



MOBYCON JAAROVERZICHT 2022





VOORWOORD

Mobiliteit, met al haar facetten in ons werkgebied. Is het een nuttig werkgebied? Als ik het vraag aan chatGPT krijg ik het volgende antwoord: 'Mobiliteit is van cruciaal belang voor economie, samenleving & milieu en speelt een sleutelrol bij het creëren van kansen en het verbeteren van de kwaliteit van leven van mensen.' En juist op die sleutelrol ligt onze focus!

Vanuit deze focus zien we dat ons werkveld verandert. Mobiliteit gaat niet meer alleen over infrastructuur of doorstroming maar gaat steeds meer over de gebruikers van ons mobiliteitssysteem. De vraag 'Voor wie doen we het eigenlijk?' wordt steeds belangrijker. En laten we ook continu de vraag stellen 'Vergeten we niet iemand?'. Participatie, cocreatie en onderzoek onder inwoners of reizigers maken een groter onderdeel uit van ons werk. Uiteraard zijn we blij dat we weer in staat zijn om dit live met alle betrokkenen te doen. Tegelijkertijd hebben wij ook grote stappen gezet in de ontwikkeling en toepassing van digitale platforms en hun werkvormen.

Op deze wijze ontwikkelen we samen met jou plannen en strategieën die goed aansluiten op de behoeften en wensen van de verschillende gebruikers. Dat deze gebruikers zeer divers zijn, zal je niet verbazen. Daarom is deze dialoog en cocreatie zo belangrijk.

Met dit jaaroverzicht geven wij aan jou als onze klant, collega, mobilist en inwoner van Nederland graag een beeld van onze activiteiten in 2022. Dat dit overzicht je mag inspireren en uiteraard dat wij dit jaar weer samen met jou mooie en nuttige projecten mogen uitvoeren waarbij we onze missie 'De wereld minder afhankelijk maken van de auto' weer een stapje verder gaan brengen.

Veel leesplezier

Johan Diepens en Martijn van de Leur







EVALUATIE FIETSPARKEERSTRATEGIE

In opdracht van gemeente Amersfoort evalueerden we het actieplan fietsparkeren. Sinds 2020 werkt Amersfoort aan fietsparkeren met dit actieplan.



MOBILITEITSPLAN WAALWIJK

In 2022 startten we met het ontwikkelen van het Mobiliteitsplan van gemeente Waalwijk. De al vastgestelde Mobiliteitsvisie vormde het startpunt voor onze inzet.



MOBILITEITSPLAN ZEIST

Voor gemeente Zeist hebben wij een Mobiliteitsplan opgesteld. Dit Mobiliteitsplan is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie van de gemeente en vervangt het Gemeentelijk Verkeer en VervoersPlan (GVVP).



DEELMOBILITEIT METROPOOLREGIO ROTTERDAM-DEN HAAG

Er vinden veel ontwikkelingen plaats voor deelmobiliteit; deelauto's zijn er in verschillende vormen en daarnaast een groot en divers aanbod aan deelfietsen en deelscooters.



EVALUATIE FIETSPARKEERSTRATEGIE

In opdracht van gemeente Amersfoort evalueerden we het actieplan fietsparkeren. Sinds 2020 werkt Amersfoort aan fietsparkeren met dit actieplan. Met een tussentijdse evaluatie is Amersfoort in staat om ambities en maatregelen weer met elkaar op een lijn te brengen.

Tijdens de opdracht hebben we een kwantitatieve analyse gecombineerd met inzichten en ervaringen vanuit de verschillende betrokkenen binnen en buiten gemeente Amersfoort. We startten met een analyse van de fietsparkeerdruk in de Amersfoortse binnenstad. We bestudeerden de ontwikkeling van de verschillende zones in de stad en zoomden ook in op deze zones. Zo konden we een conclusie trekken over de huidige verhouding tussen vraag en aanbod. Parallel hieraan voerden we gesprekken met collega's van verschillende beleidsvelden om inzicht te krijgen in de werkwijze en hun idee van de effectiviteit van de maatregelen.

Een cruciaal en waardevol onderdeel hierbij is altijd een stadswandeling met de collega's van handhaving. Zij kennen de binnenstad en de knelpunten van het fietsparkeren als geen ander.

Vervolgens hebben we ook een blik in de toekomst geworpen door een inschatting te maken hoe de fietsparkeerdruk zich gaat ontwikkelen. De discussies die hieruit volgden, leidden tot suggesties om de Amersfoortse fietsparkeeraanpak op een aantal punten bij te stellen. Amersfoort gaat hier komende periode mee aan de slag.



MOBILITEITSPLAN WAALWIJK



In 2022 startten we met het ontwikkelen van het Mobiliteitsplan van gemeente Waalwijk. De al vastgestelde Mobiliteitsvisie vormde het startpunt voor onze inzet. In deze visie formuleerde Waalwijk vijf ambities: veilig, schoon, stil & gezond, robuust & betrouwbaar, inclusief én slim & efficiënt. Deze hebben wij geconcretiseerd tot een Mobiliteitsplan.

Voor het uitwerken van het Mobiliteitsplan volgden we een aantal stappen. Samenwerking met stakeholders was hierbij een rode draad. We werkten bijvoorbeeld nauw samen met de klankbordgroep. In deze klankbordgroep namen collega's



van verschillende beleidsvelden deel. Ook enkele externe partners sloten aan bij de klankbordgroep. Zo waren we op de hoogte van alle recente ontwikkelingen en hebben we deze een plek kunnen geven in het Mobiliteitsplan. Inwoners en individuele ondernemers nodigden we uit om te komen naar een van de inloopavonden of input te leveren via ons [online platform](#).

Uiteindelijk ligt er een Mobiliteitsplan dat een onderscheid maakt in de ambities per type gebied. De bedrijventerreinen, met ongeveer 30.000 arbeidsplaatsen, hebben een enorme



aantrekkingskracht in de regio. Op dit moment is de autoafhankelijkheid op deze bedrijventerreinen hoog doordat het beperkt ontsloten is met ov. Hier ligt een grote uitdaging voor gemeente Waalwijk in samenwerking met de regio en provincie. In de kern Waalwijk hebben we een advies uitgebracht op het verbeteren van de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers zodat het makkelijker wordt om de auto te laten staan.

MOBILITEITSPLAN ZEIST

Voor gemeente Zeist hebben wij een Mobiliteitsplan opgesteld. Dit Mobiliteitsplan is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie van de gemeente en vervangt het Gemeentelijk Verkeer en VervoersPlan (GVVP). Uitgangspunten in de visie waren onder andere het verbeteren van de positie van actieve mobiliteit en vergroten van de inclusiviteit van mobiliteit. Punten die dus goed aansluiten bij de missie en visie van Mobycon! Om de speerpunten uit de visie verder uit te werken in concrete acties, hebben wij samen met de gemeente het Mobiliteitsplan opgesteld. Door een uitgebreid participatieproces betrokken we ook de inwoners en belanghebbenden in de gemeente bij het uitwerken van het Mobiliteitsplan.

Dit participatieproces was in 2021, waardoor we vanwege corona de inspraakavonden per wijk online hielden en ons eigen online platform hebben ingezet. Hierin konden geïnteresseerden informatie vinden en input voor het plan leveren. Het plan is in maart 2022 unaniem door de gemeenteraad vastgesteld.



DEELMOBILITEIT METROPOOLREGIO ROTTERDAM-DEN HAAG

In de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) vinden veel ontwikkelingen plaats voor deelmobiliteit; deelauto's zijn er in verschillende vormen en daarnaast een groot en divers aanbod aan deelfietsen en deelscooters. Een aantal gemeenten in de Metropoolregio heeft al specifiek beleid voor deelmobiliteit maar een uniforme, regionale aanpak is er tot op heden niet. Initiatieven voor deelmobiliteit zijn daardoor nog vooral lokaal en versnipperd, terwijl veel reizigers juist regionaal (en verder) reizen. Hierdoor wordt het potentieel van deelmobiliteit voor de reiziger nog niet optimaal benut.

Op landelijk niveau wordt er gewerkt aan afstemming, kennisdeling en -ontwikkeling. En ook in de Metropoolregio groeit de roep om bovengemeentelijke regionale afstemming, spelregels voor deelmobiliteit op regionaal niveau en handvatten hoe om te gaan met deelmobiliteit op gemeentelijk niveau. De MRDH is daarom op zoek naar haar rol in deelmobiliteit en hoe zij hier het beste invulling aan kan geven.



Daarvoor werkten we, in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van de gemeenten in de regio en medewerkers van de MRDH, aan een regionale verkenning deelmobiliteit.

Op welke manier moet er in de Metropoolregio ingespeeld worden op de kansen en uitdagingen die spelen rondom deelmobiliteit en wat is daarbij de rol voor de MRDH? Hier kwamen een aantal denklijnen uit naar voren voor de rolverdeling tussen markt en overheid, regionale regie en de mogelijke rollen die de MRDH daarvoor zou kunnen oppakken.

In de zomer van 2022 ronden we de brede verkenning af. Op basis van deze verkenning is binnen de MRDH een dieper gesprek geopend over de complexiteit van deelmobiliteit. MRDH heeft een beter beeld gekregen van de huidige stand van zaken van deelmobiliteit in de regio en is er een overzicht van dilemma's waar de MRDH verder het gesprek over gaat met de gemeenten.



GEDRAG & PARTICIPATIE

FIETSEN IN DE REGIO ARNHEM – NIJMEGEN

De GMR heeft binnen hun opgave verbonden regio verschillende speerpunten en een daarvan is de ontwikkeling van het fietsnetwerk en dan met name de hoogwaardige fietsroutes.



MOBILITEIT VOOR IEDEREEN

Vanuit verschillende hoeken kwam er in 2022 steeds meer aandacht voor rechtvaardige mobiliteit. Een onderwerp wat ons ook bij Mobycon al jarenlang bezighoudt en waar we hard aan werken.



PARTICIPATIETRAJECT KERCKEBOSCHLAAN

Verschillende buurtbewoners hebben hun zorgen geuit over de verkeersveiligheid van deze weg. Er wordt bijvoorbeeld vaak te hard gereden en buurtbewoners ervaren dat de weg niet altijd op een juiste manier wordt gebruikt.



SAMENWERKING MET SHIFT

Al twee jaar werken we met onze vaste samenwerkingspartner SHIFT Behavioural Change aan verkeersveiligheid.



SAMENWERKEN AAN VERKEERSVEILIGHEID IN UDENHOUT

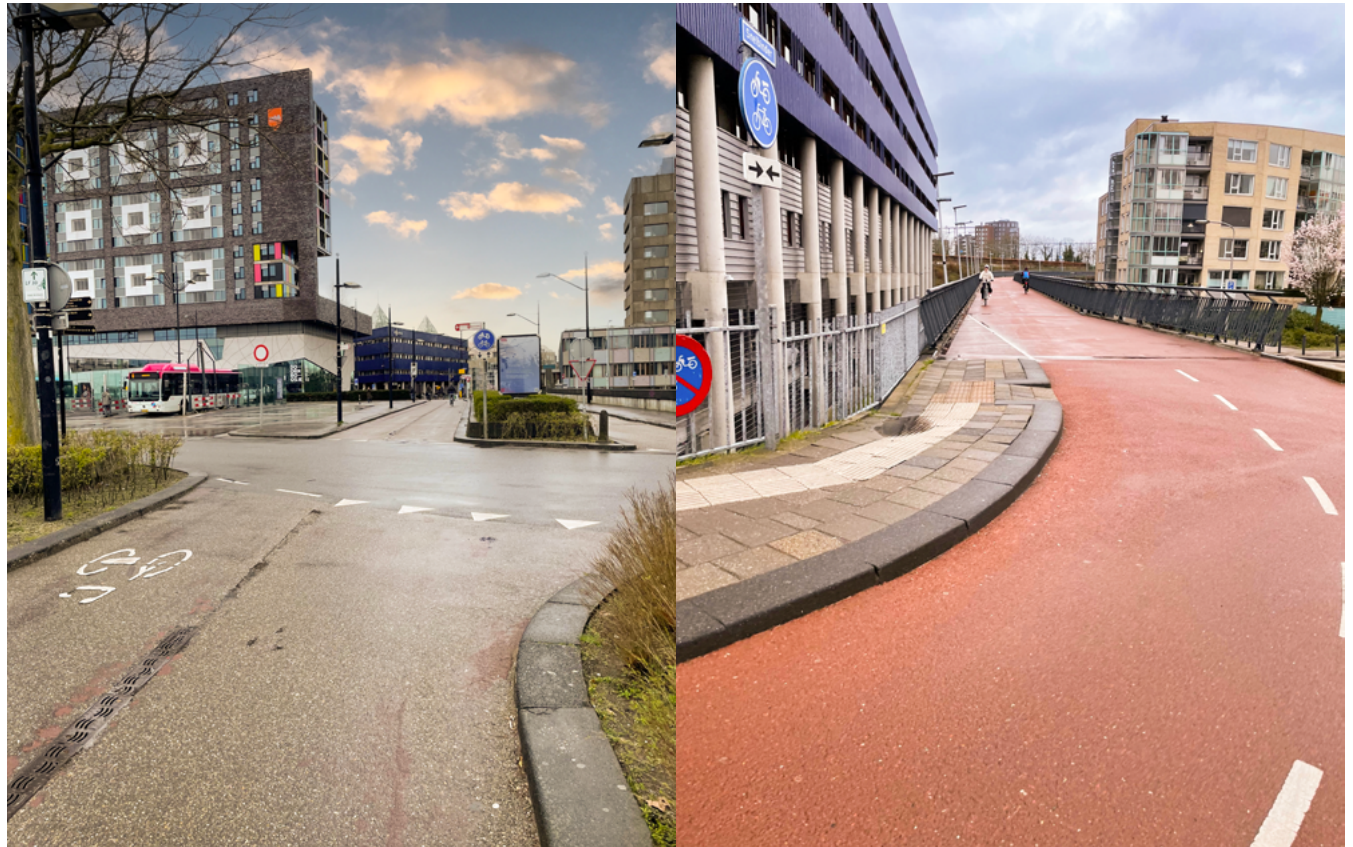
In opdracht van gemeente Tilburg hebben we de oorzaken van de ervaren verkeersoverlast onderzocht en werkten we een maatregelenpakket uit voor de kern Udenhout.



FIETSEN IN DE REGIO ARNHEM – NIJMEGEN

Sinds eind 2019 werkt onze collega [Babet Hendriks](#) mee aan de fietsambities van de Groene Metropoolregio Arnhem – Nijmegen (GMR). De GMR heeft binnen hun opgave verbonden regio verschillende speerpunten en een daarvan is de ontwikkeling van het fietsnetwerk en dan met name de hoogwaardige fietsroutes.

Babet heeft in de afgelopen periode verschillende projecten opgepakt en ondersteund zoals het opstellen van de Meerjarige Regioagenda Fiets, meedoen in de verkenning van het VeluweWaalpad en nu als procescoördinator van de verkenning naar de doorfietsroute Wijchen – Oss. Op deze manier ontlast ze de kopgroep Fiets van de regio en boekt ze samen met de regionale collega's vooruitgang voor het fietsen.



MOBILITEIT VOOR IEDEREEN



Vanuit verschillende hoeken kwam er in 2022 steeds meer aandacht voor rechtvaardige mobiliteit. Een onderwerp wat ons ook bij Mobycon al jarenlang bezighoudt en waar we hard aan werken. Zo concretiseerden we in opdracht van provincie Noord-Brabant de beleidsambitie 'Mobiliteit voor iedereen' in een plan van aanpak.

We startten met het ontwikkelen van een denkkader want hoe definieer je mobiliteit voor iedereen? Vanuit verschillende theorieën kwamen we uiteindelijk tot een onderscheid in drie perspectieven. Dit zijn het persoonlijke perspectief, het

sociaal-maatschappelijke perspectief en het ruimtelijke perspectief. Deze 3 dragen gezamenlijk bij aan iemands potentiële mobiliteit. Heb je wat minder van het een dan kan dit gecompenseerd worden vanuit het andere perspectief.

Vervolgens verzamelden we per perspectief bekende en minder bekende projecten die bijdragen aan de potentiële

mobiliteit van mensen. We zochten hier ook nadrukkelijk in de hoek van het sociaal domein en leefbaarheid. Het resultaat is een compact en overzichtelijk plan van aanpak dat collega's in de provincie gebruiken om in kleine stappen aan de slag te gaan met Mobiliteit voor Iedereen. Hierbij hebben we ook tips gegeven over hoe je over de muren van het mobiliteitsdomein heen kan kijken en samen (moet) werken met collega's uit de andere domeinen. Het plan van aanpak is ter inspiratie aangeboden aan de Brabantse regio's.

PARTICIPATIETRAJECT KERCKEBOSCHLAAN

De Kerckeboschlaan is een jonge laan in de wijk Kerckebosch in Zeist. Aan deze laan of aan de zijstraten wonen veel gezinnen met kinderen. Verschillende buurtbewoners hebben hun zorgen geuit over de verkeersveiligheid van deze weg. Er wordt bijvoorbeeld vaak te hard gereden en buurtbewoners ervaren dat de weg niet altijd op een juiste manier wordt gebruikt. Gemeente Zeist heeft Mobycon gevraagd om een onderzoek uit te voeren en met maatregelen te komen om de verkeersveiligheid van deze weg te vergroten.

Bij deze normaal gesproken typische verkeerskundige vraag pasten wij een participatieve aanpak toe, waarin we de omwonenden door het hele proces heen hebben laten meedenken en meebeslissen. In een aantal werksessies zijn we samen met omwonenden gekomen tot een probleemstelling, hebben we oplossingsrichtingen geïdentificeerd en zijn we tot een lijst met maatregelen gekomen. Hierbij gingen we niet alleen uit van de objectieve veiligheid, maar ook of vooral van het gevoel van onveiligheid dat wordt ervaren op de weg.



Het proces resulteerde in een lijst met verschillende typen maatregelen: aanpassingen aan de infrastructuur, gedragsmaatregelen en educatiemaatregelen. Een resultaat dat wordt gedragen door de buurtbewoners. In 2023 gaan we met de opdrachtgever in gesprek om te kijken hoe we de maatregelen tot uitvoering gaan brengen.

SAMENWERKING MET SHIFT

SHIFT.

Behaviour Change
Consultancy

Al twee jaar werken we met onze vaste samenwerkingspartner SHIFT Behavioural Change aan verkeersveiligheid. Mobycon en SHIFT werken vanuit dezelfde kernwaarden: mensgericht, vernieuwend en vindingrijk. Verkeersveiligheid is een samenspel tussen mens, omgeving en regelgeving. We brengen onze expertises bij elkaar en leveren een volledige en zorgvuldige analyse van het vraagstuk en vertalen deze inzichten naar een integrale aanpak. Denk bijvoorbeeld aan een verkeersveiligheidsplan met gedragsmaatregelen, een fietsstimuleringscampagne of een analyse van de verkeersveiligheid in een wijk of dorp. Samen met de collega's van SHIFT zitten we in het expertteam verkeersveiligheid van provincie Noord-Brabant en werkten we een analyse uit naar de ervaren verkeersonveiligheid in Udenhout.

SAMENWERKEN AAN VERKEERSVEILIGHEID IN UDENHOUT



UDENHOUT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
OVERLAST

In opdracht van gemeente Tilburg hebben we de oorzaken van de ervaren verkeersoverlast onderzocht en werkten we een maatregelenpakket uit voor de kern Udenhout. Gedurende het project werkten we samen met de dorpsraad, het actieplatform 'Udenhout gaat voor nul' en gemeente Tilburg.

In het projectteam maakten we onderscheid tussen de procesbegeleider en verkeerskundig expert (Mobycon) en de gedragsexpert (SHIFT). Door deze verdeling aan te houden, kon iedereen zich richten op zijn expertise en was er nadrukkelijk aandacht voor de voortgang en betrokkenheid in het proces.

Rode draad in het project waren de overleggen met de partners in Udenhout. Samen met hen werkten we van probleemanalyse naar maatregelenpakket. Hierbij is het constant balanceren tussen onze inhoudelijke expertise en de beleving van de betrokkenen. Ons advies hebben we inmiddels opgeleverd en we zijn benieuwd naar de uitwerking hiervan.



OPENBARE RUIMTE EN ONTWERP

CROW-HANDREIKING VOORLOPIGE INRICHTINGSKENMER- KEN GOW30

Mobycon is door CROW gevraagd om - in aansluiting op het afwegingskader 30km/h - een set voorlopige inrichtingskenmerken voor het nieuwe wegtype GOW30 samen te stellen



ONTWERP JULIANA- STRAAT IN MOERKAPELLE

De weg is een lokale verbindingsweg van de kern van Moerkapelle richting Waddinxveen, maar er is geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen of een voetpad.



ONTWERP METROPOLITANE FIETS- ROUTE IN MAASSLUIS

Om de bereikbaarheid per fiets van en naar economische locaties te verbeteren en om meer banen per fiets bereikbaar te maken voor forensen werkt MRDH samen met gemeenten aan het realiseren van een metropolitaan fietsnetwerk.



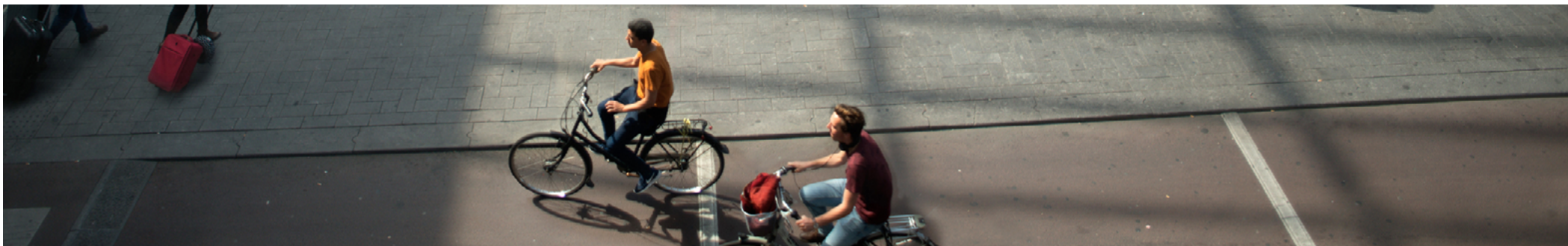
ADVIES HOOFDONTSLUITING OOSTVOORNE GOW30

Op de hoofdontsluiting door het dorp Oostvoorne ervaart men verkeersonveiligheid, slechte oversteekbaarheid en geluid- en trillingshinder.



VERKENNING ZEBRAPADEN

Lopen is de sleutel voor veel vraagstukken en raakt aan bijna elk beleidsterrein: het is ruimte efficiënt, schoon, gezond, goedkoop, het maakt ontmoeten mogelijk, haalt mensen van de bank en bijna iedereen kan het.



CROW-HANDREIKING VOORLOPIGE INRICHTINGSKENMERKEN GOW30



Mobycon is door CROW gevraagd om - in aansluiting op het afwegingskader 30km/h- een set voorlopige inrichtingskenmerken voor het nieuwe wegtype GOW30 samen te stellen. De GOW30¹ wordt als één van de oplossingen gezien voor bestaande ‘grijze wegen’ binnen de bebouwde kom waar inrichting als GOW50² of ETW30³ niet mogelijk is. Een uitdagende klus waar de verkeerskundige vakwereld met belangstelling naar kijkt.

Die belangstelling bleek wel uit het webinar dat bij de start van het project werd georganiseerd en waaraan 90 geïnteresseerden deelnamen. Tijdens het project is gewerkt met een

werkgroep van wegbeheerders en belangenorganisaties. Ook is op twee momenten een groep experts op het gebied van verkeer en gedrag geraadpleegd over tussenproducten.

De opgestelde handreiking sluit aan op CROW-publicatie 315 (categorisering en inrichting van wegen) en de handreiking ‘afwegingskader 30 km/h’ zoals in 2021 aangeboden aan de Tweede Kamer. De handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 bestaat uit:

- Uitgangs- en aandachtspunten: De uitgangspunten vormen de schakel tussen het afwegingskader 30 km/h en de inrichtingskenmerken GOW30. De aandachtspunten geven aan welke omgevingsaspecten van de weg van grote invloed zijn op de geloofwaardigheid van de snelheid van 30 km/u.
- Inrichtingskenmerken GOW30: Hierin zijn de inrichtingskenmerken weergegeven voor wegvakken, kruispunten met andere wegtypen en overgangen van en naar andere wegtypen.
- Illustraties en voorbeelden: Voor enkele ontwerpelementen zijn afbeeldingen opgenomen.

Naast een voorstel voor de inrichtingskenmerken van de GOW30 zijn ook enkele wijzigingen in de inrichtingskenmerken voor de GOW50 en ETW30 voorgesteld.

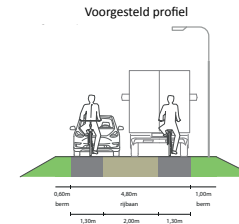
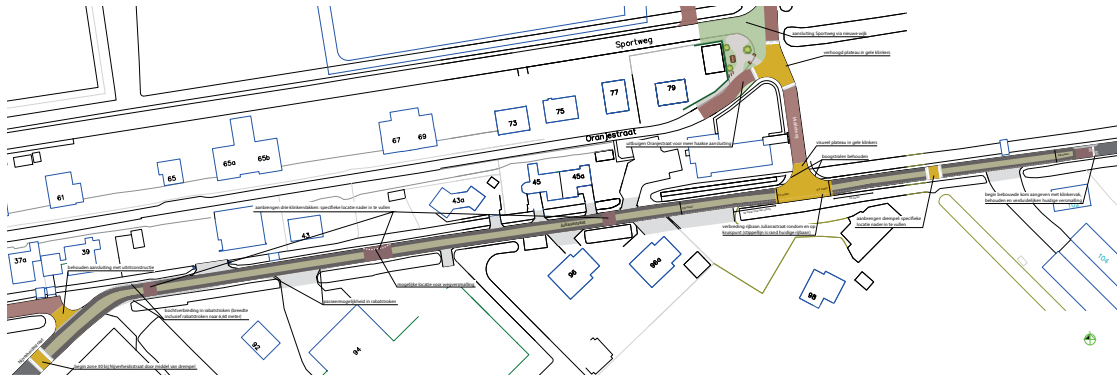
Na publicatie van de handreiking (gepland eind april/begin mei) en een aanpassing in de wetgeving (vermoedelijk 1 oktober) kunnen wegbeheerders de inrichtingskenmerken



toe gaan passen. Het is belangrijk dat wegbeheerders hierbij evaluatiestudies uitvoeren om de inrichtingskenmerken te toetsen in de praktijk. Hiervoor is het ‘stappenplan evaluatie GOW30’ van SWOV beschikbaar. Op het moment dat meer praktijkervaring is opgedaan wordt bepaald of en hoe de (eventueel aangepaste) inrichtingskenmerken GOW30 worden opgenomen in de richtlijnen

-
- 1 gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet 30 km/u (overwegende verkeersfunctie, deels verblijfsfunctie)*
 - 2 gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet 50 km/u (verkeersfunctie)*
 - 3 erftoegangsweg met snelheidslimiet 30 km/u (verblijfsfunctie)*

ONTWERP JULIANA STRAAT IN MOERKAPELLE



Referentiebeeld
Middenstrook in zandkleurig asfalt



Referentiebeeld
Middenstrook in zandkleurig asfalt



Referentiebeeld
Klinkervak als onderbreking van de weg

De Julianastraat in Moerkapelle is een smalle dijkweg met een 50 km/uur-regime. De weg is een lokale verbindingsweg van de kern van Moerkapelle richting Waddinxveen, maar er is geen ruimte voor vrijliggende fietsvoorzieningen of een voetpad. Het ontwerp en de gereden snelheid komen daarmee niet overeen met het gewenste gebruik. Om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te verbeteren heeft Mobycon eerder een verkeersveiligheidsonderzoek van de Julianastraat uitgevoerd. Daarbij hebben we op basis van een uitgebreide analyse maatregelen uitgewerkt om de Julianastraat in te richten als 30 km/uur.

De gemeente heeft Mobycon vervolgens gevraagd om in het participatietraject de basismaatregelen verder uit te werken samen met de belangenvereniging (de bewoners en ondernemers van de straat en directe omgeving) en de gemeente. Tijdens het traject hebben we samen met de belangenvereniging nogmaals gekeken naar specifieke knelpunten in de huidige situatie. Vervolgens hebben we de eerder opgestelde maatregelen aangepast en aangevuld om samen

met de belangenvereniging tot een compleet ontwerp te komen waarin iedereen zich kon vinden. Dit ontwerp hebben we vervolgens tijdens een inloopavond gepresenteerd aan geheel Moerkapelle.

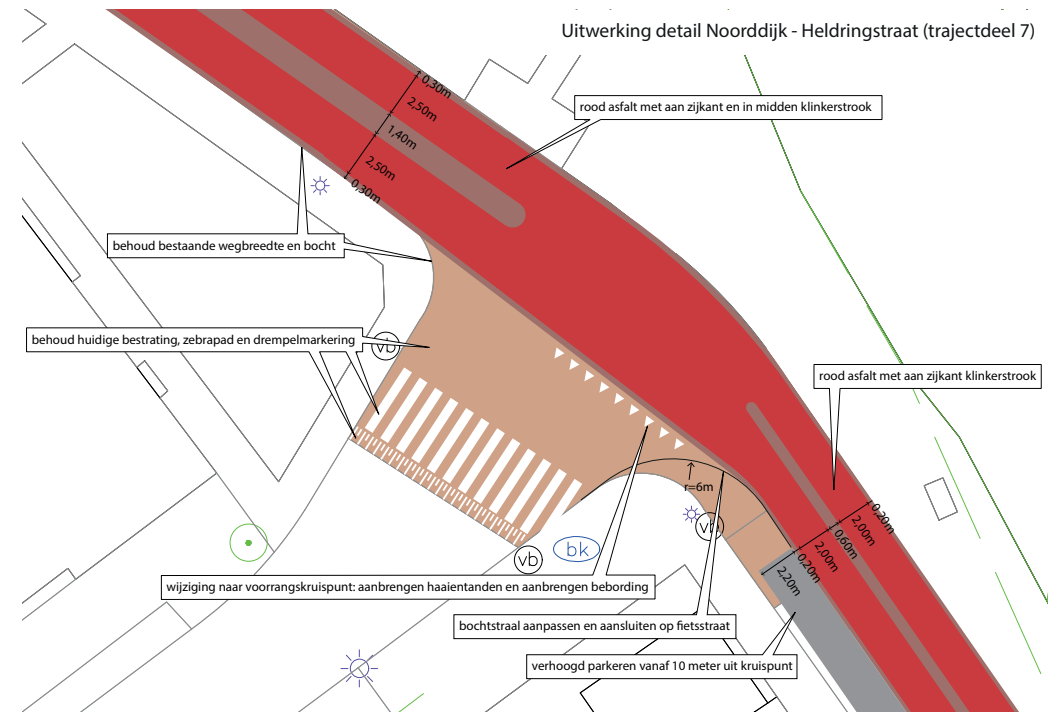
Het eindresultaat van het participatietraject is een breedgedragen ontwerp. Om de situatie voor vrachtverkeer te verbeteren, zonder dat er meer ruimte is voor hard rijdende automobilisten, hebben we een aantal passeermogelijkheden aangebracht in grasbetonkeien. Omdat er voor de snelheidsbeheersing maar op één plek een fysieke drempel mogelijk bleek, hebben we ook alternatieve manieren toegepast om de snelheid naar beneden te krijgen. Zo hebben we een visueel versmalde rijbaan met zandkleurig asfalt in het midden en klinkervakken als onderbreking van de weg bedacht. Het gelijkwaardige kruispunt, de drempel en de overgang bij de Nijverheidsstraat zijn verhoogd en in gele klinkers uitgevoerd voor extra attentie.

ONTWERP METROPOLITANE FIETSROUTE IN MAASSLUIS

Om de bereikbaarheid per fiets van en naar economische locaties te verbeteren en om meer banen per fiets bereikbaar te maken voor forensen werkt Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) samen met gemeenten aan het realiseren van een metropolitaan fietsnetwerk. De ontwikkeling van een metropolitane fietsroute (MFR) tussen Naaldwijk en Rotterdam zorgt voor een verbinding tussen inwoners, de economische kernen van het gebied en het omliggende landschap.

Voor gemeente Maassluis heeft Mobycon een verkeerskundig schetsontwerp uitgewerkt voor de tracédelen binnen de gemeente op basis van een eerder opgesteld basisontwerp van de route. De tracédelen bestaan uit delen vrijliggend fietspad, stukken fietsstraat, enkele rotondes, voorrangskruispunten en een kruispunt met verkeerslichten. In de uitwerking hebben we rekening gehouden met het aantal fietsers, de bereikbaarheid, het comfort, de inpasbaarheid en de begrijpelijkheid van de route. Voor de verschillende tracédelen hebben we meerdere opties uitgewerkt, waarbij we aangaven welke maatregelen genomen moeten worden om het ontwerp te realiseren.

De ontwerpopties zijn vervolgens door onze partner Waalpartners vertaald naar een civiel-technisch ontwerp inclusief kostenraming. Deze kostenraming hebben we, samen met de aspecten comfort, verkeersveiligheid, directheid, inpasping en samenhang meegenomen in een afweging om tot de beste optie te komen. Daarmee zijn we uiteindelijk tot een ontwerp voor een aantrekkelijke, comfortabele, veilige, samenhangende en directe metropolitane fietsroute gekomen voor de gemeente Maassluis.



ADVIES HOOFDONTSLUITING OOSTVOORNE GOW30

Op de hoofdontsluiting door het dorp Oostvoorne ervaart men verkeersonveiligheid, slechte oversteekbaarheid en geluid- en trillingshinder. Mobycon heeft in opdracht van de gemeente Voorne aan Zee een onderzoek uitgevoerd naar het functioneren van deze hoofdontsluiting. De conclusie was dat de route niet voldoet aan de richtlijnen voor een Duurzaam Veilige inrichting. Een herinrichting conform het nieuwe wegtype GOW30 is een mogelijke oplossing.

De hoofdroute bestaat uit een smalle 50 km/uur weg met tuinen en bebouwing dicht op de weg. De wegen beschikken daarom grotendeels niet over een vrijliggend fietspad, maar over smalle fietsstroken. De route is eveneens een hoofdfietsroute en er rijdt een bus. Op een deel van de route wordt te hard gereden en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer is volgens de richtlijnen te groot voor een situatie zonder vrijliggende fietspaden.

Omdat het niet mogelijk is om de hoofdontsluitingsfunctie te verplaatsen naar elders én omdat de fysieke ruimte geen fietspaden of verbreding toestaat, is door Mobycon voorgesteld de snelheidslimiet op een groot deel van de route te verlagen naar 30 km/uur. Voor dit nieuwe wegtype GOW30 (gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet van 30 km/uur) zijn nog geen inrichtingsrichtlijnen beschikbaar. Daarom is een voorlopige inrichting bedacht die past bij een lagere snelheid, een duidelijker positie van de fietser en een meer dorpse uitstraling:



- de rode fietsstroken verbreden en de kleinere middenstrook voorzien van bruine klinkers (of klinkerprint in asfalt)
- enkele bestaande voorrangskruispunten vervangen door inritconstructies
- verhoogde of niet verhoogde plateau's aanbrengen met een afwijkende kleur en/of verharding ter hoogte van overgangen naar het 30 km/uur regime, bushaltes en oversteekplaatsen

Er is door de gemeente besloten om voorlopig vast te houden aan het bestaande 50 km/uur regime in verband met de handhavingmogelijkheden en de buslijn. Ook is besloten geen klinkerachtige verharding aan te brengen vanwege verwachte geluidsoverlast. Wel is besloten om de rode fietsstroken te verbreden en enkele plateau's aan te brengen.

VERKENNING ZEBRAPADEN



Lopen is de sleutel voor veel vraagstukken en raakt aan bijna elk beleidsterrein: het is ruimte efficiënt, schoon, gezond, goedkoop, het maakt ontmoeten mogelijk, haalt mensen van de bank en bijna iedereen kan het. Ook is het een belangrijke vorm van voor-en natransport. De meeste mensen lopen immers van en naar het station, de halte of welke vorm van deelmobiliteit dan ook. De aandacht voor lopen is in een fietsland als Nederland betrekkelijk nieuw. Ook binnen gemeenten kost het nog inspanning om locaties waar voetgangers kruisen met gemotoriseerd verkeer en/of fietsers, voetgangersvriendelijk en veilig te maken.

Met de Verkenning Zebrapaden heeft CROW aan Mobycon gevraagd om te onderzoeken hoe nu wordt gedacht over de toepassing van zebrapaden.

We hebben gekeken naar verschillen tussen landelijke en gemeentelijke richtlijnen en de praktijk, kennishiaten en nieuwe vraagstukken. We hebben een enquête uitgezet, verdiepende gesprekken gevoerd met diverse wegbeheerders en een expertsessie gehouden met onder andere wegbeheerders en collega's van andere adviesbureaus.

De verkenning leverden handvatten op die gemeenten helpen bij het toepassen van zebrapaden. De (praktische) handvatten spitsen zich toe op verschillende situaties: wegvakken, gelijkwaardige kruispunten, voorrangskruispunten, rotondes en geregelde kruispunten. Waarbij voor de vijf eerdergenoemde situaties voorlopige aanbevelingen worden gedaan wanneer het toepassen van een zebra gepast is en ook in welke vorm.



PUBLIEKE MOBILITEIT



HANDREIKING ZERO EMISSIE DOELGROEPENVERVOER, HOE DOE JE DAT?

In het BA spreken zij af dat het door hen verzorgde doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig Zero Emissie (ZE) is.



METHODIEK VOOR REIZIGERSONDERZOEK OPENBAAR VERVOER VLAANDEREN

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) laat jaarlijks een tevredenheidsonderzoek uitvoeren onder gebruikers van De Lijn.



MOBILITEITSHUBS VOOR GROENE METROPOOLREGIO ARNHEM NIJMEGEN

Mobiliteitshubs spelen een steeds grotere rol om bereikbaarheid van zowel het landelijk gebied als van de stedelijke centra te waarborgen.



WIJKBUS KOMT ZO IN SOESTERKWARTIER

Gemeente Amersfoort en provincie Utrecht willen de huidige busverbinding (lijn 1) tussen het station, het bedrijventerrein Isselt en het Soesterkwartier aanpassen.



MOBILITEITSMAKELAAR VOOR VERVOERBEDRIJF EBS

In december 2021 publiceerde Vervoerregio Amsterdam de aanbesteding voor het busvervoer in Zaanstreek-Waterland.



HANDREIKING ZERO EMISSIE DOELGROEPENVERVOER, HOE DOE JE DAT?

Sinds 2018 hebben diverse partijen het Bestuursakkoord (BA) Zero Emissie doelgroepenvervoer ondertekend. In het BA spreken zij af dat het door hen verzorgde doelgroepenvervoer vanaf 2025 volledig Zero Emissie (ZE) is.

In 2021 en 2022 werkten we in opdracht van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat al aan het opstellen en uitvoeren van de monitor ZE doelgroepenvervoer, die inzicht geeft in de stand van zaken van het verduurzamen van het doelgroepenvervoer. Op het gebied van personenauto's zit er schot in de zaak en ook op het gebied van laadinfra en rolstoelbussen zijn er ontwikkelingen in de goede richting. Toch is momenteel nog maar minder dan 10% van de voertuigen die worden ingezet in het doelgroepenvervoer ZE en hebben gemeenten nog veel vragen bij het opstellen van aanbestedingen met ZE als uitgangspunt.

Gemeenten staan aan de lat om bij aanbestedingen van het doelgroepenvervoer ZE als uitgangspunt te hanteren.



Om gemeenten hier handvatten voor te geven, werkten we in opdracht van CROW in het najaar van 2022 samen met Forseti aan de handreiking 'ZE doelgroepenvervoer, hoe doe je dat?'. Dit deden we met behulp van deskresearch, interviews en in samenwerking met de werkgroep – met daarin opdrachtgevers en vervoerders uit het doelgroepenvervoer en medewerkers van het ministerie van I&W en CROW. De handreiking bevat informatie over het aanbesteden, implementeren en beheren van ZE in het doelgroepenvervoer. En het geeft inzicht in de beschikbare instrumenten, de bronnen van informatie en ervaringen met aanbestedingen in de sector.

De ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer gaan snel en de handreiking zal dan ook jaarlijks worden aangepast op basis van de nieuwste inzichten. Op die manier werken we samen toe naar 100% ZE doelgroepenvervoer.

METHODIEK VOOR REIZIGERSONDERZOEK OPENBAAR VERVOER VLAANDEREN

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) laat jaarlijks een tevredenheidsonderzoek uitvoeren onder gebruikers van De Lijn. Momenteel bestaat de onderzoekspopulatie uit reizigers van het Kernnet en het Aanvullend net (te vergelijken met het Nederlandse stad- en streekvervoer zonder de treindiensten). Op termijn wordt het onderzoek uitgebreid met gebruikers van Vervoer op Maat. Hieronder vallen concepten als semi-flex vervoer op aanvraag, doelgroepenvervoer, maar ook deelmobiliteitsconcepten. Al deze producten vormen samen het nieuwe vervoermodel Basisbereikbaarheid.

Het Departement MOW wilde graag weten welke stappen nodig zijn om het huidige onderzoek uit te breiden tot een nieuw onderzoek waarin alle typen gebruikers worden betrokken. Daarnaast is er de wens om de vragenlijst van het huidige onderzoek te herzien. Het vernieuwde onderzoek moet dienen als instrument om de prestaties van de reizigers-tevredenheid van De Lijn en vervoerders binnen Vervoer Op Maat te kunnen meten.

In samenwerking met het Departement werkte Mobycon aan een onderzoeksmethodiek waarmee inzicht ontstaat in welke



mate de dienstverlening van De Lijn en andere vervoerders wordt verleend volgens afspraak. Dit deden we door diverse werksessies, expertinterviews en uiteindelijk een uitwerking van een concrete onderzoeksplan. Deze aanpak bestaat onder andere uit adviezen voor de vragenlijst, steekproefomvang, steekproeftrekking, het inwinnen van data, enzovoorts. Met dit eindproduct werkt het Departement aan een programma van eisen voor toekomstige onderzoeksopdrachten.

MOBILITEITSHUBS VOOR GROENE METROPOOLREGIO ARNHEM NIJMEGEN

Mobiliteitshubs spelen een steeds grotere rol om bereikbaarheid van zowel het landelijk gebied als van de stedelijke centra te waarborgen. De Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen besteedt dan ook veel aandacht aan de ontwikkeling van hubs. De regio hanteert hierbij een strategische agenda *‘Mobiliteitshubs in de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen - Naar een regionaal netwerk van hubs’*. Ook vanuit de gemeenten in de regio zijn er initiatieven tot het realiseren van hubs.

In de regio hebben wij op twee plekken onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van hubs. In opdracht van gemeente Overbetuwe onderzochten we de verbetermogelijkheden van het treinstation in Elst. Het station beschikt al over een nieuwe P&R-garage, betere fietsenstallingen, Kiss & Ride-voorzieningen en nieuwe bushaltes, waardoor het stationsgebied zich steeds meer ontwikkelt als een goed toegeruste ov-knoop. Door de groei van het aantal woningen in het gebied en de mogelijke verlenging van de A15 zal de rol van dit knooppunt alleen maar toenemen. Ons onderzoek liet zien op welke punten deze knoop zich verder kan ontwikkelen



door verbeterde fiets- en HOV-verbindingen en het toevoegen van functies en voorzieningen.

Ook onderzochten we in opdracht van de Regio de mogelijkheden voor een hub in Zevenaar-Oost aan de spoorlijn Arnhem-Doetinchem. Op deze spoorlijn is voorlopig te weinig capaciteit om hier een nieuw station te openen. Toch moet er een goede hub worden ingericht om de toegenomen mobiliteitsvraag – door woningbouw, nieuwe bedrijven en de komst van een outlet – te kunnen faciliteren. We onderzochten verschillende varianten met onder andere Bus Rapid Transit

(BRT) en pendelbussen. Hierbij kwam naar voren dat een goede verbinding (fiets en frequente ov/pendelbus) met het bestaande station Zevenaar de beste mogelijkheden biedt om het gebied te ontsluiten en op het ov aan te sluiten. Daarnaast is het belangrijk dat de hub wordt ingericht met diverse voorzieningen zoals deelfietsen en deelauto's. Ook goede en sociaal veilige looproutes met bewegwijzering zijn belangrijk om de hub tot een succes te maken.

WIJKBUS KOMT ZO IN SOESTERKWARTIER

Gemeente Amersfoort en provincie Utrecht willen de huidige busverbinding (lijn 1) tussen het station, het bedrijventerrein Isselt en het Soesterkwartier aanpassen om beter aan te sluiten bij de vervoersbehoefte van beide gebieden. Een gevoelig dossier, want inwoners van de wijk Soesterkwartier vreesden voor het verdwijnen van 'hun' bus. Forseti en Mobycon hebben een integraal onderzoek uitgevoerd naar de reizigers- en inwonersbehoefte en de potentie en hebben verschillende alternatieve varianten getoetst op haalbaarheid.

We hebben geadviseerd lijn 1 een duidelijker profiel te geven door deze buslijn in te korten als verbinding tussen het bedrijventerrein Isselt en het station. En tegelijkertijd voor de wijk Soesterkwartier een fijnmazige alternatieve vervoersoplossing te verkennen. De voorkeursvariant werd een wijkbus op basis van vrijwilligers. Het buurtcomité 'Busje komt zo', gemeente Amersfoort, provincie Utrecht en vervoerder Keolis kunnen elkaar vinden in deze oplossing en spannen zich nu in om komend jaar een proef te draaien met een vaste wijkbus. Het is de bedoeling dat deze bus op vaste tijden een vaste route rijdt door de wijk. Vervoersbedrijf Keolis wil meewerken aan deze proef en stelt, als zij voldoende vrijwilligers vinden, samen met de provincie een bus inclusief brandstof ter beschikking.



foto: 3812buskomtzo.nl

MOBILITEITSMAKELAAR VOOR VERVOERBEDRIJF EBS

In december 2021 publiceerde Vervoerregio Amsterdam de aanbesteding voor het busvervoer in Zaanstreek-Waterland. Mobycon ondersteunde het openbaarvervoerbedrijf EBS bij hun inschrijving voor deze ov-concessie. Dit deden we voor het onderwerp 'Mobiliteitsmakelaar'.

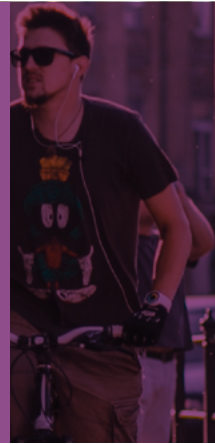
De Mobiliteitsmakelaar was een van de vele kwaliteitsplannen die de Vervoerregio van de inschrijvers verwachtte te lezen.

De Vervoerregio daagde inschrijvers uit om verder te kijken dan alleen het busvervoer. Zij wilden weten hoe de busvervoerder de gehele deur-tot-deurreis met het openbaar vervoer makkelijker zou maken. Hiervoor hadden zij de rol van een Mobiliteitsmakelaar voor ogen. Hoe zou de busvervoerder de regierol nemen in Zaanstreek-Waterland om de deur-tot-deurreis makkelijk te maken? Hoe zou hij zijn diensten afstemmen op andere concessiehouders, vervoerders en aanbieders van andere mobiliteitsdiensten? Hierbij daagden ze de busvervoerder uit om niet alleen naar het (ov-)aanbod zelf te kijken, maar ook naar reisinformatie, tarieven, vervoerbewijzen, sociale veiligheid en look & feel.

Mobycon heeft meegedraaid met het EBS-tenderteam en het plan voor de Mobiliteitsmakelaar geschreven. Leuk weetje: EBS heeft deze aanbesteding gewonnen! Sinds 2011 rijden zij al in regio Waterland en vanaf december 2023 zullen zij ook in Zaanstreek te vinden zijn.



foto: ov-magazine



BOOTONDERZOEKEN 2022

Mobycon voert al jaren met succes verkeerstellingen uit met eigen camera's. Sinds enkele jaren voeren we dit onderzoek ook uit op het water.



MICROTRAFFIC 2021

Afgelopen jaar hebben we geautomatiseerde conflictanalyse ingezet bij verschillende gemeenten in Nederland.



PARKEERONDERZOEK VOOR LEIDEN, WINSCHOTEN, ZEIST & VLISSINGEN

Alle parkeeronderzoeken beginnen met de vraag hoeveel parkeer capaciteit er is en hoe deze parkeer capaciteit gebruikt wordt. Toch heeft elk parkeeronderzoek zijn eigen vragen en bijzonderheden.



VERKEERSTELLINGEN

Voor huidige en toekomstige mobiliteit is voor het juist en accuraat in kaart brengen verkeersdata cruciaal.

Dit gebeurt door de uitvoering van betrouwbare verkeerstellingen.



BOOTONDERZOEKEN 2022

Mobycon voert al jaren met succes verkeerstellingen uit met eigen camera's. Sinds enkele jaren voeren we dit onderzoek ook uit op het water. Zo deden we afgelopen zomer onderzoek naar de vaarbewegingen op de grachten en singels van Utrecht, Breda en Amsterdam.

Met een bootonderzoek brengen we de drukte op het vaarwater in kaart. Deze bootonderzoeken vormen een goede basis voor toekomstige beleidsmatige keuzes voor het gebruik van het water. We zien dat het steeds drukker wordt op het water. Dit komt niet alleen door een autonome groei in vaarbewegingen, maar ook de hetere zomers zorgen voor een toename van goedkope modaliteiten zoals sups, kano's en waterfietsen. Daarnaast zien we een groei in de commerciële activiteiten die gerelateerd zijn aan het water, zoals de verhuur van sups, kano's en rondvaartboten.

Bij een bootonderzoek hanteren we dezelfde uitgangspunten als bij een reguliere verkeerstelling. We voeren

het onderzoek uit op één of meerdere kruispunten van vaarwegen. We maken onderscheid tussen de modaliteiten/vaartuigen, tussen verschillende vaarrichtingen en tijdstippen. Daarnaast onderzoeken we de specifieke gedragingen van gebruikers, zoals geluidsoverlast of roekeloos vaargedrag. Op deze manier ontstaat een duidelijk beeld van mogelijke knelpunten, overlast, veiligheid en doorstroming op het water.

Voor zowel Breda, Amsterdam als Utrecht voerden we dit bootonderzoek al minimaal voor de 2e keer uit, waardoor interessante trends in het gebruik van het water zijn waargenomen.

Op enkele locaties in Amsterdam verrijkten we onze tellingen met behulp van camera's. Deze beelden kon gemeente Amsterdam vervolgens gebruiken voor de validatie van hun eigen verkeersmonitoringsnetwerk. Bij dit onderzoek zijn dus meerdere onderzoeksmethodes gebruikt!



MICROTRAFFIC 2021

Afgelopen jaar hebben we geautomatiseerde conflictanalyse ingezet bij verschillende gemeenten in Nederland. Het doel van een conflictanalyse is inzicht krijgen in het aantal (bijna)conflicten op kruispunten of oversteeklocaties. Dit onderzoek voeren we met name uit als er klachten zijn over een bepaalde verkeerssituatie of als er proactief gekeken wordt naar verkeersonveilige situaties.

Met de software van onze partner MicroTraffic analyseren we volledig automatisch alle bijna-conflicten. Door ook te kijken naar de inrichting, zoals Duurzaam Veilig basiskennmerken, geven we een compleet beeld van de verkeersveiligheidssituatie op een kruispunt of een rotonde. Een mooi voorbeeld hiervan is het onderzoek dat we in 2022 voor gemeente Zwolle hebben gedaan. We hebben rotonde Rijnlaan – Eemlaan – De Dobbe uitgebreid onderzocht. Deze rotonde vormt een belangrijke schakel in de wijk Aa-Landen. De Rijnlaan is een drukke ontsluitingsweg en maakt onderdeel uit van de lokale hoofd fietsroute tussen de Aa-landen en de binnenstad van Zwolle. De rotonde ontsluit ook het belangrijkste parkeerterrein van winkelcentrum De Dobbe. Met dit onderzoek hebben we een beeld gegeven van de huidige (veiligheids)situatie door conflictanalyse in te zetten en hebben we met een droneonderzoek ook de verkeersafwikkeling onderzocht. De resultaten gaven een duidelijk beeld van de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.



PARKEERONDERZOEK VOOR LEIDEN, WINSCHOTEN, ZEIST & VLISSINGEN

Alle parkeeronderzoeken beginnen met de vraag hoeveel parkeer capaciteit er is en hoe deze parkeer capaciteit gebruikt wordt. Toch heeft elk parkeeronderzoek zijn eigen vragen en bijzonderheden.

Voor gemeente Leiden hebben we wederom een groot parkeeronderzoek in de hele gemeente uitgevoerd. De parkeer capaciteit die we voorgaande jaren hebben geïnventariseerd hebben we opnieuw gecontroleerd en op vijf onderzoeksmomenten is de huidige bezetting gemeten. Door de resultaten van 2022 en voorgaande jaren digitaal beschikbaar te maken kan de gemeente de gegevens van meerdere jaren vergelijken en daarop anticiperen.



Voor gemeente Zeist hebben we in 2022 een herhaalmeting uitgevoerd in de gehele bebouwde kom. Tijdens dit onderzoek is voor alle kernen de parkeer capaciteit gecontroleerd en is ook de bezetting in de nacht gemeten. Voor het centrum hebben we op verschillende momenten doordeweeks en in het weekend gemeten. In het centrum hebben we niet alleen het autoparkeren onderzocht, maar ook de capaciteit voor fietsparkeren en gekeken naar het gebruik van deze voorzieningen.

En voor gemeente Oldambt hebben we een parkeeronderzoek gedaan in Winschoten. Hierdoor heeft de gemeente beschikking over de actuele parkeer capaciteit en bezetting in en rond het centrum. Aanvullend hebben we op de dinsdag en zaterdag een motiefmeting uitgevoerd. Door niet alleen te kijken naar hoeveel voertuigen er geparkeerd stonden, maar ook voor hoe lang. Aan deze parkeerduur is vervolgens een parkeermotief gekoppeld zoals bewoners, bezoekers of werknemers.

VERKEERSTELLINGEN

Voor huidige en toekomstige mobiliteit is voor het juist en accuraat in kaart brengen verkeersdata cruciaal. Dit gebeurt door de uitvoering van betrouwbare verkeerstellingen. Afgelopen jaar zijn we druk geweest met verkeerstellingen voor onder andere gemeente Den Haag. Daarvoor voeren we structureel en op meer dan 100 locaties verkeerstellingen uit. De Dienst Stedelijke Ontwikkeling gebruikt deze datagedreven informatie om verder uit te werken in een goede beleidsvorming en -uitvoering. Door verkeerstellingen krijgt een gemeente een goede kijk op de verkeersintensiteiten, snelheden en verkeersamenstellingen van motorvoertuigen en fietsers.

Deze structurele tellingen gebruikt de gemeente hoofdzakelijk voor twee lopende monitoringsprogramma's; de Rotterdamse Baan en de Haagse Nota Mobiliteit. Daarnaast verzorgen wij incidentele tellingen waarmee de gemeente inzicht krijgt in het functioneren van kruispunten en in roodlichtnegatie van verkeersdeelnemers.





DATABIEB UTRECHT

In de databieb Utrecht zijn de databronnen uit de Data-top 15 (zoals werkzaamheden, incidenten en fietsdata) en andere voor de gemeenten en provincie relevante databronnen opgenomen.



MOVEZ

Gemeente Zwolle werkt aan de bereikbaarheid van kantorengedebied Hanzeland en de Spoorzone gelegen ten zuiden van station Zwolle.



UPDATE FIETS- EN KETENMONITOR GRONINGEN

Provincie Groningen werkt aan een (online) monitoringssysteem voor het fiets- en ketenbeleid. Het doel hiervan is inzicht te krijgen in het fiets- en ketengebruik en wat het effect is van beleidsmaatregelen van de provincie.



ONDERZOEK FIETSENDIEFSTAL ONBEWAakte STALLINGEN

Voor gemeente Utrecht, Nederlandse Spoorwegen en ProRail heeft Mobycon een onderzoek gedaan naar innovatieve manieren om fietsendiefstal bij stations tegen te gaan.



DATABIEB UTRECHT

Eind 2022 hebben we de opdracht voltooid om voor het Regionaal Data Team Utrecht (RDT) een regionale databibliotheek op te zetten. In de databieb Utrecht zijn de databronnen uit de Data-top 15 (zoals werkzaamheden, incidenten en fietsdata) en andere voor de gemeenten en provincie relevante databronnen opgenomen. Samen met provincie Utrecht en de Utrechtse gemeenten hebben we in een kort maar intensief proces de relevante databronnen geïnterpreteerd, beoordeeld en in een overzichtelijke database ondergebracht.

De nationale afspraak om de zogenaamde Data-top 15 te gaan vullen, wordt regionaal opgepakt. Het RDT Utrecht wilde daarom inzicht krijgen in welke databronnen er al zijn, welke kwaliteit ze hebben en waar ze te vinden zijn.



Onze aanpak kenmerkte zich door de volgende drie punten:

1. Persoonlijke aanpak en nauwe samenwerking met de gemeenten: De gemeenten hadden elk te maken met één contactpersoon vanuit ons die, volgens een vaste structuur, met de gemeenten in gesprek ging over de verschillende databronnen. Zo maakten we het voor de contactpersonen zo gemakkelijk mogelijk hun bijdrage te leveren.
2. Snelle doorlooptijd, zonder in te leveren op kwaliteit: door te werken met een verzamelteam en een verwerkingsteam konden we het verzamelen van de databronnen en de verwerking deels gelijktijdig uitvoeren. Dit minimaliseerde de doorlooptijd.

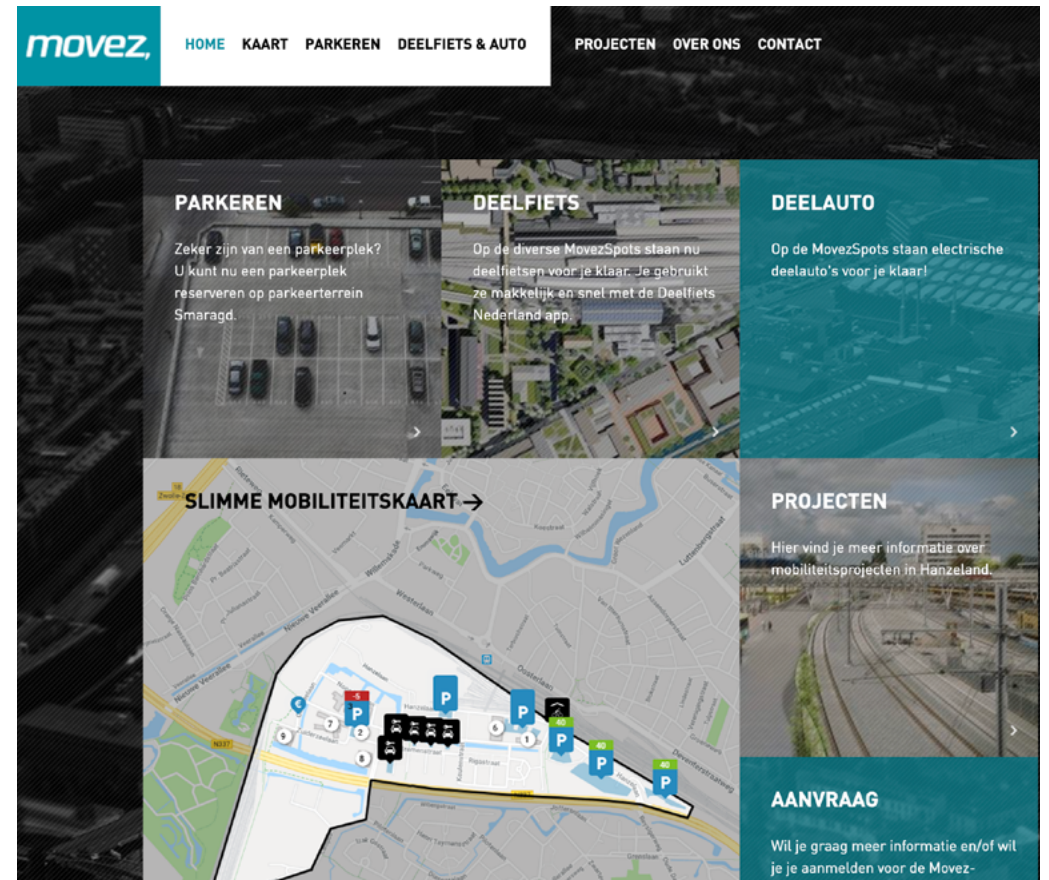
3. Consistente verwerking: doordat de controles en verwerking werden uitgevoerd door dezelfde personen, zijn de databronnen consistent verwerkt en geven de uitkomsten een helder en betrouwbaar beeld.

Het resultaat is een bibliotheek die zo is opgeleverd dat het gemakkelijk is deze actueel te houden en analyses te doen. Het RDT krijgt met deze databibliotheek inzicht in de huidige stand van zaken wat betreft de Data-top 15 in de regio en biedt hiermee handvatten voor de verdere digitaliseringopgave.

MOVEZ

Gemeente Zwolle werkt aan de bereikbaarheid van kantorengedebied Hanzeland en de Spoorzone gelegen ten zuiden van station Zwolle. In dit gebied heeft de gemeente een woningbouw-ambitie, waarbij ongeveer 3.000 woningen, maatschappelijke voorzieningen en twee grote onderwijsinstellingen aan het gebied worden toegevoegd. De bereikbaarheid van Hanzeland en de Spoorzone moet daarbij op peil worden gehouden. Daarom werken we samen met de gemeente en gebiedsontwikkelaar City Developer-S aan het concept Movez. In de afgelopen jaren is Movez uitgebouwd tot een mobiliteitsplatform waarmee op meerdere locaties op Hanzeland elektrische deelauto's en deelfietsen worden aangeboden. Ook zijn er slimme slagbomen geplaatst, zodat de particuliere parkeercapaciteit op Hanzeland efficiënter gebruikt wordt.

De komende jaren worden de ruimtelijke ontwikkelingen in de Spoorzone nader uitgewerkt én gerealiseerd. Met de aanwezigheid van Movez heeft de gemeente een krachtig middel om vanaf het begin in te zetten op slim en duurzaam reizen. Samen met de gemeente en gebiedsontwikkelaar City Developer-S bereiden we hiermee de Spoorzone voor op een multimodale bereikbare toekomst. Binnen dit proces zijn wij de procesbegeleider, voeren wij parkeerdrukonderzoeken en -berekeningen uit en geven we adviezen over het mobiliteitsvraagstuk.



UPDATE FIETS- EN KETENMONITOR GRONINGEN

Provincie Groningen werkt aan een (online) monitoringssysteem voor het fiets- en ketenbeleid. Het doel hiervan is inzicht te krijgen in het fiets- en ketengebruik en wat het effect is van beleidsmaatregelen van de provincie. Mobycon heeft hiervoor een monitoringplan uitgewerkt op basis van bestaande informatie, informatie van derden en de informatiebehoefte van andere partijen binnen de provincie (bijvoorbeeld Groningse gemeenten). Voor de ontbrekende data hebben we plannen van aanpak opgesteld om deze data te verzamelen door aanvullende onderzoeken. In de afgelopen jaren hebben we de provincie ondersteund in het uitvoeren van deze onderzoeken en het daadwerkelijk realiseren van de monitor. De kerntaak was het bij elkaar brengen van de beleidswensen aan de ene kant en de datamogelijkheden aan de andere kant. De eerste versie van de monitor is te vinden op www.destaatvangroningen.nl/mobiliteitsmonitor.html.

Op dit moment werken we aan een update van de monitor. Waarbij de huidige data worden geüpdatet op basis van nieuwe onderzoeken en breiden we de monitor uit met nieuwe informatie, zoals het effect van corona op het fietsgebruik. Daarnaast fungeren we voor de provincie als een vraagbaak voor vragen over fiets- en ketendata en denken we met de afdeling mobiliteit breder mee over monitoringsvraagstukken.



ONDERZOEK FIETSENDIEFSTAL ONBEWAAKTE STALLINGEN

Voor gemeente Utrecht, Nederlandse Spoorwegen en ProRail heeft Mobycon een onderzoek gedaan naar innovatieve manieren om fietsendiefstal bij stations tegen te gaan. Daarbij gaat het specifiek over fietsendiefstal bij onbewaakte stallingen. Bij deze stallingen worden er voornamelijk veel (dure) elektrische fietsen gestolen, waarbij de fiets vaak niet goed vast stond aan het rek.

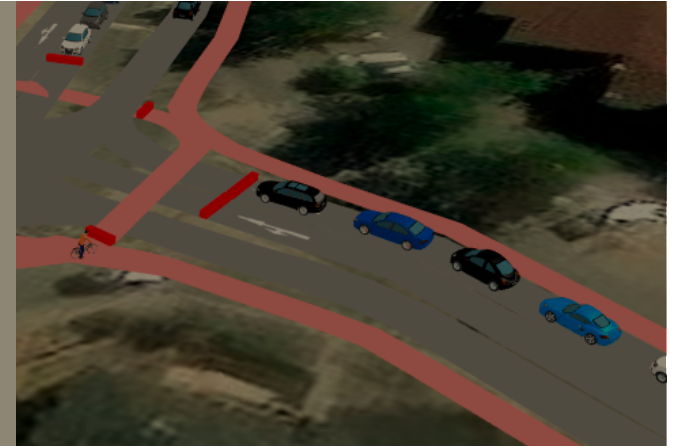
Dit onderzoek is begonnen met het opstellen van een klantreis van zowel de eigenaar van de fiets als de dief. Dit gaf inzicht in de verschillende interventiemomenten waar je een diefstal kan voorkomen. Vervolgens is er een marktscan gedaan op beschikbare (technologische) innovaties waarbij het de gebruiker makkelijker wordt gemaakt om de fiets goed vast te zetten aan een vast object. Door de inzet van slimme fietsenrekken kan je een fiets beter vastzetten en direct koppelen aan een ov-chipkaart. Dat maakt het makkelijker voor de gebruiker.

Het vervolg op dit project is een pilot bij één of twee fietsenstallingen in gemeente Utrecht, waarbij een nieuw type fietsenrek de oplossing moet gaan bieden tegen de diefstal van dure fietsen.






**VERKEER EN
VERKEERSVEILIGHEID**



VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING VONK

Eindhoven museum werkt aan de doorontwikkeling van het preHistorisch Dorp naar Museumpark VONK*. Hierdoor zal het preHistorisch Dorp worden vergroot, wat meer bezoekers moet gaan aantrekken.



VERKEERSBESLUITEN ROTTERDAM

Het was een succesvol jaar voor Verkeersbesluiten.nl waar we weer met veel plezier het verkeersbesluitenproces voor gemeente Rotterdam mochten verzorgen. En met trots kunnen we vertellen dat deze prettige samenwerking is verlengd met 4 jaar!



VISSIM CANMORE

Binnen gemeente Canmore, midden in de bergen aan de westkant van Canada, zijn we al langere tijd bezig om de wegen aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers.



VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING VONK*

Eindhoven museum werkt aan de doorontwikkeling van het preHistorisch Dorp naar Museumpark VONK*. Hierdoor zal het preHistorisch Dorp worden vergroot, wat meer bezoekers moet gaan aantrekken. Omdat er vanuit de omliggende wijken zorgen zijn over de toekomstige verkeers- en parkeersituaties hebben wij samen met Eindhoven museum en gemeente Eindhoven een aantal bewonersavonden georganiseerd. Tijdens deze avonden hebben wij de zorgen van de bewoners gehoord en samen met hen nagedacht over mogelijke oplossingen. De input van de bewoners is meegenomen in de onderbouwing van de aspecten parkeren en verkeersafwikkeling die nodig zijn voor de wijziging van het bestemmingsplan.

Onderdeel van de parkeeroplossing is het parkeren op afstand tijdens de piekmomenten, met inzet van een pendeldienst in de stijl van VONK*. Zo wordt voorkomen dat de parkeerdruk in de omgeving onacceptabel oploopt. De pendeldienst wordt bekostigd door de inkomsten van het parkeerterrein bij VONK*, zodat er een financieel sluitende mobiliteitsoplossing ontstaat. In een vervolgstudie werken wij op dit moment de vormgeving van deze pendeldienst uit. Hiervoor verkennen we verschillende varianten, zoals de inzet van taxi's, een straatrentje en/of deelfietsen. We stellen daarna een plan op met de voorkeursvarianten om vervolgens tot daadwerkelijke contracten met leveranciers te komen.



© museumconcept VONK*

VERKEERSBESLUITEN ROTTERDAM

Het was een succesvol jaar voor Verkeersbesluiten.nl waar we weer met veel plezier het verkeersbesluitenproces voor gemeente Rotterdam mochten verzorgen. En met trots kunnen we vertellen dat deze prettige samenwerking is verlengd met 4 jaar!

Met de vele ontwikkelingen en beleidsambities in de gemeente, zoals Rotterdam loopt, Rotterdam veilig vooruit, herinrichtingen en tijdelijke verkeersmaatregelen, blijft er een constante stroom van verkeersbesluiten nodig. Wij blijven daarin Rotterdam graag ontzorgen.

Bij langdurige (grote) projecten zoals De Roseknoop in Feijenoord verzorgen wij de verkeersbesluiten en de communicatie met onder andere politie. De combinatie van onze inhoudelijke en juridische kennis zorgt ervoor dat de verkeersbesluiten standhouden bij eventuele bezwaren of veranderingen. De wensen en verwachtingen van de gemeente nemen we direct mee in het proces om ze zo goed mogelijk te blijven ondersteunen. Wij helpen Rotterdam graag bij het bereiken van hun ambities voor de komende jaren!



VISSIM CANMORE

Binnen gemeente Canmore, midden in de bergen aan de westkant van Canada, zijn we al langere tijd bezig om de wegen aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers. Met de geplande wijzigingen op verschillende plekken binnen de gemeente willen ze het fietsaandeel vergroten van 4% naar 20% in de modal split. Een van de punten waar grote veranderingen plaatsvinden is Railway Avenue, een straat parallel aan het spoor met aan twee zijden bedrijvigheid en het is de toegangsweg naar het centrum.

Mobycon is gevraagd om een uitwerking tot schetsontwerp te maken om de weg voor fietsers veiliger en aantrekkelijker te maken. Als onderdeel van het ontwerpproces laten we met een simulatiemodel in VISSIM zien wat de effecten zijn op verkeer, maar ook wat de ruimtelijke effecten zijn. In het ontwerp voor de nieuwe situatie is het aantal rijbanen per rijrichting verminderd van 2 naar 1, zijn kruispunten verkleind en zijn er voor fietsers vrijliggende fietspaden opgenomen. Met een verkeersmodel kunnen bewoners van Canmore op mens-niveau zien hoe de situatie eruit komt te zien en hoe verkeer zich zal gedragen. Door personen op deze manier mee te nemen in het proces kunnen ze makkelijker bespreken wat ze als positief ervaren en waar ze nog zorgen hebben.





INTERNATIONAAL

In februari 2023 is het 1e internationale jaaroverzicht
gepresenteerd. En dit is het resultaat:
[MOBYCON ANNUAL REPORT 2022](#)



MOBYCON ANNUAL REPORT 2022



CONTACT

Voor een vrijblijvend kopje koffie, een vraag, een verzoek of een uitdaging kun je altijd contact met ons opnemen. Wij zijn telefonisch bereikbaar op (015) 214 78 99 of per e-mail via info@mobycon.nl. Uiteraard is het ook mogelijk om rechtstreeks met een van [onze adviseurs](#) contact op te nemen.