

Hubs

Uitvoeringsprogramma 2023-2030



Hubs

Uitvoeringsprogramma 2023-2030

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	4
1.2	Ketenmobiliteit en hubs	4
1.3	Typen hubs	5
1.4	Scope	5
1.5	Leeswijzer	6
2.	Hubs brengen je duurzamer dichterbij	7
2.1	Van mobiliteitsvisie naar concrete doelen	8
2.2	Stapsgewijs naar een dekkend netwerk	9
3.	Uitvoeringsprogramma	11
3.1	Deelhubs	14
3.2	Wijkhubs	16
3.3	OV-hubs	19
3.4	P+R's	22
3.5	Locaties	25
3.6	Algemene maatregelen	29
4.	Monitoring en evaluatie	31
4.1	Monitoring	32
4.2	Evaluatie	33
5.	Participatie en organisatie	35
5.1	Participatie	36
5.2	Organisatie	36
6.	Financiën	37
6.1	Budget	38
6.2	Subsidiemogelijkheden	38

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Groningen is een groeiende gemeente. Naar verwachting groeit het aantal inwoners naar 270.000 in 2040. Daarnaast trekt de gemeente steeds meer bezoekers aan voor werk, onderwijs, verblijf en recreatie. Op dit moment reizen er dagelijks al 360.000 mensen van en naar de gemeente Groningen. Dit aantal neemt in de komende jaren alleen maar toe. Dit heeft gevolgen voor het verkeer en de druk op de openbare ruimte.

Bij de ruimtelijke inrichting van onze gemeente is het belangrijk om een evenwicht te vinden tussen de manier waarop we ons verplaatsen, ons welzijn en de indeling van de openbare ruimte. 'Leefkwaliteit' is hierbij het kernwoord. Dit principe is vastgelegd in het Coalitieakkoord 'Het begint in Groningen' (2022) en de Omgevingsvisie 'Levende Ruimte' (2022).

In de Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' (2021) hebben we dit verder uitgewerkt. Om de verwachte groei op te vangen én de gemeente aantrekkelijk te houden, focussen we op slimme vervoeroplossingen die weinig ruimte innemen. De oplossingen moeten ervoor zorgen dat inwoners en bezoekers zich efficiënt door de gemeente kunnen verplaatsen. We stappen af van de nadruk op auto's en we richten ons op duurzame, minder ruimte-intensieve vervoersmiddelen. Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer krijgen prioriteit en ook deelmobiliteit wordt actief gestimuleerd.

1.2 Ketenmobiliteit en hubs

In veel situaties kan het nodig zijn om verschillende vervoersmiddelen te combineren om op de gewenste bestemming te komen, zoals een combinatie van openbaar vervoer en fietsen. Het ontwikkelen en stimuleren van ketenmobiliteit, het combineren van diverse vervoersmiddelen binnen een reis, is daarom van belang. Ketenmobiliteit draagt bij aan een ruimte-efficiënt, milieuvriendelijk en gezond vervoerssysteem en zorgt voor duurzame alternatieven voor de auto.

In ons Uitvoeringsprogramma 'Groningen Deelt' (2022) hebben we benadrukt dat deelmobiliteit een belangrijk onderdeel is van ons mobiliteitsbeleid. Deelmobiliteit wordt steeds vaker een schakel binnen de ketenreis. Dit Uitvoeringsprogramma Hubs legt de directe link tussen ketenmobiliteit en deelmobiliteit. Ons doel is om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren en te ondersteunen op plekken waar dit bijdraagt aan de ketenreis. Deze specifieke locaties noemen we 'hubs'. Een hub is een duidelijk herkenbare locatie waar diverse soorten (deel)vervoer samenkomen, eventueel aangevuld met andere passende voorzieningen.

Hubs dragen niet alleen bij aan de ketenreis, maar zorgen ook voor een efficiënter gebruik van de openbare ruimte. We bieden deelmobiliteit niet meer verspreid aan, maar geclusterd en eventueel in de nabijheid van andere vervoersmiddelen en voorzieningen. Op termijn kan de verschuiving van bezit naar gebruik niet alleen leiden tot een efficiënter gebruik van de openbare ruimte, maar ook tot minder verkeersruimte en meer leefruimte.

1.3 Typen hubs

Deelmobiliteit zien we als essentieel onderdeel binnen de ketenreis. Binnen dit uitvoeringsprogramma vormt deelmobiliteit daarom de basis van elke hub. In de praktijk manifesteert dit zich op diverse manieren. Dit kan een specifieke locatie zijn in een buurt of wijk waar enkel deelmobiliteit beschikbaar is, maar het kan ook gecombineerd worden met openbaar vervoer of aangevuld zijn met voorzieningen zoals een pakketkluis.

We identificeren vier typen hubs:

Nieuwe hubs

- **Deelhub:** Een centraal punt in een woon- of werkgebied waar reizigers gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. Ze zijn strategisch gelegen, op korte afstand van woningen, werkplekken en andere voorzieningen.
- **Wijkhub:** Gelegen op een centrale plek binnen een wijk, meestal nabij wijkwinkelcentra. Het is een kruispunt van diverse vervoersmogelijkheden, zoals openbaar vervoer en deelmobiliteit, eventueel aangevuld met andere voorzieningen zoals een pakketkluis. Hier kan men eenvoudig overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen en vanwege extra voorzieningen kan het ook een bestemming op zich zijn.

Bestaande hubs

- **OV-hub:** Een belangrijk OV-knooppunt of treinstation, uitstekend bereikbaar met hoogwaardig openbaar vervoer en stedelijk vervoer. Hier kunnen reizigers overstappen van regionaal en landelijk vervoer naar stadsvervoer of een vorm van deelmobiliteit. Binnen dit uitvoeringsprogramma zullen we specifieke locaties voor deelmobiliteit toevoegen om de overstap met het OV te vergemakkelijken.
- **P+R:** Een locatie aan de rand van de stad, primair bedoeld om auto's van buiten de gemeente op te vangen. Vanaf hier kunnen reizigers verder de stad in met openbaar vervoer, fiets of deelmobiliteit. Door locaties voor deelmobiliteit toe te voegen, bieden we reizigers meer opties om op een duurzame manier de stad in te gaan.

1.4 Scope

De evolutie van hubs

De term 'hub' duikt steeds vaker op. Binnen het Uitvoeringsprogramma 'Mooie Wijken' (2023) zijn wijkhubs een tijdelijke plek vanuit waar gemeente, bewoners en partners de fysieke en sociale leefbaarheid in het gebied verbeteren. In 2023 zag ook de logistieke City Hub het licht, voor duurzame bevoorrading van onder andere de gemeente Groningen. Verder werken we gemeentebreed aan diverse hub-initiatieven vanuit verschillende invalshoeken.

Wat we doen

Dit uitvoeringsprogramma focust op de ruimtelijke inrichting van deelmobiliteit en hoe deze bijdraagt aan de ketenreis. We willen locaties creëren waar diverse vormen van deelmobiliteit geclusterd worden aangeboden, mogelijk in combinatie met openbaar vervoer en andere voorzieningen. Nieuwe hubs in woonwijken en bij belangrijke bestemmingen, zoals wijkwinkelcentra, staan ook op de planning.

Wat we niet doen

Het ontwikkelen van nieuwe stations of P+R-terreinen valt buiten de scope van dit uitvoeringsprogramma. Hoewel deze zeer relevant zijn vanuit de mobiliteitsvisie, worden deze projecten afzonderlijk opgepakt en gefinancierd,

bijvoorbeeld door BV Suikerzijde. Dit uitvoeringsprogramma biedt echter wel richtlijnen voor de ontwikkeling van nieuwe hubs die buiten dit uitvoeringsprogramma vallen. Het adresseren van autoparkeerproblemen in bestaande of nieuwe wijken is ook geen onderdeel van dit uitvoeringsprogramma. Hoewel er geen budget is voor bijvoorbeeld collectieve parkeervoorzieningen, kunnen de geplande hubs wel een positieve invloed hebben op het autogebruik. Bovendien vinden we het logisch dat er rondom deze hubs faciliteiten voor fietsparkeren komen.

Servicegebied deelmobiliteit

Huidige aanbieders van deelmobiliteit, zoals van deelfietsen en -scooters, hanteren een servicegebied voor het starten of beëindigen van ritten. Dit gebied beslaat voornamelijk de dichtbevolkte gebieden binnen de gemeente. Dunbevolkte gebieden, zoals de meeste dorpen, vallen vaak buiten dit servicegebied. Dit uitvoeringsprogramma streeft er echter naar om ook deze minder dichtbevolkte gebieden op termijn te voorzien van hubs.



1.5 Leeswijzer

- **Hoofdstuk 2. Hubs brengen je duurzaam dichterbij:** Hierin definiëren we onze doelen. Wat streven we na met hubs en wie staat centraal in onze visie? Deze doelstelling zal als leidraad dienen voor toekomstige acties, en we leggen uit hoe we via een stapsgewijze aanpak een omvattend netwerk van hubs willen opbouwen.
- **Hoofdstuk 3. Uitvoeringsprogramma:** Dit hoofdstuk belicht de concrete acties en maatregelen voor zowel de nabije toekomst (2023-2026) als de verdere horizon (2027-2030).
- **Hoofdstuk 4. Monitoring en evaluatie:** We gaan dieper in op hoe we de voortgang van het uitvoeringsprogramma en de effectiviteit van de hubs willen monitoren en evalueren. Dit zorgt ervoor dat we flexibel kunnen bijsturen.
- **Hoofdstuk 5. Participatie en organisatie:** De betrokkenheid van onze inwoners en ondernemers is bij de ontwikkeling van hubs cruciaal. In dit hoofdstuk verkennen we hoe we hen willen meenemen in het proces.
- **Hoofdstuk 6. Financiën:** Tot slot wordt er een overzicht gepresenteerd over de financiering van dit uitvoeringsprogramma.

2

Hubs brengen je
duurzamer dichterbij

2.1 Van mobiliteitsvisie naar concrete doelen

Onze mobiliteitsvisie definieert zeven kernprincipes. Een aantal van deze principes vormt direct de fundering van dit uitvoeringsprogramma:

- **De openbare ruimte is voor iedereen:** De dominantie van het autoverkeer in de openbare ruimte wordt kleiner. Het gebruik van de publieke ruimte voor private doeleinden zoals het parkeren van auto's of het stallen van fietsen op plekken waar dit tot problemen leidt, is niet meer vanzelfsprekend.
- **Ruimte-efficiënte, schone en gezonde mobiliteit staat voorop:** Voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer faciliteren we zo goed mogelijk. We vergroten de bereikbaarheid door in te zetten op deelmobiliteit.
- **Iedereen moet kunnen meedoen:** Toegankelijkheid en beschikbaarheid van alternatieve vervoersmogelijkheden, zeker naar de belangrijkste bestemmingen, zijn randvoorwaardelijk.
- **We nemen afscheid van de autologica:** Gemotoriseerd verkeer gaat via de kortste route naar de hoofd- en ringwegen. Autoverkeer tussen woonwijken wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Op basis van deze principes hebben we drie hoofddoelen geïdentificeerd voor dit uitvoeringsprogramma:

1. **Faciliteren van aantrekkelijke ketenreizen:** Hubs stimuleren het gebruik van schone en gezonde mobiliteitsvormen, zoals deelmobiliteit en openbaar vervoer, en maken deze onderdeel van de ketenreis.
2. **Versterken van bestaande plekken:** Hubs verrijken bestaande ontmoetingsplekken en wijkcentra door dichtbij deze voorzieningen te liggen.
3. **Efficiënter ruimtegebruik:** Hubs bieden geclusterde diensten aan, wat zorgt voor een efficiënter gebruik van de openbare ruimte. De verschuiving van bezit naar gebruik kan op termijn ook leiden tot minder verkeersruimte en meer leefruimte.

Faciliteren van aantrekkelijke ketenreizen

Een omvattend netwerk van hubs op verschillende schaalniveaus te realiseren, stelt bewoners en bezoekers in staat om snel, comfortabel en duurzaam te reizen zonder een (eigen) auto te hoeven gebruiken. Goed zichtbare en herkenbare hubs voor deelmobiliteit, dichtbij andere vervoersopties, zorgen ervoor dat deelmobiliteit een volwaardige schakel wordt binnen de ketenreis. Bezoekers die aankomen op stations kunnen eenvoudig overstappen op deelmobiliteit voor het laatste stuk van hun reis. Vooral in drukke gebieden kan dit inwoners motiveren om minder vaak de auto te gebruiken en zelfs te overwegen om geen auto meer te bezitten. Daarnaast bieden hubs aanvullende reisopties in gebieden die minder goed met het OV te bereiken zijn, waardoor ze bijdragen aan een inclusieve samenleving waarin iedereen toegang heeft tot passend vervoer.

Versterken van bestaande plekken

Het ligt voor de hand om hubs te ontwikkelen op plekken waar al veel mensen en vervoersstromen samenkomen, zoals wijk- en buurtcentra en veelgebruikte OV-haltes. De combinatie van sociale en economische voorzieningen met (deel)mobiliteit creëert multifunctionele, dynamische locaties en zorgt voor slimme reizen. Denk bijvoorbeeld aan het combineren van een woon-werkrit met een stop bij de supermarkt en een afhaalpunt voor pakketten. Hiermee beogen we het aantal verplaatsingen te verminderen, de totale reiservaring te verbeteren en de bereikbaarheid van bestaande winkelgebieden te verbeteren. Dit draagt bij aan de uitvoering van de Retailvisie 'Ruimte voor Retail' (2021), die zich inzet voor sterke winkel- en horecagebieden.

Efficiënter ruimtegebruik

Onze Ontwerpleidraad Leefkwaliteit Openbare Ruimte (2021) en de Mobiliteitsvisie (2021) benadrukken het streven naar meer groene en recreatieve ruimtes en minder geparkeerde voertuigen. Hubs kunnen een deel van de oplossing

zijn door deelmobiliteit een vaste plek in de openbare ruimte te geven, waardoor de hinder van geparkeerde deeltweewielers wordt verminderd. Als hubs succesvol deelmobiliteit promoten als een volwaardig alternatief voor privéauto's, kan dit niet alleen de openbare ruimte beter benutten maar ook de algemene mobiliteitsvoetafdruk verkleinen. Deze vrijgekomen ruimtes kunnen vervolgens worden gebruikt voor andere aantrekkelijke functies in de openbare ruimte. Daarnaast biedt de ontwikkeling van hubs kansen om stedelijke gebieden meer klimaatadaptief te maken. Ondanks dat de veranderingen vanuit dit uitvoeringsprogramma wellicht klein zijn, kunnen ze bijvoorbeeld bijdragen aan het verminderen van hitte-eilanden door waterdoorlatende bestrating bij hubs te gebruiken.

2.2 Stapsgewijs naar een dekkend netwerk

Met dit uitvoeringsprogramma zetten we verdere stappen richting een dekkend hubnetwerk. In de eerste jaren zullen we hubs op buurt- en wijkniveau introduceren. Op basis van deze = ervaringen bereiden we het netwerk verder uit. Daarnaast blijven we onze stations en P+R's verbeteren door met name fysieke plekken voor deelmobiliteit in te richten.

Locaties en prioritering

We kiezen er bewust voor om nu nog niet precies vast te leggen hoe het hubnetwerk er in 2030 uit zal zien. We willen leren van zowel onze ervaringen als de feedback van gebruikers. Belangrijk voor ons is dat veranderingen in mobiliteit ook daadwerkelijk zichtbaar zijn voor onze bewoners en bezoekers. Daarom willen we op korte termijn starten met de ontwikkeling van nieuwe hubs en het verbeteren van bestaande hubs. Onze langetermijnvisie is stapsgewijs een dekkend netwerk te creëren.

Bij het kiezen van de eerste locaties voor hubs hebben we twee criteria gehanteerd:

- De mate waarin een hub bijdraagt aan onze doelstellingen, zoals omschreven in hoofdstuk 2.1. Waar is de vraag naar deelmobiliteit het grootst? Welke plekken versterken bestaande wijkcentra en waar is er overlast van bijvoorbeeld deelscooters?
- De afstemming met andere uitvoeringsprogramma's en geplande werkzaamheden in de openbare ruimte, zodat we werk maken met werk. Zo gaan we ook efficiënter om met beschikbare middelen.

Participatie

Bij de verdere ontwikkeling van het hubnetwerk zetten we sterk in op samenwerking met lopende projecten, de gebiedsteams en uiteraard onze inwoners. Om de hubs optimaal vorm te geven, is inzicht in de wensen en behoeften van de inwoners – de potentiële gebruikers – cruciaal. Daarom hebben we het inwonerspanel 'Groningen Gehoord' geraadpleegd, met de focus vooral op wat de inwoners echt willen: hoe zien zij hubs en welke faciliteiten achten zij essentieel?

De belangrijkste bevindingen zijn:

1. Er is een brede steun voor de oprichting van hubs, hoewel jongere respondenten hierover enthousiaster zijn dan oudere.
2. De locatie van de hub is cruciaal; deze moet toegankelijk zijn, maar niet direct voor woningen liggen.
3. 25% van de deelnemers ervaart hinder van willekeurig geparkeerde deelscooters, maar hubs kunnen hier mogelijk een oplossing voor bieden.
4. De beschikbaarheid van deelfietsen op hubs is voor bijna de helft van de respondenten essentieel.
5. Er is terughoudendheid over het opofferen van autoparkeerplaatsen voor deelmobiliteit, maar veel respondenten zouden verder naar hun auto lopen als dit de leefbaarheid in hun straat verbetert.

6. Een derde van de respondenten zou vaker deelauto's of deelfietsen gebruiken als deze centraal in de wijk staan.
7. De meeste respondenten steunen het idee van gecentraliseerde pakketbezorging in de wijk of het dorp en zijn bereid verder te lopen om hun pakketten op te halen bij een centrale locatie.

Deze bevindingen gebruiken we om de hubs zo af te stemmen dat ze voldoen aan de behoeften en verwachtingen van onze inwoners. Wanneer vanuit een wijk specifieke wensen voor een hub naar voren komen, onderzoeken we gezamenlijk de haalbaarheid en invulling ervan. Uit feedback van het inwonerspanel komt duidelijk naar voren dat de selectie van een hublocatie een zorgvuldige afweging vereist. We hechten er dan ook groot belang aan om de inzichten, wensen en behoeften van de inwoners centraal te stellen in dit proces.

Vindbaarheid en herkenbaarheid

We geven de voorkeur aan het plaatsen van hubs op locaties waar al andere voorzieningen aanwezig zijn zoals een bestaand winkelcentrum. Hierdoor worden deze bestaande plekken versterkt. Door functies te clusteren, creëren we duidelijke, herkenbare plekken waar bewoners en bezoekers hun reis kunnen starten of beëindigen.

Het is voor ons essentieel dat deze hubs gemakkelijk herkenbaar zijn voor zowel bewoners als bezoekers. Daarom hanteren we de landelijke huisstijl voor deelmobiliteitshubs. Bij onze stations en P+R-terreinen, die deel uitmaken van het regionale Reisviahub-programma, combineren we deze landelijke huisstijl met de regionale variant. We streven ernaar om enkel de noodzakelijke elementen aan de openbare ruimte toe te voegen om overdaad en verwarring voor reizigers te voorkomen. Meer details over de huisstijl worden toegelicht in hoofdstuk 3.7.

Daarnaast hechten we veel waarde aan een zorgvuldige integratie van de hubs in de openbare ruimte, die vaak beperkt beschikbaar is. De ruimtelijke integratie vereist een unieke ontwerpbenadering voor elke locatie. In samenwerking met projectleiders en ontwerpers zoeken we naar geschikte, toegankelijke locaties en bepalen we de optimale manier om alle faciliteiten te accommoderen.

Flexibiliteit

We ontwerpen de hubs flexibel, zodat ze zich gemakkelijk kunnen aanpassen aan toekomstige veranderingen in mobiliteitsaanbod of andere functies. Hierdoor zijn de hubs toekomstbestendig en kunnen ze inspelen op opkomende en verdwijnende mobiliteitstrends. Het verschijnen en verdwijnen van deelscooters in verschillende Nederlandse gemeenten illustreert dit. Het is voor ons cruciaal dat de hubs de capaciteit hebben om nieuwe mobiliteitsconcepten te testen of te implementeren. Mocht een concept niet langer relevant zijn, dan willen we de hub eenvoudig kunnen herinrichten zonder sporen achter te laten in de openbare ruimte.

Flankerende maatregelen

Het ontwikkelen van hubs gebeurt in samenhang met andere beleidsingrepen. Met name op locaties waar we streven naar minder ruimte voor auto's, is het cruciaal om alternatieve vervoersmogelijkheden te bieden. We onderzoeken actief de mogelijkheden en bereidwilligheid onder inwoners om autoparkeerplaatsen te transformeren tot hubs met deelmobiliteit.

3

Uitvoeringsprogramma

In de voorgaande hoofdstukken hebben we aangegeven welke typen hubs we onderscheiden. In dit hoofdstuk beschrijven we voor elk type hub wat we ermee willen bereiken, welke voorzieningen er gewenst zijn en welke acties, maatregelen en projecten onderdeel zijn van dit uitvoeringsprogramma.

In deze paragraaf beschrijven we de voorzieningen die aanwezig kunnen zijn op of nabij de hubs. Een hub dient niet enkel als vertrek- of aankomstlocatie; het vertegenwoordigt een geïntegreerde schakel in ons mobiliteitsnetwerk, ontworpen om aantrekkelijke ketenreizen te faciliteren. De samenstelling van voorzieningen kan per hub variëren, aangepast aan de lokale behoeften. Ook is de lijst met voorzieningen niet uitputtend. Aan de hand van de eerste ervaringen en ontwikkelingen die zich voordoen, kunnen we voorzieningen toevoegen aan de hub.

Deelmobiliteit

Hubs maken de ketenreis aantrekkelijker en eenvoudiger. De aanwezigheid van deelmobiliteit is, als belangrijk onderdeel van de ketenreis, in dit uitvoeringsprogramma de basis voor iedere hub. Om te voorkomen dat de openbare ruimte op drukke plekken rommelig wordt door lukraak geparkeerde deeltweewielers, realiseren we belijning en bebording op alle hubs. De hubs zijn voornamelijk gericht op het parkeren van deelfietsen en deelscooters. In de toekomst kunnen deze ook gebruikt worden door toekomstige vormen van deelmobiliteit, zoals deelbakfietsen. Idealiter zijn ook deelauto's dicht bij de hubs geplaatst. Echter, aangezien de meerderheid van de deelauto's momenteel elektrisch is (met het doel dat ze dat uiteindelijk allemaal zullen zijn), is de nabijheid van laadpalen van cruciaal belang voor hun locatie. Voor de hubs zijn daarom locaties nabij laadpalen interessant.

Relatie met virtuele parkeerzones voor deeltweewielers

In onze gemeente maken deelfietsen en -scooters gebruik van het "back-to-many" systeem, waarbij gebruikers de voertuigen kunnen ophalen en terugbrengen binnen de door de gemeente aangewezen virtuele parkeerzones, zichtbaar in de apps van de aanbieders. Dit systeem biedt flexibiliteit, maar vereist dat gebruikers de voertuigen binnen de aangewezen zones parkeren voordat ze hun reis beëindigen. De nauwkeurigheid van dit systeem kan echter soms beperkt zijn als gevolg van GPS-afwijkingen van enkele meters, waardoor de deeltweewielers mogelijk net buiten de parkeerzone worden geplaatst. Om dit probleem aan te pakken, realiseren we met dit uitvoeringsprogramma fysieke parkeerzones in de vorm van hubs voor de deeltweewielers. Dit geeft duidelijkheid aan de reiziger: in plaats van op de telefoon te kijken waar de virtuele zone zich bevindt, geeft een fysieke hub direct aan waar geparkeerd kan worden.

Het is echter op dit moment niet haalbaar om alle virtuele parkeerzones ook fysiek te realiseren. Daarom blijven het virtuele en fysieke systeem voorlopig naast elkaar bestaan. Zodra we een volledig dekkend netwerk van hubs hebben gerealiseerd, op loopafstand van elkaar, kunnen we een besluit nemen over of we af willen stappen van virtuele parkeerzones en volledig willen overstappen naar fysieke hubs.

Fietsparkeren

We erkennen het belang van voldoende fietsparkeercapaciteit bij wijkhubs, OV-hubs en P+R's. Het is van belang dat deze fietsparkeerfaciliteiten zich op loopafstand van de hubs bevinden. Een strategische plaatsing waarborgt een vlotte overgang tussen verschillende vervoersmodaliteiten, wat de ketenreis aantrekkelijker maakt voor gebruikers.

Openbaar vervoer

Hubs zijn niet alleen knooppunten voor deelmobiliteit; ze zijn ook cruciale locaties voor openbaar vervoer. Voornamelijk bij de wijkhubs, OV-hubs en P+R-terreinen is de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer essentieel. De haltes van deze vervoersmiddelen liggen idealiter op loopafstand van de deelmobiliteitsopties, waardoor een naadloze overstap mogelijk is.

Pakketkluizen

In samenwerking met ondernemers onderzoeken we waar pakketkluizen een meerwaarde kunnen bieden, bijvoorbeeld in winkelcentra. Door deze strategisch te plaatsen, kunnen we traditionele pakketpunten ontlasten en duurzame logistiek bevorderen.

Autoparkeren bezoekers

We leggen wijkhubs aan op plekken waar mensen en vervoersstromen samenkomen, zoals wijkcentra. Dit zijn doorgaans plekken waar autoparkeerfaciliteiten voor bezoekers aanwezig zijn. We streven ernaar om de wijkhub goed te verbinden met deze reeds aanwezige parkeerfaciliteiten, zodat de wijkhub ook als overstappunt kan dienen tussen auto en het OV of deelmobiliteit. Op de wijkhub voegen we dus geen autoparkeervoorzieningen toe. Met het oog op duurzaamheid streven we er ook naar om laadpalen voor elektrische auto's beschikbaar te hebben bij deze parkeervoorzieningen.

Autoparkeren forenzen

Forenzen worden aangemoedigd om hun auto's te parkeren op P+R-terreinen. Vanaf hier kunnen ze de stad in reizen met de fiets, openbaar vervoer of een deeltweewieler, terwijl hun auto wordt opgeladen.

Standplaats wijkvervoer

Wijkhubs zijn ideale locaties voor wijkvervoer. Hier kunnen vrijwilligers buurtbewoners in- en uit laten stappen. Deze standplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn. Dit betekent niet alleen een strategische locatie, maar ook voorzieningen zoals goede verlichting en gidslijnen voor blinden en slechthorenden om de toegankelijkheid te verhogen.

3.1 Deelhubs

Wat verstaan we onder een deelhub?

Een deelhub is een strategisch geplaatste locatie waar inwoners en bezoekers toegang hebben tot diverse vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen en deelscooters. Door een deelhub voor iedereen toegankelijk te maken, stimuleren we een efficiënt gebruik van vervoermiddelen en maken we slimmer gebruik van de openbare ruimte in woonwijken. Een belangrijk doel van deze hubs is het verminderen van zowel autobezit als autogebruik in de wijk. Dit resulteert in een verminderde parkeerdruk, wat op zijn beurt meer ruimte biedt voor activiteiten zoals wandelen en fietsen. Bovendien bieden deelhubs bewoners waardevolle alternatieven zoals deelfietsen en -scooters, wat een transitie ondersteunt van bezit naar gebruik.

Bij het opzetten van deelhubs richten we ons onder andere op het transformeren van bestaande autoparkeerplaatsen, zoals benoemd in ons Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit (2022). Een belangrijk aandachtspunt hierbij is het voorkomen van hinderlijk geparkeerde deeltweewielers op voetpaden. Door strategisch gekozen autoparkeerplaatsen om te vormen tot deelhubs, bevorderen we niet alleen efficiënt ruimtegebruik, maar ook duurzame mobiliteit. Tijdens dit proces houden we nauwlettend rekening met de parkeerdruk en de wensen en behoeften van omwonenden.

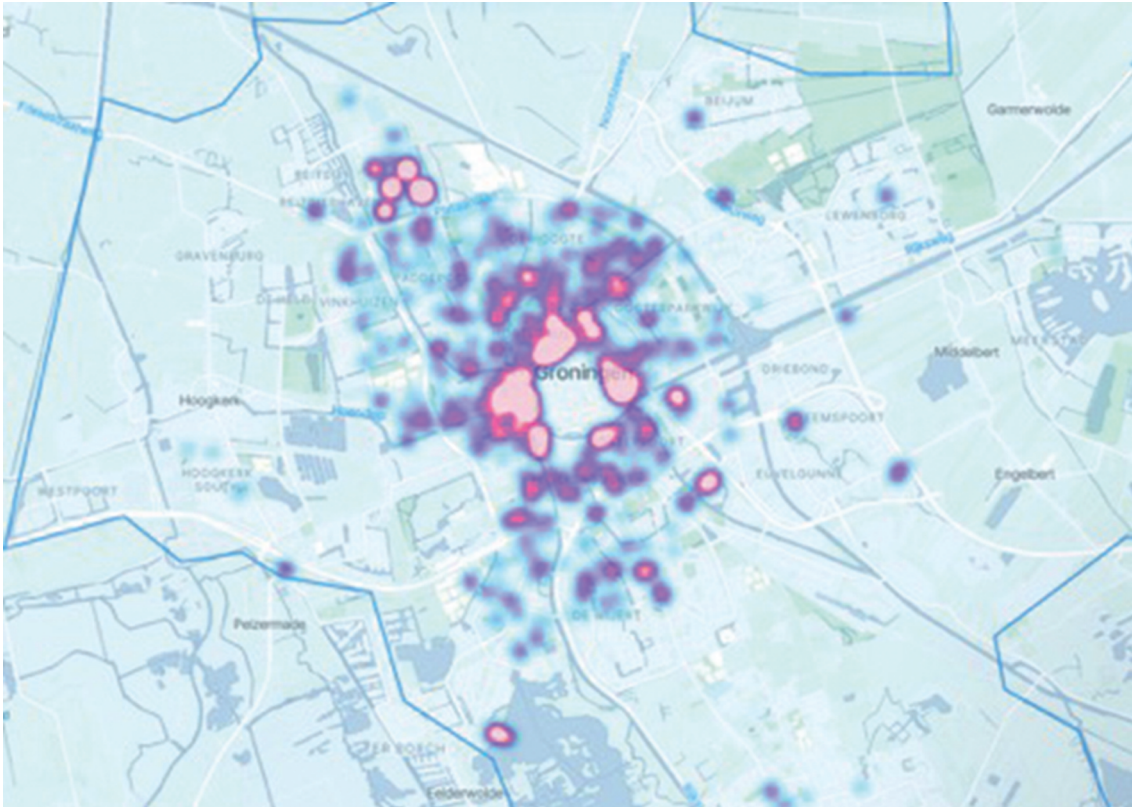
Ten slotte hebben deelhubs nog een reeks voordelen voor de directe leefomgeving. Ze dragen actief bij aan een verbeterde luchtkwaliteit door een afname in autobezit en -gebruik, wat leidt tot minder luchtvervuiling en een gezonder leefklimaat voor de bewoners. Daarnaast zorgen ze voor een georganiseerde en opgeruimde openbare ruimte, waarmee het probleem van willekeurig geparkeerde deelfietsen en -scooters wordt aangepakt.

Voorzieningen deelhub	
Deelmobiliteit	✓
Fietsparkeren	—
Openbaar vervoer	—
Pakketkluisen	—
Autoparkeren bezoekers	—
Autoparkeren forenzen	✗
Standplaats fijnmazig wijkvervoer	✗

✓ aanwezig
— optioneel
✗ niet aanwezig

Aan de slag met deelhubs

We hanteren een adaptieve benadering in de ontwikkeling van deelhubs. Initieel richten we ons op de realisatie van ongeveer twintig deelhubs op strategische plekken, geselecteerd op basis van de criteria uit hoofdstuk 2.1 en het gebruik van deelmobiliteit (Figuur 1). Hierbij kijken we onder andere naar de mogelijkheid voor het inrichten van een deelhub bij bestaande buurthuizen of centrale plekken binnen een wijk. De ervaringen en feedback die we hieruit verzamelen, bepalen de koers voor toekomstige hublocaties en inrichting.



Figuur 1. Heatmap deelscooters (Cityscope, Vianova)

Een belangrijk onderdeel van ons Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit (2022) is de focus op deelauto's. Door het gebruik hiervan te stimuleren, beogen we het totale aantal auto's binnen de gemeente te reduceren. Bovendien leidt dit ertoe dat gebruikers vaker kiezen voor andere vervoersopties. Door de deelauto's centraal te plaatsen bij deelhubs, vergroten we hun zichtbaarheid en bevorderen we de ketenreis.

Voor de binnenstad van Groningen richten we ons als gemeente op een voetgangers- en fietsersvriendelijke omgeving. De beslissingen die we nemen met betrekking tot deelmobiliteit hebben directe gevolgen voor zowel de uitstraling als de functionaliteit van de stad. We streven er daarom naar deelhubs op specifieke locaties rondom de binnenstad te realiseren, met een blik op locaties als de Ossenmarkt, Westerhaven en Damsterplein. Deze keuzes worden gemaakt in nauwe samenwerking met het gebiedsteam en lopende projecten.

Voor de verdere uitbreiding van het hubnetwerk is de inbreng van zowel bewoners als ondernemers cruciaal. Door actieve samenwerking streven we naar levendige en prettige woon- en werkgebieden. Met behulp van tools zoals een Geografisch Informatiesysteem (GIS) identificeren we mogelijke nieuwe locaties, waarbij we rekening houden met diverse stedelijke aspecten zoals lopende werkzaamheden, de parkeerdruk in een wijk en het aantal meldingen. Uiteindelijk streven we naar een omvangrijk netwerk van deelhubs dat de gehele gemeente Groningen omvat.

3.2 Wijkhubs

Wat verstaan we onder een wijkhub?

Een wijkhub is een strategisch gelegen plek in woonwijken, waar verschillende vervoersmodaliteiten en passende voorzieningen samenkomen. Het dient niet alleen als een overstappunt tussen diverse vervoersvormen, bevorderend voor de duurzame ketenreis, maar kan ook dienen als een bestemming op zich dankzij aanwezige voorzieningen rondom de hub. Hierdoor verhoogt een wijkhub de toegankelijkheid van belangrijke wijkvoorzieningen.

Bij een wijkhub is er openbaar vervoer beschikbaar, met een voorkeur voor hoogwaardig OV dat aansluit op regionale en nationale OV-netwerken. Feedback uit ons inwonerspanel benadrukt het belang van goed toegankelijke bushaltes. Daarnaast is de hub voorzien van deelmobiliteitsopties en laadfaciliteiten voor (deel)auto's. Er kan ook ruimte zijn voor een standplaats voor vraagafhankelijk vervoer, zoals fijnmazig wijkvervoer. Met het oog op toegankelijkheid zijn goede verlichting en gidslijnen voor blinden en slechthorenden hierbij belangrijk. Het ontwerp van een wijkhub is flexibel. Dit houdt in dat er ruimte wordt gereserveerd, zodat het flexibel kan inspelen op toekomstige ontwikkelingen en behoeften vanuit van de wijk.

De omgeving van de wijkhub biedt eveneens aanvullende faciliteiten ter ondersteuning van het mobiliteitsaanbod. Denk hierbij aan winkels, pakketpunten of horecavoorzieningen. Door samen te werken met lokale ondernemers kan zowel het gebruik van de hub als de bestaande economische structuur van het gebied worden versterkt.

Voorzieningen wijkhubs

Deelmobiliteit	✓	
Fietsparkeren	✓	
Openbaar vervoer	✓	
Pakketkluizen	–	
Autoparkeren bezoekers	✓	✓ aanwezig
Autoparkeren forenzen	✗	– optioneel
Standplaats fijnmazig wijkvervoer	–	✗ niet aanwezig

Aan de slag met wijkhubs

Het realiseren van een wijkhub vergt aanzienlijke tijd en middelen. Om deze inspanningen te optimaliseren, integreren we de ontwikkeling van wijkhubs in bestaande wijkvernieuwingsprojecten. Door de wijkhubs te verweven met lopende of geplande projecten, zijn we weliswaar gebonden aan hun tijdsschema's, maar dit zorgt voor een efficiënte aanpak. Hoewel we niet de eigenaar zijn van deze projecten, waarborgen we dat er voldoende ruimte is voor de wijkhub binnen de projectplanning en stellen daarvoor ook een budget beschikbaar. Momenteel identificeren we potentiële wijkhubs bij de Westerhaven, in Beijum, bij het Helperplein, in Lewenborg, in de Oosterparkwijk, bij het Overwinningsplein en in Paddepoel.

Westerhaven

De Westerhaven heeft zich de afgelopen jaren verder ontwikkeld tot een dynamisch winkel- en beleefgebied in de binnenstad. Daarnaast is de Westerhaven, sinds de bussen niet meer door de Astraat en de Brugstraat rijden, nog belangrijker geworden als in- en uitstaphalte voor OV-reizigers die de binnenstad bezoeken. De aanwezigheid van winkels, horeca, ontmoetingsruimte en de OV-halte biedt kansen om deze plek verder te ontwikkelen tot wijkhub met bijbehorende voorzieningen.

Een voordeel van deze plek is dat de voorzieningen van een wijkhub grotendeels aanwezig zijn. We zien met name kansen om het parkeren van fietsen en deeltweewielers beter te organiseren, mogelijk in combinatie met een gebouwde voorziening. Dit zorgt ervoor dat er meer voertuigen aan de rand van de binnenstad worden afgevangen en de binnenstad het domein blijft voor voetgangers.

Beijum

In Beijum zijn er twee winkelcentra gesitueerd: één in het oosten en één in het westen. Momenteel wordt er gewerkt aan herontwikkelingsplannen voor beide locaties. Vooral in het oostelijke deel van Beijum ligt de focus op een lange-termijnvisie voor het gebied rondom het winkelcentrum. Het doel is om dit gebied te transformeren tot een aangename plek voor de inwoners en bezoekers. Als onderdeel hiervan zullen verkeersaanpassingen worden doorgevoerd op de Amkemaheerd, nabij het winkelcentrum. In het Uitvoeringsprogramma 'Doorwaadbare Stad' (2022) is opgenomen dat de maximumsnelheid wordt gereduceerd tot 30 km/uur en de fietsinfrastructuur wordt verbeterd.

Om de toegankelijkheid van de winkelcentra in Beijum te verhogen, zetten we in op aanvullende mobiliteitsmaatregelen. Door (deel)mobiliteitsoplossingen geclusterd aan te bieden, kan de impact van mobiliteit op de openbare ruimte verminderd worden, waardoor er meer ruimte vrijkomt voor leefkwaliteit. Samen met de projectteams onderzoeken we de optimale locaties voor nieuwe wijkhubs.

Helperplein en Overwinningsplein

Het Helperplein en het Overwinningsplein zijn beide cruciale knooppunten in hun wijken en beide hebben potentieel als locaties voor toekomstige wijkhubs. De herontwikkelingsplannen voor deze twee winkelcentra bevinden zich echter nog in de verkennende fase, wat betekent dat concrete beslissingen en acties nog moeten worden vastgesteld. In deze vroege stadia van planning en overleg is het van belang dat we in nauw contact blijven met het gebiedsteam en projectteams.

Lewenborg

In het Uitvoeringsprogramma 'Doorwaadbare Stad' (2022) is vastgelegd dat we de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid bij de Lijzijde nabij winkelcentrum Lewenborg gaan optimaliseren. De maximale snelheid zal daar worden verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Bovendien krijgt de weg een nieuwe inrichting, waarbij voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen. Parallel aan deze maatregelen streven we ernaar de openbare ruimte rondom het winkelcentrum aangenamer te maken, met meer aandacht voor groenvoorzieningen, ontmoetingsplekken en speelruimtes.

Om de toegankelijkheid van het winkelcentrum te verbeteren en een kwalitatief betere verblijfsomgeving te realiseren, zijn we van plan een wijkhub dicht bij de bushalte te realiseren. Deze hub zal dienen als comfortabel overstap-punt voor reizigers die willen wisselen naar een andere vorm van (deel)mobiliteit. Door extra voorzieningen te bieden bij deze wijkhub, willen we het winkelcentrum nog meer als centraal ontmoetings- en winkelpunt te profileren.

Oosterparkwijk

In de komende jaren ondergaat de Oosterparkwijk een aanzienlijke transformatie. Zo zal de Oosterhamrikzone langs het kanaal uitgroeien tot een prominent woongebied en er ligt een voorstel om de busroute te verleggen van de Oosterhamrikkade naar de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. Deze veranderingen zullen onmiskenbaar hun stempel drukken op zowel de verkeersdynamiek als op de rol van winkelzones en openbare plekken in de wijk. In het kader van deze omvangrijke projecten, richten we ons vizier op de lange termijn: heeft een wijkhub meerwaarde voor het gebied en zo ja, waar kunnen we deze aanleggen zodat diverse diensten en functies elkaar aanvullen? Dit vraagstuk benaderen we in samenwerking met het project- en gebiedsteam.

Op kortere termijn willen we, in overleg met het gebiedsteam, een locatie vaststellen voor een deelhub. Het Wielewaalplein springt hierbij in het oog. In 2023 is op deze plek de eerste Nederlandse Michi-Noeki geïntroduceerd: een buurtvoorziening waar wijkbewoners even kunnen pauzeren, gezellig een koffie kunnen drinken met anderen of gebruik kunnen maken van het toilet. Omdat het Wielewaalplein ook populair is onder winkelend publiek, willen we onderzoeken welke voorzieningen we nog kunnen toevoegen om het plein te transformeren tot een bruisende sociaal-economische plek in de wijk.

Paddepoel

Het winkelcentrum Paddepoel en de directe omgeving zullen in de komende jaren transformeren. Van een eenzijdige bestemming naar een multifunctioneel hart van de wijk, verrijkt met woningen, verhoogde verblijfskwaliteit en een mix van publieksgerichte functies zoals detailhandel, horeca en vrijetijdsvoorzieningen.

Gelegen tussen diverse belangrijke verkeersroutes, is de Eikenlaan een drukke OV-route naar Zernike. Er zijn plannen om van de Zonnelaan en/of Eikenlaan sfeervolle verblijfsplekken te maken, met mogelijke verkeersaanpassingen op de Eikenlaan. Gezien deze ontwikkelingen, staat de bereikbaarheid van Paddepoel hoog op de agenda.

Een wijkhub kan bijdragen aan een betere bereikbaarheid van het winkelcentrum, minder drukt op de openbare ruimte en een verhoogde aantrekkelijkheid van het winkelcentrum. We onderzoeken verbeteringen voor bestaande bushaltes, de introductie van deelmobiliteit, een standplaats voor wijkvervoer en extra voorzieningen zoals laadpunten voor elektrische (deel)auto's, verbeterde fietsenstallingen en een pakketkluis. Vooral aan de noordwestzijde van het winkelcentrum, nabij de huidige bushalte, zien we potentie voor een wijkhub. Dit biedt mogelijkheden om de bestaande functies van het winkelcentrum te verbinden met de hub.

3.3 OV-hubs

Wat verstaan we onder een OV-hub?

OV-hubs vormen binnen de gemeente cruciale knooppunten, uitstekend ontsloten door hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en ander stedelijk vervoer. Ze bieden reizigers de mogelijkheid om moeiteloos over te stappen tussen regionaal en landelijk OV en het stedelijke netwerk. Daarmee dienen deze hubs als essentiële 'toegangspoorten' voor het OV-netwerk.

Het hoofddoel van deze OV-hubs is het optimaliseren van de OV-bereikbaarheid. Dankzij de gevarieerde vervoers-opties naar deze hubs vanuit de stad, wordt het bereik van regionaal en landelijk OV aanzienlijk uitgebreid. Dit stimuleert de reductie van autoverkeer in de stedelijke omgeving.

Binnen de gemeente Groningen wordt het parkeren van auto's bij deze hubs ontmoedigd; de overstap van auto naar OV of deelmobiliteit gebeurt voornamelijk op de P+R-terreinen. Deze P+R's bieden meer parkeercapaciteit en veroorzaken minder verkeersoverlast voor omwonenden. Een uitzondering hierop is station Haren, waar autoparkeren wel is toegestaan. Uiteraard faciliteren alle OV-hubs wel het kortstondig ophalen en wegbrengen van OV-reizigers met de auto.

Op termijn kunnen OV-hubs uitgroeien tot dynamische stedelijke gebieden waar wonen, werken en recreatie samenkomen, en die uitblinken in bereikbaarheid via duurzame vervoersmiddelen. Deze hubs belichamen het principe van knooppuntontwikkeling: stedelijke ontwikkeling gefocust op locaties die optimaal bereikbaar zijn via duurzame transportmethoden.

Voorzieningen OV-hub	
Deelmobiliteit	✓
Fietsparkeren	✓
Openbaar vervoer	✓
Pakketkluisen	✗
Autoparkeren bezoekers	✗
Autoparkeren forenzen	✗
Standplaats fijnmazig wijkvervoer	—

✓ aanwezig
— optioneel
✗ niet aanwezig

Aan de slag met OV-hubs

Hoofdstation

Momenteel is het hoofdstation in Groningen onderhevig aan renovaties. Enkele van de belangrijkste vernieuwingen zijn de toevoeging van een noord-zuid voetgangerstunnel, een modern busstation met ruime wachtruimtes en efficiënte busroutes, een uitgebreide fietsenstalling en de capaciteit voor het faciliteren van doorgaande regionale treinen. Deze aanpassingen garanderen dat het station weer jaren mee kan. Echter, we zijn ons bewust dat stationsontwikkeling een continu proces is. De aanleg van de Lelylijn vereist bijvoorbeeld dat we het functioneren van deze OV-hub opnieuw evalueren: hoe kan het station worden aangepast om ook treinen van de Lelylijn te accommoderen?

Hoewel veel verbeteringen worden geïntegreerd in de renovatie van het stationsgebied, vallen sommige buiten dit uitvoeringsprogramma. Toch hebben we op bepaalde aspecten wel invloed. Zo zien we mogelijkheden om de deel-

mobiliteit rond het station te versterken, waardoor overstappen van het OV naar deelmobiliteit soepeler verloopt. We overwegen diverse locaties in de nabijheid van het station, waaronder het nieuw te ontwikkelen voorplein, om een vaste standplaats voor deelmobiliteit te realiseren.

Station Groningen Noord

Hoewel het station en de omgeving al veel te bieden hebben, zien we altijd mogelijkheden voor verdere optimalisatie. De verbinding tussen bus en trein biedt bijvoorbeeld kansen voor een nog comfortabelere reiservaring. Daarnaast zijn er stappen gezet om de toegankelijkheid en de capaciteit van de fietsenstallingen te verbeteren. In 2023 wordt de fietsenstalling uitgebreid en ProRail is in constructief overleg met de gemeente en provincie om de toegankelijkheid te verhogen.

Het station is strategisch gelegen in een woonwijk. Hierdoor biedt het kansen om nog meer synergie te creëren tussen het station en de omgeving. Door eventueel de dichtheid te vergroten en nieuwe functies toe te voegen, kan het station een centrale rol spelen in de gemeentelijke bereikbaarheid. Bovendien zou een heroverweging van de locatie van de bushaltes, mogelijk onder het bestaande viaduct, zowel de overstapervaring als de ruimtelijke indeling kunnen verbeteren. Deze mogelijke aanpassing, in lijn met het Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad, staat gepland voor na 2026.

Hoewel er op dit moment geen nieuwe gebiedsvisie voor Station Noord in de planning staat, kijken we naar de toevoeging van deelmobiliteit aan het station. Dit biedt een gelegenheid om de ketenreis aantrekkelijker te maken.

Station Groningen Europapark

Station Groningen Europapark bestaat inmiddels tien jaar en heeft enkele jaren geleden een uitbreiding ondergaan met een extra spoor en perron. Met zijn ruime fietsenstalling en de soepele overstap tussen bus en trein, voldoet het station aan de huidige vervoersbehoeften en is het goed gepositioneerd voor toekomstige spoorambities. Er is echter ruimte voor verbetering wat betreft deelmobiliteit. Op dit moment is het moeilijk voor deelvoertuigen om dicht bij het station te komen, voornamelijk vanwege GPS-beperkingen in de verdiepte fietsenstalling. Gezien onze ambitie om duurzaam vervoer te stimuleren en de ketenreis te bevorderen, zoeken we actief naar een geschikte locatie in de omgeving van het station voor deeltweewielers.

Station Haren

Station Haren komt grotendeels tegemoet aan de vervoersbehoeften. De integratie van deelmobiliteit verdient echter extra aandacht. Op dit moment kunnen deelscooters gestald worden in de fietsenstalling van NS. Om de consistentie en vindbaarheid op alle stations binnen de gemeente te waarborgen, streven we naar een specifieke plek voor deeltweewielers op Station Haren. Door deze stap willen we het maken van een duurzame ketenreis verder bevorderen.

UMCG Noord

In 2022 opende het vernieuwde busknooppunt UMCG Noord. Deze vernieuwing vergemakkelijkte het overstappen tussen bussen vanuit diverse windrichtingen. Bovendien zijn het wachtcomfort en de algehele uitstraling verbeterd. Desondanks is er voor deelvoertuigen op UMCG Noord nog geen vaste locatie bepaald. We onderzoeken daarom de mogelijkheden om een specifieke plek in te richten waar deeltweewielers overzichtelijk en geclusterd kunnen worden gestald.

Ontwikkeling nieuwe OV-hubs

Binnen de Mobiliteitsvisie zijn er diverse potentiële nieuwe treinstations in de gemeente Groningen aangewezen, waaronder Suikerzijde, Friesestraatweg, Hoogkerk en De Hoogte. Suikerzijde staat momenteel het verst in zijn ont-

wikkeling. ProRail is op dit moment bezig met een grondige verkenning naar de haalbaarheid en bediening van dit voorgenomen station. We verwachten dat deze verkenning in 2025 afgerond zal zijn, waarna duidelijk wordt hoe het station gerealiseerd en geëxploiteerd zal worden, evenals de financiële kaders hiervan. Een integraal aspect van deze planning is het verzorgen van een robuust mobiliteitsaanbod voor het nieuwe stadsdeel Suikerzijde, zodra de eerste woningen worden opgeleverd. Dit aanbod omvat een mix van busdiensten (permanent of tijdek), deelmobiliteit, uitstekende fietsroutes naar omliggende gebieden en autoverkeersmogelijkheden.

De andere voorgestelde stations zitten nog in een vroege fase van ontwikkeling. In de komende jaren zal onderzocht worden of er voldoende draagvlak is bij alle betrokken stakeholders om verder te gaan met deze initiatieven. Het is belangrijk op te merken dat de ontwikkeling van nieuwe stations buiten de scope van dit uitvoeringsprogramma valt. Voor een gedetailleerdere visie en uitwerking verwijzen we naar de toekomstige Routekaart OV 2040. Wel vinden we het belangrijk dat de kaders die in dit uitvoeringsprogramma worden gesteld ten aanzien van hubs, zoals de voorwaarden voor fysieke vakken voor deelmobiliteit, worden meegenomen bij de ontwikkeling van nieuwe OV-hubs.



Een mogelijke impressie van de OV-hub bij UMCG Noord. De clustering van deelmobiliteit bij de bushalte draagt bij aan de ketenreis.

3.4 P+R's

Wat verstaan we onder een P+R?

Een P+R-locatie heeft als hoofddoel om autobewegingen van buiten de stad, richting het centrum, af te vangen. Hier kunnen reizigers overstappen op andere vervoersmiddelen om de stad in te gaan. Deze locaties bieden meer parkeer-ruimte dan in woonwijken of in de binnenstad, waardoor er in drukbezochte stadsdelen minder parkeerplaatsen nodig zijn. Voor een optimaal functionerende P+R is het essentieel dat parkeren kosteloos is, de locatie goed bereikbaar is, er voldoende parkeerplaatsen zijn en dat overstappen op andere vervoersmiddelen gemakkelijk verloopt. Hiervoor is ook een goede aansluiting op het fiets- en wandelnetwerk cruciaal. P+R's zijn aangesloten op het OV-netwerk en via buslijnen verbonden met de belangrijkste bestemmingen in de gemeente. De betrouwbaarheid van deze verbindingen is cruciaal voor hun functie. Ook is er een speciaal P+R buskaartje beschikbaar, wat reizen naar de stad aantrekkelijker maakt. Verder bieden P+R's stallingmogelijkheden voor tweewielers en dienen als hubs voor deelmobiliteit en andere voorzieningen die ketenreizen ondersteunen.

Binnen dit uitvoeringsprogramma ligt de focus op de volgende vijf P+R locaties, waar gebruikers hun auto de hele dag gratis kunnen parkeren binnen de gemeente:

- P+R Haren
- P+R Hoogkerk
- P+R Kardinge
- P+R Meerstad
- P+R Reitdiep

Hoewel er P+R-locaties buiten onze gemeentegrenzen zijn, zoals P+R Leek en P+R Zuidhorn, die ook een belangrijke rol spelen voor onze gemeente, vallen ze buiten dit uitvoeringsprogramma vanwege hun locatie. Desondanks willen we graag in samenwerking met het OV-bureau, de betrokken gemeenten en provincies bekijken hoe deze P+R's optimaal kunnen worden ingezet.

Er zijn eveneens locaties die eerder de naam P+R droegen, maar die binnen dit programma niet verder worden ontwikkeld, omdat ze niet de hele dag kosteloos en openbaar toegankelijk zijn, zoals P3 Euroborg & P+R Hoofdstation.

Voorzieningen P+R	
Deelmobiliteit	✓
Fietsparkeren	✓
Openbaar vervoer	✓
Pakketkluisen	–
Autoparkeren bezoekers	✓
Autoparkeren forenzen	✓
Standplaats fijnmazig wijkvervoer	✗

✓ aanwezig
– optioneel
✗ niet aanwezig

Aan de slag met P+R's

Net als bij de OV-hubs zijn de acties en maatregelen voor de P+R's binnen dit uitvoeringsprogramma relatief klein. Het beschikbare budget is niet toereikend om grootschalige ontwikkelingen op de P+R van de grond te laten komen. In sommige gevallen, zoals op P+R Kardinge, is de ontwikkeling van de P+R onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling.

We onderzoeken actief hoe we de P+R's kunnen ontwikkelen tot sterkere mobiliteitshubs. Een specifiek aandachtspunt is het verkrijgen van meer inzicht in het dubbelgebruik: het gebruiken van dezelfde autoparkeerplaats voor verschillende functies. We willen meer te weten over de herkomst en beweegredenen van bezoekers van de P+R. Tegelijkertijd zetten we ons in voor een effectief beheer en onderhoud. P+R Reitdiep heeft al enkele jaren een zonnedak ter bevordering van duurzaamheid. We overwegen deze duurzame aanpak ook uit te rollen naar andere locaties, met speciale aandacht voor P+R Hoogkerk en P+R Haren. Bovendien bieden de P+R's kansen om te experimenteren met extra faciliteiten, zoals laadpalen en pakketkluizen. Hieronder presenteren we een overzicht van de geplande acties voor elk P+R-terrein.

P+R Meerstad

P+R Meerstad is sinds 2018 in gebruik als P+R. Sindsdien is het gebruik ervan aanzienlijk toegenomen. Hoewel er op dit moment nog voldoende autoparkeerplekken zijn, is het onzeker of dit in de toekomst zo blijft. De ontwikkelingen in en rondom Meerstad kunnen ervoor zorgen dat de P+R in de toekomst intensiever gebruikt gaat worden. Ook zijn er plannen om de Eemskanaalzone te ontwikkelen tot een plek voor wonen, werken en ondernemen. We vinden het belangrijk dat de P+R zijn huidige functie als overstappunt van de auto op het OV of de fiets behoudt.

Op de korte termijn willen we het aantal fietsparkeerplaatsen uitbreiden. De huidige capaciteit is ontoereikend voor het huidige en zeker voor het toekomstige gebruik.

P+R Reitdiep

P+R Reitdiep heeft momenteel een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Ons doel is de capaciteit te vergroten zodat we ook in de toekomst aan de vraag naar fietsparkeerplekken kunnen voldoen. Autoparkeerplaatsen zijn er momenteel voldoende, al zien we wel een toename in het gebruik ervan. We gaan onderzoeken hoe deze toegenomen stroom de verklaren valt.

P+R Kardinge

P+R Kardinge functioneert naar behoren met momenteel voldoende capaciteit. Er zijn langetermijnplannen voor het gebied rondom P+R Kardinge. Naar verwachting zal de P+R geïntegreerd worden in de toekomstige transformatie van dit gebied. We zijn actief betrokken bij de herontwikkeling om te waarborgen dat de P+R optimaal blijft functioneren.

P+R Haren

Op P+R Haren merken we dat de fietsenstalling tijdens piekmomenten zijn maximale capaciteit bereikt. Gezien onze ambities op het vlak van ketenmobiliteit, plannen we een uitbreiding van deze capaciteit om in de toekomst aan de verwachte toename in vraag te kunnen voldoen.

P+R Hoogkerk

We ontvangen signalen dat de bewegwijzering op P+R Hoogkerk niet optimaal is. Het is voor de reiziger niet altijd duidelijk hoe men moet overstappen van de auto op het OV. We willen aan de slag met het verbeteren van de bewegwijzering op de P+R. Verder hebben we binnen dit uitvoeringsprogramma geen specifieke verbeterpunten voor deze P+R. Door de geplande verbeteringen in de monitoring verwachten we tools te introduceren die die tot verbeteringen

op de P+R kunnen leiden. Daarnaast zet het Uitvoeringsprogramma 'Lopen, Fietsen en Verkeersveiligheid' (2023) in op een nieuwe fietsroute tussen P+R Hoogkerk en Groningen Zuid om de toegankelijkheid van de P+R te verbeteren.

Dubbelgebruik P+R's

Promotie van dubbelgebruik – het parkeren door zowel bewoners als bezoekers – is voordelig, mits er genoeg parkeerruimte overblijft voor de dagelijkse gebruikers. Sommige inwoners van de gemeente kunnen ervoor kiezen hun auto 's nachts op een P+R te parkeren, terwijl de standaard gebruikers vooral overdag van de faciliteiten gebruik maken. Deze mogelijke trend zullen we de komende jaren aandachtig volgen. Ook bedienen de diverse P+R's uiteenlopende doelgroepen, afhankelijk van hun startpunt en eindbestemming in de gemeente. Om deze reden willen we de huidige P+R locaties behouden, aangezien ze bijdragen aan een evenredige verdeling van het verkeer in en rond de gemeente.

Relatie deelmobiliteit en P+R's

Het gebruik van deeltweewielers op de P+R's is in de afgelopen jaren gestegen. Dit vinden we positief. De groei biedt mogelijkheden om de functie van de P+R-terreinen de komende jaren verder te versterken. Hoewel deelscooters en deelfietsen nu op dezelfde wijze worden aangeboden op P+R's als op andere locaties binnen de gemeente, biedt dit geen garantie voor beschikbaarheid aan autoparkeerders. Zij kunnen namelijk voorafgaand aan hun reis nog niet een deeltweewieler reserveren. Een toekomstige verbetering zou zijn om reizigers meer zekerheid te bieden in het laatste deel van hun reis vanaf de P+R met deeltweewielers.



Een mogelijke impressie van P+R Reitdiep. De aanwezigheid van verschillende voorzieningen op de hub zorgt voor een aantrekkelijke ketenreis.

3.5 Locaties

Onderstaande kaart en tabel geven een overzicht van de hubs die we de komende jaren gaan realiseren of verbeteren.

Onderstaande kaart (zie pagina 26 en 27) geeft de eerste hublocaties weer en de bestaande hubs (stations en P+R-terreinen) waar we voorzieningen willen toevoegen. Zoals aangegeven zien we onderstaande kaart niet als het eindbeeld voor hubs. Met name aan de west-, zuidkant en de dorpen zien we 'witte vlekken' waar op dit moment nog geen hub is ingetekend maar waar we kansen willen aangrijpen om ook hier hubs te ontwikkelen. In dit uitvoeringsprogramma is budget gereserveerd om extra hubs te realiseren.

2023

Vooruitlopend op dit uitvoeringsprogramma hebben we in het Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit al aangegeven dat we deeltweewielers een fysieke plek in de openbare ruimte willen geven. Bij de start van de nieuwe vergunning voor deelscooters per november 2023 willen we deze ambitie concreet maken. Daarom willen we een aantal locaties waar het gebruik van deelmobiliteit hoog is van hubs voorzien. Deze hubs worden vanuit het Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit gerealiseerd.

Deelhubs

- Damsterplein
- Ossenmarkt
- Noorderplantsoen
- Friesestraatweg/Donghornsterpad
- Zernike Campus

OV-hubs

- Hoofdstation Oost
- Hoofdstation West

2024

Deelhubs

- Boterdiep
- Beren
- Floresstraat
- Linnaeusplein
- Edelsteenlaan
- Hoendiep
- Selwerd
- Siersteenlaan
- Zilverlaan/
Kobaltstraat

Wijkhubs

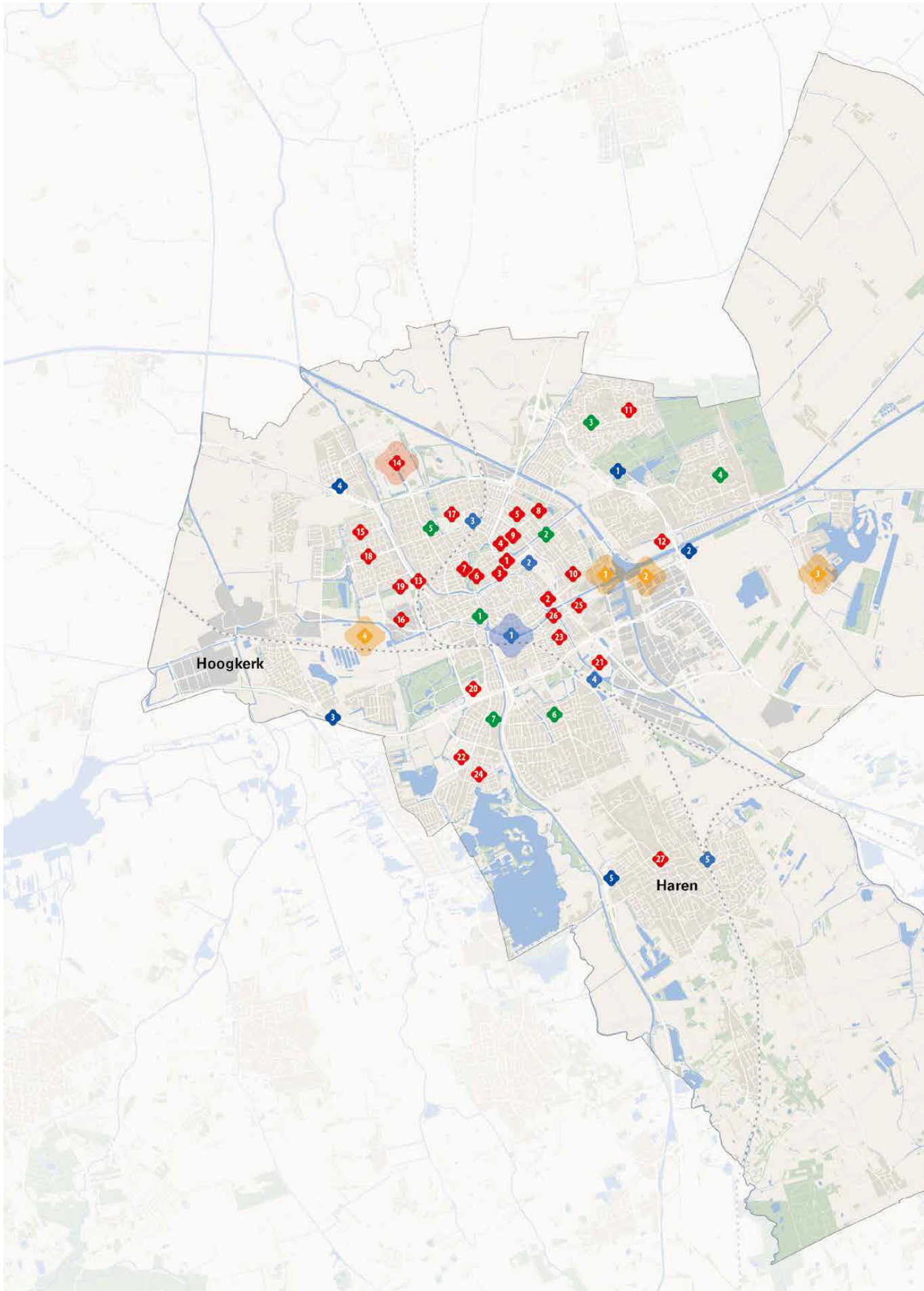
- Westerhaven

OV-hubs

- Groningen Europapark

P+R's

- Hoogkerk
- Meerstad
- Haren





Zoekgebied	Wijkindeling	Tijdsindicatie	Nr.
Deelhubs			
Boterdiep	Centrum	2024	- 1 -
Damsterplein	Centrum	2024	- 2 -
Ossenmarkt	Centrum	2024	- 3 -
Beren	Oude wijken	2024	- 4 -
Floresstraat	Oude wijken	2024	- 5 -
Grote Kruisstraat	Oude wijken	2024	- 6 -
Kerklaan	Oude wijken	2024	- 7 -
Korreweg / Ceramstraat	Oude wijken	2024	- 8 -
Korreweg / Eyssoniusstraat	Oude wijken	2024	- 9 -
Linneausplein	Oude wijken	2024	- 10 -
Beijum-Oost	Oost	2025	- 11 -
Oosterhoogebrug	Oost	2025	- 12 -
Friesestraatweg	West	2024	- 13 -
Zernike Campus	West	2024	- 14 -
Edelsteenlaan	West	2024	- 15 -
Hoendiep	West	2024	- 16 -
Selwerd	West	2024	- 17 -
Siersteenlaan	West	2024	- 18 -
Zilverlaan / Kobaltstraat	West	2024	- 19 -
Concourskwartier	Zuid	2025	- 20 -
Euroborg	Zuid	2025	- 21 -
Martini Ziekenhuis	Zuid	2025	- 22 -
Meeuwerderweg	Zuid	2025	- 23 -
S.O.J. Palmelaan	Zuid	2025	- 24 -
Sontplein	Zuid	2025	- 25 -
Trompbrug	Zuid	2025	- 26 -
Haren Centrum	Haren	2025	- 27 -
Wijkhubs			
Westerhaven	Centrum	2024	- 1 -
Oosterparkwijk	Oude wijken	2026-2030	- 2 -
Beijum-West	Oost	2026-2030	- 3 -
Lewenborg	Oost	2026-2030	- 4 -
Paddepoel	West	2026-2030	- 5 -
Helperplein	Zuid	2026-2030	- 6 -
Overwinningsplein	Zuid	2026-2030	- 7 -
OV-hub			
Hoofdstation (Noord/Oost/Zuid/West)	Centrum	2024	- 1 -
UMCG Noord	Centrum	2024	- 2 -
Groningen Noord	Oude wijken	2025	- 3 -
Groningen Europapark	Zuid	2024	- 4 -
Haren	Haren	2026	- 5 -
Ten Boer	Ten Boer	2026	- 6 -
P+R			
P+R Kardingse	Oost	2024	- 1 -
P+R Meerstad	Oost	2024	- 2 -
P+R Hoogkerk	West	2024	- 3 -
P+R Reitdiep	West	2024	- 4 -
P+R Haren	Haren	2024	- 5 -
Gebiedsontwikkelingen			
Stadshavens	Oude wijken	Nw Gebiedsontwikkeling	- 1 -
Eemskanaalzone	Oost	Nw Gebiedsontwikkeling	- 2 -
Meerstad	Oost	Nw Gebiedsontwikkeling	- 3 -
Suikerzijde	West	Nw Gebiedsontwikkeling	- 4 -

2025

Deelhubs

- Beijum-West
- Oosterhoogebrug
- Euroborg
- Martini Ziekenhuis
- Meeuwerderweg
- S.O.J. Palmelaan
- Sontplein
- Haren Centrum
- Trompbrug

OV-hubs

- Hoofdstation Noord
- Hoofdstation Zuid
- UMCG Noord
- Groningen Noord

P+R's

- Reitdiep
- Kardinges

2026

OV-hubs

- Haren
- Ten Boer

2027-2030

Deelhubs

- Concoursekwartier
- Korreweg/Ceramstraat
- Korreweg/Eyssoniusstraat

Wijkhubs

- Paddepoel
- Beijum-Oost
- Helperplein
- Lewenborg
- Overwinningsplein
- Wielewaalplein

Gebiedsontwikkeling

- Stadshavens
- Suikerzijde
- Eemskanaalzone
- Meerstad

Planning

In dit uitvoeringsprogramma reserveren we ruimte en budget om locaties toe te voegen aan bovenstaande lijsten om zo toe te kunnen werken naar een dekkend netwerk. De planning komt er daarmee als volgt uit te zien:

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
• 10 deelhubs	• 12 deelhubs	• 12 deelhubs	• 5 deelhubs	• 5 deelhubs	• 5 deelhubs	• 5 deelhubs
• 3 OV-hubs	• 2 OV-hubs	• 2 OV-hubs	• 2 wijkhubs	• 2 wijkhubs	• 2 wijkhubs	• 2 wijkhubs
• 3 P+R's	• 2 P+R's					

3.6 Algemene maatregelen

Ontwikkelen huisstijl

Ter bevordering van de herkenning en vindbaarheid van onze hubs willen we een vaste identiteit en uitstraling hante- ren. Er bestaat een landelijke identiteit voor hubs ontwikkeld in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de gemeenten Amsterdam, Den Haag, Eindhoven, Rotterdam en Utrecht en de provincie Zeeland. Doel van deze identiteit is het creëren van een landelijke uniformiteit voor deelmobiliteitshubs. Door een landelijke identi- teit voor hubs te gebruiken wordt het duidelijk voor de reizigers wat ze bij een hub kunnen verwachten.

Volgens deze identiteit voor hubs bestaat de inrichting van een hub altijd uit drie onderdelen:

- **Herkenning:** een hublocatie is herkenbaar door het hub-logo, het typerende kleurgebruik en een consistente vorm- taal. Deze herkenning zorgt ervoor dat reizigers weten wat voor plek dit is.
- **Overzicht:** op een hublocatie tref je meerdere vormen van (deel)mobiliteit aan. Een helder overzicht met royale pictogrammen is belangrijk, zodat deze snel leesbaar zijn en gemakkelijk te begrijpen, ook vanaf een grotere afstand. Een overzicht van services wordt kleiner getoond. Deze informatie wordt aangegeven op een bord met daarnaast pictogrammen op de grond.
- **Instructie:** in een aantal stappen wordt op het bord in begrijpelijke taal uitgelegd hoe het gebruik van een hub werkt. Een QR-code of URL geeft een directe link naar een website of app.

Naast de landelijke huisstijl heeft het Reisiviahub-programma in Groningen en Drenthe een eigen, regionale huisstijl. Deze is momenteel te herkennen aan de blauwe bordjes bij alle 57 hubs in Groningen en Drenthe, waaronder onze stations en de P+R. In tegenstelling tot de landelijke huisstijl richt de regionale huisstijl zich niet specifiek op deel- mobiliteit. We denken daarom dat de landelijke huisstijl en de regionale huisstijl goed samengaan. Het belangrijkste uitgangspunt is dat geplaatste bebording extra duidelijkheid geeft voor de reiziger.

We willen zo min mogelijk objecten en bebording toevoegen aan de openbare ruimte. Dit zorgt juist voor een romme- lig straatbeeld, terwijl we met hubs het tegenovergestelde willen nastreven. Toch willen we graag de voordelen benadrukken van het implementeren van de landelijke huisstijl voor deelmobiliteitshubs. Door deze uniforme stijl te hanteren, ondersteunen we landelijke consistentie en zorgen we ervoor dat de hubs gemakkelijk herkenbaar en vind- baar zijn, zelfs voor bezoekers van buiten de gemeente. We erkennen echter dat elke locatie uniek is, en daarom zullen we in samenwerking met onze ontwerpers zorgvuldig kijken naar de optimale inpassing van de hubs in de openbare ruimte. We willen een ontwerpessie organiseren met landschapsontwerpers, stedenbouwkundig ontwer- pers en het programma Leefkwaliteit, zodat we delen van de landelijke uniformiteit kunnen behouden, terwijl we tegelijkertijd rekening houden met de specifieke kenmerken en uitstraling van elke locatie.

Ontwikkelen communicatiestrategie

Voor het succes van de hubs is bekendheid ervan bij de bewoners, gebruikers en ondernemers van groot belang. Om verschillende doelgroepen te bereiken, ontwikkelen we een communicatiestrategie die het concept van een hub onder de aandacht brengt. We denken hierbij aan informatievoorziening over het gebruik van deelmobiliteit, de voor- delen van het parkeren van deelmobiliteit op hubs en het onder de aandacht brengen van ketenmobiliteit.

Hubs bij nieuwe ontwikkelgebieden

De gemeente Groningen bouwt in de komende tien jaar ongeveer 20.000 woningen bij. Een groot deel van deze woningen zullen worden gerealiseerd binnen de bestaande stad, bijvoorbeeld in Suikerzijde, Stadshavens en het Stationsgebied. De verdichting op deze locaties zorgt voor extra druk op de openbare ruimte. Het is extra belangrijk om hier aan de voorkant goed na te denken over mobiliteit.

In ons Uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit hebben we al aangegeven dat we kansen voor deelmobiliteit in nieuwe gebiedsontwikkelingen willen benutten. Op deze manier kunnen we minder ruimte reserveren voor autobezit en parkeren en tegelijkertijd goede alternatieven aanbieden. Met dit uitvoeringsprogramma sluiten we hierbij aan. Door de ontwikkeling van hubs mee te nemen in de ontwerp-opgave van nieuwe woonwijken hebben bewoners direct duurzame mobiliteitsopties voorhanden die een alternatief zijn voor de (eigen) auto. Tegelijkertijd vermindert dit de druk op de openbare ruimte. Dit biedt kansen voor andere activiteiten zoals spelen, ontmoeten en groen. Vanuit dit uitvoeringsprogramma zetten we ons in om binnen nieuwe gebiedsontwikkelingen ruimte ingepast te krijgen voor hubs en deelmobiliteit.

We werken op basis van onze eerste ervaringen met hubs een standaard uit die is te gebruiken bij de ontwikkeling van nieuwe woon-werkgebieden.

Pakketkluisen bij hubs

Gelijktijdig aan dit uitvoeringsprogramma wordt er een beleidskader pakketkluisen ontwikkeld. Dit kader geeft aan op welke locaties pakketkluisen gewenst zijn. Pakketkluisen in de openbare ruimte kunnen een ruimtelijke impact hebben op de omgeving. Het aanzicht van gebouwen, straten en pleinen kan worden aangetast doordat er extra obstakels worden toegevoegd. De bereikbaarheid en veiligheid van bepaalde plaatsen kan worden beïnvloed, omdat het zorgt voor een stroom van bezorgende partijen en mensen die hun pakket afhalen. Verder is de positieve impact van minder CO₂-uitstoot sterk afhankelijk van de locaties van de pakketkluisen. Als de locatie te ver weg is van de inwoners, zijn zij geneigd om met de auto het pakket op te halen.

We pakken als gemeente een regisserende rol op plaatsing van pakketkluisen in de openbare ruimte. Op het plaatsen van pakketkluisen binnen winkels of op particuliere gronden heeft de gemeente geen invloed. Dit kan dus blijven bestaan. We zien het voor ons om pakketkluisen in de openbare ruimte alleen toe te staan op hubs. Een open netwerk is daarbij een voorwaarde. Omdat onduidelijk is hoe lang de pakketkluis een oplossing is voor de bezorgende partijen, en de ontwikkelingen op dit gebied snel gaan, is het belangrijk dat de pakketkluisen verwijder- en verplaatsbaar zijn. Het moet daarnaast mogelijk zijn de pakketkluisen mee te laten groeien met het gebruik van de kluis en van de hub.

Vanuit dit uitvoeringsprogramma zien we in principe ruimte voor pakketkluisen op P+R locaties en wijkhubs. Op deelhubs zien we mogelijkheden om te experimenteren met (kleine) pakketkluisen.

4

Monitoring en evaluatie



4.1 Monitoring

Hoewel de P+R's nu bescheiden worden gemonitord, met eens per drie jaar een rapportage door Onderzoek, Informatie en Statistiek (OIS Groningen) over onderwerpen als bezettingsgraden en klanttevredenheid, streven we naar een intensievere aanpak. Met de implementatie van een hubnetwerk willen we een dynamisch monitoringssysteem ontwikkelen. Dit systeem geeft realtime inzicht in hubs aan de hand van diverse indicatoren, zoals deelmobiliteitsgebruik, OV-overstappen en parkeerdruk.

In 2023 zijn we begonnen met een pilot waarin de Oosterparkwijk-bewoners als 'burgerwetenschappers' bijdragen aan verkeerstellingen. Naast inzicht in mobiliteitspatronen biedt dit ook kansen voor dialoog met inwoners over lokale verkeerssituaties. We onderzoeken of dit kan bijdragen aan het dynamische monitoringsplatform voor hubs in de gemeente.

Bovendien willen we onderzoeken of het mogelijk is om een testgroep op te zetten om te monitoren of we onze vooraf gestelde doelen bereiken. Deze groep zal worden onderzocht op verschillende gebieden, zoals:

- Autobezit en -gebruik
- Hub-gebruik en ervaringen
- Sociaal-demografische kenmerken en verschillen in gebruik
- Vervangen vervoersmiddelen

Ter ondersteuning van deze monitoring willen we ook diverse data verzamelen, waaronder:

- Deelvoertuiggebruik
- Vergelijking van verschillende hub-typen op basis van hun voorzieningen
- Gebruik van voorzieningen vóór en na realisatie hub
- Herkomst en bestemming van reizigers
- Ontwikkelingen van nabijgelegen voorzieningen
- Parkeerdrukmetingen

De opgedane kennis kunnen we vervolgens ook gebruiken voor het opstellen van richtlijnen voor de uitbreiding van het hubnetwerk in gebiedsontwikkeling.



4.2 Evaluatie

We kiezen er strategisch voor om het hubnetwerk niet op voorhand vastomlijnd te hebben, maar om gefundeerde beslissingen te nemen op basis van praktijkervaringen. Daarbij hanteren we een ‘leren door te doen’-aanpak, welke we in diverse fases tot 2030 gaan uitrollen:

1. Oriëntatiefase (2023-2024)

- Realiseren van de eerste hubs op diverse locaties
- Eerste update gepland voor eind 2024
- Verzamelen van feedback van gebruikers en omwonenden

2. Uitrolfase (2025-2026)

- Snellere uitbreiding van het hubnetwerk op basis van de bevindingen uit de oriëntatiefase
- Tweede evaluatie eind 2026
- Implementeren van nieuwe acties en maatregelen op basis van de eerste evaluatie

3. Optimalisatiefase (2027-2028)

- Finetunen van het netwerk, zowel in termen van locaties als voorzieningen
- Derde evaluatie eind 2028
- Doorontwikkelen van hubs op basis van de resultaten van de tweede evaluatie

4. Consolidatiefase (2029-2030)

- Stabiliseren van het hubnetwerk en verzekeren van duurzame, langdurige werking
- Vierde evaluatie eind 2030
- Voorbereiden op de toekomst: onderzoek naar mogelijke uitbreidingen en aanpassingen na 2030

Tegen 2030 streven we ernaar een robuust en efficiënt hubnetwerk te hebben dat inspeelt op de huidige en toekomstige behoeften van onze bewoners en bezoekers. We willen een netwerk dat niet alleen optimaal verdeeld is over de gemeente, maar ook flexibel genoeg is om mee te evolueren met veranderende mobiliteitsbehoeften. Deze dynamische aanpak zorgt ervoor dat we proactief en flexibel kunnen reageren op onverwachte ontwikkelingen of nieuwe inzichten. Het stelt ons in staat om ons hubnetwerk voortdurend te optimaliseren en te verfijnen.

5

Participatie en organisatie



5.1 Participatie

Bij het vormgeven van hubs is het belangrijk om verschillende stakeholders te betrekken, met name omwonenden en ondernemers. Hun actieve deelname versterkt een goede integratie van de hubs in hun omgeving en zorgt dat ze voldoen aan de wensen en behoeften van de gebruikers.

Tijdens het gehele ontwikkelingsproces van de hubs onderhouden we nauwe banden met de gebiedsteams en wijkvernieuwingsinitiatieven, aangezien zij directe relaties hebben met de inwoners en ondernemers van de betreffende wijken. Hun inbreng verschaft ons waardevolle inzichten in lokale voorkeuren en zorgen, wat moet leiden tot hubs die goed aansluiten bij de lokale situatie.

Verder faciliteren we actieve participatie van belanghebbenden door hen uit te nodigen om ideeën en feedback te delen over hubs in hun directe leefomgeving. Er zijn tal van mogelijkheden voor deze betrokkenheid: van informatie-sessies tot wijkbijeenkomsten waar inwoners hun visies kunnen delen. Tijdens deze bijeenkomsten kunnen ze aspecten belichten die zij essentieel vinden, of het nu gaat om de beschikbaarheid van deelmobiliteit of het voorkomen van hinder door hinderlijk geparkeerde deeltweewielers.

Deze interactie met belanghebbenden is geen eenmalige inspanning, maar een vast onderdeel van ons beleid. Zo hebben we in het voorjaar van 2023 al input verzameld via het inwonerspanel over hun visie op hubs, zoals beschreven in hoofdstuk 2.2. We plannen om deze consultaties regelmatig te herhalen, of het nu via hetzelfde panel is, een online platform, of wijk specifieke enquêtes. Door deze consistente betrokkenheid garanderen we dat onze hubstrategieën niet alleen innovatief zijn, maar ook breed gedragen worden.



5.2 Organisatie

Voor een geslaagde realisatie van de hubs is een projectteam belangrijk. Met dit in gedachten, richten we een speciaal kernteam op voor de hubs, waarbij ieder onderdeel een toegewezen eindverantwoordelijke heeft. Hieronder vallen sleutelthema's als openbaar vervoer (OV), stadslogistiek, deelmobiliteit en de realisatie van fysieke hubs. Naast deze specifieke verantwoordelijkheden, draagt het kernteam ook de algemene zorg voor het monitoren en waarborgen van de voortgang van het project.

Het uitwerken en concreet maken van de fysieke hubs ligt in handen van een apart projectteam, dat wordt geleid door een ervaren projectleider. Deze projectleider heeft de taak om intensief samen te werken en te overleggen met diverse stakeholders. Dit betreft onder andere onze gebiedsteams, bedrijfsassociaties, wijkverenigingen en bestaande initiatieven zoals de vernieuwing van winkelcentra en andere projecten. Specifieke samenwerking en coördinatie met stakeholders zoals Campus Groningen wordt eveneens als prioriteit gezien.

De programmamanager mobiliteit is verantwoordelijk voor het coördineren en in lijn brengen van dit uitvoeringsprogramma met andere lopende programma's binnen Stadsontwikkeling. Terwijl het kernteam voor de hubs het initiatief zal nemen bij de realisatie van de meeste deelhubs en P+R-locaties, zullen ze bij de overgrote meerderheid van wijkhubs en OV-hubs proactief samenwerken en integreren met al lopende projecten.

6

Financiën

Om de maatregelen beschreven in dit uitvoeringsprogramma uit te kunnen voeren, zijn financiële middelen nodig. Dit is een pré voor het daadwerkelijk kunnen realiseren van hubs, aantrekkelijke ketenreizen te faciliteren, bestaande plekken te versterken en om openbare ruimte efficiënter te kunnen gebruiken. Daarom is het noodzakelijk dat we voor meerdere jaren financiële middelen reserveren om continuïteit te bieden en de doelen uit dit uitvoeringsprogramma te kunnen halen.

Deze financiële middelen zijn onderdeel van het deelprogramma Mobiliteit. Ze worden jaarlijks voorgelegd als onderdeel van de begrotingscyclus aan de raad. Het betreft in dit hoofdstuk enkel de financiering van projectkosten die voortkomen uit het uitvoeringsprogramma.

6.1 Budget

Bij het financieren van de diverse componenten van de hubs, maken we gebruik van verschillende budgetten uit diverse deelprogramma's. Een voorbeeld hiervan is de financiering van pakketkluisen. Deze komen niet uit het budget van dit uitvoeringsprogramma, maar worden bekostigd vanuit het deelprogramma Logistiek. Op dezelfde manier worden de monitoring en evaluatie van de hubs gefinancierd vanuit de onderzoeksmiddelen van het Meerjarenprogramma Mobiliteit. Ook fietskluisen en fietsparkeervoorzieningen worden niet vanuit dit uitvoeringsprogramma gefinancierd, maar vanuit andere uitvoeringsprogramma's. Daarnaast bestaat er een hechte samenwerking met het uitvoeringsprogramma Deelmobiliteit (2022), voornamelijk op het gebied van de deelhubs.

De inzet van deze financiële middelen is als volgt:

Bestemming	Bedragen x € 1000,-						
	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Realisatie van deelhubs	60	70	70	30	30	30	30
Realisatie van wijkhubs				50	50	50	50
Realisatie van OV-hubs	20	10	10				
P+R terreinen	20	20	20	20	20	20	20
Totaal	100	100	100	100	100	100	100

6.2 Subsidiemogelijkheden

Hubs bieden mobiliteitsopties voor zowel Groningse inwoners als voor bezoekers van buiten de gemeente. Bij de realisatie van hubs kijken we daarom naar mogelijkheden voor cofinanciering en subsidies op Europees, nationaal, provinciaal en regionaal niveau. Hiermee streven we ernaar het aantal hubs en de bijbehorende voorzieningen verder te vergroten en te verbeteren. Er zijn indicaties dat zowel de Provincie Groningen als het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat subsidies beschikbaar zullen stellen ter ondersteuning van hubontwikkelingen.



Colofon

Projectteam

Natascha Agricola

Jim Klooster

Thijs Oost

Koen Olde Monnikhof

Ginet Walraven

Grafische vormgeving

Vision d-sign

Visualisaties

Initio

Anne Mérat

Fotografie

Koen Olde Monnikhof

Bestuurlijke vaststelling

29 november 2023

