

ip Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten



Inspiratiegids

DUURZAME MOBILITEIT

REGIONALE MOBILITEITSPROGRAMMA'S

Voorwoord

Beste lezer,

Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.

Deze visie op duurzame mobiliteit hebben provincies, gemeenten en andere belanghebbende partijen geschetst in het Klimaatakkoord. Om die visie werkelijkheid te laten worden is een integrale benadering van het mobiliteitssysteem nodig, over de grenzen van gebieden en modaliteiten heen. Zo'n mobiliteitssysteem is geen doel op zichzelf, maar een middel om maatschappelijke belangen zoals een bruisende economie, voldoende woningen, een stabiel klimaat en schone lucht te realiseren.

Regio's worden steeds belangrijker om het mobiliteitssysteem van de toekomst te ontwerpen en te realiseren. Gemeenten en provincies kennen hun regio, de mensen die er wonen en de bedrijven die er voor banen zorgen. Dat helpt om verduurzaming van mobiliteit dichtbij te brengen en tastbaar te maken. Daarmee creëren we draagvlak voor maatregelen die soms ingrijpend of lastig kunnen zijn. Niet voor niets staat het regionale niveau centraal in het Klimaatakkoord: provincies en gemeenten hebben een cruciale rol in de energietransitie en de mobiliteitstransitie. We kunnen als geen ander slimme en gedragen oplossingen vinden en implementeren. De mobiliteitsmaatregelen werken wij uit in Regionale Mobiliteitsprogramma's, als opmaat naar een gezamenlijke strategische mobiliteitsagenda met het Rijk. Zo zoeken we als één overheid niet alleen naar betere bereikbaarheid, maar ook naar antwoorden op de groeiende vraag naar woningen, de klimaatopgave en de stikstofcrisis.

De maatregelen in de Regionale Mobiliteitsprogramma's komen niet uit de lucht vallen. In heel Nederland laten regio's al jaren zien dat het kán. Er zijn tal van inspirerende voorbeelden van slimme mobiliteitsmaatregelen, nieuwe samenwerkingsverbanden tussen overheden, initiatieven van burgers en bedrijven, innovatieve technologieën en verbindende investeringen die bijdragen aan het streefbeeld van een duurzame en zorgeloze mobiliteit. In deze gids was slechts plek voor een fractie hiervan. Dat smaakt naar meer!

Fleur Gräper – Van Koolwijk, gedeputeerde provincie Groningen
Monique Stam – De Nijs, wethouder gemeente Heerhugowaard



Leeswijzer

De maatregelen in de Regionale Mobiliteitsprogramma's komen niet uit de lucht vallen. In heel Nederland laten regio's al jaren zien dat het kán. De vijftien voorbeelden van duurzame mobiliteit in deze inspiratiegids zijn door adviesbureau Berenschot op basis van een aantal criteria geselecteerd. Allereerst is zo breed mogelijk in kaart gebracht wat er allemaal gebeurt op het gebied van duurzame mobiliteit en vervolgens zijn gesprekken gevoerd met direct betrokkenen bij de opgenomen initiatieven. Alle vermelde initiatieven zijn op hun manier integrale mobiliteitsoplossingen waarvoor samenwerking tussen meerdere partijen noodzakelijk is. Daarnaast is ingezet op maximale diversiteit in het type mobiliteit, type maatregel en de spreiding over de landsdelen.

De inspiratiegids heeft verschillende interactieve elementen, waardoor doorklikken naar meer inspiratie gemakkelijk gaat! Voor het gemak zijn de initiatieven ingedeeld naar type maatregel en thema. De volgende drie typen maatregelen worden gehanteerd:



Verminderen van mobiliteit



Veranderen van mobiliteit



Verduurzamen van mobiliteit

De drie maatregelen zijn gebaseerd op de trias mobilyca, waarbij bij mobiliteitsmaatregelen eerst wordt ingezet op de duurzaamste vorm (minder reizen), vervolgens op veranderen van mobiliteit (naar een meer duurzame vorm) en tot slot op het verduurzamen van bestaande mobiliteiten (naar zero emissie voertuigen).

Daarnaast zijn de initiatieven ingedeeld in een vijftal thema's:



(Deel)mobiliteitsopties



Infrastructuur



Logistiek



Stedelijke ontwikkeling



Vraagsturing



Agenda Amsterdam Autoluw

VOORBEREIDING



Om Amsterdam leefbaar en toegankelijk te houden, zet de gemeente Amsterdam via de Agenda Amsterdam Autoluw in op 27 concrete maatregelen. Een aantal van die maatregelen worden op korte termijn al ingevoerd, anderen op de langere termijn. Alle maatregelen dragen bij aan meer schone en actieve verplaatsingen en minder auto's op straat. Voorbeelden van maatregelen zijn bijvoorbeeld het uitbreiden van het OV in de avond en nacht, het aanpakken van voetgangersknelpunten en het uitgeven van minder nieuwe parkeervergunningen. Aan de hand van de verkiezingsprogramma's van de verschillende politieke partijen formuleerde de gemeente Amsterdam concrete maatregelen die zo veel mogelijk aansluiten bij deze programma's. Hiervoor werd door de gemeente een integraal team samengesteld, bestaande uit verschillende

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Gemeente Amsterdam
- Provincie Noord-Holland
- Vervoerregio Amsterdam
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
- Vervoerders
- Bewoners

Succesfactoren:

- De Agenda Amsterdam Autoluw heeft relatief veel draagvlak bij de gemeenteraad en bewoners, onder andere omdat de leefbaarheid van de stad op dit moment hoog op de agenda staat bij bestuurders.
- De maatregelen komen grotendeels voort uit de intensieve gesprekken van de gemeente Amsterdam met de stad, experts en gemeenten uit de regio. Er zijn zowel algemene stadssessies, als stadsdeelsessies georganiseerd, hierdoor is draagvlak voor de maatregelen ontstaan.

Uitdagingen:

- Het is een uitdaging om de juiste balans te vinden tussen de hoge ambities van raadsleden en het draagvlak onder bewoners om de benodigde maatregelen te nemen. Het effect van verschillende maatregelen, zoals investeringen in openbaar vervoer en gedragsverandering, is ook pas over enkele jaren zichtbaar.
- Een vermindering van het autoverkeer in absolute zin is lastig op korte termijn te realiseren. Door de groei van de stad, groeit ook de hoeveelheid autoverkeer. Daarom bevat de Agenda Amsterdam Autoluw een breed pakket aan maatregelen om mensen over te laten stappen op ander vervoer. De inzet van Rijk en regio is ook zeer belangrijk bij deze opgave.

Bij de start van het project hebben we een goede basis gelegd door met collega's van verschillende afdelingen en gastsprekers de diverse thema's van autoluw te bespreken. We hebben daarbij steeds de impact voor bewoners en ondernemers belicht. Zo kregen we een gedeeld begrip van de opgave. Deze is later aangescherpt door diverse bijeenkomsten met bewoners.



disciplines (o.a. verkeer, openbare ruimte, economische zaken, logistiek, doelgroepenvervoer en luchtkwaliteit). De Vervoerregio Amsterdam is - als opdrachtgever van het OV - onderdeel van het team. Gezamenlijk zijn zij per thema (parkeren, milieu, etc.) tot richtlijnen voor een autoluwe binnenstad gekomen en hebben deze vervolgens uitgewerkt tot 27 concrete maatregelen. De maatregelen hebben als doel om Amsterdammers en bezoekers te stimuleren vaker te kiezen voor alternatief vervoer. De nadruk ligt op het verminderen van het autogebruik, maar dit is geen doel op zich, omdat de auto op sommige momenten nog voor veel mensen onmisbaar is. De maatregelen richten zich op de toekomst, op wat allemaal wél mogelijk is, en beslaan drie fases: nu (t/m 2022), straks (t/m 2025) en later (t/m 2040).

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:



Beperken emissies openbaar vervoer door introductie van (50) waterstofbussen



UITVOERING

Tegen de achtergrond van de klimaatopgave en het bestuursakkoord om uiterlijk in 2030 tot volledig emissie-loos openbaar vervoer te komen, wordt overal in het land gewerkt aan de introductie van emissievrije bussen in het stads- en streekvervoer. Op veel plaatsen ligt de nadruk daarbij op elektrische bussen; het OV-bureau Groningen Drenthe en de provincie Zuid-Holland zetten echter nadrukkelijk in op een combinatie van batterij- en waterstofbussen. Bussen die rijden op waterstof worden daarbij ingezet op de langere streeklijnen met hogere gemiddelde rijnsnelheden.

Wachten is niet nodig; de opties voor emissievrije mobiliteit zijn al beschikbaar, het is een kwestie van aan de slag gaan!



Kern van de aanpak in Groningen en Drenthe is dat de introductie van waterstofbussen onderdeel is van een bredere strategie die erop gericht is om Noord-Nederland te positioneren als waterstof-hub. Gebruikmakend van de reeds aanwezige aardgasinfrastructuur is de regio momenteel al een mondiale voorloper op het gebied van de transitie van industrie, wonen en vervoer naar waterstof. Deze bredere context lost het kip-ei probleem op en creëert de randvoorwaarden voor een situatie met zowel vraag naar als aanbod aan waterstof. De regionale waterstofambitie is een belangrijke factor achter het draagvlak voor de investeringen van het OV-bureau in de waterstoftechnologie.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Gemeente Groningen en provincies Groningen, Drenthe, Zuid-Holland en Friesland
- Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
- Europese Unie (project HighVLOCity)
- Vervoerder
- Aantal private partners rondom waterstoflevering

Succesfactoren:

- Het project is onderdeel van een veel grotere regionale ambitie en programma.
- Doordat in het model van het OV-bureau de regio voor de vervoersdiensten bij de overheid ligt, kan een duidelijke route worden uitgestippeld en een dergelijke beweging tot stand worden gebracht. Niet al het initiatief en de risico's kunnen aan de markt worden overgelaten.
- Publieke en private partijen wisten elkaar goed te vinden rondom de eerste regionale pilot met waterstofbussen en alle partijen waren bereid in openheid een casus en businesscase te bouwen. Mooie bijkomstigheid was dat er op hele korte termijn twee bussen beschikbaar bleken.
- Europese samenwerking zorgt voor een grotere markt vraag, waardoor busfabrikanten hun productie opvoeren.
- De introductie van waterstof in het openbaar vervoer leidt tot het aanhaken van andere gebruikers, zoals het gemeentelijk wagenpark, taxi's en ambulances.
- Er is een pragmatische manier gevonden om de in Groningen en Drenthe opgedane kennis ook in Zuid-Holland toe te passen.

Uitdagingen:

- De beschikbare subsidieregelingen van het Rijk zijn complex en tijdrovend en daarmee lastig passend te maken op een project.
- De concessiesystematiek in het openbaar vervoer kan leiden tot suboptimalisaties, tegengestelde belangen en stagnatie.
- Er zijn nog geen leveranciers die touringcars op waterstof leveren. Hier dient de markt dus actief in beweging gebracht te worden.



Beperken emissies openbaar vervoer door introductie van (50) waterstofbussen

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

MRA-E

Formule E-team

Green Deal Zero Emission
Stadsdistributie

In Groningen en Drenthe rijden sinds de ingang van de nieuwe busconcessie per december 2019 in totaal 186 emissievrije bussen rond (vorige concessie: 14). Dit betreft ruim 160 elektrische bussen op vooral de kortere en mid-dellange afstanden en 20 extra waterstofbussen, naast de 2 waterstofbussen die al reden binnen het Europese HighVLOCity-programma. Binnen een jaar moeten er nog 10 waterstofbussen bij komen en moeten ook de langeafstandsverbindingen met 100 km/u touringcarmaterieel op waterstof gaan rijden, in samenwerking met de provincies Flevoland en Friesland.

De provincie Zuid-Holland heeft de ambitie om 20 waterstofbussen op de weg te zetten. De samenwerking binnen het Europese JIVE2-project betekent binnen Nederland dat Groningen/Drenthe en Zuid-Holland op vergelijkbare manier de markt benaderen: bussen via de vervoerder en waterstof separaat aanbesteed. In de onderlinge samenwerking is men uiteindelijk tot een model gebaseerd op kennisuitwisseling gekomen. Daardoor kan Zuid-Holland voortbouwen op de kennis die het OV-bureau al heeft opgedaan rondom het creëren van de juiste randvoorwaarden en (contractuele) kaders voor busdiensten en levering van waterstof.



Deelmobiliteitsopties toegankelijk gemaakt met Hely

UITVOERING



Hely is een mobility-as-a-service provider. Vanuit haar missie om bij te dragen aan de transitie naar duurzame, autoluwe binnensteden en een reductie van de CO₂-uitstoot ontwikkelde dit bedrijf een concept om de consument laagdrempelig en eenduidig deelmobiliteitsoplossingen aan te bieden.

De kern van het aanbod bestaat uit de Hely-app en de Hely-hubs. De interactie met de klant verloopt volledig via de app en hiermee worden ook de deelmobiliteitsoplossingen van diverse aanbieders ontsloten. Het aanbod bestaat momenteel uit verschillende typen (deels elektrische) deelauto's en (bak) fietsen en het is de bedoeling dat e-scooters, e-steps, maar ook traditioneel OV snel volgen. Naast het inzichtelijk en toegankelijk maken van de opties biedt Hely ook een oplossing voor de nadelen van de vooraansnog gefragmenteerde en dynamische deelmobiliteitsmarkt. Er is sprake van steeds meer aanbieders, die lang niet allemaal overleven, waarbij iedere aanbieder weer andere voorwaarden en tarieven hanteert. Hely neemt die drempel weg: als klant hoeft je enkel een relatie met Hely aan te gaan en Hely rekent vervolgens vaste prijzen en voorwaarden voor elk type vervoermiddel, ongeacht de aanbieder en all-in afgerekend per minuut. Per Hely-auto zijn er gemiddeld 13 verschillende personen die hier gebruik van maken. Dit betekent dat er 13 prive-auto's minder aanwezig hoeven te zijn in het transportsysteem. Daarbij vergemakkelijkt een Hely-hub het uittesten van nieuwe (schone) vervoersmiddelen voor personen en laat het klanten actiever nadenken over hun vervoerskeuze.

Een rendabele exploitatie van deelmobiliteitsoplossingen vraagt om meer dan de juiste mindset. De stedelijke ontwikkeling en goed flankerend beleid dienen het uiteindelijke zetje richting het daadwerkelijke gebruik te geven.



Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Vastgoedontwikkelaars
- Deelmobiliteitsaanbieders
- Gemeenten
- Aandeelhouders: NS en (hangende de goedkeuring van de mededingsautoriteiten) PON

Succesfactoren:

- Overheden die actief flankerend beleid voeren dat aansluit op de klimaatambities en trends als van bezit naar gebruik, autoluwe binnensteden en het voortdurend toenemende aanbod aan deelmobiliteitsoplossingen.
- Nauwe samenwerking met vastgoed- en gebiedsontwikkelaars, waardoor deelmobiliteit integraal meegenomen kan worden in nieuwe stedelijke ontwikkelingen en zo meteen de nieuwe norm voor de bewoners wordt.
- Steeds meer (traditionele) mobiliteitsaanbieders begeven zich op het terrein van deelmobiliteit, waardoor de markt snel volwassen en kapitaalcrachtiger wordt.

Uitdagingen:

- Een ontwikkeling als Hely vraagt een lange adem. Naast visie zijn er flinke investeringen in concept- en IT-ontwikkeling en exploitatie nodig voordat een renderend businessmodel ontstaat
- Het beschikbaar maken van locaties en overige medewerking van gemeenten vergt veel tijd en inspanning.
- De lange doorlooptijd van vastgoed- en gebiedsontwikkelingen maakt dat de time-to-market van de in potentie beste nieuwe hubs lang is.



Deelmobiliteitsopties toegankelijk gemaakt met Hely

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Elektrische deelauto Lev

Elektrische deelscooter
Felyx

Green Deal Zero Emission
Stadsdistributie

Momenteel biedt Hely al haar mobiliteitsopties nog aan via tien Hely-hubs, in Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Delft en Haarlem. Uiteindelijk is het de ambitie om (ook) naar een free-floating model te gaan, waarbij deelmobiliteitsoplossingen die verspreid over de openbare ruimte beschikbaar worden gesteld in het aanbod opgenomen worden. Er is met hubs gestart om op relatief kleine schaal en met een beperkt risico snel ervaring op te doen rondom de propositie naar de klant én rondom de omstandigheden waarbinnen het aanbod succesvol in de markt gezet kan worden. Een hoogstedelijke omgeving en populatie blijken noodzakelijk; een situatie waarin deelmobiliteit echt de logische keuze is, vanwege hoge bebouwingsdichtheden, parkeerdruk en mindset van de bewoners. Eveneens cruciaal is dat het aanbod dichtbij beschikbaar is voor veel potentiële gebruikers.

Hely werkt samen met de gemeenten waar de Hely-hubs gevestigd zijn. Enerzijds wordt samengewerkt bij de concrete realisatie van de hub (vergunningen), anderzijds wordt Hely ook betrokken bij het mobiliteitsbeleid van gemeenten door mee te denken over visies en ambities.



Gebiedsontwikkeling stationsgebied Utrecht

REALISATIE



Foto: bron: CU2030

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Gemeente Utrecht
- Ontwikkelaars

Succesfactoren:

- Zowel gemeente als private partijen, beleggers en ontwikkelaars, durfden maatschappelijke verantwoordelijkheid en risico te nemen om tot slimme mobiliteitsoplossingen te komen.
- Een langjarige plan-/gebiedsontwikkeling maakt het mogelijk om ook qua mobiliteits- en parkeeroplossingen mee te bewegen met maatschappelijke ontwikkelingen.

Uitdagingen:

- De gemeente is verantwoordelijk voor het opstellen van het (parkeer)beleid en bepaalt daarmee de juridische mogelijkheden. De gemeente kan op deze manier prikkels voor ontwikkelaars om mobiliteitsstrategieën anders te benaderen creëren
- De praktijk moet nog uitwijzen hoever de acceptatiegraad van de toekomstige bewoners en gebruikers van het vastgoed gaat. Welke parkeernormen vinden zij acceptabel en komt het gewenste gedrag ook daadwerkelijk tot stand?

In het stationsgebied rondom Utrecht Centraal wordt flink gebouwd. Bij de ontwikkeling van twee hoogbouwtorens, Wonderwoods en de SYP, is deelmobiliteit onderdeel van de planontwikkeling.

De SYP is onderdeel van Westflank Noord waar sprake is van een ontwikkeling van woontorens, kantoorgebouwen en een parkeergarage. De SYP is recent opgeleverd, maar de planvorming vond jaren geleden plaats. Hierdoor zijn de uitgangspunten van het parkeerbeleid gebaseerd op een plan uit 2003 en ondertussen gedateerd. Het toepassen van deelauto's werd simpelweg niet overwogen, waardoor deelconcepten uiteindelijk niet toegepast zijn

Er is geen blauwdruk die je toe kunt passen, er is maatwerk nodig om tot slimme mobiliteitsoplossingen te komen.



Wonderwoods, een mix van woningen, kantoorruimte en winkelruimte, is een ander verhaal. De ontwikkeling startte eind 2016 en op dat moment was de gemeente Utrecht als grondeigenaar in staat een tender uit te schrijven waarbij zij de ontwikkelaars uitdaagde om de parkeernormen los te laten en aan de slag te gaan met gereduceerde parkeernormen. De geselecteerde ontwikkelaar nam deelauto's en extra centrale fietsstallingen en -bergingen op in het mobiliteitsconcept. Hierdoor worden er maar 160 parkeerplekken gerealiseerd, waar 500 plekken voor een ontwikkeling met deze omvang en functies gebruikelijk is.

Door af te wijken van de traditionele manier van ontwikkelen, kon deelmobiliteit onderdeel worden van de gebiedsontwikkeling.

Foto: bron: Wonderwoods Development

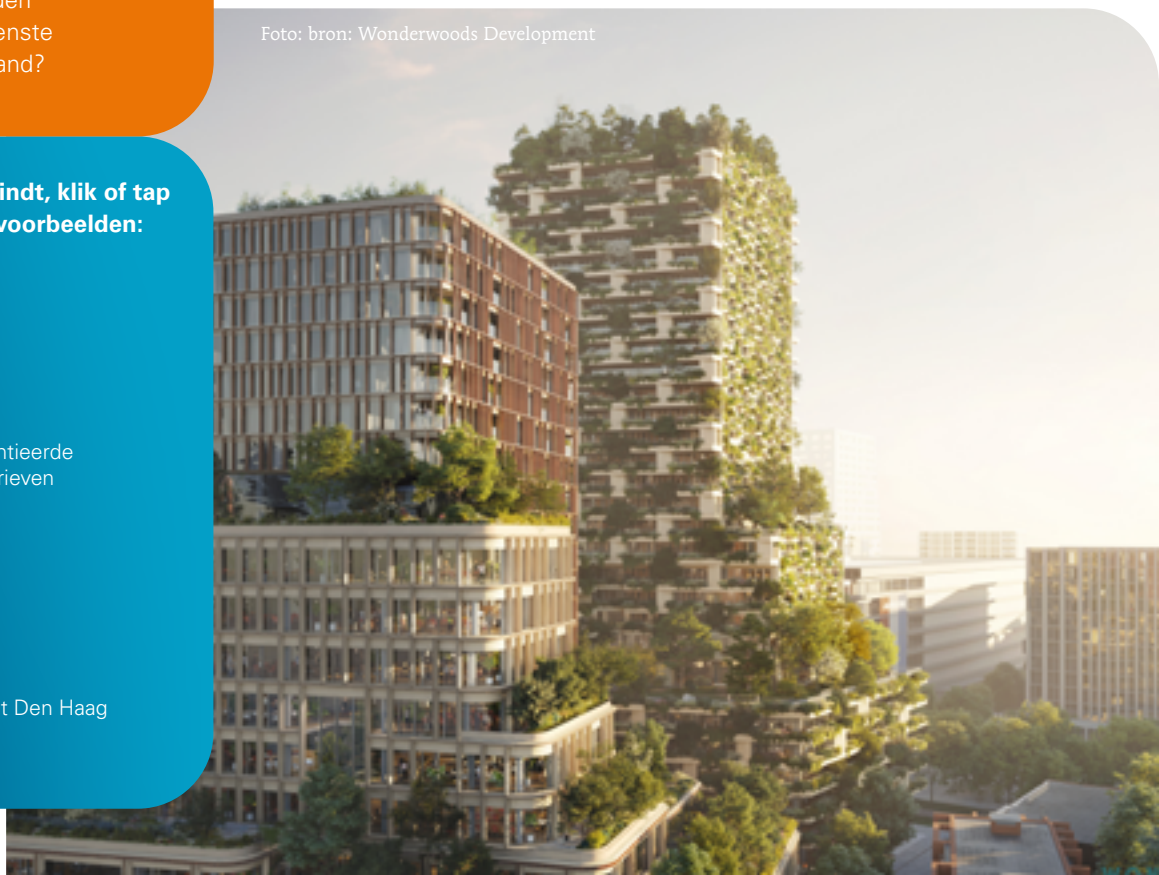
Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Superblocks Barcelona

Gedifferentieerde
parkeertarieven

Hello Zuidas

Binckhorst Den Haag



Gebundeld en schoon goederenvervoer door Goederenhubs Nederland

REALISATIE



Goederenhubs Nederland vertegenwoordigt een groep van zestien goederenhubs verspreid over ons land van Enschede tot Leiden. Deze hubs bundelen goederenstromen van, naar en binnen de stad (of regio) op verzoek van verzenders, vervoerders of verladers. Het betreft vooral klein-volume-leveringen: pakketten, of een enkele pallet of rolcontainer. Het zijn juist deze leveringen die het meeste transport binnen een gemeente veroorzaken: ongeveer 30% van het te vervoeren volume resulteert in ongeveer 70% van de goederenvervoerbewegingen. Juist die bewegingen wil Goederenhubs Nederland verminderen; dit heeft een enorme impact op de reductie van CO2 en luchtvervuiling. Na een jaar was het aantal vrachtwagenkilometers in het centrum van Nijmegen al verminderd met 5% en het aantal vrachtwagen stops met 7%.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Gemeenten en regionale overheden
- Leveranciers en afnemers (ondernemers in stedelijk gebied)
- Alle aangesloten hubs

Succesfactoren:

- Door een slimme combinatie van 'bottom-up' en 'top-down' kunnen goederenhubs floreren. Enerzijds moet de ondernemer van de goederenhub de stad en haar bewoners kennen. Anderzijds moet hij de verbinding met de lokale en centrale overheden zoeken.
- De samenwerking tussen de verschillende steden maken de goederenhubs aantrekkelijk voor vervoerders en verladers. Door deze samenwerking kunnen zij namelijk eenvoudig via de landelijke organisatie afspraken maken voor alle steden waar ze een oplossing zoeken. Daardoor behaalt één leverancier meteen impact in meerdere steden.

Uitdagingen:

- Gemeenten als opdrachtgever contracteren zodat ook de 'publieke' goederenstromen via de hub gebundeld worden en de gemeente daarmee het goede voorbeeld geeft.

Een probleem in je eigen stad, los je niet in je eigen stad op, maar door samenwerking op te zoeken met andere regio's.



Goederenhubs krijgen volume bij elkaar op de hub door contracten af te sluiten met partijen in de goederenketen (verzender, vervoerder, ontvanger). Een van deze partijen beslist dat de goederenstroom eerst naar de hub wordt vervoerd en dan pas, gebundeld, naar de eindontvanger. En omgekeerd worden goederen gebundeld opgehaald binnen de gemeente, naar de hub gebracht en vanaf daar in diverse richtingen naar eindontvangers vervoerd. Het bundelen van kleine volumestromen reduceert het aantal voertuigbewegingen en levert daarmee al veel maatschappelijke winst op. Daarbovenop laten de hubs goederen uitleveren en ophalen door schone voertuigen (biogas of elektrisch).

Goederenhubs Nederland en de gemeenten waar de hubs gevestigd zijn, zijn met elkaar in gesprek gegaan over de beleidsvoornemens van de betreffende gemeente. Zij kunnen elkaar versterken wanneer een gemeente haar logistiek beleid verduurzaamt, bijvoorbeeld door een zero-emissie-zone in te stellen. Hierdoor neemt de vraag naar slim en duurzaam goederenvervoer toe, waardoor een goederenhub kan floreren.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor nog een interessant voorbeeld:

KoMoDo Berlijn



Langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS)

REALISATIE



Langzaam Rijden Gaat Sneller' (LARGAS) is een integrale benadering voor de vormgeving van de openbare ruimte, waarbij onder meer verkeer, ruimtelijke ordening en milieuaspecten een rol spelen. De kern van dit concept is dat een lagere gemiddelde snelheid zal leiden tot een betere doorstroming en minder hinder door het autoverkeer, doordat auto's minder vaak stilstaan. Om LARGAS te realiseren worden dubbele rijstroken teruggebracht tot één rijstrook per richting. Ook verdwijnen onoverzichtelijke kruispunten; deze worden vervangen door voorrangspointjes. Als gevolg daarvan kunnen de meeste verkeerslichten verwijderd worden, zonder de veiligheid te verminderen. Uiteindelijk leidt de LARGAS-aanpak tot een betere doorstroming, grotere verkeersveiligheid, minder brandstofverbruik en minder emissies, schonere lucht en een efficiëntere en aantrekkelijkere inrichting van de openbare ruimte.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Gemeenten (o.a. Hilversum, Heemstede en Heerhugowaard)
- Provincies (o.a. Noord-Holland)
- Bewonersorganisaties
- Kennisplatform Verkeer en Vervoer
- CROW
- Veilig Verkeer Nederland

Succesfactoren:

- Integrale benadering zorgt voor een win-win-win op beleidsdoelstellingen en voor de verschillende gebruikers van de openbare ruimte.
- De LARGAS-principes sluiten uitstekend aan bij de toenemende focus op leefbare steden met een goede balans tussen automobilititeit en andere modaliteiten.

Uitdagingen:

- Integrale toepassing van de LARGAS-methodiek vraagt om zeer grote en daarmee kostbare aanpassingen van de weginrichting en openbare ruimte.
- De herinrichting van doorstroomroutes volgens de LARGAS-principes leidt tot tijdelijke overlast en de aanpassingen kunnen in eerste instantie ook uitgelegd worden als een verslechtering voor de automobilist. Er dient dus rekening gehouden te worden met het managen van weerstand.
- LARGAS is een integraal concept, dat uitgaat van een weginrichting die in sommige gevallen strijdig is met het concept Duurzaam Veilig. Dit vraagt om een zorgvuldige afweging.

Waar de LARGAS-methodiek is toegepast, is in het stedelijk en verkeerskundig ontwerp meer aandacht gekomen voor duurzame mobiliteit en de kwaliteit van de leefomgeving.



Hilversum was zo'n tien jaar geleden de eerste gemeente die grootschalig aan de slag ging met LARGAS en de gehele 'buitenring' inrichtte volgens deze principes. Verkeersdeelnemers en omwonenden profiteren daar nu van een betere doorstroming en minder hinder voor de omgeving. Gaandeweg is de LARGAS-weginrichting op steeds meer locaties toegepast, waaronder in Heemstede en Heerhugowaard. De vervanging van de Geinbrug op de N236 in de gemeente Driemond, inclusief de herinrichting van het wegnnet op en rond deze brug volgens de LARGAS-principes, won in 2018 de VIO-prijs voor het beste infra-ontwerp.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor nog een interessant voorbeeld:

Het nieuwe rijden



Meerijden met elkaar dankzij Duim Omhoog

REALISATIE



Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Plaatselijk Belang Heeg/
werkgroep Duim omHeeg
- Provincie Friesland
- Gemeente Súdwest-Fryslân

Succesfactoren:

- Fysieke liftplekken blijken succesvoller dan de app. De app is daarom niet meer in gebruik.
- Communicatie via lokale kanalen en momenten heeft geleid tot goede bekendheid.
- Ervaringsverhalen stimuleren het liften.

Uitdagingen:

- De gebruikte liftobjecten in Heeg zijn relatief duur. Bij een beperkt budget volstaat een eenvoudiger bord.
- De liftplek in Sneek blijft wat betreft bekendheid nog achter bij Heeg, dit geeft aan dat het lastiger is een dergelijk concept te communiceren naar een grotere doelgroep.
- Gebruikers zien voor zichzelf voornamelijk een rol als chauffeur en minder als lifter.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor nog een interessant voorbeeld:

Dorpsdeelauto Hoonhorst

Bewonersinitiatief Duim omHeeg faciliteert een liftstelsel voor inwoners en bezoekers van Heeg. Wanneer lifters bij een liftpaal staan kunnen autobestuurders hen een lift aanbieden tussen Heeg en Sneek. De mobiliteit van inwoners en bezoekers van Heeg wordt door dit initiatief vergroot. Mensen zonder auto hebben de mogelijkheid om mee te rijden en bovendien worden de gaten in het openbaar vervoer opgevuld. Ook daalt het aantal autoritten door lege plekken in de auto op te vullen met lifters. Een jaar na de opening in Heeg in 2017 bleek uit een enquête dat 95% van de bewoners en gasten van Heeg bekend is met het liftstelsel en bijna de helft van de ondervraagden minimaal één keer gelift heeft of een lift heeft aangeboden.

Wie op een van de daartoe bestemde plaatsen in Sneek, Ulst of Heeg gaat staan, krijgt eigenlijk altijd binnen 10 minuten een lift door mededorpsbewoners.



Zichtbaarheid, bekendheid en gemak zijn belangrijke praktische aandachtspunten. Bewoners werden op verschillende momenten op de hoogte gehouden van de voortgang van het initiatief via o.a. de lokale krant en huis aan huis flyers. Naast communicatie is het ook van belang dat de liftpaal en de lifter goed zichtbaar zijn voor weggebruikers. Daarbij moet de liftpaal goed bereikbaar zijn voor gebruikers.

Inmiddels zijn er ook drie liftpalen in Langweer en is Terherne eveneens bezig met een liftpalenplan. De naam van het initiatief is daarom veranderd van Duim omHeeg in Duim Omhoog.

Minder emissies door efficiënte bediening van bruggen en sluisen

AFGEROND



Door de zestig bruggen en sluisen in de provincie Groningen te koppelen aan een afstandsbedieningsnetwerk, worden deze voortaan bediend vanuit vier centrale posten. Dit maakt de bediening efficiënter. Dankzij data-uitwisseling is bekend waar schepen varen en kan de bediening hierop aangepast worden. Zo is makkelijk te berekenen wanneer het schip bij de volgende brug aankomt en kan men hierop anticiperen. Dit leidt tot minder brandstof- en energiever-spilling. De informatie wordt ook gebruikt om het wegverkeer beter te laten doorstromen. Zo staan er (op dit moment nog) proefborden langs de A7 met informatie over het openen en sluiten van de bruggen, zodat automobilisten ervoor kunnen kiezen om bijvoorbeeld de volgende afslag te nemen. Dit voorkomt opstoppingen in het wegverkeer, wat weer brandstof- en energiever-spilling tegengaat.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Provincie Groningen
- Rijkswaterstaat
- Gemeenten
- Waterschap

Succesfactoren:

- De ideeën vanuit de provinciale organisatie zijn meteen serieus opgepakt door Gedeputeerde Staten, waardoor de benodigde financiële middelen vrijkwamen.
- De diensten voor derden waren opgenomen in de businesscase, waardoor deze sluitend werd.
- Goede interne samenwerking binnen de provincie Groningen tussen Bediening en de Technische afdeling, waardoor het eindproduct steeds beter wordt.

Uitdagingen:

- In de bedieningsposten vergt het een andere manier van werken van het bedienend personeel.

Eens in het kwartaal wordt er een klankbordgroep georganiseerd om de samenwerking tussen Bediening en de Technische afdeling goed te laten verlopen.

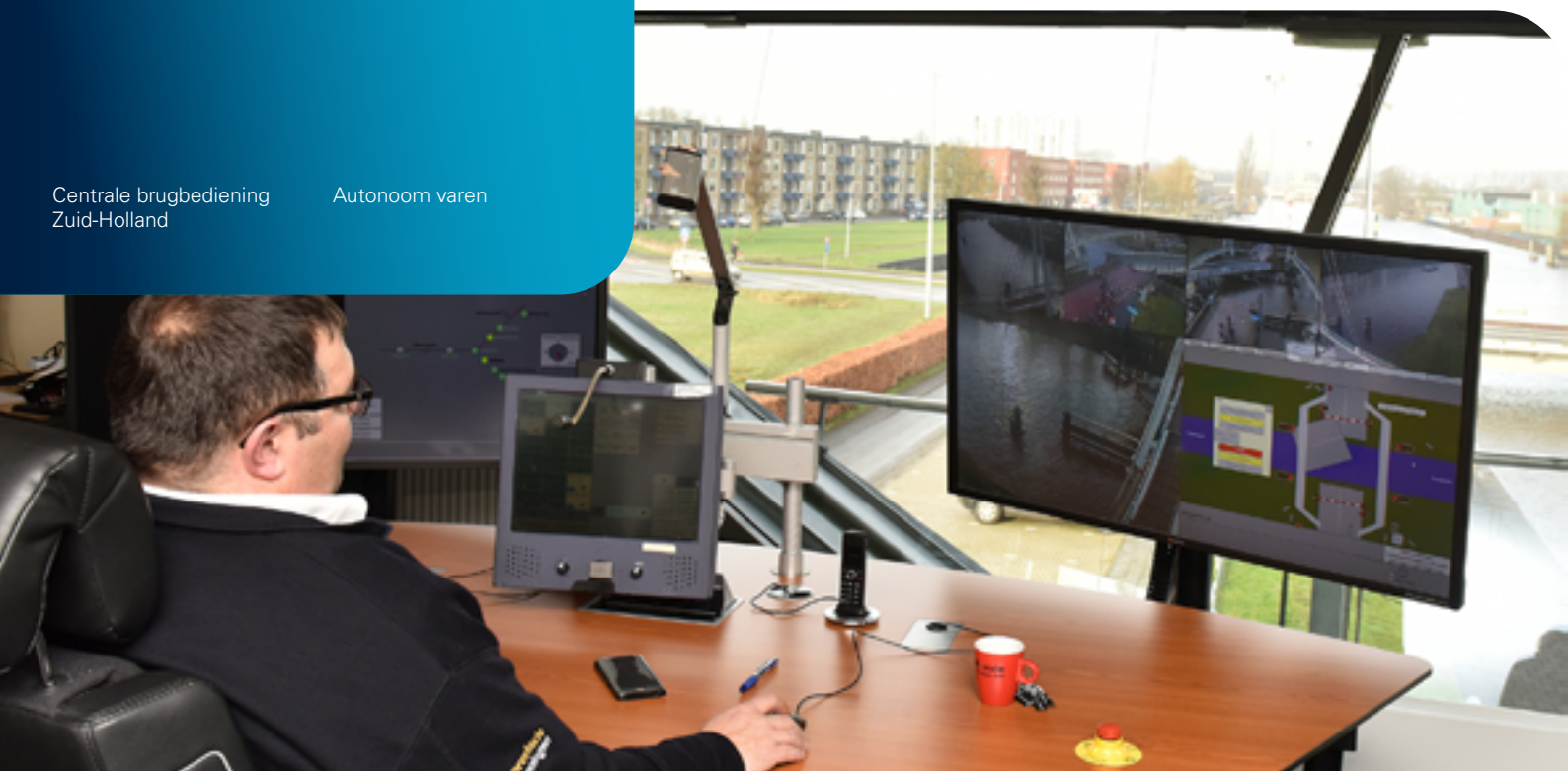


Het initiatief is afkomstig van de provincie Groningen, waar Beheer en Onderhoud de samenwerking is aangegaan met de Technische afdeling om tot digitale oplossingen te komen. Beheer en Onderhoud geeft aan wat zij ervaren in de praktijk en vanuit daar nodig hebben, de Technische afdeling onderzoekt vervolgens de mogelijkheden. De provincie bedient niet alleen bruggen van de provincie Groningen maar ook voor Rijkswaterstaat, een aantal gemeenten en waterschappen.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Centrale brugbediening
Zuid-Holland

Autonoom varen



Travel to campus the other way

(pilot mobiliteitsmanagement TU Delft)

AFGEROND



Stakeholders/samenwerkingspartners:

- TU Delft
- Gemeente Delft
- Bereikbaar Haaglanden
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
- Erasmus Universiteit
- Vervoerders en mobiliteitsdiensten

Succesfactoren:

- In het project werd de volle kracht van de TU benut door samenwerking van vastgoed en onderzoek. Het was een project van, door, voor, met en op de TU.
- De pilot kreeg veel steun van het College van Bestuur. Daardoor laat de TU zien echt achter de pilot te staan.
- Tijdens de hele pilot is flink ingezet op communicatie: nieuwsartikelen, flyers, trotters, banners en logo's op de grond.

Uitdagingen:

- Doordat de brug op de route naar de TU Delft in onderhoud was, duurde een bus- en OV-fietsrit langer dan gebruikelijk. Daardoor werd het gebruik van het openbaar vervoer minder aantrekkelijk.
- De tweede helft van de pilot speelde zich af in de herfst/ winter, wat het minder aantrekkelijk maakt om te fietsen of het ov te gebruiken.
- Er werd veel gevraagd van de deelnemers, zoals het bijhouden van gegevens over de gemaakte kilometers met de e-bike/OV, en het regelmatig invullen van enquêtes.

De afgelopen tien jaar is het aantal studenten aan de TU Delft met meer dan 50% toegenomen. Met daarnaast functies als horeca, sportverenigingen, woningen maar ook een groeiend aantal bedrijven wordt de campus maandelijks ongeveer een miljoen keer bezocht en dit aantal stijgt nog steeds. Om de campus veilig en duurzaam bereikbaar te houden, heeft de TU Delft een visie opgesteld rondom mobiliteit en bereikbaarheid. Dit houdt in bezoekers te faciliteren in hun vervoersbehoefte en tegelijkertijd zoeken naar een evenwicht met de ambitie om als universiteit CO2-neutraal te zijn in 2030, slim om te gaan met schaarse ruimte en middelen en het verminderen van het aantal auto's op de campus met 10%.

Ik ben zeer enthousiast, ik gebruik de e-bike vanaf de eerste dag en ben alle dagen op de fiets naar de campus gekomen. Altijd 25 minuten en veel ontspannender dan met de auto.

— deelnemer aan de pilot die inmiddels zelf een e-bike heeft aangeschaft.



Om duurzaam mobiliteitsgedrag te stimuleren, heeft de TU een van de grootste pilots ter wereld uitgevoerd. Doel: een breed scala aan duurzame alternatieven onderzoeken, deelnemers volgen en hun gedrag monitoren. Zo ontstaat bewustzijn en inzicht in de mobiliteitskeuzes van medewerkers en studenten, wat leidt tot effectieve maatregelen.



Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Fietsmaatjes

SLIMroosteren voor
betere bereikbaarheid
van de campus

Travel to campus the other way

(pilot mobiliteitsmanagement TU Delft)

In vier opvolgende blokken van acht weken werden deelnemers gevraagd de auto voor hun rit naar de campus te laten staan in ruil voor het kosteloos uitproberen van de volgende duurzame alternatieven:

- Een van de honderd e-bikes, die ook privé gebruikt mocht worden.
- Een OV-kaart met persoonlijk reistegoed, inclusief voor- en natransport (OV-fiets, e-step of P&R).
- Vaker thuiswerken en daardoor minder gebruik maken van de auto. De afdeling ICT bood hiervoor technische ondersteuning.

De pilot is afgerond en geëvalueerd. Vooral het gebruik van de e-bike bleek een succes. Naar aanleiding van deze optie veranderde bijna de helft van de deelnemers structureel zijn of haar reisgedrag. Aan de hand van de resultaten wordt gekeken of en zo ja hoe het mobiliteitsbeleid van de TU Delft structureel wordt aangepast.



Reflecterend en geluidsreducerend asfalt: GronDuFalt

REALISATIE



GronDuFalt+ ('Gron' staat voor Groningen, 'Du' voor duurzaam, 'Falt' voor asfalt en de + voor reflectie) is inmiddels op meerdere plaatsen in Groningen aangebracht, en is zowel reflecterend als geluidsreducerend.

In Adorp en Sauwerd stelden bewoners tijdens informatieavonden over de herinrichting van de bebouwde kom de vraag of het asfalt ook reflecterend gemaakt kon worden. Dit riep bij de provincie de vraag op of de geluidsreductie van het asfalt goed zou blijven door toevoeging van reflecterende stenen. In december 2015 begon PolyCiviel daarom in opdracht van de provincie aan de mengselontwerpen en onderzoeken naar een combinatie van lichtreflecterend en geluidsreducerend asfalt. Hierbij werd ook een Groningse aannemer betrokken om proefvakken met het mengsel daadwerkelijk aan te leggen en te kunnen testen. Na zo'n drie jaar monitoring van de lichtreflectie en stroefheid is de kwaliteit van het asfalt nog steeds voldoende. Inmiddels liggen er op meerdere plaatsen in de provincies Groningen, Drenthe en Utrecht wegen met dit mengsel. Binnenkort volgt ook Noord-Brabant.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Provincie Groningen
- PolyCiviel
- Oosterhof-Holman Infra

Succesfactoren:

- Proactief acteren van de provincie naar aanleiding van suggesties van bewoners heeft gezorgd dat de basis voor een oplossing werd gelegd. Het gezamenlijk dragen en verder ontwikkelen van het idee door met elkaar om tafel te gaan. Door open kennis te delen en samen na te denken over de knelpunten, konden deze ook gezamenlijk opgelost worden.

Uitdagingen:

- De exacte kosten voor het GronDuFalt+ waren lange tijd onduidelijk, wat leidde tot financiële onzekerheid. Op dit moment is GronDuFalt+ ongeveer 25% duurder dan gewoon asfalt, de kosten zullen echter afnemen naarmate GronDuFalt+ vaker wordt toegepast.
- In het begin was het onduidelijk of GronDuFalt+ tot meer veiligheid zou leiden. Dit vergde hogere investeringen aan de voorkant met onzekerheid over het resultaat.

Het initiatief GronDuFalt+ is een 'lichtend' voorbeeld van hoe je door krachten te bundelen samen tot innovatieve oplossingen kunt komen waar we met z'n allen profijt van hebben.



Dankzij GronDuFalt+ treedt een aantal duurzaamheidseffecten op. Zo is er minder straatverlichting nodig, waardoor de provincie tot 30% aan energie en kosten kan besparen op de openbare verlichting. Bovendien wordt er deels gebruik gemaakt van hergebruikte materialen voor de productie van GronDuFalt+. En door de lichte kleur van het asfalt wordt de temperatuur van het asfalt in de zomer niet zo hoog. Hierdoor ontstaan er minder sporen in het asfalt en is minder onderhoud aan de weg nodig. Tenslotte was het voor de provincie Groningen van belang dat de verkeersveiligheid gelijk zou blijven en deze lijkt zelfs verbeterd doordat de goede wegdekreflectie zorgt voor een beter contrast tussen weg en berm.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor nog een interessant voorbeeld:

Circulaire fietspaden



Schoner wegtransport door slimme verkeerslichten

REALISATIE



In de provincie Zuid-Holland kennen de Greenport West-Holland en het havengebied Rotterdam veel economische activiteit en veel vrachtverkeer. Door vrachtwagens in een konvooi (twee tot drie trucks) op drukke wegen prioriteit te geven bij intelligente verkeerslichten (iVRI's), verbetert de doorstroming en kunnen verkeersknelpunten worden ontlast. Doordat de vrachtwagens minder remmen en optrekken, daalt het brandstofgebruik aanzienlijk. Dat betekent een flinke kostenbesparing voor de logistieke sector, lagere CO₂-uitstoot en minder slijtage van asfalt. Ook vergroot deze manier van rijden het comfort voor de chauffeurs en de veiligheid.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Provincie Zuid-Holland
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
- VNO-NCW West
- Private partijen (logistieke sector en ICT)

Succesfactoren:

- Intensieve samenwerking tussen de logistieke sector en publieke partijen.
- Er is voor alle betrokken partijen winst te behalen.
- Doordat het een learning-by-doing proces is, wordt de potentie van het project direct zichtbaar en wordt er veel praktijkervaring opgedaan.

Uitdagingen:

- Het is van groot belang om alle stakeholders geïnformeerd, enthousiast en betrokken te houden gedurende het hele proces. Zo zijn vroege-ochtendsessies belegd om het goede gesprek over de mogelijkheden en wensen van de chauffeurs (eindgebruiker) te voeren.
- Smart-mobility-projecten zijn soms technisch taai. Relatief klein beginnen vergroot de kans op succes, waarna er kan worden opgeschaald.
- Voor landelijke opschaling van het project is het van belang om bestaande standaarden over prioritering landelijk af te stemmen.

Begin met het erkennen en herkennen van elkaars belangen en zoek dan naar het gedeelde belang.



De vrachtwagens van de deelnemende vervoerders zijn voorzien van connected technologie en software om communicatie met de iVRI's mogelijk te maken. De iVRI detecteert het aankomende verkeer en geeft het konvooi van vrachtwagens prioriteit. De chauffeurs krijgen via hun boardcomputer of telefoon melding over de adviessnelheid om groen licht te krijgen. Daarnaast ontvangen chauffeurs met de nieuwe software op maat informatie over files, wegwerkzaamheden en maximumsnelheid. Deze vorm van informatie-uitwisseling is mogelijk door het integreren van overheidsdata in logistieke systemen. De data-uitwisseling tussen de logistieke sector en de wegbeheerder maakt uiteindelijk ook een betere beïnvloeding van verkeersstromen mogelijk.

De eerste route met drie slimme verkeerslichten is in december 2019 in gebruik genomen (N209 bij Bleiswijk). In 2020 volgen meer routes met in totaal veertig iVRI's, waarop veel meer trucks met connected technologie zullen gaan rijden.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Talking Logistics

Slimme verkeerslichten
Julianaplein



SLIMroosteren voor betere bereikbaarheid van de campus

AFGEROND



Om de ochtendspits rond de Nijmeegse campus te verminderen, hebben de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen (HAN) en de Radboud Universiteit hun eerste colleges een kwartier verschoven. De universiteit begint sinds september 2018 om 8.30 uur, de HAN om 9.00 uur in plaats van beide om 8.45 uur. Hierdoor zijn de bussen, treinen en fietspaden rondom de campus Heijendaal een stuk rustiger geworden tijdens de spits.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Hogeschool van Arnhem en Nijmegen
- Radboud Universiteit en UMC
- ROC Nijmegen
- Gemeente Nijmegen
- Provincies Gelderland en Limburg
- Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
- OV-partners
- Studentenvakbond AKKU

Succesfactoren:

- Vanuit verschillende argumenten van de belanghebbenden is naar een gezamenlijk belang toegewerkt, namelijk het verminderen van de drukte in de spits.
- Succesvolle inzet van Big-Data analyse op het gebied van mobiliteitsknelpunten en roosters.
- Door het doorrekenen van dertien scenario's kon de aanpak onderbouwd worden met feiten.
- Potentiële (emotionele) beren op de weg zijn vooraf herkend en weerlegd.

Uitdagingen:

- Het bestuurlijk commitment voor het schuiven in college-uren was in eerste instantie beperkt.
- Vooraf de juiste data en betrouwbare analyses verkrijgen.

De Hogeschool van Arnhem en Nijmegen en de Radboud Universiteit hebben de handschoen opgepakt en laten zien dat de bereikbaarheid van de campus met een gezamenlijke aanpak veel slimmer kan.



De Projectgroep Duurzaam Bereikbaar Heijendaal startte dit initiatief in 2016 en werkt nog verder aan plannen voor het verduurzamen van de mobiliteit op de campus. De projectgroep telt twaalf organisaties zoals onderwijsinstellingen, het ziekenhuis, overheden en vervoerders. Samen werken zij aan een betere bereikbaarheid van de campus, reductie van CO2-uitstoot en verkeersveiligheid rond de campus. Studenten worden gestimuleerd om op een duurzame manier naar de campus te reizen (fiets/OV). Door het SLIMroosteren zijn treinen en bussen rustiger. Zo is de piek in de trein vanuit het zuiden naar Heijendaal met 40% verlaagd en die in treinen naar Nijmegen Centraal met 14%. Ook zijn de fietspaden rustiger, waardoor minder opstoppingen ontstaan en de verkeersveiligheid toeneemt.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Groningen Bereikbaar

Travel to campus
the other way





Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Metropoolregio Eindhoven
- Gemeenten Eindhoven, Best, Veldhoven, Son en Breugel en Waalre
- Provincie Noord-Brabant
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat
- Kennisinstellingen
- Máxima Medisch Centrum Eindhoven
- Fietsersbond

Succesfactoren:

- Het commitment van alle partijen om de Slowlane te realiseren
- De Quadruple Helix benadering door samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven, kennisinstelling TU/e en gebruikers

Uitdagingen:

- Het bereiken van consensus over de uitgangspunten, randvoorwaarden en inrichtingseisen van de Slowlane
- De afstemming tussen overheden in uitvoeringsfase en beheerfase is uitdagend door de grote hoeveelheid aan diverse partijen

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Snelfietsroute Groene Corridor

Metropolitane fietsroutes

Sterfietsroutes

Fixing the Link – Abellio

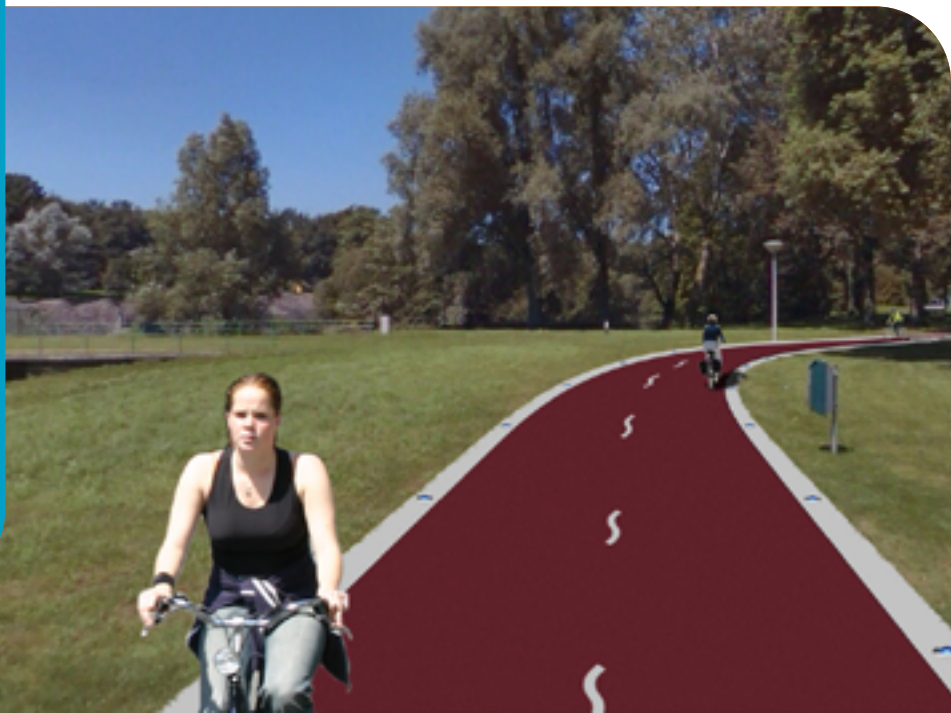
Om het internationaal concurrerende vestigingsklimaat van de Brainport regio, rondom Eindhoven, te versterken is de gebiedsvisie “Brainport Avenue” opgesteld. De snelfietsroute Slowlane is een van de ruimtelijke dragers van de totale gebiedsontwikkeling. De Slowlane is 32 kilometer lang, ligt in 4 gemeenten en verbindt de economische toplocaties van de Brainport regio op de snelste en meest duurzame manier met elkaar. De snelfietsroute is ruim vier meter breed, zoveel mogelijk conflictvrij, heeft een eenduidige en hoogwaardige uitstraling en bewegwijzering: een vrij liggend fietspad in het groen, dat voor een groot deel parallel loopt aan de A2 (de fastlane).

Uitstekende fietsverbindingen binnen de Brainport regio dragen bij aan de bereikbaarheid én aan het creëren van een leef- en werkomgeving met internationale allure.



De Slowlane biedt diverse aansluitingen op het netwerk van (regionale) snelfietsroutes en primaire fietsroutes, voorziet in belangrijke ontbrekende schakels tussen stad en buitengebied en levert zo een bijdrage aan de gemeentelijke doelstelling om het fietsgebruik met 20% te laten groeien. Naast de fiets zijn ook aanverwante voertuigen, zoals de e-bike, speed bike, ligfiets, velomobiel, flow e.d., welkom zijn op de Slowlane. De belangrijkste doelgroepen fietsers die gebruik maken van de Slowlane zijn forensen,, recreanten en wielrenners.

Inmiddels is circa 24 kilometer van de Slowlane gerealiseerd. De resterende delen worden uiterlijk in 2021 in gebruik genomen.



ikwilvervoer.nl: verbeteren van inzicht in en gebruik van mobiliteitsopties

REALISATIE



Veel kleinschalige ov-alternatieven laten zich niet integreren in een reisplanner, omdat er bijvoorbeeld geen vaste dienstregeling bestaat of omdat het initiatief er niet in slaagt de reisinformatie in het juiste format aan te leveren. Het platform ikwilvervoer.nl, is in 2015 ontstaan op initiatief van Regiotaxi Noordoost-Brabant in samenwerking met GoAbout, wil hier een oplossing voor bieden. De website biedt inzicht in alle beschikbare mobiliteitsopties op gemeentelijk niveau in Gelderland, Overijssel, Limburg en Noord-Brabant.

Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Provincies en gemeenten in Noord-Brabant, Gelderland, Limburg, en Overijssel
- Regiotaxi Noordoost-Brabant
- GoAbout
- (Deel)mobiliteitsaanbieders

Succesfactoren:

- Er is een kopgroep opgericht waarin een aantal provincies samenwerkt om van ikwilvervoer.nl een landelijk platform te maken.
- Ikwilvervoer.nl kent een platte en lichte organisatiestructuur, dat betekent weinig overhead en veel daadkracht
- Ikwilvervoer.nl wordt ondersteund door gemeenten, regio's en provincies

Uitdagingen:

- De marketing ligt bij individuele partners en varieert daardoor.
- De platte organisatiestructuur is niet te handhaven wanneer ikwilvervoer.nl een landelijk platform wordt.
- Niemand is echt verantwoordelijk voor de groei naar andere regio's.

De ambitie is om de reisopties in heel Nederland inzichtelijk te maken. Daartoe klopt ikwilvervoer.nl aan bij provincies en gemeenten die nog niet aangesloten zijn.



Het beter inzichtelijk maken van het volledige mobiliteitsaanbod stimuleert het gebruik van de beschikbare opties en vergroot tegelijkertijd de bereikbaarheid van de gemeenten in de deelnemende provincies. De reiziger krijgt een compleet overzicht van de vervoersmogelijkheden per openbaar vervoer, buurtbus, trein, OV-fiets, huur-of deelauto, regiotaxi, vrijwilligersvervoer, kleinschalig vervoer, eigen auto of taxi. Doordat het platform de drempel verlaagt om gebruik te maken van (kleinschalig) OV draagt ikwilvervoer.nl bij aan verduurzaming van mobiliteit. Daarnaast biedt het platform ook een reisplanner. Hiermee kan de reiziger steeds gemakkelijker de beste (combinatie van) vervoersoplossing(en) kiezen én bestellen.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Hely

GoAbout



Superblocks Barcelona: verminderen van mobiliteit en verbeteren van de leefbaarheid

UITVOERING



Stakeholders/samenwerkingspartners:

- Gemeente Barcelona
- Bewoners(organisaties)

Succesfactoren:

- Uitgebreide burgerparticipatie als fundamenteel onderdeel van de ontwerp- en implementatiefase.
- Integrale aanpak die rekening houdt met de diverse stedelijke beleidsdoelen en belangen.
- Naast de creatie van de superblocs worden ook ondersteunende initiatieven gerealiseerd, zoals de aanleg van fietspaden en aanpassing van het openbaar vervoer aanbod

Uitdagingen:

- Zorgvuldige toepassing met draagvlak vraagt op de schaal van Barcelona flink wat tijd en inspanning.
- Het realiseren van het totaal aan beleidsambities vraagt naast de benodigde budgetten om een gecoördineerde aanpak op het niveau van de totale stad en over beleidsdomeinen heen.

Als je dit voorbeeld interessant vindt, klik of tap dan hier voor meer interessante voorbeelden:

Superblocks zijn kleiner dan een woonbuurt, maar groter dan een woonblok. Het verkeer rijdt tussen de blokken door en autoverkeer binnen het blok is alleen toegestaan voor bewoners. Binnen de blokken krijgen voetgangers prioriteit, gevolgd door fietsers en openbaar vervoer, zodat de straten ontmoetings- en recreatieplaatsen kunnen zijn. Hierdoor neemt niet alleen de luchtkwaliteit toe, maar ontstaat er ook meer ruimte voor groen. Op deze wijze wordt de ruimtelijke omgeving en kwaliteit van leven in de stad verbeterd. Het superbloc-systeem maakt wegen in de stad grotendeels autovrij en geeft deze als het ware terug aan de bewoners.

Juist in (binnen-)steden met een hoge dichtheid, zoals Barcelona, is het zeer noodzakelijk om ruimte te heroveren op de auto. De ruimte die van oudsher aan de auto gegeven is, staat niet in verhouding tot haar relatief beperkte bijdrage aan de stedelijke mobiliteit.



Bij het implementeren van de superblocs in verschillende wijken in Barcelona kunnen bewoners via participatieprocessen meedenken over de inrichting ervan. Op deze manier worden de kenmerken van het gebied en de specifieke behoeften van de buurt meegenomen in het ontwerp. Op dit moment zijn er 3 superblocs geïmplementeerd, maar in totaal staan er 503 gepland in Barcelona.

De verwachte effecten zijn indrukwekkend. Zo wordt naast een afname van het autogebruik met ruim 20%, een reductie in het aantal verkeersdoden verwacht en een toename van gezonde leefstijlen gebaseerd op meer bewegen. Gecombineerd met een forse verbetering van de luchtkwaliteit verhoogt dit de gemiddelde levensverwachting van de inwoners van Barcelona met ruim een halfjaar.

Het principe van superblocs, waarbij hoofdassen aangewezen worden en daarmee andere delen van het gebied autoluw gemaakt worden is ook goed toepasbaar in Nederlandse context. Dit wordt al gedaan, maar nog niet op de schaal van een volledige binnenstad zoals in Barcelona.

Inspiratiegids DUURZAME MOBILITEIT

REGIONALE MOBILITEITSPROGRAMMA'S

Met dank aan alle partijen die hebben bijgedragen aan de totstandkoming van deze inspiratiegids:



Voor meer informatie:



Berenschot