JUNI 2020, NUMMER 2, JAARGANG 1

€29,95

Mobiliteits Platform

TrafficSupply
getting you there

GETTING YOU THERE

TrafficSupply is dé grootste online aanbieder van verkeers-, tekst- en informatieborden en parkeer-gerelateerde producten.

TrafficSupply bestaat uit meerdere webshopconcepten in Traffic, Parking & Safety.

SignEditor™
Ontdek onze unieke ontwerpmodule met alle modellen veiligheids-, informatie- en de officiële COVID-19 borden.

www.trafficsupply.nl

+31 (0)38 79 200 70
Lindenhof 7 - 8051 DD Hattem Netherlands

Mbo-4 opleiding VRI technicus
Start: september 2020

Cursus: Basiscursus Verkeerslichten
Start: 24 september 2020

Post-hbo opleiding Verkeerskunde
Start: 25 september 2020

Post-hbo opleiding Parkeren
Start: 2 oktober 2020

Cursus: Specificatie voertuigafhankelijke regeling
Start: 27 oktober 2020

Cursus: Aanbesteden en beheren van verkeerslichten
Start: 13 oktober 2020

Cursus: Aanpak verkeersveiligheidsknelpunten
Start: 27 oktober 2020

Post-hbo opleiding Verkeersplanologie
Start: 30 oktober 2020

Cursus: Basis Verkeersveiligheid
Start: 3 november 2020

Masterclass Human Factors
Start: 4 november 2020

NIEUW
Cursus Schaalsprong Fiets
start najaar 2020

076 513 66 00 | educatie@dtvconsultants.nl | dtvconsultants.nl

René van Haaren
Teamleider VRI bij Spie
Stuurt zijn medewerkers graag naar de mbo-4 opleiding VRI technicus

"We zien echt een vooruitgang in de kwaliteit van het werk van onze mensen. Tegelijkertijd is het commercieel gezien nuttig om aantoonbaar gecertificeerde medewerkers te kunnen leveren. En is er een aanzienlijke verbetering in rapportages en verslaglegging."

DTV CONSULTANTS

Kansen

Voor u ligt het tweede nummer van MobiliteitsPlatform. Waar we bij het ter perse gaan van het vorige nummer nog slechts de schaduw van een naderende coronawolk konden zien, is dit nummer vrijwel geheel gemaakt tijdens de crisis zelf. Een spannende maar ook interessante tijd, waarin ook nieuwe kansen zijn ontstaan.

Het thema van dit nummer is 'voetgangers'. De voetganger loopt al steeds meer het bewustzijn van beleidsmakers en beheerders van de openbare ruimte binnen, maar krijgt nu de gelegenheid om op volle vaart de belangstelling op te eisen. Individueel vervoer is immers – uit gezondheidsoogpunt – het veiligste, als je dan toch de deur uit moet, en lopen is dé oorspronkelijke actieve modaliteit.

Overal wordt ruimte gemaakt, voor de burger, de mens, de voetganger. Maar krijgt de voetganger dan nu ook eindelijk de ruimte – zowel letterlijk als figuurlijk – die ze verdient? Laten we het hopen. In het hoofdartikel van dit nummer komt Hilda Snippe aan het woord, voorzitter van de Werkgroep Toegankelijkheid in de gemeente Leeuwarden én ervaringsdeskundige. "Je hebt onze ogen geopend", kreeg ze te horen van politie en brandweer toen ze op eigen initiatief mee ging 'schouwen'. Zou er ook voor deze groep, de mindervalide weggebruiker en mensen met een beperking, voldoende ruimte zijn en blijven, ook in een anderhalvemeter-samenleving?

De meest verantwoorde manier van forenzen is nu natuurlijk het volledig ontwijken van mobiliteit: thuiswerken. Volgens mij hebben zelden zoveel mensen tegelijkertijd moeten wennen aan videocalls, zelf de koffie zetten en op zichzelf teruggeworpen zijn. Toch biedt ook die schaduwkant kansen – als een deel van de medewerkers, een deel van de tijd, blijft thuiswerken is er van een fileprobleem immers al geen sprake meer. Scheelt ook een hoop milieuschade.

Dan blijft natuurlijk wel het gemis van contact met collega's en professionals uit het werkveld, maar zelfs dat is digitaal te ondervangen, zo bleek tijdens ons eerste eigen online Verbindingsfestival. Gelukkig maar, want juist nu is het gevoel van verbondenheid van essentieel belang om een groot verschil te kunnen maken na een donkere coronawolk.

Namens het team van MobiliteitsPlatform,
Marcel Slofstra, eindredacteur

Jan Willem Kerssies

Nettie Bakker

Marcel Slofstra

PTV GROUP
the mind of movement

PTV VISWALK

Dé perfecte tool om voetgangersstromen in beeld te krijgen en te optimaliseren

Test PTV Viswalk 30 dagen gratis!

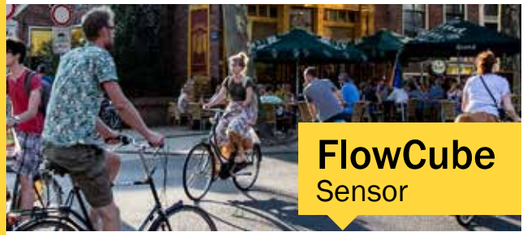
Breng voetgangers tot het kleinste detail in kaart en kom tot een optimale inrichting. PTV Viswalk is niet alleen te gebruiken in verkeerssituaties, maar bijvoorbeeld ook voor vaste looproutes in gebouwen en winkels.

PTV Viswalk wordt gebruikt voor o.a het simuleren van voetgangers in:

Vliegvelden Stations Gebouwen

Meer weten? Neem contact op via: +31 (0) 346 581 600 of info.nl@ptvgroup.com

Technolution



Nederlanders pakken meer en meer de fiets en fietsen lijkt ook de oplossing om de stad leefbaarder te maken. Maar hoe meet, monitor en reguleer je deze fietsstromen en faciliteer je de 1,5 meter samenleving? Technolution helpt u hierbij met betrouwbare live informatie via FlowCube.

www.technolution.nl / +31 (0) 182 59 4000

Roelofs

VERKEERSONDERZOEK VANUIT DE LUCHT

INZET VAN DRONES GEEFT MEER INZICHT IN VERKEERSPATRONEN

De voordelen:

- Exacte gegevens omtrent verkeersstromen, snelheid acceleratie, oversteekbaarheid, wachtrijen en verliestijden
- Betrouwbaar, gedetailleerd onderzoek zonder beïnvloeding van het verkeersgedrag
- Volledig verkeersonderzoek, zonder tussenkomst van personen
- Hulpmiddel om de veiligheid te verbeteren
- Perfect communicatie- instrument voor organisaties, burgers en politiek
- Resultaten bruikbaar voor oplossingen met behulp van verkeerskundige programma's als VISSIM en COCON
- Kostenefficiënt

WWW.ROELOFSGROEP.NL

Vestigingen in Den Ham, Sneek, Stadskanaal, Steenwijk, Spijkenisse, Veenendaal en Weesp

Meer waarde aan ruimte

Inhoud

3	Voorwoord
6	Nieuws
8	Leeuwarden, te voet
14	Lopen als het vervoermiddel van de stad
16	Ommetjes belangrijk voor voetgangers
17	Blog: vergeet de voetganger niet
18	Een integrale benadering van crowdmanagement
20	Serie: De straat op maat
22	Veiligheid voor fietser én voetganger
23	'We moeten meer weten over fiets- en voetgangers en ov-bezettingsgraden'
24	Tour de Force actueel: "Aandacht voor bestuurlijke versnippering"
26	Verbindingsfestival: digitale verbinding die werkt
27	Ook na de crisis moeten we blijven fietsen
29	Ideaal moment om te investeren in fietspaden
30	Green Team Twente promoot de toekomst van waterstof
31	'UpCycling' winnaar 'Fietspad van de toekomst'
32	ITS en Fiets: Corona-proof fietsen
34	Focus op fietsers
36	Anderhalvemeterproof naar het werk
38	Structureel ander reisgedrag Met MaaS
40	"We moeten klaar zijn voor de toekomst"
43	Van evenementenvloer tot fietspad
44	Talking Bikes: Siemens Mobility maakt fietsers digitaal zichtbaar
46	Hoe anderhalve meter op stations kan werken
47	Column Elise Fikse: quarantainenostalgie
48	Parkeerkatern
49	Parkeernieuws
50	De Parkeermeneer: Data in tijden van corona
52	Pilot om doorgaand verkeer met verschillende data in kaart te brengen
54	Open parkeerdata
56	Nooit meer verdwalen in parkeergarages
58	Parkeerdata: meer kennis door meer data
60	Het Parkeerpanel
62	Data heeft ook gevoel!
63	Colofon

College van Rijksadviseurs publiceert 'Naar een gezonde stad te voet'

Lopen veraangenamen in vier soorten stadswijken

Lopen in stedelijke gebieden kan aan populariteit winnen door de kwaliteit van een wandeling te vergroten. Dit blijkt uit onderzoek in opdracht van het College van Rijksadviseurs. In de publicatie 'Naar een gezonde stad te voet' laten de Rijksadvieurs zien wat meer ruimte voor lopen kan opleveren voor vier heel verschillende stadswijken.

Talloze onderzoeken bevestigen dat lopen veel voordelen heeft, schrijft het college: lopen is gezond, duurzaam en goedkoop. Het is alleen vaak niet de snelste manier om op je bestemming te komen. Daarom is het zaak routes zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Mensen kiezen bijvoorbeeld eerder voor lopen als ze ook andere voordelen ervan ervaren. Zo zorgt lopen voor gezonde beweging, kun je tijdens een wandeling inspiratie opdoen en misschien kun je gezellig samen lopen. Ook biedt een omgeving waarin veel wordt gelopen meer mogelijkheden voor vergroening en verdichting.

Vier stadswijken

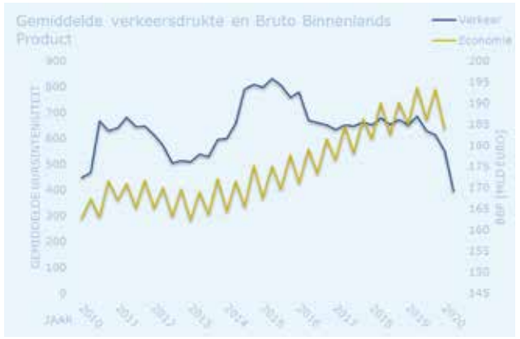
In opdracht van het College van Rijksadviseurs heeft het ontwerpbureau Felixx Landscape Architects and Planners samen met stadspsycholoog Sander van der Ham vier verschillende Rotterdamse wijken onder de loep genomen. Het gaat om een stadsvernieuwingswijk, een naoorlogse wijk, een jarentachtigwijk met woonerven en een industriegebied. Ze doen voorstellen voor ingrepen die een wandeling in deze wijken kunnen veraangenamen en die ook passen bij de plek. Ze laten bovendien zien hoe lopen een positieve bijdrage kan leveren aan verschillende maatschappelijke opgaven. Hun voorgestelde ingrepen zetten de mens centraal en geven de voetganger ruimte en vooral kwaliteit onderweg. Meer lopen heeft ook als resultaat dat een stad op een nieuwe manier tot bloei komt. Tegelijkertijd draagt een keuze voor lopen (in plaats van de auto) ook positief bij aan actuele stedelijke opgaven als kansengelijkheid, klimaatadaptatie, emissiereductie, verdichting en economische vitaliteit.

De brochure is aan te vragen via Rijksadviseurs@rijksoverheid.nl of te downloaden op www.collegevanrijksadviseurs.nl

NDW schrijft Corona-data blogs voor Nieuwsbrief Verkeerskunde

Corona-effecten op verkeer

Bas Turpijn, verkeerskundige en data-analist bij NDW schrijft sinds het begin van de coronacrisis wekelijks een nieuws- en datablog over coronaeffecten op het verkeer op basis van NDW-en andere databronnen. Deze data geven een indruk van het vracht- en personenverkeer op het hoofd- en onderliggend wegennet en van de fietsmobiliteit in de regio's Rijnmond en IJsselstreek.
Deze verrijkte NDW-gegevens worden verwerkt in grafieken over de hele coronaperiode, of zelfs over langere perioden, zodat met name het verloop van de mobiliteitseffecten zichtbaar wordt. De NDW-data van het weg- en fietsverkeer worden verrijkt met data uit andere bronnen, zoals die van CPB- en CBS-onderzoeksgegevens, bijvoorbeeld over de economie. Deze gegevens tonen bijvoorbeeld de relatie verkeersdrukte en BBP per kwartaal vanaf 2010 tot nu. Hierin is dan ook het economische dieptepunt in 2012 te zien. Zowel tijdens deze crisis als tijdens de huidige coronacrisis nam de verkeersdrukte met enkele 10-tallen procenten af. Opvallend is dat het dieptepunt van de coronacrisis al binnen een paar weken werd bereikt.
"Tenminste", schrijft Turpijn, "als we het dieptepunt achter de rug hebben." Bas Turpijn schrijft zijn analyses (één- of tweewekelijks) zolang er sprake is van een afwijkend verkeersbeeld als gevolg van de coronacrisis. Volg de NDW-data-analyses via de nieuwsbrief van Verkeerskunde: www.verkeerskunde.nl/nieuwsbrief



Figuur: Ontwikkeling verkeer en economie per kwartaal 2010 – 2020. (bron: NDW, CBS, CPB)

Volg ook het laatste nieuws van Mobiliteitsplatform op: www.mobiliteitsplatform.nl/nieuwsbrief

Platform Ruimte voor Lopen presenteert

Twee notities over de anderhalvemetersamenleving

Redactie

CROW-Fietsberaad, Tour de Force, GNMI en het platform Ruimte voor Lopen hebben twee notities gepubliceerd over hoe gemeenten om kunnen gaan met de anderhalvemeter-richtlijn op straat. Het betreft twee eerste versies van de notities 'Verkeersmaatregelen rond opstarten basisonderwijs 11 mei 2020' en 'Stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving'.
Langzamerhand komt de stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving weer op gang. Als één van de eerste versoepelingen van de coronabeperkingen is op 11 mei 2020 het basisonderwijs weer opgestart. Voor onbepaalde tijd zal ook het stedelijke verkeer moeten voldoen aan de RIVM-richtlijn.
Op bepaalde locaties zal daar extra ruimte voor nodig zijn. Bovendien komen er nieuwe ruimteclaims voort uit verandering in de vervoerwijze en nieuwe (economische) activiteiten in de openbare ruimte. Veel gemeenten zijn al druk bezig met het ontwikkelen en uitvoeren van tijdelijke maatregelen om dit in goede banen te leiden. Om gemeenten hierbij te helpen hebben de vier partijen twee notities opgesteld.

Notitie Verkeersmaatregelen rond opstarten basisonderwijs 11 mei 2020

In deze notitie wordt verkend welke verkeersmaatregelen gemeenten kunnen nemen om het verkeer rond basisscholen verantwoord en veilig af te wikkelen. Als één van de eerste versoepelingen van de coronabeperkingen zijn op 11 mei het basisonderwijs, de kinderdagverblijven en de buitenschoolse opvang weer (deels) open gegaan. In deze notitie leggen de partnerpartijen de focus op de directe schoolomgeving. Uitgangspunt is de anderhalvemeter-richtlijn van het RIVM. Daarnaast is in het Protocol Opstart Basisonderwijs bepaald dat ouders niet in de school of op het schoolplein mogen komen. Natuurlijk kunnen zich ook problemen voordoen op de routes naar de scholen, met name op oversteekplekken waar voetgangers en fietsers moeten wachten. Daarvoor wordt verwezen naar de tweede notitie.

Notitie Stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving

Deze notitie gaat over maatregelen die gemeenten kunnen nemen om ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en activiteiten. Langzamerhand komt ook de stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving op gang. Voor onbepaalde tijd zal ook het stedelijke verkeer moeten voldoen aan de RIVM-norm. Op bepaalde locaties zal daar extra ruimte voor nodig zijn. Bovendien komen er nieuwe ruimteclaims voort uit verandering in de vervoerwijze en nieuwe activiteiten in de openbare ruimte. De notitie gaat in op extra ruimteclaims, knelpunten voor voetgangers en fietsers en op relevante daarnaast op maatregelen.

De notities zijn te downloaden op www.ruimtevoorlopen.nl

KEYPOINT CONSULTANCY
Duurzaam en innovatief voorsorteren op vooruitgang
OPENBAAR VERVOER | DIGITALISERING
FIETS | INTELLIGENTE TRANSPORT SYSTEMEN

Ook voor oplossingen buiten de gebaande paden
Enschede • Utrecht • www.keypoint.eu • info@keypoint.eu

Wat doet Trajan?
Wij verzamelen, verwerken, analyseren en rapporteren data, met natuurlijk een passend advies. Trajan brengt problemen en oplossingen overzichtelijk in kaart en denkt mee naar oplossingen voor al uw mobiliteitsvraagstukken.

Voetgangers
Aantallen, cijfers en nummers zijn niet altijd het antwoord in verkeersonderzoek. De ervaringen en meningen van verkeersdeelnemers zijn bij het vinden van sommige mobiliteitsoplossingen onmisbaar.

WG-plein 516 I 1054SJ AMSTERDAM
info@trajan.nl I www.trajan.nl

Leeuwarden, te voet

Olifantenpaadjes, humor en kennis

De voetganger hoog op de politieke agenda en een actief voetgangersbeleid, dat wordt in Leeuwarden en in de provincie Fryslân mede vormgegeven door stedenbouwkundige Jos van Langen, wiens grootste lol is om olifantenpaadjes en karrensporen te ontwikkelen. Hilda Snippe, voorzitter van de Werkgroep Toegankelijkheid, ondersteunt de gemeente met ervaringsdeskundigheid en humor. Sjoerd Nota voorziet de gemeente en provincie van de nieuwste inzichten over Shared Space. Zij allen spelen ook een rol in het programma van het derde Nationaal Voetgangerscongres dit najaar in Leeuwarden.

Nettie Bakker

Jos van Langen is stedenbouwkundige voor de gemeente Leeuwarden. De Friese hoofdstad maakt sinds een gemeentelijke herindeling in 2018 deel uit van een uitgebreide gemeente met onder meer de dorpen Stiens en Grou. “Dit geeft met name de dorpsbewoners binnen de gemeente Leeuwarden meer slagkracht dan voorheen”, zegt Van Langen. Voor Van Langen zelf betekent het vooral dat zijn ‘speeltuin’ nóg groter is geworden, want het uitoefenen van zijn stedenbouwkundige functie ziet hij niet als werk, maar als één groot feest. Als kind bouwde Van Langen met zijn broer al fanatiek forten, compleet met grachten en bruggen. Van Langen werd stedenbouwer, zijn broer waterbouwkundige. Later als krantenjongen kwam er nog een dimensie bij: “Ik sneed waar mogelijk de route af en dat zit sindsdien in mijn DNA.”

Gereedschapskist

Zijn grote voorbeeld, stedenbouwkundige Jan Gehl, publiceerde in 1978 het boek ‘Leven tussen huizen [*]’. Hierin vond Van Langen de bevestiging van wat hij al jaren dacht: ‘Olifantenpaadjes en karrensporen doen ertoe in een wijk’. “Het kunnen afsnijden van routes en het creëren van informele routes voor voetgangers en fietsers zit dus altijd in mijn gereedschapskist. Het is een houding van mij, die ik ook graag terug zou zien in de opleidingen voor stedenbouwers en verkeerskundigen. Er kwam op een gegeven moment aandacht voor vrijliggende fietspaden, nu mag er meer aandacht komen voor voetgangersdoorsteekjes.” Eerder werkte Van Langen in Apeldoorn en ontwierp er brede poorten in een huizenrij. Geen gangetjes tussen woonblokken, maar brede poorten, waar kinderen zich beschut en veilig voelen, kunnen spelen en rolschaatsen. “Toentertijd een gedurfd ontwerp.”

Karrenspoor of keerlus

“Nu bekijk ik het ook praktisch”, zegt Van Langen. “In doodlopende straten moet je bijvoorbeeld een keerlus maken voor de vuilniswagen. Dat gaat al gauw ten koste van grondexploitatie.” Doodlopende wegen zijn op zich al een dodelijke uitvinding, merkt hij op. “Niet alleen voor de vuilniswagen, maar ook voor bewoners. Hetzelfde geldt voor fiets- en vaarroutes. Ik kijk dan naar doorsteekjes, naar een olifantenpaadje om een ommetje te kunnen maken, of een karrenspoor waar de vuilniswagen door kan rijden in plaats van te keren.”

Oeverparken

Van Langen kijkt ook met bijzondere belangstelling naar het historische karakter van routes. “Typisch in Fryslân is dat het vaar-en het wegennet gescheiden systemen zijn die elkaar vaker kruisen dan dat ze parallel lopen. Ook op die gescheiden vaarwegen in en rond de stad heeft van Langen zijn oog laten vallen. Hier ziet hij ruimte voor aaneengesloten oeverparken voor voetgangers en fietsen, zowel voor routes, als voor ommetjes en verblijf. “Ook voor het recreatieve vaarverkeer wordt het dan interessant, met name voor sloepvaren.”

Van Langen praat met verve over de ontwikkeling van de oevers van de Potmarge, een eeuwenoud riviertje ten zuiden van Leeuwarden dat zowel veengebieden als grote buitenverblijven ontsloot. Stad inwaarts werden de zijarmen - de zogenaamde opvaarten - van het riviertje gedempt en de oevers kwamen in privébezit. In 2000 is het riviertje uitgebaggerd en is een van de oevers al ontsloten voor fiets- en wandelverkeer. “Dit wordt al zo goed gebruikt dat we nu ook kijken naar de andere oever om daar een wandelpark te maken.”

Van Langen botst in zijn enthousiasme wel eens met verkeerskundige normen, bijvoorbeeld over parkeerplaatsen, maar ook dan probeert hij daar creatief mee om te gaan. Hij noemt de parallelwegen langs de Leeuwarder rondweg. “Hier hebben we bomen geplant tussen de parkeerplaatsen. Bewoners zeggen nu: ‘We wonen aan een laan in plaats van aan de rondweg’.”

Met dezelfde aandacht kijkt van Langen naar oude kerkepaden en spoorlijnen. Zo ontwikkelt hij het hele gemeentelijke tracé van het ‘Dokkumer lokaaltje’, een oude spoorlijn van Leeuwarden naar Dokkum, dat dwars over het terrein van het nieuwe Cambuurstadion loopt. “We leggen hier de betonplaten van een gesloopte fabriek op de plaats van het spoor en we ontwikkelen de omgeving samen met bewoners: ‘Wat willen jullie, waar is behoefte aan?’” Ook dit tracé moet één groot leisurepark worden. “We herstellen bijvoorbeeld authentieke wachthuisjes, die we ook toegankelijk maken voor minder valide mensen. We kunnen niet het hele gebied toegankelijk maken, maar er wel voor zorgen dat iedereen er kan komen om het gebied te ervaren.”

Jos van Langen: “Het karrenpad in het Leeuwarder buurtschap Techum is ontworpen in 2005. Dit karrenpad heeft last van kinderziektes, de boogstralen zijn te krap waardoor het voor de vuilniswagen niet werkt, maar voor de voetgangers wel.”

Jos van Langen: “Voor Techum heb ik ook een olifantenpad ontworpen, dat bedoeld is als binnen-doorroute naar de basisschool. Ik had vroeger een krantenwijk en sneed waar mogelijk de route af, dat zit in mijn DNA.”

Jos van Langen: “Voor Stiens heb ik een nieuwbouwplan Steenslân - Stiens heette vroeger Steens - gemaakt voor 80 woningen, waarbij een deel direct grenst aan het water. Alle woonstraten lopen dood op een nieuwe vaart die twee jaar geleden is gegraven. In noord-zuidrichting heb ik karrensporen toegevoegd, met ruime boogstralen voor de vuilniswagen. Zo kunnen bewoners lopend een ommetje maken door hun nieuwe buurt. De nieuwe brug is heeft een doorvaarthoogte van 2,5 meter. Dit is al een verbeterde variant van ‘het Karrenspoor’.

Werkgroep Toegankelijkheid
En met ‘toegankelijkheid’ in Leeuwarden komt al gauw Hilda Snippe in beeld, vaak letterlijk, “want je moet jezelf ook zichtbaar maken”, zegt de voorzitter van de Werkgroep Toegankelijkheid. Twee jaar geleden zat ze, gedurende het hele jaar dat Leeuwarden Culturele hoofdstad van Europa was, één dag per week in het publieke informatiecentrum, samen met haar blikvanger, haar geleidehond. Dit beviel haar zo goed dat ze tegenwoordig twee dagen per week in het gemeentehuis ‘kantoor’ houdt.

Beperkingsoverschrijdend denken
Snippe is slechtziend en daardoor een ervaringsdeskundige mindervalide weggebruiker. Met hond of stok toetst ze dag in dag uit de toegankelijkheid van de openbare ruimte in de gemeente Leeuwarden. Met deze ervaringen, die van mensen met andere beperkingen in de werkgroep, en haar groeiende vermogen om beperkingsoverschrijdend te denken, ontwikkelt ze zich gaandeweg tot ‘vanzelfsprekend’ adviseur voor de gemeente. “Eerder adviseerden we veelal nog op eigen initiatief, nu worden we gevraagd om mee te denken over nieuwe plannen en toetsen we nieuwe weginrichting en gebouwen.” Snippe vindt dat je je als belangenbehartiger niet hoogdravend moet opstellen, maar juist handvatten moet bieden. “Het liefst met een beetje humor. En je kunt zelf ook heel creatief zijn.” Ze noemt het plan om een hellingbaan te bouwen aan de verhoogde hoofdingang van het gemeentehuis. “Een betere oplossing leek ons om de draaideur aan de achterzijde van het gebouw te verbreden, zodat rolstoelers en mensen met een geleidehond erdoor kunnen. Hier zijn bovendien de invalidenparkeerplaatsen.”

Snippe’s werkgroep maakt deel uit van de Arriva-klankbordgroep voor het stadsvervoer. “We namen eens de wethouder en ambtenaren mee voor een busreis, waarbij iedereen een ‘beperking’ kreeg: een rolstoel of ‘blinddoekbril’ met taststok. De wethouder zei: ‘ik zet die bril wel op in de bus’. “Nee”, zei ik, “want hoe denk je als slechtziende in die bus te komen? Eenmaal in de bus zei de wethouder: ‘wat is die bus lang!’ ‘Nou niet langer dan normaal’, zei ik.” Eigenlijk zou iedere architect, wethouder en verkeerskundige met een ervaringsdeskundige een ontwerp en uitvoering fysiek moeten doorlopen, vindt Snippe. “Er zijn natuurlijk officiële schouwers van gebouwen, zoals politie en brandweer. Ik heb eens gezegd: Ik wil mee. Achteraf zeiden ze: ‘Je hebt onze ogen geopend’.”

‘Iedereen doet mee’
Mensen met een beperking krijgen de laatste jaren ook ‘steun van buitenaf’. Zo heeft de provincie Fryslan in samenwerking met Friese gemeenten eind 2018 het internationale Charter for Walking ondertekend. De werkgroep Toegankelijkheid maakt in het kader van de gemeentelijke Taskforce Toegankelijkheid 2018-2028 actief werk van een Lokale Inclusie Agenda in het kader van het in 2016 in werking getreden VN-verdrag Handicap. Vorig jaar september ondertekende de gemeente Leeuwarden het Manifest ‘Iedereen doet mee’ tijdens de tweede brede werkconferentie ‘Leeuwarden Toegankelijk’, waarbij behoeften werden geïnventariseerd en geprioriteerd. Dit leidde tot de eerste Leeuwarder Inclusie-Agenda, volgens het VNG-model dat op 5 februari van dit jaar door de Raad werd aangenomen. [*]

Maar Snippe houdt het vooral op haar eigen directe en lokale manier van werken. “In de stad of het dorp waar je woont ken je alle routes en locaties en ga je makkelijker in gesprek. Als ik bij een winkel op een bord op de stoep stuit, loop ik naar binnen en vraag waarom dat bord dáár staat. Als je het gewoon vraagt, krijg je vaak een goed gesprek en zijn mensen bereid het bord te verplaatsen, vooral omdat ze zich er vaak niet bewust van zijn. ‘Goed dat je het zegt’, hoor ik dan.”

Andere klinkertjes
Dan komen we op shared space en geleidelijnen. “Een glad loopvlak in een shared space-gebied is fijn voor mensen in een rolstoel, maar een drama voor blinden en slechtzienden.” Toch pleit Snippe beslist niet overal voor de reguliere geleidelijnen. Een reep gras, even andere klinkertjes of kleurmarkering in contrast kunnen net zo goed geleidepunten zijn. “Je moet vooral begrijpen waarom je iets doet. Als je afritjes in een stoeprand maakt voor een rolstoel, bedenk dan waar je het doet. Leg ze niet precies in de ronding van een kruispunt, maar net na de bocht. Ook putjes of een afvoer kunnen obstakels zijn voor een rollator of rolstoel. Ook hier is het van belang dat de samenwerking met ervaringsdeskundigen een grotere stem krijgt.”

Shared-Space kennis
Sjoerd Nota, adviseur en onderzoeker bij het onafhankelijke Friese kenniscentrum Shared Space vertelt over de laatste kennis en inzichten op dit vlak. “Vorig jaar hebben we voor de Friese overheden samen met studenten van NHL Stenden Hogeschool twee grootschalige onderzoeken uitgevoerd naar de positie van de voetganger in het kader van het ondertekenen van het Charter for Walking [*]. We hebben hiervoor in samenwerking met Wandelnet een methodiek ontwikkeld om systematisch te kijken naar inrichtingsniveau, beleid en uitvoering. Daarvoor hebben we per stad of dorp de twee belangrijkste looproutes beoordeeld.[*]. Momenteel onderzoekt een afstudeerder de positie van de voetgangers in recente Shared Space-toepassingen in Noord-Nederland. Ook hebben studenten de toegankelijkheid van een aantal Shared Space-gebieden ‘bekeken’ door de ‘ogen’ van blinden en slechtzienden en gingen samen met ervaringsdeskundigen de straat op.” Nota verwacht hun eindresultaten nog voor de zomer.

Omgekeerd ontwerpen
De inzichten uit deze onderzoeken zeggen Nota dat voetgangers nog steeds onderaan de ontwerpketen zit. “Hierbij ontbreekt bovendien vaak ook het besef dat de voetganger niet altijd en alleen een verkeersdeelnemer is, maar ook kan verblijven. De voetganger heeft dus niet alleen voetpaden nodig, maar ook ruimte voor spontane ontmoetingen, of om even uit te rusten.” Ook bij de directheid van de routes gaat het vaak mis, zegt Nota. “Als de focus in het ontwerp ligt op ruimte en routes voor auto en fiets, dan moet de voetganger maar even omlopen. Dat leidt tot rare situaties. Want als je de kortste weg niet organiseert, dan neemt de voetganger die vanzelf wel. Zo veronderstelt een zebrapad dat die route ook wordt gebruikt door voetgangers, maar ligt het zebrapad vaak maar voor één relatie op een logische plek. Zonder een zebrapad zou het gedrag van fietsers en voetgangers juist veranderen.” Omgekeerd ontwerpen zou de norm moeten zijn, stelt Nota, “Maar in de praktijk is in het ontwerp de auto vaak nog vaak de maat der dingen.”
De onderzoeken geven langzaamaan ook meer inzicht in het maximale aantal voertuigen per etmaal waarvoor je nog een Shared Space-toepassing kunt aanleggen of in stand houden. “Een goed uitgangspunt is het Duurzaam Veilig-principe van rond de 6000

‘Het was een hele puzzel’

Voetgangers lopen dwars over deze microrotonde, voor automobilisten werkt de microrotonde juist richtinggevend.

voertuigen per etmaal. Daarboven moet je iets doen, om met name de oversteekbaarheid voor voetgangers te garanderen. Dat hoeft niet direct een verkeerskundige ingreep te zijn, maar met ruimtelijke elementen zoals plantvakken kun je op een meer natuurlijke wijze steunpunten en gefaseerde oversteken voor voetgangers mogelijk maken.” Nota noemt de eerste grootschalige Shared Space-toepassing in binnenstedelijk gebied in Drachten (kruising De Kaden) die nu aandacht vraagt door toenemende verkeersintensiteit. “We merken dat we hier de grenzen van de toepassing van Shared Space bereiken en mensen zich er onveilig gaan voelen. Dit laatste kan overigens ook het geval zijn in situaties die verkeerskundig succesvol lijken”, stelt Nota.

Micro-rotondes

Een nieuwe ontwikkeling is de plaatsing van zogenoemde microrotondes in Shared Space-gebieden. Met context-eigen materialen wordt een gelijkvloerse rotonde gesuggereerd. “Zo kun je het verkeer in het Shared Space-gebied toch nog iets reguleren en veilig houden bij hogere verkeersintensiteiten. Je ziet dat voetgangers er dwars overheen lopen en zich veilig voelen, terwijl het voor automobilisten richtinggevend werkt.” Het was een hele puzzel, zegt Nota. “Het is eigenlijk een minimalistisch vormgegeven rotonde in een pleinachtige omgeving. We zijn echt verbaasd over het oplossende vermogen van zo’n microrotonde.”

Op www.mobiliteitsplatform.nl/22020voetgangers leest u deze tekst met literatuurbronnen[*]

Nationaal Voetgangerscongres, 7/8 oktober 2020 in Leeuwarden

‘Nabijheid’ is dit jaar het thema van het Nationaal Voetgangerscongres. Gastheren gemeente Leeuwarden en provincie Fryslân hebben de voetganger hoog in het vaandel staan. Ze voeren actief voetgangersbeleid en tonen op 7 en 8 oktober graag wat dit oplevert. Zo laten Sjoerd Nota en Hilda Snippe op 7 oktober ervaren hoe mensen met een beperking hun weg vinden in de stad en geeft Jos van Langen op 8 oktober een presentatie over Olifantenpaden en Karresporen.

www.nationaalvoetgangerscongres.nl

biind

PLATFORM VOOR DE FYSIEKE LEEFOMGEVING

JIJ BENT BIIND

Integrale opgaven op het gebied van klimaat, energie, leefbaarheid, bereikbaarheid, verslimming, vergroening en vergrijzing lossen we alleen samen op. Biind, het platform voor de fysieke leefomgeving, faciliteert kennisuitwisseling en – ontwikkeling én stimuleert ontmoeting tussen mensen met uiteenlopende achtergronden en niveaus. Want samen weten we meer.

SLUIT JE AAN EN PROFITEER VAN DE VOLGENDE VOORDELEN:

- 25% korting op trainingen, excursies en andere kennis- en netwerkbijeenkomsten van Biind
- Gratis toegang tot de seminars van Biind
- Toegang tot de bibliotheek met alle Acquire titels
- Abonnement op het maandelijkse digitale Biind magazine, inclusief een printeditie
- Abonnement op de Biind (thema)nieuwsbrief
- Kans om gratis aan te sluiten bij een van de Rondetafelgesprekken

LEVER EEN BIJDRAGE EN DOE MEE AAN EEN MOOIE, SCHONE, VEILIGE, BEREIKBARE EN GROENE LEEFOMGEVING. WORD BIIND-LID!

WWW.BIIND/LIDWORDEN

acquirepublishing

Lopen als hét vervoermiddel van de stad

Lopen blijf je je hele leven doen, toch is er lang niet altijd oog voor de voetganger. Als voetganger ben je onderdeel van het verkeerssysteem. “Het is de basis” zou je kunnen zeggen. De aandacht is de laatste jaren aan het groeien, net als de aandacht voor de fiets het afgelopen decennium gegroeid is. Een omschakeling van de auto naar lopen en modaliteiten met een klein ruimtebeslag zorgt ervoor dat de ruimte in de stad beter verdeeld kan worden en de leefbaarheid beter wordt.

Roxy Tacq, ANWB

Hoe kunnen we de voetganger een betere plek geven, letterlijk en figuurlijk? En hoe verhoudt deze ruimte zich tot nieuwe voertuigen zoals de elektrische step? In dit artikel deel ik met jullie de visie van de ANWB. Met concrete handvatten die je zelf kunt gebruiken en ideeën ter gedachtevorming. Als belangenvereniging voor alle *mobilisten* zetten we ons in voor een beter mobiliteitssysteem waarbij de leefbaarheid en verkeersveiligheid vooruitgaan.

Lopen als volwaardige vervoersvorm

De ANWB heeft als belangenbehartiger van alle *mobilisten* samen met mobiliteitsexperts bedacht hoe je steden zo kunt inrichten dat alle verkeersdeelnemers genoeg ruimte hebben, het verkeer veiliger wordt en de stad prettig is om in te wonen en verblijven. We noemen dat de ontwerpmethodiek ‘Verkeer in de Stad’

De ontwerpmethodiek deelt voertuigen in naar families. Lopen is daarin een volwaardige vervoerswijze. Voor iedere familie zou er een hoofdnetwerk moeten zijn in de stad. Dus ook voor de voetganger. Door te kijken naar de (gewenste) ruimtelijke kwaliteit, het karakter van een gebied of straat en de hoofdnetten die daar doorheen lopen kun je per straat of weg een keuze maken voor welke voertuigfamilie deze hoofzakelijk ingericht wordt. Dit zou een voetgangersdomein kunnen zijn, bijvoorbeeld in een straat met terrassen en winkels, of woonstraat. Of een straat waar auto’s of lichte motorvoertuigen (scooters, bakfietsen, scootmobielen) dominant zijn. In dat laatste geval is het van belang dat er voor voetgangers een goed afgescheiden ruimte is. Een stoep, met voldoende ruimte om te lopen zonder obstakels.

Meer lopen door deelmobiliteit en MaaS

Deelmobiliteit en dan vooral de deelfiets, -scooter en -step, zou tot meer wandelkilometers kunnen leiden. Je hoeft immers niet meer vooraf te kiezen of je rijdend of lopend op pad gaat. Je kunt door de stad struinen en als je daarna terug wilt een voertuig pakken. Of andersom, je rijdt naar een afspraak en komt lopend terug. Die keuzevrijheid maakt het laagdrempeliger om te lopen. Lopen hoort ook een plek te hebben binnen MaaS, maar het is nog even wachten en zien of de ‘lopen’ optie goed naar voren wordt gebracht door de aanbieders.

Concurrentie met de fiets, e-step en andere micromobiliteiten

De meeste mensen kiezen iedere dag voor dezelfde vervoerswijze. Reistijd, zekerheid van de reistijd en kosten zijn belangrijk. Comfort, plezier en gemak ook een. Juist op die laatste aspecten kan lopen zich onderscheiden. Door het toenemend aantal fietsers en geparkeerde fietsen in de openbare ruimte is fietsparkeren niet altijd mogelijk op de plaats van bestemming, zoals bij winkels en terrassen. Daarom zou het voor een afstand van twee kilometer makkelijker en sneller kunnen zijn om te lopen. Als die route dan ook nog aantrekkelijk is dan ligt de rode loper uit.

SHUTTERSTOCK

Mogelijk brengt de coronacrisis nog een verandering in het denken over lopen. In de protocollen rondom het brengen van kinderen naar de scholen wordt ouders verzocht hun kind lopend naar school te laten komen en pas als dat niet kan met de fiets, omdat er lang niet voor alle fietsen parkeerplek is, nu minder

‘De toekomst maken we samen’

kinderen met de auto of OV komen. De elektrische step wordt in discussies vaak in verband gebracht met de voetganger. Waarbij beelden uit het buitenland opdoemen waarin snelle steppers over de stoep zoeven en waar deelsteps rondslingeren op de stoep. Dat kan natuurlijk anders. De introductie van de e-step en andere kleine vervoermiddelen zoals eenwielers kunnen juist ten goede komen van de voetganger. Gezien het verschil in snelheid en massa ligt het voor de hand dat mensen op zo’n vervoermiddel op dezelfde plek op de weg rijden als de fiets. Dus niet op de stoep. We hebben een groot netwerk aan fietspaden, het is dan ook niet te verwachten dat e-steppers de stoep gaan gebruiken. Op de stoep kan er juist ruimte ontstaan door het gebruik van deze allerkleinste vervoermiddelen. Ze nemen minder plek in beslag dan een fiets en worden vaak mee naar binnen genomen, waardoor ze ook geparkeerd geen plek op de stoep in beslag nemen.

De toekomst

De toekomst maken we samen. De verdichting is ingezet en nieuwe diensten en vervoermiddelen doen hun intrede. De ANWB pleit voor keuzevrijheid. Door meer plek te maken voor voetgangers, fietsers en andere micromobiliteiten zal het mobiliteitssysteem beter functioneren en kan de stad groener en schoner worden. Diversiteit draagt bij een prettigere en beter stad voor iedereen.

ANWB
www.anwb.nl
www.anwb.nl/verkeerindestad

« Tijden veranderen, ook voor mobiliteit en parkeren.

Dit vraagt om flexibiliteit, nu en in de toekomst.

Kom in beweging en parkeer uw vraag bij ons. »

- Kwirkey

experience mobility & parking

info@kwirkey.nl // www.kwirkey.nl

kwirkey

Ommetjes belangrijk voor ouderen

Er liggen legio onbenutte kansen om in Nederland mooie ommetjes te maken. In deze serie lichten we de verschillende aspecten van een ommetje toe. In deze aflevering: ouderen.

Kyra Kuitert & Rosemarie Maas, Bureau KM

Er zijn veel redenen waarom mensen graag een 'ommetje', een korte wandeling (circa 1-4 km) vanuit de eigen woning maken, maar dan moet die niet alleen aantrekkelijk, maar ook veilig en toegankelijk zijn, juist voor ouderen. Als er namelijk één doelgroep is waarvoor het 'ommetje' belangrijk is, dan is het de oudere medemens.

Het ommetje is voor hen zelfs vaak de laatste vorm van bewegen die ze nog (zelfstandig) kunnen doen.

Omdat het beleid erop gericht is dat ouderen zo lang mogelijk thuis blijven wonen, moet de eigen omgeving wel uitnodigen tot het maken van ommetjes, zowel voor de dagelijkse boodschap als het recreatieve rondje. De inrichting van de betreffende routes luistert voor deze groep erg nauw en bepaalt of ouderen nog nét wel of juist nét niet meer naar buiten durven. Vier aandachtspunten:

Vlakke en stroeve ondergrond
Valangst is een belangrijke reden voor ouderen om niet meer naar buiten te gaan. Elke vijf minuten belandt er een 65+'er op de spoedeisende hulp door een val, ruim honderdduizend per jaar, waarvan 24 procent als gevolg van struikelen[1]. Daarom zijn vlakke, goed onderhouden paden van groot belang.

Brede paden
Voor mensen met een rollator of rolstoel zijn obstakelvrije brede paden (minimaal 2 meter) extra belangrijk, zowel voor het eigen comfort als om gemakkelijk te kunnen passeren.

Bankjes onderweg
Mensen die slecht ter been zijn moeten tijdens het ommetje of hun wandeling naar bijvoorbeeld een winkel ergens kunnen zitten om uit te rusten. Ongeveer elke honderd meter een bankje is ideaal. Bankjes moeten comfortabel zijn en bij voorkeur zicht bieden op 'levendigheid'. Ouderen zijn relatief vaak alleen en kijken daarom graag naar andere mensen.

Veilige oversteekmogelijkheden
Omdat oudere mensen vaak langzamer lopen en slechter zien en daarom soms bang zijn om over te steken, zijn rechte en korte oversteken belangrijk. Bij voorkeur met zebrapad en waar nodig verkeerslichten.

Aanbeveling
Onze aanbeveling is om eens samen met ouderen en mindervaliden te kijken waar in de populaire routes en 'rondjes' in de buurt de knelpunten zitten, zoals loszittende tegels, ontbrekende bankjes of paaltjes die de doorgang belemmeren. De meeste knelpunten kunnen waarschijnlijk gemakkelijk worden verholpen en daarmee zorgen we ervoor dat ouderen en mindervaliden niet onnodig binnenblijven. Zeker niet in deze Corona-tijd!

[1] Veiligheid.nl. Valongevallen bij ouderen in 2017.

De auteurs schreven 'Prettige Plekken, Handboek Mens & Openbare Ruimte' www.prettigeplekken.nl

Meer informatie over ommetjes? www.bureaukm.nl/ommetje-1.html

Vergeet de voetganger niet

De capaciteit van het ov is momenteel 30 tot 50 procent. In de komende maanden en jaren zal dat iets meer worden, maar nog steeds veel minder dan we gewend zijn. Hierdoor zullen meer mensen de auto of fiets moeten pakken, wat allerlei neveneffecten zal veroorzaken. Het belang van de voetganger mag hierbij niet uit het oog verloren worden. Dit is voor iedereen in Nederland - en de rest van de wereld - essentieel.

Ruben Bino, Trajan

Nederland is even groot als Denemarken, maar er wonen drie keer zoveel mensen. Een zo klein mogelijk ruimtegebruik is zeer wenselijk. Autofiles kennen we allemaal al, maar fietsfiles beginnen een steeds zorgelijker probleem te worden, zeker in onze grote steden. Het ruimtegebrek op de stoep wordt steeds groter door de grote aantallen geparkeerde fietsen. Openbare autoparkeerplaatsen en fietsstallingen raken steeds sneller vol. Lopen neemt de minste ruimte in van de openbare ruimte.

Dat wandelen goed is voor de fysieke gezondheid is logisch, maar ook de voordelen voor de geestelijke gezondheid zijn bewezen. Onderzoek laat zien dat er positieve effecten zijn op je humeur, geheugen en concentratie. Mindfulness en Yoga zijn uit het oosten overgewaaid als bezinnende oefeningen, hardlopen lijkt een nationale sport geworden en bootcamp in het park is hip. Toch is wandelen al veel langer heel populair. Dit kan een kort ommetje zijn in het park tot een complete bedevaartstocht.

Een bedevaartstocht is een lange meerdaagse wandeling met een vaststaand doel. Dit kan een religieuze eindbestemming zijn, maar dat hoeft absoluut niet: alles kan als doel dienen. Vrijwel iedereen maakt een ommetje en steeds meer mensen maken lange wandeltochten in natuurgebieden. Tijdens de coronamaatregelen neemt dit alleen maar toe, ook door het vele thuiswerken. Dit kan langer zo blijven. De overheid moet alle vormen van lopen bevorderen en beschermen.

De shared space begint op te rukken: een gezamenlijk stuk weg voor automobilist, fietser en voetganger. Als iedereen oog voor elkaar heeft een super-efficiënte oplossing. Maar met het recht van de snelste is het altijd de kwetsbaarste en de langzaamste die de prijs betaalt.

Met de mobiliteitsgevolgen van het coronavirus in het achterhoofd doe ik hierbij een oproep aan alle beleidsadviseurs, planologen en gebiedsontwikkelaars: vergeet de voetganger niet.

Trajan
www.trajan.nl

SHUTTERSTOCK

Een integrale aanpak van crowdmanagement

PedCast1.5 wordt al toegepast in het Vondelpark

De coronacrisis heeft een wezenlijke impact op onze samenleving. Ook op onze mobiliteit: het inrichten van de openbare ruimte zodat ook voetgangers en fietsers voldoende ruimte krijgen om afstand te houden is van cruciaal belang. Om burgers in staat te stellen veilig en comfortabel deel te nemen aan de anderhalvemeter-samenleving vergt veel van gemeenten en stedelijk beheerders. Royal HaskoningDHV en Connection Systems bieden samen hun expertise aan. Zo faciliteren ze bij modern crowd-monitoring en adviseren ze over crowd-management. De integrale crowdmanagementoplossing PedCast 1.5 heeft zich in de praktijk al bewezen.

Marcel Slofstra

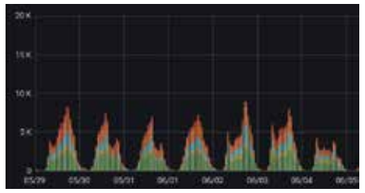
We zoeken elkaar weer op, gaan weer naar de stad en demonstranten gaan de barricades weer op. Hoe monitor je dan waar het te druk dreigt te worden, zonder daarbij de privacy van de voetgangers te schenden, op een actieve en inzichtelijke manier? En wat dan, want met alleen monitoren los je nog niks op. Sterker nog, hoe voorkom je dat drukte een probleem kan worden? Royal HaskoningDHV en Connection Systems bieden samen een integrale oplossing voor het monitoren en actief bijsturen van voornamelijk stedelijk langzaam verkeer.

De combinatie kan met de expertise in sensoren en data van Connection Systems en de software en inhoudelijke expertise op het gebied van voetgangersstromen van Royal HaskoningDHV gemeenten en steden volledig ontzorgen op dit gebied.

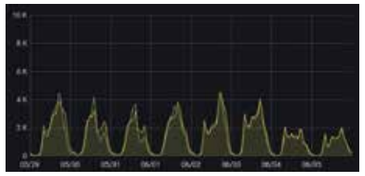
Van essentieel belang bij het inrichten van de anderhalvemetersamenleving is realtime inzicht in drukte op hotspots én inzicht in welke maatregelen genomen kunnen worden om te grote drukte te voorkomen. Goede monitoring door middel van moderne technieken is daarbij een middel om tot een doel te komen. De crowdmanagement-oplossing van Connection Systems en Royal HaskoningDHV werkt door middel van diverse sensoren, waaronder nauwkeurige 3d-sensoren, die volledig geanonimiseerde data verzamelen. Deze sensoren detecteren voetgangers, meten de trajecten die deze afleggen én tellen het aantal mensen op een bepaalde plek. Dit doen de systemen met een hogere betrouwbaarheid dan systemen die gebaseerd zijn op bluetooth- en/of wifi-signalen. Zo geven wij een volledig beeld, waarin niemand dubbel of juist helemaal niet geteld wordt. Niet iedereen gebruikt wifi of bluetooth, andere mensen hebben misschien twee apparaten mee die een signaal uitzenden. Dat geeft een vertekend beeld. De gegevens worden geanalyseerd en omgezet in duidelijke inzichten. Voorbeelden van inzichten zijn het aantal aanwezige personen binnen een gebied, het aantal mensen per vierkante meter op specifieke hotspots en de mate waarin mensen zich aan de anderhalve meter afstand houden Deze inzichten kunnen weer de basis zijn voor maatregelen of beleid.

Als de eindgebruiker tevreden is, is de klant dat ook. Royal HaskoningDHV kijkt daarom vanuit het perspectief van de voetganger: hoe faciliteren we bereikbaarheid op een veilige en prettige manier? Daarvoor zijn analyses beschikbaar en kan Royal HaskoningDHV advies geven aan beheerders. “We kunnen geen maatregelen instellen, maar wel advies geven.” Deze expertise wordt bijvoorbeeld al toegepast in het Vondelpark. Bob Randsdorp (Royal HaskoningDHV): “Het mooie van ons bedrijf en onze benadering zie je echt terug in PedCast, in combinatie met partners zoals Connection Systems bieden we hele mooie oplossingen aan.”

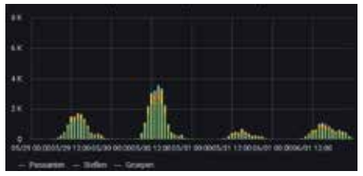
Effectief en efficiënt crowdmanagement bestaat uit een integraal systeem van hardware, software, advies en begeleiding. Voor de hardwarekant meldt Mehmet Duzenli van Connection Systems zich. “We kunnen de hele keten verzorgen in openbaar gebied. Daarin ontzorgen we de gemeente of de stadsbeheerder ook echt, er hoeven geen wegen opengebroken te worden, geen netwerk aangelegd. We kunnen snel opschalen, ook op tijdelijke basis, onafhankelijk van aanwezige infrastructuur. Dat is soms zelfs noodzakelijk, bijvoorbeeld bij een demonstratie die misschien maar een dag vooraf is aangekondigd, dan is er geen maanden de tijd om daarop voor te bereiden.”, aldus Duzenli. “Al onze sensoren zijn beproefd en gevalideerd, dus bieden betrouwbare informatie.” De sensoren van Connection Systems zijn in staat fietsers en voetgangers van elkaar te onderscheiden, de verkeersstromen in kaart te brengen en looproutes te identificeren. Belangrijk bij de implementatie van sensoren in de openbare ruimte is uiteraard de privacy. “Het systeem is opgebouwd vanuit een privacy-by-design filosofie en we voorzien in passende beveiligingsmaatregelen. Dat zie je ook terug in onze ISO-27001 certificatie.”



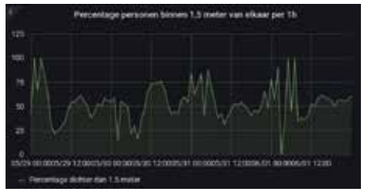
Totaal aantal voorbijgangers per ingang per 1 uur



Totaal aantal inkomende en uitgaande voorbijgangers per 1 uur



Aantal personen binnen 1,5 meter van elkaar per 1 uur



Percentage personen binnen 1,5 meter van elkaar per 1 uur

End-to-end-oplossing

Connection Systems en Royal Haskoning onderscheiden zich met PedCast 1.5 door een volledige end-to-end oplossing te bieden aan gemeenten en steden. Zo wordt de realtime data geanalyseerd en omgezet naar inzichtelijke informatie over drukte in een dashboard voor de eindgebruiker, zodat vlot de juiste beslissingen genomen kunnen worden. PedCast 1.5 waarschuwt zelfs bij risico’s. Niet achteraf, om vast te stellen waar drukte geweest is, maar proactief drukte te voorkomen is daarbij het uitgangspunt. PedCast 1.5 kan drukte voorspellen en zo gebruikt worden bij de planning en inzet van preventieve maatregelen.

Het dashboard geeft duidelijk en overzichtelijk de beschikbare informatie en analyses weer. Dit betreft dan niet alleen informatie over drukte of verkeersstromen. Het is zelfs mogelijk om inzicht te geven in hoeveel mensen voldoende – anderhalve meter – afstand houden en hoe vaak dit waarschijnlijk gaat om stellen of families. Deze informatie kan ingezet worden door stadsbeheerders om bijvoorbeeld publiek te informeren via informatiepanelen, zodat burgers zelf slimme beslissingen kunnen nemen. PedCast geeft ook inzicht in historische gegevens, om zo de effectiviteit van maatregelen te kunnen volgen.

De crowdmanagementsystemen van Royal HaskoningDHV en Connection Systems zijn niet alleen geschikt voor stedelijke gebieden en parken. Zo zijn de systemen ook inzetbaar op stations, vliegvelden, in winkelcentra, pretparken of in ziekenhuizen. De oplossing van Connection Systems en Royal HaskoningDHV heeft zich al bewezen, bijvoorbeeld in het Vondelpark en in de beslissing tot afsluiting daarvan in mei van dit jaar.

Royal HaskoningDHV
www.royalhaskoningdhv.com

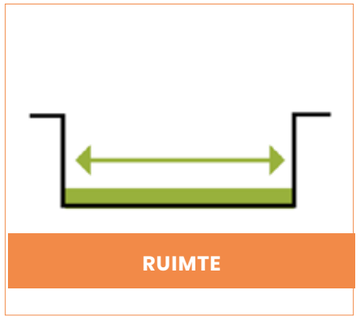
Connection Systems
www.connectionsystems.nl

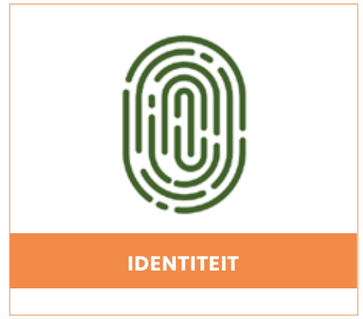
Van shared space tot stadsstraat

De straat op maat

Veel ontwerpers van de stad, zowel verkeerskundigen als ruimtelijk ontwerpers, hebben onvoldoende beeld van wat er al voorhanden is aan voorbeelden van wegen en straten met een goede balans tussen vervoers- en verblijfsruimte. Adviesbureau Goudapppel Coffeng wil hier verandering in brengen met de inspiratie-atlas: van shared space tot stadsstraat' verandering in brengen. Adviseur Marco Aarsen, adviseur bij Goudappel: ""Voor veel steden is het lastig om te zien wat er allemaal kan. Vaak zien we wel wat goed gaat binnen de eigen stadsgrenzen en leren we niet van voorbeelden uit andere steden. Bij dezelfde verkeersintensiteit is een andere inrichting vaak ook mogelijk, dat willen we laten zien, in de atlas, en met onze methodiek ' De straat op maat'."

Marcel Slofstra





Functional ambiance
De methodiek is gebouwd op drie pijlers: verkeersintensiteit, ruimte en identiteit.

Gaat het om een drukke weg, of juist om een verkeersluw gebied? Is het een stedelijke weg met veel voorzieningen of een dorpsweg met alleen een woonfunctie? In de atlas zijn een groot aantal wegen op deze manier beschreven. Naast deze manier om bestaande straten in beeld te brengen, zijn dezelfde straten en wegen ook gewaardeerd. Hiervoor wordt de door Goudappel ontwikkelde methode van 'functional ambiance' gebruikt, die door middel van een webgrafiek de balans tussen 'flow' en 'place' laat zien en zo inzichtelijk maakt waar nog winst te behalen valt.

Wegenscan
Daarnaast wordt de wegenscan gebruikt om inzicht te krijgen in de verkeersintensiteit die op veilige wijze verwerkt kan worden. Deze twee methoden worden aangevuld met 'expert judgement' door een expert van een gemeente of van Goudappel. Aarsen: "We willen zo voorbeelden laten zien van goede straten én uitleggen waarom de gekozen inrichting goed werkt. We hopen zo stedelijk ontwerpers te inspireren."

Oproep
De straten en wegen uit de inspiratie-atlas zijn ingezonden naar aanleiding van oproepen aan gemeenten en steden om straten te laten zien waar ze trots op zijn. In de huidige versie staan zestien voorbeelden. Elke straat is volgens de methodiek van 'De straat op maat' in beeld gebracht. Wat gaat goed, wat kan beter? Bij straten die recent heringericht zijn worden de voor- en nasituatie met elkaar vergeleken.

Ook stedelijk ontwerpers en verkeerskundigen hebben momenteel met een bijzondere situatie te maken. "De ruimte voor de auto werd op veel plekken al afgebouwd, door de coronacrisis komt dit proces wel in een stroomversnelling. Neem bijvoorbeeld Brussel, waar de binnenstad omgetoverd wordt tot een woonerf met een maximumsnelheid van twintig kilometer per uur", zegt Aarsen. "Als tijdelijke ideeën goed bevallen kunnen we deze deels blijvend maken. Hier willen we hulp bij bieden, ook in de toekomst. Mensen kennen vaak weerstand voor het onbekende, maar als het er dan eenmaal is, blijkt het toch prettig te werken en omarmen mensen de nieuwe situatie. Dit biedt zeker kansen voor meer groen en ruimte in de stedelijke inrichting."

Gouda heeft al aangegeven advies te willen op dit vlak. "Zij willen vooral meer ruimte voor de fiets. Daar zetten we onze methode graag voor in."

Dit is de de eerste aflevering van de nieuwe serie 'Metamorfoses'. In de komende nummers laten we straten en wegen zien die, met behulp van de methode 'De Straat op Maat', een metamorfose hebben ondergaan.

De ruimte voor de auto werd op veel plekken al afgebouwd, door de coronacrisis komt dit proces wel in een stroomversnelling

Goudappel Coffeng
www.goudappel.nl

Veilig voor fietsers en voetgangers

Traffic-Care is vooral bekend van de Zebra-Safe fiets-/voetgangers-oversteekplaatsen. Er worden verschillende detectiesystemen toegepast, zodat voor elke locatie een optimaal functionerende installatie gerealiseerd kan worden.

Marcel Slofstra

Zodra een fiets- of voetganger van plan is gebruik te maken van de oversteekplaats gaan bijvoorbeeld felle ledlampen in het wegdek knipperen om kruisend verkeer te attenderen op de overstekende fietser of voetganger. De toegepaste lampen zijn fel genoeg om ook op een zomerse middag of laagstaande zon, uitstekend zichtbaar te zijn.

“We hebben onlangs installaties geplaatst in Etten-Leur en in Wevelgem (België). De firma is sinds 2015 actief bij onze zuiderburen. Daar zijn we trots op”, aldus Mike de Lie van Traffic-Care.

In Etten-Leur betreft het een fiets-oversteekplaats met ledlampen in het wegdek en thermische camera’s die kunnen detecteren op snelheid en grotere afstand, onder andere in verband met de opkomst van e-bikes. In Wevelgem gaat het om twee zebrapaden nabij scholen, voorzien van ledlampen en thermische camera’s.

> ‘De toegepaste lampen zijn fel genoeg om ook op een zomerse middag of laagstaande zon, uitstekend zichtbaar te zijn’

De installaties in Wevelgem zijn bedoeld voor voetgangers, die in Etten-Leur voor fietsers. Dat levert wel een uitdaging op, omdat niet alle verkeersdeelnemers zich netjes aan de regels houden. “Zo zag ik in Etten-Leur wel degelijk voetgangers oversteken terwijl de oversteek voor fietsers is. Er ligt dan ook een groenstrook naast het fietspad, waar veel mensen de hond uitlaten”, aldus De Lie.

Technisch is het al mogelijk om te differentiëren tussen voetgangers en fietsers, op basis van snelheid. Er wordt nu nog gewerkt aan software om de detectie-installatie ook alleen te laten reageren op de juiste verkeersdeelnemers. De Lie: “Eigenlijk wil je dat bij een fiets-installatie, de voetgangers genegeerd worden, en andersom natuurlijk bij een voetgangersoversteekplaats. Dat is technisch binnenkort zeker mogelijk.” De firma Traffic-Care timmert stevig aan de weg en blijft regelmatig verrassen met nieuwe ontwikkelingen en verbeteringen.

Zebra-Safe, van Traffic-Care
www.traffic-care.nl

51e Gebruikersdag: Coronamaatregelen veroorzaken nieuwe verkeersregeldilemma’s

‘We moeten meer weten over fiets- en voetgangers en ov-bezettingsgraden’

Moeten we fietsers meer groen geven zodat ze kunnen uitwaaieren? Gaat dat soms ten koste van reistijdafspraken in ov-concessies? En wat is de relatie tussen data en beleid? Deze discussies kwamen ‘op tafel’ tijdens de allereerste digitale Gebruikersdag in de geschiedenis van de halfjaarlijkse bijeenkomsten voor gebruikers van verkeersmanagementsystemen.

Nettie Bakker

Coronamaatregelen en de effecten daarvan op het verkeersmanagement en de verkeersregelingen dulden geen uitstel, meende het bestuur van de ‘Gebruikersdagen’. Frans van Waes, new business developer bij Vialis, schetste de context van coronamaatregelen aan de hand van een presentatie op basis van diverse (inter)nationale bronnen.

Gedragsverandering
De experts verwachten over het algemeen een behoorlijke verschuiving van ov-reizigers naar meer e-fiets- en autogebruik, evenals een blijvende impact van thuiswerken. Eric Greweldinger, DVM-specialist in ’s-Hertogenbosch, gaat mee in toename van (e-)fietsverkeer maar wel in combinatie met zonnig weer. “Als het najaar- en winterweer wordt, moet ik het nog zien.”
VRI’s aanpassen aan fietsers is een lastig gegeven voor de experts. De anderhalvemetersamenleving vraagt om afstand, maar groepen fietsers willen bij elkaar blijven, is de verwachting. Ronald Schrama, klantmanager bij Vialis, stelt dat een overkoepelend corona-overleg goed zou zijn ten behoeve van een bepaalde standaardisatie in de regelingen voor de fietser. Dit zou ook ten goede komen aan de uitleg aan gebruikers; bijvoorbeeld over het gebruik van drukknoppen in het kader van besmettingsgevaar. Schrama geeft aan dat ‘een digitale druk op de knop’ zou kunnen helpen.

Data versus Beleid
De experts zien in dat meer prioriteit voor fietsen zeker kan aansluiten bij diverse beleidsambities, maar een goede monitoring van aantallen fietsers, voetgangers en ov-bezettingsgraden zou daarbij wel een voorwaarde zijn, want hoe verhoudt prioriteit voor fietsers zich met concessieafspraken over reistijden van het ov? De lussen voor het meten van het fietsgebruik zijn niet erg nauwkeurig. De data van de Schwung-app wordt genoemd als aanvullende meetmethode, evenals experimenten met warmtecamera’s binnen het programma Talking Traffic. Ronald Schrama belooft deze handschoen op te pakken. Van Est besluit met een hoopvolle mededeling: “We zijn als provincie bezig met een fietstelprogramma waarvoor we 200 meetpunten gaan uitrollen. NDW zet voor ons de aanbesteding in de markt.”

Organisatie
De ‘Gebruikersdagen’ worden in opdracht van Vialis, een Koninklijke VolkerWessels onderneming, geprogrammeerd en georganiseerd door een onafhankelijk bestuur onder voorzitterschap van Peter-Jan Kleevens senior-adviseur verkeersmanagement bij de gemeente Utrecht.

Op www.mobiliteitsplatform.nl/22020gebruikersdag vindt u het integrale verslag.

Tour de Force actueel:

‘Aandacht voor bestuurlijke versnippering’

De coronamaatregelen hebben ook impact op de activiteiten van de Tour de Force. Het uitvoeringsprogramma 2020-2021 was bijna afgerond toen het coronavirus opdook. De vijf ploegen zijn ook gewoon van start gegaan. De komende maanden zal de volgende vraag natuurlijk wel belangrijk zijn: wat betekent de anderhalvemetersamenleving voor de fiets en wat is de invloed op de acties die we uitvoeren? Daarnaast wordt gestudeerd op structurele belemmeringen in de praktijk.

Nettie Bakker

Tour de Force-programmamanager Ronald de Haas begint met de impact van coronamaatregelen. “Kunnen de vijf ploegen voort zoals ze dachten, of moeten ze hun koers en aanpak aanpassen? Wat betekent bijvoorbeeld minder ov-gebruik voor het tekort aan fietsparkeerplekken bij stations? Bieden ze juist extra kansen voor een overstap op de fiets; met name op afstanden van meer dan 15 kilometer? Maar ook: hoe passen we anderhalvemeterafstand toe op de bestaande fietspaden en fietsroutes?” Deze vragen leven nu sterk. “De webinars hierover worden druk bezocht”, zegt De Haas.

De Tour de Force besteedt tegelijkertijd ook aandacht aan de landelijke verkiezingen van volgend jaar, met een brief aan de programmacommissies van alle politieke partijen. Met name wordt hierin aandacht gevraagd voor de versnipperde bestuurlijke taakverdeling en financiering van fietsprogramma’s. De Haas: “Gemeenten stellen bijvoorbeeld nieuwe prioriteiten, waardoor het soms lastig is om fietsplannen overeind te houden. We inventariseren nu de issues die spelen op dit vlak en faciliteren in het najaar het gesprek hierover tussen overheidspartijen. Te vaak komen we nu in de wachtstand doordat zaken niet duidelijk zijn of de financiering moeilijk rondkomt. We zouden echt kunnen versnellen als we hierin tot betere afspraken komen.”

Ook kijkt De Haas uit naar de inzendingen voor de jaarlijkse Tour de Force Innovatieprijs die wordt uitgereikt tijdens het volledig digitale Nationaal Fietscongres op 3 september. “Belangrijk”, zegt De Haas, “want, we hebben al hele mooie initiatieven kunnen belonen, die zonder de Tour de Force misschien niet van de grond waren gekomen.”

In deze serie volgen we de ‘tweede etappe’ van Tour-de-Force. Programmamanager Ronald de Haas (APPM) geeft steeds een update van de ‘rit’. Hij coördineert en regisseert de koers en de activiteiten van en voor de Tourleiding, het Tourbureau en vijf ploegleiders. Naast zijn nieuws, staat in iedere aflevering een thema centraal. In deze aflevering spreken ploegleider Anita Stienstra (provincie Gelderland) en procesmanager Birgit Cannegieter (IPO/APPM)’ over ‘Hoogwaardig Fietsnetwerk’.

Meer informatie over de Tour de Force:
www.fietsberaad.nl/tour-de-force

Programmamanager Ronald de Haas: “Het blijft een uitdaging om de financiering rond te krijgen en dat de verantwoordelijkheden versnipperd zijn.“

Thema ‘Hoogwaardig Fietsnetwerk’

‘Voor elke geïnvesteerde euro komt echt tweeëneenhalve euro terug’

Ploegleider Anita Stienstra en procesmanager Birgit Cannegieter over hun thema ‘Hoogwaardig Fietsnetwerk’. Wat speelt daar en hoe is de aanpak georganiseerd?

Birgit Cannegieter Procesmanager ‘Hoogwaardig Fietsnetwerk’ (namens IPO) en adviseur Mobiliteit en Ruimte APPM.

Anita Stienstra, ploegleider “Hoogwaardig Fietsnetwerk’ en coördinator fiets, provincie Gelderland.

Deze ploegleiding vliegt het thema ‘Hoogwaardig Fietsnetwerk’ aan vanuit tien concrete activiteiten met energieke trekkers per actie. Cannegietr:”Met een dedicated kernteam wordt gewerkt aan professionalisering van het thema. Zo werken we aan: een gebruikersonderzoek fietsroutes en tellingen; communicatie en wayfinding; Inspiratiegids voor circulaire fietspaden; markering van (snelle) fietsroutes; een MKBA-fiets; voortgang uitvoering van hoogwaardige fietsroutes; effectiviteit van hoogwaardige fietsroutes; bicycle oriented development; eenvoudig vergunning aanvragen en dimensionering van recreatieve routes.”

Kaartbeeld
Uniformering van meetmethoden is een vraagstuk bij uitstek voor dit thema. Stienstra: “Als we daar overeenstemming en een werkwijze voor hebben, kunnen we landsbrede uitspraken doen over wat hoogwaardige fietsroutes opleveren. Uniformiteit is ook belangrijk als het gaat om communicatie over het netwerk zelf. In verschillende delen van het land hebben routes andere namen. We hebben afgesproken te spreken over Hoogwaardig Fietsnetwerk, over het topsegment van de routes die we kennen.” Sinds 2019 publiceert het kernteam een overzicht van het Hoogwaardig Fietsnetwerk in een kaartbeeld: hierop zijn routes te zien die gerealiseerd zijn, die nu gerealiseerd worden en die waarvoor de planvorming is gestart of hoog op de (wensen)lijst staan.

Invloedsgebied
Recent is het kaartbeeld 2020 opgeleverd. Cannegieter: “Je ziet dat het geen doorlopend netwerk van routes is. Toch bedienen ze alle stedelijke regio’s en een groot deel daarbuiten, als uitgegaan wordt van invloedsgebieden van 25 kilometer die goed te overbruggen zijn met elektrische fiets of speedpedelecs.” Met deze nieuwe bereikcirkels van 25 kilometer biedt het netwerk in theorie aan een nóg grotere groep een alternatief voor de auto - en sinds de coronacrisis ook voor het ov. “Hier ligt nog een enorm potentieel” zegt Stienstra, want nog steeds kiest een ruime meerderheid (60 procent) tot een afstand van 15 km voor de auto. Wil je dit potentieel de ruimte geven, dan vraagt het ook iets van je netwerk, van de breedte van de fietspaden bijvoorbeeld. Zeker met de anderhalvemetersamenleving in het achterhoofd.”

Opschalen
Stienstra vervolgt: “We kijken met een trekker van een actie welke informatie rijp genoeg is om te delen en op te schalen.” Het Hoogwaardig Fietsnetwerk betreft vooral het uniform opwaarderen van delen van bestaande routes. Het richt zich niet alleen op utilitair gebruik, maar ook op recreatief gebruik, gezondheid, beweging, of een ommetje op de fiets. Cannegieter: “Je moet het gebruik breder bezien dan alleen vanuit ‘overstappers’ van auto naar fiets. Hoogwaardige fietsroutes worden ook gebruikt door andere fietsers dan alleen de utilitaire overstappers waar vanuit veel overheden vooral naar gekeken wordt bij het vrijmaken van geld.” Stienstra ten slotte: “Deze routes tonen jaren na oplevering nog steeds groeicijfers. Voor elke geïnvesteerde euro komt echt tweeëneenhalve euro terug.”

Op www.mobiliteitsplatform.nl/tdf leest u het integrale interview met de ploegleiders van het thema Hoogwaardig Fietsnetwerk

VERSLAG

Verbindingsfestival: digitale verbinding die werkt

Op donderdag 11 juni organiseerde Acquire Publishing het eerste volledig digitale en online Verbindingsfestival, samen met partners en experts. Een festival vol netwerkmomenten en kennisdeling, maar ook met de nodige ruimte voor ontspanning.

Marcel Slofstra

Het thema van het Verbindingsfestival was 'Slimme en Gezonde Stad". Maar liefst 2000 professionals konden kennis opdoen om Nederland mooier, slimmer en gezonder te maken. Deskundigen en professionals uit diverse vakgebieden werden zo digitaal met elkaar verbonden om impact te maken, juist tijdens de huidige gezondheidscrisis.

Het Verbindigsfestival vulde de leegte die ontstaan is door het gebrek aan netwerkmomenten, gelegenheden om nieuwe contacten te leggen of juist bestaande relaties te onderhouden. Het Verbindingsfestival doorbreekt dat isolement en brengt professionals in de bouw, vastgoed, mobiliteit, wonen & zorg en openbare ruimte samen rondom één gezamenlijke maatschappelijke opgave.

Op het podium

Op het digitale podium stonden onder anderen gedragsveranderaars Rick van Baaren en Mattheis van Leeuwen en Wim Daniëls. Het festival werd geopend door dagvoorzitter en socioloog Sofie Deqlerque. "Het is pas interessant als we elkaar ontmoeten", stelde ze, over het clusteroverschrijdende festival. Want het festival doorbrak zeker de grenzen tussen de aanwezige clusters, met als subthema's: Duurzame Mobiliteit, Gezonde Leefomgeving, Duurzaam Bouwen, Smart City, Natuurinclusief, Leefbaarheid en welzijn.

Dagvoorzitter en socialoog Sofie Deqlerque "Het is pas interessant als we elkaar ontmoeten",

De 'expo area' was de thuishaven van dynamische online beursstands, 1 op 1 matchmaking faciliteerde spontane ontmoetingen met andere festivalgangers.

Het festival werd geopend door dagvoorzitter en socialoog Sofie Deqlerque. "Het is pas interessant als we elkaar ontmoeten", stelde ze, over het clusteroverschrijdende festival. Want het festival doorbrak zeker de grenzen tussen de aanwezige clusters, van zorg en welzijn tot mobiliteit, wonen en bouwen. Pascal Smet, keynote en staatssecretaris van het Brussels Gewest: "Activeer het spreken, stop het zwijgen. De mensen die ergens tegen zijn, die spreken wel, mensen die voor zijn, zwijgen te vaak.", over het autoluw maken van de binnenstad van Brussel.

Maar een festival is natuurlijk meer dan alleen maar werk, ook aan het entertainment is gedacht, met luisterliedjes, entertainment, virtuele netwerkborrel en een heuse quiz.

Marvin van Kempen treedt op als DJ.

PRODUCT

Ook na de crisis moeten we blijven fietsen

De fiets is een veilige keuze als het gaat om risico om besmet te raken met het coronavirus. Steden als Parijs, Londen, Boedapest en Rome leggen in hoog tempo provisorische fietspaden aan, straten worden autoluw gemaakt en de plannen voor een fietsinfrastructuur zijn inmiddels afgestoft.

Mary Verspaget, Cycle Data

Zelfs in Nederland heeft de coronacrisis een stimulerende invloed op het gebruik van de fiets. De verkoop van e-bikes voor woon-werkverkeer is enorm gestegen en een fietstocht is een populaire vrijetijdsbesteding.

Blijven mensen ook ná de crisis de fiets pakken? Dat fietsen goed is voor de gezondheid en het milieu is inmiddels bekend. De verwachting is dat veel mensen de fiets alleen blijven nemen zolang ze veilig en vrijwel net zo snel van A naar B kunnen reizen als met het openbaar vervoer of de auto. Daarom is het zaak nu vaart te maken met het verbeteren van de fietsinfrastructuur en autoluwe binnensteden.

Om de toename van het aantal fietsers goed in kaart te krijgen en de juiste beslissingen te nemen over het verbeteren van de infrastructuur zijn nauwkeurige meetgegevens nodig. Waar en wanneer rijden er steeds meer e-bikes, racefietsen en speedpedelecs tussen de bakfietsen en kinderfietsen? Dit zijn de onveilige momenten.

De meetapparatuur van Cycle Data levert nauwkeurige informatie, ook tijdens de spitsuren, over welke fietspaden nu drukker en onveiliger zijn en hoe ze gebruikt worden. Met deze gegevens kunnen overheden bepalen waar nieuwe fietspaden moeten komen en welke zij moeten aanpassen. Een goede fietsinfrastructuur zal er zeker aan bijdragen dat mensen ook na de crisis blijven fietsen.

Cycle Data
www.cycledata.nl

Ideaal moment om te investeren in fietspaden'

"We zagen natuurlijk al een prioritering van fiets als modaliteit binnen veel steden en gemeenten, maar fietsen staat nu natuurlijk nog meer in de belangstelling als veilig vervoermiddel." Job van Roekel, directeur van Easypath, ziet zeker in coronatijd kansen voor de fiets.

Marcel Slofstra

Door de maatregelen om verspreiding van het coronavirus tegen te gaan is de fiets populair. "Mensen vermijden het openbaar vervoer. Dat zal voorlopig zo blijven, ook na de huidige crisis. Ik verwacht dat mensen meer blijven thuiswerken, maar ook meer blijven fietsen. Daarin voorspel ik wel een versnelling van een verandering die we al zagen, namelijk dat fietsen steeds meer prioriteit krijgt boven bijvoorbeeld de auto."

"Waar we rekening mee moeten houden is een toename van het aantal fietsers op een fietspad. Dat heeft ook een probleem in zich: niet alleen zijn er meer mensen tegelijkertijd op het fietspad, diezelfde mensen willen ook op de fiets voldoende ruimte om zich heen

'Modulaire fietspaden zijn ideaal voor tijdelijke fietspaden'

kunnen hebben. Voorlopig zullen we toch rekening moeten houden met de anderhalvemetermaatschappij. Dat moeten gemeenten dan wel faciliteren op het fietspad."
Van Roekel: "Doordat mensen nu min of meer verplicht worden om de fiets te pakken krijgen ze er toch plezier in. Nu is dus een ideaal moment voor de overheid om te investeren in fietspaden. Als er een goede en comfortabele infrastructuur ligt stappen mensen makkelijker over op de fiets als hoofdvervoermiddel. Dus gemeenten: zorg dat de fietspaden goed voor elkaar zijn en stem dat af op de toekomst."

Easypath levert modulaire fietspaden die gemakkelijk te verplaatsen zijn. "Dat is ideaal voor tijdelijke fietspaden. Ook voor een tijdelijke maatregel moet de infrastructuur op orde zijn. Als een gemeente kiest voor een modulair herbruikbaar fietspad, kan een tijdelijk fietspad elders opnieuw gebruikt worden. Die keuze hoeft niet meteen gemaakt te worden, ik denk namelijk ook dat veel tijdelijke fietspaden vooral in gebruik moeten blijven als permanent fietspad. Zo krijgt de fietser voldoende ruimte."

"Ruimte op fietspaden is nu belangrijker dan ooit. Denk daarbij aan het inrichten van éénrichtingsfietspaden die breed genoeg zijn. Te smalle fietspaden en fietspaden met tegenliggers leveren nu al snel onveilige situaties op, omdat mensen ruimer om elkaar heen willen fietsen. Een dubbele middenlijn op een breed fietspad helpt ook, niemand fietst tegen de middenlijn. Het is positief dat gemeenten meedenken, bijvoorbeeld in Rotterdam, waar de wachttijden bij verkeersregelinstallaties voor fietsers zo aangepast zijn dat groepsvorming bij de oversteekplaatsen voorkomen wordt."

'Ruimte op de fietspaden is nu belangrijker dan ooit'

"Geef de stad terug aan de voetgangers en de fietsers. Grijp de kansen die nu ontstaan. We willen allemaal meer groen in de steden en een betere luchtkwaliteit.", aldus Van Roekel. "We weten nu niet of dat wat we aanpassen tijdelijk, semi-tijdelijk of permanent is. Hou ook daar rekening mee bij projecten. Daarvoor zijn onze fietspaden natuurlijk ideaal, omdat je ze altijd kunt hergebruiken."

Easypath
www.Easypath.nl

PROJECT

Green Team Twente promoot de toekomst van waterstof

Het Green Team Twente van de Universiteit Twente promoot al bijna tien jaar de toekomst van waterstof als serieus alternatief voor traditionele fossiele brandstoffen. Het team doet in dit kader elk jaar mee aan de Shell Eco-marathon (SEM) en werd in 2019 nog Europees kampioen met de Aurora 2. Het team zet zich ook op social media in om de bekendheid van waterstof te vergroten.

Jelle Korbee, Green Team Twente

De racewagen wordt elk jaar door een volledig nieuw team ontwikkeld om zo innovatie te bevorderen. Deze aanpak werkt: het team heeft al meerdere kampioenstitels van de Shell Eco-Marathon op hun naam staan. Zo ook met de laatste auto die een omgerekende efficiëntie heeft van 760 km per liter brandstof. Het doel is elk jaar om nog efficiënter te rijden dan het vorig jaar. Elke auto moet voldoen aan eisen uit de Urban Concept categorie van de SEM, zoals de aanwezigheid van spiegels en ruitenwissers – om zo realistische stappen te zetten richting waterstofpersonen auto's.
Het Green Team Twente zet dit jaar een belangrijke volgende stap om een waterstofauto op de weg te krijgen: de goedkeuringsaanvraag bij de RDW. Hiermee wil het team verder gaan dan de racewagens en de stap zetten naar een auto die op de openbare weg mag rijden. Hiervoor moeten nog wel aanpassingen gedaan worden. Een deel van het nieuwe team zal daar in de tweede helft van 2020 mee aan de slag gaan.
Door de gevolgen van COVID-19 heeft het team van dit jaar wat vertraging opgelopen en is ook de jaarlijkse race geannuleerd. Ondanks dat de beproeving van efficientie tot volgend jaar moet wachten, zal het dit het nieuwe team niet tegenhouden de auto nog verder te ontwikkelen. De auto van dit jaar is bijna klaar en zal op 29 juni gepresenteerd worden tijdens de digitale Hydrogen Next-week zie website.

Green Team Twente
www.greenteamtwente.nl

EXPERIMENT

'UpCycling' winnaar 'Fietspad van de toekomst'

Als automobilist rijd je stapvoets door het dorp van en naar je woning.

Movares is met 'UpCycling' uitgeroepen tot een van de drie trotse winnaars van de prijsvraag 'Fietspad van de Toekomst'. Deze prijsvraag is uitgeroepen door Goedopweg, een samenwerkingsverband tussen de provincie Utrecht, gemeente Utrecht en Amersfoort, en Rijkswaterstaat.

Jan van den Brink, Movares

In ons voorstel, UpCycling, stellen wij voor de fiets hoofdzaak en de auto bijzaak te maken op het Fietspad van de Toekomst. Tussen de dorpen blijft stroomverkeer belangrijk, maar in de kernen gaat het steeds meer over verblijven in plaats van doorstromen. De fiets komt hierbij centraal te staan: midden in het profiel is het fietspad geprojecteerd. Daarnaast komt ruimte voor voetgangers en spelende kinderen. Dit betekent meer ruimte voor ontmoeting in de publieke ruimte, meer spel en plezier en een versterking van de leefbaarheid. De auto is in deze voetgangerswereld te gast. Als automobilist rijd je stapvoets door het dorp van en naar je woning. Voor doorgaand autoverkeer is de weg niet langer interessant. De fietsers daarentegen komen uit de kantlijn en wordt een continue route geboden als drager voor schoolverkeer, woon-werk bewegingen en recreatieve ontsluiting van een van de meest historisch, ecologisch en landschappelijk rijke gebieden van Nederland.

UpCycling gaat niet alleen over hergebruik maar daarbij ook over het toevoegen van waarden; voor de leefkwaliteit van dorpen en de route. Belangrijk daarbij is een verandering in het denken bij de verkeerskundige discipline en de ruimtelijke ordenaars. We willen uit de auto en juist op de fiets.

Ons experiment is dan ook eerst en vooral een sociaal experiment. Wij hebben hier zin in. Het is spannend om vaste kaders op zijn kop te zetten en vooroordelen tijdelijk op te schorten, het vraagt lef om uit de eigen bubbel te komen en te luisteren. Wij zijn dan ook bijzonder benieuwd wat er gaat gebeuren!

Ingenieursbureau Movares
www.movares.nl

ITS en Fiets: Corona-proof fietsen

Door de Corona-crisis hebben we overal in Nederland te maken met de anderhalvemetersamenleving. Nu per 1 juni steeds meer activiteiten buitenshuis zijn toegestaan, zal langzaamaan de mobiliteit weer toenemen. In eerste instantie zal dit vooral per auto en met de fiets zijn, aangezien de capaciteit van het ov in het begin nog beperkt zal zijn. Daarnaast zullen meer activiteiten een grotere claim gaan leggen op de publieke ruimte. Denk hierbij bijvoorbeeld aan terrassen, maar ook aan bewegen en verblijven in parken en op de wegen. Om dit in goede banen te leiden zijn er inmiddels al diverse voorbeelden van nieuw 'corona-proof'fietsbeleid in grote steden. Waar je in het buitenland nu vooral zogenoemde COVID-19 fietspaden ziet ontstaan, richten Nederlandse steden zich meer op schoolstraten, het instellen van eenrichtingsverkeer en het afsluiten van straten voor auto's en soms fietsers. Maar kun je als overheid ook andere dan fysieke maatregelen nemen om corona-proof fietsen te faciliteren?

Robin Kleine en Ronald Jorna, Mobycon

Mobycon is nauw betrokken bij het Bicycles & ITS (BITS) project. De Provincie Overijssel is initiatiefnemer en projectleider van dit Interreg NSR project, dat gericht is op het aantrekkelijker maken van fietsverkeer door de inzet van ITS (Intelligente Transport Systemen). Wij vroegen ons dan ook af in hoeverre ITS ingezet kan worden om 'corona-proof' fietsbeleid vorm te geven. In dit artikel beschrijven we de resultaten van een interne brainstorm hierover.

De fietser adviseren

Waarom anderhalemeter-fietsbeleid?

Anderhalve meter fietsbeleid is nodig om enerzijds het besmettingsrisico klein te houden en anderzijds de samenleving, en daarmee de economie, zoveel mogelijk draaiende te houden. Hiervoor moeten we mensen in staat stellen te fietsen met zo min mogelijk besmettingsgevaar. Fietsen is daarbij niet alleen een ruimte-efficiënte modaliteit, fietsgebruik draagt ook bij aan gezondheid en geluk, of dat nu door het fietsen zelf komt of door de bestemming waar men heen fietst. Anderhalvemeter-fietsbeleid gaat dus verder dan een efficiënt verkeerssysteem.
We willen mensen meer vrijheid geven, zonder dat dit ten koste gaat van andermans vrijheid en gezondheid. Daarbij moeten we ons ook realiseren dat niet iedereen een auto heeft en niet iedereen met het ov kan of durft, waardoor veel mensen nu op de fiets zijn aangewezen.

Gewenste veranderingen

Een corona-proof fietsbeleid kent drie aspecten:

- *Voorzien in de veranderende ruimtevraag*

Zodra meer mensen op de fiets gaan, wordt het drukker op fietspaden, bij verkeerslichten, bij bruggen en in stallingen (waar sowieso de capaciteit al minder is door de vereiste anderhalve meter afstand). Om dit op een veilige manier te kunnen doen kan dit betekenen dat fietsers (meer) prioriteit krijgen dan auto's, dat extra fietsenstallingen worden gefaciliteerd in de openbare ruimte of dat strikter wordt gehandhaafd op wildparkeren van fietsen.

- *Drukte voorkomen en vermijden*

Om drukte te voorkomen moet je in de eerste plaats inzicht hebben in de drukte op fietsroutes en in fietsenstallingen. Vervolgens moet je de fietser alternatieven bieden door bijvoorbeeld te verwijzen naar rustige fietsenstallingen, naar rustige fietsroutes, of te adviseren om op een andere tijd te reizen (en eventueel deels thuis te werken). Hierbij is het van belang dat de maatregelen flexibel zijn, omdat situaties snel kunnen wijzigen.

- *Fysiek contact met fietsinfrastructuur vermijden*

Om het risico van overdracht van het virus te minimaliseren moet bediening van de infrastructuur door fietsers zoveel mogelijk automatisch en contactloos plaats te vinden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan VRI-knopjes, fietsenstallingen, betalingen.

ITS-oplossingen

Op grond van bovenstaande gewenste veranderingen komen wij tot de bovenstaande typologie van mogelijke ITS-oplossingen voor de fiets in de anderhalvemetersamenleving:

Verandering	Categorie	ITS-oplossing
Voorzien in veranderende ruimtevraag	Verbeteren doorstroming	Prioritering fietsers
		Detectie van groepen fietsers
		Snelheidsadvies voor fietsers (bv. Flo)
		VRI's uitzetten
	Projecteren 1,5 meter afstand op de grond	Fietsverlichting
		Vanuit straatverlichting
	Eenrichtingsverkeer	Dynamisch inrijverbod (vergelijk wisselstrook op A1 bij Almere) afhankelijk van tijdstip van de dag.
Drukte voorkomen en vermijden	Monitoringssystemen met betrekking tot drukte	Diverse technieken om de drukte te meten (telslangen, infraroodcamera's, bluetooth, floating bike data)
		Apps waarmee fietsers (potentieel) gevaarlijke/drukke plekken kunnen melden
	Communicatie van alternatieven naar de fietsers (zowel via informatiepanelen als via apps/social media/websites)	Routeadvies voor minder drukke (dus veiliger) routes
		Routeadvies voor minder drukke fietsenstallingen
		Snelheidsadvies bij bottlenecks
		Routeplanner met opties voor 'lage risico' routes (vgl. mooie routes door de natuur)
	Waarschuwingen voor drukte (zowel via informatiepanelen als via apps/social media/websites)	Drukteradar (vgl. met buienradar)
		'Amber alert' bij te grote drukte
Vermijden fysiek contact fietsinfrastructuur	Automatische detectie bij verkeerslichten	Sensoren, radar, lussen, etc.
		Apps (bv. Schwung)
	Automatische detectie bij fietsenstallingen	Sensoren, radar, lussen, etc.
	Contactloos betalen	Bijvoorbeeld bij stallingen, deelfietsen, veerponten

Bovenstaand overzicht vormt een eerste verkenning naar ITS-oplossingen die kunnen bijdragen aan anderhalvemeter-fietsbeleid. Zo zien we nu al dat de gemeente Amsterdam een andere instelling van de VRI's als potentiële maatregel ziet en dat de gemeente Zwolle een dynamisch fietsparkeerverwijssysteem overweegt.

Verdere studie naar de kosteneffectiviteit van de maatregelen is noodzakelijk, waarbij ook de laatste inzichten ten aanzien van besmettingsrisico (hoe lang zijn VRI-knopjes besmettelijk? Moeten dezelfde afstandsnormen worden gehanteerd in overdekte en open fietsenstallingen?) moeten worden meegenomen. Omdat niemand weet hoelang de huidige corona-crisis zal duren, is het ook goed om te kijken in hoeverre gekozen oplossingen ook op de langere termijn (na de corona-crisis) nog nuttig zijn. Denk hierbij aan een monitoringssysteem dat ook later nog nuttige informatie zal opleveren voor fietsbeleid.

Wij zijn er in ieder geval van overtuigd dat ITS, net als fysieke oplossingen, communicatie en educatie, kansen biedt bij deze nieuwe corona-uitdagingen.

Interesse in hoe ITS kan bijdragen aan fietsen in het algemeen, lees dan onze blog in Verkeerskunde.

Mobycon
www.mobycon.nl

www.verkeerskunde.nl/blog/haal-meer-uit-iets-en-fiets

“We meten niet alleen wáár er veel fietsers zijn, maar ook hoe lang hun reistijd is van A naar B en kunnen zo waardevolle data leveren om de fiets in kaart te brengen en drukte te voorkomen”. Henk den Breejen is senior business developer bij Technolution, het bedrijf achter de FlowCube .

Marcel Slofstra

Focus op fietsers

SHUTTERSTOCK

De FlowCube is een sensor met intelligente camera die door middel van patroonherkenning individuele fietsers kan identificeren en zo de reistijden en fietsroutes door de stad in kaart brengt. “Privacy staat bij ons voorop. Ons systeem werkt met patroonherkenning. We gebruiken bijvoorbeeld geen gezichtsherkenning, dat zou te veel inbreuk leveren op de privacy. Denk bij patroonherkenning bijvoorbeeld aan het herkennen van een rode fiets met blauwe fietstassen, bereden door iemand met een groene jas. Deze en andere kenmerken van de fietser zet de FlowCube intern om in een soort unieke QR-code. Deze code is niet terug te herleiden tot een persoon en ook is daar geen beeld uit terug te herleiden. Zo zijn we volledig AVG-proof.”

Netwerk van FlowCubes

Om de reistijd en fietsroutes inzichtelijk te maken is een netwerk van een aantal FlowCubes nodig. “De fietser rijdt eerst langs één van de cubes, en bijvoorbeeld een kwartier later langs een andere. Door verschillende cubes in een stad in te zetten weet je niet alleen wáár veel fietsers zijn, maar ook welke routes ze fietsen en hoe lang ze daar over doen”, aldus Den Breejen. “Dat levert boeiende inzichten op. Zo had ik zelf in Groningen verwacht dat de fietsreistijd langer zou zijn tijdens de ochtendspits dan op werkdagen. Dat bleek niet zo te zijn, de vertraging voor fietsers was juist hoger op de zaterdag, als er veel voetgangers in de stad zijn en er markt is. Je ziet dan echt de fietsers tussen de voetgangers laveren, wat een nadelig effect op de fietsreistijd heeft. Daar kun je dan als gemeente op sturen, bijvoorbeeld door op DRIPs en social media alternatieve routes te adviseren.”

De FlowCube is eigenlijk uit nood geboren. Michael Dubbeldam, Domain Architect bij Technolution: “Voor een project in Kopenhagen werd ons gevraagd de reistijden voor fietsers in kaart te brengen. Daarvoor gebruikten we een radarsysteem. Dat werkte prima zolang het rustig was, maar bij veel fietsdrukte – waar in Kopenhagen nogal eens sprake van is – kon het systeem het verschil tussen een groep fietsers en een vrachtwagen niet zien. Daarom hebben we zelf de FlowCube ontwikkeld.”

De FlowCube is nder andere in gebruik in Groningen en Rotterdam. Andere steden en gemeenten tonen ook al interesse. In Groningen staan 5 FlowCubes, die samen een goed beeld geven van het gebied in de binnenstad. “Hoeveel FlowCubes nodig zijn voor een goed beeld hangt af van de stad en de omvang van het gebied. Daarin kun je als gemeente ook keuzes maken, hang je er op elke zijstraat eentje of alleen op de stroomwegen? Het systeem schaalt uitstekend op, dat maakt het ook flexibel inzetbaar.”

Stroomvoorziening en 4G

Technolution verzorgt de installatie en service van de FlowCubes. Den Breejen: “De gemeente hoeft alleen te zorgen voor stroomvoorziening, wat meestal niet zo’n probleem is. De cubes maken gebruik van een beveiligde 4G-verbinding, dus de gemeente hoeft niet te investeren in extra kabels voor een netwerk.”

De FlowCube s zijn breed inzetbaar. Denk bijvoorbeeld aan een koppeling met een webapp om direct informatie te kunnen raadplegen of een verbinding met DRIPs of tekstkarren om niet alleen fietsverkeer te monitoren, maar ook bij te kunnen sturen.“

In coronatijden is de fiets populairder als alternatief voor het openbaar vervoer, zeker in de stad. Dat levert ook uitdagingen op voor gemeenten. “Maar Groningen kon eigenlijk direct gebruikmaken van het systeem dat er al hangt. We zien dat ook andere gemeenten daar graag gebruik van willen maken. Met een netwerk van FlowCubes kun je ook best iets zeggen over drukte op bijvoorbeeld pleinen die tussen de cubes in zitten, omdat je weet hoeveel fietsers het gebied in- en uitfietsen. Zeker nu is dat waardevolle informatie om al te grote drukte in de stad te voorkomen.”

Technolution
https://www.technolution.eu/en/mobility/flowcube

Anderhalvemeterproof naar het werk

Met een anderhalvemeter-campagne laat mobiliteitsplatform Toogethr zien wat er nu en na de coronacrisis mogelijk is om veilig, efficiënt en duurzaam naar het werk te gaan. “Openbaar vervoer staat nu ineens onderaan de vervoersladder”, legt marketing director Maurits van Kuyk uit. “Het is niet wenselijk, maar ook niet nodig dat mensen daardoor met de eigen auto naar het werk gaan.”

Marcel Slofstra

“Als iedere werknemer die voorheen met de trein naar kantoor kwam straks de auto pakt, hebben we een probleem, op de parkeerplaats én op de weg”, zegt Van Kuyk. Thuiswerken zal een blijvende vlucht blijken, verwacht hij, maar toch zullen mensen langzaamaan weer (gedeeltelijk) teruggaan naar kantoor. “Met een goed mobiliteitsbeleid kun je als werkgever je medewerkers duurzame en veilige opties bieden voor het woon-werkverkeer en daar springen wij nu extra op in.”

Ridesharing

Toogether maakte in 2016 een omslag van een consumentgerichte carpoolapp naar een Ridesharing-app voor werknemers. “Dat bleek een groot succes na een pilot op de Zuidas”, zegt Van Kuyk. Het geheim? “Collega’s kennen elkaar en zo niet, dan is er snel een vorm van vertrouwen. En doordat je onder werknemers snel massa creëert, gaat het systeem via algoritmes ritten steeds beter op elkaar afstemmen en werknemers zelfs vooraf adviseren. Ook dat zet collega’s dan weer aan om ritten te delen in het dagelijkse woon-werkverkeer. Het voorkomt onnodige kilometers en draagt zo ook bij aan CO2- en filereductie.”

Het bleef niet bij de Ridesharing-app. Van Kuyk: “Werkgevers wilden meer ondersteuning bij hun mobiliteitsbeleid en vanuit werknemers van verschillende bedrijven en organisaties kwam het voorstel om ook fietsen te stimuleren. Fietsen is immers nóg beter dan samen met de auto reizen. Dat bracht ons op de Cycles-app”. Ook met de Cycles-app verdienen medewerkers beloningen, zelfs buiten werktijd. Van Kuyk: “Zo draag je als werkgever bij aan de mentale en fysieke gezondheid van medewerkers.”

Niet alleen beloningen helpen bij het stimuleren van fietsen, ervaart Van Kuyk. “Je moet ook oog hebben voor de randvoorwaarden. Zo adviseren we bijvoorbeeld om via de app samen te fietsen op routes die als onveilig worden ervaren.” De Cycles-app maakt vanzelfsprekend deel uit van de anderhalvemetercampagne. Van Kuyk: “Het maakt het eenvoudig om een collega uit te nodigen om samen op te fietsen, een beloning te ontvangen én tegelijkertijd anderhalve meter afstand te houden.”

Parking

Naast de Ridesharing- en Cycles-app biedt het Toogethr-platform ‘Smart Parking’ aan. Van Kuyk: “Hiermee maken we ieder parkeerterrein digitaal, slim en flexibel. Door onze software te koppelen aan een slagboomconstructie realiseren we een portal waar werknemers en bezoekers vooraf kunnen zien of er plek is en een plek kunnen reserveren.” Dit voorkomt niet alleen onveilige situaties bij de slagboom en op het parkeerterrein, maar helpt ook in het voldoende afstand houden op het parkeerterrein. De werkgever kan de parkeercapaciteit op zo’n manier verdelen, dat de ‘anderhalve meter afstand’ al op de parkeerplaats wordt gegarandeerd. ”Van Kuyk: “Neem de bezoekersplekken, waarom moeten die de hele dag gereserveerd zijn, als bezoekers er maar een uurtje gebruik van maken? Dat kan logischer.” Werkgevers kunnen met Smart Parking zelf keuzes maken in wie een parkeerplaats mag reserveren, op welke plek en wanneer. En dat scheelt. Van Kuyk noemt het bedrijf ‘Danone’ dat met 1800 werknemers in Hoofddorp met 180 parkeerplaatsen toe kan.

De werkgever kan de parkeercapaciteit op zo’n manier verdelen, dat de ‘anderhalvemeterafstand’ al op de parkeerplaats wordt gegarandeerd

Community

“Het mobiliteitsplatform is te gebruiken door één individuele werkgever,” vervolgt Van Kuyk, “maar vaak creëren we ook een community van meerdere bedrijven in hetzelfde gebied.” Zo kunnen medewerkers van verschillende bedrijven hun ritten, fietsen, tot zelfs parkeerplaatsen delen. “Daarnaast helpen we bedrijven bij hun duurzaamheidsdoelstellingen door de besparingen op kosten, brandstof en CO2 te meten en inzichtelijk te maken. Zo kan er gestuurd worden, als we laten zien wat er gebruikt wordt en hoe vaak, maar vooral ook wat er nog meer mogelijk is om het mobiliteitsgedrag te optimaliseren en hoe je dat als werkgever kunt stimuleren.”

Campagne

Specifiek voor de gevolgen van de coronacrisis en de uitdagingen die de anderhalvemetersamenleving met zich meebrengt, heeft Toogethr nu een anderhalvemetercampagne opgezet om te laten zien wat nu wél mogelijk is. Van Kuyk: “We moedigen autodelen aan, maar dan wel volgens ons corona-proof-protocol. Dat betekent maximaal één ritdeler die je kent, in plaats van de gebruikelijke vier of vijf ritdelers maximaal per auto. Bovendien adviseren we natuurlijk om steeds handen te wassen. Voor het hele pakket: Cycles, Parking en Ridesharing hebben we, naast de app, ook campagne- en promotiemateriaal beschikbaar. Zo dragen we ook nu bij aan een toekomstbestendige manier van reizen en aan de impact die je als duurzame organisatie wil maken.”

Toogethr
www.toogethr.com

In de nog redelijk jonge wereld van MaaS timmeren platforms, providers en transport operators aan de weg. Goede governance en opschaling lijken het ideale recept om reizigers te bewegen tot structureel ander reisgedrag.

Guus Puylaert

Structureel ander reisgedrag met MaaS

Ondanks de coronacrisis staat de ontwikkeling van MaaS-apps niet stil. Zo richt het platform Gaiyo van Innovactory zich in Utrecht Leidsche Rijn op de consumentenmarkt. Projectleider Steven Hendriks: "Daarin zien wij veel potentie. Vanuit spitsmijdenprojecten hebben wij veel ervaring met gedragsverandering. Het belonen van mensen is een manier om gedrag te veranderen. Maar wat nou als je mensen aan het denken kunt zetten om wellicht een ander vervoermiddel te kiezen, zodat ze die spits kunnen mijden."

Het consortium Amaze (Transdev, Radiuz, Over Morgen en Amber) omarmt op de Amsterdamse Zuidas juist de zakelijke markt. Projectleider Edvard Hendriksen van Over Morgen: "Zuidas is goed bereikbaar via de A10, het treinstation en Schiphol. Dat willen de werkgevers graag zo houden, en daarom willen ze graag meewerken aan de MaaS-app. Door met hen afspraken te maken kunnen we snel grote volumes creëren. Zo gaan we bijvoorbeeld een beloningsstructuur creëren, om werknemers te stimuleren de spits te mijden en duurzamer te reizen."

TURNN, onderdeel van InTraffic, kiest juist voor spreiding en doet mee aan de pilots Limburg en Eindhoven én werkt samen met Qbuzz in de concessie Groningen-Drenthe. Directeur Dirk Grevink: "We zien twee stromen ontstaan met MaaS: vanuit de pilots van IenW en vanuit de ov-concessies. Met TURNN kunnen en willen we beide stromen bedienen met een brede oplossing."
Ook Tranzer, voortgekomen uit Lynxx, richt zich op spreiding. Het bedrijf doet als partner mee aan de pilots in Eindhoven, Limburg, Twente en Rotterdam-Den Haag en gebruikt daarbij niet de eigen app maar verzorgt als wholesale MaaS-platform de ticketing in apps van derden. Business Development Manager Paul Haarman: "Via onze eigen app merkten we dat we vooral incidentele reizigers bereikten. Via apps van vervoerders en platforms bereiken we de reguliere reizigers. Wij gaan waar de klant ook heengaat."

Het ministerie van IenW

In het het MaaS-programma, een initiatief van het ministerie van IenW en zeven regio's, staan zeven nationale MaaS-pilots centraal. Liselotte Bingen, programmasecretaris MaaS van het ministerie: "We verwachten dat de reiziger per pilot via één app zijn multimodale reis gaat plannen, boeken en betalen. De apps zijn uiteindelijk landelijk te gebruiken."
In het programma zijn het koppelen van reisdata, het aanbieden van gebruiksvriendelijke apps, het opdoen van ervaringen, uitbreiden van mobiliteitskennis en een eerste stap naar verduurzaming als doelen geformuleerd.

Dirk Grevink, TURNN: "Gedragsverandering is een voorwaarde om dit te laten slagen. De maatschappij is klaar voor een transitie in mobiliteitsgedrag. Het is nu tijd om dit te gaan doen".

Een open API

Het ministerie van IenW ontwikkelt momenteel een standaard API (Transport Operator MaaS Provider, TOMP) voor alle deelnemers aan de pilots, zodat deelvervoerders makkelijker kunnen aansluiten op het MaaS-ecosysteem, doordat de systemen van de vervoerders, serviceproviders of appontwikkelaars via dezelfde 'taal' met elkaar communiceren, binnen een transparant en uniform systeem. Alle deelnemers vanuit de MaaS-pilots moeten van het ministerie deze standaard voor 31 oktober hebben doorgevoerd.
Invloed op businessmodellen
TURNN-directeur Dirk Grevink noemt de API een goede ontwikkeling en hoopt dat die er snel komt. "Die standaard doorvoeren is nu wel even een investering, we hadden al een eigen systeem. Dat kan je businessmodel best wel beïnvloeden. Maar voor de keten is het goed. Het biedt een level playing field, samen met de deelvervoerders komen we zo tot meer reizigers."

Tranzer werkt met partijen die toegang willen tot alle ov en micromobiliteit, zoals 9292. "Wij doen de complexiteit op de achtergrond. Als mobiliteitsaanbieders een andere techniek gebruiken, dan passen wij ons aan." Bovendien wordt de API alleen verplicht binnen de

Steven Hendriks, Innovactory: "We hebben meer data nodig om het precieze reisgedrag te kunnen meten. Daarvoor hebben we deelvervoerders nodig, want we hebben de voertuigen zelf niet. Voldoende aanbod is leading".

Paul Haarman, Tranzer: "Via onze eigen app merken we dat we vooral incidentele reizigers bereikten. Maar via apps van vervoerders en platforms bereiken we de reguliere reizigers. Wij gaan waar de klant ook heengaat".

MaaS-pilots, vult Paul Haarman aan. "We hebben contracten met alle ov-bedrijven in Nederland. Partijen als Keolis, Connexxion, Arriva en NS gebruiken allemaal een andere technologie. Daar kunnen we wel mee door." Volgens hem ligt de kern voor het businessmodel van MaaS in de commerciële voorwaarden, "door dezelfde producten en tarieven als ov-bedrijven aan te bieden en te werken met commissies voor het dekken van distributiekosten, die juist bespaard worden door vervoerders wanneer MaaS-aanbieders een ticket verkopen."

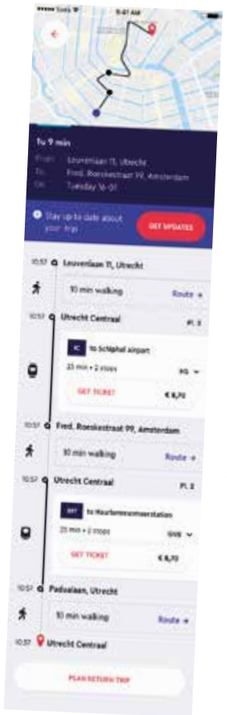
Steven Hendriks (Gaiyo): "We willen zoveel mogelijk diensten aansluiten, ook buiten Utrecht. We hebben meer data nodig om het precieze reisgedrag te kunnen meten. Daarvoor hebben we deelvervoerders nodig, want we hebben de voertuigen zelf niet, en is het van belang dat de API's met elkaar kunnen communiceren. De markt moet optimaliseren en ontwikkelen en daarvoor is zo'n standaard van belang.", weet Hendriks.

Gedragsverandering

Projectleider Steven Hendriks: "We hebben bij Innovactory al veel ervaring met spitsmijdenprojecten. Maar gedragsverandering kan structureel worden, als je de intrinsieke motivatie van mensen aanspreekt. De komst van een MaaS-app is voor ons dus een logische ontwikkeling."

Edvard Hendriksen, projectleider van Amaze in de Zuidas. "Ik ken vrijwel geen spitsmijdenproject dat structurele gedragsverandering voor elkaar krijgt. Juist dat wil ik met Amaze in Zuidas creëren. In het najaar gaan we pilots draaien met werkgevers, gericht op gedragsverandering. Die resultaten willen we gebruiken om de beloningsstructuur te ontwikkelen, die in de tweede versie van de app komt. De sleutel daartoe ligt bij werkgevers.

Directeur Dirk Grevink (TURNN): "Ik heb 17 jaar ervaring met gedragsverandering in spitsmijdenprojecten en InTraffic heeft ervaring in het ov. Gedragsverandering is een voorwaarde om dit te laten slagen. Men heeft het hier al heel lang over. Het is nu tijd om dit te gaan doen."



Edvard Hendriksen, Amaze: "Ik ken vrijwel geen spitsmijdenproject dat structurele gedragsverandering voor elkaar krijgt. En juist dat wil ik met Amaze in Zuidas creëren."

De uitgebreide versie van dit artikel leest u in OV-Magazine 2/2020.

“We moeten klaar zijn voor de toekomst”

SHUTTERSTOCK

Lennart Persson is ‘Kontorschef’ bij Trivector in Göteborg. Trivector heeft in samenwerking met onder meer de stad Göteborg, het lokale openbaar vervoer bedrijf en PTV Group een studie opgezet naar het effect van zelfrijdend deelvervoer op het openbaar vervoer. Hiervoor gebruikt Trivector software van PTV – PTV Visum & PTV MaaS Modeller – om de effecten op de verkeersstromen te modelleren, analyseren en rapporteren. De behaalde resultaten worden gebruikt om een visie op de komst van zelfrijdend deelvervoer te formuleren en ook om bestaande modellen te verrijken.

Marcel Slofstra

Persson: “We verwachten dat er in de toekomst vragen komen van overheden over deelvervoer en zelfrijdend deelvervoer. Het gaat dan om zelfrijdende voertuigen die door verschillende personen gedeeld kunnen worden en in feite een aanvulling vormen op het openbaar vervoer. Als we nu niet nadenken over de inzet van autonoom deelvervoer, lopen we straks achter de feiten aan. Daarom doen we nu deze studie, zodat we klaar zijn voor de toekomst, wanneer die zich aandient.”

De studie richt zich op deelvervoer, zelfrijdend vervoer en elektrisch vervoer. “Deze drie factoren in deze vorm van vervoer maken het soms een uitdaging om alles goed in te plannen. Neem het openbaar vervoer: elektrische bussen zijn mooi, maar soms vergt dat wel aanpassing van busroutes, om rekening te houden met actieradius én oplaadmoment. Je kunt niet gewoon alle dieselbussen vervangen door elektrische bussen en denken ‘zo, klus geklaard’”, aldus Persson.

“We zien dat overheden druk bezig zijn om te bepalen waar deelvervoer ingezet kan worden, welke rol zelfrijdend vervoer hierin gaat spelen. Denk dan bijvoorbeeld aan zelfrijdende shuttles: waar kunnen we deze het beste inzetten? En welke domino-effecten zal dit hebben op de rest van het mobiliteitssysteem? Dat onderzoeken we met deze studie met gebruik van PTV Visum”, zegt Persson. De studie duurt in totaal twee jaar en zal in 2021 afgerond zijn. “We willen weten welke impact te verwachten is vanuit zelfrijdende shuttles, bussen en ander deelvervoer, voordat de vraag vanuit de politiek komt. We moeten klaar zijn voor de toekomst.”

Die toekomst bestaat volgens Persson grotendeels uit deelvervoer. “Als je één personenwagen vervangt door een elektrische auto is er wellicht sprake van enige milieuwinst, maar geen mobiliteitswinst. Diezelfde auto kan net zo goed in dezelfde file staan, dan is er sprake van ‘groene congestie’. Maar als we ze allemaal vervangen door een elektrisch en gedeeld voertuig los je aan de ene kant een milieuvraagstuk een beetje op, en aan de andere kant een mobiliteitsvraagstuk.”

Persson vindt het belangrijk om niet alleen de praktische kant te bekijken, maar ook te onderzoeken hoe het publiek reageert. “Zullen mensen zelfrijdend deelvervoer omarmen? Is het wel robuust genoeg? Mensen zullen alleen overstappen op een ander transportsysteem als het goed werkt, als het voordelen biedt. Daarom modelleren we alle vervoersstromen multimodaal en integraal in PTV Visum, om inzicht te krijgen in de kwaliteit en klaar te zijn voor het moment waarop de politiek het startsein geeft. We zagen bijvoorbeeld met de introductie van Lime en Bird dat Göteborg ineens overspoeld werd door elektrische stepjes die overal door de stad lagen. Terwijl het systeem van elektrische deelstepjes wel potentieel heeft resulteerde dit vooral in chaos omdat de regie ontbrak. Dat willen en moeten we bij de introductie van deelvervoer zien te voorkomen. We weten dat elektrische deelshuttles eraan zullen komen, daar moet de publieke sector zich op voorbereiden.”

PTV Visum speelt een belangrijke rol bij de studie. “We gebruiken de software om diverse scenario’s te modelleren en benchmarks uit te voeren. De opgedane kennis kunnen we weer terugvoeren aan de modellen. Ook willen we PTV Visumgebruiken om de resultaten te benchmarken.
We hebben al diverse scenario’s klaarliggen om in de praktijk uit te testen.”

Trivector is opgericht in 1987 door drie wetenschappers. Het bedrijf richt zich op duurzame mobiliteitsvraagstukken. Een derde van het bedrijf richt zich op wetenschappelijk onderzoek, tweederde richt zich op de publieke sector. Trivector wil de afstand tussen wetenschap en toepassing verkleinen. Het bedrijf heeft vestigingen in Lund, Stockholm en Göteborg. Voor deze studie werkt Trivector samen met PTV.

PTV Group
www.ptvgroup.com

bemup.club

- De snelheid van een eigen auto, voor de prijs van OV
- Geen eigen auto, toch 24/7 mobiel
- In 5 minuten op weg naar je bestemming
- Nooit meer parkeren, tanken, garagebeurten, zelf moeten rijden

Wij gaan verder

www.bemup.club

Het probleem is de drukte op de weg/voetpad, omgevingsprikkels/ haast.

Er gebeuren teveel ongelukken op oversteekplaatsen, terwijl deze voorzieningen juist bedoeld zijn om het oversteken veiliger/ overzichtelijker te maken. De oversteekplaats is echter vaak niet 't probleem!

Kortom: De verkeersdeelnemers raken vaak "overbelast" in de drukke omgeving, waardoor de voetganger/fietser vaak ontsnapt aan de attentie van de automobilist, met alle nare gevolgen van dien.

ZEBRA-SAFE

"ZEBRA-SAFE" is ontwikkeld om de aandacht van het overige verkeer daar naartoe te trekken waar het zinvol is; de oversteekplaats. En alleen dan als deze aandacht nodig is; als er voetgangers/fietsers gaan oversteken of aan het oversteken zijn.

Traffic-Care
Innoverend & Realiserend

Voor meer info:
W. www.traffic-care.nl
T. 0162-434131
M. 0031-627979447

Experts in digitaal handhaven

scanacar.com

SCANVCAR

Mobiliteits Platform

UW ADVERTENTIE HIER?

Neem contact op met één van onze accountmanagers.
Telefoon: 038 460 6384

WIE BEREIKT U?

Beleidsmakers en -bepalers bij de overheden en Rijkswaterstaat, verkeers- en mobiliteitsexperts, vervoersbedrijven, ingenieurs en adviesbureaus, handhaving, vastgoedpartijen, woningbouwcorporaties, weg- en parkeerbeheerders parkeerexploitanten, ontwerpers, architecten en projectontwikkelaars, leveranciers.

LIEVER ONLINE?

Ook dat behoort tot de mogelijkheden.
Bezoek onze website voor meer informatie.

www.mobiliteitsplatform.nl

EURO TEC.

Van evenementenvloer tot fietspad

Euro Tec specialiseert zich in het verhuren van tijdelijke vloeren voor concerten en evenementen. "Maar we richten ons ook op de infrasector met onze tijdelijke fietspaden", aldus Hans Steiner van Euro Tec. "Eigenlijk is dat een beetje per toeval ontstaan door een gerenommeerde aannemer die daar mogelijkheden in zag. De ervaringen zijn positief."

Marcel Slofstra

De fietspaden van Euro Tec worden vooral gebruikt bij wegwerkzaamheden en wegafsluitingen. Steiner: "Dan leggen we met het tijdelijke fiets- en voetpad een soort bypass om de werkzaamheden aan, bijvoorbeeld een paar meter parallel aan het opengebroken stuk of door het weiland, zodat weggebruikers ongestoord en veilig hun weg kunnen vervolgen."

Zorgvuldig, netjes en efficient

Het tijdelijke fietspad bestaat uit vloerplaten gemaakt van gerecycled kabelgranulaat. Over het algemeen legt de firma het pad in een dag aan. Het komt voor dat een fietspad ergens een jaar ligt, zoals nu bij Schiphol, maar een meer doorsnee huurperiode is ongeveer een week of acht, "net zo lang als de werkzaamheden duren", aldus Steiner. "We hebben geen zware machines nodig en er zijn ook weinig voorbereidingen nodig. Dat, in combinatie met het gerecyclede materiaal, zorgt ook voor een geringe milieubelasting."

"We leggen het fietspad snel maar vooral ook zorgvuldig en netjes aan.", vervolgt Steiner. "De vloerplaat is voorzien van een antislip-noppenprofiel zodat fietsers en voetgangers niet uitglijden. De koppelbare vloerplaten van het fietspad zijn 1 meter 20 bij 80 centimeter, zodat er altijd wel een flexibele oplossing te bedenken is."

Euro Tec is voornamelijk actief in de evenementenbranche. "Dat geeft ons voordelen. We zijn gewend om snel op te bouwen en weer af te breken en toch accuraat, flexibel en efficient te werken. Onze werkwijze blijkt zeer goed te werken, juist in de infrasector, waar onze werkwijze zeker gewaardeerd wordt."

EURO TEC.

Euro Tec tijdelijke fietspaden
www.tijdelijkfietspad.nl

Talking Bikes: Siemens Mobility maakt fietsers digitaal zichtbaar

Fietsen is gezond, goed voor het milieu en wordt in deze coronatijden steeds populairder. Om slimme mobiliteitsoplossingen voor fietsers te kunnen ontwik-kelen, is meer inzicht nodig in het fietsen in onze steden. Daarom laat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de komende twee jaar 5,6 miljoen fietsritten live digitaal in kaart brengen. Siemens Mobility bundelt hiertoe de krachten met Tracefy binnen het samenwerkingsverband Talking Bikes.

Jenna Yahaya, Siemens

‘Hoe mooi zou het zijn om na afloop van de colleges alle fietsers voorrang te verlenen aan de verkeerslichten rond het TU-complex?’

Als deelnemer aan het publiek-private samenwerkingsverband Talking Traffic heeft Siemens Mobility ervaring met het verzamelen en verrijken van data uit auto’s en de communicatie tussen auto’s en intelligente verkeersregelinstallaties (iVRI’s). Overheden zijn echter ook geïnteresseerd in het aantal fietsverplaatsingen in onze steden. Hoeveel fietsers zijn er en hoe gebruiken zij hun fiets? Mede door de komst van e-bikes wordt de fiets als vervoersmiddel steeds populairder. Fietsen is niet alleen goed voor het milieu, maar ook voor de gezondheid. De uitbraak van het coronavirus heeft het fietsverkeer wereldwijd doen toenemen. Reden temeer om dienstverlening voor fietsers verder te willen verbeteren.

Intelligente fietsoplossingen

Onder aanvoering van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zetten de gezamenlijke overheden in op het verbeteren van de digitale zichtbaarheid van het fietsverkeer. De komende twee tot vier jaar wordt real time data van fietsers verzameld en ontsloten. Het gaat daarbij nadrukkelijk om het verkrijgen van inzicht in fietsgedrag in algemene zin. Data wordt volstrekt anoniem en AVG-proof verzameld en overheden krijgen dus geen enkel inzicht in individueel fietsgedrag gekoppeld aan individuele personen.

“Wanneer fietsers net als auto’s en bijvoorbeeld vrachtverkeer en nood- en hulpdiensten connected zijn en dus digitaal ‘zichtbaar’, kunnen de iVRI’s die landelijk worden uitgerold ook voor hen leiden tot slimme gebruikstoepassingen”, zegt Wim van Duijn van Siemens Mobility. “Denk maar eens aan het drukke fietsverkeer rond de TU Delft. Hoe mooi zou het zijn om na afloop van de colleges alle fietsers voorrang te verlenen aan de verkeerslichten rond het TU-complex? Hierdoor zouden zowel het fiets- als het autoverkeer beter doorstromen.”

Digitale rittenregistratie

Binnen Talking Bikes bundelt Siemens Mobility de krachten met Tracefy, leverancier van GPS fleetmanagement oplossingen voor e-mobility zoals E-bikes. Tracefy levert de hardware (GPS trackers) én de fleetmanagement software. Onder meer thuisbezorgdiensten en aanbieders van deelfietsconcepten maken hier gebruik van. Tijdens een acceptatietest in het kader van Talking Bikes hebben Siemens Mobility en Tracefy circa twintig fietsers met de Tracefy-software zichtbaar gemaakt voor iVRI’s. Van Duijn: “Na deze geslaagde test starten we nu met de rittenregistratie. We streven ernaar binnen twee jaar 5,6 miljoen ritten real time digitaal in kaart te brengen.”

Van inzicht naar optimalisatie

Inzicht in het fietsverkeer kan als basis dienen om slimme mobiliteitsoplossingen voor fietsers te ontwikkelen. De bij Talking Bikes betrokken partijen zijn nog zoekende naar de meest optimale manier om de live geregistreerde data in te zetten. Ieder kwartaal zullen Siemens Mobility, Tracefy en het Ministerie van IenW gezamenlijk concrete mogelijkheden verkennen. Van Duijn: “Als Siemens Mobility bereiden we ons voor op het verrijken van de data, waardoor we onder meer bij verkeerslichten prioriteit kunnen verlenen aan fietsers. Wellicht kunnen we fietsers via een app laten weten wanneer de verkeerslichten op groen gaan. We denken nog na over een manier waarop fietsers veilig connected kunnen zijn en beide handen aan het stuur kunnen houden. Daarnaast gaan we uitzoeken welke informatie fietsers willen ontvangen.”

Vlot van A naar B

Binnen haar Digital Lab is Siemens Mobility op breed vlak bezig stromen van mensen via data inzichtelijk te maken. Niet alleen het verkeer op snelwegen en in steden, maar bijvoorbeeld ook reizigersstromen op treinperrons. Van Duijn: “Door de combinatie van meerdere projecten willen we digitale diensten voor reizigers ontwikkelen om met behulp van diverse vervoersmodaliteiten snel, efficiënt en veilig van A naar B te komen. Ook fietsverkeer is een belangrijk onderdeel van deze keten.”

‘Door de combinatie van meerdere projecten willen we digitale diensten voor reizigers ontwikkelen om met behulp van diverse vervoersmodaliteiten snel, efficiënt en veilig van A naar B te komen’

Siemens
www.siemens.com/mobility

WEBINAR

SHUTTERSTOCK

Hoe anderhalve meter op stations kan gaan werken

Is naleving van de anderhalvemetersamenleving op stations een kwestie van goed gedrag van de reiziger? Daarover ging het eerste webinar van OV-Magazine, op 26 mei.

Guus Puylaert

Onder leiding van gespreksleider Corina de Jongh (Railforum), gingen Mirjam Schokker (NS Stations), Dorine Duives (TU Delft), Arthur Scheltes (Goudappel Coffeng), Arjen Klinkert (Rover) en Herman Evers (Koninklijke Visio) over dit onderwerp in gesprek, terwijl ruim 65 luisteraars waren ingelogd.

Volle stations

Positieve gedragsbeïnvloeding werkt goed voor reizigers en duidelijke regels zijn noodzakelijk om alles in goede banen te leiden, zo lieten Schokker, Scheltes en Duives weten. En een stuk verantwoordelijkheid ligt ook bij de reiziger zelf, aldus Klinkert en Evers. Maar wat nou als stations straks vol zijn, of de reiziger snel zijn trein wil halen? "Hoe ga je gedrag beïnvloeden en daarop handhaven", vraagt Scheltes zich af. Gespreksleider De Jongh: " Het is goed dat we de discussie een stap verder brengen, maar we gaan niet alles oplossen vandaag."

NS en ProRail hebben het beleid om stations open te houden, vertelt stationsmanager van Utrecht Centraal Mirjam Schokker. Loopstromen worden gescheiden, eenrichtingsverkeer ingevoerd, looplijnen gemarkeerd en positieve signalering opgehangen. Daarin wordt benadrukt wat wél mag in plaats van wat niet. Dat moet reizigers een veilig en geborgen gevoel geven. "Het station moet een fijne verblijfplaats blijven. We zoeken de balans tussen gastvrijheid en veiligheid."

Volgens Dorine Duives van het Active Mode Lab van de TU Delft moeten we hoe dan ook niet de reiziger buiten het station laten wachten, als dat 'vol' is. "Dan krijg je juist de interactie die je niet wilt." Ze bevestigt dat nudging goed helpt om grote groepen reizigers te managen. Dat gaat in vier stappen: wegnemen van bottlenecks, elimineren van ongewenste kruisingen (door bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer), het verspreiden van de mensen door de ruimte (door beloning van gewenst gedrag) en als laatste optie: het limiteren van het aantal bezoekers. Die laatste stap is niet gewenst, maar soms wel noodzakelijk.

Goudappel Coffeng voorziet vijf 'bottlenecks' waarbij reizigers het op stations moeilijk krijgen de anderhalvemeterafstand in acht te nemen, vertelt ov-adviseur Arthur Scheltes. Die doen zich voor bij winkels en horeca, in- en uitchecken, perrontoegang, in- en uitstappen in de trein en bij fietsenstallingen. Mogelijke oplossingen: een maximum aantal reizigers benoemen, scheiden van in- en uitgaande loopstromen en in- en uitstapstromen. Maar dat verschilt wel per station en vereist dus maatwerk.

Eigen verantwoordelijkheid

Arjen Klinkert van Rover ziet dat reizigers graag meedenken met vervoerders. Prikkelende en positieve maatregelen werken goed, maar hij benadrukt dat uniformiteit in maatregelen van belang is, ook met andere sectoren. "Dat in winkelgebieden en op stations dezelfde regels gelden, is logisch." Ook moeten we vooral een beroep doen op de verantwoordelijkheid van de reiziger. "Maar er zijn vele soorten reizigers die zich anders gedragen. Beleidsmatig begint het met goede intenties, maar de werkelijkheid is weerbarstiger."

Houd rekening met slechtzienden

Een bijzondere reizigersgroep zijn de blinden en slechtzienden. Voor hen is de anderhalvemetersamenleving erg ingewikkeld, benadrukt Herman Evers (zelf slechtziend) van belangenvereniging Koninklijke Visio. Alle stations in Nederland gebruiken uniforme geleidelijnen en braillebordjes bij trappen, maar bij gescheiden looproutes wordt het erg ingewikkeld deze te volgen. Ook bestickering wordt niet gevoeld.

Daarom doet Evers een oproep aan blinden en slechtzienden om zichzelf herkenbaar te maken, bijvoorbeeld met een blindenstok. Maar ook om de reisassistentie vaker aan te spreken. "En je mag het gedrag van de hostess ook best belonen, door begrip te tonen of te bedanken." Ook roept hij andere reizigers en NS op om meer rekening te houden met de mindervalide medemens.

COLUMN
ELISE
FIKSE

Quarantaine-nostalgie

PETER UIL, DE BLADENKAMER

Goed, al met al heeft zo'n coronacrisis meer na- dan voordelen. Maar dat betekent niet dat leven in quarantaine geen fijne kanten kent. (Jawel, nu de maatregelen beetje bij beetje versoepeld worden, begint er ruimte te komen voor de eerste quarantaine-nostalgie, mag ik die term hier even munten?) Een van de grote voordelen is de minimale hoeveelheid verkeer. Niet dat we ergens naartoe gaan, maar toch.

De grote winnaar in dit opzicht is de stad. Na decennialang te zijn volgepropt met auto's, fietsers, scooters, trams, bussen, voetgangers en almaar meer busjes, zijn daar ineens verstilde straten, uitgestorven kruispunten en lege fietspaden. De stad lijkt zich eens heerlijk uit te rekken en te genieten van deze welverdiende rust, als een Vierdaagse-loper die aan het einde van de route eindelijk die knellende, toch-niet-zo-goed-ingelopen-als-gedachte schoenen uitschopt en neerploft op een stoel.

Als je de schier oneindige stroom foto's van een lege Dam of verlaten grachten op Instagram voorbij ziet komen, zou je haast denken dat buiten beeld de fotografen elkaar verdringen voor die ene foto waarop het lijkt alsof er niemand is. Totdat je zelf de stad in gaat en ziet dat er echt niemand is. Je zou er bijna een foto van posten.

Ook wie nergens heen hoeft, wil naar buiten en gaat van lieverlee een blokje om. Als Corona iets heeft gedaan, is het van ons allemaal een wandelaar maken. Eindeloos lopen we rondjes door de buurt. Ontdekken we prachtige plekken die al jaren vlakbij ons huis bleken te liggen. Wandelen we door straten waar we nooit eerder waren. Herkennen we nieuwe gezichten die we nooit eerder zagen, maar wiens blokjes om nu steeds het onze kruisen.

En dan is het is nog alleen maar stralend weer en nog voorjaar ook. Op de eerste dag van de lockdown legde ik een 'tiny forest' aan in mijn bescheiden stadstuintje. Een paar vierkante meter minibos vol inheemse bomen, heesters en kruiden die op dat moment nog niet meer waren een paar kale takken of een paar sprietjes. Sindsdien maak ik iedere dag een tiny wandeling langs mijn tiny forest en ben ik getuige van een soort timelapse in slowmotion (het daadwerkelijk verstrijken van de tijd, zeg maar).

Als je dacht dat een kind een genadeloze confrontatie is met de tijd, dan moet je eens een minibos aanleggen. Ik zag knoppen uitlopen, takken groeien, blaadjes verschijnen, bloemen ontstaan en weer uitbloeien, bijen, hommels, lieveheersbeestjes en slakken langskomen en weer vertrekken. En al die tijd zat ik thuis en keek ernaar. Als ik ooit weer in een file sta, ga ik hier heel veel quarantainenostalgie over voelen.

> "Ook wie nergens heen hoeft, wil naar buiten en gaat van lieverlee een blokje om"

PARKEERKATERN

THEMA:
PARKEERDATA

Checklist:
parkeren in de anderhalvemeter-samenleving

COVID-19 zorgt ervoor dat met andere ogen gekeken moet worden naar de invulling van het parkeervraagstuk. Hoe wordt er binnen het parkeren vormgegeven aan de 1,5-metermaatschappij, welke aanpassingen zijn noodzakelijk?
De oproep is nog steeds: blijf zo veel mogelijk thuis. Als we dan tóch met de auto of de fiets naar de stad of het werk willen gaan, vrijwillig of noodzakelijk, hoe kan dat dan zo veilig mogelijk? De nieuwe 1,5-metersamenleving vraagt aanpassingen van ons gedrag, maar ook van de omgeving waarin we verblijven. Dat geldt ook voor parkeerlocaties. Een parkeerlocatie is immers een tussenstation voor mensen die zich van A naar B verplaatsen.
Spark heeft een checklist opgesteld om voor beleidsmakers en beheerders van parkeerlocaties als afwegingskader te dienen bij het nemen van kortetermijn-maatregelen. Aan de hand van de *customer journey* van de klant naar 3 verschillende tussenstations

(fietsenstallingen, straatparkeren en parkeergarages) doen we suggesties voor maatregelen die je kunt nemen om de parkeerder in staat te stellen de 1,5-meterregel zo goed mogelijk toe te passen.

PARKEERTWEETS

Gezellig geparkeerd deze #biro Okay er is voldoende ruimte maar toch. What to say. Wat dacht de bestuurder? @Pretpark020

Pleidooi voor extra parkeervergunningen Amsterdamse docenten

CDA-gemeenteraadsleden voor de Amsterdamse gemeenteraad Lotte Schipper en Diederik Boomsma pleiten ervoor om extra parkeervergunningen beschikbaar te stellen voor docenten in het primair onderwijs.

Sinds 11 mei staan deze docenten weer - fysiek - voor de klas. Hierbij horen diverse veiligheidsmaatregelen, ook voor docenten. 40 procent van de docenten in de hoofdstad komt van buiten de stad. Dit was vóór het instellen van de coronamaatregelen al problematisch, waarbij de docenten te weinig parkeervergunningen kregen. Dit levert voor de docenten extra kosten of extra reistijd op, beide is nu volgens de raadsleden nog onwenselijker dan voorheen. De overheid adviseert mensen immers ook om zo min mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer. Daarom pleiten de beide raadsleden voor het verstrekken van extra parkeervergunningen aan basisschooldocenten, zodat ze met de auto zonder extra kosten naar Amsterdam kunnen komen om hun werk te doen.

Het college van B en W in Amsterdam biedt wel gereduceerde tarieven voor P+R, maar dat is in de praktijk niet handig. Ook is hierbij nog steeds sprake van ov-gebruik.

DE **PARKEER**MENEER

Data in tijden van Corona

Het zijn rare tijden. Tenzij op korte termijn een vaccin wordt gevonden gaan die nog wel even duren. Het virus heeft niet alleen gevolgen voor de gezondheid, maar ook op de manier waarop we ons verplaatsen. Niemand weet nog wat de effecten op de lange termijn zijn. Blijven we meer thuiswerken, gaan we weer met z'n allen met de auto naar het werk of kruipen we toch weer in een volle trein? Dat laatste zal ik in ieder geval niet doen. Zeker voor korte afstanden is de fiets een alternatief. Voor sommigen, waaronder de schrijver dezes, is deze situatie een goede reden om een e-bike aan te schaffen.

De veranderende verplaatstingsbehoefte en -wijze heeft gevolgen voor de parkeervraag voor zowel auto als fiets. Niet alleen de omvang van de vraag zal in meer of mindere mate veranderen, maar mogelijk zal de parkeerbehoefte op alternatieve locaties toenemen. Denk daarbij aan plekken waar het parkeren nu nog gratis of heel goedkoop is en nu gebruikt gaan worden door de voormalige ov-reiziger zoals ik.

Wie inzicht heeft in de veranderingen in de vraag kan snel schakelen. Is er ruimte om parkeerplaatsen op te heffen ten behoeve van meer ruimte op straat of ruimere terrassen? Kunnen we meer ruimte bieden aan fietsers? Een ruimtelijke analyse* biedt inzicht in de mogelijkheden die de ruimte biedt.

Ook parkeerdata helpt bij een dergelijke analyse. Covid zal geen gevolgen hebben voor het aantal vergunninghouders. Waarschijnlijk wel voor het aantal bezoekers. Maar spreiden deze bezoekers zich en kunnen parkeerplaatsen tijdelijk worden ingezet voor andere doeleinden, of is er een concentratie van de vraag op een specifieke plek? Transactiedata geven een goed beeld van de drukte in een gebied waar betaald parkeren geldt. Het voordeel daarvan is dat ook de historische data beschikbaar is. Vergelijkingen met het pre-coronatijdperk is mogelijk. Voor gebieden zonder betaald parkeren is het juist nu nodig om te tellen. Krijg helder waar ruimte is en waar je op problemen kan stuiten als in september de meeste maatregelen worden opgeheven.

Gedraag je verantwoordelijk en blijf gezond!

Ruimtelijke analyse zoals https://urbannext.net/amsterdam-walkability-mapped/ of https://covid19.social-glass.tudelft.nl/#14/52.37074/4.88952.

Empaction
PARKEERPROFESSIONALS

Empaction ontrafelt.

Parkeer- en Mobiliteitsvraagstukken.

Parkeren en mobiliteit zijn cruciale onderdelen in het bereikbaar en leefbaar houden van steden. Daar houden wij ons elke dag mee bezig. Van strategie tot uitvoering. We stuiten daarbij op uitdagende en complexe vraagstukken, maar die parkeren we zeker niet.

Meer weten over wie we zijn en wat we doen?
Kijk op empaction.nl

empaction.nl

Volg ons op social media:

Pilot om doorgaand verkeer met verschillende data in kaart te brengen

De gemeente Amsterdam start een pilot om de verkeersstroom naar de binnenstad in kaart te brengen. Daarbij worden verschillende databronnen gebruikt. Ewald Dijkstra van de gemeente Amsterdam geeft uitleg over deze pilot.

Ir Ewald Dijkstra, Senior Adviseur Mobiliteitsonderzoek gemeente Amsterdam
Foto's: Connection Systems

De gemeente Amsterdam maakt werk van het verbeteren van leefbaarheid en luchtkwaliteit. Met de vaststelling van de Agenda Autoluw geeft zij meer ruimte aan fietser, voetganger en openbaar vervoer. Een van de maatregelen uit de Agenda is het beperken van het doorgaand verkeer over de Weesperstraat als pilot. De verwachting is dat dit de verkeerstroom naar en door de binnenstad beperkt. De Weesperstraat ligt op de 'Wibautas'. Dit is een van de drukste routes door de stad. Het verbindt de noordzijde van de stad via de IJ-tunnel met de zuidzijde van de stad.

Het knippen van de Weesperstraat heeft naar verwachting naast de positieve effecten ook negatieve effecten op de omgeving. Denk hierbij onder andere aan sluipverkeer. Verkeer zal via een andere route de bestemming willen bereiken. Om inzicht te krijgen in alle effecten voert de gemeente een pilot uit over een periode van acht weken. De gedragingen van het motorverkeer worden in die periode gemonitord op basis van kentekens. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande ANPR-camera's in de stad, aangevuld met ANPR-camera's die speciaal voor dit onderzoek worden neergezet. In het totaal gaat het om zo'n 250 camera's.

Dit brengt ons bij het privacy-vraagstuk. De gemeente Amsterdam is een van de ondertekenaars en pleitbezorgers van het Tadamanifest. Het Tadamanifest heeft zes uitgangspunten over zaken als inclusiviteit, zeggenschap en openheid over datagebruik. Samengevat komt het erop neer dat we als gemeente open en transparant met data willen omgaan, dat we de data verzamelen die nodig is, dat de menselijke maat leidend is en dat de data van iedereen en voor iedereen is. Het college heeft in haar programma vastgelegd dat Amsterdammers en bezoekers van Amsterdam zich onbespied door de stad moeten kunnen verplaatsen. Deze standpunten zouden op gespannen voet kunnen staan met de gemeentelijke taak om te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening en het daarvoor benodigd onderzoek over het gebruik van de openbare ruimte.

Geen persoonsgegevens
Het onderzoek betreft een uitgebreid cordononderzoek. Waar rijdt men het gebied in, waar rijdt men er uit en hoelang verblijft men in het gebied? Daarnaast willen we ook nog weten of het een inwoner is of een bezoeker. Ook willen we weten wat voor soort voertuig het is: gaat het om een personenauto, een vrachtwagen of een taxi? Om deze inzichten te verkrijgen moeten we de waargenomen kentekens verrijken. Hiervoor gebruiken we data uit onder andere het vergunningenbestand en de open dataset van het RDW.

'De openbare ruimte in Amsterdam hangt vol met camera's en sensoren'

Hoewel kentekens essentieel zijn, willen we niet hebben dat de kentekens op enig moment op straat komen te liggen. De te analyseren dataset moet anoniem zijn. Met behulp van de pseudonimiseertool van Viacryp pseudonimiseren we alle kentekens bij de bron. Deze tool heeft als belangrijk voordeel dat een dubbele hash plaatsvindt. De sleutels daarvoor worden aangemaakt door de leverancier respectievelijk de ontvanger van de data. Als een van beide sleutels vernietigd is, is het proces onomkeerbaar en is sprake van anonieme data.

Een groot voordeel van deze aanpak is dat ieder kenteken altijd hetzelfde pseudoniem krijgt. De koppeling van data kan plaatsvinden op basis van het pseudoniem. Dit stelt echter wel eisen aan de items van de andere datasets. Als daar te veel informatie in staat, dan is een waarneming mogelijk terug te leiden naar een persoon. Vandaar dat we alleen die velden gebruiken die nodig zijn voor de analyse. Dus wel of het een vrachtauto of personenauto is, maar niet of het een Witte Toyota Aygo met vier deuren uit 2017 is.

Transparant zijn
Voor de dataverzameling hebben we een DPIA opgesteld. Dit staat voor Data Protection Impact Assesment. Hierin is aan de hand van zo'n 70 vragen beschreven wat we doen, wat de grondslag is van het onderzoek, hoe we data verwerken en welke data we koppelen. Het opstellen van een DPIA is niet de leukste klus, maar het dwingt je om na te denken over je werkwijze en de maatregelen die je moet nemen om de impact op de privacy te beperken. Dit geeft je de mogelijkheid om je processen bij te stellen.

Laat maar zien
De openbare ruimte in Amsterdam hangt vol met camera's en sensoren. Sommige zijn permanent en andere tijdelijk. In een aantal gevallen leggen ze persoonsgegevens, zoals kentekens of mac-adressen vast, in andere gevallen tellen ze slechts. Aan de buitenkant kun je dat niet zien. Daarom voorziet de gemeente Amsterdam alle camera's die zij plaatst of namens haar worden geplaatst van een sticker, met daarop een adres van een website waarop informatie over het betreffende apparaat kan worden gevonden. Ook worden al deze apparaten opgenomen op een kaart die een overzicht biedt van alle Amsterdamse apparaten. Door op de specifieke locatie te klikken vind je de informatie over het doel van het apparaat.

Met deze (en andere) maatregelen kan de gemeente Amsterdam de benodigde data verzamelen zonder dat de privacy van haar inwoners en bezoekers in het geding is.

Open parkeerdata belangrijk voor bereikbare en leefbare stad

Het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) en het ministerie van IenW hebben de handen ineengeslagen om parkeerdata beter te ontsluiten. Over vier jaar moet 95 procent van de parkeerdata als open data beschikbaar zijn. Er wordt door beide partijen en een groot aantal stakeholders zoals gemeenten hard gewerkt om dit voor elkaar te krijgen.

Jan Willem Kerssies

In november sloten het ministerie en het SHPV een overeenkomst tijdens de Vakbeurs Mobiliteit. “Maar eerder waren we gezamenlijk al begonnen met het ontsluiten van statische parkeergegevens van P+R locaties en carpoolplaatsen”, vertelt Ties de Groot, Projectmanager Open Parkeerdata bij het ministerie. “Dan gaat het onder meer om de locatie van de parkeergelegenheid, de GPS-coördinaten van de ingang en het aantal plaatsen. Deze data verzamelen we en plaatsen we in het Nationaal Parkeer Register (NPR).” Het SHPV is de opdrachtgever voor het Nationaal Parkeer Register (NPR). Het beheer van dit register ligt bij de RDW.

Data verzamelen is soms een proces van de lange adem. Daar hebben het ministerie en het SHPV iets op gevonden. De Groot: “Om het proces te versnellen, verzamelen wij zelf de statische data en controleren wij deze bij de bronhouders en gemeenten. We hebben verschillende bronnen om data te verzamelen, waaronder de website van gemeenten. Daarnaast maken we gebruik van zoekresultaten van Google.” Inmiddels is alle data van de carpoolplaatsen en P+R locaties in kaart gebracht en wordt deze geverifieerd bij de bronhouders. Nu gaan beide partijen parkeerdata verzamelen van parkeergarages en parkeerterreinen met een slagboom. “De data wordt op dezelfde manier verzameld en geverifieerd bij gemeenten en bronhouders. Eind van dit jaar hopen we alle data ontsloten te hebben.”

Dynamische data

Als alle statische data verzameld is, worden de pijlen gericht op dynamische data. “Denk bij dynamische data bijvoorbeeld aan de borden langs de weg die aangeven hoeveel plekken er nog beschikbaar zijn in een parkeergarage.” De kwaliteit van parkeerdata is van groot belang, zegt De Groot. “Om hiervoor te zorgen, werken we zoveel mogelijk met machine-tot-machine koppelingen. Handmatig invoeren van data proberen we zoveel mogelijk te vermijden, omdat de foutkans groter is dan bij een machinekoppeling.”

Voor on-street parkeren is inmiddels zo’n 95 procent van de parkeerdata ontsloten. “Dat heeft er mee te maken dat deze data al een aantal jaren beschikbaar is via het NPR”, vertelt De Groot, die tot 1 mei nog in dienst was van het SHPV. “We benaderen ook gemeenten die niet zijn aangesloten bij het SHPV. Bij off-street parkeren hebben we inmiddels zo’n 75 procent van alle statische data verzameld en zo’n 45 procent van de dynamische data. Niet alle faciliteiten leveren dynamische data. Parkeergarages of -terreinen zijn bijvoorbeeld gratis te gebruiken, maar ook voor garages in bijvoorbeeld woonwijken is het beschikbaar stellen van dynamische data niet altijd aan de orde.”

Onderdeel van de samenwerking met IenW is dat SHPV gemeenten actief ondersteunt met het inwinnen, beheren en ontsluiten van de parkeerdata als open data. “Al 101 van de ongeveer 120 gemeenten die mobiel betalen faciliteren, maken gebruik van de diensten van het SHPV. De gemeenten die niet bij SHPV zijn aangesloten benaderen we via verschillende communicatiekanalen. Bijvoorbeeld via de Regionale Data Teams die nu worden ingericht, waarin verschillende landelijke regio’s samenwerken aan één Digitale Agenda voor Nederland. Er zijn 15 thema’s geprioriteerd, waaronder het ontsluiten van parkeerdata.”

Noodzaak parkeerdata

Er zijn berekeningen gemaakt over wat het maatschappelijk nut is van het publiceren van parkeerdata als open data. “Daaruit blijkt dat parkeerdata als open data beleidsinformatie oplevert waarbij een efficiënte inrichting van de openbare ruimte tot twintig procent reductie van het zoekverkeer in de stad kan opleveren. Daarnaast daalt de CO2-uitstoot en is het ruimtebeslag minder. Parkeerdata is belangrijk, maar het grotere doel is om met alle beschikbare data als gemeente de juiste keuzes te kunnen maken om de stad bereikbaar en leefbaar te houden en zo bijvoorbeeld ook te voldoen aan vereisten in het kader van milieudoelstellingen”, aldus Maddy van Bilsen, directeur SHPV.

De open parkeerdata wordt centraal verzameld en op een uniforme wijze gepubliceerd ten behoeve van afnemers zoals reis- en navigatie-apps en MaaS-dienstverleners. De Groot: “De data is belangrijk bij het vinden van de dichtstbijzijnde beschikbare parkeergelegenheid. De verschillende partijen vertalen achterliggende data tot producten (apps) die voor iedereen beschikbaar zijn. Wij stellen de data beschikbaar, de toepassingen laten we aan de markt.”

Nooit meer verdwalen in parkeergarages

Parkeergarages moeten niet alleen veilig zijn, maar de gebruiker moet zich er ook echt veilig voelen. Gebruikers van de parkeervoorziening moeten zich vloeiend kunnen bewegen in het gebouw, zonder zich onveilig of onprettig te voelen. Naast verlichting, de aanwezigheid van toegangspoorten, camera's en personeel, is design en routing een onmisbaar aspect in parkeergarages.

Triflex

De weg zoeken of verdwaald zijn is een behoorlijke tijdvreter. Bezoekers lopen hierdoor het risico om een afspraak te missen, met stress en irritatie tot gevolg. Een gastvrij ontvangst van bezoekers is cruciaal voor organisaties. Een goede en eenvoudige oplossing hiervoor is het toepassen van een wayfinding-strategie. Door deze strategie toe te passen wordt het de gebruiker makkelijk gemaakt om op een veilige en prettige manier de weg te vinden in een openbare ruimte.

Routestuctuur
Een goede routestructuur voor voertuigen en voetgangers vergroot automatisch de verkeersveiligheid. Die structuur moet overzichtelijk, zichtbaar, begrijpelijk, berijdbaar en beloopbaar zijn. Kleurgebruik of benamingen maken afdelingen en verdiepingen herkenbaar voor de bezoeker. Bij het maken van het planologisch ontwerp en de lay-out van de parkeergarage is het belangrijk om u te verdiepen in de bezoeker. De routing moet daarvoor natuurlijk tot in de puntjes verzorgd zijn. Op deze manier kan de bezoeker in een oogopslag zien waar hij naartoe moet. De posities voor de uitgangborden, voetgangers en auto's moeten daarom zorgvuldig gekozen worden.

Naast de bewegwijzering met borden zijn ook de markeringen belangrijk voor de verkeersveiligheid. De belijning en pijlen voor de rijroute, looproute en parkeervakken moeten op de juiste plekken worden aangebracht. De loopsuggestiepaden richting voetgangersoversteekplaatsen en markeringen op de wanden moeten ook niet vergeten worden.

Veiligheidseisen markeringen
Bij het doorvoeren van de wayfinding-strategie is het belangrijk om de veiligheidseisen volgens de NEN 2443 norm te hanteren. Zo dienen rijstroken en parkeervakken

blijvend duidelijk zichtbaar te zijn met markeringen, net als gedeelten die niet voor het rijden of parkeren bestemd zijn. Ook moet de looproute en de rijroute voor in- en uitrijdend verkeer duidelijk zijn gemarkeerd door borden en markeringen op de rijbaan, de vluchtwegen voor voetgangers moeten eenduidig worden aangegeven en de bewegwijzering voor voetgangers moet in kleur afwijken van die voor voertuigen. Tot slot is het essentieel dat er in de parkeergarage herkenningspunten of borden aanwezig zijn, die het terugvinden van geparkeerde voertuigen vergemakkelijkt.

Veilige en esthetische afwerking
Triflex biedt diverse oplossingen die bijdragen aan een zo duidelijk mogelijke routing. Of het nu gaat om het creëren van een veilige uitstraling of een logische routing, met de esthetische een functionele oplossingen van Triflex krijgt iedere parkeergarage een eigen identiteit.

Zo ook bij een parkeergarage in Leidschendam, waar sinds 2016 hard gewerkt wordt aan het grootste overdekte winkelcentrum van Nederland. Om ervoor te zorgen dat het vernieuwde winkelcentrum aantrekkelijk, veilig

en toegankelijk wordt, moest de parkeervoorziening aangepakt worden. Iedere ondergrond heeft bepaalde eigenschappen en stelt zijn eigen eisen. De hellingbanen dienden bijvoorbeeld voldoende verkeersbelasting aan te kunnen, het parkeerdak moest volledig waterdicht zijn en de inpandige parkeergarage diende antislip en slijtvast afgewerkt te worden. Ook was de uitstraling een onmisbaar punt. Er is gekozen voor sprekende kleuren in de parkeervoorziening. Niet alleen voor de sfeerbeleving, maar ook voor de veiligheid. Loopstroken in contrasterende kleuren zorgen voor een veilige routing.

De tweelaagse inpandige parkeergarage, de hellingbanen en het parkeerdak worden dankzij de hoogwaardige systemen van Triflex voor jaren beschermd. Door kleurgebruik krijgt de parkeervoorziening haar eigen identiteit en wordt het de gebruiker makkelijk gemaakt om op een veilige en prettige manier de weg te vinden in een openbare ruimte.

Triflex
www.triflex.nl

Parkeerdata: meer kennis door meer data

Digitaal parkeeronderzoek met ANPR-scanvoertuig

Binnen de wereld van parkeeronderzoeken is een duidelijke trend waarneembaar. Doordat met de huidige technieken meer data worden verzameld, worden ook betere en meer gedetailleerde analyses gemaakt. Analyses waar een gemeente vaak een behoefte aan heeft om een goed parkeerbeleid op te stellen. Daarnaast blijkt actuele parkeerdata in deze coronatijd nog eens extra gewenst.

Gerdo Evers, Bureau De Groot Volker

'De vraag naar het optimaal gebruiken van data blijft toenemen'

Parkeeronderzoek is volop in ontwikkeling. Waar onderzoek nog niet al te lang geleden werd uitgevoerd met pen en potlood door een groep studenten, kan dit tegenwoordig met betrouwbaardere technieken worden gedaan. Eén van deze technieken is het uitvoeren van een parkeeronderzoek met behulp van een scanauto met ANPR-technologie. De scanauto scant kentekens van geparkeerde voertuigen. Dat is niet alleen een stuk sneller dan onderzoek uitvoeren met de hand, maar vooral ook een stuk betrouwbaarder.

De foutmarge is namelijk klein en naast het kenteken wordt ook andere informatie, zoals de voertuigkenmerken en de locatie van het gescande voertuig op parkeerplaatsniveau, geregistreerd. Door het gebruik van moderne middelen is het mogelijk om meer en betrouwbaardere data te verzamelen zodat diepgaander onderzoek mogelijk is.

Wanneer alle kentekens binnen zijn en - niet onbelangrijk - de actuele parkeercapaciteit digitaal in beeld is gebracht kan het verwerken en analyseren beginnen. Met behulp van de verzamelde kentekens kan de parkeerdruk van een bepaald gebied, wijk of straat worden bepaald. Dit is de eenvoudigste exercitie, maar ook kan het parkeermotief of de parkeerduur van parkeerders worden achterhaald door de kentekens van verschillende onderzoeksmomenten met elkaar te vergelijken.

Met het bepalen van het parkeermotief en de parkeerduur kan gemeentelijk beleid worden opgesteld met betrekking tot parkeerregulering, bijvoorbeeld het instellen van een blauwe zone. Ook kan informatie worden verkregen over het gebruik van de specifieke parkeervakken. Dit kan weer handig zijn bij het bepalen of parkeervakken (tijdelijk) kunnen worden opgeheven voor het uitbreiden van terrassen in centrumgebieden, wat tijdens de huidige coronacrisis een actueel onderwerp is. Je kunt immers achterhalen welke parkeervakken wel of niet gebruikt worden en welke parkeerders je hiermee verdrijft.

Toepassen van databronnen

De verzamelde data biedt nog veel meer mogelijkheden. Om analyses uit te voeren op een meer gedetailleerd schaalniveau wordt steeds vaker gebruik gemaakt van het toepassen van databronnen. Een goede mogelijkheid is het achterhalen van de herkomst van het geparkeerde voertuig, want als gemeente wil je uiteraard graag weten waar dan toch die langparkeerders vandaan komen die altijd in een woonwijk staan. Dit kan geanalyseerd worden door kentekens te koppelen aan de registratiegegevens van de analyse Er kan enorm veel informatie worden verkregen over de geparkeerde voertuigen uit de databronnen.

De Dienst Wegverkeer heeft enorme hoeveelheden open data beschikbaar waarin van alle kentekens in Nederland informatie over het voertuig staat beschreven. Bij het opstellen en toetsen van parkeerbeleid is dit waardevolle informatie voor een gemeente.

Voorbeeld 1: Elektrische voertuigen

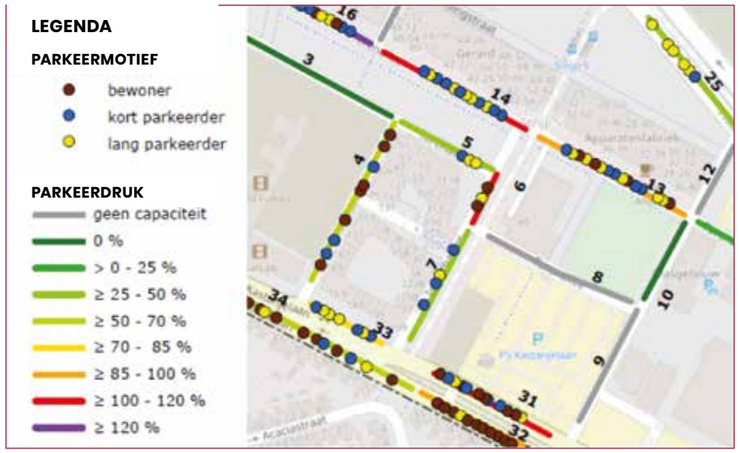
Denk hierbij aan de vraag: waar staan de elektrische voertuigen geparkeerd? Voor een gemeente met de vraag of het aanleggen van laadpunten in een bepaalde wijk of straat nuttig is, is dit erg interessante informatie. Door de koppeling te maken tussen de locaties van de geparkeerde elektrische voertuigen op een bepaald moment en de locaties van de reeds bestaande laadpunten ontstaat een helder beeld van de situatie en wordt in één oogopslag duidelijk waar behoefte is aan nieuwe laadpunten.

Voorbeeld 2: Milieuzone

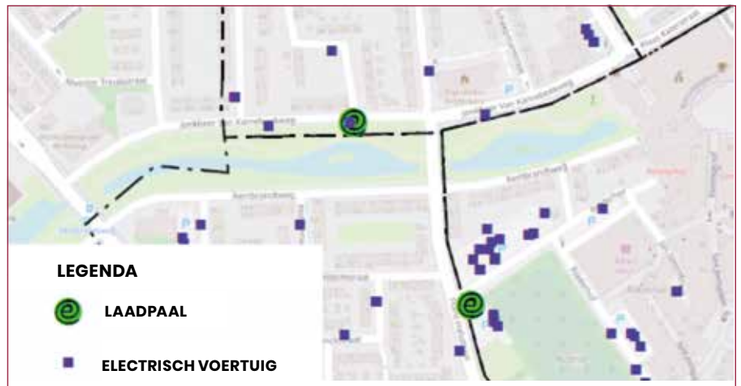
Denk ook maar eens aan gemeenten met een milieuzone. Een analyse waarbij onderscheid wordt gemaakt naar het type brandstof van geparkeerde voertuigen kan van enorme toegevoegde waarde zijn voor het parkeerbeleid, maar wellicht ook voor het verkeers- en mobiliteitsbeleid in ruimere zin. Door parkeeronderzoeken op een eenduidige wijze te herhalen zijn parkeerbeleidseffecten te monitoren.

Kortom, de vraag naar detail en het optimaal gebruiken van de verzamelde data blijft toenemen. Naast het verzamelen gaat het er om wat je ermee doet. Het is belangrijk om hier voorbereid op te zijn en gezamenlijk eenduidige afspraken te maken. Denk hierbij ook aan de digitale parkeercapaciteit en de wijze van presenteren van de onderzoeksgegevens. De digitalisering van de parkeerdata zal een vlucht nemen. Al jaren worden hiervoor binnen Bureau De Groot Volker de nodige stappen gezet. Ook ik daag mezelf steeds meer uit om met gemeenten mee te denken en te helpen bij dit soort vraagstukken. Dit is nodig om de ontwikkelingen op het gebied van parkeren vandaag en in de toekomst het hoofd te kunnen bieden.

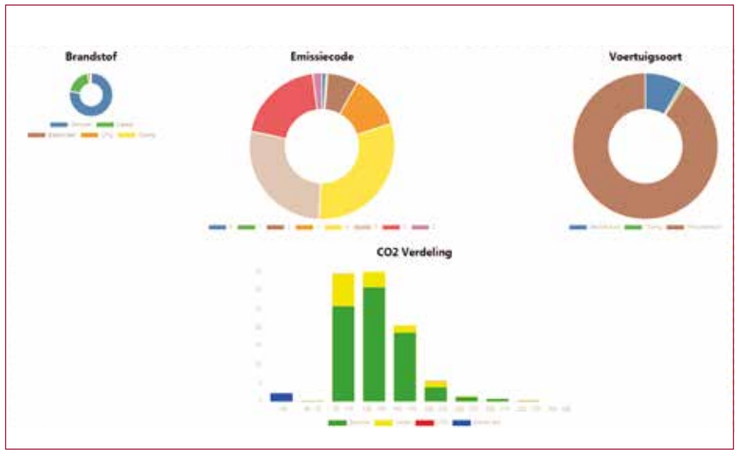
Bureau De Groot Volker
www.verkeersonderzoek.nl



Bron: Scanmenu, Parkeermotief en druk op parkeerplaats(sectie)niveau



Bron: Scanmenu, Laadpunten & geparkeerde elektrische voertuigen



Bron: Scanmenu, opgehaalde geaggregeerde RDW data van geparkeerde voertuigen

Wanneer heeft open parkeerdata waarde?

Applicatiebouwers zijn pas geïnteresseerd in parkeerdata als deze compleet is en betrouwbaar. Zonder deze voorwaarden gaan te veel klanten geen gebruik maken van functies die deze parkeerdata ontsluiten. Het parkeerpanel reageert op de stelling: Open parkeerdata heeft pas waarde als deze (nagenoeg) volledig is en altijd accuraat.

Jan Willem Kerssies

Paul van Loon, Empaction

Mathijs Smissaert, Parkeeradvies

Wouter Steenstra, Monit

"Leg deze stelling voor aan een app-bouwer die zijn gebruiker naar de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplaats wil verwijzen, en het antwoord zal duidelijk 'ja' zijn", zegt Wouter Steenstra van Monit. "Het ligt voor de hand: Een app die je verwijst naar de dichtstbijzijnde beschikbare parkeerplaats waar je in werkelijkheid helemaal niet terecht kan, wordt snel weer verwijderd." Mathijs Smissaert eigenaar Parkeeradvies.com voegt eraan toe: "Applicatiebouwers maken zelf een inschatting of het voor parkeerders noodzakelijk is dat de parkeerdata (nagenoeg) volledig en altijd accuraat is. Desgewenst kunnen ze aanvullend marktonderzoek doen. De markt en de parkeerder in laatste instantie bepalen uiteindelijk. Als er applicaties op de markt komen die de parkeerder niet wenst om wat voor reden dan ook, zullen deze uiteindelijk verdwijnen."

De behoefte aan betrouwbare parkeerdata zal de komende jaren alleen maar toenemen, denkt Paul van Loon van Empaction. "Bijvoorbeeld omdat we steeds vaker vooraf willen kunnen reserveren en sowieso binnenstedelijk zoekverkeer zoveel mogelijk willen voorkomen. We weten dat systemen die de bezetting bepalen door het verschil te berekenen tussen het aantal inrijdingen en uitrijdingen regelmatig moeten worden bijgesteld. Iets dat lang niet overal even nauwgezet gebeurt. Gelukkig komen er in parkeergarages steeds meer systemen die op parkeerplaatsniveau kunnen vaststellen of een parkeerplaats vrij of bezet is. Dergelijke systemen brengen ons al een stapje verder."

Idealiter is beschikbare data accuraat en volledig. Maar als dit niet het geval is, hoeft de dataset nog niet nutteloos te zijn, vindt Steenstra. "Een app-bouwer die jou wil verwijzen naar de dichtstbijzijnde parkeerautomaat bijvoorbeeld, is enkel geïnteresseerd in statische informatie over straatparkeren. De gebruiker kan prima gefaciliteerd worden ook al zijn niet alle gegevens van bijvoorbeeld parkeergarages beschikbaar. Sterker nog: de app-bouwer ontvangt in sommige gevallen feedback van de gebruiker middels een knopje "Informatie onjuist?". Door ook deze informatie te delen kan de gebruiker van open data de aanbieder zelfs helpen de dataset actueel te houden."

Moeten we dan de komende tien jaar qua parkeerdata maar roeien met de riemen die we hebben, vraagt Van Loon zich hardop af? "Mijns inziens niet als we bereid zijn een stapje groter te denken. Vandaag de dag is een auto een zeer geavanceerd stuk techniek, die onder veel omstandigheden zelfstandig kan rijden. Een substantieel deel van die slimme auto's wordt bij parkeren in een gebied met betaald parkeren via de mobiele telefoon aangemeld bij het NPR (Nationaal Parkeer Register). Het verbaast me al jaren dat we nog steeds ons mobieltje nodig hebben voor het aan- en afmelden (en dat onvermijdelijk soms vergeten). De moderne auto kan in gereguleerd gebied prima zichzelf aanmelden om een betaalactie te starten en ook bij een platform parkeerdata melden dat ie een parkeerplek bezet heeft."

Smissaert komt met een voorbeeld van hoe waardevol data kan zijn, ook al is die niet altijd accuraat. "Een treffend voorbeeld is de app Buienradar. Buienradar is lang niet altijd volledig en accuraat. Soms regent het toch terwijl de app aangeeft dat het droog zal zijn. Toch is de app succesvol en hebben reguliere weer apps zoals Weeronline nu ook een Buienradar. Zo zijn er veel meer diensten die niet volledig en accuraat zijn maar toch succesvol zijn. Denk bijvoorbeeld aan beleggingsbladen en beursgoeroes die prognoses over beursfondsen verkopen."

Wanneer is open data het meest waardevol? Steenstra: "Een aanbieder van data kan de waarde hiervan zelf soms nauwelijks inschatten. Dat is aan de gebruiker. Een aanbieder van een open dataset zou daarom naast de data zelf ook heldere meta-data moeten delen. Door aan te geven hoe de dataset tot stand is gekomen en wanneer gegevens voor het laatst zijn gewijzigd, kan de gebruiker zelf inschatten hoeveel waarde de dataset voor hem of haar heeft." De open parkeerdata hoeft niet (nagenoeg) volledig en altijd accuraat te zijn, stelt Smissaert. "De markt bepaalt. Voor gebruikers is een redelijke indicatie al voldoende. Als de gebruikswaarde van de app maar groot genoeg is. Een gebruiker wil houvast in een onzekere omgeving. En wil verder zelf beslissen om het advies op te volgen of niet."

De overheden hebben vermoedelijk al heel veel geld uitgegeven aan het huidige platform open parkeerdata, zo denkt Van Loon. "Als parkeerdata hen echt menens is, dan kunnen ze waarschijnlijk de consument veel beter helpen door bij parkeren in de openbare ruimte aan- en afmelden verplicht te stellen en een subsidie te geven op inbouwunits voor automatisch aan- en afmelden. Het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) en het ministerie van IenW hebben afspraken gemaakt die de komende vijf jaar tot meer en betere parkeerdata moeten leiden. Over vijf jaar moet 95 procent van de parkeerdata als openbare data beschikbaar zijn. En naar ik aanneem, betrouwbaar en actueel. Dan is het doorgaan op de ingeslagen weg voor statische data redelijk logisch, maar voor accurate dynamische data volstrekt onvoldoende. Daar is de bereidheid om rigoureus te kiezen voor een volledig geautomatiseerd traject mijns inziens de enige optie."

'De behoefte aan betrouwbare parkeerdata zal de komende jaren alleen maar toenemen'

De volledige reacties van de leden van Het Parkeerpanel op de stelling zijn te lezen op www.mobiliteitsplatform.nl

Data heeft ook gevoel!

Marc Moonen & Dave Linssen, Kwirkey

Parkeren is emotie! Keuzes over parkeerbeleid moet je niet maken op basis van emotie of onderbuikgevoel maar op basis van data. Tot zover hopelijk niets nieuws… maar in data zit ook gevoel! Data is heel gevoelig voor interpretatie. Foutief gebruik van data en de emoties vliegen je om de oren.

Foutief gebruik van data en de emoties vliegen je om de oren

Waarvoor gebruiken we data? Vaak als bewijs of referentiekader, zodat maatregelen en theorieën geaccepteerd kunnen worden. Kijk naar Wim Hof, "The Iceman": hij combineert al meer dan 30 jaar ademhalingstechnieken met koudetraining. Na wetenschappelijke studies werd op basis van data zijn theorie onderbouwd; je kunt je eigen immuunsysteem beïnvloeden. Dit onderzoek heeft dus een referentiekader opgeleverd. Niet op basis van één of twee metingen, maar op basis van vele onderzoeken. Niet alleen door te kijken naar het effect van kou, maar naar alle effecten op het menselijk lichaam. Iets dat met parkeerdata ook moet.

Maar wat als je nog geen recente data hebt en dus ook geen referentiekader? Of als je wel recente 'normale' data hebt en je zet deze af tegen de data gegenereerd in dit corona-tijdperk? Wat zegt de data in deze periode over de toekomst en de maatregelen die je wilt treffen? En hoe kun je de data van nu gebruiken om je mobiliteit- en parkeerbeleid voor de komende 10 tot 20 jaar te bepalen en vast te stellen?

Vragen die niet eenvoudig te beantwoorden zijn. De effecten en maatregelen van corona zijn duidelijk zichtbaar en meetbaar. Wanneer deze inzichtelijk worden gemaakt helpt dat om een inschatting voor de korte termijn te maken. Parkeerdata kan helpen inzichtelijk te maken wat de coronamaatregelen en de versoepeling ervan voor gevolgen hebben voor (de bereikbaarheid van) een stad. Om beleid te maken, kijk je niet naar incidentele data, maar naar data over een langere periode die goed geïnterpreteerd moet worden. Het is dan bijvoorbeeld erg bijzonder om juist nu de discussie over invoeren van gratis parkeren in centra nieuw leven in te blazen. Dat zal alleen maar meer emotie oproepen zodra de situatie weer iets zal stabiliseren.

Data wordt steeds belangrijker in het bereikbaar en leefbaar maken en houden van je stad, van je kernwinkelgebied, van je woonwijken. Deze data moet juist geïnterpreteerd en gebruikt worden, zowel voor de korte als de lange termijn. Degene die de data moet vertalen in de juiste rapportages, maatregelen en beleidsstukken, moet de kennis en kunde hebben en de gevoeligheden van deze data juist weten te interpreteren. Zoals Wim Hof zou zeggen: "Als je de kou niet voelt, schat je hem ook niet op waarde."

Kwirkey
www.kwirkey.nl

Colofon

MobiliteitsPlatform
Biedt een platform aan mobiliteitsexperts. Dat doen we online, met dit magazine, op social media en door middel van congressen en bijeenkomsten.
MobiliteitsPlatform verschijnt 4 keer per jaar. Eerste jaargang.

Uitgever
Acquire Publishing
Erna Jansen
Schrevenweg 3
8024 HB Zwolle
T 038 460 63 84

Redactie
Nettie Bakker, hoofdredacteur
Nettie@acquirepublishing.nl
Marcel Slofstra, eindredacteur
mslofstra@acquirepublishing.nl
Jan Willem Kerssies, redacteur parkeerkatern
jwkerssies@ acquirepublishing.nl

Prijs
Jaarabonnement €124,95
Losse nummers €29,95
Meer informatie over abonnementen vindt u op www.mobiliteitsplatform.nl/abonnement

Oplage en bereik
MobiliteitsPlatform verschijnt in een oplage van 7000

Aan dit nummer werkten mee
Jos Oude Holtkamp, Robbert Volker, Mary Verspaget, Karin Broer, Elise Fikse, Twan Cijnssen, Marc Moonen, Dave Linssen, Apong Boogaard, Jos van Langen, Hilda Snippe, Guus Puylaert,

Paul Haarman, Steven Hendriks, Edvard Hendriksen, Dirk Grevink, Marco Aarsen, Jos Waltmans, Kyra Kuitert, Rosemarie
Maas, Lennart Persson, Robin Huizenga, Arshaad Ramdjan, Ronald de Haas, Anita Stienstra, Ronald Jorna, Jan van den Brink, Jelle Korbee, Stan de Lie, Mike de Lie, Job van Roekel, Roxy Tacq, Bas Schilder, Maurits van Kuyk, Apong Boogaard, Geert Gratama, Henk den Breejen, Willemijn Berkhout, Hans Steiner, Mehmet Duzenli, Bob Randsdorp, Eelco Thiellier, Martijn Minderhoud, Jenna Yahaya, Ewald Dijkstra, Ties de Groot, Maddy van Bilsen, Gerdo Evers, Wouter Steenstra, Mathijs Smissaert, Paul van Loon

Adverteren
Het grote bereik, het integrale karakter en de moderne formule maken MobiliteitsPlatform tot hét platform om uw doelgroep effectief en doeltreffend te bereiken. Heeft u een vraag of wilt u meer weten? We gaan graag met u in gesprek om samen maatwerkplan op te stellen. Neem contact op via (038) 4606384 en vraag naar Harald Jansen of Wilfred Westerhof of mail naar info@acquirepublishing.nl

Vormgeving
MobiliteitsPlatform wordt vormgegeven door De Bladenkamer | Grafisch ontwerpers, Zwolle

Druk
MobiliteitsPlatform wordt gedrukt door drukkerij Veldhuis Media BV – Raalte

Adreswijzigingen
Kunt u doorgeven aan onze klantenservice, klantenservice@acquirepublishing.nl

PARKEER MET GEMAK!

PayByPhone biedt u de makkelijkste manier van betalen voor parkeren. Direct te gebruiken zonder verplichte registratie!

NU ZONDER TRANSACTIE KOSTEN*

Wilt u PayByPhone ook in uw stad gebruiken? Check onze website: paybyphone.com

Uw voordelen op een rij:
- Vooraf overzicht van parkeerkosten
- Geen maandelijkse kosten
- App ook te gebruiken in het buitenland
- Nooit meer een parkeerboete

paybyphone

1000 steden wereldwijd
34M gebruikers
315K downloads per maand
App Store Google Play
www.paybyphone.com

* Geldig voor alle gebruikers in Nederland van 18/05 tot 01/08

AUTOTURN™ PRO
Geef Fietsers de Ruimte

Simuleer rijcurven van fietsen en ontwerp veilige en comfortabele fietspaden.

Info en Demo:
infoEU@transoftsolutions.com
010 258 78 78

transoftsolutions.com
TRANSOFT SOLUTIONS

Welkom in de digitale wereld.

Benieuwd hoe we jou digitaal blijven verbinden? Ga naar:

ACQUIREPUBLISHING.NL/ACQUIRE-DIGITALS

acquirepublishing