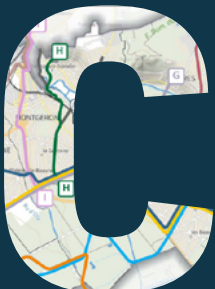
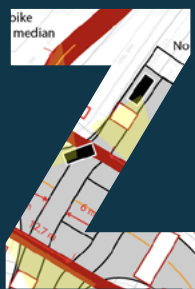


# JAAR OVER ZICHT 2015



**WIJ MAKEN DE  
WERELD MINDER  
AFHANKELIJK  
VAN DE AUTO!**

## Terugkijkend op 2025 mogen we met recht trots zijn.



Het was een jaar waarin Mobycon opnieuw op veel plekken in Nederland én daarbuiten een zichtbare bijdrage heeft geleverd aan een mobiliteitssysteem dat veiliger, duurzamer en mensgerichter is. Samen met opdrachtgevers en partners werkten we aan een breed palet aan projecten: van mobiliteitsvisies en omgevingsprogramma's tot verkeersveiligheidsanalyses, onderzoek en internationale samenwerkingen. Steeds met hetzelfde doel voor ogen: de wereld stap voor stap minder afhankelijk maken van de auto en meer ruimte geven aan lopen, fietsen en openbaar vervoer.

Wat 2025 kenmerkte, was de sterke samenhang tussen inhoud, proces en samenwerking. We ondersteunden gemeenten bij complexe ruimtelijke opgaven, begeleidden participatietrajecten die écht het verschil maakten en brachten beleid en praktijk bij elkaar met datagedreven inzichten en toepasbare adviezen. Ook ontwikkelden we

nieuwe instrumenten en methodieken, zoals onze eigen camera's voor verkeerskundig onderzoek, de Mobiliteitscore en leverden we een actieve bijdrage aan landelijke en regionale programma's op het gebied van verkeersveiligheid, publieke mobiliteit en sociale inclusie.

De kracht van Mobycon zit uiteindelijk in onze mensen. In de betrokkenheid, deskundigheid en nieuwsgierigheid van onze collega's, die zich ieder jaar weer inzetten om samen te leren, te vernieuwen en te verbeteren. Dat doen we niet alleen in Nederland, maar ook internationaal, waar we onze kennis delen en tegelijk zelf blijven leren. Dit jaarverslag laat zien waar we afgelopen jaar aan hebben gewerkt en waar we voor staan. We nodigen je van harte uit om daarin mee te kijken en samen vooruit te blijven denken over de mobiliteit van morgen.

Johan Diepens & Martijn van de Leur

VISIEVORMING



PARTICIPATIE



RUIMTE & VERKEER



PUBLIEKE MOBILITEIT



SMART MOBILITY



VERKEERSVEILIGHEID



VERKEERSBESLUITEN



ONDERZOEK



INTERNATIONAAL





## VISIEVORMING

### **Programma Mobiliteit in Berg en Dal**

Ook in 2025 ondersteunden we verschillende gemeenten bij het opstellen van hun mobiliteitsbeleid.

...

### **Mobiliteitsbeleid Utrechtse Heuvelrug & Aalten**

Voor verschillende gemeenten werkten we in 2025 aan het programma mobiliteit, dat vervolgens werd vastgesteld om het mobiliteitsbeleid van de komende jaren richting te geven.

...

### **Omgevingsprogramma parkeren Gouda**

Gouda heeft een grote ruimtelijke opgave, waarvoor het goed organiseren van parkeren een randvoorwaarde is. Hiervoor hebben wij voor de gemeente het omgevingsprogramma parkeren opgesteld.

...

### **Mobiliteitsvisie Isala & Mobiliteitsplan van Aanpak Oosterenk**

In 2025 heeft Mobycon zowel in opdracht van gemeente Zwolle als in opdracht van het Zwolse ziekenhuis Isala gewerkt aan de mobiliteit in Oosterenk.

...

### **Ov-visie – gemeente Nijmegen**

Samen met gemeente Nijmegen werkten Mobycon en Forseti het afgelopen jaar met een volledig Nijmeegs team aan een nieuwe ov-visie van en voor de stad.

...

### **Invloed e-fiets op fietslandschap**

In opdracht van het ministerie van I&W maakten we een brede analyse hoe de elektrische fiets het Nederlandse fietslandschap verandert.

...



## PROGRAMMA MOBILITEIT IN BERG EN DAL

Ook in 2025 ondersteunden we verschillende gemeenten bij het opstellen van hun mobiliteitsbeleid. In de geest van de Omgevingswet spreken we op steeds meer plekken van een programma Mobiliteit.

Gemeente Berg en Dal heeft ons gevraagd om hen te helpen met het opstellen van een programma Mobiliteit. In de Omgevingsvisie van Berg en Dal was er al richting gekozen: werken aan een gezonde leefomgeving waar het Groene Goud van Berg en Dal ruimte krijgt. Deze Omgevingsvisie was opgesteld door onze collega's van ontwerp- en adviesbureau LOS. Wij werkten met hen samen bij het opstellen van het programma Mobiliteit om de doelen uit de Omgevingsvisie goed te verankeren.

In een relatief kort tijdsbestek hebben we een participatieproces intern en extern kunnen organiseren, in samenwerking met een raads werkgroep. Wij haalden informatie op bij inwoners en lokale belangenorganisaties en presenteerden de plannen op enkele informatieavonden. Daarnaast werkten we intern samen met de verschillende disciplines om het mobiliteitsbeleid te koppelen aan de ambities en werkzaamheden van collega's van wonen, RO, economie, landschap en het sociaal domein.

Wij werkten in 2025 ook aan het mobiliteitsbeleid van gemeente Opsterland, Aalten en Utrechtse Heuvelrug. Staat in jouw gemeente het mobiliteitsbeleid op de planning voor een actualisatie? Wij ondersteunen je hier graag bij.

# MOBILITEITSBELEID UTRECHTSE HEUVELRUG & AALTEN

Voor verschillende gemeenten werkten we in 2025 aan het programma mobiliteit, dat vervolgens werd vastgesteld om het mobiliteitsbeleid van de komende jaren richting te geven. In deze projecten geven we altijd veel aandacht aan de participatie om tot een gedragen plan te komen dat recht doet aan de lokale situaties en voorkeuren. Met de Mobycon participatiefabriek bepalen we welke middelen we inzetten voor welke belanghebbenden in de samenleving. En met de opbrengsten van de participatie geven we in samenwerking met de opdrachtgever vorm aan het programma mobiliteit.

In Utrechtse Heuvelrug besteedden we daarnaast veel aandacht aan het verzamelen en presenteren van de verkeersdata. Op die manier zorgden we ervoor dat de gemeente met de juiste kennis haar plannen en doelen kon vormgeven. In deze gemeente was een

belangrijke vraag hoe de groei van het autoverkeer - of de overlast ervan - kan worden teruggedrongen. De gemeente gaat daarom veel aandacht geven aan het verbeteren van het fietsen en lopen, terwijl tegelijkertijd wordt gekeken hoe de ruimte voor het parkeren kan worden verminderd.

In de meer landelijke gemeente Aalten speelt bereikbaarheid een belangrijke rol. Op basis van het STOMP-principe wil men daarbij meer aandacht geven aan de voetgangersbereikbaarheid van belangrijke voorzieningen zoals winkelcentra, scholen, verzorgingstehuizen, ziekenhuizen en sportaccommodaties. Daarnaast gaat de gemeente aan de slag met duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, het fiets- en voetgangersnetwerk en slim parkeerbeleid waarbij het ruimtebeslag van het parkeren wordt teruggedrongen.



# OMGEVINGSPROGRAMMA PARKEREN GOUDA

Gouda heeft een grote ruimtelijke opgave, waarvoor het goed organiseren van parkeren een randvoorwaarde is. Hiervoor hebben wij voor de gemeente het omgevingsprogramma parkeren opgesteld.

In dit omgevingsprogramma werkten we de doelen en visie uit de omgevingsvisie uit voor het parkeren. We hebben ons daarbij gericht op een goed en evenwichtig parkeerbeleid dat een bijdrage levert aan de ruimtelijke opgave in de gemeente. De stad mag niet vastlopen en de gewenste ontwikkelingen in de openbare ruimte moeten mogelijk blijven.

Het inzetten van parkeerinstrumenten is één van de maatregelen die nodig zijn om (betaalbare) woningen te kunnen realiseren. Maar parkeerinstrumenten kunnen ook ingezet worden in het kader van andere ambities in Gouda, zoals op het gebied van verduurzaming en vergroening.

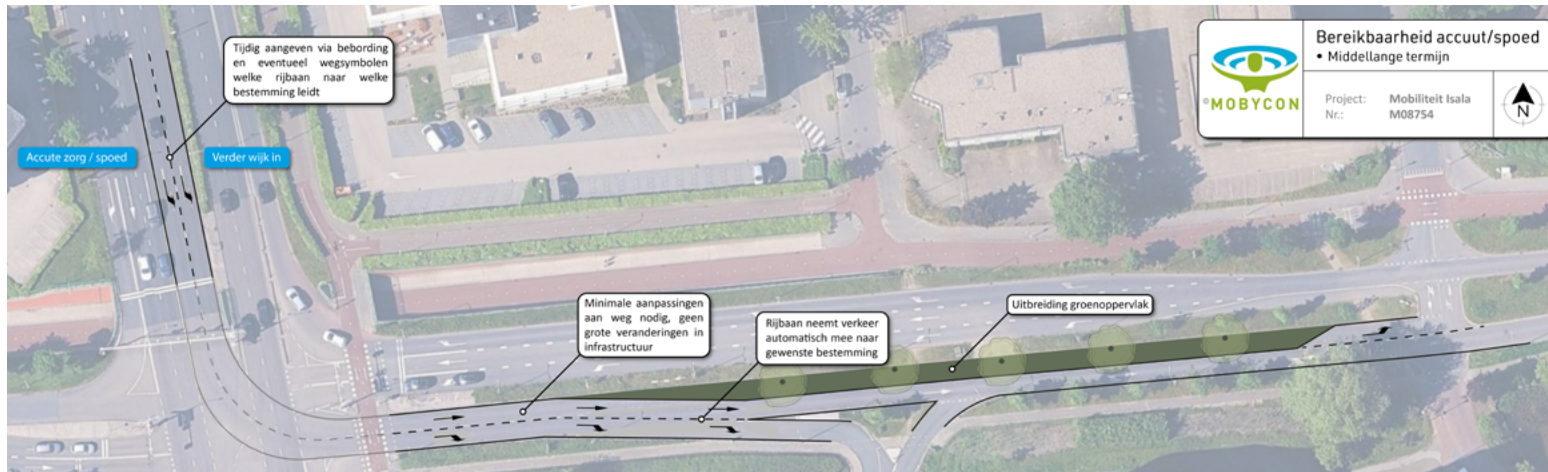
Om het omgevingsprogramma te realiseren dat recht doet aan de specifieke Goudse situaties hebben we onder andere een uitgebreid participatietraject uitgevoerd. Naast de gebruikelijke middelen zoals een klankbordgroep en informatieavonden hebben we in Gouda in samenwerking met het bureau Populytics ook het instrument van de PWE (Participatieve Waarde Evaluatie) ingezet. De PWE geeft voor het parkeeronderwerp -waarbij altijd veel emoties spelen - op heel goede wijze inzicht in de waarden en voorkeuren van diverse doelgroepen.

Het Omgevingsprogramma Parkeren speelt daarop in door ruimte te geven aan een gebiedsgerichte aanpak die recht doet aan de verschillende wijken en belanghebbenden in de stad. Met dit nieuwe parkeerbeleid heeft Gouda voor de komende jaren een goede kapstok om het parkeren in de diverse wijken op een effectieve manier te organiseren.

## De Goudse parkeeropgave in beeld



# MOBILITEITSVISIE ISALA & MOBILITEITSPLAN VAN AANPAK OOSTERENK



In 2025 heeft Mobycon zowel in opdracht van gemeente Zwolle als in opdracht van het Zwolse ziekenhuis Isala gewerkt aan de mobiliteit in Oosterenk, een kantorengebied met het Isala ziekenhuis en het PEC Zwolle-stadion als twee grootste voorzieningen. De gemeente Zwolle staat voor de opgave om Oosterenk van een auto-gedomineerd gebied door te ontwikkelen

tot een gemengd stedelijk gebied van wonen, werken en voorzieningen. Tegelijkertijd bereidt het Isalaziekenhuis zich voor op een aantal ruimtelijke ontwikkelingen op eigen terrein die van invloed zijn op de mobiliteit in het gebied. Door zowel vanuit het perspectief van gemeente Zwolle als van Isala aan de mobiliteit in Oosterenk te werken, heeft Mobycon ge-

streefd om beide belangen bij elkaar te brengen.

Voor gemeente Zwolle heeft Mobycon een Mobiliteitsplan van aanpak opgesteld voor Oosterenk. Dit plan van aanpak moet ervoor zorgen dat verschillende (al lopende of nog op te starten mobiliteitsinitiatieven afgestemd en gecoördineerd

kunnen plaatsvinden en passen binnen de beleidsambities voor het gebied. Naast deze concrete acties die de komende jaren verder uitgevoerd of opgestart kunnen worden, bevat het plan van aanpak een voorstel voor een samenwerkingsstructuur en monitoringsplan. Daarmee biedt het Mobiliteitsplan van aanpak een routekaart om de mobiliteitstransitie in Oosterenk stapsgewijs te realiseren.

Voor het Isala ziekenhuis heeft Mobycon een Mobiliteitsvisie opgesteld. De mobiliteitsvisie heeft als doel om op hoofdlijnen richting te geven aan de gewenste mobiliteitsstructuur voor het ziekenhuis én het omliggende gebied, rekening houdend met de geplande ontwikkelingen en de interactie tussen het ziekenhuis en het gebied. De visie bevat naast een beschouwing op de mobiliteit ook concrete ontwerprichtingen voor de bereikbaarheid van de geplande ontwikkelingen.

## OV-VISIE – GEMEENTE NIJMEGEN



Samen met gemeente Nijmegen werkten Mobycon en Forseti het afgelopen jaar met een volledig Nijmeegs team aan een nieuwe ov-visie van en voor de stad. Op 4 februari 2026 stemde de gemeenteraad in met deze toekomst voor het openbaar vervoer in Nijmegen.

De visie kwam tot stand met behulp van een uitgebreid en zorgvuldig participatieproces.

We werkten intensief samen met een externe klankbordgroep bestaande uit grote werkgevers en belangenorganisaties. In verschillende bijeenkomsten haalden we hun input op en toetsten we steeds of we nog op het juiste spoor zaten. Daarnaast organiseerden we ambtelijke sessies om de verbinding te leggen tussen mobiliteit en andere beleidsterreinen.

En we trokken de stad in met de participatiebakfiets, om laagdrempelig met inwoners in gesprek te gaan over hun ervaringen met, en ideeën rond, het openbaar vervoer.

Het resultaat is een ov-visie waarin Nijmegen niet probeert 'snelheid' en 'nabijheid' te combineren in één systeem, maar deze kwaliteiten bewust naast elkaar organiseert. Zo kunnen we grote groepen mensen efficiënt verplaatsen (snel en direct) én blijft het openbaar vervoer toegankelijk voor iedereen (sociaal en nabij). De visie is opgebouwd rond acht thematische hoofdstukken, waarin de verschillende rollen en verantwoordelijkheden van de gemeente helder naar voren komen.

# INVLOED E-FIETS OP FIETSLANDSCHAP



In opdracht van het ministerie van I&W maakten we een brede analyse hoe de elektrische fiets het Nederlandse fietslandschap verandert. Met daarbij ook inzicht in de opgaves die hieruit voortkomen. Uit alle gegevens blijkt uiteraard dat de populariteit van de elektrische fiets de laatste jaren hard is gestegen. En niet alleen het aantal e-fietsen nam toe, maar ook de doelgroepen die de elektrische fiets gebruiken veranderden. Waren het tien jaar geleden nog vooral ouderen die de elektrische fiets gebruikte voor recreatieve verplaatsingen, nu maken alle leeftijdsgroepen er gebruik van voor diverse motieven, waaronder ook woon-school en woon-werk.

De impact hiervan is groot. Met elektrische fietsen kunnen makkelijker grotere afstanden worden afgelegd waardoor meer bestemmingen bereikt worden. Ook treinstations zijn beter bereikbaar waardoor ook ketenreizen voor meer mensen

mogelijk zijn. De elektrische fiets zorgt daardoor in potentie voor een groter aandeel in de mobiliteit waardoor het aandeel auto kan afnemen.

Er zitten echter ook een aantal aandachtspunten aan de opkomst van de elektrische fiets. Daar waar de ontwerprichtlijnen van CROW voor fietsinfrastructuur goed zijn aangepast aan de toegenomen en snellere fietsen, voldoet de meeste fietsinfrastructuur hier nog niet aan. Dit zorgt voor ongemak en een hoger risico op ongevallen. En veel fietsparkeervoorzieningen zijn niet op het niveau dat nodig is om duurdere elektrische fietsen veilig te stallen. Om kansen die de e-fiets biedt op mobiliteitsgebied volledig te gebruiken moet er dus nog veel gebeuren aan fietsinfra en parkeerfaciliteiten.

Meer informatie over ons onderzoek wordt toegelicht in deze [podcast van het CVS](#).



## PARTICIPATIE

### **Vervolgonderzoek CityDeal Fietsen voor Iedereen**

We voerden een vervolgonderzoek uit voor de City Deal Fietsen voor Iedereen, naar aanleiding van ons onderzoek uit 2022 naar Nederlanders die niet fietsen en geen fiets bezitten.

...

### **QuickScan Toegang-tot-Fietsen**

Voor de City Deal 'Fietsen voor Iedereen' heeft Mobycon een QuickScan toegang-tot-fietsen opgeleverd. Deze tool geeft inzicht in verschillen tussen wijken en buurten binnen een gemeente, met betrekking tot de toegang tot fietsen.

...

# VERVOLGONDERZOEK CITYDEAL FIETSEN VOOR IEDEREEN



In 2025 voerden we een vervolgonderzoek uit voor de City Deal Fietsen voor Iedereen, naar aanleiding van ons onderzoek uit 2022 naar Nederlanders die niet fietsen en geen fiets bezitten. We actualiseerden de cijfers en onderzochten het aspect “willen, durven en mogen fietsen”.

De belangrijkste conclusie is dat de toegang tot fietsen min of meer gelijk is gebleven:

- 22% van de mensen fietst (bijna) nooit, in stedelijk gebied 25%;
- 6% van de kinderen fietst (bijna) nooit, in stedelijke gebieden 13%;
- 4% van de kinderen ouder dan vijf jaar heeft geen fiets;
- 14% van de volwassen Nederlanders heeft geen fiets.

© CityDeal Fietsen



Mensen zonder toegang tot fietsen hebben vaker moeite met het bereiken van plekken en zien familie en vrienden minder vaak dan ze willen.

We gebruikten vier bronnen: het jaarlijkse CBS-onderzoek Onderweg in Nederland (ODIN) voor fietsverplaatsingen, ons eigen onderzoek “Onderzoek Mobiliteit voor en door Iedereen” (OMI) voor fietsbezit bij volwassenen, en een landelijke enquête onder kinderen tussen 6 en 18 jaar voor fietsgebruik en -bezit.

# QUICKSCAN TOEGANG-TOT-FIETSEN

QuicksScan Toegang-tot-fietsen

Selecteer buurt- of wijkniveau

Selecteer gemeente

Selecteer eerst buurt- of wijkniveau

De indexcijfers geven een beeld van de toegankelijkheid van fietsen binnen de gemeente. Een score van boven de 1 betekent dat fietsen

City Deal  
Fietsen voor Iedereen

Agenda  
2018

Tour de Force

Esri, CGIAR, EsriNL, Rijkswaterstaat, USGS | Kadaster, Esri, TomTom, Garmin, FAO, MET/NA... Powered by Esri

Voor de City Deal ‘Fietsen voor Iedereen’ heeft Mobycon een QuickScan toegang-tot-fietsen opgeleverd. Deze tool geeft inzicht in verschillen tussen wijken en buurten binnen een gemeente, met betrekking tot de toegang tot fietsen.

Uit eerder literatuuronderzoek is gebleken dat er twee hoofdindicatoren van het niet hebben van toegang tot het fietsen zijn:

1. Geen toegang tot een werkende en passende fiets;
2. Het ontbreken van fietsvaardigheden.

De QuickScan geeft een index op wijk- en buurtniveau. Deze index geeft aan hoe groot de kans is dat inwoners van een wijk minder, of juist meer toegang hebben tot het fietsen ten opzichte van andere buurten of wijken binnen een gemeente.

De tool is zowel beschikbaar als spreadsheet als te openen in een interactieve onlinekaart. Het is een hulpmiddel voor gemeenten en organisaties die met een wijk- of buurtaanpak aan de slag willen gaan met het vergroten van toegang tot fietsen. De uitkomsten van de QuickScan kunnen gebruikt worden ter ondersteuning van de keuze om activiteiten te ondersteunen of uit te voeren in een bepaalde buurt of wijk.



## RUIMTE & VERKEER

### Onderzoek verkeersveiligheid en doorstroming Pijnacker

In opdracht van gemeente Pijnacker-Nootdorp onderzochten we uitgebreid de verkeersveiligheid en doorstroming van de rotonde Sportlaan-Nootdorpsweg en drie daarop aansluitende wegvakken.

...

### Onderzoek Centraal Station Den Haag

Wel eens met de trein naar Den Haag Centraal gereisd en vanaf daar verder gegaan met de tram, te voet of de fiets? Dan ken je de trampassage in de Rijnstraat wel.

...

### Mobiliteitscore in samenwerking met CROW en Natuur & Milieu

Samen met CROW en Natuur & Milieu werken we aan de ontwikkeling van de Mobiliteitscore. De Mobiliteitscore is een beleidsinstrument voor de inrichting van brede mobiliteit en bereikbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen.

...

### Mobiliteit bij Ruimtelijke Ontwikkeling

Bij Mobycon zien we mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen niet als een randvoorwaarde, maar als een kans. Een kans om slimmer om te gaan met ruimte, om duurzame keuzes aantrekkelijker te maken en om plannen juridisch stand te laten houden.

...

### Mobiliteitsstrategie binnenstad Zoetermeer

Zoetermeer bouwt en verandert de komende decennia sterk. De Visie Zoetermeer 2040 en de Visie Binnenstad 2040 (d.d. 2020) bieden de kaders voor deze ontwikkelingen.

...

# ONDERZOEK VERKEERSVEILIGHEID EN DOORSTROMING PIJNACKER

In opdracht van gemeente Pijnacker-Nootdorp onderzochten we uitgebreid de verkeersveiligheid en doorstroming van de rotonde Sportlaan-Nootdorpsweg en drie daarop aansluitende wegvakken. Bij het onderzoek maakten we gebruik van een aantal onderzoeksmethoden waarover Mobycon de beschikking heeft:

- Inventarisatie en analyse van eerder uitgevoerde onderzoeken
- Verkeerstellingen met camera's en telsingangen
- Verkeersongevallenanalyse op basis van beschikbare ongevalldata
- Conflictanalyse met behulp van camera's en softwarematige analyse



- Verkeersveiligheidsaudit van de huidige weginrichting
- Online consultatie van weggebruikers en omwonenden

Het echte aantal ongevallen is beperkt, maar het aantal bijna-ongevallen en met name het gevoel van onveiligheid is wel groot. Op basis van de verschillende ingezette onderzoeksmethoden is de relatie tussen (met name ervaren) onveiligheid en waarschijnlijke oorzaken in beeld gebracht.

Daarna is een uitgebreide set van 50 maatregelen geformuleerd om de oorzaken van de problemen weg te

nemen of zoveel mogelijk te verminderen. Het betreft niet alleen infrastructurele maatregelen, maar ook maatregelen in de vorm van bebording, markering, groen en gedragsinterventies. De maatregelen zijn ingedeeld in maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn om daarmee een praktisch handvat te bieden aan de gemeente voor het vervolg.

De gemeente heeft besloten om een aantal kortetermijnmaatregelen direct uit te voeren. De overige maatregelen worden eerst verder uitgewerkt zodat hierover in een later stadium besluitvorming kan plaatsvinden.

# ONDERZOEK CENTRAAL STATION DEN HAAG



Wel eens met de trein naar Den Haag Centraal gereisd en vanaf daar verder gegaan met de tram, te voet of de fiets? Dan ken je de trampassage in de Rijnstraat wel. Op deze plek - ingeklemd tussen het CS, het ministerie van I&W en Bloemenkiosk Henkie's Hoekie - kruisen dagelijks duizenden voetgangers en fietsers én honderden trams en auto's elkaar.

Met de groei van de stad en in het bijzonder het 'Central Innovation District', de komst van de Vlietlijn en de ambities om te vergroenen, verbinden en verdichten, neemt de druk op het gebied zichtbaar toe. Om gemeente Den Haag handvatten te bieden voor de toekomstige inrichting van het gebied heeft Mobycon in samenwerking met Vialis en Aveco de Bondt een probleemverkenning uitgevoerd.

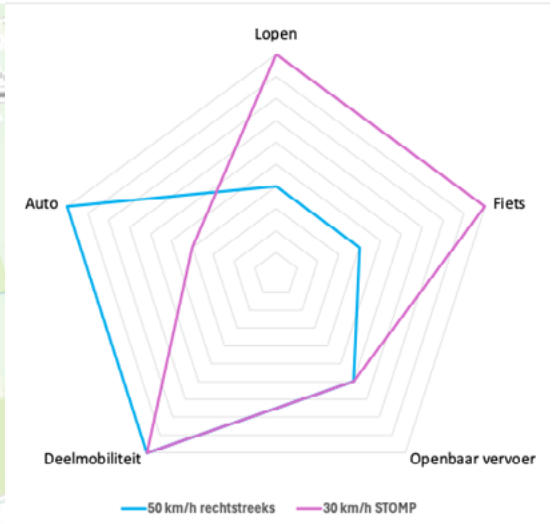
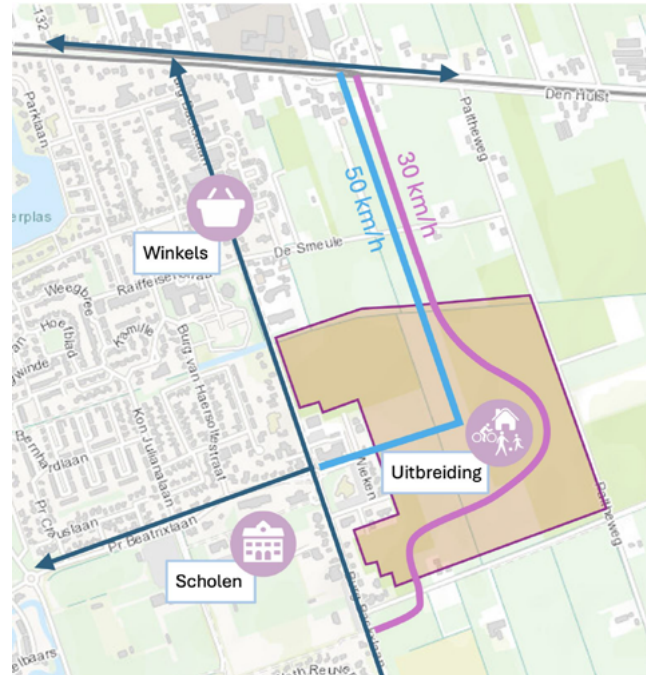
We begonnen met dataverzameling en -inwinning. HTM in- en uitcheckdata, Basec tellingen, het V-MRDH verkeersmodel, stallingsgebruik en tramfrequenties waren al beschikbaar. We vulden deze aan met camera-onderzoek en enquêtes. De camerabeelden gaven inzicht in het aantal verkeersdeelnemers en maakten conflictanalyses mogelijk op vijf locaties.

Met deze data en verwachte groei simuleerden we verschillende scenario's in VISSIM binnen het V-MRDH verkeersmodel om knelpunten te identificeren. Samen met het projectteam van gemeente Den Haag en partners ontwikkelden we oplossingsrichtingen en simuleerden deze om hun effectiviteit te beoordelen. De onderzoeksresultaten dragen bij aan een bredere verkenning van de stationsomgeving.

# MOBILITEITSSCORE IN SAMENWERKING MET CROW EN NATUUR & MILIEU

Samen met CROW en Natuur & Milieu werken we aan de ontwikkeling van de Mobiliteitsscore. De Mobiliteitsscore is een beleidsinstrument voor de inrichting van brede mobiliteit en bereikbaarheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het scoort integraal de infrastructuur voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelvervoer en de auto. Momenteel ontbreekt een dergelijk instrument of beperken bestaande instrumenten zich tot auto- en fietsparkeren (de parkeernormen). Hierdoor gaat de discussie vooral over aantal parkeerplaatsen en de te hoge parkeerdruk. De Mobiliteitsscore geeft ook een score aan andere modaliteiten, zodat deze gelijkwaardig meedoen in de onderbouwing van ruimtelijke plannen.

De Mobiliteitsscore zit nu nog in de voorverkenningfase. Hiervoor hebben we samen met gemeente Zwolle een eerste raamwerk van de Mobiliteitsscore toegepast op een testgebied in Zwolle. De bevindingen hieruit gebruiken we om het eerste raamwerk verder uit te werken voor de volgende fase. In deze fase gaan we in samenwerking met pilotgemeenten de Mobiliteitsscore al testend verder uitwerken. Het doel is om tot een online CROW-tool te komen die gemeenten kunnen gebruiken bij het toetsen van de mobiliteit van ruimtelijke ontwikkelingen.



## MOBILITEIT BIJ RUIMTELIJKE ONTWIKKELING (MRO)



Bij Mobycon zien we mobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen niet als een randvoorwaarde, maar als een kans. Een kans om slimmer om te gaan met ruimte, om duurzame keuzes aantrekkelijker te maken en om plannen juridisch stand te laten houden. Onze adviseurs Mobiliteit bij Ruimtelijke Ontwikkelingen (MRO) adviseren bij projecten op alle schaalniveaus — van kleinschalige inbreidingen met woningen of kantoren tot complete gebiedsontwikkelingen.

Zo adviseerden we afgelopen jaar over de mobiliteit van verschillende gebiedsontwikkelingen in Rotterdam, Eindhoven en Zwolle. De uitdaging in die stedelijke contexten is om optimaal gebruik te maken van de mobiliteitsalternatieven die al beschikbaar zijn. Maar ook in meer landelijke omgevingen als Oostrum, Doornspijk en Roden werkten we mee aan het haalbaar maken van het

verkeer en parkeren van ruimtelijke ontwikkelingen. Hier onderzochten we met name hoe de verkeersafwikkeling van nieuwe woonwijken verkeersveilig gemaakt kan worden, met specifieke aandacht voor fietser en voetganger. Met name in het buitengebied heeft langzaam verkeer namelijk geen eigen voorziening.

Een grote verkeersstudie hebben we uitgevoerd voor gemeente Dalfsen, die een nieuwe woonwijk wil bouwen bij het dorp Nieuwleusen. De doelstelling is om de verkeersdruk in het bestaande dorp niet verder te laten toenemen. Door verkeersmodellen op zowel macro- als microniveau (VISSIM) rekenen we verschillende varianten door om te komen tot een zo optimaal mogelijke verkeerssituatie. Komend jaar ronden we de studie af die de gemeente in staat stelt de plannen verder uit te werken.

# MOBILITEITSSTRATEGIE BINNENSTAD ZOETERMEER

Zoetermeer bouwt en verandert de komende decennia sterk. De Visie Zoetermeer 2040 en de Visie Binnenstad 2040 (d.d. 2020) bieden de kaders voor deze ontwikkelingen. Voorzien is de bouw van 3.100 woningen en 35.000m<sup>2</sup> voorzieningen in de binnenstad. Dat heeft forse gevolgen voor de mobiliteit in en rond de binnenstad, waarvoor in de Visie Binnenstad 2040 maatregelen zijn opgenomen. Mobycon heeft een analyse voor de mobiliteitsstrategie uitgevoerd. Die is uitgewerkt in de 'Mobiliteitsstrategie Binnenstad Zoetermeer 2040' en is in april 2025 vastgesteld door de raad. Vervolgens hebben we een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van de voorgenomen acties in de mobiliteitsstrategie.

De raad heeft onder andere besloten dat twee voorgestelde maatregelen in de verkeerscirculatie door een proefopstelling moeten worden getoetst. Het betreft het instellen van eenrichtingsverkeer op de Duitslandlaan en het afsluiten van de verkeerslus Bovenlangs. Mobycon heeft deze proefopstellingen georganiseerd, begeleid en geanalyseerd. Gedurende vier weken zijn de maatregelen uitgevoerd. De resultaten zijn gespiegeld aan de nulmeting die in 2023 is uitgevoerd en de eerder berekende effecten, die in hoofdlijnen door de proefopstellingen zijn bevestigd.

Opheffen van de verkeerslus Bovenlangs heeft het meeste effect op de herverdeling van het autoverkeer door de binnenstad. Het effect van het invoeren van éénrichtingsverkeer op de Duitslandlaan betreft vooral een toename van de intensiteit op de Luxemburglaan (richting Europalaan). Zo ook op de Denemarkenlaan met een toename op de westelijke rijbaan en afname op de oostelijke rijbaan. De capaciteit van alle wegen in de binnenstad is toereikend om de effecten van de herverdeling te kunnen verwerken, ook wanneer het beoogt 30 km/u-regime wordt ingevoerd.





## PUBLIEKE MOBILITEIT

### **Natuurlijk! Deelmobiliteit**

Deelmobiliteit kan in landelijke gebieden een kansrijke aanvulling zijn op dagelijkse mobiliteit: het vergroot de flexibiliteit van bewoners, is een alternatief voor de tweede auto.

...

### **Mobycon draagt bij aan het Nationaal Masterplan Lopen**

De inzet op lopen is een belangrijk aspect in onze missie om de wereld minder afhankelijk te maken van de auto. Daarom zijn wij sinds de start van 2025 partner van het Nationaal Masterplan Lopen.

...

### **Programmamanagement Noord-Veluwe Bereikbaar**

Vanaf 2022 vervulden Otto en Veronique namens Mobycon de rol van programmamanager voor het regionale mobiliteitsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar (NVB).

...

### **Onderzoek busverbinding Lelystad-Enkhuizen**

De bestaande ov-verbinding tussen Lelystad en Enkhuizen is met één rit met een scholierenlijn per richting zeer beperkt. Dit is nu voor slechts een kleine groep een aantrekkelijke verbinding.

...

### **Programmaplan Vanzelfsprekend openbaar vervoer**

Het Nederlandse ov is de afgelopen jaren toegankelijker en gebruiksvriendelijker geworden, maar écht vanzelfsprekend is het voor veel reizigers nog niet.

...

### **Detachering bij busbedrijf EBS**

Mobycon heeft in een groot deel van 2024 en 2025 vervoerkundige ondersteuning geleverd aan busbedrijf EBS binnen de concessie IJssel-Vecht, rijdend onder de naam RRReis.

...

### **Rotterdam – ShareDiMobiHub**

Gemeente Rotterdam onderzocht in het Europese project ShareDiMobiHub hoe de kennis en het gebruik van deelmobiliteit onder 'nieuwe' doelgroepen vergroot kunnen worden.

...

## NATUURLIJK! DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit kan in landelijke gebieden een kansrijke aanvulling zijn op dagelijkse mobiliteit: het vergroot de flexibiliteit van bewoners, is een alternatief voor de tweede auto en kan uitkomst bieden waar openbaar vervoer tekortschiet. Toch groeit deelmobiliteit hier minder vanzelfsprekend; de behoefte is vaak latent en aanbieders focussen op steden. Daarom ontwikkelt Natuurlijk! Deelmobiliteit een methodiek die inzicht geeft in waar de grootste potentie ligt én hoe je die lokale interesse vervolgens in kaart brengt. Mobycon voert deze opdracht uit samen met adviesbureaus Mott MacDonald en Advier.

De aanpak bestaat uit twee onderdelen: een datagedreven potentiescan en doelgroepgerichte interessepeilingen. Mobycon leidt de ontwikkeling van de interessepeiling.

Via co-creatiesessies en tests in drie pilotgemeenten werken we stap voor stap aan een praktische toolbox voor landelijke gemeenten. Met deze iteratieve werkwijze



toetsen we wat werkt en of we met de juiste boodschap de juiste bewoners bereiken. Zo ontstaat een gereedschapskist die aansluit bij de lokale realiteit en waarmee gemeenten eenvoudig zelf aan de slag kunnen.

De toolbox bevat persona's en verschillende peilingsvormen die passen bij de doelgroep en mogelijkheden van landelijke gemeenten. Ondersteunend materiaal zoals voorbeeldvragenlijsten en communicatieberichten helpen

gemeenten om zelfstandig een interessepeiling op te zetten.

Samen met de datagedreven potentiescan vormt dit straks een hulpmiddel voor gemeenten om zelf potentie en interesse voor deelmobiliteit in kaart te brengen, zodat ze met de juiste informatie vervolgstappen zetten om deelmobiliteit in hun gemeente te krijgen. De komende periode werken we verder aan de toolbox en vertalen de bevindingen naar een helder, bruikbaar eindproduct.

# MOBYCON DRAAGT BIJ AAN HET NATIONAAL MASTERPLAN LOPEN



De inzet op lopen is een belangrijk aspect in onze missie om de wereld minder afhankelijk te maken van de auto. Daarom zijn wij sinds de start van 2025 partner van het Nationaal Masterplan Lopen. Er zijn drie Mobyconners actief binnen werkgroepen van het Nationaal Masterplan Lopen.

1. **Mirjam de Bok** werkt mee aan de actie ‘integrerende aanpak ov en lopen’. Het hoofddoel van deze actie is om de totaalbeleving van ov-reizigers te verbeteren.
2. **Tom Scheppink** is aangehaakt bij de actie ‘obstakelvrije voetpaden’. Deze groep werkt aan een brochure met goede en slechte voorbeelden waarbij de verschillende rollen van de gemeente worden benoemd.
3. **Babet Hendriks** heeft meegewerkt aan het opstellen van een overzicht met kansen voor financiering van lopen. Dit overzicht moet gemeenten en provincies helpen om de investeringen in lopen rond te krijgen.

Wij dragen met veel plezier bij aan het Nationaal Masterplan Lopen. Bent u benieuwd naar de toegankelijkheid van uw gemeente voor verschillende doelgroepen of wil u de looproutes naar ov-haltes verbeteren? Wij denken graag met u mee.

## PROGRAMMAMANAGEMENT NOORD-VELUWE BEREIKBAAR



Vanaf 2022 vervulden Otto en Veronique namens Mobycon de rol van programmamanager voor het regionale mobiliteitsprogramma Noord-Veluwe Bereikbaar (NVB), waarin acht gemeenten en de provincie Gelderland samenwerken aan een duurzame, betere bereikbaarheid van de regio. In de eerste fase is er vooral gewerkt aan het opzetten van een stevige organisatorische basis: het inrichten van een actieve stuurgroep, heldere afspraken en een samenwerkingsovereenkomst, waardoor de gezamenlijke aanpak van mobiliteitsvraagstukken mogelijk werd gemaakt.

Als programmamanagers hebben Otto en Veronique niet alleen individuele projecten begeleid, maar vooral boven de projecten geopereerd door projectleiders te faciliteren, strategisch mee te denken en verbindingen te leggen met regionale en landelijke partners zoals de provincie, Regio Zwolle, Metropoolregio Utrecht en

de Kop van de Veluwe. Deze rol als spin in het web was cruciaal om samenwerking te versterken en de regionale agenda te positioneren.

De samenwerking heeft geleid tot zichtbare resultaten: de Veluwelijn kwam door gezamenlijke lobby hoog op de nationale agenda met bijna 100 miljoen euro subsidie voor een keurvoorziening, het doorlopende programma Slim & Schoon liep goed, er werden stappen gezet in de ontwikkeling van doorfietsroutes en er kwam meer focus op mobiliteit bij woningbouwprojecten. Belangrijker nog was het opbouwen van een constructieve samenwerking waarbij alle partijen elkaar weten te vinden en vanuit vertrouwen werken.

Vanaf januari 2026 hebben Jaap-Joost Melse en Mandie Klessens het stokje van Otto en Veronique overgenomen.

# ONDERZOEK BUSVERBINDING LELYSTAD-ENKHUIZEN



De bestaande ov-verbinding tussen Lelystad en EnkhuiZEN is met één rit met een scholierenlijn per richting zeer beperkt. Dit is nu voor slechts een kleine groep een aantrekkelijke verbinding. Terwijl verschillende ontwikkelingen een betere ov-verbinding tussen beide steden kunnen rechtvaardigen. In opdracht van de provincies Flevoland en Noord-Holland hebben we daarom onderzoek uitgevoerd naar de kansrijkheid van een nieuwe busverbinding tussen de twee steden, inclusief een conceptueel exploitatiemodel.

Door de huidige bestemmingen en vervoersstromen in kaart te brengen hebben we een inschatting gemaakt van de potentie van de lijn. Vervolgens hebben we drie logische routevarianten uitgewerkt en beoordeeld op het effect op de reiziger, het bereik, de impact op de exploitatie,

toekomstvastheid en benodigde investeringen. Daaruit is in afstemming met diverse stakeholders een voorkeursvariant gekomen die we in nader detail uitgewerkt hebben. Onderdeel daarvan was onder andere een gedetailleerde conceptdienstregeling. We hebben de beide provincies geadviseerd over de benodigde vervolgstappen om de busverbinding te introduceren met een pilot en de door-groeimogelijkheden wanneer de busverbinding succesvol blijkt.

# PROGRAMMAPLAN VANZELFSPREKEND OPENBAAR VERVOER

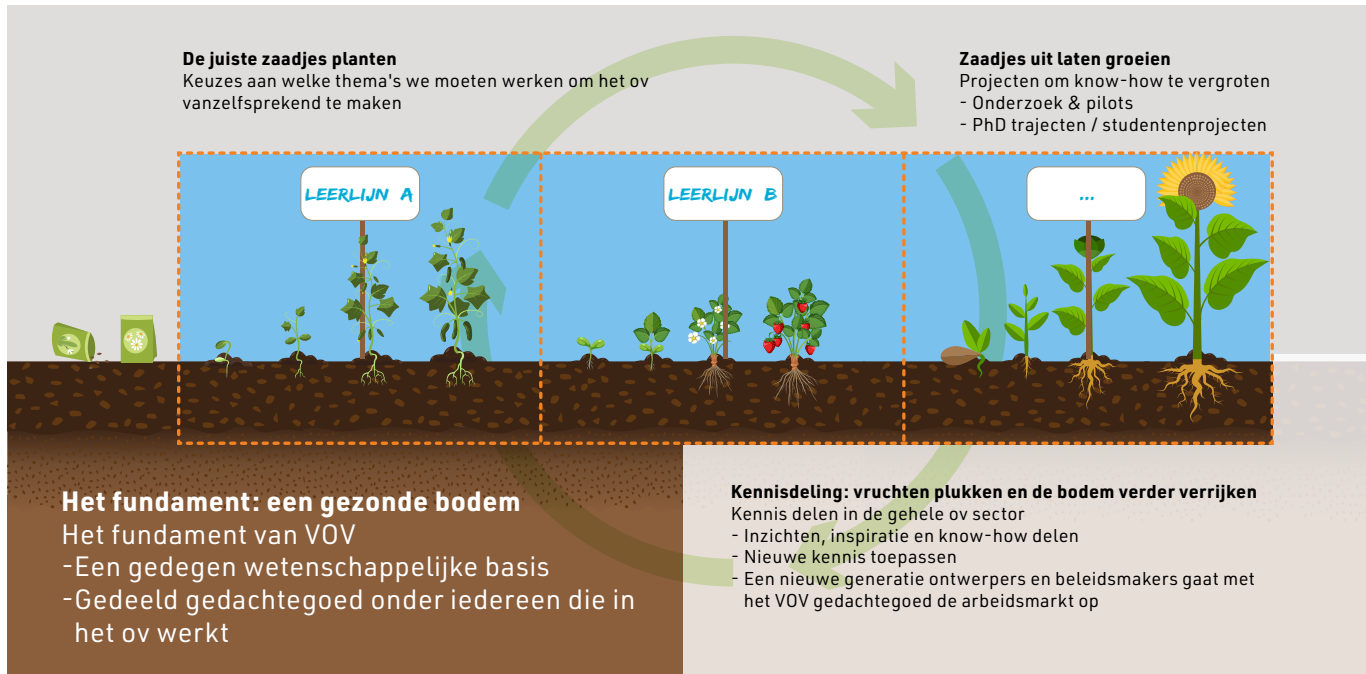
Het Nederlandse ov is de afgelopen jaren toegankelijker en gebruiksvriendelijker geworden, maar écht vanzelfsprekend is het voor veel reizigers nog niet. Mensen lopen nog regelmatig tegen drempels aan: onduidelijke informatie, ingewikkelde overstappen, of simpelweg niet

weten wat ze kunnen verwachten. Met Vanzelfsprekend OV (VOV) willen DOVA en TU Delft toewerken naar een ovsysteem dat intuïtief werkt voor iedereen en daarmee het ov de vanzelfsprekende keuze voor reizen maakt. Mobycon heeft gedurende een halfjaar de rol van

kwartiermaker vervuld en heeft samen met DOVA, TU Delft en stakeholders het programmaplan voor VOV opgesteld.

We begonnen met het ophalen van perspectieven uit de sector via één-op-één interviews met ovautoriteiten, vervoerders, kennispartners en reizigersorganisaties. Die gesprekken gaven inzicht in waar kansen en behoeften liggen, waar samenwerking nodig is en hoe het gedachtegoed van VOV kan landen binnen de ov-wereld. Samen met de klankbordgroep scherpten we vervolgens het plan aan tot een helder en toekomstbestendig programmaplan dat de samenwerking tussen DOVA en TU Delft concreet maakt.

Mobycon bracht als kwartiermaker structuur en inhoudelijke scherpte in het proces en zorgde voor een overtuigend en gedragen plan. Afgelopen najaar presenteerden we het programmaplan in het ov-managersoverleg, waar het unaniem werd aangenomen. Dit plan is de start van een meerjarig programma tussen DOVA en TU/Delft waar we de komende jaren nog veel interessante ontwikkelingen van terug gaan zien!



# DETACHERING BIJ BUSBEDRIJF EBS



Mobycon heeft in een groot deel van 2024 en 2025 vervoerkundige ondersteuning geleverd aan busbedrijf EBS binnen de concessie IJssel-Vecht, rijdend onder de naam RRReis. In dit kader is Johan Eggink voor ruim een jaar gedetacheerd geweest als vervoerontwikkelaar. Vanuit deze rol was hij verantwoordelijk voor het in de afbeelding weergegeven deel van het concessiegebied, naast twee andere vervoerontwikkelaars met hun eigen afgebakende deel van het concessiegebied. Johan fungeerde daarmee als één van de schakels tussen beleid, operatie en uitvoering, met als doel het realiseren van een uitvoerbare en betrouwbare dienstregeling binnen de afspraken van de concessie. Een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden was het opstellen van de dienstregeling voor het betreffende gebied, met de grootste rol voor dienstregelingsjaar 2026. Daarbij heeft

Johan onder andere rijtijden en reisgedrag geanalyseerd om in 2026 de betrouwbaarheid en efficiëntie van de dienstregeling te verbeteren. Daarnaast nam hij deel aan overleggen met de opdrachtgevers, zijnde de betrokken provincies, en verzorgde hij voor zijn concessiedeel de interne afstemming binnen EBS over onderwerpen als infrastructuur en reisinformatie. Dit was zowel voor de lopende als geplande dienstregeling van 2026 het geval.

Binnen dit deelgebied van de concessie heeft bovendien een relatief grote netwerkwijziging plaatsgevonden. Johan heeft deze wijziging inhoudelijk uitgewerkt en begeleid, in nauwe afstemming met opdrachtgevers, gemeenten en andere stakeholders. In gezamenlijk overleg is een netwerkopzet ontwikkeld die beter aansluit op de reizigersvraag en tegelijkertijd goed uitvoerbaar is voor de exploitant.

## ROTTERDAM – SHAREDIMOBIHUB

Gemeente Rotterdam onderzocht in het Europese project ShareDiMobiHub hoe de

kennis en het gebruik van deelmobiliteit onder 'nieuwe' doelgroepen vergroot



kunnen worden. De typische gebruiker van deelvervoer is jong, stedelijk en hoogopgeleid. Vanaf januari 2025 voerde Rotterdam een pilot uit om de kennis en toegankelijkheid van deelmobiliteit te vergroten voor mensen die er minder gebruik van maken. De focus lag op deeltweewielers (fiets, deelbakfiets en deelscooters). De proef startte in Oud-Mathenesse, het Witte Dorp, Oosterflank en Het Lage Landen en werd later uitgebreid naar Prinsenland en Ommoord.

Om bewoners te stimuleren deelmobiliteit uit te proberen, bood de gemeente reistegoed aan via de MaaS-app Umob. Twee maanden lang konden mensen € 50 per maand krijgen voor deelfietsen, bakfietsen en bromfietsen. Een uitgebreide communicatiecampagne, mobiliteitscoaches en voldoende voertuigen zorgden voor extra ondersteuning.

Mobycon voerde het onderzoek uit en ondersteunde de gemeente bij de voorbereiding, uitvoering en afstemming met het EU-programma. We selecteerden de MaaS-appaanbieder en zetten communicatie-interventies op om nieuwe doelgroepen te bereiken. Dit lukte goed: 3.654 mensen maakten een rit tijdens de pilot. Relatief veel deelnemers hadden een beneden modaal inkomen. Ook de bekendheid en het gebruik van vervoershubs namen toe.

Kwantitatief en kwalitatief onderzoek toonde de effectiviteit van maatregelen en lessen voor vervolg. De bewonersbrief bereikte de meeste mensen, terwijl de mobiliteitscoach voor sommigen een meerwaarde bood. De pilot was succesvol: ruim 3.500 actieve deelnemers maakten meer dan 50.000 ritten via de app. 70% van de deelnemers probeerde deelvervoer dankzij de proef!



## SMART MOBILITY

### **Renovatie Spijkenisserbrug**

Tussen eind 2024 en eind 2025 renoveerde Rijkswaterstaat de Spijkenisserbrug grootschalig. De verouderde brug voldeed niet meer aan de huidige eisen.

De renovatie zorgt voor een veilige, betrouwbare en toekomstbestendige verbinding tussen Spijkenisse en Hoogvliet/Rotterdam.

...

### **Renovatie Papendrechtse brug**

Provincie Zuid-Holland staat aan de vooravond van een grote renovatieopgave: allerlei kunstwerken, zoals bruggen, viaducten en tunnels, staan op de rol voor groot onderhoud. Een van de kunstwerken die een complexe en langdurige renovatie te wachten staat is de Papendrechtse brug (N3).

...

# RENOVATIE SPIJKENISSERBRUG



Bron: Rijkswaterstaat

Tussen eind 2024 en eind 2025 renoveerde Rijkswaterstaat de Spijkenisserbrug grootschalig. De verouderde brug voldeed niet meer aan de huidige eisen. De asfaltlaag op de hefdekken is vernieuwd en de technische installaties voor bediening en besturing zijn vervangen. Deze systemen waren aan het einde van hun levensduur. De renovatie zorgt voor een veilige, betrouwbare en toekomstbestendige verbinding tussen Spijkenisse en Hoogvliet/Rotterdam. De werkzaamheden maken deel uit van een programma om meerdere verouderde bruggen in Zuid-Holland te renoveren.

Tijdens de werkzaamheden was de brug meerdere keren volledig afgesloten, wat hinder veroorzaakte voor weg-, fiets- en vaarverkeer. De impact was vooral merkbaar voor inwoners en bedrijven in en rond Spijkenisse. Om overlast te beperken, vonden de werkzaamheden zoveel mogelijk 's avonds, in het weekend en tijdens schoolvakanties plaats. Tijdens afsluitingen werd het wegverkeer omgeleid via de Hartelbrug (N218) en de Botlekbrug (A15).

Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB), een samenwerkingsverband tussen overheden en infrabeheerders in Zuid-Holland, zette een uitgebreid maatregelenpakket in om de hinder te beperken. Mobycon stelde het pakket op en coördineerde het samen met het ZHB-team. Het pakket omvatte onder andere een gratis veerpont voor fietsers en voetgangers, een e-bike-uitprobeeractie, een mobiele fietsenmaker, een ov-actie en de ReisWijs-app waarmee reizigers punten konden sparen. Gebruikers vonden de pont een prettig en bruikbaar alternatief tijdens de brugafsluiting. Hoewel het niet voor iedereen de meest praktische optie was, werd de beschikbaarheid gewaardeerd. Naast het beperken van overlast droegen de acties bij aan effectieve informatievoorziening en het stimuleren van duurzame reisalternatieven, als stap richting gedragsverandering in mobiliteit.

**Reis slimmer met de ReisWijs-app!**

Vaststaan of meebewegen. Wat doe jij?



# RENOVATIE PAPENDRECHTSE BRUG



Bron: Zuid-Holland Bereikbaar

Provincie Zuid-Holland staat aan de vooravond van een grote renovatieopgave: allerlei kunstwerken, zoals bruggen, viaducten en tunnels, staan op de rol voor groot onderhoud. Een van de kunstwerken die een complexe en langdurige renovatie te wachten staat is de Papendrechtse brug (N3). Deze essentiële verbinding met grote verkeersintensiteit in een dichtbevolkt gebied zal negen maanden gestremd zijn vanaf de zomer van 2026.

Om de hinder zo veel mogelijk te beperken is Zuid-Holland Bereikbaar bezig met een werkevers-, publiekstrekkers- en logistieke aanpak. Dit houdt in dat allerlei mobiliteitsalternatieven uitgewerkt worden. Een van deze alternatieven is een tijdelijke veerdienst die via twee vaarroutes Papendrecht en Dordrecht verbindt. Voetgangers, fietsers, brommobielen en scooters kunnen gebruikmaken van deze veerponten.

Mobycon ondersteunt Zuid-Holland Bereikbaar bij de opgave om deze tijdelijke veerverbindingen te realiseren. Zo hebben we een variantenstudie uitgevoerd, een marktverkenning gedaan en het proces van inkoop en contracteren begeleid. Nu werken we toe naar de realisatiefase door met de gecontracteerde veerdienstpartijen alle spreekwoordelijke puntjes op de i te zetten, zodat we in de zomer van 2026 de trossen los kunnen gooien wanneer de Papendrechtse brug afgesloten wordt.

Neem contact op met [Jaap-Joost Melse](#) wanneer je meer over dit specifieke project of over Zuid-Holland Bereikbaar wilt weten.



## VERKEERSVEILIGHEID

### **Duurzaam Veilig wegategorisering met GOW30 in Ridderkerk**

Voor gemeente Ridderkerk is een nieuwe wegategorisering voor de wegen binnen de bebouwde kom opgesteld.

...

### **Zwolle – Evaluatie van De Kop van Assendorp na herinrichting**

In 2020 voerde Mobycon voor het eerst een conflictanalyse uit op het kruispunt Assendorperstraat–Luttenbergstraat–Bartjensstraat in Zwolle. Dit stond al langere tijd bekend als een verkeersonveilige locatie.

...

### **Assen – Conflict- en belevingsonderzoek voetgangersoversteekplaatsen**

In 2025 voerde Mobycon voor de gemeente Assen een uitgebreid conflict- en belevingsonderzoek uit naar de veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen.

...

### **Meierijstad analyse Bikescout**

Steeds meer gemeenten zoeken naar manieren om de veiligheid van fietsers te vergroten. Een van de innovaties die daarbij wordt ingezet is Bikescout.

...

### **Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer**

In 2024 werd onder leiding van de gemeente Rotterdam de propositie ‘Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer’ gelanceerd.

...

### **Alle wegbeheerders in Brabant en Gelderland hebben subsidie aangevraagd!**

Met hulp van Mobycon hebben alle gemeenten in Brabant en Gelderland, inclusief beide provincies, een aanvraag ingediend voor de derde tranche van de SPV-investeringsimpuls.

...

### **Veilige schoolomgevingen**

Ook in 2025 adviseerden wij op diverse locaties over een veilige schoolomgeving. Een greep uit de door ons uitgevoerde projecten.

...

# DUURZAAM VEILIG WEGCATEGORISERING MET GOW30 IN RIDDERKERK



Voor gemeente Ridderkerk is een nieuwe wegcategory voor de wegen binnen de bebouwde kom opgesteld. Hierbij is -naast de bekende gebiedsontsluitingswegen met 50 km/h (GOW50) en de erftoegangswegen met 30 km/h (ETW30)- ook bekeken welke wegen zouden moeten worden aangewezen als gebiedsontsluitingsweg met 30

km/h (GOW30). Alle bestaande 50 en 30 km/h wegen zijn daarbij opnieuw bekeken.

De aanpak is uiteraard gebaseerd op de CROW-publicaties 'Afwegingskader 30 km/h' en 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30'. Maar Mobycon heeft deze

aanpak al eerder uitgebreid met onder andere de volgende elementen:

- Expliciete aandacht voor de bereikbaarheidsbelangen van hulpdiensten (met name brandweer en ambulance).
- Weergave van de netwerken van alle relevante vervoerwijzen en wegkenmerken in een duidelijke online GIS-omgeving. Ook de afwegingsstappen geven we weer in de GIS-omgeving.
- Objectief meewegen van het belang van de verblijfsfunctie op basis van de verblijfsadressendichtheid langs een wegvak (aantal verblijfsadressen per strekkende kilometer).

Specifiek in Ridderkerk zijn ook knelpunten vanwege wegverkeerslawaai in de afweging meegenomen.

Dankzij constructieve overleggen met de gemeentelijke projectgroep en een breed samengestelde groep belanghebbenden is een nieuwe categorisering opgesteld waar beide groepen zich achter konden scharen. De gemeente buigt zich op dit moment over de fasering van het omzetten van 50 km/h wegen naar 30 km/h. De nieuwe wegcategory moet nog worden vastgesteld door het college.

# ZWOLLE – EVALUATIE VAN DE KOP VAN ASSENDORP NA HERINRICHTINGT



In 2020 voerde Mobycon voor het eerst een conflictanalyse uit op het kruispunt Assendorperstraat– Luttenbergstraat– Bartjensstraat in Zwolle. Dit kruispunt stond al langere tijd bekend als een verkeersonveilige locatie, maar het was onduidelijk waar de exacte knelpunten lagen. Onze analyse bracht deze patronen scherp in beeld en leverde waardevolle inzichten op die hebben bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Sinds 2024 is De Kop van Assendorp heringericht volgens het STOMPprincipe. Om te onderzoeken hoe verkeersdeelnemers omgaan met de nieuwe inrichting, hebben we in 2025 opnieuw een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd, aangevuld met kruispunttellingen en een vormgevingstoets. Voor deze meting maakten we gebruik van onze nieuwe, inhouse ontwikkelde camera's, waarmee we gedetailleerde en hoogwaardige data konden verzamelen.

De resultaten gaven een helder beeld van het gedrag van verkeersdeelnemers in de nieuwe situatie. Samen met gemeente Zwolle hebben we deze inzichten vertaald naar concrete aanbevelingen om zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid verder te optimaliseren.

# ASSEN – CONFLICT- EN BELEVINGSONDERZOEK VOETGANGERSOVERSTEEKPLAATSEN

 Gemeente Assen

## Wat is uw mening?

Over de veiligheid op de zebrapaden

Scan de QR-code en vul de enquête in.

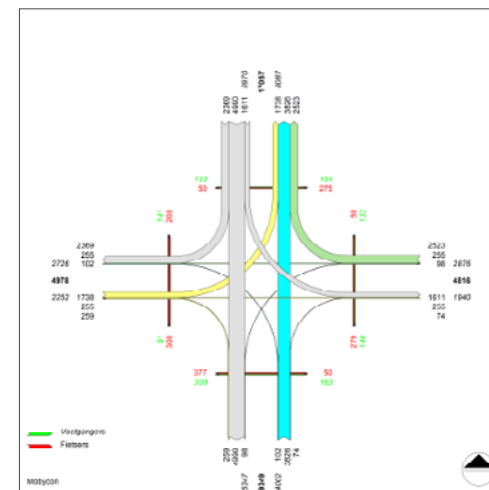


Bron: gemeente Assen

In 2025 voerde Mobycon voor de gemeente Assen een uitgebreid conflict- en belevingsonderzoek uit naar de veiligheid van voetgangersoversteekplaatsen. Aanleiding was de constatering van de gemeenteraad dat veel zebrapaden als onveilig werden ervaren en dat onduidelijk was waar de belangrijkste knelpunten lagen.

De nulmeting bestond uit een cameragebaseerde conflict-analyse, aangevuld met een belevingsonderzoek via facetoface enquêtes. Deze combinatie leverde niet alleen objectieve data op over het gedrag en de interacties op de oversteekplaatsen, maar ook waardevolle kwalitatieve inzichten vanuit de gebruikers zelf, inclusief concrete suggesties voor verbetering.

Na het treffen van eerste maatregelen voert Mobycon in het eerste kwartaal van 2026 een 1-meting uit met dezelfde onderzoeksmethoden. Hiermee wordt vastgesteld in hoeverre de beleidsinterventies hebben bijgedragen aan een veiliger en prettiger oversteeksituatie voor voetgangers.



## MEIERIJSTAD ANALYSE BIKESCOUT



Signalering via LEDS in het wegdek Foto: Heijmans

Steeds meer gemeenten zoeken naar manieren om de veiligheid van fietsers te vergroten. Een van de innovaties die daarbij wordt ingezet is Bikescout: een systeem dat fietsers detecteert en automobilisten via knipperende ledverlichting in het wegdek waarschuwt voor naderende overstekers.

Na de nulmeting in 2023 voerde Mobycon in 2025 de 1-meting uit om te beoordelen hoe het systeem in de praktijk functioneert en hoe weggebruikers het ervaren. Met behulp van cameraonderzoek en een belevingsonderzoek onder fietsers en automobilisten kregen we inzicht in zowel het gedragseffect als het veiligheidsgevoel.

De bevindingen laten zien dat technologie zoals Bikescout een waardevolle bijdrage kan leveren aan een veiligere fietsomgeving, mits deze wordt ingebed in een bredere aanpak waarin ook bewust gedrag en inrichting een rol spelen. Het project benadrukt daarmee het belang van een integrale benadering van verkeersveiligheid, waarin mens en techniek elkaar versterken.

# VAN VERSNIPPERDE VERANTWOORDELIJKHEDEN NAAR VEILIG VERKEER



In 2024 werd onder leiding van de gemeente Rotterdam de propositie ‘Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer’ gelanceerd. In deze propositie medeondertekend door de G4, VNG, de Vervoerregio’s, Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Fietsersbond, ANWB, BOVAG en Connekt werd een oproep gedaan om wegbeheerders meer bevoegdheden te geven in het zelf oppakken van verkeershandhaving. In het Strategisch Beraad Veiligheid waar deze propositie besproken is, is de noodzaak voor een intensievere verkeershandhaving en daarmee verhoogde pakkans onderschreven. De voorstellen in de propositie stuiten echter op juridische en praktische nadelen.

Er is besloten om een gezamenlijke werkgroep intensivering verkeershandhaving op te richten. Deze werkgroep richt zich op maatregelen die op een effectieve, proportionele en uitvoerbare manier bijdragen aan de doelstelling achter de

propositie namelijk het vergroten van de objectieve en subjectieve pakkans. De landelijke werkgroep onder voorzitterschap van het ministerie van Justitie en Veiligheid, bestaat uit vertegenwoordigers van de G4, VNG, OM, Politie, IPO, vervoersregio’s, CJIB en het ministerie IenW. De werkgroep heeft een lijst met kansrijke en effectieve maatregelen opgesteld, waarbij onderscheid is gemaakt tussen al ingezette initiatieven en nieuwe voorstellen die zijn beoordeeld op effectiviteit, haalbaarheid en schaalbaarheid. De meest veelbelovende maatregelen worden verder uitgewerkt en uitgevoerd, terwijl andere op een reservelijst staan voor mogelijke toekomstige inzet.

Vanuit Mobycon is Marc Schenk in opdracht van de gemeente Rotterdam deelnemer in deze werkgroep. Hij vertegenwoordigt de G4 en ondersteunt in de uitwerking van de maatregelen.

# ALLE WEGBEHEERDERS IN BRABANT EN GELDERLAND HEBBEN SUBSIDIE AANGEVRAAGD!



Met hulp van Mobycon hebben alle gemeenten in Brabant en Gelderland, inclusief beide provincies, een aanvraag ingediend voor de derde tranche van de SPV-investeringsimpuls.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) wil het aantal verkeersslachtoffers terugdringen. Een belangrijk

onderdeel hiervan is de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft € 450 miljoen beschikbaar gesteld voor de periode 2020-2030 voor maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Denk hierbij aan openbare verlichting, drempels, kruispuntplateau's en het verlagen van 50 km/u wegen naar 30 km/u.

De Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen is in verschillende tranches uitgekeerd. In de derde tranche is het volledige restbedrag van de investeringsimpuls – € 236 miljoen – beschikbaar gesteld. Het eerste aanvraagtijdvak opende begin 2025, gevolgd door het tweede in het najaar van 2025.

Om gemeenten in Noord-Brabant en Gelderland te ondersteunen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid, hebben de provincies Mobycon ingeschakeld voor intensieve ondersteuning van november 2024 tot en met december 2025. In Brabant werd dit gedaan via het Expertteam Verkeersveiligheid, terwijl Mobycon in Gelderland specifiek voor deze opdracht werd gevraagd. De opdracht was helder: zorg ervoor dat zoveel mogelijk beschikbare middelen voor Gelderland en Brabant worden aangevraagd en dat de verkeersveiligheid substantieel verbetert.

\* **Noord-Brabant:** Alle 56 Brabantse gemeenten en de provincie Noord-Brabant hebben binnen de 3e tranche een aanvraag ingediend. Dit betekent dat 98,9% van het totale beschikbare bedrag binnen deze tranche is aangevraagd.

\* **Gelderland:** Alle 51 Gelderse gemeenten en de provincie Gelderland hebben binnen de 3e tranche een aanvraag ingediend. Dit komt neer op 98,3% van het totale beschikbare bedrag binnen deze tranche.

In totaal is er nu voor ongeveer €59.630.000 aangevraagd, waarvan in het eerste tijdvak al ruim €47.700.000 is beschikt. We hopen dat ook de aanvragen in het 2<sup>e</sup> tijdvak positief worden beoordeeld, zodat de verkeersveiligheid in beide provincies een flinke boost krijgt.

# VEILIGE SCHOOLOMGEVINGEN

Ook in 2025 adviseerden wij op diverse locaties over een veilige schoolomgeving. Een greep uit de door ons uitgevoerde projecten.

## LOCATIEKEUZE

Voor de verplaatsing van de **Julianaschool in Rhoo** deden we in opdracht van **gemeente Albrandswaard** uitgebreid onderzoek naar de vergelijking van twee nieuwe mogelijke locaties. Hierbij keken we onder andere naar de veiligheid op de school-thuisroutes en parkeren, verkeerscirculatie en verkeersveiligheid in de directe schoolomgeving.

## VERKEERSONDERZOEKEN

In opdracht van **gemeente Amsterdam** is voor de tijdelijke schoollocatie **Weesperijk in Weesp** de verkeerssituatie gemonitord. Er is een schouw tijdens haal- en brengtijden uitgevoerd om de verkeerssituatie en verkeersafwikkeling in beeld te brengen. En er is een parkeerdruk- en parkeerduuronderzoek uitgevoerd.

Ook voor de situatie rond de **Sint Aloysiuschool** in **Amersfoort** voerden we een schouw tijdens de haal- en brengtijden uit. Daarnaast is een verkeerstelling op diver-

se omliggende wegen uitgevoerd. Op basis hiervan zijn knelpunten en oplossingsrichtingen gedefinieerd die meegenomen zijn in het vervolgproces voor de herinrichting van de schoolomgeving.

Voor het te verplaatsen **kindcentrum Op de Horst** (peuterspeelzaal, kinderopvang, basisschool en gymzaal) in **De Horst** naar het bestaande sportcomplex aan de Hoge Horst zijn de verkeerskundige kaders in beeld gebracht. Er is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd om te kijken hoeveel extra parkeerplaatsen nodig zijn om de extra parkeerbehoefte op te vangen. Ook zijn de beoogde schoolthuisroutes in beeld gebracht en zijn globale maatregelen op een kaartbeeld gezet. Deze informatie is gebruikt voor het participatieproces voor de haalbaarheidsstudie.

## ONDERBOUWING VOOR RUIMTELIJKE PROCEDURE

Voor een nieuwe **brede school in Groot-Ammers** is door ons in eerste instantie een second-opinion uitgevoerd op twee eerder opgestelde verkeerskundige onderzoeken. Op basis daarvan is aanvullend onderzoek geformuleerd dat nodig was voor een volwaardige verkeerskundige onderbouwing voor de te volgen ruimtelijke procedure.

Tegelijkertijd is **gemeente Molenlanden** verkeerskundig ondersteund bij het doorlopen van het participatieproces. Op basis van een aanvullende parkeerdrukmeting is een keuze gemaakt welk deel van het haal- en brengverkeer op eigen terrein wordt gefaciliteerd en welk deel in de restparkeercapaciteit van de omliggende straten kan worden opgevangen. Ook is een check gedaan of de straten in de omgeving voldoende veilig zijn voor de combinatie van (haal- en breng)verkeer en schoolgaande kinderen. Hieruit is een helder plan met nieuwe fiets- en voetpaden, éénrichtingsstraten, verbreding van straten en enkele andere inrichtingsmaatregelen voortgekomen.

## ONDERZOEK EN PARTICIPATIE

Voor een uitbreiding van de **Calvijnschool in Leerdam** hebben we een parkeerdrukonderzoek en een schouw uitgevoerd. Daarnaast hebben we bewoners via een online participatieplatform de gelegenheid gegeven om hun bestaande knelpunten op een kaartbeeld aan te geven. Vervolgens hebben de te verwachten extra parkeerdruk en verkeersbewegingen berekend en bepaald of bestaande knelpunten worden versterkt of nieuwe knelpunten ontstaan. Tijdens een bewonersavond hebben we de resultaten en oplossingsrichtingen gepresenteerd.



## VERKEERSBESLUITEN

### **2025 een jaar vol verkeersbesluiten**

Verkeersbesluiten.nl heeft afgelopen jaar volop bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op Nederlandse wegen. Dit jaar zijn opnieuw honderden verkeersbesluiten opgesteld en gepubliceerd voor gemeenten van groot tot klein.

...

## 2025 EEN JAAR VOL VERKEERSBESLUITEN

Ook in 2025 heeft [Verkeersbesluiten.nl](https://www.verkeersbesluiten.nl) volop bijgedragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op Nederlandse wegen. Dit jaar zijn opnieuw honderden verkeersbesluiten opgesteld en gepubliceerd voor gemeenten van groot tot klein, met oog voor zowel juridische zorgvuldigheid als praktische uitvoerbaarheid.

Onze langdurige samenwerking met gemeenten, zoals Rotterdam, blijft een belangrijke pijler van ons werk. Of het nu ging om het instellen van parkeerverboden, het aanwijzen van verplichte rijrichtingen of het vaststellen van maximumsnelheden, onze specialisten hebben deze verkeersbesluiten zorgvuldig voorbereid, zodat gemeenten erop kunnen vertrouwen dat ze juridisch sterk en handhaafbaar zijn.

### Nieuwe partnerschappen

In 2025 hebben wij ons portfolio verder uitgebreid met nieuwe gemeentelijke partners, waarvoor wij in nauwe samenwerking met politie en andere betrokken partijen diverse verkeersbesluiten hebben opgesteld. Deze integrale aanpak zorgt voor een optimale afstemming en besluiten die direct uitvoerbaar zijn in de praktijk. Een mooi voorbeeld is onze opdracht voor de Gemeente



Den Haag, waar wij ondersteuning boden bij het verwijderen van bestaande pollers en het invoeren van een selectieve toegangssituatie door middel van een gesloten-verklaring voor alle motorvoertuigen, met uitzondering van ontheffinghouders die via ANPR-cameraregistratie worden herkend. Gedurende het gehele proces zijn de lijnen kort gehouden met de projectleider, vakspecialisten binnen de gemeente en de hulpdiensten. Hierdoor kon het verkeersbesluit ruim vóór de daadwerkelijke uitvoering van de maatregelen worden gepubliceerd. Deze intensieve en effectieve manier van samenwerken heeft

geleid tot het beoogde resultaat en een zeer tevreden projectleider.

### Trots op onze resultaten

Met trots kijken we terug op een succesvol jaar waarin we opnieuw hebben laten zien dat Verkeersbesluiten.nl dé partner is voor gemeenten die het hele proces van verkeersbesluiten willen uitbesteden. We kijken uit naar de verdere samenwerking met onze klanten in het komende jaar en blijven ons inzetten voor veilige en goed georganiseerde wegen in heel Nederland.



## ONDERZOEK

### **Mobycount camera's: van ontwikkeling naar landelijke inzet**

Wij hebben een belangrijke stap gezet in de verdere professionalisering van onze datagedreven werkwijze. Dit jaar ontwikkelden we onze eigen camera's, volledig afgestemd op de eisen van verkeerskundig onderzoek, privacy-by-design en operationele flexibiliteit.

...

### **'s-Hertogenbosch – Verkeerstelling dijkversterkingsproject Maasdijk**

Wij hebben een uitgebreide verkeerstelling uitgevoerd op en rond de Maasdijk in 's-Hertogenbosch, als onderdeel van het lopende dijkversterkingsproject.

...

### **Maassluis cams**

In Maassluis spelen, net als in veel woonwijken, zorgen over drukte, sluipverkeer en hardrijders. Om beter te begrijpen hoe het verkeer zich door de Prins Mauritsstraat beweegt, vroeg de gemeente ons om een herkomst en snelheidsanalyse uit te voeren.

...

### **Verkeersonderzoeken op locatie**

Ook in 2025 hebben we voor verschillende projecten verkeersonderzoeken op locatie uitgevoerd. Door ter plekke te registreren en te observeren, kregen we een volledig en betrouwbaar beeld van het gebruik van de betreffende onderzoeksvragen.

...

### **Parkeeronderzoek auto**

Voor gemeente Maassluis voerden wij dit jaar een uitgebreid parkeerdrukonderzoek uit dat de volledige gemeente omvatte. Op basis van het Nederlands Wegenbestand (NWB) is de gemeentekaart gedigitaliseerd en opgedeeld in overzichtelijke secties.

...

### **Parkeeronderzoek fiets**

Reis je met de bus, dan is je reis meer dan alleen plannen van halte naar halte. Om bij de haltes te komen kun je lopen, maar velen verkiezen natuurlijk de fiets. Des te frustrerender als er gebrekkige of onvoldoende fietsvoorzieningen bij die haltes aanwezig zijn.

...

## MOBYCOUNT CAMERA'S: VAN ONTWIKKELING NAAR LANDELIJKE INZET



In 2025 heeft Mobycon een belangrijke stap gezet in de verdere professionalisering van onze datagedreven werkwijze. Dit jaar ontwikkelden we onze eigen camera's, volledig afgestemd op de eisen van verkeerskundig onderzoek, privacy-by-design en operationele flexibiliteit. Dankzij deze technologische stap konden we sneller schakelen, hogere datakwaliteit leveren en onze onderzoeksprocessen verder standaardiseren.

De nieuwe camera's zijn in 2025 breed ingezet bij uiteenlopende projecten in Nederland, waaronder fiets en voetgangersstudies, rotondeanalyses, conflictmetingen en doorstromingsonderzoeken. Door de combinatie van onze eigen hardware en onze geavanceerde analysetools konden we opdrachtgevers voorzien van rijkere inzichten, kortere doorlooptijden en een betrouwbaarder dataproces.

Deze ontwikkeling markeert een belangrijke mijlpaal: Mobycon beschikt nu over een volledig geïntegreerde keten van dataverzameling, analyse en advies, waarmee we onze positie als innovatieve kennispartner in mobiliteit verder hebben versterkt



# 'S-HERTOGENBOSCH – VERKEERSTELLING DIJKVERSTERKINGSPROJECT MAASDIJK



In 2025 heeft Mobycon een uitgebreide verkeerstelling uitgevoerd op en rond de Maasdijk in 's-Hertogenbosch, als onderdeel van het lopende dijkversterkingsproject. De gemeente had behoefte aan actueel inzicht in het gebruik van de dijkwegen, waar recreatief verkeer, landbouwverkeer, vrachtverkeer en bestemmingsverkeer zich mengen op relatief smalle infrastructuur.

Met behulp van onze eigen camera's hebben we gedurende meerdere dagen alle modaliteiten nauwkeurig in beeld gebracht. Dankzij deze aanpak konden we het volledige spectrum aan gebruikers — van wandelaars en fietsers tot landbouwvoertuigen en vrachtverkeer — betrouwbaar registreren.

De resultaten bieden de gemeente een helder en onderbouwd beeld van de huidige verkeersstromen en vormen een belangrijke basis voor verdere besluitvorming binnen het dijkversterkingsproject.

## MAASSLUIS CAMS



In Maassluis spelen, net als in veel woonwijken, zorgen over drukte, sluipverkeer en hardrijders. Om beter te begrijpen hoe het verkeer zich door de Prins Mauritsstraat beweegt, vroeg de gemeente Mobycon om een herkomst en snelheidsanalyse uit te voeren.

Voor dit onderzoek combineerden we telsingel met ANPRcamera's, waarmee de herkomst van voertuigen kan worden vastgesteld. Met behulp van het analyseprogramma Kenteko zijn de geregistreerde kentekens vervolgens geïdentificeerd naar herkomst, bestemming en mogelijke doorgaande routes.

Gedurende een meetperiode van zeven dagen verzamelden we een compleet beeld van de verkeersstromen en snelheden in de straat. De bevindingen zijn samengebracht in een rapportage die de gemeente ondersteunt bij het bepalen of aanvullende maatregelen wenselijk zijn en hoe deze het beste kunnen worden ingezet.

# VERKEERSONDERZOEKEN OP LOCATIE

Ook in 2025 hebben we voor verschillende projecten verkeersonderzoeken op locatie uitgevoerd. Door ter plekke te registreren en te observeren, kregen we een volledig en betrouwbaar beeld van het gebruik van de betreffende onderzoeksvragen. Deze aanpak bood precies de nuance en context die nodig waren om tot goed onderbouwde inzichten te komen.

## BOTENONDERZOEK AMSTERDAM

Na eerdere onderzoeken in 2018 en 2022 was Mobycon ook in 2025 weer een bekend gezicht op menige gracht of aanmeerpunt in Amsterdam, bij het uitvoeren van een grootschalig botenonderzoek. Zowel in de zomer als in het (iets koudere maar niet minder gezellige) najaar monitorde onze veldwer-



kers het binnenwater op in totaal dertien locaties, deskundig begeleid door onze coördinatoren. De inzichten die hieruit voortkomen heeft de gemeente gebruikt bij complexe kwesties als het vergunningstelsel, slimme dienstregelingen en een evenwichtiger gebruik van het binnenwater.

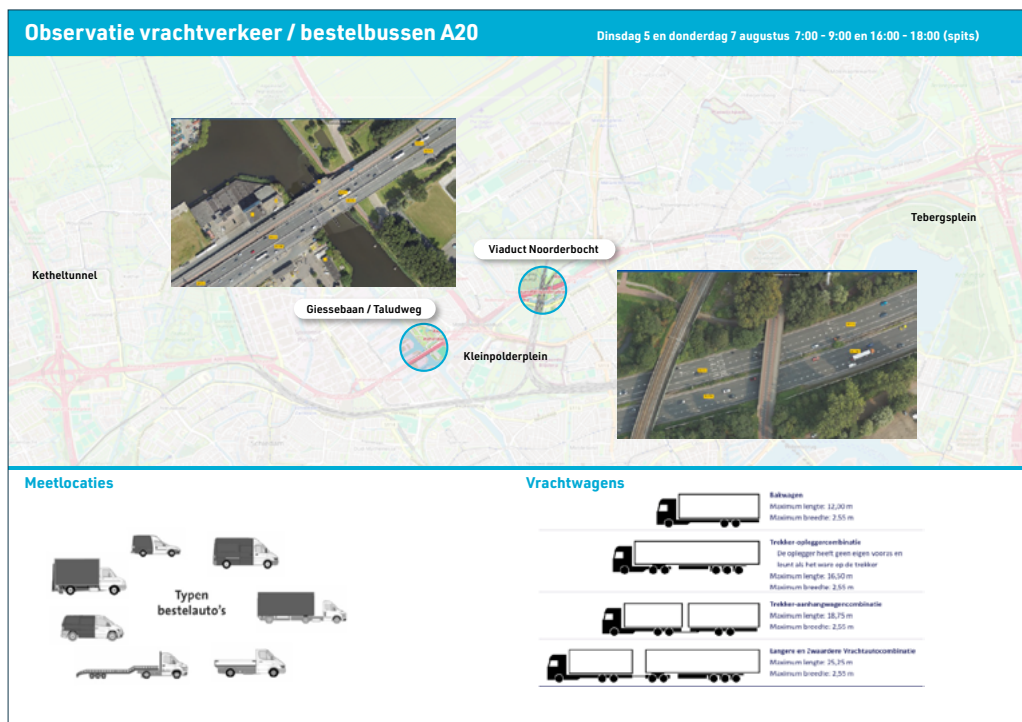
## VERKEERSTELLING ARNHEM

Voor gemeente Arnhem voerde Mobycon dit jaar een handmatige verkeerstelling uit op meerdere kruispunten in het stationsgebied. Op vijf strategische locaties zijn per kwartier zowel de aantallen als de richtingen van fietsers en voetgangers nauwkeurig vastgelegd.

Een camerameting bleek op deze locatie niet uitvoerbaar vanwege de complexe ruimtelijke situatie en de beperkte mogelijkheden voor veilige en representatieve cameraopstelling. Daarom is gekozen voor een volledig handmatige aanpak, waarmee een betrouwbaar en gedetailleerd beeld van de verkeersstromen kon worden verkregen.

De gemeente onderzoekt of een bestaande fiets en voetgangersoversteek kan worden verwijderd. Het door ons verzamelde inzicht in de intensiteiten en loop en fietsrichtingen vormt een belangrijke basis voor deze afweging.

# VERKEERSONDERZOEKEN OP LOCATIE (VERVOLG)



## TRUCKSPOTTING-ONDERZOEK REGIO ZUID-HOLLAND

In de regio ZuidHolland voerde Mobycon deze zomer twee truckspottingonderzoeken uit: één op de A20 bij Rotterdam en één op de Algerabrug in Capelle aan den IJssel. Op beide locaties staan in de toekomst werkzaamheden gepland tijdens de zomerperiode. Om de impact hiervan goed te kunnen inschatten, was inzicht nodig in het huidige gebruik van deze routes door vracht- en bestelverkeer.

Tijdens de onderzoeken zijn meer dan 20.000 voertuigen handmatig geregistreerd. Van ongeveer 15.000 voertuigen is aanvullende informatie verzameld,

waaronder de bedrijfsnaam en het post-codegebied van herkomst. Voor de A20 is bovendien het type bedrijf toegevoegd, waardoor een nog scherper beeld ontstond van de herkomst en functie van het passerende verkeer.

De verrijkte dataset maakte het mogelijk om de bedrijven te identificeren die het meest frequent gebruikmaken van de onderzochte wegen. Daarnaast zijn de intensiteiten geanalyseerd tijdens de spits en daarbuiten, wat waardevolle inzichten opleverde voor de planning en communicatie rondom de toekomstige werkzaamheden.

# PARKEERONDERZOEK AUTO



## MAASSLUIS

Voor gemeente Maassluis voerde Mobycon dit jaar een uitgebreid parkeerdrukonderzoek uit dat de volledige gemeente omvatte. Op basis van het Nederlands Wegenbestand (NWB) is de gemeentekaart gedigitaliseerd en opgedeeld in overzichtelijke secties. Per sectie is vervolgens de parkeercapaciteit bepaald: bij gemarkeerde vakken door te tellen, en bij ongenummerde parkeerstroken door met een meetwiel vast te stellen hoeveel voertuigen er daadwerkelijk kunnen staan.

Het onderzoek is uitgevoerd op representatieve dagen, zoals een dinsdag, donderdag en zaterdag. In specifieke situaties is aanvullend ook een zondag meegenomen, bijvoorbeeld bij locaties waar sportwedstrijden of andere piekmomenten plaatsvinden. Door deze variatie in meetdagen ontstaat een realistisch beeld van de parkeerdruk gedurende de week. De resultaten bieden de gemeente een solide basis voor verdere beleidsvorming en ondersteunen een transparante communicatie richting inwoners over de beschikbare parkeerruimte en eventuele toekomstige maatregelen.

## ASSEN

Voor gemeente Assen analyseerde Mobycon dit jaar de volledige parkeercapaciteit binnen de gemeente, in totaal ruim 30.000 parkeerplaatsen. Nadat onze medewerkers de capaciteit per straat en per sectie hadden vastgesteld, is met behulp van een scanauto een grote hoeveelheid aanvullende data verzameld. Daarmee konden niet alleen de parkeerdruk, maar ook de herkomst van voertuigen en de betalingsbereidheid worden onderzocht. Voor deze verrijking maakten we gebruik van het Nationaal Parkeer Register (NPR) en werkten we samen met de RDW.

Alle gegevens zijn gecontroleerd, samengebracht en verrijkt in één geïntegreerde dataset. De inzichten - zoals herkomst op wijkniveau en de verhouding tussen vergunninghouders en andere parkeerders in betaalde zones - zijn vervolgens ontsloten in een interactief GIS-dashboard, waarmee de gemeente op een toegankelijke manier kan inzoomen op patronen en verschillen binnen de stad.

Het project biedt Assen een solide basis voor toekomstig parkeerbeleid. De gemeente overweegt om jaarlijks een update uit te voeren, zodat het beleid blijvend kan worden afgestemd op actuele ontwikkelingen.

## PARKEERONDERZOEK AUTO (VERVOLG)

### VIJFHEERENLANDEN

Na eerdere grootschalige parkeeronderzoeken in 2020 en 2022 was Mobycon in 2025 opnieuw actief in de gemeente Vijfheerenlanden. In plaatsen als Vianen wordt volop gebouwd aan nieuwe woningen, straten en complete wijken. Een actueel beeld van de parkeerdruk is daarom essentieel om het beleid mee te laten groeien met de ontwikkelingen in de gemeente.

Het onderzoek startte in de nazomer en liep door tot in de koude avond- en nachtdiensten, waarin onze veldwerkers en coördinatoren straat voor straat de situatie in kaart brachten. Pas wanneer alle ruim 28.000 parkeerplaatsen op meerdere dagen en tijdstippen zijn onderzocht, is het beeld compleet.

De resultaten zijn overzichtelijk ontsloten in zowel een online GISbestand als een Exceloverzicht. Daarmee kan de gemeente precies zien waar voldoende parkeerruimte beschikbaar is en waar de parkeernormen mogelijk onder druk staan — waardevolle input voor toekomstig beleid en gebiedsontwikkeling.



### KAMPEN

In de binnenstad van Kampen ging op 1 januari 2025 een vernieuwd parkeerbeleid van kracht. Minder parkeervergunningen, ruimere betaalde tijden, blauwe zones met een maximale parkeerduur van negentig minuten en gereguleerd parkeren op zondagen: een stevig pakket aan maatregelen dat de stad richting een echt autodieet moet helpen.

Om de effecten hiervan goed in beeld te brengen, voerde Mobycon een parkeerdruk- en herkomstonderzoek uit. Daarnaast is met behulp van een motieventool gekeken naar het motief van de parkeerder. Door kentekens op verschillende momenten met elkaar te vergelijken, worden doelgroepen onderscheiden: van bewoners en werknemers tot bezoekers die kort parkeren.

# PARKEERONDERZOEK FIETS



## PROVINCIE GRONINGEN

Reis je met de bus, dan is je reis meer dan alleen plannen van halte naar halte. Om bij de haltes te komen kun je lopen, maar velen verkiezen natuurlijk de fiets. Des te frustrerender als er gebrekkige of onvoldoende fietsvoorzieningen bij die haltes aanwezig zijn.

Om de kwaliteit en het gebruik van de fietsvoorzieningen bij bushaltes te onderzoeken hebben we voor provincie Groningen in bijna alle gemeenten een grootschalig fietsparkeeronderzoek uitgevoerd. Daarbij hebben we per bushalte de fietsparkeercapaciteit, de kwaliteit van de stalling (en eventueel overkapping) en het gebruik van de stallingen op verschillende werkdagen onderzocht. De resultaten, inclusief foto's van de fietsenstallingen, zijn samengevat in een overzichtelijk online GIS-dashboard.

Zo brachten we precies in kaart op welke haltes voldoende plaatsen zijn, maar ook wanneer voorzieningen overwoekerd waren, of wanneer fietsen juist zélf in de berm woekerden. De resultaten zijn

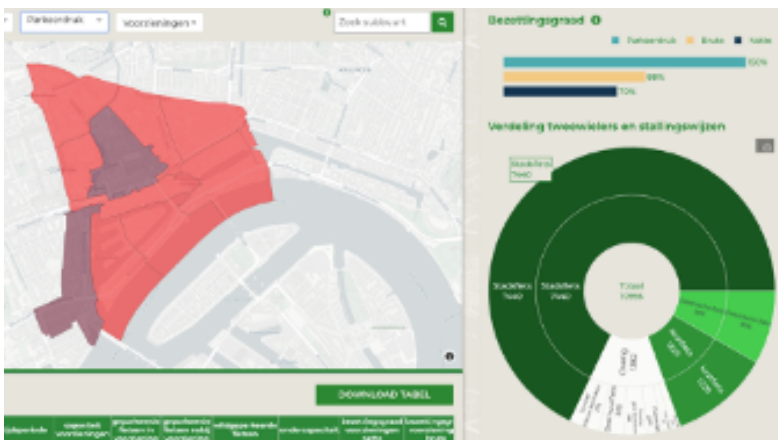
waardevol voor provincie Groningen en de gemeenten. Het geeft hen een goed beeld waar de fietsvoorzieningen kunnen worden verbeterd, om de overstap fiets en bus nog beter te faciliteren!

## EINDHOVEN & ROTTERDAM

Een goed fietsparkeerbeleid begint met inzicht in de beschikbare capaciteit en het daadwerkelijke gebruik ervan. Voor de gemeente Eindhoven voerde Mobycon in de zomer van 2025 een uitgebreid fietsparkeeronderzoek uit in zowel het stadscentrum als Woensel. Daarbij is niet alleen gekeken naar de bezetting van de formele voorzieningen, maar ook naar het aantal fietsen dat buiten de rekken wordt geplaatst.

Op acht meetmomenten zijn alle fietsparkeerlocaties geïnventariseerd, aangevuld met een gebiedsdekkende telling van fietsen buiten de voorzieningen. In totaal zijn bijna 90.000 fietsen geregistreerd binnen het onderzoeksgebied — een omvangrijke dataset die een scherp beeld geeft van de drukte en spreiding in de stad.

## PARKEERONDERZOEK FIETS (VERVOLG)



Alle gegevens zijn digitaal beschikbaar gesteld in een overzichtelijke omgeving, zodat de gemeente in één oogopslag kan zien waar de grootste uitdagingen liggen en waar kansen ontstaan om het fietsparkeren verder te verbeteren.

Naast het onderzoek in Eindhoven voerde Mobycon dit jaar ook een grootschalige fietstelling uit in Rotterdam. In opdracht van Ecorys, dat de opdracht namens de gemeente uitvoerde, zijn in 18 deelgebieden verspreid over de stad fietsen op straat geteld.

Samen beslaan deze gebieden meer dan 16 vierkante kilometer.

Onze veldwerkers registreerden in totaal ruim 253.000 fietsen — een indrukwekkende hoeveelheid. De verzamelde gegevens zijn vervolgens in samenwerking met Ecorys verwerkt in hun digitale omgeving, zodat de gemeente beschikt over een actueel en gedetailleerd beeld van het fietsgebruik in de openbare ruimte.





## INTERNATIONAAL

### **ACTIVE Mobility Training - Kaapstad, Zuid-Afrika**

In november 2025 keerde Brett Petzer terug naar Kaapstad, Zuid-Afrika, om een ACTIVE-training te verzorgen.

...

### **Vëlokorridors routes & ontwikkeling visuele identiteit - Esch-sur-Alzette, Luxemburg**

Ons Frans-Duits sprekende team heeft het lokale fietsnetwerk geëvalueerd en geoptimaliseerd.

...

### **Verbetering van de regionale mobiliteit - Northeim, Duitsland**

In 2025 werkte de regio Northeim samen met Mobycon aan de ontwikkeling van een uitgebreid knooppuntensysteem.

...

### **Duurzame verandering stimuleren: de mijlpaal van de SUMP – Keulen, Duitsland**

Begin 2025 heeft Mobycon een belangrijke mijlpaal voor de stad Keulen bereikt. Het gaat om de ontwikkeling van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan (SUMP).

...

### **Haalbaarheidsonderzoeken primaire fietsroutes - Val d'Yerres Val de Seine, Frankrijk**

Mobycon adviseert de Franse gemeente Val d'Yerres Val de Seine.

...

### **Masterclass innovaties verkeerslichten, straat- en netwerk ontwerp - Edmonton & St. Albert, Canada**

We verzorgen wereldwijd op maat gemaakte masterclasses.

...

### **Advies over het ontwerp van kruispunten & rotondes – Canada**

Het ontwerpen en beoordelen van verkeersoplossingen die prioriteit geven aan veiligheid en doorstroming.

...

### **Teton County Community Streets Plan - Wyoming, VS**

Deze steden hebben een meerjarig Safe Streets for All (SS4A) Comprehensive Safety Action Plan opgezet.

...

### **Bicycle and Pedestrian Transportation Plan - Palo Alto, Californië, VS**

De Amerikaanse stad Palo Alto loopt al sinds de jaren 80 voorop in fiets- en voetgangersinfrastructuur.

...

### **Ontwerpondersteuning & beoordelingsdiensten - Milwaukee, Wisconsin**

Bij uitdagende verkeerssituaties kunnen implementatieklare concepten de risico's en onzekerheden wegnemen.

...

## ACTIVE MOBILITY TRAINING - KAAPSTAD, ZUID-AFRIKA



In november 2025 keerde **Brett Petzer** terug naar Kaapstad, Zuid-Afrika, om een ACTIVE-training te verzorgen in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het ACTIVE-programma heeft als doel om wereldwijd lokale inspanningen voor het stimuleren en faciliteren van fietsen in steden te ondersteunen. Dit gebeurt via intensieve, meerdaagse workshops waarin Nederlandse kennis en praktijkervaring wordt gedeeld en toegepast op lokale contexten.

Voor Brett was dit een bijzondere kans. De dagelijkse fietsritten tijdens zijn studententijd in Kaapstad frustrerden hem zo erg, dat ze hem aanzette tot een promotieonderzoek naar fietsen aan de TU Eindhoven, wat hem uiteindelijk bij Mobycon bracht.

Sinds zijn vertrek in 2017 is het fietsstelsel in Kaapstad nauwelijks veranderd, maar er is nu een kans om het te herpakken. Dankzij een gunstig politiek klimaat en meer beleidsmatige focus op de fiets als kostenefficiënte oplossing voor de toenemende verkeersdruk in de stad, werd

de ACTIVE-training goed bezocht. De bijdrage van Mobycon richtte zich op het concept van de mentale belasting van de fietsers en hoe homogene, voorspelbare infrastructuur deze kan beperken. Daarnaast was sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerpen van het netwerk.

Tijdens zijn verblijf verzorgde Brett, samen met het projectteam (Jelle Bakker van het ministerie I&W en Stefan Bendiks van Artgineering) presentaties en begeleidden zij ambtenaren van Kaapstad tijdens fietstochten door het stadscentrum. Ook werkten ze aan hypothetische ontwerpen voor fietsinfrastructuur met een diverse groep technische specialisten en andere betrokkenen. Een van de deelnemers merkte op dat dit een verfrissende afwijking van de norm was, vooral door de betrokkenheid van niet-ingenieurs. Later in 2026 staat er een online vervolgbijeenkomst gepland, waarin de deelnemers zullen terugkoppelen of en hoe zij de training in hun dagelijkse werk hebben toegepast.

## VĚLOKORRIDORS ROUTES & ONTWIKKELING VISUELE IDENTITEIT - ESCH-SUR-ALZETTE, LUXEMBURG



Ons Frans-Duits sprekende team heeft in samenwerking met het Luxemburgse ingenieursbureau Schroeder & Associés samen met de stad Esch het lokale fietsnetwerk geëvalueerd en geoptimaliseerd. Esch is met ruim 36.000 inwoners de op één na grootste stad van het hertogdom.

De stad beschikt over de langste voetgangers- en fietsbrug van Europa (VĚlodukt, 1,9km) en heeft al een aanzienlijke, maar versnipperde en ongestructureerde fietsinfrastructuur. Met behulp van een STAR-analyse en door middel van workshops met functionarissen en technici heeft Mobycon geholpen bij het definiëren van acht structurerende fietscorridors (VĚlokorridors) die nuttig zijn voor dagelijkse fietsritten.

Er is een toolkit ontwikkeld met alle aanbevelingen voor de implementatie: van ontwerpnormen voor een consistente en intuïtieve fietsinfrastructuur tot aanvullende maatregelen met betrekking tot fietsparkeren en communicatie. En niet te vergeten: indicatoren voor het monitoren van de voortgang en langetermijneffecten op het fietsnetwerk. De specifieke maatregelen die langs elke VĚlokorridor moeten worden geïmplementeerd, zijn opgesomd en geprioriteerd.

Dit onderzoek gaat nu een nieuwe fase tegemoet waarin een grafisch charter wordt ontwikkeld dat de visuele identiteit van de VĚlokorridors in verschillende media (denk aan: reis- en parkeerinfrastructuur, bewegwijzering, kaarten, straatmeubilair) en hun integratie in de openbare ruimte van Esch-sur-Alzette beschrijft.

# VERBETERING VAN DE REGIONALE MOBILITEIT - NORTHEIM, DUITSLAND



In 2025 werkte de regio Northeim samen met Mobycon aan de ontwikkeling van een uitgebreid knooppuntensysteem. Het belangrijkste doel van dit project was het opzetten van een samenhangend fietsnetwerk dat flexibele, individuele routeplanning mogelijk maakt, waardoor zowel het dagelijkse fietsgebruik als het regionale fiets-toerisme worden versterkt. Door de invoering van een intuïtief, genummerd systeem wil de regio fietsen aantrekkelijker maken voor zowel inwoners als bezoekers. Zo wordt naadloze navigatie mogelijk zonder dat er digitale hulpmiddelen nodig zijn.

Het project, onder leiding van Robin van der Griend, volgde een rigoureuus analytisch kader dat in februari 2025 van start ging. De rol van Mobycon omvatte de gehele ontwikkelingscyclus. Die was onderverdeeld in verschillende belangrijke fases:

- Netwerkanalyse: evaluatie van de bestaande fietsinfrastructuur om de meest effectieve routeverbindingen te bepalen.

- Routeselectie: identificatie en selectie van de meest relevante paden die in het nieuwe netwerk moeten worden geïntegreerd.
- Strategische plaatsing: bepaling van de optimale locaties voor knooppunten en bewegwijzering om maximale zichtbaarheid en gebruiksgemak te garanderen.

Een belangrijke factor voor het succes van dit project was de actieve betrokkenheid van gemeentes en toeristenbureaus. Deze collaboratieve aanpak zorgde ervoor dat het uiteindelijke systeem praktisch is voor zowel dagelijkse forenzen als recreatieve fietsers.

De planningsfase werd in september 2025 met succes afgerond. De uitvoering zal in een later stadium plaatsvinden, afhankelijk van de definitieve planning. Met deze hoogwaardige infrastructuur positioneert regio Northeim zich als koploper op het gebied van duurzame mobiliteit en geeft het een duidelijk voorbeeld aan de omliggende regio's.

# DUURZAME VERANDERING STIMULEREN: DE MIJLPAAL VAN DE SUMP – KEULEN, DUITSLAND



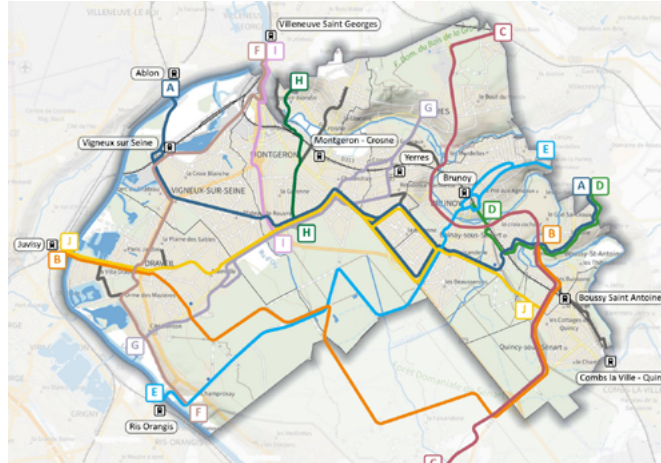
Begin 2025 heeft Mobycon een belangrijke mijlpaal voor de stad Keulen bereikt. Het gaat om de ontwikkeling van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan (SUMP) op basis van EU-richtlijnen. Dit project, dat liep van oktober 2022 tot maart 2025, dient als een strategische routekaart om het vervoerssysteem van Keulen tegen 2035 om te vormen tot een duurzamer en inclusiever netwerk. Het werk begon met een grondige analyse van politieke kaders en verkeersgegevens. Dat leidde tot het opstellen van een uitgebreide visie en specifieke scenario's voor de toekomst van de stad. De scenario's zijn gebaseerd op vooraf gedefinieerde doelindicatoren en visieverklaringen die bepalend zullen zijn voor de mobiliteit van morgen in Keulen.

Het uiteindelijke doelscenario biedt een lange-termijnrichtlijn voor de planning, waarbij de nadruk ligt op drie belangrijke doelstellingen:

- Zero-emissie: actief promoten van duurzame vervoerswijzen.
- Toegankelijkheid: ervoor zorgen dat mobiliteit beschikbaar en inclusief is voor alle sociale groepen.
- Veiligheid: prioriteit geven aan de bescherming en het welzijn van alle weggebruikers.

Hoewel de strategische fase in maart 2025 werd afgerond, gaat de reis verder. De stad Keulen heeft hetzelfde consortium al opdracht gegeven om op basis van het vastgestelde scenario concrete implementatiemaatregelen te ontwikkelen. Dit zorgt voor een naadloze overgang van visie naar realiteit. Zo wordt Keulen een koploper op het gebied van moderne, stedelijke mobiliteitsplanning.

# HAALBAARHEIDSONDERZOEKEN PRIMAIRE FIETSROUTES - VAL D'YERRES VAL DE SEINE, FRANKRIJK



Mobycon adviseert de Franse gemeente Val d'Yerres Val de Seine (90.000 inwoners), in samenwerking met Franse partner Urbanisme & Mobilités. Dit gebeurt binnen een raamovereenkomst voor de realisatie van tien primaire fietsroutes, zoals vastgelegd in het regionale plan voor langzaam verkeer (SCLD). Dit strategische document werd in oktober 2022 goedgekeurd door de negen deelnemende plaatsen. Het doel: het fietsaandeel in dit dichtbevolkte stedelijke gebied aan de rand van Parijs verhogen van 2 naar 10 procent in 2032.

Deze haalbaarheidsonderzoeken zijn bedoeld om tracés te valideren, afwegingen te maken tussen verschillende inrichtingsvarianten en knelpunten te identificeren. Ook worden noodzakelijke vervolgstudies en stakeholders in kaart gebracht voorafgaand aan de ontwerpfasen. Ons Franstalige team is betrokken bij elke fase: van de diagnose van de bestaande infrastructuur (inclusief schouwen op de fiets) tot het opdelen van routes in homogene secties en het uitwerken van inrichtingsscenario's met bijbehorende kosten en doorlooptijden.

Op basis van het fietsmasterplan (een netwerk van 112 kilometer, waarvan 76 kilometer nog te realiseren) zijn in 2024 een nulmeting en een aanbevelingsrapport met specifieke ramingen opgesteld voor één van de tien routes. In 2025 zijn onderzoeken gestart voor twee andere fietsroutes. Daarnaast wordt er een mobiliteitsonderzoek voorbereid om kwalitatieve data te verzamelen over het fietsgebruik en de barrières voor fietsers in een van de plaatsen.

# MASTERPLAN VERKEER, ACTIEVE MOBILITEIT EN ECOLOGISCHE TRANSITIE - AGEN, FRANKRIJK

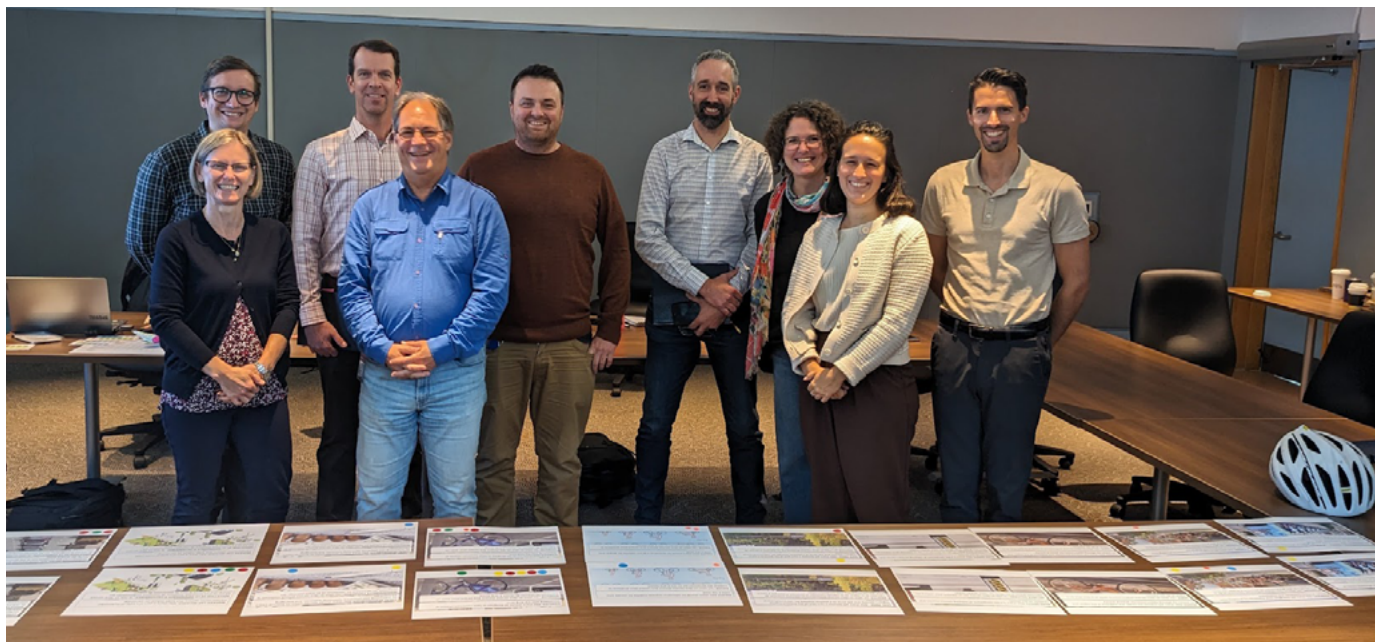
Avenue de la République - Agen (FR)



Met het oog op de revitalisering van het stadscentrum en de aanpassing aan toekomstige extreme weersomstandigheden, heeft de stad Agen (32.000 inwoners, Lot-et-Garonne, Frankrijk) Mobycon en onze Franse partner Urbanisme & Mobilités opdracht gegeven voor het opstellen van een masterplan voor verkeer, actieve mobiliteit en ecologische transitie.

Dit plan beoogt nieuwe wegprofielen te introduceren die bijdragen aan een coherent verkeerscirculatieplan en de diversificatie van vervoerswijzen stimuleren. Hiermee wordt ingezet op alternatieve vervoerswijzen en de vergroening van de openbare ruimte ten koste van de auto. Dit sluit aan bij de visie "Agglo et Ville d'Agen 2032", die een stijging van het fietsaandeel van 7 naar 12 procent en een groei van het aandeel van wandelen voorziet voor het komende decennium. Ons Franstalige team is betrokken bij elke fase van het onderzoek: van de analyse van de verkeerssituatie en de openbare ruimte tot het voorstellen van drie scenario's voor de wegategorisering van het auto- en fietsnetwerk. Deze scenario's variëren in ambitieniveau voor de modal split van de fiets. Het onderzoek wordt afgerond met concrete actieplannen voor de implementatie van het masterplan.

## HAALBAARHEIDSSTUDIE DEELFIETSPROJECT - OTTAWA-GATINEAU, CANADA



Het succesvol lanceren van een deelfietssysteem vereist meer dan alleen techniek; het vraagt om een geïntegreerde aanpak die beleid, infrastructuur en bestuur afstemt. Onze expertise ligt in het toepassen van Nederlandse methodes en principes om wereldwijd plannen, designs en strategieën te ontwikkelen die aansluiten op lokale behoeftes.

Wij kregen de opdracht van EnviroCentre en een breed consortium (de steden Ottawa en Gatineau, Société des Transports, de l'Outaouais, National Capital Commission, MOBI-O, en het Ottawa Climate Action Fund) om de haalbaarheid te onderzoeken van een regionaal deelfietssysteem in de regio Ottawa-Gatineau.

Het project was bijzonder complex door de interprovinciale en tweetalige context (Engels en Frans), waarbij meerdere instanties met verschillende beleids- en financieringsstructuren moesten samenwerken. Ons multidisciplinaire team leidde het systeemontwerp en het implementatieplan. Ondersteund door Baxter Analytics - voor het modelleren van de vraag naar vervoer - en Brigitte Milord - economisch adviseur - voor de financiële analyse.

Het onderzoek was gestructureerd in vier werkstromen: ontwerp en modellering, bestuur en eigendom, financiële vereisten en betrokkenheid van belanghebbenden. We beoordeelden *best practices* van vergelijkbare systemen en pasten lokale gegevens toe om te identificeren in welke gebieden deelfietsen het meest haalbaar en effectief zouden zijn.

Een cruciaal aspect was onze nadruk op samenwerking. Door intensieve workshops hielpen we de institutionele silo's te doorbreken. We bouwden een gedeelde visie op onder alle partners en legden de basis voor het bestuur en gemeenschappelijke doelstellingen. Dit vormde de basis voor de langdurige inzet en implementatie van een effectief, regionaal deelfietssysteem.

# MASTERCLASS INNOVATIES VERKEERSLICHTEN, STRAAT- EN NETWERKONTWERP - EDMONTON & ST. ALBERT, CANADA



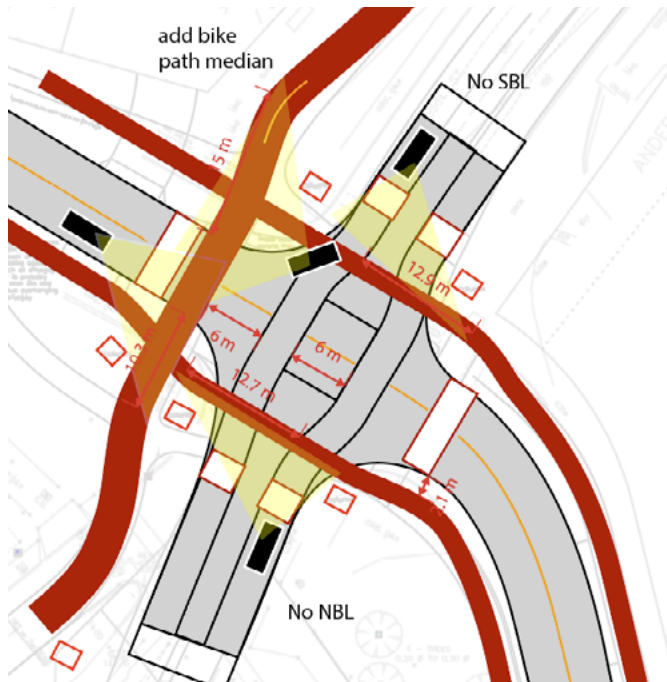
We verzorgen wereldwijd op maat gemaakte masterclasses om lokale besluitvormers en professionals innovatieve en praktische vaardigheden bij te brengen op het gebied van straat- en netwerk ontwerp. Onze trainingen zijn altijd in nauwe afstemming met de opdrachtgever zodat de masterclass aansluit bij de lokale context en hun specifieke vragen.

In oktober 2025 reisden we naar Edmonton om een driedaagse masterclass te verzorgen over innovaties op het gebied van straat- en netwerk ontwerp en verkeerslichten.

Dag 1 was gericht op multimodale netwerkplanning en verkeersremmende maatregelen voor woonwijken en industriegebieden. Dag 2 stond in het teken van kruispuntbehandelingen, met modules over beschermde kruispunten, slimme verkeerslichten, rotondes en voorrang voor fietsers. De 3e dag was gewijd aan innovaties op het gebied van verkeerslichten, zoals slim mobiliteitsmanagement en prioritering voor openbaar vervoer.

We werkten samen met de steden Edmonton en St. Albert om een evenwichtig en praktijkgericht programma te ontwikkelen dat voortbouwt op belangrijke concepten voor de lokale gemeenschappen. De diepgang van de inhoud werd in samenwerking met de steden afgestemd op de leerdoelen. De masterclass bestond uit een combinatie van korte presentaties en interactieve activiteiten, waardoor het inzicht en de praktische vaardigheden van besluitvormers en belanghebbenden op het gebied van planning en ontwerp van rotondes aanzienlijk werden versterkt. Zo werden de steden in staat gesteld om de geleerde concepten toe te passen voor veiligere, duurzamere en leefbaardere straten.

# ADVIES OVER HET ONTWERP VAN KRUISPUNTEN & ROTONDES – CANADA



Het ontwerpen en beoordelen van verkeersoplossingen die prioriteit geven aan veiligheid en doorstroming voor alle weggebruikers is een van onze kennisgebieden. Van complexe kruispunten tot fietsvriendelijke kruispuntoplossingen zoals rotondes, we helpen steden graag om de juiste balans te vinden tussen capaciteit voor gemotoriseerd verkeer, doorstroming en veiligheid.

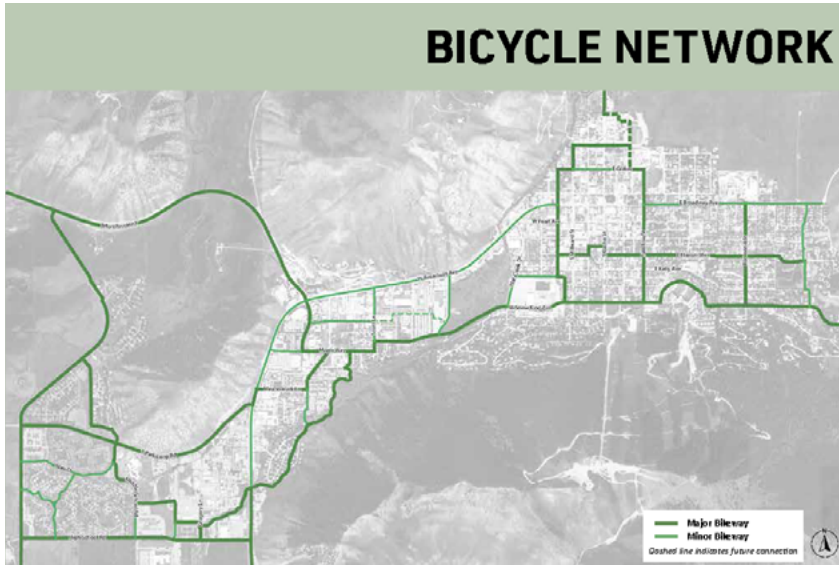
Zo hebben wij recent een Canadese stad ondersteund bij de beoordeling van een kritiek kruispunt nabij brugpijlers. De stad vroeg ons om twee concepten te vergelijken en de haalbaarheid te analyseren: een beschermd rotonde en een beschermd kruispunt met verkeerslichten.

De oorspronkelijke rotonde-indeling van de stad bleek onhaalbaar vanwege beperkt zicht veroorzaakt door de nabijheid van brugpijlers. Op basis van richtlijnen van CROW en NCHRP hebben wij een alternatief ontwerp voor de beschermd rotonde ontwikkeld. Door de geometrie aan te passen en de cirkel strategisch te verschuiven blijft het zicht behouden.

Onze aanpak omvatte een gedetailleerde vergelijkende analyse van beide concepten. We beoordeelden de capaciteit en de vertraging voor alle gebruikers (inclusief bussen, voetgangers en fietsers). Voor de optie met verkeerslichten hebben we ook de regeltijden ontwikkeld en een capaciteitsbeoordeling uitgevoerd met behulp van het gespecialiseerde softwarepakket van COCON.

De analyse bevestigde dat beide opties technisch haalbaar waren. Maar, de aanwezigheid van de brugpijlers bleef een uitdaging voor een compromisloze, beschermde rotonde-oplossing. Wij adviseerden de stad een aanvullend veiligheidsonderzoek uit te voeren, om te bevestigen dat het gereduceerde rotondeontwerp de verwachte veiligheidsvoordelen zou opleveren. Als dit innovatieve ontwerp wordt gekozen, wordt het de eerste fietsvriendelijke rotonde in deze Canadese provincie.

# TETON COUNTY COMMUNITY STREETS PLAN - WYOMING, VS



Om de verkeersveiligheid en connectiviteit voor inwoners, bedrijven en bezoekers te verbeteren, ongeacht hoe zij zich verplaatsen, hebben Teton County en de stad Jackson een meerjarig Safe Streets for All (SS4A) Comprehensive Safety Action Plan opgezet. Dit plan omvat onder andere een update van het Community Streets Plan van de stad Jackson. Wij hebben een multimodaal netwerkraamwerk en netwerkclassificatiesysteem ontwikkeld om de veiligheid te verbeteren via een 'Complete Network'-benadering van mobiliteitsplanning. In combinatie met specifieke typologieën voor straatontwerp, biedt het bijgewerkte Community Streets Plan een routekaart voor de toekomstige ontwikkeling van alle straten in Jackson.

Onze aanpak bij het Community Streets Plan was gebaseerd op een reeks gerichte workshops en stuurgroepvergaderingen, met als doel gedurende het hele proces momentum en begrip te creëren. In workshops over visie, doelstellingen en plaatsbeoordelingen brachten we de waarden van de lokale gemeenschap in kaart en identificeerden we belangrijke bestemmingen en soorten plaatsen. Openbare workshops richtten zich vervolgens op netwerkeffecten en mogelijke dwarsdoorsneden van straatontwerpen. Dit iteratieve proces resulteerde in een duidelijk, toegankelijk en visueel eindplan. Dit plan weerspiegelt zowel de veiligheidsgegevens als de prioriteiten van de gemeenschap en ondersteunt implementatieklare besluitvorming.

# BICYCLE AND PEDESTRIAN TRANSPORTATION PLAN -, PALO ALTO, CALIFORNIË, VS



De Amerikaanse stad Palo Alto loopt al sinds de jaren 80 voorop in fiets- en voetgangersinfrastructuur, met destijds de eerste fietsboulevard van de Verenigde Staten. De update van het Bicycle and Pedestrian Transportation Plan (BPTP) 2025 bouwt voort op deze erfenis door in te spelen op veranderende lokale behoeften, opkomende mobiliteitstrends en de nieuwste ontwikkelingen in actieve mobiliteitsplanning.

Wij ondersteunden de hoofdconsultant Kittelson & Associates bij de BPTP-update met een toekomstgerichte aanpak die belanghebbenden, betrokkenheid, technische analyse en internationale *best practices* combineerde.

Om het netwerk te updaten, voerden we achtergrondonderzoek uit naar e-bikes en gedeelde micromobiliteit en pasten we inzichten uit criteria voor fietsvriendelijke ge-

meenschappen en Nederlandse fietsontwerpprincipes toe. Ook faciliteerden we werksessies en visieworkshops met medewerkers van de stad en belanghebbenden. Het project gaf voorrang aan nieuwe voorzieningen, zoals beschermde fietspaden, verhoogde de standaard voor de toepassing van fietsboulevards en stelde proefprojecten voor met innovatieve adviesfietspaden.

Een belangrijke uitdaging was het vinden van een balans tussen Palo Alto's sterke planningstraditie en de snel veranderende technologie en reisgedrag. Dit losten wij op door de lokale context en input te koppelen aan flexibele, toekomstgerichte richtlijnen gebaseerd op onze internationale ervaring. Het resultaat is een robuust plan dat de tradities van Palo Alto respecteert en tegelijkertijd een implementatieroute biedt voor de mobiliteit van morgen.

# ONTWERPONDERSTEUNING & BEOORDELINGSDIENSTEN

## - MILWAUKEE, WISCONSIN, VS

Bij uitdagende verkeerssituaties kunnen implementatieklare concepten de risico's en onzekerheden wegnemen. Wij helpen met ontwerpbeoordeling en -ondersteuning om toekomstige ontwerpbeslissingen te sturen.

Zo schakelde het Departement Openbare Werken van de stad Milwaukee ons in om conceptplannen te ontwikkelen voor cruciale corridor- en kruispuntprojecten waar het ontwerpproces nog moest starten. Tegelijkertijd voerden

wij ontwerpevaluaties uit voor lopende projecten, om resterende ontwerp vragen te beantwoorden en onzekerheden weg te nemen.

Om de betrokkenheid te maximaliseren en efficiënt tot oplossingen te komen, faciliteerden we virtuele ontwerp sessies. Deze sessies stimuleerden interactieve deelname, waardoor de genodigden gelijktijdig konden samenwerken, brainstormen en ontwerpideeën konden verfijnen. Dit leidde tot conceptontwerpen voor twee kruispunten en een diepgaande analyse van alternatieven voor een corridor.

Voor elk kruispunt stelden wij meerdere opties voor die elk werden geëvalueerd. Zo ontwikkelden we voor een van de kruispunten drie opties: een beschermd kruispunt (met versies voor snelle en volledige reconstructie), een beschermde rotonde en de optie om één tak af te sluiten ten gunste van een park, met behoud van toegang voor actieve gebruikers.

We leverden een definitief ontwerp pakket met technische specificaties inclusief hoogwaardige visuele renders, waarmee de stad een uitgebreid en implementatie klaar overzicht van het project in handen had.



## 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](mailto:info@mobycon.nl). Uiteraard is het ook mogelijk om rechtstreeks met een van onze adviseurs contact op te nemen.

MOBYCON.NL • MOBYCON.COM

NEDERLAND • CANADA • VERENIGDE STATEN • DUITSLAND • NIEUW-ZEELAND

