaald parkeren nieuwe ontwikkelingen de kans om anders om te gaan met de parkeernormen.

Stap 2: Starten van pilots

Door samen met de bewoners een korte tijd een pilot uit te voeren voor het anders inrichten van een straat, het aanbieden van deelmobiliteit/ buurttaxi of het anders laten rijden van de buslijnen, geeft inzichten in de effecten van de maatregel en kan voor extra draagvlak zorgen bij de bewoners voor de definitieve maatregel.

Stap 3: Quick win maatregelen openbare ruimte

Een aantal maatregelen voor het verbeteren van de openbare ruimte kan uitgevoerd worden, zonder dat dit effect heeft op het aantal parkeerplekken of de verkeerscirculatie in de wijk. Deze maatregelen bieden echter wel meer kwaliteit in de wijk. Het gaat hierbij om het realiseren van:

- oversteekplateaus tussen de bouwblokken;
- parkeervakken (eventueel op trottoirhoogte in de woonstraatjes)
- klinkerverharding in de woonstraatjes

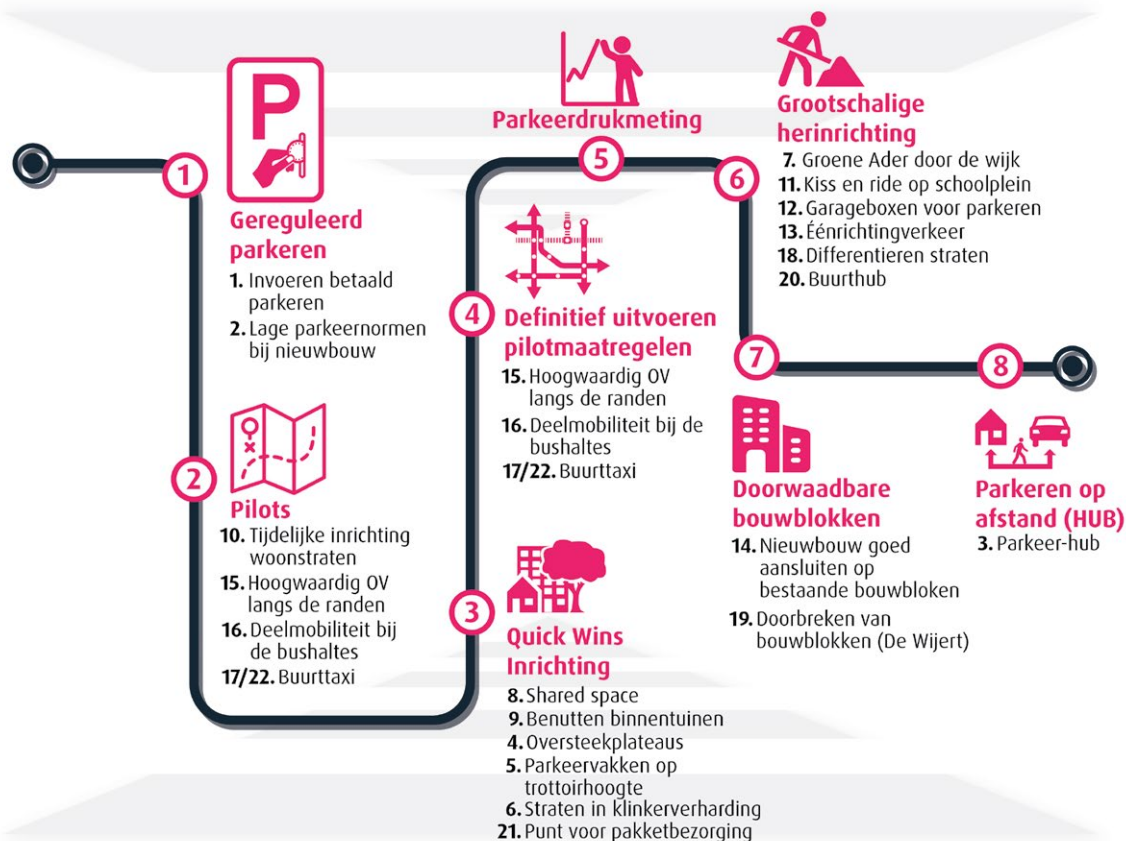
Stap 4: Definitief uitvoeren pilotmaatregelen

Indien de maatregelen uit de pilots een succes zijn gebleken, kunnen deze definitief uitgevoerd worden.

Stap 5: Parkeerdrukmeting

Om de effecten van de reeds genomen maatregelen op de parkeerdruk in beeld te brengen, zodat kan worden bepaald welke stappen er kunnen worden gezet is het van belang een parkeerdruk meting uit te voeren. Indien de parkeerdruk gedaald is onder de 70%, kunnen er weer parkeerplekken opgeheven worden voor extra ruimte om te verblijven.

TOP DOWN



BOTTOM UP

Stap 6: grootschalige herinrichting

Op het moment dat bekend is met hoeveel het aantal parkeerplekken in de wijk verminderd kan worden, kunnen de grootschalige maatregelen uitgevoerd worden. Denk hierbij aan het instellen van 1-richtingverkeer in woonstraatjes, realiseren van een groene ader door de wijk en het realiseren van een volwaardige buurthub.

Stap 7: Doorwaadbare bouwblokken

Na de grootschalige herinrichting kan er worden gekeken of er nog noodzaak is tot het doorbreken van bouwblokken om voetgangersverbinding door de wijk te creëren.

Stap 8: parkeren op afstand

Er wordt een parkeergarage aan de rand van de wijk gerealiseerd waar nieuwe bewoners en bewoners die hun auto niet regelmatig gebruiken parkeren.

5.2 KANSENKAART SELWERD

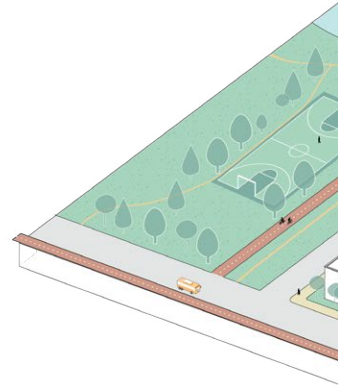
De kansenkaart voor Selwerd bevat de volgende ontwerpprincipes:

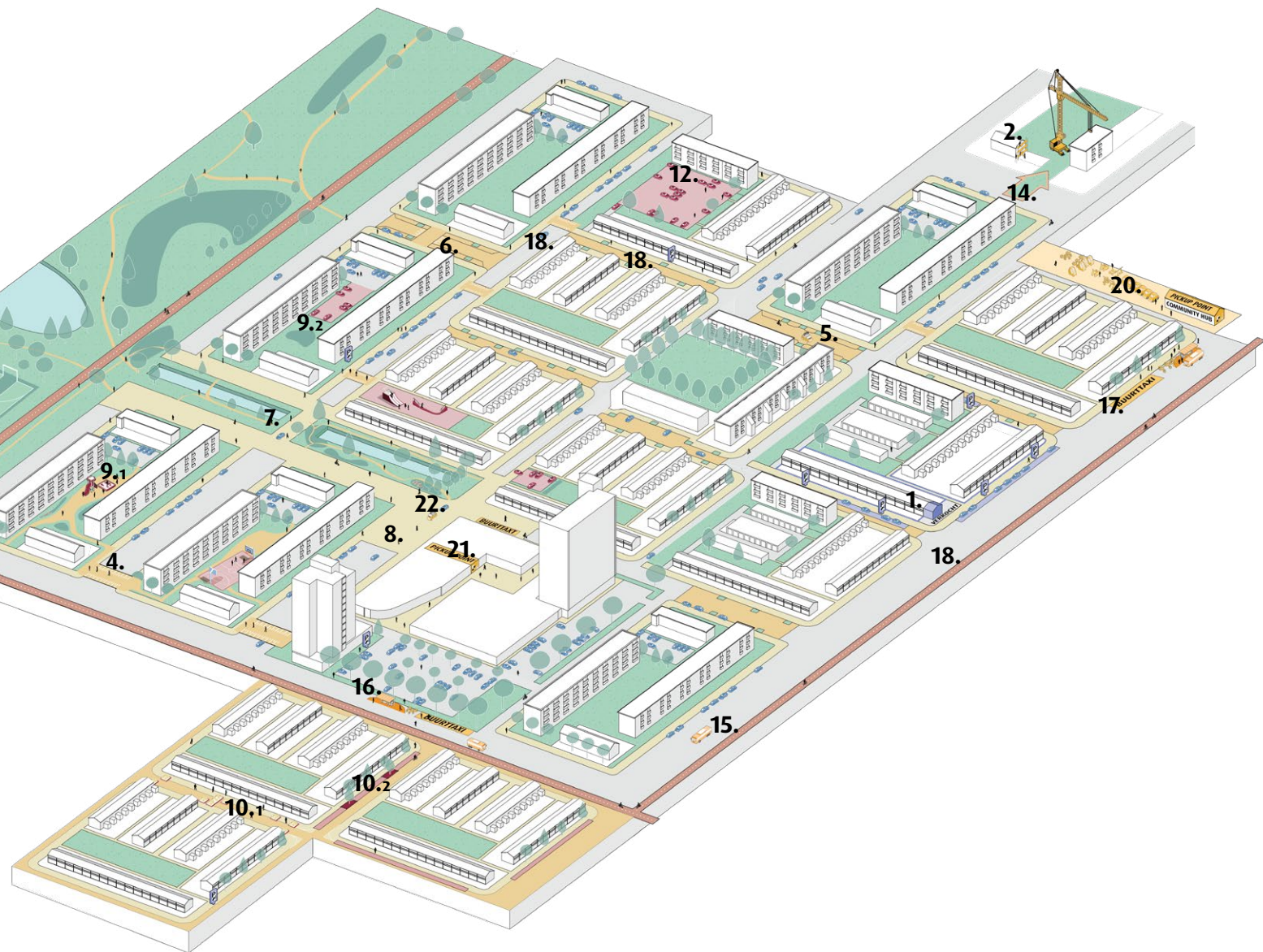
Korte termijn (komende 2 jaar):

1. Invoeren betaald parkeren
2. Realiseren van lage parkeernormen bij nieuwbouwontwikkelingen
4. Realiseren oversteekplateaus tussen de bouwblokken
8. Shared space inrichting rond het winkelcentrum
9. Optimaal benutten binnentuinen:
 - 9.1 Binnentuinen inrichten als verblijfsgebied
 - 9.2 Binnentuinen (deels) inrichten als parkeerterrein
10. Tijdelijke inrichting: testen en wennen:
 - 10.1 Straat tijdelijk afsluiten voor autoverkeer
 - 10.1 Tijdelijk parkeervakken opheffen voor andere functionaliteiten
12. Garageboxen optimaal benutten voor parkeren
14. Nieuwbouw goed aansluiten op bestaande looproutes door de binnentuinen
15. Snel en hoogwaardig OV langs de randen van de buurt (testen)
17. First en last mile bushalte: per buurttaxi
21. Centraal punt voor pakketbezorging
22. Buurttaxi voor korte ritten in de buurt

Lange termijn (komende 10 jaar):

5. Parkeervakken op trottoirhoogte realiseren
6. Straten in de buurt in klinkerverharding realiseren
7. Realiseren van groene Ader door de wijk
15. Snel en hoogwaardig OV langs de randen van de buurt
16. First en last mile bushalte: Aanbieden van deelmobiliteit bij de bushaltes
18. Differentieren tussen functie en inrichting van de straten in de buurt
20. Realiseren van een buurtthub in de wijk





Op de kansenkaart zijn de kansrijke ontwerpprincipes weergegeven voor de wijk. De kansenkaart is een impressie van de wijk en geen weergave van de werkelijkheid.

5.3 KANSENKAART DE WIJERT

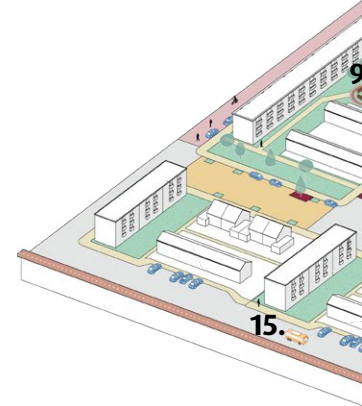
De kansenkaart voor De Wijert bevat de volgende ontwerpprincipes:

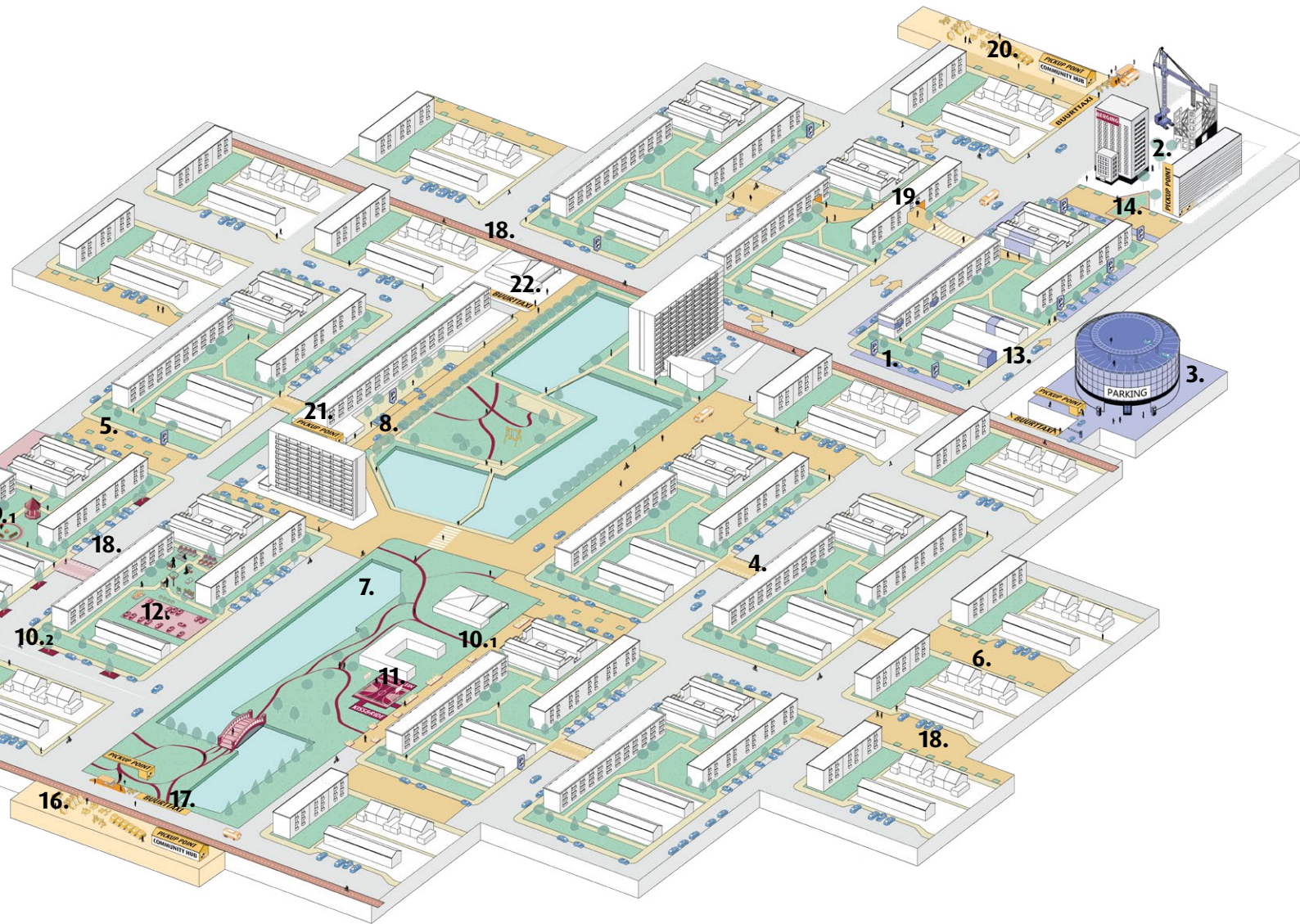
Korte termijn (komende 2 jaar):

1. Invoeren betaald parkeren
2. Realiseren van lage parkeernormen bij nieuwbouwontwikkelingen
4. Realiseren oversteekplateaus tussen de bouwblokken
9. Optimaal benutten binnentuinen:
 - 9.1 Binnentuinen inrichten als verblijfsgebied
10. Tijdelijke inrichting: testen en wennen:
 - 10.1 Straat tijdelijk afsluiten voor autoverkeer
 - 10.1 Tijdelijk parkeervakken opheffen voor andere functionaliteiten
11. Kiss en ride combineren met schoolplein/speelplein
12. Garageboxen optimaal benutten voor parkeren
13. Eenrichtingverkeer instellen voor woonstraten
14. Nieuwbouw goed aansluiten op bestaande looproutes door de binnentuinen
15. Snel en hoogwaardig OV langs de randen van de buurt (testen)
21. Centraal punt voor pakketbezorging
22. Buurttaxi voor korte ritten in de buurt

Lange termijn (komende 10 jaar):

3. Parkeer-hub aan de rand van de wijk
5. Parkeervakken op trottoirhoogte realiseren
6. Straten in de buurt in klinkerverharding realiseren
7. Realiseren van groene Ader door de wijk
8. Shared space inrichting rond het winkelcentrum
15. Snel en hoogwaardig OV langs de randen van de buurt
16. First en last mile bushalte: Aanbieden van deelmobiliteit bij de bushaltes
17. First en last mile bushalte: per buurttaxi
18. Differentieren tussen functie en inrichting van de straten in de buurt
19. Doorbreken van bouwblokken voor het realiseren van directe loopverbindingen.
20. Realiseren van een buurtthub in de wijk





Op de kansenkaart zijn de kansrijke ontwerpprincipes weergegeven voor de wijk. De kansenkaart is een impressie van de wijk en geen weergave van de werkelijkheid.



Goudappel Coffeng BV, Amsterdam

De Ruyterkade 143
1011 AC AMSTERDAM

Tel +31(0)20 420 92 17
e-mail: goudappel@goudappel.nl

Postbus 14684
1001 LD AMSTERDAM

www.goudappel.nl

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden