

JAAROVERZICHT



VISIEVORMING



VERKEERSVEILIGHEID



PARTICIPATIE & GEDRAG



SMART MOBILITY



RUIMTE & VERKEER



VERKEERSVEILIGHEID
& VERKEERSRECHT



PUBLIEKE MOBILITEIT



ONDERZOEK





Welkom bij ons traditionele jaaroverzicht!

Heel 2023 konden we weer vrij bewegen. Geen beperkingen meer vanwege een of andere pandemie en gingen we er weer op uit. Het was een knotsgek politiek jaar: een kabinetsval, twee monsterzeges bij twee verkiezingen, het afscheid van tal van politici. Het was een erg nat najaar met ondergelopen kelders als gevolg. De Omgevingswet is door de Eerste Kamer vastgesteld en is per 1 januari 2024 ingegaan. En in ons werk zagen we weer interessante vragen onze kant opkomen. Daarover natuurlijk meer in dit jaaroverzicht.

Maar Mobycon kijkt ook graag wat verder vooruit. We hebben daar zelf natuurlijk een beeld bij, maar we vinden het zeker zo belangrijk om te luisteren naar de visie van anderen. We vroegen daarom dit jaar een aantal strategen uit het werkveld naar hun **visie op de mobiliteitsopgaven in 2035**. Hieronder een greep uit deze reacties:

- “De druk op de ruimte is hét probleem van 2035. Consuminderen op mobiliteit is geen oplossing en mist ook de rechtvaardiging.”
- “De opgave is om fors te groeien qua duurzame mobiliteitsnetwerken voor groei woningen en werklocaties en dit in samenhang te doen met andere ruimtelijk opgaven (de fysieke ruimte is zeer beperkt), groen mee te laten groeien om de kwaliteit van onze leefomgeving te borgen en dit op een klimaatadaptieve en energieneutrale manier vorm te geven. En alles uit te voeren binnen de huidige financieel beperkte kaders, terwijl structurele kosten voor exploitatie ov en beheer en onderhoud assets stijgen.”
- “De grootste uitdaging wordt ruimtegebruik: hoe kunnen we een mobiliteitssysteem ontwerpen dat ruimte-efficiënt is en waar alle modaliteiten naast elkaar en aanvullend functioneren. Voorkomend voordeel is als we dat goed organiseren, we ook gelegenheid geven aan technologie.”

- “Van het paradigma ‘verminderen, verschuiven, verschonen’ is er nu vooral veel aandacht voor het laatste. De vraag is of dat genoeg effect heeft (en op welke termijn). De uitdaging is hoe stappen te zetten in de andere twee richtingen.”
- “De vakwereld moet openstaan voor behoeftes van de mensen en kan niet meer enkel vanuit de eigen professionaliteit op systemen en netwerken blijven werken. Empathie en kunnen luisteren zouden meer en meer belangrijke competenties moeten worden, juist in dystopische tijden van digitalisering, artificial intelligence en data-fetisjisme.”

Waardevolle inzichten die ons absoluut aan het denken hebben gezet. We gaan deze inzichten gebruiken in de adviezen die we verzorgen met een scope op de korte én lange termijn. Ieder jaar werken we weer vol passie aan variërende opgaven. Wel houden we vast aan onze kernwaarden waardoor we mensgericht, sensitief en vindingrijk te werk gaan en oplossingen bedenken voor de vraagstukken die jij aan ons voorlegt. Uitdagingen gaan we daarbij niet uit de weg. Vol passie vinden we iedere dag weer de beste oplossing.

Met dit jaaroverzicht uiten we onze dank aan iedereen die heeft bijgedragen aan ons succes in 2023. Uiteraard kijken we ernaar uit om onze samenwerking voort te zetten.

Veel leesplezier!

Johan en Martijn



VISIEVORMING

Mobiliteitsvisies en -plannen

Montfoort, BEL-gemeenten, Horst aan de Maas, Ronde Venen

Voor verschillende gemeenten hebben we in 2023 gewerkt aan mobiliteitsvisies en -plannen. Dit deden we voor Montfoort, Horst aan de Maas, De Ronde Venen en de BEL-gemeenten (Blaricum, Eemnes en Laren).

...

Fietsbeleid Zaanstad & Heiloo

In 2023 schreven we voor twee Noord-Hollandse gemeenten hun fietsbeleid: gemeenten Zaanstad en Heiloo. Twee hele verschillende gemeenten qua schaalgrootte en uitdagingen. In het eerste kwartaal van 2024 is gepland dat beide plannen worden afgerond en vastgesteld.

...

Actualisatie Parkeernota Terneuzen

Terneuzen heeft de ambitie om door te groeien, met name de Binnenstad Terneuzen staat voor een schaa sprong: meer kwaliteit en een hogere dichtheid moeten leiden tot een aantrekkelijk, hoogwaardig en leefbaar centrum voor de gehele gemeente en omstreken.

...

Mobiliteitsvisies en -plannen

Montfoort, BEL-gemeenten, Horst aan de Maas, Ronde Venen

Voor verschillende gemeenten hebben we in 2023 gewerkt aan mobiliteitsvisies en -plannen. Dit deden we voor Montfoort, Horst aan de Maas, De Ronde Venen en de BEL-gemeenten (Blaricum, Eemnes en Laren). In een aantal van deze gemeenten loopt dit werk nog door in 2024. Rode draad die we inbrengen in al deze projecten is intensieve participatie door alle belanghebbenden (op basis van de [Mobycon Participatiefabriek](#)) gekoppeld aan onze brede vak inhoud en ambities voor innovaties.

Ook geven we in deze plannen samen met onze opdrachtgevers zo goed mogelijk vorm aan onze missie om de auto-afhankelijkheid terug te dringen. Hiermee zorgen we ervoor dat ondanks toenemend autobezit de leefbaarheid wordt vergroot en de bereikbaarheid ook voor niet autobezitters wordt geborgd.

Hoewel iedere gemeente anders is en we altijd lokaal maatwerk leveren, geldt overal dat actieve en duurzame mobiliteit een grotere plaats moet krijgen in het mobiliteitssysteem. Het hanteren van het [STOMP-principe](#) is daarvoor de geëigende werkwijze.



Ook inclusiviteit is altijd een belangrijk onderdeel van de plannen: hoe zorgen we ervoor dat alle groepen in de samenleving mobiel zijn en daardoor kunnen deelnemen aan de samenleving? Zeker met de vergrijzing in het achterhoofd moet ook op deze vraag een passend antwoord worden gegeven. Hiervoor brengen we onze uitgebreide kennis over doelgroepen en hun mobiliteitsbehoeftes in. Instrumenten zoals onze [Mobycon Mobiliteitsdonut](#) zijn daarbij waardevolle instrumenten.

Het resultaat van onze aanpak: toekomstgerichte plannen met veel draagvlak in de samenleving en gemeenteraad.

Fietsbeleid Zaanstad & Heiloo

In 2023 schreven we voor twee Noord-Hollandse gemeenten hun fietsbeleid: gemeenten Zaanstad en Heiloo. Twee hele verschillende gemeenten qua schaalgrootte en uitdagingen. In het eerste kwartaal van 2024 is gepland dat beide plannen worden afgerond en vastgesteld.

Gemeente Zaanstad heeft te maken met stedelijke problematiek. Aan de ene kant is er ruimtegebrek en is de shift van auto naar fiets nodig om bijvoorbeeld de woningbouwopgave ingepast te krijgen. Aan de andere kant is armoede een grote uitdaging in sommige delen van de gemeente. Hier fietsen mensen niet omdat ze het niet kunnen betalen of niet weten hoe ze moeten fietsen. Het [Actieplan Fiets](#) heeft oog voor deze verschillende uitdagingen en wil voor beide groepen maatregelen treffen om *iedereen* mee te krijgen op de fiets.

Gemeente Heiloo is compact qua structuur en grootte. Binnen de gemeentegrenzen zijn de fietsafstanden zeer overzichtelijk. Er wordt ook al behoorlijk wat gefietst in de gemeente. Het fietsbeleidsplan geeft invulling aan het motto 'Heiloo Fietsdorp' dat al veel gebruikt wordt maar nog beter nageleefd kan worden. Door in de toekomst in ontwerp en planning nog meer prioriteit te geven aan fietsers wordt het fietsen er veiliger en zullen de fietsaantallen blijven groeien.



Actualisatie Parkeernota Terneuzen

Terneuzen heeft de ambitie om door te groeien, met name de Binnenstad Terneuzen staat voor een schaa sprong: meer kwaliteit en een hogere dichtheid moeten leiden tot een aantrekkelijk, hoogwaardig en leefbaar centrum voor de gehele gemeente en omstreken. De gemeente zet daarom in op een efficiënter gebruik van schaarse ruimte in een (te verdicht) stadscentrum.

Parkeerbeleid is een belangrijk instrument om de ontwikkelopgave te faciliteren. De Parkeernota 2015-2020 moest daarvoor worden geactualiseerd en aangevuld. De heroriëntatie van het parkeerbeleid schept heldere kaders voor de initiatiefnemers van nieuwe ontwikkelingen in alle kernen van gemeente Terneuzen, faciliteert de gewenste ontwikkelingen en omvat een integrale visie en een samenhangend pakket maatregelen voor het parkeren van auto's en het stallen van fietsen.

Enkele belangrijke elementen zijn:

- Parkeerregulering in en rond de binnenstad Terneuzen. Het beperken van maaiveld parkeren door aanpassen van het vergunningenbeleid en het aanbieden van arrangementen aan bewoners voor het parkeren in parkeergarages.
- Geleiden van bezoekers naar de bestaande parkeergarages.
- Een gebiedsgerichte benadering van het parkeren in de gehele gemeente.
- Voor nieuwbouw en herontwikkeling van panden als uitgangspunt parkeren op eigen terrein, met als optie om de parkeervraag in een openbare garage of na gedegen onderzoek in de openbare ruimte te realiseren.

Voor de nieuwe parkeernota is een apart participatieproces doorlopen met een zeer goed gebruikt [online-platform](#) en een druk bezochte inloopbijeenkomst.



VERKEERSVEILIGHEID

Beleidslijnen Verkeersveiligheid provincie Overijssel

Provincie Overijssel heeft in maart 2023 het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid provinciale wegen opgesteld. Onderdeel van dit uitvoeringsprogramma is het opstellen van een beleidslijn voor afwegingen ten aanzien van fietsoversteken, veilige wegassen, veilige kruispunten en de snelheid.

...

Beleidsvaluatie Verkeersveiligheid in Apeldoorn

In 2023 heeft Mobycon voor de Rekenkamercommissie Apeldoorn een onderzoek mogen doen naar de verkeersveiligheid in Apeldoorn. Aanleiding hiervoor waren de zorgen over de verkeersveiligheid die verschillende fracties van de gemeenteraad deelden met de rekenkamercommissie.

...

Beleidslijnen Verkeersveiligheid provincie Overijssel

Provincie Overijssel heeft in maart 2023 het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid provinciale wegen opgesteld. Onderdeel van dit uitvoeringsprogramma is het opstellen van een beleidslijn voor afwegingen ten aanzien van fietsoversteken, veilige wegassen, veilige kruispunten en de snelheid. Het doel van deze beleidslijn is het creëren van duidelijke kaders en handvatten die aangeven hoe om te gaan met tegenstrijdige belangen binnen het domein van verkeersveiligheid en tussen verkeersveiligheid en andere domeinen. Dit maakt het vertalen van beleid naar project uniformer binnen de provincie en het maakt afwegingen op projectniveau eenvoudiger. Een goed voorbeeld van een afweging is een 80 km/uur weg die verbreed moet worden om de juiste (dubbele) asmarkering mogelijk te maken, maar waarbij er een monumentale bomenlaan binnen de obstakelvrije zone in de berm aanwezig is. De beleidslijn helpt dan bij de afweging of we de bomen behouden, de snelheid op de weg wordt verlaagd of dat we het verkeersrisico moeten accepteren.

Mobycon werkt deze beleidslijn voor de provincie uit aan de hand van het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid provinciale wegen, de interviews en de werksessie met de betrokken provincie medewerkers. Vervolgens brengen we de basis van de beleidslijn in beeld wat de opgave is om de provinciale wegen te laten voldoen aan de uitgangspunten uit het uitvoeringsprogramma. Dit resulteert in een actieplan van de aan te pakken wegen waarmee de grootste verkeersveiligheidswinst te behalen valt.



Beleidsvaluatie Verkeersveiligheid in Apeldoorn

In 2023 heeft Mobycon voor de Rekenkamercommissie Apeldoorn een onderzoek mogen doen naar de verkeersveiligheid in Apeldoorn. Aanleiding hiervoor waren de zorgen over de verkeersveiligheid die verschillende fracties van de gemeenteraad deelden met de rekenkamercommissie. Ook op nationaal niveau is er een trend zichtbaar dat er steeds meer aandacht is voor verkeersveiligheid, zowel vanuit inwoners als de politiek.

Het verzoek aan Mobycon was om in beeld te brengen hoe het staat met de verkeersveiligheid in Apeldoorn, hoe de gemeente haar rol hierin pakt en op welke wijze de gemeenteraad wordt meegenomen in dit beleid. Aan de hand van een uitvoeringsproces bestaande uit een beleidsinventarisatie, werksessies, interviews en focusgroepen hebben wij een goed beeld gevormd over de verkeersveiligheid in Apeldoorn.

Het onderzoek leidde tot een aantal concrete conclusies en aanbevelingen aan het College van B&W. Bijvoorbeeld met het integreren van verkeersveiligheid in alle relevante beleidstakken en het (beter) structureel monitoren van de staat van verkeersveiligheid in de gemeente. Deze conclusies en aanbevelingen worden meegenomen in het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid dat gemeente Apeldoorn momenteel aan het schrijven is.



Bron: Bob Oyoo / Unsplash



PARTICIPATIE & GEDRAG

Mobiliteitsarmoede-onderzoek in gemeente Leusden

Mobiliteitsarmoede: door wie wordt het ervaren en waarom? We traptten 2023 af met een onderzoek naar de ervaren mobiliteitsarmoede in gemeente Leusden, in opdracht van provincie Utrecht en gemeente Leusden.

...

Toegankelijkheid in gemeente Nijmegen

We zien dat een fysieke leefomgeving die voor iedereen begaanbaar is in het hele land steeds hoger op de agenda komt.

Een van de koplopers in dit thema is gemeente Nijmegen. Zij werken bijvoorbeeld met een handboek toegankelijke openbare ruimte. Deze wordt iedere twee jaar geëvalueerd samen met organisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen.

...

Update participatiefabriek

In al onze projecten, van beleidsvorming tot herontwerp, werken wij met de participatiefabriek: een aanpak waarbij we professionals en burgers op het juiste moment betrekken met de aandacht die zij verdienen.

...

Onze bijdrage aan de City Deal Fietsen

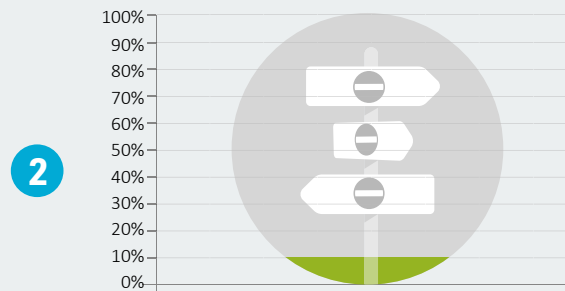
Een interessant moment voor de fietssector in Nederland; de City Deal Fietsen werd ondertekend door Staatssecretaris Vivianne Heijnen. Deze City Deal zet een gedurfde stap vooruit in de missie om zoveel mogelijk mensen, inclusief kinderen, aan het fietsen te krijgen. Zelfs voor die personen die momenteel geen toegang hebben tot een fiets

...

Mobiliteitsarmoede-onderzoek in gemeente Leusden



De groep die nu geen mobiliteitsarmoede ervaart (77%) (de mobiele inwoners)



De groep die nu wel mobiliteitsarmoede ervaart (10%) (de mobiliteitsarme inwoners)



De groep die nu geen mobiliteitsarmoede ervaart (77%) (de mobiele inwoners)

Mobiliteitsarmoede: door wie wordt het ervaren en waarom? We traptten 2023 af met een onderzoek naar de ervaren mobiliteitsarmoede in gemeente Leusden, in opdracht van provincie Utrecht en gemeente Leusden. De uitkomsten van het onderzoek bevestigden dat **mobiliteitsarmoede** een complex probleem is dat niet met één maatregel is op te lossen.

We startten het onderzoek met het in kaart brengen van een aantal risico indicatoren van mobiliteitsarmoede. Samen met gemeentelijke en provinciale collega's én partners uit de gemeente reflecteerden we op het beeld dat de kaarten gaven. In de periode daarna vorderden we het bewonersonderzoek uit. Zo'n 4.000 Leusdenaren ontvingen een brief. Zij mochten de vragenlijst invullen, online of telefonisch. Met behulp van veldwerk verzamelden we extra enquêtes om ondervertegenwoordigde groepen te bereiken. Het totaal

aantal ingevulde enquêtes was 1.188. Tot slot hebben we 30 respondenten geïnterviewd om een kwalitatieve verdiepingsslag te maken.

Uit de analyses bleken er drie groepen te zijn in gemeente Leusden:

1. De **eerste** groep ervaart geen mobiliteitsarmoede.
2. De **tweede** groep ervaart soms, vaak of heel vaak dat hij of zij niet op een plek kan komen waar hij of zij naar toe wil.
3. De **derde** groep heeft het risico om tot de tweede groep te gaan behoren. Zij zijn afhankelijk van iemand anders of kunnen nu alleen met de auto verplaatsen. Als een van deze twee dingen wegvalt ervaren ze direct mobiliteitsarmoede.
4. We rondden het rapport af met een advies welke maatregelen de provincie en gemeente kan treffen om mobiliteitsarmoede te voorkomen en te verminderen.

Toegankelijkheid in gemeente Nijmegen

We zien dat een fysieke leefomgeving die voor iedereen begaanbaar is in het hele land steeds hoger op de agenda komt. Een van de koplopers in dit thema is gemeente Nijmegen. Zij werken bijvoorbeeld met een handboek toegankelijke openbare ruimte. Deze wordt iedere twee jaar geëvalueerd samen met organisaties die mensen met een beperking vertegenwoordigen. Nu is gemeente Nijmegen zoekende hoe ze de volgende stap kunnen zetten. In 2023 hielpen wij gemeente Nijmegen bij het verkennen wat de volgende stap kan zijn.

Om de onderzoeksvraag 'hoe toegankelijk is Nijmegen nu?' te beantwoorden, voerden we buurtbezoeken uit. We hebben op 10 plekken, verspreid door de hele stad, gewandeld met één of twee ervaringsdeskundigen. Mensen met bijvoorbeeld een zichtbeperking, rolstoel of rollator. Door mee te wandelen met hun dagelijkse verplaatsing kregen we een heel goed inzicht in hoe ze de openbare ruimte gebruiken. Mensen ontwikkelen vaak hun eigen manier om sommige obstakels op te lossen. Iemand met een zichtbeperking heeft specifieke routes geleerd en loopt dan voor de zekerheid een blok om.

Dat geldt ook voor een rolstoeler die een andere route neemt zodat vast komen te zitten of omvallen wordt voorkomen. Bovendien kregen we een goed gevoel bij de uitdagingen die voor de hele stad gelden en welke oplossingen passen bij een specifieke buurt.

De knelpunten die ervaringsdeskundigen ervaren, laten zien dat toegankelijkheid niet alleen wordt bepaald in de ontwerpfase. Van planning tot beheer van de openbare ruimte zijn er momenten waarop de toegankelijkheid beïnvloed wordt. Het onderzoek wordt in het eerste kwartaal van 2024 afgerond en met de Nijmeegse gemeenteraad gedeeld.



Update participatiefabriek

In al onze projecten, van beleidsvorming tot herontwerp, werken wij met de participatiefabriek: een aanpak waarbij we professionals en burgers op het juiste moment betrekken met de aandacht die zij verdienen. We passen de participatiefabriek al jaren succesvol toe in projecten. Toch blijven we de aanpak ontwikkelen. Ook het afgelopen jaar hebben we de participatiefabriek verder geprofessionaliseerd.

Zo hebben we het format voor het participatieplan verbeterd. Hierin beschrijven we aan het begin van elk project wat we in dit project willen bereiken met participatie, wie we uitnodigen om deel te nemen aan het proces en hoe we stakeholders betrekken. Het aan de voorkant uitgebreid stilstaan bij de vragen waarom we participatie inzetten, hoe we dat gaan doen en wat het gaat opleveren, helpt ons later in de uitvoering van het participatieproces.

Onderdeel van de participatiefabriek is een overzicht van methoden die we in eerdere projecten succesvol toepasten. Dit overzicht blijven we continu aanvullen. Deze kennis gebruiken we om nieuwe bijeenkomsten te organiseren die goed aansluiten op de inhoud van het project en de doelgroepen. Afgelopen jaar organiseerden we bijvoorbeeld meerdere mobiliteitsmarkten, trokken we met stakeholders door de wijk om knelpunten in de praktijk te zien en zetten we ons digitale [participatieplatform](#) veelvuldig in.

Bij de afronding van een project beschrijven we in een participatienotitie wat we hebben opgehaald en welke plek we dat hebben gegeven in de uitwerking van ons plan of onderzoek. Dit doen we aan de hand van een onlangs verbeterd format.



Onze bijdrage aan de City Deal Fietsen



Een interessant moment voor de fietssector in Nederland; de City Deal Fietsen werd ondertekend door Staatssecretaris Vivianne Heijnen. Deze City Deal zet een gedurfde stap vooruit in de missie om zoveel mogelijk mensen, inclusief kinderen, aan het fietsen te krijgen. Zelfs voor die personen die momenteel geen toegang hebben tot een fiets.

Veilige fiets en kunnen fietsen

De City Deal heeft 2 belangrijke doelen: Het bezitten van een veilige fiets en de vaardigheid om te kunnen fietsen. Het lijkt misschien vanzelfsprekend voor velen van ons, maar er zijn nog steeds mensen die deze mogelijkheid niet hebben. Deze overeenkomst legt de nadruk op inclusiviteit, waarbij iedereen, ongeacht hun achtergrond of financiële situatie, kan profiteren van de vrijheid en gezondheidsvoordelen die fietsen met zich meebrengt.

Werk achter de schermen

Bij Mobycon besteden we altijd al aandacht aan het belang van het hebben van een fiets en het kunnen fietsen. We zijn dan ook trots dat we hebben bijgedragen aan het voorbereidende werk voor de City Deal Fietsen.

Waarom is dit een cruciale stap voor onze samenleving?

Vorig jaar hebben we in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de toegang tot het fietsnetwerk in Nederland. We stelden vragen als:

- Wie fietst er wel en wie niet?
- Wie kan niet fietsen omdat ze geen fiets hebben?
- Wat is het fietsgebruik en fietsbezit onder kinderen?
- Wat zijn de gevolgen van het niet kunnen fietsen voor kinderen en hun ouders?

De antwoorden op deze vragen hebben ons bewust gemaakt van de uitdagingen waarmee veel Nederlanders dagelijks worden geconfronteerd. Het is schrijnend om te zien dat sommige mensen de voordelen van fietsen niet kunnen ervaren, simpelweg omdat ze geen fiets hebben.

City Deal zorgt voor verandering

Wat deze City Deal interessant maakt, is dat er nu middelen beschikbaar zijn om nieuwe projecten te starten en bestaande projecten te laten groeien. Dit betekent dat daadwerkelijk het leven van mensen kan veranderen door ze te voorzien van de middelen en mogelijkheden om te fietsen.

Samen maken we Nederland nog fietsvriendelijker!

Wij zijn enthousiast en willen onze ervaring, kennis en energie inzetten om bij deze verandering te helpen. Geïnteresseerd in een samenwerking of wil je eens brainstormen? Aarzel niet en neem contact met ons op.

Laten we samen de weg vrijmaken voor een gezonder, groener en meer inclusief Nederland waar iedereen kan genieten van de vrijheid van fietsen! [Klik hier](#) voor het officiële persbericht City Deal Fietsen.



SMART MOBILITY

Spoorzone Zwolle: mobiliteitsvisie WärtZ

Afgelopen jaar heeft NS Vastgoed in samenwerking met gemeente Zwolle een tender uitgeschreven voor de herontwikkeling van het Spoorzonegebied van Zwolle. In dit gebied waren eerder onder andere de werkplaatsen van NS gevestigd.

...

Haringvlietbrug afgesloten; veerponten bieden oplossing

In de zomer '23 werd provincie Zuid-Holland geconfronteerd met een uitdaging: de tijdelijke afsluiting van de Haringvlietbrug. Deze cruciale verbinding was gedurende twee maanden niet te gebruiken, met ernstige gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio.

...

MobyScan

We hebben de MobyScan ontwikkeld. De MobyScan kan voor elke Nederlandse gemeente een uitdraai geven met de belangrijkste mobiliteitskenmerken van die gemeente.

...

MegaBITS

Eind 2022 is het EU-project BITS (Bicycles & Intelligent Transport Systems) na vier jaar afgerond. Dit jaar startte de opvolger van het project: MegaBITS. Vanaf mei 2023 werken steden, regio's, universiteiten en andere organisaties uit zes landen samen om ITS-toepassingen voor de fiets te ontwikkelen, te implementeren en de beschikbaarheid van fietsdata te vergroten.

...

Fietsbeleving meten

Een Deense klant wilde meer inzicht in wat nu precies de fietsbeleving bepaalt. Om hier meer grip op te krijgen hebben we een methode ontwikkeld waarin we sensordata en videobeelden combineren met een effectieve interviewmethode.

...

Gebruikersonderzoek innovatietram

In 2023 kreeg Mobycon van de RET de vraag of we een onderzoek wilden uitvoeren onder reizigers van de Slimme Tram. Sinds begin 2022 rijdt de RET rond met een tram waarin uiteenlopende slimme nieuwe technologieën zijn ingebouwd.

...

Spoorzone Zwolle: mobiliteitsvisie WärtZ

Afgelopen jaar heeft NS Vastgoed in samenwerking met gemeente Zwolle een tender uitgeschreven voor de herontwikkeling van het Spoorzonegebied van Zwolle. In dit gebied waren eerder onder andere de werkplaatsen van NS gevestigd. In de toekomst wordt dit gebied getransformeerd naar een multifunctioneel gebied met woningen, onderwijs, cultuur en andere maatschappelijke voorzieningen. Voor de inschrijving van AM op deze tender, genaamd WärtZ, hebben wij de visie mobiliteit en parkeren verzorgd. Dit hebben we - aansluitend op het beleid van de gemeente - gebaseerd op het **STOMP-principe**. Voor de deelmobiliteit binnen dit principe konden we gebruikmaken van het platform van Movez dat wij samen hebben opgezet in de Spoorzone. Daarnaast leverden we voor parkeren een onderbouwung van de capaciteit en exploitatiemogelijkheden van de twee parkeerhubs die aan de rand van het gebied gerealiseerd worden. AM is als winnaar uit de bus gekomen en gaat werken aan de verdere planontwikkeling en uiteindelijke realisatie van WärtZ (<http://www.wartz.nl/>).



Haringvlietbrug afgesloten; veerponten bieden oplossing

In de zomer '23 werd provincie Zuid-Holland geconfronteerd met een uitdaging: de tijdelijke afsluiting van de Haringvlietbrug. Deze cruciale verbinding was gedurende twee maanden niet te gebruiken, met ernstige gevolgen voor de bereikbaarheid van de regio.

Mobycon heeft vanuit [Zuid-Holland Bereikbaar](#) mogen werken aan een variantenstudie en mocht daarna de voorkeursvariant realiseren. Er werden tijdelijk 2 veerverbindingen als alternatief voor de Haringvlietbrug geboden.

Het resultaat: dagelijks meer dan 1.000 gebruikers van het fiets- en voetveer en er was een maatwerkoplossing voor landbouwvoertuigen. Boeren konden hierdoor hun landbouwgrond blijven bewerken. Ook dagbesteding, zorgdiensten én hulpdiensten bleven beschikbaar door deze veerverbindingen.

We hebben vanuit Zuid-Holland Bereikbaar op deze manier een mooie bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de regio. Neem contact op met [Rik van der Graaf](#) wanneer je meer over dit specifieke project of over Zuid-Holland Bereikbaar wilt weten.



MobyScan

We hebben de MobyScan ontwikkeld. De MobyScan kan voor elke Nederlandse gemeente een uitdraai geven met de belangrijkste mobiliteitskenmerken van die gemeente. In de scan zijn de modal split voor de korte en lange afstanden opgenomen, de meest voorkomende herkomst en bestemming van verplaatsingen vanuit/naar de gemeente en inzicht in de reismotieven.

De grafieken en tabellen uit de MobyScan zijn gebaseerd op het onderzoek 'Onderweg in Nederland (ODiN) (vanaf 2018)' en de eerdere publicatie 'Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) (2010-2017)'. Deze onderzoeken geven informatie over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking. Aan respondenten wordt gevraagd om voor één dag bij te houden waar ze die dag heen zijn geweest, met welk doel en met welk vervoermiddel. Daarnaast wordt een aantal basiskenmerken bijgehouden.

De MobyScan heeft als doel om uitspraken te geven op gemeenteniveau. Om met voldoende betrouwbaarheid uitspraken te kunnen doen is het van belang dat er voldoende waarnemingen per gemeente zijn. Om deze reden zijn de data van de jaren 2015 t/m 2019 gestapeld.

De MobyScan zetten we tijdens verschillende fasen bij projecten in. Bijvoorbeeld tijdens een verkenning om inzicht te krijgen in het mobiliteitsgedrag van inwoners. Zo ook werd deze ingezet bij het opstellen van het nieuwe Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2035 voor gemeente De Ronde Venen. De inzichten uit de mobiliteitsscan gaven een beeld van het huidige mobiliteitsprofiel van de gemeente en zijn gebruikt om met verkeerskundige beleidsmaatregelen meer duurzaam mobiliteitsprofiel te bereiken.



Impressie van het dashboard MobyScan

MegaBITS

Eind 2022 is het EU-project BITS (Bicycles & Intelligent Transport Systems) na vier jaar afgerond. Dit jaar startte de opvolger van het project: MegaBITS. Vanaf mei 2023 werken steden, regio's, universiteiten en andere organisaties uit zes landen samen om ITS-toepassingen voor de fiets te ontwikkelen, te implementeren en de beschikbaarheid van fietsdata te vergroten. Net als bij het voorgaande project verzorgt Mobycon het projectmanagement voor provincie Overijssel.

Het project bestaat uit vijf implementatiesteden/-regio's: provincie Overijssel (met als specifieke partners Zwolle en Enschede), provincie Antwerpen, Kopenhagen, Hamburg en Le Havre. In 2023 vond de kick-off van het project plaats en hebben alle partners een plan uitgewerkt ter voorbereiding van de implementatie van de projecten. De komende jaren - tot eind 2026 - zullen in alle implementatiesteden/-regio's projecten worden uitgevoerd en geëvalueerd met betrekking tot slimme fietstechnologieën en fietsdata.

Met dit project hopen we fietsen nog aantrekkelijker te maken op lokaal en regionaal niveau, bij te dragen aan duurzamer mobiliteitsbeleid op EU-niveau en de beschikbaarheid van fietsdata te vergroten. De mooie kickstart die we in 2023 hebben gemaakt met alle enthousiaste en ambitieuze partners belooft veel goeds voor de komende jaren. Via de [MegaBITS website](#) kun je op de hoogte blijven van alle ontwikkelingen.



Fietsbeleving meten

Een Deense klant wilde meer inzicht in wat nu precies de fietsbeleving bepaalt. Om hier meer grip op te krijgen hebben we een methode ontwikkeld waarin we sensordata en videobeelden combineren met een effectieve interviewmethode.

Om deze methode te testen hebben we een proef uitgevoerd in Zwolle. In deze proef hebben we mensen een route laten fietsen met sensoren die opwinding meten. Deze opwinding kan zowel positief (enthousiasme) als negatief (stress) zijn. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van opwinding: zijn mensen dan relaxed/in flow of juist verveeld?

We hebben de sensordata gebruikt om, in combinatie met videobeelden, gericht interviews af te nemen met de deelnemers. We hebben ze mee teruggenomen naar de momenten waar ze opwinding ervaren (de pieken in de data) of waar de opwinding juist stabiel of laag bleef. Door mensen de videobeelden van dat moment te tonen wisten ze vaak goed te benoemen wat ze toen ervaren.

De belangrijkste oorzaak van stress bleek in dit geval ander verkeer te zijn. Ingehaald worden door (grote) voertuigen en het plotseling moeten stoppen leverde vaak stresspieken op. Dit maakt ook dat landelijke wegen met gemengd verkeer en grotere snelheidsverschillen relatief stressvol konden zijn. De combinatie van sensoren en interviews lijkt veelbelovend. Mensen konden beter hun ervaringen terughalen en vonden het een prettige methode. Daarnaast hebben we zelf veel geleerd over deze nieuwe manier van onderzoek doen. Zoals bijvoorbeeld wanneer het gaat om de kwaliteit van sensoren, het verwerken van de data en het proces dat je met deelnemers doorloopt.



Gebruikersonderzoek innovatietram

In 2023 kreeg Mobycon van de RET de vraag of we een onderzoek wilden uitvoeren onder reizigers van de Slimme Tram. Sinds begin 2022 rijdt de RET rond met een tram waarin uiteenlopende slimme nieuwe technologieën zijn ingebouwd. Deze hebben het doel om het reizigers, trambestuurders en andere verkeersdeelnemers makkelijker te maken en het onderhoud van de voertuigen te verbeteren.

Twee innovaties in de tram zijn specifiek gericht op het verbeteren van het reizigerscomfort. De eerste is een LED-strip bij de deuren die groen knippert als de deuren opengaan/openstaan en rood knippert bij het sluiten van de deuren of als ze dicht zijn. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid. Ook zijn alle stoelen bekleed in het blauw, behalve de stoelen voor mensen met een lichamelijke beperking, die stoelen hebben een rode bekleding en zijn daardoor makkelijker te vinden.

RET heeft Mobycon gevraagd een reizigersonderzoek uit te voeren waarmee het effect op het reizigerscomfort van de genoemde innovaties in kaart wordt gebracht. Op basis van de onderzoeksresultaten besluit RET of deze innovaties worden doorgevoerd in de gehele vloot.

Om de reizigerstevredenheid over deze innovaties te meten hebben we een online vragenlijst opgesteld die onze eigen veldwerkers hebben afgenomen onder reizigers in de



Slimme Tram. We hebben op meerdere dagen en tijdstippen reizigers in de Slimme Tram gevraagd de vragenlijst in te vullen. Dit zorgde voor voldoende ingevulde vragenlijsten die een goede weerspiegeling vormden van de tramreizigers. Uit het onderzoek kwam naar voren dat de reizigers de innovaties zeer waarden. Behalve een uitgebreid eindrapport voor RET hebben we ook de onderzoeksresultaten samen met RET gepresenteerd op het [CVS-congres](#).



RUIMTE & VERKEER

Pijlslaan in Haarlem

Gemeente Haarlem is bezig met de uitwerking van de ontwikkelzone Zuidwest met circa 1.400 woningen. In de huidige situatie worden verkeersveiligheidsproblemen ervaren op verschillende locaties in de ontwikkelzone.

...

Principemaatregelen Dorpsstraat Driel

In het zuidoosten van Driel wil gemeente Overbetuwe een nieuwe wijk met circa 130 woningen en een nieuwe basisschool realiseren. De nieuwe wijk sluit aan op de Dorpsstraat en leidt dus tot extra verkeer op deze 30 km/uur straat.

...

Inrichtingskenmerken GOW30

Er is bij veel gemeenten behoefte om de snelheidslimiet op een deel van de 50 km/u wegen te verlagen naar 30 km/u. Hiervoor is een nieuw wegtype bedacht: de gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u (GOW30).

...

Verkenning zebrapaden

Bijna 80 procent van alle ongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken, heeft een relatie met het oversteken. CROW heeft een instrumentarium ontwikkeld om wegbeheerders te helpen bij het maken van weloverwogen keuzes betreffende het soort oversteekvoorziening.

...

Categoriseringsplan Haarlem

Gemeente Haarlem wil de komende jaren 10.000 extra woningen bouwen en tegelijkertijd de wegen veiliger maken door de maximumsnelheid zoveel mogelijk te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur als onderdeel van de mobiliteitstransitie.

...

Pijlslaan in Haarlem

Gemeente Haarlem is bezig met de uitwerking van de ontwikkelzone Zuidwest met circa 1.400 woningen. In de huidige situatie worden verkeersveiligheidsproblemen ervaren op verschillende locaties in de ontwikkelzone. In een eerdere studie adviseerde Mobycon om eenrichtingsverkeer voor de Pijlslaan in te stellen, om zo ruimte te winnen voor een veilige vormgeving met vrijliggende fietspaden en een GOW30-profiel. De gemeente heeft ons vervolgens gevraagd om te onderzoeken wat de gevolgen voor de omgeving zijn van het (gedeeltelijk) eenrichtingsverkeer van de Pijlslaan.

Om een zo compleet mogelijk beeld te krijgen van de gevolgen van eenrichtingsverkeer werken we bij dit soort vragen meerdere scenario's uit en vergelijken we deze met elkaar. Voor dit project is de onderlinge vergelijking van de vier scenario's gericht op de verkeersintensiteiten van de Pijlslaan, de verkeersintensiteiten op de wegen in de directe omgeving en de eventuele knelpunten (doorstroming en veiligheid) die er optreden en opgelost moeten worden.



Het scenario dat op basis van de onderlinge vergelijking en na overleg met de opdrachtgever de voorkeur had, is uitgewerkt in een schetsontwerp met een ideale en een minimale variant, rekening houdend met de impact op parkeren en de bomen.

Voor beide varianten vormen de inrichtingskenmerken voor de GOW30 het uitgangspunt.

Voordat er verder wordt gegaan met uitwerking van het schetsontwerp adviseerden we de opdrachtgever om een proefopstelling te onderzoeken. Waarbij is gelet op de transformatie van het gebied en of de gemodelleerde effecten overeenkomen met de werkelijkheid of dat er misschien nog andere inzichten volgen die leiden tot een ander voorkeursscenario.

Principemaatregelen Dorpsstraat Driel

In het zuidoosten van Driel wil gemeente Overbetuwe een nieuwe wijk met circa 130 woningen en een nieuwe basisschool realiseren. De nieuwe wijk sluit aan op de Dorpsstraat en leidt dus tot extra verkeer op deze 30 km/uur straat. Er zijn in de huidige situatie veel klachten over de verkeersveiligheid van de Dorpsstraat.

Mobycon heeft in opdracht van de gemeente gezocht naar inrichtingsmaatregelen die de situatie ondanks het extra verkeer toch veiliger maken. Hierbij is niet gekeken naar circulatiemaatregelen zoals eenrichtingsverkeer of een nieuwe rondweg. Dit soort maatregelen moeten dorpsbreed worden onderzocht. Er is gekeken naar maatregelen die in alle gevallen gewenst zijn, dus ook bij het eventueel instellen van eenrichtingsverkeer of de aanleg van een rondweg; zogenaamde no-regret maatregelen.

Bij dit project zijn aanwonenden, bedrijven en verenigingen betrokken door twee werksessies te organiseren. Tijdens de eerste sessie is over bestaande en toekomstige knelpunten en mogelijke oplossingen gesproken. Tijdens de tweede sessie is een eerste voorstel voor inrichtingsmaatregelen gepresenteerd en zijn de reacties verzameld. De door Mobycon geadviseerde inrichtingsmaatregelen zijn vervolgens op principe-niveau inclusief illustraties uitgewerkt.

De gemeente heeft op basis van dit advies alvast een paar kleinere maatregelen genomen die de verkeersveiligheid moeten vergroten, zoals nieuwe borden voor parkeerverbod,

stopverbod, inhaalverbod, maximumsnelheid en tekens op het wegdek. Daarnaast wordt het advies gebruikt om een nieuw ontwerp voor de Dorpsstraat uit te werken.



Inrichtingskenmerken GOW30

Er is bij veel gemeenten behoefte om de snelheidslimiet op een deel van de 50 km/u wegen te verlagen naar 30 km/u. Hiervoor is een nieuw wegtype bedacht: de gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u (GOW30). Mobycon onderzocht in opdracht van CROW welke inrichtingskenmerken ‘voorlopig’ het meest voor de hand liggen voor het nieuwe wegtype GOW30.

Welke breedte te hanteren? Hoe is de voorrang geregeld? Welke bebording hoort daarbij? Dat waren belangrijke vragen waar een antwoord op gegeven moest worden. Maar vooral ook de vraag: Hoe herkent de weggebruiker de GOW30? Oftewel wat onderscheidt een GOW30 van een ETW30 en een GOW50? En natuurlijk: Hoe zorgen we ervoor dat de weggebruiker de snelheidslimiet van 30 km/uur logisch vindt.

Samen met een brede werkgroep van verschillende wegbeheerders, SWOV, Openbaar Ministerie, Politie, VVN en Fietsersbond hebben we ons over deze vragen gebogen om te komen tot een gedragen set van voorlopige inrichtingskenmerken. Daarbij is

naast de werkgroep ook dankbaar gebruik gemaakt van een expertgroep met vertegenwoordigers van verschillende collega adviesbureaus, kennisorganisaties, overheden en belangenhartigers die als vraagbaak en kritische tegenlezers functioneerden. Om zoveel mogelijk kennis op te halen en een zo breed mogelijk draagvlak te creëren zijn daarnaast een webinar voor breed publiek en een ontwerperscafé georganiseerd.

De voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 zijn uitgewerkt op basis van bestaande onderzoeken. Hierbij is allereerst ingegaan op enkele algemene uitgangspunten bij de inrichting van een GOW30. Vervolgens is ingegaan op inrichtingskenmerken voor wegvakken, kruispunten en overgangen naar andere wegtypen.

Op 12 mei 2023 is de [CROW-handreiking ‘Voorlopige inrichtingskenmerken GOW30’](#) uitgebracht. De nieuwe handreiking biedt gemeenten concrete handvatten om binnen de bebouwde kom de verkeersveiligheid op bestaande ‘grijze wegen’ te verbeteren.



Verkenning zebrapaden

Bijna 80 procent van alle ongevallen waarbij voetgangers zijn betrokken, heeft een relatie met het oversteken. CROW heeft een instrumentarium ontwikkeld om wegbeheerders te helpen bij het maken van weloverwogen keuzes betreffende het soort oversteekvoorziening. De oversteekwijzer, met daarin verschillende richtlijnen voor het toepassen van onder andere zebrapaden. In de praktijk blijkt dat gemeenten verschillende methodes gebruiken in het wel of juist niet toepassen van zebrapaden. CROW heeft ons gevraagd inzicht te geven in het huidige beleid van gemeenten en welke discussiepunten of onduidelijkheden er zijn waardoor toepassing van het zebrapad in het geding komt.

Aan de hand van een literatuurstudie, verschillende werk- en expertgroepen, enquêtes en verdiepende interviews hebben we een eerste verkenning gedaan hoe wegbeheerders nu omgaan met het toepassen van zebrapaden en welke keuzes ze daarbij maken.

Belangrijkste conclusies uit de verkenning: de wetgeving is helder, maar de richtlijnen laten veel ruimte voor eigen interpretatie over en door de jaren heen zijn er nieuwe richtlijnen gekomen met soms ook tegenstrijdigheden. Ook vanuit de betrokken experts en gemeenten kregen we daarnaast verschillende inzichten terug over de toepassing van zebrapaden over een fietspad en wel/niet toepassen op 30 en 50 km/u wegen. En het argument schijnveiligheid om geen zebrapaden toe te passen hoorden we veelvuldig ondanks dat daar geen recent onderzoek naar is gedaan. Kortom er ligt nog een onderzoekopgave, maar dat betekent niet dat er nu geen zebrapaden aangelegd kunnen worden. Op basis van alle bekende literatuur en inzichten hebben we [voorlopige aanbevelingen opgesteld voor de toepassing van zebrapaden](#).



Categoriseringsplan Haarlem

Gemeente Haarlem wil de komende jaren 10.000 extra woningen bouwen en tegelijkertijd de wegen veiliger maken door de maximumsnelheid zoveel mogelijk te verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur als onderdeel van de mobiliteitstransitie. Mobycon heeft in opdracht van de gemeente een afweging gemaakt op welke wegen de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u kan worden verlaagd. Bij de afweging is gebruik gemaakt van een belanghebbendengroep samengesteld uit vertegenwoordigers van externe belangenorganisaties (politie, brandweer, ambulance, drie ov-concessieverleners, Fietzersbond, VVN en Platform Bus-kruit).

In de afweging is voor alle huidige 50 km/u wegen en enkele 'grijze' 30 km/u wegen gekeken of deze gebiedsontsluitingswegen (GOW50, GOW30) of erftoegangswegen (ETW30) zouden moeten worden. De afweging is gebaseerd op het landelijk Afwegingskader 30 km/u van CROW.

Hierbij is gebruik gemaakt van beschikbare data die in een GIS-omgeving zijn samengebracht. Daarmee zijn de stappen in de afweging verifieerbaar en visualiseerbaar.

Een vernieuwend element is dat de 'verblijfsadressendichtheid' per wegvak is gebruikt om de vraag te beantwoorden of leefbaarheid een argument is om de snelheid op dat wegvak te verlagen naar 30 km/u.

De toepassing van het landelijke afwegingskader leidde tot een duidelijk beeld van de gewenste categorie per wegvak. Hier was nog wel een optimalisatiestap nodig om



eenduidigheid op routeniveau te bereiken. Hierbij zijn ook de belangen van hoogwaardig ov en hoofd fietsroutes nogmaals meegewogen.

Het resultaat van de afweging is dat voorgesteld wordt om op ongeveer 50% van de 50 km/u wegen 30 km/u in te stellen. De afweging heeft eind 2023 in de inspraak gelegen. De vaststelling en het opstellen van een uitvoeringsprogramma vindt in het tweede kwartaal van 2024 plaats.



VERKEERSVEILIGHEID & VERKEERSRECHT

Verkeersveiligheidsonderzoek Westland

In gemeente Westland is de laatste jaren een stijging van het aantal verkeersongevallen waarneembaar. Om dit terug te dringen worden de komende jaren diverse onveilige trajecten door de gemeente aangepakt.

...

Expertteam Verkeersveiligheid Brabant

In 2022 wonnen we, samen met Henk Schravemade en SHIFT, de opdracht om het expertteam verkeersveiligheid te vormen. Partners van het Brabants Verkeersveiligheid Plan (BVVP) kunnen een beroep doen op het expertteam voor ondersteuning of advies.

...

Onderzoek top 20 risicovolle locaties Ridderkerk

Met de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid werkt gemeente Ridderkerk aan een verkeersveiliger gemeente voor alle weggebruikers.

...

Parkeernormen Holland Park Diemen

Gemeente Diemen werkt aan de ontwikkeling van Holland Park: een voormalig kantorengedebied dat wordt omgevormd tot een woongebied met voorzieningen.

...

Verkeerskundige onderbouwingen maken woningbouwambitie mogelijk

Tot 2030 moeten volgens de Rijksoverheid bijna een miljoen extra woningen met bijbehorende voorzieningen, zoals winkels en scholen, worden gebouwd.

...

Gemeente Den Helder SAIL & Marinedagen

Voor gemeente Den Helder hebben we het afgelopen jaar een verkeersbesluit mogen opstellen voor de tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens SAIL Den Helder en de Marinedagen.

...

Krachtige inzet van onze dienst Verkeersbesluiten

In het afgelopen jaar heeft onze dienst Verkeersbesluiten een aanzienlijke groei doorgemaakt.

...

Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheidsonderzoek Westland

In gemeente Westland is de laatste jaren een stijging van het aantal verkeersongevallen waarneembaar. Om dit terug te dringen worden de komende jaren diverse onveilige trajecten door de gemeente aangepakt. Voor een aantal van de meest onveilige trajecten heeft de gemeente aan Mobycon gevraagd een verkeersveiligheidsanalyse en inrichtingsadvies op te stellen. Het gaat om het traject Pijle Tuinenweg - Stokdijkkade - Verdilaan in Naaldwijk en het traject Herenstraat - Heulweg- Kerkstraat in Wateringen/Kwintsheul. Beide trajecten zijn belangrijke wegen voor de gemeente die zorgen voor de ontsluiting van meerdere woongebieden, een doorgaande functie kennen en waar meerdere modaliteiten een plek moeten vinden.

In onze verkeersveiligheidsanalyse hebben we verschillende verkeersgegevens betrokken om een beeld te krijgen van het aantal gebruikers, de snelheden en samenstelling van het verkeer. Vervolgens zijn daar de ongevalscijfers aan toegevoegd, de gegevens uit een visuele schouw en een beoordeling van de inrichtingskenmerken van de wegen. Op die manier hebben we inzicht gekregen in de locaties die niet voldoen aan de richtlijnen en de locaties waar de grootste risico's bestaan voor de verkeersveiligheid.

Op basis van deze gegevens hebben we verschillende inrichtingsvarianten in beeld gebracht met als uitgangspunt de GOW30 waaruit voor beide trajecten één voorkeursvariant gekozen is. Deze is vervolgens uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp met bijbehorende SSK raming (standaardsystematiek voor kostenramingen). Het eindrapport is overgedragen aan de gemeente en zij gaan nu verder met de volgende stappen in het proces naar realisatie.



Verkeersveiligheid: Expertteam Verkeersveiligheid Brabant

In 2022 wonnen we, samen met Henk Schravemade en SHIFT, de opdracht om het expertteam verkeersveiligheid te vormen. Partners van het Brabants Verkeersveiligheid Plan (BVVP) kunnen een beroep doen op het expertteam voor ondersteuning of advies. Waar 2022 nog echt een

opstartjaar was, zijn we er trots op dat we in 2023 diverse gemeenten hebben ondersteund met verschillende activiteiten. Zo hebben we een kennissessie over de nieuwe wegcategorie GOW30 verzorgd aan ruim 35 deelnemers van gemeenten, spreekuren gehouden over de investeringsimpuls van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en diverse adviezen aan gemeenten uitgebracht. Het ging onder andere over ondersteuning bij de ontwikkeling van een gedragscampagne, het wegwijs worden in subsidiemogelijkheden en advies over inrichtingsvoorstellen of toe te passen maatregelen.

Ook in 2024 mogen we weer door als expertteam en nemen we de ervaringen uit 2023 ter harte om komend jaar nog beter onze rol in te vullen en een bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid in Brabant. De cijfers over 2023 laten helaas weer zien dat, ondanks alle inspanningen van de partners, er nog een hoop werk aan de winkel is. Wat we allemaal gaan doen is nog onderwerp van gesprek met de opdrachtgever, maar daarover snel meer. Ben je een partner van het BVVP, gemeente of andere organisatie en misschien op zoek naar ondersteuning door het expertteam neem dan contact op via brabantgaatvoor-nul@brabant.nl of benader [Marc Schenk](#).



Verkeersveiligheid: Onderzoek top 20 risicovolle locaties Ridderkerk

Met de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid werkt gemeente Ridderkerk aan een verkeersveiligere gemeente voor alle weggebruikers. Onderdeel van deze uitvoeringsagenda is een top 20 onveilige locaties, die de komende jaren verbeterd moeten worden. Voor 14 locaties is nog aanvullend onderzoek nodig om in beeld te brengen in welke mate de locaties onveilig zijn en welke maatregelen er nodig en mogelijk zijn om de veiligheid te verbeteren.

Mobycon en SHIFT hebben voor deze opdracht de handen ineengeslagen en gezamenlijk gaan we gemeente Ridderkerk in de periode 2023 tot en met 2026 helpen om dit aanvullende onderzoek uit te voeren. Hiervoor hebben we verschillende onderzoeksmethodieken in onze portefeuille. Per locatie selecteren we alleen wat echt nodig is. Iedere locatie benaderen we vanuit de 3 E's: education, enforcement en engineering. Oftewel, vanuit het gedragsperspectief, de infrastructurele blik en handhaving.

We zetten verschillende onderzoeksmethoden in zoals een schouw op locatie, camera-onderzoek, verkeerstellingen en gedragsonderzoek. Per locatie is er sprake van maatwerk, geen locatie is namelijk hetzelfde. Zo kan het op de ene locatie na een korte inventarisatie al duidelijk zijn wat het probleem is in gedragingen of wat er mankeert aan de infrastructuur waar een andere locatie een uitgebreide [conflictanalyse](#) vereist met MicroTraffic.



De ambitie is jaarlijks 3 à 4 locaties op te pakken en na een uitgebreide analyse met realistische en uitvoerbare oplossingen te komen die kunnen rekenen op draagvlak omdat de omgeving en belanghebbenden erbij betrokken zijn geweest. Het netwerk en de belanghebbenden rondom iedere casus spelen dan ook een belangrijke rol in ons onderzoek. We maken hierbij gebruik van onze contacten die we hebben opgedaan bij het opstellen van het Mobiliteitsplan Ridderkerk en het onderzoek naar de verkeersstructuur van de centrumring.

Verkeerskundige toetsen: Parkeernormen Holland Park Diemen

Gemeente Diemen werkt aan de ontwikkeling van Holland Park: een voormalig kantorengebied dat wordt omgevormd tot een woongebied met voorzieningen. De eerste delen van Holland Park zijn al gerealiseerd en uit de praktijk blijkt dat de parkeervraag veel lager ligt dan de geldende parkeernorm. Dit was voor de gemeente aanleiding om te onderzoeken of de parkeernorm voor Holland Park naar beneden kon worden bijgesteld. Wij hebben voor de gemeente deze onderbouwing verzorgd. Hiervoor hebben we als eerste gekeken naar parkeerdrukonderzoeken in de parkeergarages van bewoners en in de openbare ruimte.

Op basis hiervan concludeerden we dat de parkeervraag 0,4 parkeerplaatsen per woning was en dat deze dus lager lag dan de norm van 0,6 parkeerplaatsen per woning. Om een verlaging van de norm nader kracht bij te zetten hebben we vervolgens naar referentieprojecten in Nederland gezocht. Zoals Utrecht Merwedekanaalzone en Den Haag Binckhorst, waar ook een lagere parkeernorm dan 0,6 parkeerplaatsen per woning is gehanteerd. De gemeente heeft op basis hiervan de parkeernorm van Holland Park aangepast.



Verkeerskundige toetsen: Verkeerskundige onderbouwingen maken woningbouwambitie mogelijk

Tot 2030 moeten volgens de Rijksoverheid bijna een miljoen extra woningen met bijbehorende voorzieningen, zoals winkels en scholen, worden gebouwd. Een enorme opgave die extra onder druk staat door de beperkte beschikbare ruimte en eisen die aan de kwaliteit van de leefomgeving worden gesteld. In 2023 hebben we met 50 verkeerskundige onderbouwingen deze woningbouwambitie mogelijk gemaakt!

Onze uitdaging

Afgelopen jaar hebben we tientallen gemeenten, ontwikkelaars en andere klanten geholpen met de verkeerskundige onderbouwing van een ruimtelijke ontwikkeling, zoals de bouw van een woning of een supermarkt. We berekenen daarvoor de parkeervraag en het aantal autoritten die zo'n ontwikkeling met zich meebrengt en onderbouwen hoe dat kan worden ingepast. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig? En welke vorm moet het naastgelegen kruispunt krijgen?

Steeds vaker geldt dat de ruimte beperkt is, zeker bij inbreidingsplannen in bestaande bebouwde omgeving. Ontwikkelaars kunnen niet oneindig parkeerplaatsen aan blijven leggen. En voor een hoge ruimtelijke kwaliteit zijn veel geparkeerde of rijdende voertuigen ongewenst. Daarom denken we steeds vaker met ontwikkelaars mee over de manier waarop de mobiliteitsopgave op een andere manier dan met parkeerplaatsen en extra rijstroken kan worden ingevuld. Dan gaat het bijvoorbeeld om de inzet van deelmobiliteit



of het bepalen van de parkeervraag van de doelgroep voor de te bouwen woningen. We werken daarbij vanuit het **STOMP-principe**: dicht bij de voorziening staan actieve mobiliteit als lopen (stappen) en fietsen (trappen) centraal en pas verderop kan men de auto parkeren. Dit stimuleert gezonde en duurzame vormen van mobiliteit en zorgt voor een hoge ruimtelijke kwaliteit rondom de ontwikkeling.

Onze passie

Het leuke aan ons werk voor verkeerskundige onderbouwing is de grote afwisseling in vragen waar we aan werken. Het ene moment werk je aan een uitgebreide verkeersstudie voor een woningbouwopgave van honderden woningen en het andere moment onderzoek je de parkeeropgave voor een particuliere opdrachtgever die enkele woningen wil realiseren en geïnteresseerd is in het toepassen van deelmobiliteit. We werken daarbij veel samen met onze collega's die specialist zijn in participatie, ontwerp of onderzoek. Zo bieden we het totaalpakket dat verkeerskundig voor een ruimtelijke ontwikkeling nodig is.

>

Extra energie krijgen we van de uitdagende onderbouwingen waarvoor het gemeentelijke beleid of de landelijke richtlijnen van CROW niet toereikend zijn en we door participatie, jurisprudentie, onderzoek op straat en ander maatwerk tot een plan komen. Maar bij deze - en al onze - onderbouwingen geven we altijd de garantie: tegen geen van onze onderbouwingen is ooit een slagend betoog geweest in een bezwaar of beroepsprocedure bij de Raad van State. Onze onderbouwing houden juridisch stand!

Onze toekomst

Op dit moment doen wij het meeste werk voor de woningbouwopgave. Maar bij woningen horen ook voorzieningen, zoals supermarkten en scholen. Daarnaast zijn veel voorzieningen aan vervanging toe. Denk aan scholen die in de jaren 60 en 70 zijn gebouwd en nu gerenoveerd of opnieuw gebouwd gaan worden. En zullen op termijn bedrijventerrein en kantoorcomplexen (weer) willen uitbreiden. De komende jaren zullen we ook voor deze voorzieningen voor de beste mobiliteitsoplossing gaan!

Bekijk ook onze korte introducties:

- [Verkeerskundige onderbouwingen](#)
- [Verlaging parkeernormen](#)



Verkeersbesluiten: Gemeente Den Helder SAIL & Marinedagen

Voor gemeente Den Helder hebben we het afgelopen jaar een verkeersbesluit mogen opstellen voor de tijdelijke verkeersmaatregelen tijdens SAIL Den Helder en de Marinedagen. Dit vierdaags-evenement trekt altijd een grote verkeersstroom aan en zorgt voor een grote impact op de omgeving. Om het verkeer en vervoer naar het evenement in goede banen te leiden waren er tijdelijke verkeersmaatregelen nodig. Verkeersmaatregelen bieden meer houvast wanneer deze zijn gebaseerd op een juridisch verkeersbesluit. In principe hoeft er alleen een verkeersbesluit genomen te worden wanneer de verkeersmaatregelen langer duren dan vier maanden, tenzij het een grote impact op de omgeving heeft.

Bij dit evenement is er sprake van een groot impact en daarom zijn wij aan de slag gegaan met een uitgebreid verkeersbesluit waarin de overwegingen, belangen en impact zijn meegenomen. Het verkeer naar het evenement en het verkeer naar de veerboot richting Texel zijn daarbij zoveel mogelijk gescheiden gehouden zodat er geen grote verkeersopstopping zou ontstaan. Het was een leuke uitdaging én met een sterk verkeersbesluit hebben we gemeente Den Helder geholpen met dit jaarlijkse evenement.



Verkeersbesluiten: Krachtige inzet van onze dienst Verkeersbesluiten

In het afgelopen jaar heeft onze dienst [Verkeersbesluiten](#) een aanzienlijke groei doorgemaakt. Met maar liefst meer dan 600 behandelde aanvragen, heeft ons team hard gewerkt om de verkeersbesluiten van 18 verschillende gemeenten te verzorgen.

Wat ons opviel afgelopen jaar, is dat de bezwaargevoeligheid voor verkeersbesluiten voor het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrische voertuigen groot blijkt te zijn. Gemeenten hebben daarbij hun inzet getoond om het beleid voor de plaatsing van laadpalen te versterken zodat de kans op bezwaren zo klein mogelijk blijft.

Om hieraan bij te dragen zijn we samen met de gemeente(n) aan de slag gegaan met het inhoudelijk versterken van de verkeersbesluiten voor laadpalen. Deze samenwerking heeft niet alleen geholpen om de beleidskaders te verduidelijken, maar het heeft ook het doel van het verkeersbesluit als middel versterkt om weggebruikers te informeren.

Wij hebben naast het inhoudelijke werk ook tijd gestoken in de versterking van onze dienstverlening en ons team. Niet alleen bleek dit essentieel te zijn om de grotere vraag naar verkeersbesluiten te verwerken maar ook vanuit collega's bleek de wens te zijn om een nog sterker teamverband te creëren. We hebben met een grote bijeenkomst deze wens ingevuld. Deze bijeenkomst bood de gelegenheid voor collega's om elkaar nog beter te leren kennen, ideeën uit te wisselen voor versterking van de dienst en elkaar te ondersteunen in het geval van uitdagingen bij het schrijven van het verkeersbesluit. Met als resultaat dat afstemming tussen de teamleden soepeler verloopt en we processen konden versnellen en verbeteren. Zo blijven we ons continu doorontwikkelen.





PUBLIEKE MOBILITEIT

Ov-knooppuntenonderzoek

Maassluis, Vlaardingen & Schiedam

Mobycon onderzocht in opdracht van de gemeenten Maassluis, Vlaardingen en Schiedam (MVS) wat de ervaringen zijn bij het reizen via en het overstappen op ov-haltes in het MVS-gebied en in hoeverre de geselecteerde ov-knooppunten aan de basiseisen toegankelijkheid voldoen.

...

Fryslan first and last mile

Samenwerking tussen Forseti en Mobycon

In provincie Fryslân is het in het landelijk gebied vaak een uitdaging om openbaar vervoer efficiënt en effectief te organiseren. Voor de leefbaarheid is het van cruciaal belang dat kleine kernen en voorzieningen bereikbaar blijven.

...

Busstation Waalwijk

Waalwijk ontwikkelt zich en heeft stevige ambities op het gebied van duurzaamheid, wonen en economie. Hierbij hoort ook een goed functionerend ov-systeem met een aantrekkelijk hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt (HOV-station) en/of aantrekkelijke ov-hubs.

...

Onderzoek impact verdwijnen van veerverbindingen

Veerponten vormen al eeuwenlang een belangrijke schakel in het Nederlandse vervoerslandschap. Maar veel veerponten hebben de afgelopen jaren te maken met uiteenlopende uitdagingen, zoals financiële problemen en personeelstekorten.

...

Ov-knooppuntenonderzoek

Maassluis, Vlaardingen & Schiedam

Mobycon onderzocht in opdracht van de gemeenten Maassluis, Vlaardingen en Schiedam (MVS) wat de ervaringen zijn bij het reizen via en het overstappen op ov-haltes in het MVS-gebied en in hoeverre de geselecteerde ov-knooppunten aan de basiseisen toegankelijkheid voldoen. Door inventarisaties op locatie, enquêtes en interviews met ervaringsdeskundigen, onderzochten we de fysieke en mentale toegankelijkheid van belangrijke ov-haltes in het gebied.

Reden voor dit onderzoek is het feit dat de MVS-gemeenten het belangrijk vinden dat inwoners openbaar vervoer (ov)-knooppunten kunnen bereiken, makkelijk kunnen overstappen en goede aansluitingen hebben op ander vormen van vervoer. Waaronder ook Wmo-vervoer en vrijwilligersvervoer, zoals Argos mobiel. Door goed aan te sluiten op ov-knooppunten en het verbindende ov-netwerk, kan aanvullend vervoer de vervoersvraag van de ontsluitende lijnen opvangen. Zeker bij nieuwe kleinschalige initiatieven hechten de gemeenten in het MVS-gebied hier veel waarde aan. Voor verschillende kwetsbare groepen is op verschillende vlakken extra aandacht nodig om de goede overstappen te faciliteren. Toegankelijke ov-knooppunten dragen bij aan de zelfredzaamheid van deze kwetsbare groepen.

Vanuit het onderzoek hebben we zowel algemene verbetervoorstellen opgesteld, als halte specifieke verbeteringen. Algemene verbetervoorstellen gaan in bredere zin op in



de fysieke en mentale toegankelijkheid van ov-haltes. Denk daarbij aan de toegankelijkheid van de omgeving van en naar de ov-halte, maar ook de manier waarop reisinformatie wordt aangeboden en de rol van reisbegeleiding. Halte specifieke verbeteringen komen voort uit de [fysieke inventarisatie](#) waarbij we hebben gekeken aan welke basiseisen toegankelijkheid werd voldaan.

De informatie uit ons onderzoek biedt onder andere input voor het regionale uitvoeringsprogramma toegankelijkheid van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Samenwerking tussen Forseti en Mobycon

Fryslan first and last mile

In provincie Fryslân is het in het landelijk gebied vaak een uitdaging om openbaar vervoer efficiënt en effectief te organiseren. Voor de leefbaarheid is het van cruciaal belang dat kleine kernen en voorzieningen bereikbaar blijven. Tegen deze achtergrond hebben wij een verkenning gedaan van innovatieve vervoeroplossingen die op ander plekken in Europa worden aangeboden en inspelen op de kleine vervoerstromen in landelijke gebieden. Het ging daarbij ook vooral om het bieden van de 'first en last mile' aansluiting op het ov-netwerk van bus en trein. We keken naar fietsoplossingen, openbare lijndienstconcepten die aansluiting bieden op het reguliere openbaar vervoer, vervoer op afroep en deelauto's en meereisdiensten die de laatste kilometers helpen overbruggen. We keken ook naar de mogelijkheden van de inzet van vrijwilligers om het vervoer te organiseren.

In totaal onderzochten we ruim 25 vervoersystemen in 13 verschillende landen. Van al deze systemen brachten we de sterke en minder sterke punten in beeld. Van de 25 vervoersystemen werkten we vervolgens de 8 meest belovende verder uit op de punten organisatie, kosten, integratie met ov en het gemak voor de reizigers. Tot slot brachten we op basis van de gemaakte analyses de belangrijkste succesfactoren in beeld. Met de opbrengsten van onze werkzaamheden heeft de provincie de toekomstige ov-vervoerder geprikkeld om met een innovatief en passend aanbod te komen voor de first en last mile in de Friese ov-concessie.



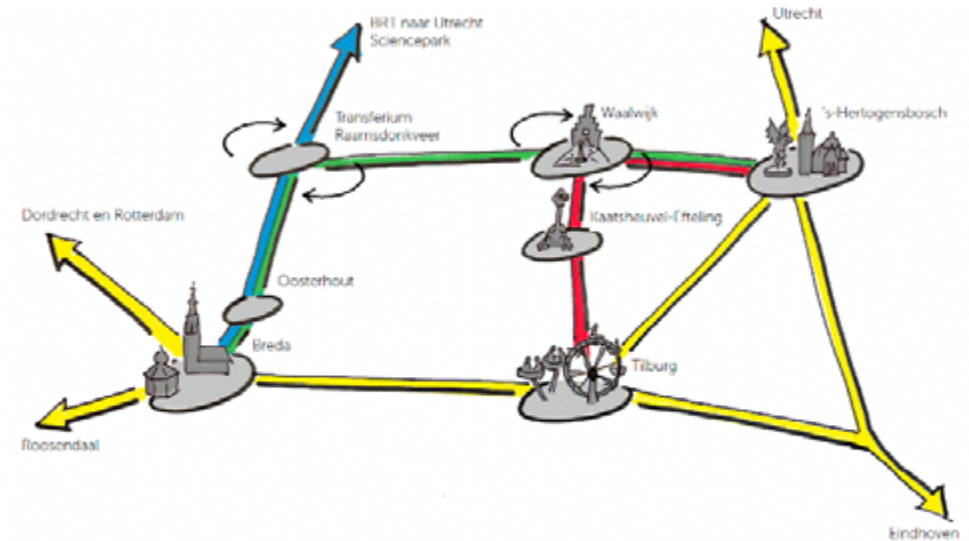
Busstation Waalwijk

Waalwijk ontwikkelt zich en heeft stevige ambities op het gebied van duurzaamheid, wonen en economie. Hierbij hoort ook een goed functionerend ov-systeem met een aantrekkelijk hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt (HOV-station) en/of aantrekkelijke ov-hubs. Deze knooppunten moeten niet alleen het huidige ov-aanbod goed faciliteren, maar ook bijdragen aan groei, met name om werklocaties en toekomstige ontwikkelingen beter te ontsluiten.

Om in beeld te brengen wat hiervoor de beste mogelijkheden zijn hebben wij voor de gemeente een verkenning uitgevoerd. We onderzochten in de gemeente in vier zoekgebieden 8 mogelijke locaties.

Deze 8 locaties, waaronder ook het huidige busstation Vredesplein, hebben we vervolgens beoordeeld op verschillende criteria, zoals ligging in het netwerk, dekkingsgraden van inwoners en arbeidsplaatsen, voorzieningen et cetera. Daarbij keken we uiteraard ook naar de financiële haalbaarheid.

Tijdens het onderzoek kwam naar voren dat er een aantal belangrijke keuzes te maken is over het ov-netwerk voordat de beste plek voor het HOV-knooppunt kan worden bepaald. We stelden hiervoor een beslisboom op om het denken en de verdere werkwijze te structureren. Belangrijk hierbij is de vraag of er in de toekomstige ontwikkeling van Bus Rapid Transit (BRT) sprake zal zijn van een lijnvoering over uitsluitend de hoofdstructuur van de A59 en de N261 of dat het BRT deels nog door de bebouwde kom zal gaan.



In de eerste situatie zijn 'snelweghaltes' langs de hoofdstructuur gewenst en kan er een HOV-knooppunt worden doorontwikkeld. In de tweede situatie kan het HOV-knooppunt ook ergens anders in de gemeente worden ontwikkeld.

Op basis van ons onderzoek is de gemeente samen met provincie Noord-Brabant een onderzoek gestart naar de ontwikkeling van BRT. Hiermee kan vervolgens worden bepaald op welke plek in de gemeente het HOV-knooppunt het beste ontwikkeld kan worden.

Onderzoek impact verdwijnen van veerverbindingen

Veerponten vormen al eeuwenlang een belangrijke schakel in het Nederlandse vervoerslandschap. Maar veel veerponten hebben de afgelopen jaren te maken met uiteenlopende uitdagingen, zoals financiële problemen en personeelstekorten. Steeds meer veerponten komen onder druk te staan en dreigen in sommige gevallen zelfs te verdwijnen. Dit kan grote gevolgen hebben omdat alternatieve oversteken zoals tunnels of bruggen vaak op grote afstand liggen.

Een landelijk overzicht van - de organisatie van - veerponten ontbrak, evenals inzichten in de omvang van de mogelijke gevolgen van verdwijnende veerponten. Om hier grip op te krijgen heeft Mobycon, in opdracht van Tour de Force, onderzoek naar uitgevoerd. Tour de Force werkte de afgelopen jaren vanuit het thema 'Hoogwaardig fietsnetwerk' aan het verbeteren van het hoogwaardige fietsnetwerk, waaronder doorfietsroutes. Hiervoor is het van belang dat de barrières, zoals rivieren en kanalen, vastgesteld worden. Veerponten zijn daarin een belangrijke schakel en daarmee integraal onderdeel van het 'Nationaal Toekomstbeeld Fiets'.

We hebben in ons onderzoek samen met diverse experts inzichtelijk hoe veerponten zich over de jaren heen hebben ontwikkeld, hoe de organisatie in elkaar steekt en wat de belangrijkste uitdagingen zijn. Ook hebben we door [een video](#) en fictieve (maar realistische) reisverhalen de maatschappelijke meerwaarde van veerponten in het dagelijks leven van reizigers verteld. Ons onderzoek is pas het begin. Het biedt de start voor diverse vervolgonderzoeken en lobby.

“Het Mobycon onderzoek laat zien dat veerponten een grote waarde hebben voor de bewoners in de buurt van waterwegen en ook een cruciale schakel zijn in het Nederlandse fiets- en wandelnetwerk. De borging van de continuïteit van de dienstverlening is nu niet goed geregeld. Het onderzoek doet daar goede aanbevelingen voor.” - Paulus Jansen, vertegenwoordiger Veerpontencoalitie in de begeleidingsgroep van het Mobycon onderzoek.

Zie ook: [De impact van het verdwijnen van veerponten](#).





ONDERZOEK

MicroTraffic projecten

Meijerijstad, Harderwijk, Nieuwegein, BAST, Ridderkerk top 20
Afgelopen jaar hebben we geautomatiseerde conflictanalyse ingezet bij verschillende gemeenten in Nederland en Duitsland. Het doel van een conflictanalyse is inzicht krijgen in het aantal (bijna)conflicten op kruispunten of oversteeklocaties.

...

Verkeerstellingen camera:

eigen AI-software & nieuwe camera's

We zien dat er steeds meer behoefte is aan accurate kruispunt-, fiets- en voetgangerstellingen. Ook verkeerstellingen van specifieke weggebruikers zoals landbouwverkeer komen steeds vaker voor.

...

Parkeeronderzoek Eindhoven, Putten, Leiden

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

...

Onderzoek overig:

monitoringsprogramma fiets Overijssel

Afgelopen jaar is Mobycon gestart met de monitoring van 3 beleidsdoelen van provincie Overijssel.

...

Gedrag en beleving

Mobiliteit gaat niet meer alleen over infrastructuur of doorstroming, maar gaat steeds meer over de gebruikers van ons mobiliteitssysteem. Participatie, cocreatie en onderzoek onder inwoners of reizigers maken een steeds groter onderdeel uit van ons werk.

...

Meijerijstad, Harderwijk, Nieuwegein, BAST, Ridderkerk top 20 MicroTraffic projecten

Afgelopen jaar hebben we geautomatiseerde [conflictanalyse](#) ingezet bij verschillende gemeenten in Nederland en Duitsland. 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. Hierbij kijken we niet alleen naar het aantal conflictsituaties en de mate van risico van de conflicten, maar ook naar de weginrichting, zoals Duurzaam Veilig basiskennmerken, de omgeving van de verkeerssituatie, het gebruik van de situatie door verschillende weggebruikers en historische ongeval gegevens. Hierbij geven we een compleet beeld van de verkeersveiligheidssituatie en komen we op basis hiervan tot passende en treffende oplossingsrichtingen.

Voor gemeente Meijerijstad hebben we de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid met een conflictanalyse voor voetgangers en fietsers, rondom Foodpark en op de rotonde Eerdsebaan/Corridor/Corsica in beeld gebracht. Voor de gemeenten Harderwijk en Nieuwegein hebben we een vergelijkbaar onderzoek gedaan naar 2 rotondes en het aantal conflicten tussen voetgangers/fietsers en motorvoertuigen geanalyseerd. Op basis van deze resultaten zijn we gekomen met mogelijke oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn.



In samenwerking met het Duitse BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) en TU-Dresden hebben we 9 kruispunten in Nederland en Duitsland onderzocht. Het doel was het vergelijken van conflicten die optreden voor fietsers en voetgangers, gerelateerd aan de ontwerpelementen van 'protected intersections' en de meer conventionele kruispunten die gebruikelijk zijn in Duitsland. De resultaten hiervan worden, naar verwacht, in het najaar van 2024 door BAST vrijgegeven. We houden jullie op de hoogte.

Verkeerstellingen camera: eigen AI-software & nieuwe camera's

We zien dat er steeds meer behoefte is aan accurate kruispunt-, fiets- en voetgangerstellingen. Ook [verkeerstellingen](#) van specifieke weggebruikers zoals [landbouwverkeer](#) komen steeds vaker voor. Om aan deze vraag te voldoen hebben we het afgelopen jaar onderzocht hoe we onze opdrachtgevers hiermee optimaal mee gaan helpen. Hierbij zijn we overgegaan op een nieuw camerasysteem waarmee we bijv. ook voor lange periodes opnamen kunnen maken en het systeem werkt ook goed in het donker.

En we zijn overgegaan naar een eigen verwerking van de beelden met behulp van nieuwe geavanceerde AI-software. Dit geeft ons een groot voordeel in de doorlooptijd van een project.



Parkeeronderzoek Eindhoven, Putten, Leiden

Alle [parkeeronderzoeken](#) beginnen met de vraag hoeveel parkeercapaciteit er is en hoe deze parkeercapaciteit gebruikt wordt. Toch heeft ieder parkeeronderzoek zijn eigen vragen en bijzonderheden.

Voor gemeente Eindhoven hebben we wederom een parkeeronderzoek in een groot deel van de gemeente uitgevoerd. Het onderzoeksgebied, dat bestaat uit parkeervlakken en parkeergarages, is daarbij uitgebreid ten opzichte van voorgaande jaren. De parkeercapaciteit die we voorgaande jaren hebben geïnventariseerd hebben we opnieuw gecontroleerd en op verschillende onderzoeksmomenten is de huidige bezetting gemeten. Door de resultaten van 2023 en voorgaande jaren digitaal beschikbaar te maken kan de gemeente de gegevens van meerdere jaren vergelijken en daarop anticiperen.

Voor gemeente Putten hebben we in 2023 een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd in de gehele bebouwde kom. Tijdens dit onderzoek is voor alle kernen de parkeercapaciteit geïnventariseerd en is de bezetting op 10 verschillende momenten doordeweeks en in het weekend gemeten. We hebben inzichtelijk gemaakt bij welke straten er op tenminste 6 onderzoeksmomenten een hogere parkeerdruk is waargenomen dan 85% en 100%. Dit geeft een duidelijke onderbouwing van eventueel ervaren overlast of juist een overschot aan restcapaciteit.

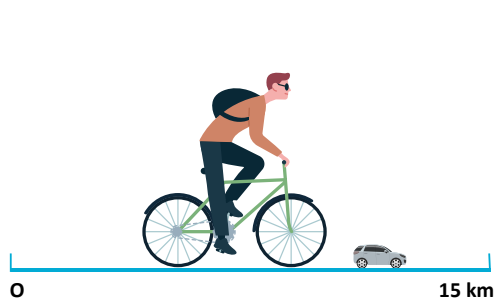
En voor gemeente Leiden hebben we een parkeeronderzoek gedaan bij de vrachtwagenparkeerplaatsen binnen de gemeente. Met een meetwiel hebben we de vrachtwagenparkeerplaatsen nauwkeurig opgemeten en zo de vrachtwagenparkeercapaciteit in beeld gebracht. Op 4 verschillende dagen hebben we zowel overdag als 's avonds de bezetting geïnventariseerd. De resultaten helpen de gemeente bij toekomstige vraagstukken over (vrachtwagen) parkeren.



Onderzoek overig: monitoringsprogramma fiets Overijssel

Afgelopen jaar is Mobycon gestart met de monitoring van 3 beleidsdoelen van provincie Overijssel:

- Tot 15 kilometer reisafstand is de fiets het belangrijkste vervoersmiddel: We kijken naar het aandeel verplaatsingen tot 15 kilometer met de fiets;
- 20-30% meer ritten op de fiets: het aantal verplaatsingen door de Overijsselse inwoners en de ontwikkeling hierin vanaf 2014;



- Grotere bijdrage aan de fiets op de langere afstanden (7,5 – 15 kilometer): We kijken naar het aandeel verplaatsingen van 7,5 tot 15 kilometer met de fiets.



Het doel van dit project is om inzicht te krijgen in de effecten van de maatregelen om meer mensen op de fiets te krijgen.

Binnen het monitoringsprogramma voeren we samen met MetroCount fiets-tellingen uit op 25 permanente en op 100 periodieke en flexibele telpunten binnen provincie Overijssel. Hierbij worden de meetgegevens maandelijks opgeleverd en analyseren we de trends. Naast het meten van het fietsverkeer voeren we een enquêteonderzoek uit om meer te weten te komen over de reismotieven en soort fietsen op de meetpunten. Op basis van 'Onderweg in Nederland (ODiN)' van het CBS analyseren we de beleidsdoelen. Daarnaast verkennen we innovatieve nieuwe databronnen om de monitor verder te verbinden en slimmer te maken.

Gedrag en beleving

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. Participatie, cocreatie en onderzoek onder inwoners of reizigers maken een steeds groter onderdeel uit van ons werk. Hoe organiseren we mobiliteit voor iedereen? Daar hebben we zelf natuurlijk ideeën over. Maar nog beter kunnen we het de gebruikers zelf vragen. Met kwalitatief onderzoek vragen we naar achterliggende motieven, gedachten of verwachtingen.

Provincie Groningen heeft in het provinciale fietsbeleid opgenomen dat een aantal fietsroutes wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute of hoofdfietsroute. De route tussen Appingedam en Delfzijl is een van die routes. De provincie wil dan ook graag weten hoe de fietsers deze route ervaren. Hiervoor hebben we een enquêteonderzoek uitgevoerd. In de enquête konden fietsers aangeven hoe zij de route hebben ervaren. De fietsers hebben we benaderd door langs de fietspaden op deze route flyers uit te delen met een link naar de enquête. Zo hebben we heel gericht de beoogde doelgroep kunnen bevragen.

De Haringvlietbrug, onderdeel van Rijksweg A29, werd in 2023 gerenoveerd. Hiervoor was een wekenlange afsluiting noodzakelijk. Een van de maatregelen die werd genomen was de inzet van veerpontjes voor voetgangers, fietsers en landbouwverkeer. Voor een goede evaluatie van deze pontjes was meer inzicht nodig in de ervaringen van de gebruikers. Daarvoor



zijn wij mee gaan varen met de pont om nog tijdens de tocht de passagiers te bevragen. Zo konden we optimaal de ervaringen van dat moment ophalen. Niet alleen kregen we een goed beeld over de meningen van de reizigers, maar kregen we ook meer inzicht in de achtergrond van deze reizigers, zoals herkomst en het reisdoel.

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.