



Verkeerskunde.

VAKVISIE

VAKKENNIS

VAKMENS



Steven van Eijck voelt de plicht
een betere wereld achter te laten
Corona, (grond)rechten
en draagvlak

Retailverkeer:
interactie tussen
economie, mobiliteit,
logistiek en leefbaarheid



NATIONAAL VERKEERSKUNDE CONGRES

Online: 29 oktober 2020 en 4 februari 2021 **Live:** 20 mei 2021

Het Nationaal Verkeerskundecongres is hét jaarlijkse alomvattende vakcongres voor én door verkeerskundigen, mobiliteitsspecialisten en -generalisten. Dit jaar wordt het congres online gevierd, in twee delen. En als het weer kan ontmoeten we u graag fysiek in mei 2021 voor excursies en een borrel. Voel de kracht van uw vak en vakgenoten.

Ontvang gratis het boek Mobiliteit ontmoet Filosofie

Als u zich aanmeldt voor het Nationaal verkeerskundecongres, sturen wij u het boek Mobiliteit ontmoet Filosofie met plezier gratis toe. **Let wel: op = op.**



Meld u nu aan voor het NVC2020:

www.nationaalverkeerskundecongres.nl/inschrijven



organisatie:

 **acquirepublishing**
WIJ VERBINDEN

 **Verkeerskunde.**
VAKVISIE VAKKENNIS VAKMENS

 **kennisplatform**
CROW

gastheer:

 **Provincie**
Noord-Holland



‘Mijn ultieme droom is om in het buitengebied conflicten tussen landbouwvoertuigen en fietsende scholieren te voorkomen’

SANDRO VLUG

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid: Verkeerskunde volgt sinds 2019 verkeerskundigen die in hun gemeente werk maken van verkeersveiligheid in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, SPV. Lees de wegdromen van Sandro Vlug van de gemeente Hardenberg op

Ontdek samen met ons hoe technologie een veilige, duurzame en efficiënte mobiliteit mogelijk maakt.



Waaronder de logistieke sector steeds belangrijker wordt

Transportbedrijven verzamelen een schat aan waardevolle gegevens - business intelligence - die kunnen worden gebruikt om hun bedrijfsvoering te verbeteren.

LEES MEER

8 september 2020

Ritplanning & -optimalisatie
Transport & Logistiek



Slimme verkeerslichten laten het verkeer in Taipei doorstromen

De stad Taipei maakt nu gebruik van slimme verkeerslichten om de doorstroming van het verkeer te optimaliseren en de uitstoot en vertragingen van voertuigen tot een minimum te beperken.

LEES MEER

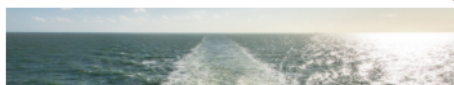
6 augustus 2020

Stad & Mobiliteit

Ontdek samen met ons hoe technologie een veilige, duurzame en efficiënte mobiliteit mogelijk maakt.

Bezoek onze PTV Blog website
 Nieuws en ontwikkelingen over transport en mobiliteit van morgen

blog.ptvgroup.com



advertenties

ARMADA *mobility*

an ANDUS group company



WasteMate: zelfpersende afvalbak

Deze slimme afvalbak rekt af met rondslingerende rommel, een onverzorgd straatbeeld en ongedierte. Ze beschikt over moderne en duurzame technieken die van de afvalinzameling in uw gemeente een fluitje van een cent maken.

Kenmerken:

- Op zonne-energie aangedreven en ingebouwde sensoren
- Monitoring via smartphone of pc, ter plekke én op afstand
- Verlaging CO²-uitstoot door efficiënte afvalinzameling
- Aanzienlijke verlaging van de inzamelingskosten
- Hufferproof door robuuste behuizing
- Eenvoudig te bedienen, ter plekke en op afstand
- Verkrijgbaar in 120, 200 en 240 liter

Heeft u interesse in een WasteMate? Neem contact op via 030 - 246 95 00 of stuur een e-mail naar sales@armadamobility.nl.

DOSSIER RETAILVERKEER

21

Gasthoofdredacteur Giuliano Mingardo (wetenschappelijk onderzoeker bij het Erasmus Centre for Urban, Port en Transport Economics aan de Erasmus Universiteit) benadrukt de twee-eenheid van mobiliteit en retail - in een spanningsveld dat door corona nog versterkt is. Ons dossier reserveert de linkerpagina's voor internationale ervaringen met het Europese project RESOLVE, dat zich richt op verduurzaming van retail-gerelateerde mobiliteit, met ter rechterzijde visies op de retail zelf.

VAKKENNIS

Tussentijds verschenen: Studie naar AI-gedragskeuzemodellen; een pleidooi voor meer aandacht voor lopen en zes dogma's over (on)veilige snelheden

6

Nationaal verkeerskundecongres: oproep om mee te denken en drie genomineerde papers

8

Ongevalinformatie via SEH- en ambulancedata

14

Voorkom extra vervoersarmoede door MaaS

16

Veiliger fietspaden door kundig markeren

18

Uit de journals: Lessen van grote verstoringen, verhandelbare rechten, tol en ov-tarieven

32

Zo krijg je verkeersveiligheid op de agenda

35

Nut en noodzaak van parkeercapaciteits-updates

36

Inzet van e-trucks is haalbaar, blijkt uit Duits iHub-onderzoek

43

Een elektrische auto? Dan ook zonnepanelen

45

VAKVISIE

Van 50 naar 30 - maar niet overal! Praat u mee?

34

Blog Michiel Brouwer: De vogelvrije voetganger

38

Blog Berry den Brinker: Beren op de terugweg naar loopruimte

40

Blog Bram Cazius: Missen we inspiratie, bevlogenheid en durf?

41

Rondetafelgesprek: Tijd om het ov-systeem te herijken

42

Juridische blog Herbert Korbee: Corona en (grond)rechten

44

VAKONTWIKKELING

GNMI op koers

39

INTERVIEW

Spraakmaker Steven van Eijck, 'meester in goede werken'

10

RUBRIEKEN

Wegdromen: Sandro Vlug, Hardenberg

3, 13

Virtuele Reis door de Wereld vanuit Göteborg

46

Colofon

50

Stap je vooruit, of keer je om?

Wat leren we plots veel: thuiswerken, de wezenlijke waarde van wandelen, fietsen en – ook heel even - de waarde van een mooie, schone lucht. Tegelijkertijd: het gemis aan een vriendschappelijke knuffel of een warme hand. Wie weet nog hoe dat voelt?

We lijken wel gekatapulteerd naar een nieuwe werkelijkheid in de kern van onze oude wereld. Er is al veel over gezegd en er wordt nog steeds veel over geschreven. Hele reeksen nieuwe boeken, dan wel herdrukken met een corona-update.

Interessant is het kruispunt waarop je als individu, als organisatie, als vakgroep en als samenleving komt te staan: stap je vooruit, of keer je om?

In dit nummer is het thema Retail(verkeer). Een sector waar klappen vallen, maar waar ook interessante lessen uit te leren zijn: de supermarkt moest openblijven, de horeca kon op slot. Het zorgpersoneel moest door, het onderwijs werd digitaal. Even kregen we een kijkje in wat er uiteindelijk echt toe doet; in de economie én in de mobiliteit.

We willen dus écht bewegen; als we plotseling geen (verre) bestemmingen meer hebben om er de auto, de trein of het vliegtuig voor te nemen, dan gaan we dus (domweg) lopen of fietsen. Alles liever dan binnen blijven en niet bewegen.

Interessant is dan de vraag waar je als individu, organisatie, vakgroep en samenleving vanaf nu in gaat investeren: in de mobiliteit die je zou willen als de omstandigheden je dit toestaan (vakantievluchten, fysieke congressen, mondiale zakenreizen) of in de nabije én digitale mobiliteit die je, als het er op aankomt, écht nodig hebt om te ademen, te leven, te leren. En dan kom je ook op 'het goede doen'. Een spontane serie in Verkeerskunde dit jaar, die meer dan verwacht op zijn plaats valt. En, richting geeft...

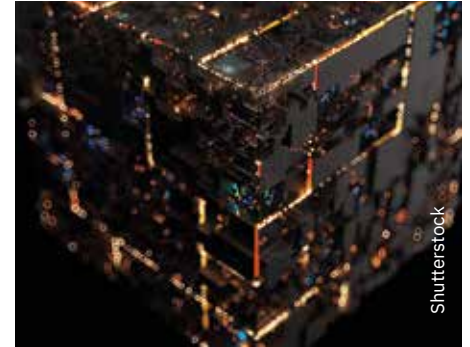
Nettie Bakker,
hoofdredacteur



Inzicht in **de black box** van AI-gedragskeuzemodellen

Gezichtsherkenning bij het nemen van foto's met je smartphone, zoekmachines en aanbevelingsystemen op streamingdiensten: artificiële intelligentie beïnvloedt dagelijks onze keuzes, zonder dat we begrijpen hoe dat werkt. Maar gaat het om overheidsbeslissingen dan moeten de modellen waarop het beleid is gebaseerd wel volledig transparant zijn. Ahmed Alwosheel onderzocht hoe je vertrouwen in artificiële neurale netwerken kunt vergroten wanneer deze worden gebruikt om menselijk (mobiliteits)gedrag te begrijpen. Hij promoveerde op 10 juli op dit onderwerp aan de TU Delft.

Redactie



Statistische keuzemodellen worden al tientallen jaren gebruikt om keuzegedrag mee te voorspellen in de mobiliteitssector en in andere domeinen. Traditioneel zijn zulke modellen gebaseerd op gedragstheorie, zoals de theorie van de nutsmaximalisatie: het idee dat mensen rationeel zijn en dus altijd zullen kiezen voor het alternatief met de grootst mogelijke behoeftebevrediging. Zo gaat zo'n model bijvoorbeeld uit van vooraf vastgelegde relaties tussen kosten of de duur van een reis en het nut dat een bepaald vervoersmiddel oplevert. Dat maakt de werking van het model transparant.

Black box

Een recente ontwikkeling in het gedragsmodelenveld is het gebruik van modellen die niet theoriegedreven, maar datagedreven zijn, ofwel op artificiële intelligentie gebaseerd zijn. Bij datagedreven modellen laat je veronderstellingen over hoe mensen keuzes maken achterwege en gaat het model zelf op zoek naar de relaties in de data. Het voordeel is dat complexe processen er vaak goed mee voorspeld kunnen worden. Een nadeel is dat je niet precies weet waar de voorspellingen op gebaseerd zijn. Het is dit black box-fenomeen dat het gebruik van

datagedreven modellen in sommige domeinen nog in de weg staat. Alwosheel laat in zijn proefschrift zien hoe je beter inzichtelijk kunt maken waar de voorspellingen in artificiële neurale netwerken op gebaseerd zijn.

Op verkeerskunde.nl/artikel/hond-of-kat-inzicht-in-de-black-box-van-ai-gedragskeuzemodellen leest u het hele artikel met een link naar het proefschrift van Ahmed Alwosheel.

Veilige snelheden, zes dogma's waarom het

Geïnspireerd door het boek 'Het recht van de snelste' van Thalia Verkade en Marco te Brömmelstroet doet Rico Andriesse (Goudappel Coffeng) in een blog een poging te begrijpen "Waarom we doen wat we doen, en wat we (dus) kunnen veranderen". Hij ziet zes dogma's die verandering in de weg zitten



RICO ANDRIESSE
GOUDAPPEL COFFENG

1 Liever niet te veel maatregelen

We lijken wel bang om te komen tot een waardige, veilige straatinrichting waar een veilige snelheid wordt afgedwongen. Maar als we de onderste categorie op orde hebben, ook voor de meest kwetsbaren, dan worden de keuzes op de 'bovenliggende' wegen ook veel gemakkelijker...

2 Minimum = maximum

Als een weg eenmaal een snelheid of status heeft meegekregen, hebben weggebruikers het

idee dat ze dit recht moeten kunnen benutten. Zo wordt de maximumsnelheid al snel een minimumsnelheid.

3 We moet concurreren

Omdat het niet lukt de auto zelf te ontmoedigen, moeten ook de bus, trein en fiets steeds sneller en directer, ook op plekken waar dat niet handig is. Het leidt tot een perverse prikkel naar steeds maar sneller, zonder ooit achterom te kijken of we ook kunnen afwaarderen.

4 Een netwerk moet gesloten zijn

Een ideaal verkeersnetwerk vormt een samenhangend, gesloten geheel met een logische opbouw, lekker veel voorrang en een eenduidige hoge snelheid. Dit leidt ertoe dat we traveren realiseren die simpelweg uitnodigen om 80 te rijden in plaats van 50; dat we wel vragen om langzamer te rijden, maar het niet vertellen met ons wegontwerp.

Hoezo fietsafstand?

Het CBS meldt dat de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde basisschool in Nederlandse steden op de fiets 600 meter is, in Amsterdam zelfs 400. Hoezo fietsafstand? Waarom? Die 600 meter is toch loopafstand? Zo'n 10 minuten wandelen als je echt de tijd neemt. Gaat Nederland gebukt onder een systematische fietsfetisj?

Walther Ploos van Amstel, Hogeschool van Amsterdam

Lopen staat onderaan de pikorde bij het nadenken over betere, gezondere en veilige oplossingen. Oplossingen die weinig kosten. Er zijn geen brede fietspaden voor nodig, geen enorme fietskelders en de buurt wint aan sociale cohesie. Lopen is bovendien veiliger.

In de nabijheidsstatistiek berekent het CBS de gemiddelde afstanden tussen woningen en voorzieningen zoals huisartsen, bibliotheken en scholen. Veilig Verkeer Nederland stimuleert schoolgaande kinderen om te voet of op de fiets naar school te komen en pleit voor een autoluwe, of nog liever, autovrije schoolomgeving.

Natuurlijk moeten kinderen leren fietsen. En, natuurlijk is de fiets een prima oplossing voor al die korte autoritjes. Maar, lopen biedt met de Nederlandse stedelijke nabijheid van scholen, ov-punten, horeca, winkels en werk nog veel kansen voor verdichtende steden. Geef de voetganger de ruimte.

Op verkeerskunde.nl/blog leest u de integrale blog van Walter Ploos van Amstel

ons nog niet lukt

5 Voorrang voor auto's is veiliger

Een rotonde waar fietsers op alle acht oversteeken moeten wachten kent doorgaans minder ongevallen dan een met een mooi rond fietspad in de voorrang. Het probleem is dat als we auto's die voorrang blijven geven, we eindigen met fietsers en voetgangers met helmen en fluo-hesjes die omfietsen naar een verkeerslicht.

6 Tijd is geld

Een hogere snelheid biedt ons de mogelijkheid om in dezelfde tijd verder te reizen. Hierdoor zijn we dus niet sneller op onze bestemming, maar alleen net zo snel verder weg. Waar ligt dan het optimum? Laten we morgen starten om: onze snelheden en de bijbehorende inrichting te kiezen op basis van echte veiligheid voor iedereen, te beginnen met de onderste categorie.

Lees de hele blog op: verkeerskunde.nl/blog.

Ook meepraten en meedenken over fiets en voetganger?

Op 19 november vindt het tweede deel plaats van het digitale Nationaal Fietscongres 2020, op 27 mei 2021 gevolgd door een fietstocht én netwerkborrel.

nationalefietscongres.nl

Op 8 oktober wordt het Nationaal Voetgangerscongres gehouden, deels digitaal, deels in Leeuwarden.

nationalevoetgangerscongres.nl.

advertentie

OP WEG NAAR RUIMTE VOOR FIETSERS ÉN VOETGANGERS

☎ 024 420 00 65
☎ 06 3636 69 45
✉ info@loenderslootgroep.nl
🌐 www.loenderslootgroep.nl

Loendersloot
mobility connected

Vakbeweging NVC: Denkt u mee over uw vakgebied?

Wat is uw vakgebied? Welke impact heeft uw vakgebied op de samenleving? Wat zijn de gamechanges van nu waar het vakgebied als geheel en u als professional in het bijzonder het beste uit kunnen halen?

Uw 'eigen' Nationaal verkeerskundecongres (NVC) wil nóg meer het vakgebied verkeer, vervoer en mobiliteit verbinden en ontwikkelen. Niet alleen door vakkennis en vakervaringen uit te wisselen via papers en pitches, maar nu ook door jaarlijks aandacht te besteden aan het interactief delen van visies op het vakgebied zelf.

Vakbeweging

Met deze stap willen Verkeerskunde en CROW het NVC transformeren tot een actieve, kundige en gepassioneerde vakbeweging. Tot een jaar-

lijkse ontmoeting van professionals op alle schaalniveaus en aanpalende disciplines om samen de tijdgeest te pakken, samen de grote lijnen te zien, samen de uitwerking te verkennen en samen te bepalen waar we in het komende jaar de schouders onder willen zetten.

Uitvraag: blog

We starten deze 'vakbeweging' met de eerste uitvraag aan u, vakprofessional, om uw visie op uw vakgebied verkeerskunde/mobiliteit te beschrijven in een blog. Wij vragen u om in 200

tot 800 woorden uw indruk te geven van de meest wenselijke ontwikkeling en impact van uw vakgebied.

U mag hierin ingaan op de actualiteit: hoe houden we de positieve bijvangst van de coronamaatregelen vast? Of op de nabije toekomst: hoe bouwen we een miljoen woningen en bieden we alle inwoners voldoende mogelijkheden om zich te verplaatsen voor woon-, werk- en sociale activiteiten en hoe zorgen we daarnaast voor ruimte om buiten te recreëren? Maar u

Drie genomineerde papers voor **de Beste Bijdrage NVC 2020**

De begeleidingscommissie voor de beoordeling van de ingediende papers voor het Nationaal verkeerskundecongres 2020 heeft drie papers genomineerd voor de jaarlijkse prijs voor de Beste Bijdrage aan het NVC. Deze papers zijn: 'De les uit 100 verkeersveiligheidsanalyses' van Rien Jansen (Politieacademie) en Matthijs Dicke-Ogenia (Goudappel Coffeng); 'Serious games' van Edwin van Uum en Koen Vermeulen (UUM); en 'Het nieuwe 30' van Rico Andriessse (Goudappel Coffeng) en Hans Godefrooij (DTV Consultants)

Genomineerde 1

De les uit 100 verkeersveiligheidsanalyses; stop met minimaal voldoen aan ontwerprichtlijnen, voldoe maximaal aan de menselijke factor.

Op de Politieacademie (HBO-opleiding Bachelor of Policing) leren studenten om verkeersveiligheid vanuit verschillende invalshoeken te analyseren. Als eindtoets analyseren zij een verkeersonveilige situatie uit hun eigen werkgebied en ontwerpen zij maatregelen vanuit infrastructuur, handhaving en (voornamelijk) gedrag. Een uitdagende opdracht waarbij onvoldoende data over ongevallen, weigerachtige verkeerskundigen en weggebruikers een hoofdrol spelen. Uit de 100 verkeersonveilige situaties die het afgelopen jaar voorbij kwamen zijn waardevolle lessen te leren. De belangrijkste: Ontwerp niet om

minimaal aan de richtlijnen te voldoen, maar om maximaal rekening te houden met de mogelijkheden en beperkingen van de mens.

Genomineerde 2

Serious games: spelenderwijs leren van ruimte en mobiliteit; Lessen van het Innovatieprogramma Mobiele Stad

Het werken met data betreft vaak het werken met harde, technocratische data die alleen door experts te begrijpen en gebruiken zijn. Hiertegenover staan 'zachte' data. Dit zijn de meningen en gedragskeuzes. Deze kant wordt vaak door middel van participatie benaderd. Serious games kunnen uitstekend ondersteunen bij het verzamelen van deze 'zachte' data. Hierbij kunnen meningen en gedragskeuzes eenvoudiger meetbaar worden gemaakt. Door

middel van een serious game kun je bepaalde concrete vraagstukken aan een doelgroep stellen en hun acties hierop laten uitvoeren.

In het Innovatieprogramma Mobiele Stad (IMS) zijn in de afgelopen jaren meerdere praktijkexperimenten uitgevoerd, gericht op het ontwikkelen en testen van innovaties voor de integratie van mobiliteit, technologie en ruimte in steden en stedelijke regio's. Binnen de praktijkexperimenten zijn meerdere serious games als instrument ontwikkeld. De resultaten van het IMS laten zien dat de brede toepasbaarheid van serious games interessant kan zijn voor actuele vraagstukken binnen de mobiliteit. Met de juiste aandachtspunten kan de serious game als instrument worden gebruikt om de meningen en gedragskeuzes als 'harde' data neer te zetten.

mag ook verder en dieper kijken: zijn de uitgangspunten van het vakgebied zoals we dat nu kennen rechtvaardig? Kunnen we voortborduren op de ingeslagen weg, of vraagt de tijd om herijking, om fundamenteel andere inzichten op de rol en betekenis van het fenomeen mobiliteit voor mens, samenleving en onze aarde? Deel uw visie!

De congresorganisatie draagt in overleg met u zorg voor het vooraf publiceren van uw blog. Uw blogs dienen als input voor het jaarlijkse interactieve NVC-programmaonderdeel 'Vakbeweging' dat dit jaar plaatsvindt op de tweede NVC-congresdag op 4 februari 2021 (de eerste NVC-congresdag vindt plaats op 29 oktober). Tijdens dit programmaonderdeel willen we (jaarlijks) bepalen wat het vakgebied nu is, wat het moet zijn en hoe het in het komende jaar de meeste impact kan creëren: van agenderen naar programmeren. Samen komen tot een vakgebied dat het land in beweging houdt op een schone, inclusieve, integrale en veilige manier.



NVC 2020 **NATIONAAL VERKEERSKUNDE CONGRES**

Online: 29 oktober 2020 en 4 februari 2021 Live: 20 mei 2021

Het Nationaal Verkeerskundecongres is hét jaarlijkse alomvattende vakcongres voor én door verkeerskundigen, mobiliteitspecialisten en -generalisten. Dit jaar wordt het congres online gevierd, in twee delen. En als het weer kan ontmoeten we u graag fysiek in mei 2021 voor excursies en een borrel. Voel de kracht van uw vak en vakgenoten.

Ontvang gratis het boek Mobiliteit ontmoet Filosofie
Als u zich aanmeldt voor het Nationaal verkeerskundecongres, sturen wij u het boek Mobiliteit ontmoet Filosofie met plezier gratis toe. **Let wel: op = op.**

LET OP!
Deze editie is deels online

Meld u nu aan voor het NVC2020:
www.nationaalverkeerskundecongres.nl/inschrijven

organisatie:    partner: 

Hoe doet u mee?

• Upload uw blog via

www.nationaalverkeerskundecongres.nl/vakbeweging

• U kunt uw blog indienen tot en met **31 december 2020**.

Uw blog wordt in overleg met u gepubliceerd in aanloop naar het debat op 4 februari 2021.

• **Blogschrijvers die deelnemen aan het congres krijgen 50 euro korting op de toegangsprijs** (deze korting geldt niet boven op andere kortingen, zoals de korting voor het schrijven van een paper).

Genomineerde 3

Het nieuwe 30; Uitkomsten data-analyse drukke 30-wegen

Er is behoefte aan een nieuwe impuls voor de verkeersveiligheid. Vooral de grijze wegen binnen de bebouwde kom vragen om aandacht. Hoewel zeker niet alle wegen 30 km/uur kunnen worden, is er wel een duidelijke tendens naar meer 30 km-wegen. De vraag is hoe dit zou moeten. Het bestaande instrumentarium is niet bedacht voor 30 km-wegen die ook een zekere verkeersfunctie hebben. Om te komen tot geschikte inrichtingsvormen voor deze wegen, onderzoeken Goudappel en DTV bestaande inrichtingsvormen. Wat werkt wel en niet goed? Het eerste deelonderzoek is gereed: een data-analyse om het verband tussen wegkenmerken met snelheid, ongevallen en bus-doorstroming te onderzoeken. Het onderzoek leert ons meer over de complexe relatie tussen de omgeving en weginrichting met de snelheid en het aantal ongevallen. Ook biedt het al enkele handvatten voor de ontwerper. Er is geen harde bovengrens gevonden voor de maximale auto-intensiteit op een 30-weg.

Deze en alle overige ingediende papers zijn al te lezen op: nationaalverkeerskundecongres.nl/papers-2020.

Het NVC 2020 wordt voor het eerst in haar geschiedenis een digitaal congres in twee delen: op 29 oktober en op 4 februari. De prijs voor de Beste Bijdrage wordt uitgereikt op 4 februari. Aanmelden voor het congres kan op nationaalverkeerskundecongres.nl.

advertentie



trajan

INNOVATIE IN KAART

www.trajan.nl

Wat doet Trajan?

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

Automobiliteit

Met goed opgezette verkeerstellingen verzamelen we informatie over verkeersstromen. Zo bieden we inzicht in verkeers-intensiteiten en -verdelingen en geven we een goed beeld van de huidige situatie in uw gemeente.

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

Steven van Eijck, 'meester in goede werken'

Steven van Eijck, voorzitter van een vereniging die bedrijfsbelangen behartigt in een sector die min of meer de auto en andere meerwielaars tot heilige koeien verheft. Klopt dit beeld wel? Want, naast deze commerciële opdracht, valt Van Eijck op als 'meester in goede werken'. Een gesprek met Steven van Eijck over goed doen en het goede doen in de wereld van mobiliteit.

Nettie Bakker

"Weet wie je in huis haalt", waarschuwde hij zes jaar geleden het bestuur van de RAI Vereniging, erkent Van Eijck nu lachend. En niet voor niets. Intussen is de interne structuur van de RAI Vereniging volledig op de schop gegaan: van vijf voertuiggeoriënteerde secties, naar een organisatie die maatschappelijke thema's verder wil brengen, waaronder: veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Ook treedt de vereniging 'met open vizier naar buiten'. Dit leidde niet alleen tot fusies met AutomotiveNL en CarrosserieNL – "samen is toch veel leuker" – maar ook tot de medeoprichting van de Mobiliteitsalliantie en 'hartstochtelijke' deelname van de RAI Vereniging aan de Verkeersveiligheidscoalitie. "In veel gevallen samen met 'grote vriend' Frits van Bruggen, hoofd-directeur van de ANWB", zegt Van Eijck.

New Mobility Foundation

Een staaltje van maatschappelijk kunnen en durf binnen de RAI Vereniging, lijkt zijn moed om namens RAI Vereniging een kwart miljoen euro in de New Mobility Foundation te investeren. Een fonds gericht op het bestrijden van de mobiliteitsarmoede die volgens onderzoek van de Verkeersonderneming 1,8 miljoen Nederlanders ervaren. "Maar," haast Van Eijck zich te melden, "ook de Noaber Foundation inves-

teerde een kwart miljoen." Het bestuur van dit fonds staat onder goed voorzitterschap van – "ook een grote vriend" – oud-ministerpresident Jan Peter Balkenende.

Organisatorische veelvraat

Van Eijcks spreektempo lijkt synchroon aan een duizelingwekkende lijst aan organisaties en samenwerkingsverbanden die hij ofwel

'Onze generatie heeft op een onvoorstelbare manier gebruik gemaakt van grondstoffen. Wij hebben nu de plicht om daar iets aan te doen'

opricht(te), actief aanstuurt, dan wel in goede handen overdraagt. Dit nog naast twee boekenplanken die hij volschreef aan wetenschap-

pelijke fiscale literatuur en jarenlange columns over de link tussen politieke besluitvorming en de portemonnee van de burger. Zijn carrière – van financiële wetenschap, ondernemerschap, columnist, bestuurder in de gezondheidszorg tot een uitstap als partijloos staatssecretaris van Financiën in het eerste kabinet van vriend Balkende - toont volgens duizendpoot Van Eijck in grote lijnen cycli van zo'n acht jaar. Wat te doen hierna? "Geen idee", maar overtuigd van nóg een carrièrestap: "Ik ben nu 61, dus nog 25 jaar te gaan."

Tijdgeest

Echt persoonlijk werd Van Eijck liever niet in publicaties en in interviews, maar een gesprek over 'het goede doen', gecombineerd met de tijdgeest waarin met name jongeren, en zeker niet in de laatste plaats zijn drie dochters, zich 'hoopvol' van een minder materiële en meer maatschappelijk betrokken kant laten zien, zetten Van Eijck aan om dit gesprek vooral als mens te voeren. "'Doe dat maar', zei mijn jongste dochter vanochtend aan de keukentafel." Vanwege de hitte in haar Rotterdamse appartement vluchtte zij gezellig naar haar ouderlijk huis. Dagelijks spreekt Van Eijck zijn drie, uit-huizige dochters. Aan hen en aan 'mijn Lies' refereert hij alles, zegt Van Eijck. Hij doelt op

A portrait of Steven van Eijck, a middle-aged man with grey hair, smiling. He is wearing a dark blue suit jacket, a light blue checkered shirt, and a blue tie with white polka dots. His hands are clasped in front of him. The background is a light blue and white gradient.

**‘Als het om het goede gaat,
kun je elkaars concurrent niet zijn’**

STEVEN VAN EIJCK

de tijdgeest en op een toekomst die nog meer ruimte biedt voor maatschappelijke betrokkenheid en dus nog meer aandacht voor 'het goede doen'. Want 'meerwaarde bieden voor de mens, de aarde en de samenleving', dat is zo ongeveer zijn definitie van 'het goede doen'.

"Goed doen kun je meten aan omzet en winstcijfers, maar zo geredeneerd kan een drugskartel het ook goed doen. Je moet als mens en als organisatie 'geven en nemen' en werken aan



Verdienste

Steven van Eijck is voorzitter RAI Vereniging en daarnaast lid van het dagelijks bestuur VNO-NCW, vicevoorzitter RvC EY, vicevoorzitter van de Maatschappelijke Alliantie, medeoprichter van de Mobiliteits-alliantie, bestuurder van de New Mobility Foundation, adviseur van vermogende particulieren binnen de filantropie en fonds en SER-kroonlid.

Eerder was hij wetenschapper, hoofddocent en ondernemer in de financiële dienstverleningssector, staatssecretaris van Financiën in het kabinet Balkenende I, commissaris voor het jeugd- en jongerenbeleid in Balkenende II en voorzitter van diverse adviescolleges en taskforces.

Hij verdiende sporen in de gezondheidszorg, onder meer als bestuursvoorzitter LHV en lid van het federatiebestuur KNMG. En maakte naam in de filantropie, onder meer als voorzitter van de Samenwerkende Brancheorganisaties Filantropie (SBF).

Van Eijck werd benoemd tot Officier in de Orde van Oranje-Nassau, Ridder in de Orde van het Heilig Graf en ontving de Wolfert van Borselenpenning, evenals de pauselijke onderscheiding Pro Ecclesia et Pontifice.

een leefbare wereld voor je kinderen en kleinkinderen", vat Van Eijck 'het goede dóen' samen. "In mijn geval moeten die kleinkinderen er dan nog wel komen", lacht hij schalks, met een onverholven opdracht richting zijn dochters. "Maar dit terzijde".

Een tikkie beter doen

"Dat je je werk goed doet, vind ik vanzelfsprekend", vervolgt 'de goede werker'. "Daarnaast wil ik 'het goede doen in mobiliteit'. Dat bete-

'Ik ben nu 61, dus nog 25 jaar te gaan'

kent dat je het als vereniging bij verkeersveiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit in ieder geval een tikkie beter doet en er een positieve bijdrage mee levert aan de samenleving. Verkeersveiligheid betekent minder verkeersslachtoffers. En dat bereik je niet alleen door goede weginrichting, maar ook door veilige voertuigen." Op het thema duurzaamheid moeten we nog hele slagen maken om tot een schoner milieu te komen, vervolgt hij. "Onze generatie heeft op uitermate grote voet geleefd en op een onvoorstelbare manier gebruik gemaakt van grondstoffen. Wij hebben nu de plicht naar onze kinderen en kleinkinderen om daar iets aan te doen." Het was daarbij zeker geen automatisme dat de auto-industrie voorlopiep in de omschakeling op elektriciteit en waterstof, weet Van Eijck. Kijk naar de dieselschandalen. Maar, relativeert hij, "gelukkig zijn mijn leden er niet op uit om alleen maar diesel- of benzineauto's te verkopen. Juist omdat we in Nederland geen personenauto-industrie hebben, kunnen we hier laten zien hoe je een infrastructuur ontwikkelt voor schone voertuigen." En het belang van inclusiviteit in mobiliteit spreekt voor Van Eijck al helemaal vanzelf.

De kracht van perceptie

Een succesvolle manier om het goede te doen is 'het omzetten van perceptie', ervaren Van Eijck. "Ik heb zoveel lering getrokken uit een Rotterdams project waarin Ivo Opstelten (toenmalig burgemeester - red.) en ik, toentertijd vanuit de Economic Development Board, de perceptie van 'kutmarokkanen' wilden omzetten in het kijken naar de kracht van jongeren." Het leidde tot de Stichting Rotterdam European Youth Capital die Rotterdam in 2009 uitriep tot de eerste Jongerenhoofdstad van Europa. "Dat hebben ze fantastisch gedaan." Nadat Van Eijck deze Stichting internationaal onderbracht, was het voor hem weer tijd om het los te laten en verder te kijken. Inmiddels zijn er elf Europese Jongerenhoofdsteden. Diverse allianties, kwartiermakerschappen en coalities volgden.

Ondertussen telt de New Mobility Foundation alweer talloze projecten en partners. Nodig, want dit bestuur heeft als doelstelling geformuleerd om alle 1,8 miljoen mensen in Nederland te helpen die over onvoldoende mobiliteit beschikken. Deze grote groep bestaat uit politieke vluchtelingen, jongeren met angststoornissen, ouderen, mensen met een beperking en mensen die om economische redenen onvoldoende mobiel zijn. Inmiddels is er ook een New Mobility Foundation International opgericht en in Berlijn en India gelanceerd.

Corona-impact

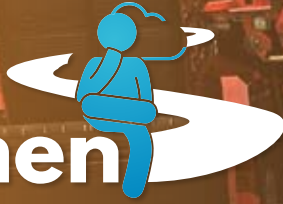
Mobiliteit is cruciaal voor de samenleving, zegt Van Eijck. "Het probleem is dat de politiek het geld te versnipperd uitgeeft." Een inzicht dat aanleiding gaf om samen met medeoprichters Frits van Bruggen van de ANWB, Arthur van Dijk van TLN en Roger van Boxtel van NS vanuit de Mobiliteitsalliantie tot een Deltaplan mobiliteit te komen en dat aan te bieden aan het kabinet. Een plan waarin de consument, de burger centraal staat. Ondanks al dit goeds, weet Van Eijck als geen ander dat maatschappelijke doelen op gespannen voet kunnen staan met de bedrijfs-

'Goed doen kun je meten aan omzet- en winstcijfers, maar zo geredeneerd kan een drugskartel het ook goed doen'

matige boekhouding. "Wij zijn als RAI Vereniging voor 75 procent eigenaar van de RAI Amsterdam. Denk je eens in wat de coronacrisis betekent voor de omzet van dit internationale evenementenbedrijf. De inkomsten zijn tot nul gereduceerd. Dan is het logisch dat je je allereerst focust op je eigen bedrijfsvoering." Maar al snel wijst hij ook in dit verband op het feit dat jongeren het zwaarst getroffen worden door de coronamaatregelen en zegt: "Belangrijk is nu: hoe starten we het openbaar vervoer weer op." Nee, ook vanuit de RAI Vereniging gezien spreekt hij niet negatief over extra focus op het openbaar vervoer. "Roger van Boxtel erkent net zo goed het belang van de auto", benadrukt hij en concludeert: "Als het om het goede gaat, kun je elkaars concurrent niet zijn."

Op verkeerskunde.nl/spraakmakers leest u deze, en eerdere bijdragen.

Wegdromen



Fietsende scholieren naast landbouwverkeer - dat moet veiliger



Sandro Vlug, beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer, gemeente Hardenberg, staat bij een klein stukje parallelweg langs de N343 in Hardenberg, dat formeel buiten de bebouwde kom enkele jaren geleden is ingericht als fietsstraat. Van deze parallelweg maken dagelijks honderden fietsende scholieren gebruik, maar ook het landbouwverkeer. De vraag is of een dergelijke inrichting ook past over grotere lengte in het echte buitengebied.

Hoe verkeersveilig zou u de gemeente Hardenberg noemen en waarom?

De gemeente kent geen verkeersonveiligheidsconcentraties, dus objectief kun je over een verkeersveilige gemeente spreken. Dit betekent echter niet dat er geen (zware) ongevallen gebeuren met soms zeer trieste afloop. De gemeente kent een zeer groot buitengebied waar geregeld voetgangers, fietsers, (vracht) auto's en groot landbouwverkeer van dezelfde rijbaan gebruik maken. Dit levert in ieder geval subjectieve onveiligheid op.

De tijd van laaghangend fruit waarmee de verkeersveiligheid te verbeteren is met relatief eenvoudige maatregelen, is achter de rug. Er moeten nu ingrijpende keuzes gemaakt worden om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren.

Het SPV roept iedere wegbeheerder op om op basis van een risicoanalyse de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's proactief aan te pakken. Hoe werkt dit in uw gemeente?

De risicoanalyse staat nog een beetje in de kinderschoenen. De gemeente is momenteel bezig om de mobiliteitsvisie vast te leggen in het programma mobiliteit. Na vaststelling van dit programma wordt gewerkt aan een verdere uitwerking van het beleid in een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP). In het GVVP zal de risicoanalyse een belangrijk onderdeel gaan vormen. Het koppelen van verschillende databestanden en wegkenmerken kan nieuwe informatie opleveren. Maar ook zonder deze

risicoanalyse hebben we al een behoorlijk goed beeld van de onveiligheid. De fietsverbindingen tussen de kernen is nog lang niet op orde. Het mengen van fietsende scholieren met groot landbouwverkeer op parallelwegen langs N-wegen vinden wij niet veilig genoeg. Binnen het programma mobiliteit is het dan ook een prioriteit om dit soort verbindingen qua verkeersveiligheid en comfort te verbeteren.

Welke best practice uit uw gemeente verdient navolging in andere gemeenten?

De gemeente besteedt jaarlijks veel tijd, aandacht en energie aan verkeerseducatie. Dit doen wij samen met de lokale partners. Juist de bewustwording die plaatsvindt met praktische projecten als de dodehoeklessen werkt erg goed. Het is mooi om te zien dat lokale transportondernemingen en loonwerkers ook het belang herkennen en bereid zijn om hun voertuigen beschikbaar te stellen. De relatie met VVN is van groot belang om dit soort activiteiten goed uit te kunnen voeren. Door de jongeren en de bedrijven actief te betrekken snijdt het mes aan twee kanten.

De afgelopen jaren hebben wij samen met de provincie Overijssel een pilotproject gedraaid met intelligente transportsystemen (ITS). Hierbij hebben wij in het geval van groot (landbouw) verkeer door middel van lichtsignalen fietsers proberen te begeleiden naar een andere route. De effecten van de maatregel vallen (nog) een beetje tegen, maar toch zijn er voldoende lessen uit te halen voor andere locaties.

Op verkeerskunde.nl/wegdromen leest u deze en eerdere Wegdromen.

Is er voldoende kennis over verkeersveiligheid -(maatregelen) beschikbaar voor gemeenten?

Er is voldoende kennis beschikbaar voor verkeersveiligheidsmaatregelen binnen de bebouwde kom. Voor buiten de bebouwde kom is deze informatie nog lang niet altijd beschikbaar of onrealistisch. Voor zover wij weten zijn er nog geen goede richtlijnen voor het inrichten van parallelwegen langs N-wegen waar zowel fietsers als landbouwverkeer gebruik van maken.

Hoe houdt u uw eigen verkeersveiligheidskennis op peil?

Het werken bij een relatief kleine gemeente met vele vraagstukken heeft tot gevolg dat je dagelijkse werkzaamheden heel veelzijdig zijn. Binnen het team verkeer wordt dagelijks geschaakt op verschillende borden om de gemeente bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden. Helaas is er dan niet veel tijd om jezelf te specialiseren op bijvoorbeeld verkeersveiligheid.

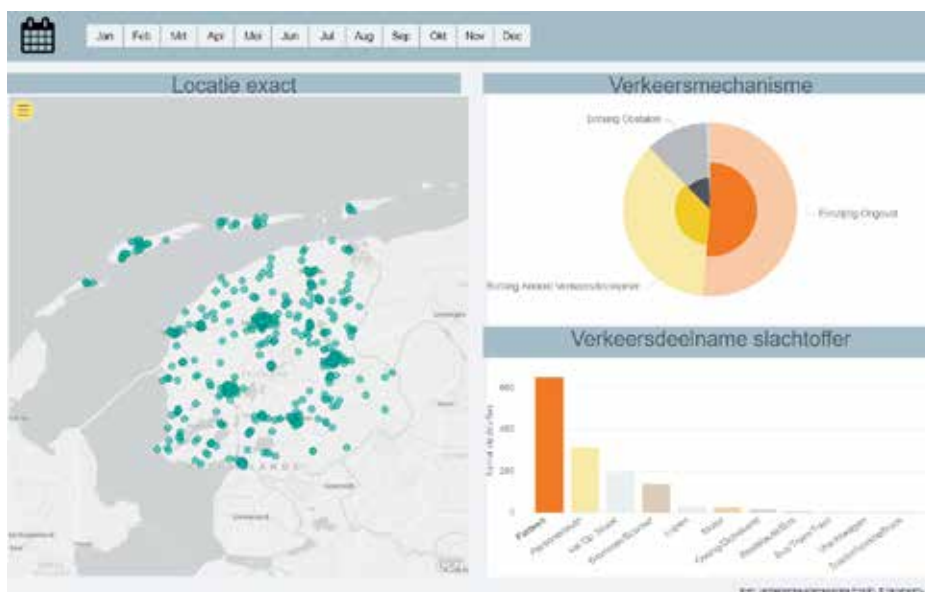
Wat is uw droomproject op het gebied van verkeersveiligheid?

Dat door de aanleg van goede fietspaden het fietsgebruik toeneemt en het autogebruik vermindert. De ultieme droom is dat door smart mobility de verkeersstromen in het buitengebied zodanig worden gestuurd dat conflicten tussen landbouwvoertuigen en fietsende scholieren worden voorkomen.

SEH- en ambulancedata **openen een wereld** aan ongevalsinformatie

Wat in 2016 begon als een pilot op de Spoedeisende Hulp van één Fries ziekenhuis, wordt nu toegepast op acht SEH's en door twee regionale ambulancevoorzieningen. We spreken over aanvullende verkeersslachtofferregistratie. Een landelijke uitrol van ambulancedata voor verkeersveiligheidsdata staat inmiddels als maatregel op de agenda van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021. Een verslag.

Karin Klein Wolt, Susanne Nijman, VeiligheidNL / Sipke van der Meulen, ROF en provincie Friesland / Anco Verstraaten, provincie Utrecht



Via de SEH's kunnen ook ongevallocatiegegevens worden verkregen.

Pilot 2016

Beleidsmakers en wegbeheerders in Nederland klagen al jaren over de registratiegraad van verkeersongevallen. Deze is veruit onvoldoende voor het maken van verkeersveiligheidsbeleid. Het Medisch Centrum Leeuwarden, het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF) en VeiligheidNL hebben daarom in 2016 een pilot uitgevoerd om de meerwaarde te onderzoeken van de registratie van verkeersongevallen via de Spoedeisende Hulp (SEH). Deze pilot heeft uitgewezen dat registratie van verkeersslachtoffers via de SEH een factor 4 aan extra incidenten oplevert. Het gaat hier dus om slachtoffers van ongevallen die niet in de politieregistratie voorkomen. Denk aan fietsongevallen waar niet altijd politie bij geroepen wordt. De pilot toonde ook aan dat er via de SEH locatiegegevens over ongevallen geleverd kunnen worden, maar dat dit wel continu onder de aandacht moet worden gebracht bij het registrerende medisch personeel. Een van de aanbevelingen uit deze pilot was om de data van

de SEH uit te breiden met ambulancedata. Met behulp van deze data zou nog beter zicht worden verkregen op de locaties van ongevallen. Deze aanbevelingen hebben een goed vervolg gekregen. Niet alleen in Friesland, maar ook in de provincie Utrecht.

Het vervolg 2017

In 2017 vroeg het ROF aan VeiligheidNL om de SEH-registratie uit te breiden naar alle vier SEH's in de provincie en aan te vullen met de ambulancedata van de regionale Ambulancevoorziening, RAV [*]. Nadat met alle partners een convenant werd ondertekend en juridische afspraken werden gemaakt over de data, ging de registratie in 2019 daadwerkelijk van start. In dezelfde periode vroeg ook de provincie Utrecht aan VeiligheidNL om een dergelijk traject op te starten met vier Utrechtse SEH's en met de regionale Ambulancevoorziening Utrecht, RAVU [*]. Ook daar ging de registratie in 2019 van start. In het Utrechtse project zijn nog extra onderzoeksvragen toegevoegd rond

validiteit, bruikbaarheid, effectiviteit en kosten-batenbalans van de registratie. Voor beide regio's is een uniform dashboard ontwikkeld waarin beleidsmakers de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid periodiek kunnen monitoren [*].

Op 3 september presenteerde VeiligheidNL op het (digitale) Nationaal Fietscongres de resultaten van de Friese registratie van fietsers; een groep verkeersslachtoffers die in andere registraties vaak buiten beeld blijft: in 2019 werden in totaal 2662 verkeersslachtoffers geregistreerd via de SEH en/of ambulancedienst. Meer dan de helft van deze geregistreerde verkeersslachtoffers is fietser (56 procent, 1.502). Van 649 van deze fietserslachtoffers is informatie bekend over de exacte locatie van het ongeval [*].

Dashboard: een factor 8 meer fietserslachtoffers in Friesland

Onderdeel van het Friese en Utrechtse SEH- en

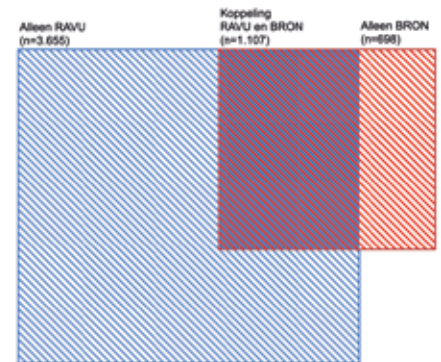
Vergelijking databronnen

Op twee manieren zijn de verschillende databronnen vergeleken. In Friesland zijn de politiedata en de SEH & ambulancedata naast elkaar gelegd (tabel). In Utrecht is een koppeling gemaakt van de twee databronnen, waaruit de overlap tussen beide databestanden blijkt (grafiek).

2019 FRIESLAND	POLITIEDATA*	SEH EN AMBULANCE DATA**	
		DATA**	FACTOR
# slachtoffers totaal	563	2.662	5
# fietsslachtoffers	187	1.502	8
# personenauto	203	684	3

* Bron: ViaStat 2019

** Bron: Verkeersongevallenregistratie Fryslân 2019



Koppeling op recordniveau tussen verkeersslachtoffers RAJU (n=4.762) en BRON 2018 (n=1.805) in de provincie Utrecht.

ambulanceonderzoek is dat de onderzoekscijfers worden weergegeven in een dashboard. Daarbij wordt aangetekend dat de aantallen ongevallen in de dashboards ook nu nog een onderschatting zijn. Enerzijds vanwege de opstartfase waarin beide projecten zich begin 2019 bevonden, anderzijds doordat op de SEH niet altijd een volledige registratie gegarandeerd kan worden. Het medische proces gaat immers altijd voor op een aanvullende registratie, zoals het vastleggen van de locatie van het ongeval. De omvang van de registratie is daarentegen wel voldoende voor het bepalen van risicogroepen en risicolocaties.

Ondanks deze onderregistratie laat een vergelijking tussen de Friese data en de politieregistratie zien dat het dashboard met SEH- en ambulancedata vijf keer zoveel verkeersslachtoffers bevat (tabel). Voor de groep fietsers gaat het zelfs om een factor 8: het dashboard bevatte in 2019 in totaal 1502 fietsslachtoffers in Friesland tegenover 187 fietsers in de politieregistratie.

Meerwaarde aangetoond

De meerwaarde van ambulancedata is tevens aangetoond in het aanvullende onderzoek dat VeiligheidNL voor de provincie Utrecht heeft uitgevoerd. In dit onderzoek zijn (anonieme) gegevens over verkeersslachtoffers die in 2018 behandeld of vervoerd zijn door de RAJU, gekoppeld aan politiedata, vanuit het Bestand geregistreerde ongevallen in Nederland (BRON). Uit die koppeling is duidelijk geworden dat ambulancedata 2,6 tot 3 keer meer verkeersslachtoffers lieten zien in vergelijking met politiedata (grafiek). Daarnaast gaven de ambulancedata meer detailinformatie over de toedracht van het ongeval en de locatie. Zo zijn op basis van de vervoerswijze van zowel het slacht-

offer als de tegenpartij de meest voorkomende scenario's inzichtelijk geworden [*], die nu nader te analyseren zijn.

Meteen actie

Beide registraties in Friesland en Utrecht zijn zeer bruikbaar voor beleidsmakers bij de provincie en gemeente. Zo is naar aanleiding van de Friese registratie door een gemeente meteen actie ondernomen nadat op één dag meerdere wielrenners ten val raakten en met (hersen)letsel op de SEH belandden. Ook de registratie in Utrecht heeft beleidsmakers aldaar meer zicht gegeven op wat er misgaat bij gevaarlijke verkeerssituaties en waar het precies mis gaat. Zo kwamen meerdere verkeersregelinstantie (VRI)-kruispunten naar voren als risicolocatie en vonden op de Amsterdamsestraatweg en de Roode brug in de stad Utrecht opvallend vaak verkeersongevallen plaats. In opdracht van de gemeente zijn vervolgens 72 ongevallen op de Amsterdamsestraatweg nader geanalyseerd, waaruit bleek dat ongeveer de helft van de ongevallen plaats vond op het zuidelijkste deel van de Amsterdamsestraatweg. De helft van de ongevallen op deze weg betrof een botsing met een rijdend voertuig, in ongeveer een derde van de gevallen was sprake van een eenzijdig ongeval. Op de Roode Brug bleek een aantal fietsers tegen dezelfde hoge stoeprand gebotst te zijn. De gemeente Utrecht gebruikt deze input om de situatie aldaar verkeersveiliger te maken.

Voortgang dashboard

In Friesland is het dashboard beschikbaar voor beleidsmedewerkers en overige partners van het ROF. In Utrecht wordt het dashboard naar verwachting eind 2020 voor de gemeenten opengesteld. Ieder kwartaal wordt het dashboard geactualiseerd; het streven is om deze

actualisatie in de toekomst vaker te doen.

Met deze nieuwe databronnen wordt ook een andere groep kwetsbare verkeersdeelnemers goed in kaart gebracht: de voetganger. Er is nu zowel informatie over de groep voetgangers die in botsing komt met een andere verkeersdeelnemer, als over de groep eenzijdige voetgangerongevallen; veelal de valongevallen op de stoep en straat. Tijdens het Nationaal Voetgangerscongres dat op 8 oktober in Leeuwarden wordt gehouden zal VeiligheidNL ingaan op de ongevallencijfers van voetgangers.

Vanuit verschillende provincies blijkt behoefte om met deze nieuwe databronnen te kunnen werken voor het opstellen en verbeteren van verkeersveiligheidsbeleid. Momenteel is het landelijk beschikbaar stellen van ambulancedata voor verkeersveiligheidsdoeleinden opgenomen als maatregel in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019-2021 (LAP).

U kunt de presentatie op het Nationaal Voetgangerscongres volgen door u aan te melden op: nationalevoetgangerscongres.nl.

U kunt de presentatie op het Nationaal Fietscongres terugzien, door u aan te melden voor het vervolg van dit congres op: nationalefietscongres.nl.

Op verkeerskunde.nl/42020ongevalregistratie vindt u het integrale artikel van de auteurs met bronvermeldingen [*].

Voorkom **extra vervoers- armoede** door MaaS

Verdere digitalisering van de vervoerssector - mede versneld door de introductie van MaaS (Mobility as a Service), zal bepaalde barrières opwerpen voor een aanzienlijk deel van de bevolking. Daarom is het van groot belang om het debat over de sociale en morele gevolgen van de invoering van het nieuwe mobiliteitsconcept MaaS op gang te brengen om een toename van de sociale ongelijkheid in de vervoerssector te voorkomen. Dit stelt Jesper Kloeke in zijn afstudeeronderzoek bij Engineering and Policy Analysis (EPA) aan de TU Delft en bij Panteia.

Jesper Kloeke, met dank aan: Jan Anne Annema, Haiko van der Voort, Bert van Wee, Eline Jonkers, TU Delft/TBM

Sympathisanten van Mobility as a Service (MaaS) claimen een verbetering voor reizigers met betrekking tot het mobiliteitsaanbod. Onderzoekers daarentegen suggereren dat de digitalisering van de vervoerssector zou kunnen leiden tot vervoersarmoede [*], terwijl de MaaS Alliance [*] claimt dat MaaS zal bijdragen aan een inclusiever vervoerssysteem. Deze vorm van inclusiviteit wordt als een publieke doelstelling beschouwd, omdat mobiliteit nodig is om deel te nemen aan sociale, politieke en economische activiteiten.

Op dit moment zijn de effecten van MaaS op vervoersarmoede onzeker, evenals het meest effectieve beleid om een inclusief transportsysteem te waarborgen. Om de relatie tussen MaaS en vervoersarmoede en de implicaties daarvan voor de Nederlandse overheid te onderzoeken, zijn de volgende twee onderzoeksvragen geformuleerd tijdens de afstudeerstage.

- 1) In welke mate zal de introductie van Mobility as a Service leiden tot vervoersarmoede?
- 2) Hoe zou de overheid de ontwikkeling van Mobility as a Service kunnen sturen om vervoersarmoede in de Nederlandse samenleving te verminderen?

Het doel van de eerste onderzoeksvraag was het creëren van een conceptueel kader bestaande uit alle effecten van MaaS op de barrières die leiden tot vervoersarmoede. Aan de hand van dit kader (zie hiernaast) werd het doel van de tweede onderzoeksvraag geformuleerd: 'Het geven van een verkennend advies, dat zal kunnen bijdragen aan een beter geïnformeerd debat en daardoor effectiever beleid'.

Onderzoeksmethoden

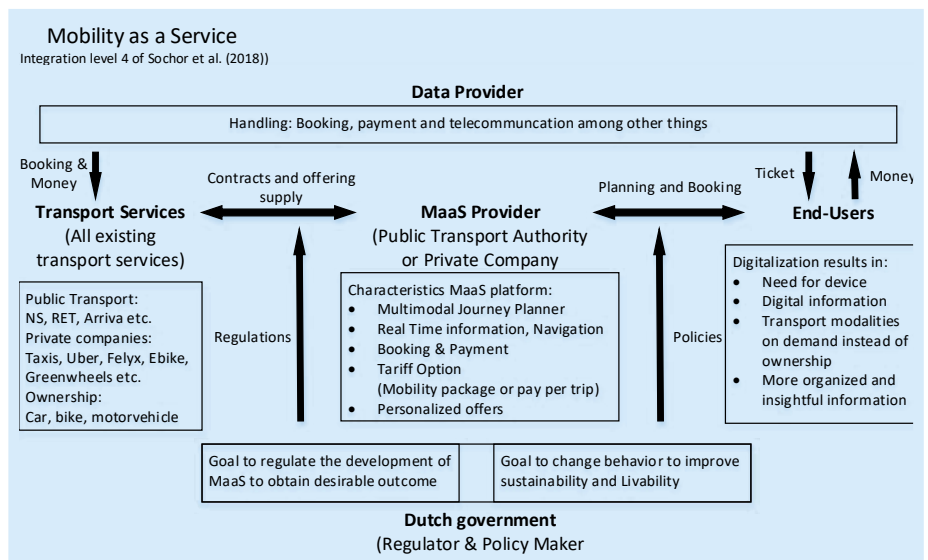
Voor de eerste onderzoeksvraag werd de beschikbare literatuur grondig bestudeerd om de barrières die leiden tot een zekere mate van vervoersarmoede te identificeren. Daarnaast werden de mogelijke effecten van MaaS op deze barrières afgeleid uit de onderzochte literatuur. Hierna werden diepgaande semigestructureerde interviews gehouden met zes experts – met specifieke kennis over MaaS of vervoersarmoede (zie kader Expertinterviews) – en met één ervaringsdeskundige – een oudere vrouw met een hoger risico op vervoersarmoede volgens de indicator van CBS/PBL [*]. Het literatuuronderzoek en de interviews resulteerden in een genuanceerd conceptueel kader op basis van de opvattingen van zowel optimisten als pessimisten ten aanzien van het MaaS-concept.

Voor de tweede onderzoeksvraag werden

beleidsideeën geïdentificeerd door de interviews te analyseren. Hoewel een verkennend onderzoek is uitgevoerd en er beperkt empirisch bewijs was, kunnen de geïdentificeerde beleidsideeën voor de Nederlandse overheid van grote waarde zijn om een beter geïnformeerd debat te voeren.

Effecten van MaaS op vervoersarmoede

Eenzijds suggereert de literatuur vooral positieve effecten van MaaS. Dit impliceert dat MaaS zal leiden tot een betere bereikbaarheid voor mensen en zodoende een verlaagd risico op vervoersarmoede. Anderzijds waren de onderzochte experts minder optimistisch over de effecten van MaaS, wat impliceert dat MaaS zal leiden tot een verminderde bereikbaarheid voor een deel van de Nederlandse bevolking en dus een hoger risico op vervoersarmoede.





Voorgestelde beleidsideeën

De ondervraagde experts raden de overheid aan om als wetgever en toezichthouder de ontwikkeling van MaaS actief te sturen en geven daarvoor de volgende beleidsideeën:

Creëer een gelijk speelveld voor alle MaaS-actoren: vervoerders, MaaS-aanbieders en data-aanbieders. Zo moet bijvoorbeeld de regelgeving hetzelfde zijn voor traditionele taxi's en transportnetwerkbedrijven zoals Uber. Gebruik de data die verzameld worden als gevolg van MaaS om het Nederlandse mobiliteitsbeleid te verbeteren. Initieer onder meer een 'Data Learning Centre' dat het mogelijk maakt om te leren van het reisgedrag van de Nederlandse burger.

Zorg ervoor dat de doelen van de verschillende actoren overeenkomen zodat er bereidheid is om samen tot het gewenste resultaat te komen. Een gedeelde autodienst mag bijvoorbeeld alleen auto's in de stad plaatsen als het bedrijf ook een bepaald aantal auto's op het platteland plaatst.

Pas het ontwerp van digitale platforms aan om de toegang voor zoveel mogelijk mensen te waarborgen. Stel bijvoorbeeld een oproepdienst verplicht voor elk MaaS-platform om mensen met problemen bij de toegang tot digitale platformen te helpen.

Zorg ervoor dat het traditionele - deels analoge - transportsysteem operationeel blijft. Twee miljoen mensen ondervinden problemen met

de digitalisering in de Nederlandse samenleving. Daarom kan het voor een deel van deze groep essentieel zijn om het traditionele systeem operationeel te houden om aan hun mobiliteitsbehoeften te voldoen, tenminste voor de korte termijn.

Aanbevolen vervolgonderzoek

De conclusies van dit onderzoek zijn getrokken op basis van beperkt empirisch bewijs. Als gevolg van de complexiteit van het onderzoeksgebied en het belang om de effecten van de invoering van MaaS te kennen, worden de volgende aanbevelingen voor vervolgonderzoek gedaan:

- Kwantificeer de omvang van de kwetsbare groepen die mogelijk negatieve gevolgen van de invoering van MaaS ondervinden. Aan de hand van deze kwantificering kan de overheid haar budget zo effectief mogelijk inzetten om de inclusiviteit van het Nederlandse vervoerssysteem te waarborgen.
- Het is van belang om te onderzoeken wat de potentie van de deeleconomie is voor de lagere inkomens. Zo kan worden bepaald of een deelauto ook voor lagere inkomens de bereikbaarheid kan vergroten.
- Analyseer MaaS-pilots gericht op het platteland om de potentie van MaaS in het landelijk gebied te bepalen. Andere MaaS-pilots richten zich op de stedelijke gebieden vanwege de mogelijke hogere opbrengsten, terwijl over het algemeen de bevolking op het platteland juist een lagere bereikbaarheid heeft.

Expertinterviews

Voor dit onderzoek zijn diepgaande semigestructureerde interviews gehouden met de volgende experts.

Astrid Kampert, statisch onderzoeker voor het Centraal Bureau voor de Statistiek. Zij onderzoekt het mobiliteitsgedrag van de Nederlandse burgers. Recentelijk heeft zij met collega's een indicator, dat het risico op vervoerarmoede kan bepalen, ontwikkeld.

Rolf Meerbach, beleidsmedewerker voor de provincie Drenthe. Hij is projectleider van de MaaS-pilot Groningen-Drenthe. Het doel van deze MaaS-pilot is om de inclusiviteit van het Nederlandse transportsysteem te verbeteren.

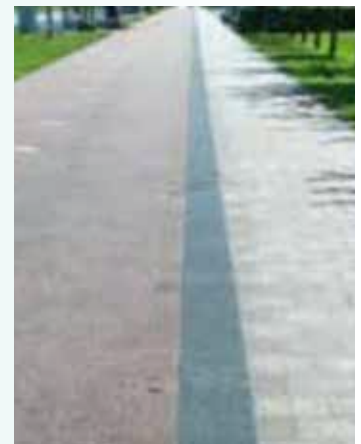
Jaap Sytsma is adviseur MaaS bij MuConsult BV. Hij heeft bijgedragen aan 'the white paper Mobility as a Service' voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Rob van der Bijl is gastprofessor Mobility Planning aan de Universiteit aan Gent. Hij heeft onderzoek gedaan naar vervoersarmoede met de focus op de Nederlandse samenleving.

Anne Durand werkt voor het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid en TU Delft. Haar onderzoeken focussen zich op vervoersarmoede, MaaS en op de digitalisering van het Nederlandse transportsysteem.

Stephanie Hughes is projectleider binnen de Verkeersonderneming, waar zij onderzoek doet naar mobiliteitsgeluk.

Op verkeerskunde.nl/42020MaaS vindt u een uitgebreide samenvatting met literatuurbronnen [*] van het onderzoek 'Mobility as a Service from an equity perspective: Exploratory research into the potential deepening or diminishing effects of MaaS on transport related social exclusion', evenals een link naar het volledige onderzoek.



DE NIEUWSTE ONDERZOEKEN ZEGGEN AL IETS OVER DE JUISTE MARKERING OP DE JUISTE PLEK

Meer veiligheid door kundig markeren

Helaas laat het aantal (eenzijdige) fietsslachtoffers een stijgende lijn zien. Naast veel meer fietskilometers, spelen ook de toegenomen snelheid van fietspadgebruikers en snelheidsverschillen tussen fietsers een rol. Wegbeheerders hebben hierdoor een groeiende behoefte aan praktische richtlijnen voor het verkeersveilig vormgeven van fietspaden. In dit artikel de eerste conclusies uit de nieuwste onderzoeken en een doorkijkje in de verdere zoektocht naar de juiste markering voor alle vormen van veilige fietsinfrastructuur.

Mariëtte Pol, KeuzeWeg / Michiel Brouwer, Alexander Beterams, Loendersloot Groep

De behoefte van wegbeheerders aan goede richtlijnen voor de markering van fietspaden wordt nog versterkt doordat er steeds meer regionale doorfietsroutes worden gerealiseerd. Deze dienen comfortabel en veilig te zijn voor een breed scala aan voertuigen, zoals de (elektrische) fiets, speedpedelec, bakfiets en bromfiets, maar ook voor de voetganger. Bovendien zijn deze fietsroutes gedurende spijtstijden vaak zeer druk, waardoor het risico op conflicten nog hoger is.

In de afgelopen twee jaar zijn diverse initiatieven en onderzoeken opgestart naar de gewenste vormgeving van regionale doorfietsroutes. Deze borduren voort op eerdere onderzoeken naar de effectiviteit van markeringen, onder andere in het kader van het vergevingsgezinde fietspad. Zo is bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar de effecten van glow-in-the-dark-verf, dubbele asmarkering, al dan niet met groen of blauw gekleurde tussenruimte en markering met voelbaar ribbelprofiel.

Onderzoekslijn markering fietspaden

Uit deze onderzoeken weten we al dat het gebruik van kant- en asmarkering een grote bijdrage levert aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, tegen relatief lage kosten en inspanning. Markering op fietspaden is daarmee 'laaghangend fruit' bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Wegbeheerders zien dat ook, en hebben behoefte aan een landelijke richtlijn voor markering op doorfietsroutes. De provincie Utrecht heeft hierbij de voortrekkersrol op zich genomen, door een onderzoekslijn uit te zetten, om uiteindelijk te komen tot een advies voor een landelijke richtlijn.

Fietspadmarkering: Van kennis via onderzoek naar richtlijnen

De provincie Utrecht zette in 2017 zelf de eerste stappen die moeten leiden tot het ontwikkelen van nieuwe markering voor regionale hoofd-fietsroutes. Gaandeweg sloten ook andere overheden, zoals Noord-Brabant en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag aan bij het onderzoek. Vervolgens nam CROW het stokje over en heeft inmiddels een CROW Begeleidingscommissie opgezet om tot gedragen en onderbouwde richtlijnen te komen die worden opgenomen in de CROW-uitgave 'Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen'.

De belangrijkste stappen en onderzoeksrapporten zijn hieronder op een rij gezet.

- In 2017 hebben we (Keuzeweg en Loendersloot Groep) samen met Van Rens mobiliteit een ontwerp opgesteld voor markering van fietspaden en -stroken die onderdeel uitmaken van een hoofd-fietsroute; inclusief kruispunten en bochten. Op basis van Human Factor-principes kwamen we in dit project tot een set van ontwerpprincipes, die zijn uitgewerkt tot een ontwerp markering [*].
- Vervolgens is deze markering op een aantal proefvakken van de toekomstige doorfietsroute Utrecht-Amersfoort aangebracht en geëvalueerd met enquêtes- en cameraobservaties [*].
- In 2019 hebben we een inventarisatie uitgevoerd naar uitgevoerde en beschikbare onderzoeken naar fietspadmarkering [*].
- Op basis van deze inventarisatie hebben we in nauwe samenwerking met CROW en de provincies Utrecht en Noord-Brabant begin 2020 de 'Kennissagenda markering op (snelle) fietsroutes' opgesteld [*].
- In 2020 is met Signco het onderzoek afgerond naar dwarsposities van fietspadgebruikers op brede fietspaden met verschillende configuraties markering.
- Daarnaast worden dit najaar pilotonderzoeken uitgevoerd naar dwarsposities, wederom in samenwerking met Signco, op smalle tweerichtingsfietspaden en op eenrichtingsfietspaden [*]. Zie kader.
- Naar verwachting worden dit najaar door CROW richtlijnen opgesteld voor regionale hoofd-fietsroutes, als ook richtlijnen voor smalle tweerichtingsfietspaden en voor eenrichtingsfietspaden.

Discussie en vervolg

Uit de diverse onderzoeken tot nu toe concluderen we dat door kant- en asmarkering fietspadgebruikers minder uitwaaiëren over het fietspad en zich veiliger voelen. Zowel bij daglicht en vooral in het donker. Deze positieve effecten worden verder versterkt als de asmarkering met dubbele markering wordt uitgevoerd. Wel is het daarbij de vraag of kant- en asmarkering overall gewenst en noodzakelijk is. Naast de positieve effecten op verkeersveiligheid, zijn er ook nadelen, zoals esthetiek, 'overmatig' regelen van fietspadgebruik en de kosten van markering.

We concluderen op grond van de eigen onderzoeken en die van vele anderen, dat markering bijdraagt aan verkeersveiligheid op fietspaden. De geleerde lessen kunnen ook elders worden toegepast, ook als het niet om regionale hoofd-fietsroutes gaat. De vraag die daarbij boven tafel komt en verdere discussie vraagt is: op welke fietspaden breng je mar-

19 november: Presentatie Fietspadmarkering op het Nationaal Fietscongres, deel 2

Op 19 november geven Mariëtte Pol (KeuzeWeg) en Michiel Brouwer (Loenderslootgroep) een presentatie over de 'Kennissagenda markering op (snelle) fietsroutes' op basis van de beschikbare onderzoeksresultaten die in dit artikel zijn samengevat [*]. De titel van hun presentatie is: 'Fietspadmarkering; laaghangend fruit in fietsersveiligheid'

Zie: nationaalfietscongres.nl.

kering aan en op welke niet? Wanneer is noodzaak tot markering het grootst en wanneer is deze klein?

We pleiten dan ook niet voor het aanbrengen van markering op alle fietspaden, maar om keuzes waarin de verkeersveiligheidsbaten worden afgewogen tegen (im)materiële kosten, zoals afbreuk aan beleving van mooi landschap en de financiële kosten. Wel pleiten we voor het aanbrengen van markering op fietspaden die onderdeel uitmaken van regionale hoofd-fietsroutes, en op overige utilitaire fietspaden met weinig verlichting, waar veel forensen en scholieren in de herfst- en wintermaanden in het donker rijden.

Nieuw: Positiemetingen

Het betrouwbaar meten van dwarsposities is een complexe opgave, zeker wanneer het gaat om fietspadgebruikers. In eerdere onderzoeken werden hiervoor vaak camera's gebruikt, maar zo'n configuratie is niet of moeizaam bruikbaar bij donkere, schemerige of regenachtige omstandigheden. Ook op het gebied van privacy kan het gebruik van camera's problemen opleveren. Daarnaast is de dataverwerking hierbij tijdrovend, waardoor vaak wordt gewerkt met kleinere datasets en vaak alleen enkele spitsperiodes meegenomen worden.

In ons meest recente onderzoek naar dwarsposities [*] hebben we gebruik gemaakt van een innovatieve meetmethodiek van Signco, waarbij wordt gemeten met behulp van een configuratie van glasvezelkabels op het wegdek. Hiermee kunnen meerdere dagen achter elkaar (24 uur per dag) data worden vergaard over (onder andere) de dwarspositie en snelheid van fietspadgebruikers en afstanden tussen fietspadgebruikers, ook in het donker of bij slecht weer. Hiermee hebben wij al de dwarsposities en snelheden van tienduizenden fietspadgebruikers per fietspad kunnen analyseren, waar vergelijkbare onderzoeken voorheen gelimiteerd waren tot enkele honderden cases. De mogelijkheden voor onderzoek naar het gedrag van fietspadgebruikers zijn daarmee enorm toegenomen.

Op verkeerskunde.nl/42020markeringfietspaden vindt u een uitgebreid artikel van de auteurs met literatuurbronnen.[*]

NATIONAAL FIETSCONGRES



Online deel 2 - 19 november 2020

Het Nationaal Fietscongres is hét congres voor fietsprofessionals in Nederland. Dit jaar deels online met een tool die alles biedt wat ook gedaan wordt bij een fysiek congres. In een goede mix van kennis, netwerken en ontspanning worden de laatste actuele vraagstukken van vandaag en morgen rondom het thema fiets besproken. Op 27 mei 2021 hopen we elkaar weer fysiek te treffen in Brabant.

Dit jaar zijn de gastheren provincie Noord-Brabant, Regio Noordoost Brabant en gemeente 's-Hertogenbosch. Het thema van het Nationaal Fietscongres is VITAAL.

Een deel gemist? Geen probleem! Alle sessies zijn online terug te kijken door tickethouders.

- **Meer dan 40 sessies**
- **De laatste onderzoeken, praktijkervaringen en inzichten**
- **Spraakmakende keynote's van o.a. Wim Daniëls en Thomas Braun**



Networking was erg leuk bedacht en werkte echt goed. Interessant waren de korte maar inhoudelijk leuke sessies. Veel interessante thema's.



Deelnemer over online deel 1 - 3 september 2020

AANMELDEN? GA NAAR WWW.NATIONAALFIETSCONGRES.NL

DOSSIER

Retailverkeer



**GASTHOOFDREDACTEUR
GIULIANO MINGARDO**

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEKER BIJ HET ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS AAN DE ERASMUS UNIVERSITEIT

‘Dit dossier gaat over het spanningsveld tussen mobiliteit en retail, dat door de coronacrisis sterker en actueler is dan ooit. Ik wil benadrukken dat mobiliteit en retail essentiële elementen zijn voor onze steden. Het is niet het ene tegen het andere. We hebben beide nodig.’

ANWB-leden denken mee over een ander stadsbeeld na corona

Door corona verandert er veel op het gebied van mobiliteit in steden. Steden die voorheen gedomineerd werden door autoverkeer worden anders ingericht. Denk bijvoorbeeld aan parkeerplekken die veranderen in terrassen, of fietspaden die tijdelijk voor voetgangers beschikbaar worden gesteld. De vraag is of dit soort veranderingen tijdelijk of blijvend is. Met het ledenpanel van de ANWB zijn wij hierover in gesprek gegaan: hoe staan leden tegenover het (permanent) aanpassen van de (weg)infrastructuur in de binnensteden, welke kansen zien zij en waar moet rekening mee worden gehouden?

Leden zijn in het algemeen positief over de veranderingen die nu plaatsvinden in binnensteden op het gebied van infrastructuur. Vooral het feit dat deze veranderingen vaak samen zullen gaan met minder autoverkeer in binnensteden wordt breed geaccepteerd en toegejuicht. Minder autoverkeer leidt tot een betere luchtkwaliteit, betere leefbaarheid van de binnenstad en minder geluidsoverlast. Dit is een verandering die wat betreft een grote groep leden blijvend mag zijn, ook wanneer het coronavirus ons straks niet meer in zijn greep heeft. Leden zien de huidige situatie daarom als een mooie kans om te ervaren en te leren van hoe dit in de praktijk gaat. Een groot aantal positieve leden is wel sceptisch of de huidige veranderingen de toekomst hebben. Zij verwachten dat als de anderhalvemetersamenleving wordt losgelaten, de situatie weer gauw als vanouds wordt.

Het is momenteel alleen nog te vroeg om hier harde uitspraken over te kunnen doen, we zullen moeten afwachten wat de toekomst ons brengt.

Citaat: "Ik heb geen problemen met het aanpassen van de indeling van de straten van steden. Het blijft in mijn ogen wel de vraag of de situatie blijft zoals hij nu is. Ik denk dat wanneer de anderhalvemeterperiode voorbij is, de situatie zich weer zal normaliseren. Daarom vind ik deze discussie nog te vroeg."

De ruimte die vrijkomt door minder autoverkeer in de binnensteden, moet volgens ANWB-leden vooral beschikbaar komen voor fietsers en wandelaars. Dit kan door bijvoorbeeld bredere fiets- en wandelpaden aan te leggen, wat in sommige steden al gebeurt.

ANWB-leden stellen wel een aantal voorwaarden aan aanpassingen op het gebied van de infrastructuur in binnensteden:



LAURA NUGTEREN
BLAUW RESEARCH, NAMENS
'DENK MEE MET DE ANWB'

1. De verkeersveiligheid mag niet onder de aanpassingen komen te lijden.

2. Gemeenten moeten goede parkeermogelijkheden / -alternatieven faciliteren. Denk hierbij aan (gratis) parkeerplekken net buiten de stad en vanaf deze plekken goedkoop of gratis openbaar vervoer naar het centrum van de stad (P+R transferium).

Citaat: Een extreem goed idee! Weg met de auto in de (binnen)stad, goed voor het klimaat en de gezondheid, zowel in beweging als in luchtkwaliteit. Wel moeten er voldoende goede parkeergelegenheden zijn aan de rand van de stad met een goede openbare mogelijkheid om naar het centrum te komen. Men zou ook meer groen kunnen aanbrengen om de stad leefbaarder te maken en voor het klimaat."

3. Gemeenten dienen rekening te houden met de mindervaliden en ouderen. Zij mogen niet het slachtoffer worden van deze aanpassingen.

4. Tot slot mag ook de toevoer van goederen voor winkels en horeca geen hinder ondervinden van de aanpassingen.

Citaat: "Hou rekening met ouderen en mindervaliden. En zorg dat de klanten het leuk vinden om te gaan winkelen en niet onaangenaam verrast worden door hoge parkeerkosten en slechte bereikbaarheid."

Deze en eerdere visies van ANWB-leden vindt u op verkeerskunde.nl/dossiers.

Retail en Mobiliteit, we hebben beide nodig

Dit thema in Verkeerskunde gaat over het spanningsveld tussen mobiliteit en retail. Het is altijd al een hot issue geweest in veel steden, denk aan de oneindige discussie over gratis parkeren. De huidige COVID-19-crisis maakt dit spanningsveld nog sterker en actueler dan ooit.

Dat er iets moet veranderen in de retailwereld was al duidelijk. Corona zet het verder op scherp. Het is al “ver over 12”, zegt Cees-Jan Pen (pagina 29). Ook is er te veel winkelloppervlak. Een deel moet uit de markt moeten worden genomen “zodat iedereen nog een boterham kan blijven verdienen, inclusief de webshops”, zegt Brigit Gerritse (pagina 25). We hikken er tegenaan, maar moeten een impasse voorkomen. Hiervoor is “samenwerken tussen alle betrokkene partijen essentieel”, zegt Frank Quix (pagina 27). Ook experimenteren met nieuwe initiatieven kan helpen, vooral op het gebied van stadslogistiek, deelt wethouder Monique Esselbrugge op pagina 31.

Samenwerken, experimenteren en het betrekken van lokale stakeholders was ook de rode draad van het EU-project RESOLVE in de afgelopen jaren. In veel Europese steden wordt veel aandacht gegeven aan duurzaamheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Omdat retail-gerelateerde mobiliteit hier een belangrijke rol in speelt, hebben acht Europese steden, onder de leiding van de Gemeente Roermond en de Erasmus Universiteit het project RESOLVE in 2016 opgestart. Doel was om retail-gerelateerde mobiliteit te verduurzamen en tegelijkertijd de lokale detailhandel te stimuleren.

Roermond, Reggio Emilia (Italië), Maribor (Slovenië) en Manchester (VK) laten in de volgende pagina's zien hoe deze steden van elkaar leerden. Zo was een autovrij gebied in Maribor vijf jaar geleden ondenkbaar, maar nu realiteit. De Nederlandse voorbeelden van vlonderterrassen zijn intussen ook te zien in de straten van Manchester en Reggio Emilia probeert een City Hub te introduceren geïnspireerd door de ervaring van Roermond.

Wat ik ten slotte zelf wil benadrukken is dat mobiliteit en retail essentiële elementen zijn voor onze steden. Het is niet het ene tegen het andere. We hebben beide nodig. Meer dan ooit moeten deskundigen en professionals van beide disciplines nu bij elkaar komen en gezamenlijke creatieve oplossingen bedenken.



**GASTHOOFDREDACTEUR
GIULIANO MINGARDO**

WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEKER BIJ HET ERASMUS CENTRE FOR URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS AAN DE ERASMUS UNIVERSITEIT

INHOUD DOSSIER

Interviews: Nettie Bakker

22 LAURA NUGTEREN, BLAUW RESEARCH

ANWB-leden denken mee over ander stadsbeeld na corona

LINKS RESOLVE

24 PAUL HAMAEKERS, GEMEENTE ROERMOND

Duurzame retailmobiliteit op de bestuurlijke agenda

26 CARLOTTA BONVICINIO, REGGIO EMILIA (ITALIË)

Effectiviteit meten en dialoog voeren met lokale retailers

28 GORDANA KOLESARIČ, MARIBOR (SLOVENIË)

Zonder RESOLVE niet zo'n uitgebreid inzicht

30 LIAM POTTS, MANCHESTER

Een kleine heffing zou het evenwicht al herstellen

23 VOORWOORD

RECHTS RETAIL

25 BRIGIT GERRITSE, NRW

'Dit hebben we niet voorzien'

27 FRANK QUIX, Q&A INSIGHT

'Ik verwacht tijdslots en crowdmanagement'

29 CEES-JAN PEN, FONTYS HOGESCHOLEN

Parkeren voor de deur kan niet, gratis bezorgen bestaat niet

31 MONIQUE ESSELBRUGGE, GEMEENTE NIJMEGEN

'Allemaal naar Nijmegen'

Duurzame retailmobiliteit op de bestuurlijke agenda

Bij zijn aantreden als beleidsmedewerker mobiliteit, nam Paul Hamaekers óók een ‘retailstokje’ over van zijn voorganger Jan Waalen: Roermond is lead partner van het Interreg-project RESOLVE. Naast acht Europese steden is de Erasmus Universiteit partner in het project. Dit beleidsbeïnvloedingsproject wil duurzame retailmobiliteit op de agenda krijgen door inspirerende voorbeelden in elkaars steden te bestuderen en toe te passen. Op 16 december sluit dit project af met een congres. Wat leverde het op?

Het Designer Outlet telt ruim 120 winkels en heeft de grootste retailparkeerplaats in de Benelux.

De slotmanifestatie zou in Roermond plaatsvinden. Daar zouden alle Europese partners voor de laatste keer bijeenkomen om de opbrengst te formuleren en breed te delen. Door de coronapandemie wordt het een ontmoeting in de cloud, zegt Hamaekers met onverholven teleurstelling. “We hadden graag iedereen weer ontmoet in Roermond.”

Designer Outlet Center

Roermond staat als Limburgse stad aan de MaaS vooral bekend om het mega Designer Outlet Center. Een retailconcentratie die jaarlijks rond acht miljoen bezoekers trekt, waarvan meer dan de helft uit auto-minded Duitsland. Hoe leid je de bezoekersmobiliteit van deze aard en omvang in goede banen, probeer je duurzaamheid te bevorderen, CO2-uitstoot te reduceren én een aantrekkelijke en bereikbare binnenstad te blijven voor regiobezoekers en bewoners? Een uitdaging van jewelste en reden genoeg om in Europees verband te leren van andere steden.

Hamaekers noemt drie lessen die concreet worden toegepast in Roermond: een integraal deelfietsstelsel, park&bike-locaties aan de randen van de stad, evenals een hub ten behoeve van verduurzaming van stadslogistiek.

“De meerwaarde van het project is dat we samen met belangrijke stakeholders in Roermond retailmobiliteit op de agenda hebben gekregen en onderdeel hebben gemaakt van ons mobiliteitsbeleid. Daarnaast gaf het ons de mogelijkheid de maatregelen die we wilden



PAUL HAMAEKERS
BELEIDSMEDEWERKER MOBILITEIT,
GEMEENTE ROERMOND

nemen, vooraf goed te bestuderen in andere steden”, zegt Hamaekers. “Zo is ons deelfietsstelsel direct in verband gebracht met de park&bike-locaties en met het Designer Outlet. Daarmee worden zoveel mogelijk doelgroepen bediend voor the last mile. Zonder deze lessen was het misschien een stand-alonesysteem geworden.”

Trein, bus en fiets

Als meest gewenste oplossing voor de grote stroom Duitse bezoekers noemt Hamaekers het realiseren van de park&bike-locaties en hubs aan de randen van de stad vanwaar men met de (deel)fiets of (pendel)bus verder kan naar Roermond en het Designer Outlet. “Voor de Nederlandse en regionale bezoekers zetten we in op het stimuleren van trein, bus en fiets. Met goede fietsenstallingen uiteraard en een logische overstap naar een deelfiets.”

Een les van formaat noemt Hamaekers dat “iets kleins soms een grote signaalfunctie kan heb-

ben. Neem de impact van een extra terras in de stad dat je op een vlinder op de plek van een autoparkeerplaats zet; een voorbeeld uit Rotterdam”.

Conceptueel denken

“Zo kan een conceptuele manier denken leiden tot een heel andere aanpak. Je komt daarmee op het snijvlak van fysieke inrichting en mobiliteit. Daarover en over retailmobiliteit is tot nu toe in de beleidsvorming echt nog te weinig nagedacht.” Logisch, begrijpt Hamaekers, omdat de fysieke inrichting een andere tak van sport is dan mobiliteit. “Maar we gaan wel die kant op.”

Samenvattend concludeert de RESOLVE-partner: “Leer te denken in customer journeys en hang je hele citymarketing daaraan op. Retailverkeer gaat namelijk veel meer over marketing en economie dan over verkeer, vervoer en parkeren. En bovendien, het bevordert de integratie binnen gemeenten.”

Het RESOLVE-project zoekt in acht Europese steden naar innovatieve manieren om retailmobiliteit te verduurzamen. RESOLVE startte op 1 april 2016. Op 16 december sluit het project af met een digitaal congres.

Save the date!

IMPACTSTUDIE: 'WAT WE VOOR VIJF JAAR TIJD VOORZAGEN, GEBEURT NU IN VIJF MAANDEN'

'Dit hebben we **niet voorzien**'

De retailwereld staat na een halfjaar coronamaatregelen op zijn kop. Gemiddelde cijfers over de sector zeggen op dit moment niets, want waar een groot deel van de non-foodsector balanceert op de rand van faillissement, doet de foodsector het beter doet dan ooit. Ook legt het bezoek aan de verwachtingsvolle winkelstraten in de stadscentra het plotseling af tegen het winkelcentrum om de hoek. "Dit hebben we niet voorzien", zegt Brigit Gerritse, directeur van de Nederlandse Raad Winkelcentra.



BRIGIT GERRITSE
DIRECTEUR NRW, NEDERLANDSE RAAD
WINKELCENTRA

De Raad rondde juist een grote impactstudie[*] af onder 4400 consumenten, 600 MKB-bedrijven, 30 ceo's, 100 vastgoedondernemers en 100 gemeenten. "We hebben de mensen gevraagd wat ze zien en wat ze verwachten", zegt Gerritse. "Deze studie schetst een somber beeld voor de sector [*], zeker met het effect van de coronamaatregelen er nog eens keihard bovenop. Wat we voorzagen voor een periode van vijf jaar, gebeurt nu in vijf maanden, en deels anders dan verwacht."

In het kort is de conclusie van de studie dat de retailmarkt deels verzadigd is. Er zijn te veel meters vloeroppervlak voor detailbedrijven. Dit wordt verstrekt door trends als kiezen voor nabijheid en onlineverkoop, ambachtelijkheid, duurzaamheid en consuminderen. Toch leken de winkelcentra in de grote binnensteden het, ook op termijn, goed te doen, vanwege het aantrekkelijke winkelen als hobby of toeristische activiteit.

'Dichtbij' en 'lokaal'

"Wat we door de coronamaatregelen zien is dat met name 'dichtbij' en 'lokaal' de nieuwe winkelbestemmingen zijn. Mensen pakken niet meer de auto, laat staan de bus of trein om een dagje uit te gaan en te shoppen, maar kiezen voor de eigen buurt waar het duidelijk is hoe ze zich moeten gedragen. Je leest wel over stijgende omzetcijfers, tot 80 procent van het oude normaal, maar voor de grote ketens betekent dat nog steeds een faillissement."

"We zien een duidelijk scheiding in retailbestedingen ontstaan door de coronamaatregelen", vervolgt Gerritse. "Het functioneel en noodzakelijk winkelen doet het boven verwachting

goed, mede als gevolg van de sluiting van de horeca. Mensen kopen lekker eten voor thuis. Ook de bouwmarkten en meubelboulevards

'Als er 20 tot 30 procent aan winkeloppervlaktemeters uit de markt wordt genomen, kan iedereen een boterham verdienen'

vertonen een groei omdat veel mensen aan het klussen slaan en je daar bij het winkelen afstand kunt houden. Gemiddelde cijfers zeggen daarom op dit moment niets over de retailsector."

Winkelcentra in de wijken

"Wat ons echt verrast, is de groei in de winkel-

centra in de wijken, ten koste van het bezoek aan de winkelstraten in de grote steden." Gerritse verwacht dat beide ontwikkelingen deels zullen blijven. "Faillissementen in grote steden kunnen niet uitblijven. Deze winkels zullen deels transformeren naar andere functies. Een aantal winkelstraten zal veranderen in straten met winkels en meer woonfuncties. Voor kleinere gemeenten wordt het de uitdaging om de herwonnen aandacht vast te houden."

Een bijkomstige impact van deze ontwikkelingen is dat de Retailagenda – vijf jaar geleden geïnitieerd door het ministerie van Economische Zaken als reactie op het faillissement van 63 V&D-panden en 10.000 man winkelpersoneel op straat – wordt verlengd. "We hadden juist een afsluitend congres gepland in maart", zegt Gerritse, "maar we gaan nu nog zeker vier jaar door. Met detailhandel hebben we het over tien procent van de werkgelegenheid."

Trends worden blijvertjes

"We zullen nu vooral kijken naar wat echt nodig is," vervolgt Gerritse. "Onze inschatting is dat als er 20 tot 30 procent aan winkeloppervlakte uit de markt wordt genomen, er voor iedereen nog een boterham te verdienen is, inclusief webshops. Een alternatief is er niet. De trends naar duurzaamheid - denk aan vliedschaamte, naar consuminderen en meer aandacht voor ambachtelijkheid zullen leiden tot een blijvend bewuster bestedingspatroon."

Op verkeerskunde.nl/dossiers vindt u deze tekst met links naar de impactanalyse [*].

Sinds juli 2019 is wethouder Carlotta Bonvicinio betrokken bij de uitvoeringsfase van het Italiaanse RESOLVE-project in Reggio Emilia. Gedurende de interregionale leerfase, is de stad vertegenwoordigd door Alberto Merigo van haar 'technische staf'.

RESOLVE M&E-tool: Effectiviteit meten en dialoog voeren met lokale retailers



CARLOTTA BONVICINIO
WETHOUDER DUURZAAM BELEID,
REGGIO EMILIA

“In Reggio Emilia hebben we onze aandacht gericht op het historische stadscentrum, waar het publieke, commerciële en culturele leven samensmelt,” zegt de wethouder. “Vóór het RESOLVE-project waren we ons al volledig bewust van het belang van het verzamelen van gegevens, die de vitaliteit en levensvatbaarheid van het stadscentrum beïnvloeden, maar we hadden geen wetenschappelijk en betrouwbaar instrument dat die factoren goed kon begrijpen.”

“Tijdens een RESOLVE-Masterclass in Manchester in februari 2019, werden partners opgeleid over een methode om de lokale besluitvorming te verbeteren. Hier ontdekten we dat Engelse experts 201 factoren hadden geselecteerd die de toegankelijkheid en vitaliteit van stadscentra konden verbeteren. Onder deze 201 factoren zijn 4 categorieën geïdentificeerd, waaronder ‘Leef ermeel!’, ‘Negeer het!’ en ‘Vergeet het!’. De belangrijkste voor ons is de groep ‘Ga aan de slag’, omdat het factoren bevat die een echte impact hebben en beïnvloed kunnen worden door besluitvormers.”

Monitoring and Evaluatietool

“Deze trainingssessie was sterk gerelateerd aan de Monitoring and Evaluatietool die ontwikkeld is door RESOLVE-partners. Deze tool bestaat uit een enquête die bedoeld is om relevante informatie over bezoekers en retailers te

verzamelen en hij is in staat om de effecten en effectiviteit van mobiliteitsacties te beoordelen. Het krachtpunt van de tool is de mogelijkheid om relevante resultaten te produceren over mobiliteit en bestedingsgedrag. Zo ontdekten we dankzij de tool dat bezoekers in het stadscentrum gemiddeld 35 euro uitgeven. Dit bedrag varieert, afhankelijk van de vervoermiddelen die op hun beurt van invloed zijn op de frequentie van de bezoeken.”

“Door deze twee geleerde lessen te combineren, besloten we om een continue monitoring-activiteit in te stellen met behulp van de M&E-tool om relevante gegevens te verzamelen die in staat zijn om de effectiviteit van mobiliteitsacties te meten en een dialoog aan te gaan met lokale retailers over de meest invloedrijke factoren om de toegankelijkheid en vitaliteit van het stadscentrum te verbeteren.”

Studiebezoeken

Reggio Emilia organiseerde zelf twee studiebezoeken tijdens de interregionale leerfase. Een van de meest interessante best practices voor de RESOLVE-partners was het Park&Ri-

de-systeem. Bonvicinio: “Hiermee bevorderen we de bereikbaarheid met duurzame vervoerswijzen vanaf parkeerplaatsen in de buitenwijken en rond de ringwegen. Op dit moment hebben we zeven P&R-faciliteiten in de buitenwijken van de stad. Alle automobilisten – bewoners, forenzen en toeristen – kunnen vanaf het P&R-gebied gratis met het openbaar vervoer of de fietsdeeldienst het centrum bereiken. De economische duurzaamheid van dit systeem wordt gefinancierd met behulp van de inkomsten van de parkeertarieven in het stadscentrum. Naast dit systeem waren de RESOLVE-partners onder de indruk van de voetgangersgebieden in de centra, van de regionale integratie van ov-diensten en van de logistieke exploitatie in de stadscentra.”

Leerproces

Het wederzijdse leerproces is essentieel geweest voor het goed ontwerpen en uitvoeren van ons actieplan om congestie en emissies te verminderen en een actieve detailhandel te bevorderen, zegt de wethouder. “Zo hebben wij mede dankzij de ervaring van Transport for Greater Manchester, een vandalismebestendig free-floating bikesharingsysteem kunnen activeren.”

Op verkeerskunde.nl/dossier leest u het integrale gesprek met wethouder Carlotta Bonvicinio.

NET ALS IN KANTOREN IS HET SNEL TE DRUK IN WINKELS EN IN WINKELGEBIEDEN

‘Ik verwacht **tijdslots** en crowdmanagement’

Een gesprek met Frank Quix, mededirecteur van Q&A Insights, adviesbureau voor merken en retail. We spreken over een onstuimige markt, nog versterkt door coronamaatregelen. Een mondkapjesplicht in winkels sneuvelde, mede als gevolg van te verwachten mindere bestedingen. Maar het effect van anderhalve meter afstand zal nog een grote invloed hebben.



FRANK QUIX
MEDELECTEUR VAN Q&A INSIGHTS, ADVIESBU-
REAU VOOR MERKEN EN RETAIL

“Net als in kantoren, is het snel te druk in winkels en in winkelgebieden”, voorziet Quix. “Immers, in kantoren kun je bureaus wel op afstand van elkaar zetten, maar komen mensen elkaar tegen in de lift en bij de toegangsdeuren. Dat is in winkels precies zo. Alleen als mensen winkelen om te kopen wat ze nodig hebben, valt het nog te reguleren, maar met zijn achten gezellig struinen, lijkt er niet meer bij.”

Quix signaleert, mede door het thuiswerken, een betere spreiding over de dag. “Mijn advies is om daarop te anticiperen en bijvoorbeeld koopavonden te vervangen door dagelijks een uurtje langer openblijven om zo een spreiding over de dag beter te faciliteren. Bovendien verwacht ik vormen van tijdslots en crowdmanagement.”

Effect van thuiswerken

Mede doordat het voor bedrijven niet te organiseren is om medewerkers op afstand te houden, zal thuiswerken een factor van belang blijven, verwacht Quix. “Ook thuiswerken veroorzaakt een andere manier van winkelen: voor de noodzakelijke boodschappen, ga je het liefst lopend of op de fiets naar het winkelcentrum in de buurt, of je laat het thuisbezorgen. Precies die gebieden, de winkelcentra in de buurt, die we tot voor kort als kansarm betitelden, doen het nu goed, mede door de veranderende visie op vervoersmiddelen en op drukte.” Quix ziet ook een hoger bezoek aan perifere winkelge-

bieden ten koste van bezoek aan stadscentra. “Mensen proberen drukte in de stad te vermijden en in de perifere gebieden is crowdmanagement beter toe te passen.”

‘Retail gaat niet meer om zoveel mogelijk mensen op één plek te krijgen, maar om het publiek gericht en gespreid te ontvangen.’

Andere beleving in najaar

Daarbij tekent hij aan dat het eventueel wachten tot toegang in een winkel alweer anders

wordt beleefd in het najaar. “Als je bij kou of regen een kwartier buiten moet wachten, wordt het snel vervelend. Dan ben je blij als je in de auto kunt wachten.”

Blijft de vraag hoe je het gaat inrichten als je mensen gericht moet laten komen. Quix benadrukt dat bedrijven en winkeliers dit vraagstuk vooral samen moeten oplossen. “Kijk niet naar de overheid en wacht niet op maatregelen. Maar kijk samen naar oplossingen in een gebied. Dat overleg kan bijvoorbeeld plaatsvinden binnen de netwerken rond de BIZ’s, de bedrijven investeringszones, of binnen winkeliersverenigingen.”

Samen naar oplossingen

Tot nu toe was het grootwinkelbedrijf de grote afwezige in deze netwerkverbanden, zegt Quix, maar juist dit vraagstuk zou aanleiding kunnen zijn voor het grootwinkelbedrijf om samen tot oplossingen te komen. “Retail gaat op dit moment niet meer om zoveel mogelijk mensen op één plek te krijgen, maar om samen het publiek gericht en gespreid te ontvangen. We moeten wel.”

Zonder RESOLVE niet zo'n uitgebreid inzicht

Het grootste probleem in de Sloveense stad Maribor zijn de negatieve effecten van CO2-emissies als gevolg van het intensieve gemotoriseerd detailhandelverkeer. Gordana Kolesarič waardeert de samenwerking binnen het RESOLVE-project. "Onze experts en besluitvormers krijgen zo de kans om meer te weten te komen over goede voorbeelden die andere steden en experts hebben ontwikkeld."

Een gemeentelijk besluit bepaalt dat leveringen in het voetgangersgebied van Maribor na 10.00 uur alleen door e-voertuigen en bakfietsen mag plaatsvinden.



GORDANA KOLESARIČ
PROJECTMANAGER DUURZAME MOBILITEIT EN
EUROPESE PROJECTEN, GEMEENTE MARIBOR,
NOORDOOST-SLOVENIË

"We leerden veel tijdens de studiebezoeken in partnersteden zoals Almada, in Portugal, en Reggio Emilia, in Italië. Met name op het gebied van logistiek en openbaar vervoer in het stadscentrum, voetgangersinrichting en een fietspadnetwerk." Belangrijk vindt Kolesarič dat de vertegenwoordigers van de gemeente Maribor en experts van de RESOLVE-partnersteden in de projectworkshops samen de potentie van een stad bekijken en mogelijke oplossingen combineren tussen verschillende afdelingen en andere belanghebbenden.

Kolesarič: "We waren verrast door de verschillende strategieën die andere steden ontwikkelen om de mobiliteit en de samenwerking met de commerciële sector te verbeteren. De belangrijkste leerpunten waren wel de trends en ontwikkelingen in de stedelijke retail evenals het belang en het effect van stedelijke aantrekkelijkheid als een instrument voor vitale retailgebieden en duurzame mobiliteit."

"Zo hebben we zelf ook al nieuwe ervaringen opgedaan, zoals met het ondersteunen van retailers op commerciële gebieden, bijvoorbeeld door ze te wijzen op het aanbieden van een flexibele mobiliteitsservice. Uit enquêtes onder winkeliers en restauranthouders blijkt hoezeer zij de samenwerking met het stadsbestuur waarderen. Het leerde ons ook dat we deze contacten met hen moeten intensiveren om samen tot een aantrekkelijk stadscentrum te komen en zo meer bezoekers te trekken."

Lessen

Gevraagd naar de drie belangrijkste lessen voor Maribor, zegt Kolesarič: "We kunnen inderdaad op een milieuvriendelijke manier goederen leveren aan de retailers in het stadscentrum, door een succesvolle last-mile stadsdistributie met kleine elektrische voertuigen. Tijdens het project hebben we hiervoor een gemeentelijk besluit ingevoerd dat levering in het voetgangersgebied na 10.00 uur alleen door e-voertuigen en bakfietsen mogelijk maakt. We werkten samen met een sociale onderneming om deze bakfietslevering in het centrum van de stad uit te voeren. Ook is er een kleine elektrische bus geïntroduceerd om inwoners en bezoekers in staat te stellen hun boodschappen mee naar huis te nemen. Er zijn nu drie van deze gratis bussen beschikbaar voor inwoners. Ten slotte hebben we de stedelijke ruimte in het stadscentrum verbeterd door de invoering van zowel gedeelde ruimtes, als van nieuwe voetgangerszones waar geen toegang is voor individueel gemotoriseerd autoverkeer."

Inzichten

"Zonder het RESOLVE-project zouden we zeker niet zo'n uitgebreid inzicht hebben gekregen om onze doelen te bereiken", concludeert Kolesarič. "Het is belangrijk om over voldoende instrumenten te beschikken om besluitvormers, gemeenteraad, de commerciële sector en het publiek ertoe te bewegen nieuwe maatregelen te nemen. Deze inzichten hebben we zowel opgedaan in de partnersteden als door de kennis van onze projectpartner het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics van de Erasmus Universiteit Rotterdam."

Dromen

En als Kolesarič zou mogen dromen over de ultieme oplossingen in haar stad? "Dat zou een operationele logistieke dienst zijn in het stedelijk gebied, uitgevoerd door een vloot van elektrische voertuigen. Deze dienst zou ook de leveringen van verschillende vervoersondernemingen consolideren, waardoor het vrachtverkeer wordt verminderd." Maar dan weer realistisch: "Het is moeilijk voor de stad om een dergelijke dienst te financieren."

Parkeren voor de deur kan niet en **gratis bezorgen** bestaat niet

Retailondernemers, pakketvervoerders en het stedelijk milieu raken verstrikt in een vicieuze cirkel van steeds meer vraag naar onlinegoederen die een ongezond verdienmodel almaar vergroten. Ondernemers moeten uit hun overlevingsmodus komen en uit deze vicieuze cirkel stappen. De transportmarges moeten groter en er hoeven per dag geen tien busjes door één woonstraat te rijden. Een gesprek met Cees-Jan Pen, lector De Ondernemende Regio bij Fontys Hogescholen.



CEES-JAN PEN
LECTOR DE ONDERNEMENDE REGIO
BIJ FONTYS HOGESCHOLEN

Cees-Jan Pen is naast lector De Ondernemende Regio, ook lid van het Retail and Innovation Platform dat praktijkgericht onderzoek naar retailinnovatie uitvoert en bundelt binnen hogescholen en universiteiten. Retailverkeer speelt een rol bij diverse studies rond een bredere 'transformatie van winkelgebieden'. Pen noemt de trend van 'stenig naar ruimte voor groen', van 'meer lopen en fietsen naar de winkel' tot het 'afstappen van de oude 'winkelwet' dat je als consument zo dicht mogelijk bij de winkel moet kunnen parkeren'. En, misschien nóg hardnekkiger is de rol van het retailverkeer dat ontstaat door de bezorging en retourzendingen van online aangekochte artikelen. Deze goederenstroom leidt in een prijsvechtersmarkt tot negatieve verdienaspecten in het retail-ecosysteem, zo stelt de lector.

Verdienmodellen

Vanuit de retailsector zelf doen we er niet veel mee, verzucht Pen, omdat we menen dat deze tak van sport in handen ligt van de (stads)logistiek. "Maar de vraag is hoe lang de consequenties ervan op het milieu en op de retailverdienmodellen nog houdbaar zijn." Gratis bestaat niet, legt de lector uit, dus als de kosten voor bezorging en retourzendingen van goederen niet op de consument neerkomen, betekent het dat er ergens iets gaat wringen in een verdienmodel. "Als de corona-maatregelen iets duidelijk maken, dan is het dat dit logistieke aspect van retailgoederenverkeer niet toekomstbestendig is."

Naast de uiterst kleine marges in de logistiek zelf, heeft de toenemende onlineverkoop een enorme impact op winkelformules, met name op de non-food sector. Dat was al zo, maar versnelt door de coronamaatregelen. "Je ziet wel maatregelen om de milieudruk te verminderen,

'Voorkom in ieder geval dat er dagelijks tien verschillende busjes door één straat rijden'

door milieuvriendelijk vervoer hiervoor in te zetten. Maar het gemak waarmee consumenten twintig dozen kunnen bestellen, om er achttien terug te zenden, dat kán gewoon niet. Dan raak je als retailsector gevangen in de race naar de bodem van een oneerlijk speelveld."

Fundamentele verandering

"Het wordt tijd voor een fundamentele verandering op dit gebied", zegt Pen. "Laat de onlineaankopen bijvoorbeeld via de winkel lopen en beslis daar of je het koopt. Dat zou al schelen. Of verzamel deze bestellingen ergens lokaal. Voorkom in ieder geval dat er dagelijks tien verschillende busjes door een straat rijden."

Hoe? "De overheid kan hierin een rol spelen door in te spelen op de trend 'koop lokaal'. Ik kan me voorstellen dat alle onlinegoederen op één punt in een wijk samenkomen. En als de marges groter worden, kun je tegelijkertijd de leefbaarheid van centra en woonwijken verbeteren."

Juist nu ondernemers min of meer op elkaar aangewezen raken, zouden ze zich op dit vlak ook beter moeten organiseren. Ze hebben een aanleiding, maar moeten uit de overlevingsmodus én een vicieuze cirkel komen. "

De retailsector heeft een krimpbeleid nodig, besluit Pen, je kunt geen noodlijdende sectoren in stand houden. "Je zet ook niet de airco aan met de deur open. Corona is een wake-upcall, maar eigenlijk is het al ver over 12."

Een kleine heffing zou het evenwicht al herstellen

Liam Potts was voorafgaand aan het RESOLVE-project al betrokken bij stimuleren van duurzaam verkeer in de gemeente Manchester op het gebied van vrachtvervoer. “Deze expertise paste goed bij het retailverkeer karakter van RESOLVE.”

Een heffing op onlineverkoop zou ten gunste kunnen komen van goedkoper ov naar de stadscentra, wat ook weer meer bezoekers zou trekken.

Potts kijkt terug op een leerzaam project. “We hadden het geluk dat we gedurende het project verschillende initiatieven in verschillende steden konden bestuderen. Een eye-opener voor mij was een bezoek aan een autovrije straat in Amsterdam. Een Nederlandse collega liet me een foto zien van dezelfde straat in de jaren 60: een reconstructie ten behoeve van autoverkeer in deze straat werd hier halverwege stopgezet vanwege een wijziging in beleid.

Ik heb de indruk dat we in delen van het United Kingdom in een vergelijkbare fase van beleidswijziging komen: met een nieuwe visie op mobiliteit kunnen we dus echte verandering teweegbrengen. Er zijn weliswaar grote verschillen in de Nederlandse en Britse cultuur, zeker als het gaat om onze houding tegenover duurzame vervoerswijzen, maar het lijkt erop alsof dat niet altijd zo was en dat die houdingen kunnen veranderen.”

Inspirerende voorbeelden

In Manchester zijn drie inspirerende voorbeelden toegepast. Als eerste een parkeervlonder in Stockport. Potts zag deze vlonders in Rotterdam. “Als onze parkeervlonder een succes wordt, hopen we meer vlonders uit te rollen in de stad. Het is een goede manier om winkelen attractiever te maken en tegelijkertijd duurzame mobiliteit te stimuleren. Zonder een goede bestudering van dit concept hadden we het niet eenvoudig kunnen uitvoeren in Manchester.”



LIAM POTTS
PROJECTMANAGER RESOLVE BIJ TRANSPORT FOR
GREATER MANCHESTER

Het tweede initiatief is een inwonersinformatiepakket. Potts ontdekte dit in het Portugese Almada. “Nieuwe inwoners weten nog niet goed hoe ze zich kunnen verplaatsen in hun nieuwe omgeving. Wij geven ze tips om de omgeving op de meest duurzame manier te ontdekken.” Het derde project is het aanstellen van een preferred supplier voor de vuilophalddiensten. “Anders dan in de meeste Europese steden is de Britse vuilophalddienst geprivatiseerd. Dat betekent vele vervoersbewegingen. Met het aanstellen van een preferred supplier beogen we duurzamer vervoer voor de afvalverwijdering en veel minder vervoersbewegingen.”

Werkbezoeken

Potts vertelt over het gastheerschap van twee werkbezoeken door de RESOLVE-partners. “We lieten een variëteit zien aan grootschalige fysieke maatregelen, van een nieuwe metrotoegang bij een groot winkelcentrum buiten de stad, tot onze manier van beleidsontwikkeling.

Zo wordt de opzet van onze parkeervlonder als blauwdruk genomen voor parkvlonders in het Sloveense Maribor.”

Het grootste probleem en ook aanleiding om mee te doen met RESOLVE is in Manchester de vlucht van online verkoop en het effect daarvan op de traditionele winkelstraten. Vaak wordt gratis parkeren angewend om bezoekers te verleiden terug te keren naar de winkel. Jammer genoeg zijn deze acties uitsluitend gericht op bezoekers die met de auto komen. Ook de trek naar de grote winkelcentra buiten de stad verleiden mensen tot het gebruik van de auto. Potts' gedroomde oplossing?

“Hoewel controversieel, denk ik dat een heffingssysteem op online bezorgen en retourzendingen gepast zou zijn. Op dit moment geniet de consument groot voordeel van thuisbezorging en gratis retourzendingen, maar het schaadt de samenleving met meer verkeersbewegingen en minder voetgangers in de steden. Een kleine heffing op de onlineverkoop zou misschien al het evenwicht herstellen met de winkelstraatdynamiek. Bovendien zouden deze extra inkomsten ten gunste kunnen komen van beter en goedkoper ov naar de stadscentra, wat ook weer meer bezoekers zou trekken.”

LOGISTIEKE PROCESSEN EN VERKEERSSTROMEN WORDEN TE WEINIG MEEGENOMEN IN DE PLANVORMING

‘Allemaal naar Nijmegen’

Expert zal ze zich niet noemen, maar als wethouder Economie en Binnenstad, trekker van de G40-themagroep Vitale binnensteden en stuurgroeps-lid van de Retailagenda, probeert Monique Esselbrugge ‘het goede te doen’ voor Nijmegen in het algemeen en voor winkeliers en winkelaars in het bijzonder.



MONIQUE ESSELBRUGGE
WETHOUDER ECONOMIE EN BINNENSTAD
GEMEENTE NIJMEGEN

Retailverkeer komt zeker ter sprake in haar werk. “Met name ‘de achterdeur’, de bevoorradings van winkels wordt steeds uitdagender. Maar ook ‘de voordeur’ vraagt om extra aandacht nu we anderhalve meter afstand moeten bieden. Het vraagt op veel plekken een andere indeling van de openbare ruimte.” Ook structurele inrichtingskansen laat Esselbrugge niet onopgemerkt voorbijgaan. “Maar al te vaak worden logistieke processen en bewoners- en bezoekersstromen te weinig meegenomen in de planvorming. Ik probeer dat steeds maar weer tussen de oren te krijgen. Dus niet alleen aandacht voor woon-werkverkeer of groen in een binnenstad, maar ook: ‘hoe kom je erin en hoe ga je weg?’”

Dat wordt wel eens vergeten, weet de wethouder. “We willen de centra graag autoluw tot autovrij maken. De parkeerplekken reserveren we voor bewoners, bezoekers parkeren op afstand en lopen of fietsen naar de centra, maar aan de achterkant moet de winkel bevoorrad worden.”

Corona was ook voor Nijmegen een wake-up-call. “Retailers maken zich terecht online zichtbaar, maar het zou niet tot gevolg moeten hebben dat er nu allemaal busjes door mijn woonstraat rijden.” Eerlijk genoeg erkent Esselbrugge dat ze er zelf ook aan meedoet: “Ik heb twee dochters...”

Stadshubs en bakfietsen

Nijmegen experimenteert nu met stadshubs aan de rand van de stad en met bakfietsen van [Post.nl](#) die goederen bij retailers brengen. “Het is allemaal een opmars naar een zero-emissiezone voor de stadsdistributie in de Nijmeegse binnenstad die in 2025 operationeel moet zijn. Dat is opgenomen in ons besluitproces en we kunnen zeker niet achterblijven.”

‘We experimenteren met e-hubs in tien woonwijken waar mensen naar keuze een e-fiets, e-scooter of e-auto kunnen gebruiken’

Nijmegen startte alweer twaalf jaar geleden met het inmiddels nationale concept Binnenstadservice. Deze service staat voor afspraken met winkeliers die hun goederen zero emissie laten aanleveren met cargo bikes. Waarom staat zero emissie stadsvervoer hier dan nog

steeds als onderwerp op de politieke agenda? Esselbrugge: “Dat heeft alles te maken met de overslagplaatsen, de hubs aan de randen van de stad. Hoe leg je die vast in omgevingsvisies en wie financiert dit?” Ook noemt Esselbrugge de voorzichtigheid waarmee je verplichtingen kunt opleggen aan winkeliers of transporteurs. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor een verbod op fossiel aangedreven terrasheaters. “Als we ze verbieden zullen er schone alternatieven komen, maar we moeten ondernemers de ruimte geven om erop te anticiperen.”

Gedragsverandering

Ook de manier van je door de drukke stad verplaatsen moet anders, zegt Esselbrugge. “Nijmegen groeit als kool, maar de ruimte groeit niet mee. We werken daarom aan gedragsverandering en geven mensen keuzes, bijvoorbeeld met e-hubs in tien woonwijken waar mensen naar keuze een e-fiets, e-scooter of e-auto kunnen gebruiken. Zo ervaren mensen wat voor hen het handigst is op welk moment.” Ook een prima voorbeeld vindt ze het verlagen van de parkeertarieven in de parkeergarages aan de randen van de binnenstad in de avonden naar 50 cent per uur. “Dat betekent meer ruimte voor wonen, ontmoeten en beleven, maar ook voor lopen en fietsen én extra terrassen.”

“We doen ook in veel in de openbare ruimte om de stad aantrekkelijk te maken, via een nieuwe groene toeristische looproute bijvoorbeeld. Die voert de wandelaar langs kunstwerken en architectonische en historische hoogstandjes, evenals langs kroegjes en retailzaken die je normaal niet zo snel zou ontdekken. Dus”, besluit Esselbrugge, “allemaal naar Nijmegen.”

Lessen van grote verstoringen, verhandelbare rechten, tol en ov-tarieven

In deze aflevering van de rubriek ‘Uit de Internationale vakliteratuur’ samenvattingen van artikelen over de lessen voor de transitie naar duurzame mobiliteit uit de reactie van mensen op grote verstoringen, verhandelbare mobiliteitsrechten, publieke frames rond prijsbeleid en de eerlijkheid van tijdstipafhankelijke tol en verschillende ov-tarieven.

Leonie Walta

De lessen van grote verstoringen

Transport staat centraal op de klimaatagenda, maar de verwachting is dat technologische innovaties, zoals elektrisch rijden, niet voldoende CO2-reductie zullen opleveren. Een verandering van mobiliteitsgedrag is noodzakelijk om de doelen te halen, maar dat wordt in beleidskringen vaak gezien als ‘te moeilijk’.

Greg Marsden van de University of Leeds en zijn collega’s van vier andere Britse universiteiten stellen dat er veel meer verandering mogelijk is dan gedacht. Waar grote verstoringen in het transportsysteem plaatsvinden is vaak ruimte voor innovatie en passen mensen hun gedrag aan. De onderzoekers verzamelden data om te leren van deze aanpassingen en inzicht te krijgen in welke interventies een grote gedragsverandering tot gevolg kunnen hebben.

Ze vroegen één groep respondenten naar hun aanpassingsvermogen op alledaagse verstoringen en drie andere groepen naar hun aanpassing op drie grote verstoringen in het afgelopen decennium: een strenge winter waardoor

veel infrastructuur was afgesloten, een overstrooming die wegen en spoorwegen dagenlang onbegaanbaar maakte en de wekenlange sluiting van de Forth Road Bridge, een belangrijke verbinding van Edinburgh naar het noorden. Mogelijke aanpassingen bleken de keuze voor een andere modaliteit, de keuze voor een andere route, de keuze voor een ander vertrektijdstip, het herplannen of annuleren van de activiteit, de activiteit op een andere locatie laten plaatsvinden, de verantwoordelijkheid voor de activiteit aan iemand anders doorgeven en de activiteit via ICT laten plaatsvinden.

Reizen voor werk bleek behoorlijk flexibel, reizen voor gezondheidszorg en zorgtaken was dat veel minder. De grote verstoringen gaven het meeste inzicht in welke flexibiliteit beschikbaar is. Meer mensen dan gedacht hebben bijvoorbeeld in de praktijk de mogelijkheid om van modaliteit te veranderen. Systemen die het gebruik van een bredere set aan mobiliteitsgedrag aanmoedigen, kunnen de benodigde gedragsveranderingen ondersteunen.

Verhandelbare mobiliteitsrechten

Beprijzen van weggebruik om congestie terug te dringen blijft op veel plaatsen politiek en sociaal niet haalbaar. Een alternatief - verhandelbare rechten - is dat mogelijk wel, onder meer omdat er geen netto geldstroom naar de overheid gaat. Het biedt de mogelijkheid om bepaalde groepen weggebruikers in eerste instantie ruimere rechten te geven dan andere. Het idee voor verhandelbare rechten bestaat al langer, maar technologie maakt dit nu beter mogelijk dan voorheen, bijvoorbeeld met handelen via internet en automatische voertuigherkenning.

Promovendus Devi Brands van de Vrije Universiteit ontwierp een markt voor verhandelbare rechten die geldig zijn voor een bepaalde periode en niet naar een andere periode kunnen worden meegenomen. Hij testte deze in een ‘lab in het veld’-setting, een experiment met virtuele mobiliteitskeuzes waarin de deelnemers via hun smartphone hun rechten konden verhandelen. De prijs van de rechten is bepaald door een algoritme dat ervoor zorgt dat de markt richting het mobiliteitsdoel beweegt. De deelnemers begrepen goed hoe het systeem werkte. Sommigen handelden slimmer dan anderen en hielden meer geld over. Als in de toekomst blijkt dat hier een structurele ongelijkheid in bestaat moet daar uit oogpunt van eerlijkheid wel rekening mee worden gehouden.



Marsden, G., Anable, J., Chatterton, T., Docherty, I., Faulconbridge, J., Murray, L., Roby, H. en Shires, J. (2020). ‘Studying disruptive events: Innovations in behaviour, opportunities for lower carbon transport policy?’, *Transport Policy* 94, pagina 98-101. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.04.008>



Brands, D., Verhoef, E.T., Knockaert, J. en Koster, P.R. (2020) ‘Tradable permits to manage urban mobility: Market design and experimental implementation’, *Transportation Research Part A* 137, pagina 34-46. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.04.008>

4

SELECTIE UIT 4 JOURNALS

Voor deze serie wordt een selectie gemaakt uit artikelen gepubliceerd in recente uitgaven van de wetenschappelijke journals Transportation Research A, Transport Policy, Transport Geography en Transport Reviews. Links naar de artikelen staan op www.verkeerskunde.nl/vakkennis. Sommige artikelen zijn niet open access. Ze zijn wel in te zien of te downloaden op de locaties van de meeste universiteitsbibliotheken.

Frames prijsbeleid

Promovenda Lizet Krabbenborg van de TU Delft deed onderzoek naar hoe het publiek tegen prijsbeleid aankijkt, op basis van onderliggende patronen van argumenten, overtuigingen en houdingen.

Respondenten moesten 42 argumenten uit het publieke debat over prijsbeleid op volgorde leggen van 'meest mee eens' tot 'minst mee eens'. Op basis van de uitkomsten identificeerde ze vier frames, door mensen die op eenzelfde manier tegen prijsbeleid aankijken: 'de vervuiler betaalt', 'focus op eerlijke alternatieven', 'wat levert het mij op' en 'grijp niet in'.

Alleen mensen in het eerste frame staan positief tegenover prijsbeleid, ze vinden het huidige autogebruik een groot probleem en zien prijsbeleid als een effectieve en haalbare oplossing. In het tweede frame vindt men congestie wel een probleem maar prijsbeleid een oplossing waarvan alleen bepaalde groepen zullen profiteren. Mensen in het derde frame, die vrijwel allemaal een auto bezitten en een laag inkomen hebben, zijn bang dat prijsbeleid hun situatie negatief beïnvloedt en willen eerst meer weten. In het laatste frame vinden mensen congestie wel een probleem maar prijsbeleid geen effectieve of eerlijke oplossing. De inzichten uit deze studie kunnen als input dienen bij het ontwikkelen en implementeren van breder gedragen prijsbeleid.



Krabbenborg, L., Molin, E., Annema, J.A. en Wee, B. van (2020), 'Public frames in the road pricing debate: A Q-methodology study', Transport Policy 93, pagina 46-53. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.04.012>

Tijdstipafhankelijke tol

Is het eerlijk om een hogere tol te vragen tijdens de spits? Deze en drie andere vragen legden onderzoekers uit de Verenigde Staten in de vorm van stellingen voor aan regelmatige gebruikers van tolwegen van twee grote wegbeheerders rond New York. De meerderheid was het oneens met de stelling dat een hogere tol tijdens de spits eerlijk is, maar een kleine meerderheid vond variabele tol in het algemeen wel eerlijk. Een grote meerderheid vond korting voor frequente gebruikers en elektronische tolcollectie eerlijk. De uitkomsten verschilden wel naar reisdoel en sociaal-economische achtergrond. De auteurs suggereren beleidsmakers in contact te treden met groepen die maatregelen oneerlijk vinden en hen te informeren over de achtergronden.



Holguín-Veras, J., Encarnación, T. en González-Calderón, A. (2020) 'User perception of fairness of time-of-day pricing and other typical toll discounts', Transportation Research Part A 137, pagina 560-581. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.04.002>

Ov-tarieven

Zweedse wetenschappers onderzochten de eerlijkheid van tariefplanwijzigingen in het openbaar vervoer met een case study in Stockholm op basis van modellen. Ze keken hierbij naar de horizontale rechtvaardigheid – binnen eenzelfde groep – en de verticale rechtvaardigheid – tussen verschillende groepen – bij overgang naar een vlak tarief, een zonetarief en een afstandstarief. Hoe minder de afstand meetelt, hoe groter de verticale rechtvaardigheid. Dit komt doordat hogere inkomensgroepen vaak kortere ritten maken dan lagere inkomensgroepen. Maar hoe meer het tarief afhangt van de afstand, hoe meer horizontale rechtvaardigheid. Dat verklaren de onderzoekers doordat er in het centrum vaker korte ritten worden gemaakt en in de buitenwijken minder frequente maar langere ritten. De uitkomsten van deze studie hangen sterk samen met de monocentrische structuur van Stockholm.



Rubensson, I., Susilo, Y. en Cats, O. (2020) 'Is flat fare fair? Equity impact of fare scheme change', Transport Policy 91, pagina 48-58. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.013>

Pleidooi: Van 50 naar 30! Maar niet overal

Praat u mee?

Roxy Tacq, ANWB / Rico Andriessse, Goudappel Coffeng / Adriaan Walraad, Walraad Verkeersadviesing / Martijn Schutte, Mobycon / Atze Dijkstra, SWOV / Hans Godefrooij, DTV Consultants

Voor de veiligheid en leefbaarheid in onze dorpen en steden zou de snelheid op veel wegen binnen de bebouwde kom verlaagd moeten worden naar 30 km/uur. Maar op een deel van de wegen blijft 50 km/uur een passende limiet. Tegelijkertijd moeten de basiskennmerken wegontwerp worden aangescherpt en wegbeheerders worden gestimuleerd om hun ‘grijze wegen’ opnieuw tegen het licht te houden. Waar fietsers van de rijbaan gebruikmaken, moet de snelheid altijd terug naar 30. Dit stellen ANWB, SWOV, Mobycon, Walraad, Goudappel Coffeng en DTV Consultants in een gezamenlijk artikel. Een samenvatting en een oproep om mee te praten.

In de afgelopen jaren is binnen (en buiten) de verkeerskundige vakwereld al veel discussie geweest over het al dan niet instellen van 30 km/uur als standaardsnelheid binnen de bebouwde kom. Verschillende partijen publiceerden hun eigen visie hierop of startten er onderzoek naar [*]. Hoewel de gekozen invalshoek vaak verschillend is, is een van de belangrijkste doelen in alle initiatieven: het vinden van een oplossing voor de zogenaamde ‘grijze wegen’.

Hierarchie in het netwerk blijft nodig

Als de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom altijd 30 km/uur zou bedragen, en iedereen zich daar dan ook aan houdt, vinden conflicten als gevolg van de menging van functies of het gebrek aan ruimte, in ieder geval plaats bij een lagere snelheid. En dat is goed voor de verkeersveiligheid.

De huidige tweedeling - verkeersaders voor doorstroming en verblijfsgebieden voor erftoegang - en de positieve effecten op bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid, worden echter wel grotendeels overboord gegooid als we overal kiezen voor 30 km/uur. De omvang van de verblijfsgebieden en de maaswijdte van de verkeersaders zijn nu zodanig op elkaar afgestemd, dat het verkeerssysteem goed kan functioneren. Zonder dit onderscheid en het tijdsvoordeel dat verkeersdeelnemers hebben als ze gebruik maken van verkeersaders, zal het (gemotoriseerd) verkeer zich anders door het netwerk gaan verplaatsen. Met negatieve effecten ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid tot gevolg. Vanuit het oogpunt van geloofwaardige limieten én bereikbaarheid blijven daarom veilige ontsluitingswegen nodig, evenals voor de aanrijdtijden voor hulpdiensten

en de rijtijden van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd zijn er plekken waar zelfs 30 km/uur te snel is.

Anders kijken naar wegcategorisering

Een integrale benadering kan helpen om expliciete keuzes te maken voor de gewenste wegcategorie en de bijbehorende uitgangspunten voor de inrichting. Hierbij wordt voor elke vervoerswijze of voertuigfamilie een wensstructuur vastgesteld die, samen met ruimtelijke wensen en uitdagingen, leidt tot een keuze voor een gewenst verkeersmilieu in een straat of een gebied. Andere dan puur verkeerskundige argumenten, zoals ruimtelijke kwaliteit, identiteit, klimaat en groen, worden hierin ook meegenomen. Uit het gekozen verkeersmilieu volgt automatisch welke verkeerskundige uitgangspunten moeten gelden bij de inrichting van de straat. Ook voor wegen die nu nog als ‘grijze weg’ te boek staan, worden deze uitgangspunten dus op voorhand vastgelegd.

Altijd 30 km/uur als fietsers gebruik maken van rijbaan

Maar daarmee zijn we er nog niet. Je kunt wel hebben vastgesteld dat een straat een verkeersfunctie heeft voor het gemotoriseerd verkeer en dat de straat ook onderdeel is van het fietsnetwerk, maar als de fysieke ruimte ontbreekt voor vrijliggende fietspaden, ontstaat in de inrichting alsnog een ‘grijze’ weg. Daarom stellen we één harde eis: fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer maken nooit gebruik van dezelfde ruimte als de maximumsnelheid 50 km/uur bedraagt. Daarmee heeft de wegbeheerder in feite vier keuzes: 1) het ontvlechten van de fietsroute en de gebiedsontsluitingsweg, 2) het aanleggen van een separate fietsvoorziening, bijvoorbeeld ten koste van parkeervak-

ken, 3) het terugbrengen van de functie van de straat naar een erftoegangsweg, inclusief het weren van doorgaand verkeer, en 4) het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur met behoud van de ontsluitingsfunctie. Dit laatste impliceert een nieuwe wegcategorie: een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30 km/uur (GOW30). En, uiteraard, inrichtingseisen die daarbij passen.

Brede discussie

Wat die inrichtingseisen voor een GOW30 precies zullen moeten zijn, vraagt om een brede discussie. Daarnaast willen we met elkaar de discussie voeren of er voor erftoegangswegen ook niet verschillende eisen of snelheidsregimes moeten gelden. En er zijn meer vragen: hoe gaan we bijvoorbeeld om met snelheidsremmers op busroutes of routes voor hulpdiensten? Welke kruispuntvormen passen we toe? En wat betekenen nieuwe inrichtingseisen voor de handhaving op 30km-wegen?

Oproep

Samen met het verkeerskundige werkveld moeten we deze vragen beantwoorden en knopen doorhakken over de invulling die we eraan geven. Zodat er draagvlak is voor de keuzes die we maken en een snelheidsverlaging ook echt leidt tot minder ongevallen, meer verblijfskwaliteit en tevreden weggebruikers en omwonenden. Denkt u met ons mee?

Reageren

De auteurs nodigen u uit om met hen in gesprek te gaan tijdens een gezamenlijke sessie op het Nationaal verkeersveiligheidscongres, NVVC, op 26 november 2020. Zie: nvvc-congres.nl. Vooruitlopend daarop kunt u al reageren onder het integrale artikel van de auteurs dat u vindt op: verkeerskunde.nl/artikel/pleidooi-van-50-naar-30-maar-niet-overal. In de NVVC-sessie wordt aandacht besteed aan de meest genoemde reacties.



Zo krijg je verkeersveiligheid op de agenda

Recent verschenen twee publicaties over verkeershandhaving. Eén publicatie vanuit het kennisnetwerk SPV geeft een handleiding om het thema verkeersveiligheid ter sprake te brengen binnen een gemeente en met politie. De andere geeft antwoord op de onderzoeksvraag hoe de afstemming tussen de verkeerskolom en de kolom openbare orde en veiligheid kan worden verbeterd. Beide publicaties hebben een nadrukkelijke relatie en zijn mede aanleiding voor het organiseren van een webinar over verkeershandhaving op 20 oktober.

Wilma Slinger, CROW-KpVV / Kennisnetwerk SPV

Overleg voeren over verkeershandhaving door de politie blijkt in de praktijk vaak lastig. Binnen de vaste overlegstructuren van gemeenten, provincies en vervoerregio's staat verkeershandhaving lang niet altijd standaard op de agenda. En staat het dat wel, dan blijken de nodige vragen vaak lastig te beantwoorden. Want, waarop wil je handhaven, waarom, waar en hoe? Daarom heeft het Kennisnetwerk SPV een handleiding uitgebracht met praktische punten en inspirerende voorbeelden die kunnen helpen om samen in gesprek te gaan [*].

De handleiding laat zien dat overleg over verkeershandhaving mogelijk is op verschillende niveaus en vanuit verschillende invalshoeken: vanuit het lokale driehoeksoverleg, op regionaal niveau en informeel met de politie. Daarnaast geeft het ambtenaren tips voor de wegen die ze kunnen bewandelen om verkeershandhaving bij alle partijen goed onder de aandacht te brengen.

Bezoek webinar verkeershandhaving

Op 20 oktober wordt een webinar gehouden van 10.30 tot 12.00 over verkeershandhaving waarbij wordt ingaan op bovenstaande publicaties en op andere recente kennis en ontwikkelingen op dit gebied.

Zie: kennisnetwerkspv.nl/Bijeenkomsten/Webinar-Verkeershandhaving

Onderzoek

CROW-KpVV publiceerde in juli de resultaten van een onderzoek door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en veiligheid, CCV, over verkeershandhaving vanuit de praktijk. Gekeken is naar verbetermogelijkheden in de samenwerking tussen de afdelingen openbare orde en veiligheid en verkeer en vervoer, met name waar het gaat om prioritering van verkeersveiligheid en verkeershandhaving in de 'driehoek'.

De praktijk in drie gemeenten uit de noordelijke provincies fungeerde hierin als pilot. Die betere samenwerking moet er onder meer toe leiden dat de integrale verkeersveiligheid, en in het bijzonder verkeershandhaving, wordt opgenomen in de diverse beleids- en handavingsplannen van politie en gemeenten.

Een aandachtspunt is de aansluiting van de bestuurskolom op de verkeerskolom. Anders gezegd: in hoeverre is er afstemming tussen de burgemeester - die samen met de politie en het Openbaar Ministerie de inzet van de (verkeers) handhaving bepaalt - en de wethouder die verkeer in de portefeuille heeft?

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 staat dat overheden meer moeten gaan samenwerken om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat daarbij niet alleen om de samenwerking met politie en Openbaar Ministerie (OM), maar ook om samenwerking en prioriteitstelling binnen de overheden zelf.



Illustratie: Maura van Strijp

Aanbevelingen

Aan de hand van gesprekken in drie gemeenten in Noord-Nederland is onderzocht hoe de afstemming tussen afdelingen openbare orde en veiligheid en verkeer en vervoer in de praktijk verbeterd kan worden. Immers, als de afstemming beter is, kan de 'driehoek' ook beter worden gevoed met wat nodig is op het gebied van verkeersveiligheid, en daarbinnen de verkeershandhaving. Dit onderzoek geeft een zestal aanbevelingen:

- 1 Breng eerst de basis op orde
- 2 Breng de lokale driehoek in positie
- 3 Zorg voor één handhavingsoverleg op regionaal niveau
- 4 Gebruik data om de samenwerking te versterken
- 5 Zorg voor afstemming van de verschillende beleidsplannen
- 6 Blijf te allen tijde de urgentie duiden.

Op verkeerskunde.nl/42020verkeershandhaving leest u dit artikel met links naar de genoemde publicaties.

Nut en noodzaak van parkeercapaciteitsupdates

Onderzoeksbureau Trajan signaleert een groeiende vraag van gemeenten naar parkeercapaciteitsupdates. Deze updates worden onder meer toegepast in de digitale kaart van een scanauto. Werken met een scanauto komt steeds vaker voor bij handhaving, maar ook bij parkeeronderzoek. Nauwkeurigheid van parkeercapaciteit kan hierbij het verschil maken in geschillen tussen gemeenten en parkeerders over de grens van betaald parkeren. Hoe werkt zo'n parkeercapaciteitsupdate? Een uitleg aan de hand van veelgestelde vragen.

Jacob de Vries en Bas Schilder, Trajan

Bekend zijn geschillen tussen gemeenten en parkeerders. Was een parkeerboete opgelegd op basis van een scanauto terecht? Stond de auto op een openbare plek, of parkeerde men op een gereserveerde plek? Veel hangt af van de digitale kaart waarop de scanauto parkeercontroles uitvoert. Deze kaart blijft actueel door regelmatig een parkeercapaciteitsupdate te laten uitvoeren. Wij doen deze actualisaties vooral voor gemeenten. Een van onze opdrachtgevers, de gemeente Amsterdam, vindt "een kloppend parkeerplaatsenbestand nodig om de parkeerhandhaving optimaal te kunnen uitvoeren en de juiste bezetting te kunnen meten". Daarom laat deze gemeente bij elk parkeeronderzoek de parkeerplaatsenkaart actualiseren door het onderzoeksbureau.

Hoe verwerk je de data tot input voor de digitale kaart?

Het meten van parkeercapaciteit vereist nauwkeurigheid. In het veld moeten meerdere aspecten van de openbare ruimte worden gemeten. De lengte van parkeerhavens is belangrijk, maar vooral ook onderbrekingen

ervan door bomen, ondergrondse afvalcontainers, inritten of fietsrekken. Wij kiezen ervoor om deze nog met ouderwets 'handwerk' op te meten. Dit doen we omdat je op straat meer ziet. Zo worden oversteekplekken voor gehandicapten wel eens over het hoofd gezien omdat er vaak een auto voor staat. Vanaf de weg zie je vaak niet wat je op het trottoir wel ziet, hierin ligt de meerwaarde van de analoge methode tot nu. Verder laten we het schouwen doen door experts die door ons zijn opgeleid. Goed inventariseren vergt nu eenmaal veel ervaring.

De meetgegevens uit het veld worden ingetekend of geactualiseerd in een geobestand en gecheckt met de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Dit openbare geobestand kan ingelezen worden door de software waar scanauto's gebruik van maken. Zo kan voor elke geparkeerde auto heel nauwkeurig worden vastgesteld of die goed of fout is geparkeerd.

Welke verschillen zijn er met de werkelijkheid?

Het absolute aantal parkeerplaatsen is heel

moeilijk te objectiveren. Feitelijk is vooral geregeld waar je niet mag parkeren. Daarmee ontstaan bij het meten schemerzones. Er zijn natuurlijk aanbevelingen van CROW, maar in de praktijk spelen vooral de opvattingen van de gemeente een rol. Wij houden ons aan wettelijke bepalingen, ook waar het gaat om definitiekwesties: wat hoort bij het begrip 'weg', of waar begin je te meten vanaf een kruispunt? De rest bespreken we met de gemeente. Onderdeel van 'schemerzones' zijn plekken waar parkeren gedoogd wordt, ook al gaat het in tegen de aanbevelingen die te maken hebben met bijvoorbeeld de wegbreedte.

Parkeervakken zelf zijn ook vaak aan veranderingen onderhevig. Sommige plekken worden gereserveerd voor invaliden, terwijl andere juist weer openbaar toegankelijk worden gemaakt. Ook verdwijnen er plekken met wegconstructies, voor ondergrondse afvalcontainers of fietsrekken. Vaak zie je dat het delen van deze informatie bij gemeenten niet helemaal goed loopt. Regelmatige updates zijn daarom essentieel om de actuele situatie in kaart te hebben.



Voorbeeld van een schemerzone: half op stoep parkeren, mag dat hier nou wel of niet?

Zijn er ook andere manieren om je digitale kaart up to date te houden?

De mogelijkheden om het werk volledig digitaal te doen, nemen toe. Het is inmiddels mogelijk parkeervakken met een scanauto in beeld te krijgen; een ontwikkeling die we actief volgen. De BGT wordt ook steeds beter bruikbaar, al loopt de actualiteit soms wat achter. Alles staat of valt dus met een goede registratie op straat. We zijn actief aan het ontwikkelen om zelf ook meer met de scanauto te registreren, waarbij we naast kentekens ook de omgeving 'scannen'. Er zijn op die manier zeker ook meer mogelijkheden om deze werkzaamheden digitaal vanaf het bureau te doen. De technologische ontwikkelingen zoals nog betere camera's die ons kunnen voorzien van gedetailleerde informatie, zullen op den duur ervoor kunnen zorgen dat we minder met de hand hoeven te registreren. Voor het inzetten van de scanauto met camera om ook de capaciteitsactualisatie te doen, zou een absolute voorwaarde zijn dat we beschikken over een accurate (en erg gedetailleerde) ondergrond (BGT). Deze actualisatie van ge-

vens wordt door overheden gedaan. Wij leveren onze data aan onze opdrachtgevers - in de meeste gevallen zijn dat gemeenten - maar stellen vast dat het vertalen van deze informatie naar de BGT niet altijd gebeurt en ook varieert in snelheid. Ook bij het in kaart brengen van de parkeercapaciteit van nieuwe situaties, zal vaak nog fysiek nagelopen moeten worden wat zich buiten het zicht bevindt, vooral dus achter de geparkeerde voertuigen.

Wat bieden parkeercapaciteitsupdates ten opzichte van andere manieren om de digitale kaart actueel te houden?

Handhaving vindt steeds meer plaats door middel van de scanauto. Gemeenten streven naar 100 procent digitale handhaving. Bij het vaststellen van een parkeerexces is de plek waar het voertuig staat minstens zo belangrijk als het registreren van het voertuig zelf. Door de precieze manier van werken zijn exact de grenzen zichtbaar waar wel of niet geparkeerd mag worden en welke parkeervakken onder het ene

of andere regime vallen. Gemeenten krijgen zo ook een actueel inzicht in hun parkeercapaciteit en kunnen eerder maatregelen nemen.

Zijn parkeercapaciteitsupdates ook voor andere toepassingen te gebruiken dan voor de digitale kaart van de scanauto's?

Parkeervakken zijn belangrijk voor handhaving maar ook voor het stellen en monitoren van beleidsdoeleinden. Het meten van parkeerdruk wordt ermee vergemakkelijkt, maar het is ook een interessant gegeven om te koppelen aan andere data, zoals aantal inwoners, of autobezit. Het is in dat opzicht een wereld aan data waar nog veel te winnen valt. erie van IenW en Rijkswaterstaat.

Dit artikel is te lezen op: verkeerskunde.nl/42020parkeeronderzoek.

Iedereen die wel eens een route te voet aflegt zal het gevoel herkennen; als voetganger ben je de minst belangrijke verkeersdeelnemer. Je hebt zelden voorrang op fietsers of automobilisten en je moet het doen met een fractie van de ruimte. Als forens loop ik door een gebrek aan voetgangersruimte tussen de elektrische fietsen en speedpedelecs op het snelfietspad. Niet wat je verwacht, op steenworp afstand van een Centraal Station.

De vogelvrije voetganger



MICHEL BROUWER
LOENDERSLOOT GROEP

Zo zijn er veel plaatsen waar de voetganger het moet doen met de restjes die overblijven, nadat de meest aantrekkelijke openbare ruimte aan auto, fiets of openbaar vervoer is vergeven. Waar de voetganger in een stedelijke omgeving oorspronkelijk ruimte in overvloed had, is de ruimte langzaam opgeslokt door andere vervoersmiddelen; eerst door de intrede van de auto, en recenter door het groeiende gebruik van de (elektrische) fiets.

En dat terwijl er ook genoeg redenen zijn om de voetganger juist als belangrijkste verkeersdeelnemer te zien, zeker met het oog op de toekomst. De voetganger vervult niet alleen een belangrijke rol in ketenreizen (bijvoorbeeld als first- en last-mile-oplossing), maar ook als modaliteit op zichzelf. Zo biedt de toekomstige stad door de verdichtingsambitie steeds meer mogelijkheden aan de voetganger, aangezien meer mensen binnen loopafstand van hun bestemming (of een treinstation) wonen. Daarnaast sluit lopen als duurzaamste modaliteit perfect aan bij de landelijke en regionale duurzaamheidsambities. Een voetgangersvriendelijke stad biedt daarnaast ook een leefbare woonomgeving die aantrekkelijk is en helpt bij het bestrijden van problemen, zoals sociale ongelijkheden en obesitas.

Voetgangers uitnodigen

Hoewel het belang van een voetgangersvriendelijke openbare ruimte duidelijk is, komt dit belang in beleid nog nauwelijks naar voren. Zo is in de recent verschenen mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland te lezen dat de provin-

cie 'verwacht dat gemeenten het lopen stimuleren'. In hoeverre kun je verwachten dat dit gebeurt wanneer hier geen duidelijke doelen voor worden gedefinieerd? Het verdichten van de stad en het ophopen van mensen en functies zijn niet voldoende om loopverkeer te genereren. De openbare ruimte moet voetgangers uitnodigen om er gebruik van te maken. En daar is actief beleid voor nodig.

Het gebrek aan beleid leidt ertoe dat voetgangers ook bij recente ontwikkelingen vaak aan het kortste eind trekken. Naast het eerder geschetste snelfietspad (waarvan er landelijk talrijke voorbeelden zijn) kun je hierbij ook denken aan het populaire sharedspaceconcept. Dit zien we vaak terug rondom stations, waar voetgangers harmonieus zouden moeten mixen met fietsers, e-steps en e-scooters, maar waar in werkelijkheid de voetganger als minst snelle partij toch vaak in het gedrang komt.

Voetpad of laadpaallocatie?

Ondertussen staat de volgende innovatie voor de deur die het pad van de voetganger potentieel verspert: de laadpaal. Dit jaar werd bekend dat het Rijk en de regio's samen 30 miljoen euro uittrekken voor laadpalen. Niet voor de laadpalen zelf, maar voor het ontwikkelen van beleid

en het aanwijzen van geschikte locaties. De nood is hoog, om het geschatte benodigde aantal oplaadpunten in 2030 (1,7 miljoen) te behalen zijn er volgend jaar op elke werkdag 213 nieuwe oplaadpunten nodig. Dat zijn dus ook 213 mogelijke obstakels op trottoirs.

Omdat steeds minder mensen beschikken over een eigen oprit, wordt een groot deel van deze oplaadpunten in de openbare ruimte gerealiseerd. Naast de laadpaal zelf vormen over de stoep liggende draden een extra obstakel voor ouderen, rolstoelgebruikers, mensen met een visuele beperking en spelende kinderen. Toch wordt deze wirwar op de stoep momenteel in veel gemeenten toegestaan. Om het voetpad voor iedereen toegankelijk te houden is het daarom belangrijk om actief rekening te houden met alle soorten voetgangers.

Belangen verankeren

Snelfietspaden, sharedspacezones en laadpaalinfrastructuur zijn nieuwe fenomenen waarbij belangen van voetgangers actief zouden moeten worden verankerd in plannen en beleid. Op straatniveau kunnen zulke kleine beleidsaanpassingen een groot verschil maken voor de toegankelijkheid van voetgangers. Zo kan de stad stap voor stap gunstiger worden ingericht voor de voetganger en kan ik straks hopelijk over een fatsoenlijk wandelpad naar kantoor.

Op verkeerskunde.nl/blog vindt u deze blog met aanvullend beeld.

JURIDISCH LOKET, ADVIES EN INFORMATIE VOOR GEMEENTEN

GNMI op koers

Het GNMI is een vereniging en staat voor ‘gemeentelijk netwerk voor mobiliteit en infrastructuur’. Binnen het netwerk delen beleidsambtenaren en wethouders kennis en ervaring bij de realisatie van het lokale mobiliteitsbeleid. Problemen met wetgeving of juist ontwikkelingskansen van gemeenten worden ingebracht bij de rijksoverheid, VNG, kennisinstututen en belangenorganisaties. Met een groeiend dienstenpakket op basis van heldere doelstellingen en ambities zit het GNMI goed op koers. Een update.

Arthur ter Weeme, GNMI

Historie

Het GNMI is voortgekomen uit een samenwerkingsverband van gemeenten en onderhoudt nauwe relaties met de VNG. Gemeenten kunnen zich aanmelden als GNMI-lid (tegen een tarief per inwoner) of aansluiten als deelnemer of gebruiker en ontvangen daarvoor de toegang tot een groot netwerk van collega's om elkaar te bevragen, samen knelpunten en ambities te formuleren en juridische vragen te stellen. Gemeenten die zijn aangesloten bij GNMI staan vooraan bij de ontwikkeling van nieuwe wetgeving, zoals nu bijvoorbeeld bij de coronawetgeving en de ontwikkeling van een toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen. En ook bij alles rondom de implementatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Niet aangesloten gemeenten kunnen zich via de website op de hoogte stellen van nuttige informatie en activiteiten.

Ambities

Het GNMI wil specifiek voor en met gemeenten op het gebied van mobiliteit en infrastructuur bijdragen leveren aan strategische opgaven zoals klimaat, verkeersveiligheid, digitalisering, bereikbaarheid van stad en platteland, omgevingskwaliteit en de inrichting van een gezonde leefomgeving.

Uitvoering

Deze ambities vertalen zich in gerichte aandacht voor collectieve en individuele advisering, thema- en projectgroepen voor knelpunten, ontwikkelingen en de hoe-vraag van onder meer: 30 km-wegen, de organisatie van het Wmo-vervoer, ontsluiting van dorpen en wijken, geluid en trillingen, fietsvoorzieningen en parkeerbeleid.

Uitgangspunten zijn altijd: wat doet de gemeente zelf? Kunnen we helpen verbinden en landelijke afspraken aanpassen zodat de ambities haal-

baar en betaalbaar zijn? En, wat kunnen gemeenten via ons samen oppakken?

Juridisch loket

Nieuwste loot aan de GNMI-stam is een juridisch loket voor gemeenten. Gemeenten die lid of deelnemer zijn kunnen hier onbeperkt gebruik van maken. Het is ook mogelijk om tegen een aangepast tarief alléén deelnemer of gebruiker te worden van het juridisch loket. Je kunt hier terecht voor adviezen als het gaat om de Wegenverkeerswet, openbaarheidsvraagstukken, de APV, maar ook juridische aangelegenheden rondom parkeren en handhaving.

Toegepast wetenschappelijk onderzoek

Het GNMI initieert ook onderzoek en deelt de resultaten. Zo verrichten APPM en Goudappel Coffeng op verzoek van het GNMI een onderzoek naar de relatie tussen wegontwerp en CO2-reductie van het verkeer. De resultaten werden op 29 september breed gedeeld tijdens een webinar.

Bestuur

De wethouders mobiliteit van gemeenten die lid zijn van het GNMI vormen de Algemene Vergadering en bepalen jaarlijks waar de focus van de organisatie ligt. In het Dagelijks Bestuur zitten de wethouders Mario Jacobs (Tilburg), Rik van der Linden (Dordrecht) en Roeland van der Zee (Arnhem). Zij zorgen ervoor dat wat ambtelijk wordt besproken wordt ingebracht in landelijke bestuurlijke gremia. Mario Jacobs is als voorzitter tevens het publieke aanspreekpunt van het GNMI; ook is hij lid van de VNG-commissie Ruimte, Wonen en Mobiliteit. Het bestuurlijke netwerk biedt nog veel kansen voor verdere benutting en gaan we verder ontwikkelen. Er zijn in Nederland veel wethouders



Eugene van de Poel, de man achter het juridisch loket.

mobiliteit van gemeenten of gemeentelijke samenwerkingsverbanden die het GNMI nog niet kennen, maar voor wie een landelijk bestuurlijk netwerk heel interessant kan zijn. De komende tijd wil de vereniging dit verder gaan uitbouwen.

Actuele agenda

Het GNMI kent een groot en actief ambtelijk netwerk dat zich bezighoudt met veel strategische thema's op het gebied van verkeersveiligheid, openbaar vervoer, parkeerbeleid en zero emissie thema's. Maar er is uiteraard ook ruimte voor actuele thema's. Zo is het GNMI-netwerk ten tijde van de corona-uitbraak ingezet om snel kennis uit te wisselen over de tijdelijke uitbreiding van de venstertijden voor het bevoorraden van winkels en de tijdelijke inrichting van schoolstraten. Ook heeft het GNMI een verbindende rol gespeeld voor opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer die worden geconfronteerd met financiële vraagstukken bij de vraagtuitval van het WMO-vervoer. Opdrachtgevers, VNG en het Ministerie van VWS zijn samengebracht omdat hier nog geen goede overlegstructuur voor bestond. Maar misschien is het belangrijkste wel dat het GNMI en de aangesloten gemeenten continu aandacht hebben voor nieuwe ontwikkelingen en alles wat daar voor gemeenten bij komt kijken. Denk aan lichte elektrische voertuigen, de digitalisering van mobiliteit, deelvoertuigen, gezondheid en mobiliteit, drukte op de fietspaden, Mobility as a Service, en nog veel meer. Allemaal zaken om al 'aan de voorkant' ervoor te zorgen dat gemeenten goed overweg kunnen met wetgeving en landelijk beleid en vice versa.

Meer informatie:

gnmi.nl
gnmi@gnmi.nl
 070-373 87 10.

In juni werd het Bouwbesluit uitgebreid met een artikel over het markeren van trap treden om vallen te voorkomen. Als slechtziende heb ik daar bijna twintig jaar voor gevochten en ik ben een beetje trots dat de memorie van toelichting verwijst naar het handboek van onze stichting.

Beren op **de terugweg** naar loopruimte



BERRY DEN BRINKER
STICHTING SILVUR - VRIJE UNIVERSITEIT

Momenteel staat 'lopen op straat' hoog op mijn agenda. Ik hoop dat het ditmaal niet nog eens twintig jaar duurt voordat er garanties komen voor zoiets vanzelfsprekends als 'voldoende ruimte om te lopen op het trottoir'. Deze ruimte is immers niet meer vanzelfsprekend, sinds het overheidsbeleid al decennialang is gericht op automobiliteit, waarbij de behoefte aan ruimte voor fietsen in de binnensteden werd bevredigd door ruimte te onttrekken aan trottoirs. Voor meer ruimte op de stoep moeten veel veranderingen in de inrichting van binnensteden dus weer worden teruggedraaid.

Helaas zijn er veel beren op de terugweg naar de jaren zestig, toen lopen, fietsen en het openbaar vervoer nog de belangrijkste vervoerswijzen waren in steden. Stiekem hoop ik dat de tijdelijke coronamaatregelen helpen om deze beren vlugger van de weg te krijgen. En misschien helpt de 'Agenda ruimte voor lopen' die het platform 'Ruimte voor Lopen' op 8 oktober zal presenteren tijdens het Nationaal Voetgangerscongres 2020 [*].

Beleidskader ruimte voor de voetganger

Dit voorjaar stond de minimale breedte van het trottoir ter inspraak voor de Amsterdamse nota 'Beleidskader Ruimte voor de Voetganger'. Deze nota spreekt de intentie uit te zorgen voor voldoende vrije doorloopruimte voor alle voetgangers, inclusief mensen met fysieke beperkingen, boodschappentassen of kinderwagens. Het voorstel uit pre-coronatijd is om bij het herinrichten van straten een doorloopruimte van minimaal 1,80 meter aan te houden voor een tweerichtingspad, 90 cm voor elke looprichting. In post-coronatijd zou daar 0,6 meter bijkomen vanwege de 1,5 meter mond-tot-mondafstand.

Helaas is het probleem van voldoende vrije

doorloopruimte niet opgelost met het noemen van een getal, want uit de nota blijkt dat een eenmaal opgeleverde vrije doorloopruimte in de praktijk veel minder kan zijn door claims van andere gebruikers en obstakels van de infrastructuur. Er moet rekening worden gehouden met geparkeerde fietsen, terrassen of uitstallingen van winkeliers. Maar ook staat het trottoir vol met verkeersborden, lichtmasten, prullenbakken, kliko's of geveltuinnetjes.

Verstopt in bijlagen

Doorslaggevend is dus wanneer en hoe de vrije doorloopruimte gemeten wordt. In deze nota is dat beschreven in de bijlage, of liever verstoppt. Het zijn merkwaardige bepalingen, waaronder dat ruimtes van 60 cm aan weerszijde van een obstakel op het trottoir bij elkaar opgeteld mogen worden om de vrije doorloopruimte te meten. Kennelijk verwacht men dat een moeder haar kinderwagen laat staan bij het passeren van zo'n obstakel. Het is ook bizar dat deze rekenregel verstoppt zit in de bijlage van het beleidskader waarin juist gepleit wordt voor veel meer effectieve doorloopruimte dan de 1,2 meter met een obstakel in het midden. Gemeenteraadsleden die hun goedkeuring aan zulke beleidsnota's moeten geven, letten vermoedelijk niet op de kleine lettertjes in de bijlagen, uitvoerende ambtenaren des te meer. Zo kan een mooie beleidsnota in de praktijk toch slecht uitpakken.

De komende behandeling van de nota in de gemeenteraad wordt niet makkelijker met de notitie die CROW inmiddels heeft uitgebracht

over de stedelijke mobiliteit in de anderhalvemetersamenleving [*]. In deze notitie van 24 juli worden meerdere maten genoemd voor de minimale vrije doorloopruimte, variërend van 2,7 tot 3,6 meter. Ook hier wordt her en der verwezen naar de bijlage met de uitvoerige argumentatie voor die getallen. In deze bijlage wordt dan weer een veel lagere waarde voorgerekend: 2,3 meter.

Ontoegankelijkheid van informatie

Voor de voetgangerslobby is het lastig om invloed te krijgen op processen die ertoe leiden de loopruimte op het trottoir terug te veroveren. Zo doen de problemen zich vooral plaatselijk voor, terwijl gemeenten voor de achtergronden van hun richtlijnen verwijzen naar CROW, dat weer gefinancierd wordt door provincies en vervoerregio's.

Maar dat is nog niet alles. Deze o zo belangrijke richtlijnen zitten achter een betaalslot [*] en zijn versnipperd over verschillende modules. Daardoor weet je na de aanschaf van een module met een pakkende titel nog steeds niet of je over alle informatie over het onderwerp beschikt.

Een bijkomend probleem is dat de website niet toegankelijk is voor mensen met een leesbeperking. Als ervaringsdeskundigen meer betrokken moeten worden bij de inrichting van toegankelijke openbare ruimte, is het vanzelfsprekend dat zij over alle relevante informatie moeten kunnen beschikken en die ook kunnen lezen. Het betaalslot en de ontoegankelijkheid van de website staan dit helaas in de weg.

Op verkeerskunde.nl/blog leest u het integrale betoog van Berry den Brinker, inclusief links [*], over beren op de terugweg naar loopruimte.

Missen we inspiratie, bevlogenheid en durf?



BRAM CAZIJS

BUSCHAUFFEUR, VOORMALIG
BELEIDSMEDEWERKER VERKEER & VERVOER
PROVINCIE ZUID-HOLLAND EN LID VAN
STICHTING VETERAAN AUTOBUSSEN [*]

Waar blijft de kennis van de bus, van ons weggebonden ov, en blijft die behouden? Mijn indruk is dat allerlei kennis over technische aspecten – van boogstralen, rotondes, bushaltes, busstations, tot doorstromingsmaatregelen – ‘gevangen’ is in digitale ontwerpen. Maar werkt dat?

Worden ontwerpen nog op een open terrein uitgezet en door chauffeurs getoetst? Of ligt de praktijkkennis intussen volledig bij derden; bij adviesbureaus, aannemers en/of overheden? Voorkomt dit afdoende de schade aan voertuigen, halteperrons en weginfrastructuur, en voorkomt het reizigersongemak?

Helaas niet. Helaas zie ik – ver na mijn pensionering als beleidsambtenaar en parttime buschauffeur - onderweg nog steeds schades aan weginfrastructuur en aan bussen, en voorbeelden van schrijnend reizigersongemak. Hoe kun je bijvoorbeeld een haltepaal plaatsen vlak voor een rolstoeltegels? Waarom maak je het onmogelijk voor een buschauffeur om langs het perron te halteren, waarom ontbreken er nog steeds regengoten langs halteperrons?

Ik begrijp dat ik aandacht vraag voor een specifieke positie die de bus inneemt in de volle breedte van het weggebruik. Want stel dat je een weg alleen openstelt voor de bus en er komt elke minuut één bus voorbij, dan oogt die weg nog steeds leeg.

Omdenken naar de klant

Toch moet het beter kunnen. Ik heb me altijd geïnteresseerd voor bussen, reizigers en weginfrastructuur. Ik weet wat een bus kan en wat hij niet kan. Ik heb kennis van goede weginfrastructuur en goede halteperrons voor de bus. En ik heb een indruk ontwikkeld van busreizigersgemak.

Om met dat laatste te beginnen. Zelden heb ik het begrip ‘reiziger’ beter beschreven gezien dan door John H. Poyner, werkzaam bij de Royal Mail Lines: *“A passenger is the most important person in our business, a passenger is not an interruption in our work, he is the purpose of it - we are not doing him a favour by serving him, he is doing us a favour by giving us the opportunity to do so -”* [*]

Als dit je uitgangspunt is, dan richt je je aandacht bijvoorbeeld niet volledig op de techniek van emissieloos rijden, want wat merkt de reiziger daarvan? Maar richt je je aandacht op een

aantrekkelijk product, dan is er vraag naar dat product en dan volgt emissieloos rijden vanzelf. Met dat omdenken naar de klant, de reiziger, zou al veel te winnen zijn. Daarnaast lijkt het me van belang dat bewezen kennis en ervaringen uit het verleden goed geborgd worden en waar nodig verder worden ontwikkeld en toegepast. Hoe kan het bestaan dat het ultieme ontwerp voor een haltekom, in 1980 ontwikkeld aan de TU Delft door Gert Aberson (bekend geworden als De Puist van Aberson), in dit land voor zover mij bekend, slechts één keer is toegepast? Wat gaat hier mis?

Kennisexpertisecentrum

Ik pleit daarom voor een kennisexpertisecentrum dat alle streek- en stadsvervoerders ondersteunt bij vraagstukken over doorstroming; gebiedsontsluiting in de ruimste zin van het woord. Dat expertisecentrum kijkt verder dan alleen maar de bus vlot door het verkeer te helpen. Zij heeft ook kennis van gebiedsontwikkeling (Transit Oriented Development), ruimtelijke ordening, verkeerstechniek, verkeerskunde, verkeersveiligheid en wegbouwkunde. Zij is mét de betreffende vervoerder gesprekspartner bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, reconstructies, wegomleggingen of ruimtelijke ordeningsvraagstukken. Zij doet ook aan voorlichting, in navolging van de voormalige SIWOV: Studiegroep Infrastructuur Weggebonden OV.

Dit expertisecentrum timmert actief aan de weg door middel van gesprekken, het geven van voorlichting, trainingen; acteert actief naar overheden en concessiebeheerders. Zij is ook spreekbuis voor de vervoerders, voor de industrie die producten aan wegbeheerders levert zoals verkeerslichten en wegverhardingen in de breedste zin van het woord. En, belangrijk: zij vervult een rol in het op peil houden van de ov-voorzieningen door periodiek inspecties te houden.

Het lijkt erop of het CROW deze functie reeds vervult. Maar resulteren alle adviezen en voor-

stellen van diverse brochures in daadwerkelijke toepassingen? Wie ziet daarop toe?

Ik denk dat het expertisecentrum ook zorg zou moeten dragen voor een KennisBankBus: een fysieke en digitale databank met verkeerskundige, vervoerkundige en verkeerstechnische oplossingen uit binnen- en buitenland; met inbegrip van fotomateriaal, tekeningen op schaal, studiemateriaal, rapportages over TOD en zo meer.

En wat doe ik zelf? In overleg met de redacties van OV-Magazine en Mobiliteitsplatform zal ik in komende edities goede en slechte voorbeelden laten zien en toelichten. Helaas, het zijn er nog vele.



Bram Cazijs: “Om het aanrijden van de haltekom te vereenvoudigen bedacht Gert Aberson de contraboog waarbij het eerste deel van het perron op gelijke hoogte met het wegdek ligt. Het halteperron is verhoogd, Aberson noemde dit daarom een puist. Door deze combinatie is de chauffeur in staat ook de achterdeur strak langs het perron te zetten.”

Op verkeerskunde.nl/blog leest u deze visie met literatuurbronnen[*].

Onder het mom van 'never waste a good crisis' is dit hét moment om tegen heilige huisjes aan te schoppen. Verleng spreidingsafspraken met onderwijs, maak ze met werkgevers, bediscussieer CAO's voor ov-personeel en herijk het aanbestedingssysteem

Guus Puylaert

Rondetafelgesprek: Tijd om het ov-systeem te herijken

Dat waren enkele conclusies van het Rondetafelgesprek dat OV-Magazine hield op 10 september in Utrecht. Aan tafel bij gespreksleider Vincent Wever (Goudappel Coffeng) schoven aan: Manu Lageirse (Transdev), Wilko Mol (OV-bureau Groningen Drenthe), Pedro Peters (OV-NL), Jan van Selm (Samenwerkingsverband DOVA), Hans Voerknecht (Een Nieuwe Kijk), Niels van Oort (TU Delft) en Herman Wilmer (zelfstandig adviseur).

De mondkapjesplicht is een van de grootste dissatisfiers voor de reiziger en dat maakt ov onaantrekkelijk. Maar dit kabinet gaat de mondkapjesplicht niet afschaffen, voorspellen Van Selm en Peters. Daarom is het wachten op een vaccin.

Maar tot die tijd is de vraag: wat gaat er gebeuren? Deze nazomerse weken zijn essentieel om te bekijken hoe de reizigersgroei zich herstelt. Op Prinsjesdag werd duidelijk dat de beschikbaarheidsvergoeding voor vervoerders in de eerste helft van 2021 is vastgesteld op 740 miljoen euro. "Maar we moeten nog steeds snijden in de kosten", stelt Peters.

Afschalen of opschalen

In het NOVB, het Nationaal OV Beraad, worden tegenwoordig 'dingen bespreekbaar gemaakt, die vroeger niet bespreekbaar waren'. Lageirse geeft een voorbeeld: "Afschalen was altijd een vies woord in ov-land, maar tegenwoordig hebben we het erover. Vervoerders investeren hun geld als eerste in de dikke lijnen, de dunne lijnen komen als laatste. Sociale inclusie is een politieke keuze. Wat mij betreft kun je beter taxi- of flexvervoer inzetten tegen ov-tarief." Voerknecht is het daarmee eens: "De exploitatiekosten van een goed en frequent ov-netwerk

zijn even hoog als die van een slecht en infrequent netwerk." Mol, aanvullend: "Dus is zo'n netwerk maatschappelijk gezien goedkoper, omdat de reiziger een groter deel betaalt."

Spreidingsafspraken bestendigen

De spreidingsafspraken die de ov-sector met de onderwijssector maakte, waardoor de (hyper)spitsen afvlakken, is volgens Peters 'een uniek fenomeen dat tot voor kort niet denkbaar was. Dit moeten we bestendigen'. Alleen, afspraken voor 2021 en daarna moeten nog worden gemaakt.

Mol stelt dat de onderwijssector bijvoorbeeld flexibele roostertijden kan aanbieden. De ov-sector kan kiezen om niet langer alleen maar vraaggericht te werken, maar deels ook aanbodgestuurd. Van Oort vult aan dat als een deel van de studenten de spits gaat mijden, de spits al afvlakt.

Arbeidsvoorwaarden herbespreken

Flexibeler ov vraagt ook om flexibilisering onder ov-personeel, vindt Mol. "We moeten echt in gesprek over de CAO's. Niet over het salaris, maar over het woud aan regeltjes dat er de afgelopen jaren ingeslopen is. Het alternatief is afschaling van diensten, dus de vraag is eigenlijk vrij simpel: willen de bonden wel of geen werk?" Lageirse: "De gemiddelde leeftijd van onze buschauffeurs is 54 jaar: die groep loopt richting pensioengerechtigde leeftijd en daarvoor moeten we aantrekkelijke oplossingen vinden."

Volgens Van Selm biedt de coronacrisis kansen om te investeren in potentiële satisfiers voor

reizigers, daar waar dat de afgelopen dertig tot veertig jaar niet kon. "We hebben er nu de technieken voor in huis." Zoals de drukte-data-indicator die DOVA ontwikkelt om de drukte in voertuigen in kaart te brengen.

Aanbesteden

Streekvervoerders willen contractvoorwaarden voor concessies herbespreken. Anders dreigen miljardenbedrijven te vertrekken uit Nederland, waarschuwt Lageirse: "Transdev wil de financiële voorwaarden om te kunnen overleven met een gezonde vorm van risico opnieuw bespreken. Als decentrale overheden meer risico's dragen, geeft ons dat wat lucht." Mol in reactie: "Om een gidsland te kunnen blijven hebben we iedereen nodig, ook de vervoerders." En Van Selm: "Daarom moeten we nú investeren, zodat we ze niet kwijtraken."

Het stelsel herijken

Voor de langere termijn is dit hét moment om het ov-stelsel te herijken. Er is eindelijk ruimte om te investeren in beter ov, zegt Van Oort. Hoe zou zo'n stelsel eruit kunnen zien? Voor overheden is het doel van ov-groei niet per se reizigersgroei. Daarom moet de sector investeren in thema's als MaaS en zero emissie, zich concentreren op bereikbaarheidswinst en kan ze inzetten op Bus Rapid Transit, wat lage investeringskosten vraagt. Nieuwe investeringsmodellen moeten worden onderzocht. Een groeifonds, zoals waar de MobiliteitsAlliantie in het Deltaplan Mobiliteit voor pleit, kan een stap in de goede richting zijn.

Lees het hele verslag in OV-Magazine, dat op 2 oktober is verschenen.

Elektrische vrachtwagens rijden betrouwbaar mee via IT-platform iHub

In de pilotfase van iHub bij DB Schenker in Berlijn zijn drie elektrische vrachtwagens ingezet.

Elektrische vrachtwagens zijn nu nog duur, maar kunnen met de juiste intelligente gegevensuitwisseling en aansturing (iHub) dezelfde betrouwbaarheid bieden als traditionele dieselveertuigen. Dit blijkt uit een praktisch toegepast iHub-onderzoeksproject in het kader van het programma 'ICT for Electromobility III' van het Duitse ministerie van Economische Zaken.

Stefanie Schmidt, PTV Group

Elektromobiliteit is een van de hot topics van deze tijd, vooral met betrekking tot de reductie van CO₂ in transport. En ook in de logistiek. Hoewel er momenteel slechts enkele elektrische voertuigen worden gebruikt in de algemene vrachtlogistiek en het langeafstandsvervoer, worden elektrische vrachtwagens steeds aantrekkelijker, vooral in steden die kampen met luchtvervuiling. Het iHub-onderzoeksproject waaraan onder meer Transporteur DB Schenker en PTV Group deelnamen, heeft de afgelopen drie jaar het gebruik van elektrische vrachtwagens in de stadslogistiek onderzocht. Het projectteam wilde erachter komen hoe een gemengde vloot van elektrische en conventioneel aangedreven vrachtwagens op een zeer duurzame manier kan worden bediend. Door hun beperkte actieradius en de tijd die nodig is om ze op te laden, hebben elektrische voertuigen een duidelijk nadeel. Zou het desondanks mogelijk zijn om flexibel te plannen met elektrische vrachtwagens en net zo goed te leveren als met conventionele vrachtwagens?

Goede planning is essentieel

Voor iHub is in het kader van het onderzoek een IT-platform ontwikkeld dat alle belangrijke logistieke elementen omvat, waaronder routeplanning en -controle, ordermanagement en energiebeheer. Dit maakt een intelligente besturing van de gemengde vloot mogelijk. Zo

wijst de dynamische oplossing voor routeplanning transportopdrachten alleen toe aan een elektrische vrachtwagen als de transportdienst even betrouwbaar kan worden uitgevoerd als bij het gebruik van een dieselveertuigen. Hierbij is rekening gehouden met een breed scala aan parameters, waaronder bereik, belading en lengte van de distributieroutes. Ook moet de transportplanner in staat zijn om extra bestellingen die in de loop van de dag binnenkomen in een bestaande route op te nemen en vervolgens de resterende actieradius en trajectlengte van de betreffende e-trucks daarbij in aanmerking kunnen nemen.

Navigatiesysteem voor elektrische vrachtwagens

Ook het navigatiesysteem speelt een belangrijke rol bij de inzet van elektrische vrachtwagens. De PTV Navigator, het standaardprogramma voor zware vrachtwagens, is hiervoor uitgebreid met een projectversie voor e-trucks. Zo kunnen de verschillende voertuigtypen in de app voor mobiele apparaten worden ingesteld, inclusief technische gegevens, afmetingen en accucapaciteiten.

Vanaf de zomer van 2018 is het planningssysteem getest door projectpartner DB Schenker in Berlijn met een gemengde vloot van drie elektrische trucks met een totaal laadvermogen

tot 18 ton. Hierdoor konden gegevens over verbruik, laadtoestanden en cycli uit de voertuigen en routes worden verzameld en geanalyseerd.

De inzet van e-trucks is haalbaar

iHub heeft laten zien dat de inzet van e-trucks voor geconsolideerde lading perfect haalbaar is. Op dit moment kost het nog steeds meer om elektrische voertuigen te bedienen dan conventionele voertuigen. Maar zodra er meer concurrerende e-voertuigen zijn, zullen stedelijke logistieke dienstverleners hun wagenpark naar verwachting geleidelijk gaan aanpassen.

Projectpartners: PTV Group, FRAMO GmbH, Fraunhofer IVI en Institut für Postfossile Logistik PFL. Projectduur: 2016 - 2019. Het project werd gefinancierd in het kader van het programma 'ICT for Electromobility III' van het Duitse ministerie van Economische Zaken. Het maakt deel uit van de 'Digitale agenda 2014 tot 2017' en ondersteunt de onderzoeksdoelstellingen die zijn beschreven in het programma Electric Mobility Program of the German government.

Op verkeerskunde.nl/42020iHub vindt u deze tekst met een link naar het onderzoek.

De maatregelen die de regering sinds maart dit jaar heeft genomen om het coronavirus te beteugelen, kunnen steeds minder op draagvlak rekenen. Het debat wordt soms op hoge toon gevoerd. Twee kwesties lopen daarbij door elkaar: 'welke maatregelen zijn nuttig en verstandig' en 'kan de overheid die maatregelen verplichten'? Van de eerste kwestie blijf ik af, over de tweede gaat het volgende.

Corona en (grond)rechten



HERBERT KORBEE
VERKEERSPSYCHOLOOG EN JURIST

De eerste achttien artikelen van onze Grondwet bevatten grondrechten die iedere burger in Nederland heeft. In verband met de coronamaatregelen is de eerste vraag natuurlijk of die grondrechten ingeperkt kunnen worden. Het antwoord is meestal: ja [*]. Grondrechten kennen vaak een begrenzing. Zo stelt het strafrecht grenzen aan de vrijheid van meningsuiting en kunnen aan betogingen voorwaarden worden gesteld. Met uitzondering van artikel 1 van de Grondwet kunnen grondrechten dus beperkt worden.

De tweede vraag is vervolgens wanneer grondrechten ingeperkt mogen worden en door wie. De grondrechten uit de Grondwet kunnen alleen beperkt worden door wetgeving die door het parlement is vastgesteld, dus door de Tweede en Eerste Kamer. Dit worden 'formele wetten' genoemd, ter onderscheid van verordeningen of ministeriële besluiten. Ministers, burgemeesters, veiligheidsregio's en anderen zijn dus niet gemachtigd grondrechten van burgers in te perken, onder welke omstandigheden dan ook, tenzij die bevoegdheid in een formele wet aan hen is gedelegeerd.

Maatregelen tot nu toe

De maatregelen die de overheid in maart dit jaar nam, zijn genomen in het kader van noodverordeningen. Normaal gesproken stelt een gemeente een noodverordening vast op basis van de Gemeentewet, maar in maart schakelden de veiligheidsregio's op naar het hoogste crisisniveau GRIP 4, waarmee de bevoegdheid tot het vaststellen van noodverordeningen bij de voorzitter van de veiligheidsregio's kwam te liggen (artikel 39 Wet veiligheidsregio's).

Afwijken van de Grondwet is verboden

De Gemeentewet is echter heel duidelijk over de inhoud van noodverordeningen: afwijken van de Grondwet is verboden (artikel 176). Dat betekent dus ook dat alle inperkingen van de grond-

rechten van burgers, zoals verplicht afstand houden, maximale groepsgrootten en mondkapverplichtingen verboden zijn. Je zou zeggen dat daarmee dus ook alle boetes en strafblad-aantekeningen met terugwerkende kracht in de prullenbak kunnen; minister Grapperhaus beloofde dat te onderzoeken. De Raad van State erkent desgevraagd dat buitengewone omstandigheden de buitengewone maatregelen noodzakelijk én billijk maken, maar wijst er ook op dat het afkondigen van de noodtoestand staatsrechtelijk zuiverder was geweest [*].

Tijdelijke wet maatregelen Covid-19

Om de ongrondwettigheid van het inperken van grondrechten via noodverordeningen op te heffen stelt de regering een tijdelijke wet [*] voor waarmee een en ander alsnog geregeld kan worden. Tot afgrijzen van velen [*] probeert de regering zo de ongrondwettelijkheid van de huidige maatregelen in wetgeving te gieten. Ook kan de minister van VWS in dit wetsvoorstel bevoegdheden toedelen aan anderen en wordt het parlement buitenspel gezet. Verder kan de 'tijdelijke wet' zo lang duren als de minister van VWS wil. De voorgestelde boetes worden hoger dan nu en overtreders krijgen een aantekening op hun strafblad als dit wetsvoorstel wordt aangenomen.

Gehakt

De Raad van State maakte gehakt [*] van het

eerste wetsvoorstel. Daarop maakte de regering in enkele weken een tweede voorstel, dat inhoudelijk helaas niet veel beter is. Het is te hopen dat het parlement dit wetsvoorstel tegenhoudt, want het tast de basis van onze democratische rechtsstaat aan. Met dit soort wetgeving (kent u de Sleepwet [*] nog?) worden grondrechten in Nederland aangetast en het parlement buitenspel gezet [*].

Hoe dan wel

Als de regering onze grondrechten wil respecteren én tegelijk afdoende maatregelen nemen tegen het coronavirus, dan is ze nu van het padje. Terug naar het padje betekent dat ze ofwel een deugdelijke Covid-19-wet moet voorstellen ofwel de burgerij moet adviseren, overreden en faciliteren om het juiste gedrag te vertonen.

En met dat laatste valt heel veel winst te behalen. Het draagvlak voor maatregelen zoals anderhalve meter afstand houden en drukte vermijden is immers nog steeds verrassend hoog, blijkt uit onderzoek van het RIVM [*]. De helft van de ondervraagden heeft vertrouwen in de pogingen van de overheid om het virus eronder te houden. Zelfs het dragen van een mondkapje kan rekenen op grote bijval. Waarom dan niet de logica van de verschillende maatregelen voor zich laten spreken, van mondkapje tot ventilatie? Waarom niet investeren in slimme nudging [*] en design thinking [*] om het voor iedereen eenvoudiger te maken? Het voorkomt het rigide goed-fout denken dat de regering met haar huidige koers uitstraalt. In het licht van de komende landelijke verkiezingen zou de regering met opbouwende adviezen niet alleen de burgerij, maar ook zichzelf een plezier doen.

Op verkeerskunde.nl/blog leest u de integrale tekst van Herbert Korbee met links [*].

Een elektrische auto? Dan ook zonnepanelen

Zijn energie- en mobiliteitsgedrag van huishoudens te voorspellen? Hoe kun je als gemeente inspelen op veranderingen in dit gedrag? En hoe kun je daarbij duurzaamheid bevorderen? De Technische Universiteit Eindhoven ontwikkelde er een model voor met medewerking van de gemeente Helmond.

Ymkje de Boer, VerDuS



Slimme en duurzame steden vereisen meer integrale oplossingen rond energie en vervoer. De onderzoekers van het Europese project DESENT (Smart decision support system for urban energy and transportation) ontwikkelden een serie beslissingondersteunende modellen voor stedelijke energie en vervoer in samenwerking met drie Europese steden: Helmond, Weiz (Oostenrijk) en Steinkjer (Noorwegen).

Tao Feng is universitair hoofddocent stedenbouw en datagedreven mobiliteit in de gebouwde omgeving aan de TU/e. Hij leidde het Nederlandse deel van het Europese DESENT-project dat zich richtte op de relatie mobiliteit en energie. Feng: “Wat we wilden weten, is welke keuzes mensen maken voor hun mobiliteit en energie bij grote levensveranderingen, zoals verandering van baan of de samenstelling van het huishouden. Een hierop gebaseerd voorspellend model, kan gemeenten helpen bij hun verduurzamingsbeleid.”

Wat zou je doen als...

De onderzoekers ontwikkelden een complexe vragenlijst die zowel in Helmond als in Weiz werd uitgezet onder burgers. “We hebben 32 veelvoorkomende profielen ontwikkeld waarin basiskennmerken van huishoudens zijn opgenomen. Denk hierbij aan de samenstelling van het huishouden, eigen autobezit en de werksituatie van een of meer partners in het huishouden.

We vroegen de respondenten wat ze zouden doen als ze bijvoorbeeld een baan dichterbij zouden krijgen. Zou dat dan bijvoorbeeld een reden zijn om een e-bike te kopen in plaats van met de auto of het ov te gaan? En als mensen gaan verbouwen, overwegen ze dan zonnepanelen of een warmtepomp te nemen? Kortom, wanneer veranderen mensen hun leefstijl?”

Autodelen nog niet zo favoriet

Hoewel de data uit Helmond nog niet helemaal geanalyseerd zijn, levert het onderzoek via de respondenten in Weiz nu al twee opmerkelijke inzichten op. Feng: “Wat opvalt, is dat een verandering van baan voor veel mensen geen reden is om afstand te doen van de huidige auto. In autodelen lijkt de minste interesse te bestaan; in overschakelen naar een elektrische auto of fiets wel iets meer.”

Wel graag duurzame elektriciteit

Feng: “Het andere opvallende punt is dat er een samenhang is tussen de keuze om elektrisch te gaan rijden en te gaan investeren in eigen zonne-energie. We hebben dit verband nog niet gezien bij de e-bike, maar het zou goed kunnen dat bij de opmars die de e-bike in huishoudens nu aan het maken is, dit verband later nog wel zou kunnen optreden.” Gemeenten zouden er dus goed aan doen om voor verduurzaming een

meer integrale aanpak van mobiliteit en energie tegelijk te ontwikkelen. Feng: “Je auto opladen met eigen zonne-energie heeft technisch nog wel wat haken en ogen, maar de gevonden samenhang is wel van belang; zeker omdat het opladen voor mensen op straat met timeslots en dergelijke nog altijd een lastige drempel vormt.”

Steden erg verschillend

Het DESENT-onderzoek heeft de onderzoekers ook inzicht gegeven in de verschillen tussen steden. “Wat niet goed lukte, is het ontwikkelen van modellen die in alle drie de steden goed toepasbaar zijn. Daarvoor zijn de steden te verschillend. Het heeft ook te maken met de beschikbaarheid van basale data. Oostenrijk kent geen onderzoek als het OviN, het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland.” Resultaten van het Eindhovense onderzoek worden niet alleen gebruikt door de gemeente Helmond, die hielp bij de opzet van het onderzoek en het aanleveren van de respondenten. Ze worden ook opgenomen in het landelijke activiteiten-gebaseerde model ALBATROSS dat de verkeersvraag modelleert.

Het consortium van DESENT

Het projectconsortium bestond uit zeven partners in Nederland (TU/e en gemeente Helmond), Oostenrijk (4ward Energy Research GmbH, Weizer Energie-Innovations-Zentrum GmbH, Reiterer & Scherling GmbH en gemeente Weiz) en Noorwegen (SINTEF Energy Research en gemeente Steinkjer).

In het onderzoeksprogramma Smart Regions of the Future werken consortia van onderzoekers en praktijkpartijen samen aan vraagstukken rond ruimte, wonen, bereikbaarheid, economie en bestuur. SURF valt onder het kennisinitiatief Verbinden van Duurzame Steden van NWO (inclusief Regieorgaan SIA), het Rijk en Platform31. Onderdeel van SURF zijn dertien projecten die gefinancierd zijn in het kader van ‘ERA-NET COFUND Smart Cities and Communities’, een Europees programma waarin Nederland participeert. DESENT is een van deze dertien projecten. Zie deze en eerdere bijdragen op verkeerskunde.nl/wetenschapsnotities.

Reis door de Wereld

Digitale overdracht verkeersmodel Göteborg

Gezicht op Göteborg. Een voor afgelopen maart geplande trainingsbijeenkomst in de Zweedse stad kon op het allerlaatste moment niet doorgaan in verband met de bestrijding van het coronavirus. Online trainingen boden uitkomst.

Voor de Zweedse stad Göteborg ontwikkelde de PTV Group een nieuw verkeersmodel met diverse innovaties. De stad draagt dit model over aan lokale adviesbureaus voor verdere toepassingen. PTV verzorgt hiervoor, namens de stad, diverse trainingen om consultants aan te geven hoe ze dit model kunnen toepassen. Deze training zou fysiek plaatsvinden, maar sinds de coronamaatregelen wordt de training digitaal gegeven. Een verslag van deze duurzame reis door de wereld.

Het is eind februari 2020 als het nieuwe verkeersmodel voor Göteborg gereed en overhandigd is aan de stad en een meerdaags presentatie- en trainingsprogramma gepland staat voor half maart. Adviesbureaus melden model-experts, consultants en managers aan om aanwezig te zijn. Meer dan 70 mensen vanuit Denemarken, Zweden, Noorwegen en Finland zullen naar Göteborg reizen om de presentaties en meerdaagse trainingen bij te wonen. En dan, drie dagen voor ons geplande vertrek naar Zweden, worden in verschillende landen om ons heen strikte maatregelen getroffen om corona onder controle te krijgen.

Hoewel Zweden 'open' blijft, kunnen, mogen en willen PTV'ers en de overige genodigden niet meer naar Göteborg afreizen. Uitstel is ook geen optie want de eerste modeltoepassing staat al gepland en niemand weet hoelang de pandemie duurt.

Online training vergt andere aanpak

Gelukkig hebben we al jarenlange ervaring met digitale meetings, trainingen en webinars en dus wordt er in goed overleg met de stad Göteborg voor gekozen om het fysieke event om te zetten naar een geheel online presentatie- en trainingsprogramma. Op basis van ervaring wordt de training opgedeeld in zes online sessies. Elk met een duur van circa drie uur waarin een toelichting wordt gegeven over de softwarematige kennis in PTV Visum, over hoe het in het verkeersmodel is opgebouwd (theoretische kennis) en over de feitelijke toepassing. Dit laatste, 'learning by doing', vormde bij elke sessie steeds het belangrijkste onderdeel. Net als bij een fysiek evenement is het belangrijk om de agenda en doelstellingen vooraf helder te definiëren en de huishoudelijke regels door te nemen.

Online training, het kennisdeel

Op dit moment zijn goede tools beschikbaar om webinars te geven. Tools waarbij het voor de organisatie duidelijk is wie deelneemt en die tevens de mogelijkheid bieden aan de aanwezigen om vragen te stellen.

Wij hebben er in dit specifieke geval voor gekozen om zowel interactie via de chatfunctie als ook via spraak toe te staan omdat we te maken hebben met een selectief gezelschap. En, niet in de laatste plaats, omdat Scandinaviërs vaak wat terughoudender zijn in het stellen van vragen.

Tijdens de gehele training zijn twee mensen stand-by, een van PTV en een van de stad, om vragen te beantwoorden. Met deze opzet nemen wij een mogelijke taalbarrière voor de Zweden weg en hebben we zowel modelkennis als lokale kennis direct beschikbaar.



WOUTER MOERLAND
PTV TRAINER

Bij de les blijven

Om bandbreedte te besparen wordt vaak de camera uitgezet door deelnemers. Hierdoor mist de presentator wel de non-verbale indrukken: een moeilijk kijkend of vragend gezicht wordt niet gesignaleerd. Het vergt dus enige oefening om als presentator hiermee om te gaan en te blijven kijken naar de camera alsof je naar je publiek kijkt. Wat helpt is om op een creatieve manier een paar aanwezigen te betrekken in je verhaal en ze te vragen hun camera aan te zetten. Door tussen twee onderwerpen ruimte te creëren voor het stellen van vragen en zelf vragen te stellen, toetsen we of het signaal helder is én proberen we de aanwezigen bij de les te houden.

Online training, praktijkdeel

Het praktijkgedeelte met live oefeningen in het verkeersmodel vergt een andere opzet. Hier kan niet gewacht worden totdat de oefening klaar is om vragen te stellen. Als iemand afhaakt, moet dit gelijk gecorrigeerd worden. Om dit te ondervangen worden de live oefeningen in gezamenlijkheid uitgevoerd. Elke deelnemer heeft hiervoor voorafgaand aan de training een kopie van het (oefen)model ontvangen. Na elke (belangrijke) stap bij de live oefening wordt actief gevraagd of iedereen mee is gekomen. Dit moet door elke deelnemer bevestigd worden met het digitaal opsteken van hun hand. Steek je je hand niet op, dan krijgt die deelnemer even extra aandacht om weer aan te haken. Door deze momenten vaak in te bouwen zijn ze altijd kort en blijven de anderen ook bij de les. Ook hebben we er wel eens voor gekozen een tweede kanaal te openen waar mensen één op één aandacht kunnen krijgen, maar niet voor elke training is dit effectief.

Altijd evalueren

Na afloop van alle trainingssessies, is het proces met de stad en met enkele deelnemers geëvalueerd. De beoordelingen zijn zeer positief en dus voor herhaling vatbaar. Wel bleek dat sommige deelnemers de online training als zwaarder ervaren dan een fysieke training. Dat nemen we mee in de komende online trainingen. Want we weten inmiddels dat online trainingen de komende tijd blijven.

Op verkeerskunde.nl/rdww vindt u deze en eerdere bijdragen.



Situatieschets van het verkeersmodel met diverse innovaties dat PTV Group ontwikkelde voor Göteborg.





ARMADA MOBILITY BV

Pb 1438,
3430 BK NIEUWEGEIN
Groningenhaven 2
3433 PE NIEUWEGEIN
T 030 246 95 00
F 030 246 95 01
E info@armadamobility.nl
www.armadamobility.nl

ABRI
FIETSPARKEREN
OV-HALTEVOORZIENINGEN



OV-HALTEVOORZIENINGEN
SNELHEIDSREMMENDE
VOORZIENINGEN

LEICON VERKEERS-GELEIDING

dhr H.J. Röfekamp
Pluggematen 8
8331 TV STEENWIJK

T 0521 52 42 24
E info@leicon.nl
www.leicon.nl



STRUYK VERWO INFRA
A CRH COMPANY

STRUYK VERWO INFRA BV

Regiokantoor Oost-TIEL
T 0344 62 44 88
E svi-oost@struykverwo.nl

Regiokantoor West-
ALPHEN A/D RIJN
T 0172 24 57 00
E svi-west@struykverwo.nl
www.struykverwoinfra.nl

OV-HALTEVOORZIENINGEN
STADSMEUBILAIR
SNELHEIDSREMMENDE VOORZIENINGEN
TROTTOIRPALEN

DUFEC

DATAVERZAMELING & VERWERKING

DUFEC

dataverzameling
dataverwerking
Pb 3253,
5003 DG
TILBURG
T 013 460 99 81
E info@dufec.nl
www.dufec.nl
www.basec.nl

VERKEERSONDERZOEK

DINAF TRAFFIC CONTROL BV

dhr J.C.A.E. van Oorschot

Pb 139,
4870 AC ETTEN-LEUR
T 076 501 56 87
E info@dinaf.nl
www.dinaf.nl

TEL- EN DIAGNOSEAPPARATUUR
TEL- EN DIAGNOSESOFTWARE
VERHUUR TEL- EN DIAGNOSE-
APPARATUUR
VOERTUIGDETECTIE
VERKEERSONDERZOEK

DTV CONSULTANTS

DTV CONSULTANTS

Pb 3559,
4800 DN BREDA
T 076 513 66 00
F 076 513 66 06
www.dtvconsultants.nl

VERKEERSLICHTEN

MOBILITEITSMANAGEMENT

OPLEIDING VERKEER EN VERVOER

VERKEERSBEHEERSING

VERKEERSLICHTENREGELINGEN

VERKEERSONDERZOEK



OC MOBILITY

dhr R. van der Knaap
Pb 729,
5600 AS EINDHOVEN

T 040 248 41 86
F 040 248 41 89
E rien@oc.nl
www.oc.nl

ADVIESBUREAU
MOBILITEITSMANAGEMENT



EASYPATH

Nederland BV
Schrevenweg 3
8024 HB ZWOLLE
T 088 015 67 89
F 088 786 85 55
E info@easypath.nl
www.easypath.nl

FIETSPADEN



BUREAU DE GROOT VOLKER

Verkeersonderzoek en -advies
dhr R.F. Volker
Spoorstraat 11,
6953 BW DIEREN
T 0313 49 68 16
F 0313 49 65 78
E info@verkeersonderzoek.nl
www.verkeersonderzoek.nl

PARKEERONDERZOEK
VERKEERSONDERZOEK

TELWERK B.V.

dhr B. van Tussenbroek

Goudriaanstraat 28,
2136 AS ZWAANSHOEK
T 023 584 06 46
F 023 584 06 47
E info@telwerkbv.nl
www.telwerkbv.nl

MECHANISCHE VERKEERSTELLINGEN DMV

TELSLANGEN, TELLUSSEN EN RADAR



**NATIONALE
BEWEGWIJZERINGSDIENST**
Griffioenlaan 2,3526 LA, Utrecht,
Pb 2232, 3500 GE Utrecht
T 088 797 00 16
E infoNBd@rws.nl
www.bewegwijzeringsdienst.nl

BEWEGWIJZERING



GOUDAPPEL COFFENG
Pb 161, 7400 AD DEVENTER
T 0570 666 222
E goudappel@goudappel.nl
T @GoudappelTweets
www.goudappel.nl

MOBILITEITSMANAGEMENT

**XTNT EXPERTS IN TRAFFIC
AND TRANSPORT**

Pb 51, 3500 AB UTRECHT
T 030 239 80 60
F 030 239 80 90
E info@xtnt.nl
www.xtnt.nl

ADVIESBUREAU

MOVIN VERVOERADVIES BV

dhr ing. J.O. Pruis,
Linge 47, 2911 EJ,
NIEUWERKERK a/d IJSSEL
T 0180 75 65 26
E info@movin.nl
www.movin.nl

OPENBAAR VERVOER

OVNETWERK B.V.
dhr drs.ing. R. Dirksen
Levendaalseweg 5,
3911 BD RHENEN
T 0317 61 21 39 |
F 0317 61 56 25
E info@ovnetwerk.nl
www.ovnetwerk.nl

OPENBAAR VERVOER

4CAST BV
Schipholweg 122,
2316 XD LEIDEN
Pb 299, 2300 AG LEIDEN
T 071 51 39 122
F 071 51 39 407
E info@4cast.nl
www.4cast.nl

ADVIESBUREAU

NOVI VERKEERSACADEMIE
Anja Schievink, Leslokatie:
Koningsbergerstraat 9,
3531 AJ UTRECHT
T 076 513 66 44
E info@verkeersacademie.com
www.verkeersacademie.com

**OPLEIDING
VERKEER EN VERVOER**



DE VERKEERSTELLERS
Hans de Fauw
Oost Indiëstraat 47
2013 RM Haarlem
T 023 844 79 27
M 06-24244004
info@deverkeerstellers.nl
www.deverkeerstellers.nl

VERKEERSONDERZOEK

Wilt u uw organisatie ook vermeld zien in deze rubriek? Vraag dan nadere informatie over tarieven en plaatsingsmogelijkheden aan bij: Wilfred Westerhof: wwesterhof@acquirepublishing.nl | T 038 460 63 84 / 06 15 62 95 59

COLOFON

VERKEERSKUNDE

Versijnt 5 keer per jaar, jaargang 71
Verkeerskunde wil een onafhankelijk platform bieden voor het uitwisselen van wetenschappelijk verantwoorde informatie over verkeer en vervoer.

UITGEVER

Acquire Publishing
Schrevenweg 3
8024 HB Zwolle
T (038) 4606 384

REDACTIE

Nettie Bakker, hoofdredacteur
T (038) 4606 384
M (06) 510 70 112
nettie@verkeerskunde.nl
Jos Oude Holtkamp, eindredacteur
joudeholtkamp@acquirepublishing.nl
Marcel Slofstra, webredacteur
mslofstra@acquirepublishing.nl

REDACTIE-ADRES

Redactie Verkeerskunde
Schrevenweg 3
8024 HB Zwolle
T (038) 4606 384
info@verkeerskunde.nl
www.verkeerskunde.nl

AAN DIT NUMMER WERKTEN MEE

ANWB-leden, Arthur ter Weeme, Bas Schilder, Berry den Brinker, Bram Cazius, Brigit Gerritse, Carlotta Bonvicini, Cees Jan Pen, Frank Quix, Gordana Kolesarič, Guus Puylaert, Hans Godefrooij, Herbert Korbee, Jacob de Vries, Jesper Kloeke, Karin Klein Wolt, Laura Nugteren, Leonie Walta, Liam Potts, Maarten Reith, Mariette Pol, Michiel Brouwer, Monique Esselbrugge, Paul Hamaekers, Sandro Vlug, Sipke van der Meulen, Stefanie Schmidt, Steven van Eijck, Wilma Slinger, Wouter Moerland, Ymkje de Boer.

ADVERTENTIES

Acquire Media, Wilfred Westerhof
T (038) 4606 384 | 06 15 62 95 59
wwesterhof@acquirepublishing.nl

VORMGEVING EN OPMAAK

de Bladenkamer | grafisch ontwerpers, Zwolle

DRUK

Veldhuis Media, Raalte

ABONNEMENTENADMINISTRATIE

Voor vragen over abonnementen en bestellingen:
T 038-4608 954 (dagelijks van 09.00 tot 17.00 uur),
E: abonnementen@acquirepublishing.nl

ABONNEMENTSTARIEVEN 2020

Jaarabonnement 135,- euro (excl. 9 % BTW +1,50 adm. kosten),
Studentenabonnement 67,50 euro (excl. 9 % BTW +1,50 adm. kosten), België 149 euro (geen BTW), buitenland overig 155 euro (geen BTW), Proefabonnement bestaande uit 3 nummers 29 euro, Losse nummers: 25 euro (binnenland), 10 euro (studenten), 30 euro (buitenland).
Abonnementen worden automatisch jaarlijks verlengd en tot wederopzegging aangegaan, met uitzondering van het proefabonnement. Opzegging kan uitsluitend schriftelijk of per e-mail tot 3 maanden voor het einde van de lopende abonnementsperiode.
Abonnees ontvangen in 2020:

- 5 keer per jaar het vakblad en 1 extra uitgave 'Trends'
- Onbepakt toegang tot www.verkeerskunde.nl
- De gratis digitale wekelijkse nieuwsbrief
- Korting op deelname aan evenementen

@ Verkeerskunde

Overname van artikelen is toegestaan met bronvermelding.

ISSN: 0377-8495

VAKBEURS MOBILITEIT

25 NOV EXPO
2020 HOUTEN
STAY & GO

Hoe houden we Nederland mobiel?
Ontdek honderden **producten**,
diensten en **innovaties**, én bezoek
lezingen door experts.

Ontdek de beurs en het veilige 'STAY & GO'
concept op: www.vakbeursmobiliteit.nl

Gratis toegang. Veilig en persoonlijk.





NATIONAAL VOETGANGERS CONGRES



NIEUW!

Het congres
is zowel **fysiek**
als **online** te
bezoeken

 8 OKTOBER

 LEEUWARDEN OF ONLINE

THEMA: NABIJHEID

Op 8 oktober wordt voor de derde keer het Nationaal Voetgangerscongres georganiseerd. Het NVgC is het enige nationale congres dat zich richt op de voetganger. Deze keer voor het eerst fysiek of online te bezoeken. Met medewerking van onder andere: **Twan Huys en Daan Zandbelt**.

Alle bezoekers van het Nationaal Voetgangerscongres ontvangen gratis de boeken '**Lopen!**' van Annemieke Molster en '**Naar een gezonde stad te voet**' van het College van Rijksadviseurs.

Aanmelden? Check de website van het Nationaal Voetgangerscongres
WWW.NATIONAALVOETGANGERSCONGRES.NL