

Maak kennis met het nieuwe Movinnio, katalysator van innovaties in mobiliteit

KENNIS ONTWIKKELEN, KENNIS DELEN, ONDERSTEUNEN, ADVISEREN, ANALYSEREN, VERBINDEN EN VERSNELLEN



Jaarcongres
Themabijeenkomsten
Workshops
Innovatiebundel Jaartheme
Website
E-mailnieuwsbrief
Pop-Upsessies o.b.v. Actualiteit

www.movinnio.nl

 [www.twitter.com/movinnio](https://twitter.com/movinnio)

 www.linkedin.com/movinnio

Sinds 1 januari 2014 is Movinnio een strategische samenwerking aangegaan met Acquire Publishing en spitst het producten- en dienstenpakket zich toe op twee pijlers, met Kennisontwikkeling en –deling enerzijds en Ondersteuning en advisering anderzijds.

Colofon

Movinnio

Movinnio is een onafhankelijke stichting die innovaties in de duurzame mobiliteitsketen bevordert en versnelt door mensen bij elkaar te brengen, informatie te ontsluiten en innovatieprocessen te ondersteunen en versnellen.

De Omloop West 22 | 3402 XN IJsselstein Ut.
T 030 - 688 85 09

Directeur: Joep Dickhaut
joep@movinnio.nl
www.movinnio.nl

Productie

Tekst: Joep Dickhaut - Movinnio, Agnes Joostema - Acquire Publishing - John Stohr
Vormgeving: Peter Uil - De Bladenkamer
www.debladenkamer.nl
Druk: Zalsman Kampen BV

Met dank aan:

Roel van den Bosch, Emile Dil, Daan van Egeraat, Merten Nefs, Dirk Peters, Ed van Savooyen, Gerard Tertoolen, Gertjan Verbaan, Chris Verweijen

Nabestellen

U kunt deze publicatie downloaden of nabestellen via www.movinnio.nl.

De Innovatiebundel Mobiliteitsknooppunten is een uitgave van Acquire Publishing BV

Gebouw Rembrandt
Dokter van Deenweg 56
8025 BC Zwolle
T 038 - 460 63 84
info@acquirepublishing.nl
www.acquirepublishing.nl

© Acquire Publishing, 2014

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt d.m.v. druk, fotokopie, internet of welke andere wijze dan ook, zonder toestemming van de uitgever.

Cover

Fietsroutes en -faciliteiten worden als voorwaarde bijna niet meegenomen in knooppuntenontwerpen. Dit geldt in nog sterkere mate voor looproutes en bewegwijzering. Vandaar de keuze om de voetganger en fietser extra in de kijker te spelen op de cover.

Voorwoord

Zijn mobiliteitsknooppunten dé zwakke schakel van ketenmobiliteit?

Dit idee overheerste binnen de Movinnio-kringen medio 2012. Daarom werd in november van dat jaar een symposium aan het onderwerp gewijd. Daar bleek echter al snel dat een groot aantal aanwezigen onze visie niet deelde: 'het is best wel in orde met de stations en P+R's', luidde de gedachte.

Na een jaar uitdiepen van het thema kunnen we echter concluderen dat het slecht gesteld is met de mobiliteitsknooppunten. Dat geldt niet voor de reizigers die de weg ernaartoe al kennen of hun mobiliteitskeuzes al hebben gemaakt. Het geldt juist voor de grote groep potentiële gebruikers die meer van de mogelijkheden van ketenmobiliteit gebruik kunnen maken. Veel mensen reizen nog per auto van deur tot deur, terwijl ketenmobiliteit voordeliger zou zijn. Bijvoorbeeld door het laatste stuk per fiets af te leggen en te parkeren aan de rand van een druk gebied.

Deze Innovatiebundel Mobiliteitsknooppunten brengt de conclusies, resultaten en vergaarde kennis van het afgelopen jaar in kaart. Denk aan de overwegingen en inzichten, maar ook aan de quick wins: hoe kun je met relatief kleine ingrepen tot aanmerkelijke verbeteringen komen. Een mooi overzicht, maar nog lang niet compleet. Zo zijn niet alle relevante partijen betrokken geweest bij het jaarthema en bovendien is het een breed en complex onderwerp dat nog in de kinderschoenen staat. Daarom blijft het niet bij deze momentopname, maar wordt het thema voortgezet op de geheel vernieuwde website van Movinnio, zodat er een 'Dossier Mobiliteitsknooppunten' ontstaat. Betrokkenen kunnen hier onuitputtelijk een bijdrage aan leveren middels praktijkcases, blogs, nieuwsberichten en achtergronden, en geïnteresseerden kunnen hier blijvend inspiratie en kennis uit putten. In de bundel wordt ook uitgebreid aandacht besteed aan het jaarthema van 2014: 'Integrale Mobiliteit'. Om de kracht van Movinnio nog meer te benadrukken zijn we een intensieve samenwerking aangegaan met Acquire Publishing, waarbij zowel de kennis- als informatievoorziening ruimschoots aandacht krijgen.

Samen met u blijven we innoveren in mobiliteit. Laten we er weer een mooi jaar van maken!

Joep Dickhaut
Directeur Movinnio



Inhoudsopgave

- 6 **Visie en Context: Mobiliteitsknooppunten voor bereikbaarheid en duurzaamheid** 
- 8 **Geboekte resultaten jaarthema Mobiliteitsknooppunten** 
- 18 **Jaarthema Mobiliteitsknooppunten blijft op de kaart door overdracht aan P+Rmissie en ministerie Infrastructuur & Milieu** 
- 20 **IdeeMobiel biedt kansen voor mobiliteitsinnovators** 
- 23 **Bijeenkomsten leidden tot benoemen kernprobleem en quick wins** 
- 26 **Jaarthema 2014: Integrale Mobiliteit, de impuls voor succesvolle stadsontwikkeling** 
- 28 **Een casuïstiek voor het integraal benaderen van mobiliteit: stedelijke transitie Heerlen vraagt om richtinggevende beslissingen** 
- 30 **Movinnio en Acquire Publishing gaan strategische samenwerking aan** 

Kijk voor de meest recente ontwikkelingen rondom het thema Mobiliteitsknooppunten op www.movinnio.nl, bij de Special Mobiliteitsknooppunten.

Mobiliteitsknooppunten voor bereikbaarheid en duurzaamheid

VOOR BETERE MOBILITEIT, MAAR OOK VOOR EEN BETERE RUIMTELIJKE INDELING

MOBILITEITSKNOOPPUNTEN VORMDEN HET JAARTHEMA VAN MOVINNIO IN 2013, OMDAT HET BELANG MET RASSE SCHREDEN TOENEEMT. WANT KNOOPPUNTEN MAKEN KETENMOBILITEIT MOGELIJK, DIE OP HAAR BEURT ZOWEL DE BEREIKBAARHEID ALS DE DUURZAAMHEID BEDIENT. EEN KNOOPPUNT IS ECHTER NIET ALLEEN EEN KRUISEPUNT VAN TWEE OF MEER INFRANETWERKEN. HET DIENST VOORAL OP DE JUISTE PLAATS TE LIGGEN TEN OPZICHTE VAN HERKOMST EN BESTEMMING VAN MOBILISTEN. DAT MAAKT KNOOPPUNTEN NIET ALLEEN BELANGRIJK VOOR DE MOBILITEIT, MAAR OOK – EN MISSCHIEN WEL JUUST – VOOR DE RUIMTELIJKE INDELING.



Daarom zijn van meet af aan – de aftrap was tijdens de Dag van Verkeer & Mobiliteit in 2012 en de afsluiting tijdens dezelfde beurs in 2013 - professionals van beide disciplines betrokken bij de activiteiten. Ook binnen de mobiliteit is de samenhang vanaf het begin belangrijk geweest. Denk aan knooppunten in netwerken van wegen voor langzaam en snelverkeer, maar zeker ook OV-netwerken: bus-, tram-, metro- en treinnetwerken. Zelfs waternetwerken kunnen hierbij worden betrokken, met name als het gaat om watertaxi's of rondvaartboten. Naast de verschillende netwerken speelt het reismotief en uiteindelijk de voertuigkeuze een belangrijke rol. De luchtvaart is niet betrokken bij het onderwerp. Ook is alleen naar de Nederlandse situatie gekeken. Deze innovatiebundel is vooral een momentopname van de verzamelde inzichten in 2013. Het onderwerp zal echter als special op de Movinnio website onder de aandacht blijven en worden voorzien van nieuwe input.

Een knooppunt volgens Vereniging Deltametropool

Er zijn natuurlijk ook andere organisaties die zich bezighouden met knooppunten, zoals de ANWB, KpVV en de Vereniging Deltametropool. Volgens Deltametropool verbindt een 'knoop' verschillende vervoerswijzen en verknoopt het verschillende netwerken met elkaar. Een knoop is dus een plek die met zoveel mogelijk vervoermiddelen goed te bereiken moet zijn: niet alleen met de trein, maar ook met de bus, tram, metro, auto, fiets, lopend of zelfs met de boot. Het gaat om het verbinden van langzaam verkeer, snel verkeer en het OV, zowel qua infrastructuur als voertuigen. De onafhankelijke Vereniging Deltametropool heeft als doel de in Nederland in beginsel aanwezige metropool tot verdere ontwikkeling te brengen, en is opgericht vanuit een ruimtelijk ordeningsinitiatief van de vier grote steden. Zij ziet ruimtelijke ordening als instrument om de relatief autonome ontwikkelingen in de waterhuishouding, het cultuurlandschap, het patroon van steden en dorpen, het netwerk van verbindingen en het brede scala aan bedrijvigheid verder te

integreren tot een Deltametropool van internationaal erkende kwaliteit. Zij staat dus een integrale benadering voor en mobiliteit maakt daar expliciet onderdeel van uit. Een verdere samenwerking tussen Deltametropool en Movinnio, als twee onafhankelijke organisaties die ook buiten de gebaande paden opereren, ligt dan ook voor de hand.

Deltametropool: "Een 'knoop' verbindt verschillende vervoerswijzen en verknoopt verschillende netwerken met elkaar"

Een nieuwe definitie van P+R

P+R faciliteert de overstap van het ene vervoersmiddel op het andere: logisch toch? Dit is echter niet hoe vakmensen naar P+R-terreinen kijken. Ontbreekt er daarom zoveel aan een 'algemene' P+R? De huidige definitie luidt dat een P+R een overstappunt van de auto op het OV is. Een nieuwe definitie kan zijn: een onderling overstappunt voor langzaam verkeer, snelverkeer en OV. Daarmee vallen ook carpoolplaatsen en bushaltes onder de P+R en is het logisch dat op carpoolplaatsen, bushaltes en P+R's volwaardige fietsstallingsmogelijkheden aanwezig zijn. Benamingen als carpoolplaats (auto>auto), Park + Bike (auto>fiets), Park + Walk (auto>lopen), Bike + Ride (fiets>auto) en Transferium (auto>OV en lopen) worden daarmee overbodig. De Kiss + Ride moet echter blijven bestaan. Nog een aandachtspunt:

als het OV meer gaat werken met een gestrekte lijnvoering – zoals de snelwegbus – is het logisch dat bij een bushalte niet alleen fietsparkeren maar ook autoparkeren wordt gefaciliteerd. Kortom: een definitie die in lijn is met het idee dat een knooppunt verschillende vervoerswijzen en netwerken met elkaar verbindt.

BOEK 'MAAK PLAATS!' OVER KNOOPPUNTENONTWIKKELING

Knooppuntontwikkeling neemt binnen het aandachtsgebied van Vereniging Deltametropool een belangrijke plaats in. Dit heeft geleid tot diverse publicaties, met het boek 'Maak Plaats!' als belangrijke mijlpaal. Hierin worden kansen verwoord voor knooppuntontwikkeling in Noord-Holland, uitgaande van het spoor als (een van de mobiliteits-) backbone. OV-knooppunten staan hierin dus centraal.

Het boek 'Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland' is vrij te downloaden op www.deltametropool.nl/nl/maak_plaats.



Geboekte resultaten jaarthema Mobiliteitsknooppunten

EEN TERUGBLIK, OVERPEINZINGEN EN AANBEVELINGEN VOOR DE TOEKOMST



IN 2013 WIJDE MOVINNIO MIDDELS THEMABIJENKOMSTEN, WORKSHOPS, SEMINARS ÉN HET DAGELIJKE ONDERSTEUNINGSWERK RUIMSCHOOTS AANDACHT AAN HET JAARTHEMA MOBILITEITSKNOOPPUNTEN. ER WERD GESPROKEN OVER DE QUICK WINS, MAAR OOK OVER DE PSYCHOLOGIE VAN HET OVERSTAPPEN. WE VROEGEN EEN AANTAL SPREKERS VAN DIVERSE BIJENKOMSTEN OF ANDERSZINS BETROKKENEN NAAR HUN VISIE EN BEVINDINGEN. WANT WAT IS BIJVOORBEELD HET BELANG VAN MOBILITEITSKNOOPPUNTEN VOOR DE KETENMOBILITEIT, WELKE SLAGEN MOETEN MARKT EN OVERHEID NOG MAKEN EN WELKE INNOVATIEKANSSEN LIGGEN NOG OPEN?

De crux ligt vooral in een integrale visie: er moet meer aandacht worden besteed aan een gemeenschappelijke taal en agenda. Los van elkaar door ontwikkelen is ruimte- en geldverspilling. Een duidelijke visie, strategie en heroriëntatie ten aanzien van integraal knooppuntenbeleid is essentieel voor de ontwikkeling van de huidige stedelijke en regionale plattgrond. Want knooppunten zijn de belangrijke schakels binnen de ketenmobiliteit. Een rijk aanbod aan private diensten en dienstverleners kan de overheid helpen bij het halen van belangrijke

maatschappelijke beleidsdoelen. Aan de implementatie van ketenmobiliteit is echter een paradox verbonden: het thema, wat an sich overkoepelend, integrerend en verbindend is, zal waarschijnlijk alleen opportunistisch en gefragmenteerd tot stand komen. Maar dat betekent niet dat het niet de moeite waard is om mee aan de slag te gaan. Meer inzoomend speelt het gedragscomponent een belangrijke rol: in feite zijn we allemaal control freaks en dat maakt overstappen tot een kwetsbare gebeurtenis. Helderheid, actualiteit en flexibiliteit



zijn naast 'eenvoud' belangrijke aangrijpingspunten om mensen aan de hand te nemen. Wat dat betreft is met 'overstappen' en het verder ontwikkelen van knooppunten een wereld te winnen.

Daan van Egeraat – Montefeltro

“Het ontbreekt aan een goed conceptueel kader om verkeerinnovaties te toetsen”

“Wat mij steeds opvalt, ook bij de Movinnio-bijeenkomsten: ons perspectief is te smal. Het ontbreekt aan een goed conceptueel kader om innovaties in verkeer en vervoer te toetsen, te ontwikkelen en te evalueren. Dat is jammer, want een rijk aanbod aan private diensten en dienstverleners kan ook de overheid helpen bij het halen van belangrijke maatschappelijke beleidsdoelen. Denk aan de wijze waarop dienstverlening (klanttevredenheid) zich positief kan verhouden tot verkeerskundige modellen (technische indicatoren als 'congestiekans'). Hierdoor komen allerlei cruciale aspecten niet aan de orde, zoals de wijze waarop de overheid überhaupt kan bijdragen aan de totstandkoming van een rijk en geschakeerd dienstenaanbod. Wat Mobiliteitsknooppunten betreft: ketenmobiliteit is alleen aantrekkelijk wanneer het de klant 'Gewin, Genot en Gemak' biedt. Voor de klant bestaan de keten en de knopen niet. De klant wil naar zijn of haar bestemming. Zo simpel is het, maar tegelijk ook zo moeilijk. Sommige initiatiefnemers denken dat een goed idee al voldoende is en dat de overheid maar voor de rest moet zorgen. Maar overspannen verwachtingen en enthousiasme zijn vaak niet genoeg gebleken. Voor omstanders geldt: hebben we lessen getrokken, het leerproces georganiseerd? Ik denk het niet. Tijdens onderzoek in 1999 rond de vernieuwing van Hoog Catharijne in Utrecht bleek dat ruim 12 procent van de reizigers al ketenmobiel is. Hier bleek dat velen hun eigen 'knoop' organiseren: velen kennen wel een slim parkeerplekje bij een station en een 'geheime' sluiproute. Reizigers calculeren meer dan beleidmakers soms geneigd zijn te denken. Paradoxaal genoeg neemt deze vorm van zelforganisatie toe, naarmate mobiliteit en bereikbaarheid

problematischer worden. Welke slagen moeten markt en overheid dan nog maken? De kern schuilt in twee interventies. Ten eerste zou de overheid het 'probleem ketenmobiliteit' moeten overdragen aan partijen voor wie het een commerciële kans biedt: publiekstrekking en werkgevers. De vastgoedwereld is verdampt en speelt geen rol meer. Deze interventie is geen sinecure. Immers, 'de overheid' en het dossier 'ketenmobiliteit' bestaan niet. In een gedecentraliseerd en verkokerd bestuursmodel is een dergelijke interventie ondenkbaar. Ten tweede zouden dienstverleners publiekstrekking en werkgevers moeten ontzorgen om die kansen te verwesenlijken. Ook dit is haast ondenkbaar. Immers, vaak zijn publiekstrekking en werkgevers onbewust onbekwaam. Bovendien kennen ze het ingesleten patroon, waarbij zij problemen deponeren bij de overheid, goed en dat bevalt hen prima. Het ziet er daarom naar uit, dat ook aan de implementatie van ketenmobiliteit een paradox is verbonden: dat dit thema, wat an sich overkoepelend, integrerend en verbindend is, waarschijnlijk alleen opportunistisch en gefragmenteerd tot stand zal komen. Maar dat betekent niet, dat dit niet de moeite waard zou zijn.”

Ed van Savooyen – Partner Spark parkeren

“De tijd is aangebroken de beoogde gebruikers daadwerkelijk van de benoemde knooppunten gebruik te laten maken”

“Hoe zorgen we ervoor dat mensen die beschikken over verschillende modaliteiten de juiste keuze maken bij verplaatsingen? Voor de verplaatsing van herkomst naar de bestemming gebruiken we in ruim driekwart van de gevallen de auto of fiets. Naast de modaliteitskeuze speelt de afweging of we met hetzelfde voertuig de volledige reis naar onze bestemming maken of dat we ergens onderweg overstappen op een andere modaliteit. Tot nu toe zijn 'we' er in geslaagd om heel goed bepaalde mobiliteitsknooppunten te benoemen en te realiseren. Zowel kwantitatief als kwalitatief. En ook om mooie, innovatieve oplossingen voor voor- en natransport

en informatieontsluiting te benoemen. Het blijft echter een zorg hoe we de beoogde gebruikers daadwerkelijk van de knooppunten gebruik kunnen (of moeten?) laten maken. Want die tijd is nu aangebroken. Maar die gebruiker is helemaal nog niet goed in beeld, en dus is het lastig om te communiceren. Aan wie moet je de boodschap richten en met welk medium?”

Chris Verweijen – consultant strategie en duurzame mobiliteit Movares

“We moeten meer inzetten op duurzame mobiliteit, vooral in binnensteden”

“Het belang van knooppunten voor de ketenmobiliteit is essentieel: de rol van het knooppunt moet een laagdrempelige ingang worden voor alle verplaatsingsvormen. Een soort mobiliteitssupermarkt waar je alles vindt om op de juiste plaats van bestemming te komen, en alle informatie daarover. Met het OV, maar ook met een leenfiets of -auto die elders weer wordt ingeleverd. De rol van leenfietsen en -auto's is nu nog onderbelicht en moet verder worden opgepoetst: dergelijke diensten moeten meer integraal

worden toegepast in het opstellen van mobiliteitsbeleid en onderdeel gaan uitmaken van OV-aanbestedingen. Hierbij is het zaak meer in te zetten op duurzame mobiliteit – opgebouwd uit multimodale verplaatsingen –, vooral in de binnensteden. Wel is de rol van ketenmobiliteit het afgelopen jaar weer verder onder de aandacht gebracht. Bovendien werd een grotere rol van de fiets rond P+R en in de keten tijdens de bijeenkomsten van harte ondersteund.”

Dirk Peters – directeur Barcode Architects

“Knooppunten bieden kansen voor nieuwe ruimtelijke programma's, menselijke ontmoetingen en toekomstige ontwikkelingen”

“Een duidelijke visie, strategie en heroriëntatie ten aanzien van integraal knooppuntenbeleid is essentieel voor de ontwikkeling van de huidige stedelijke en regionale plattegrond. Knooppunten zijn de belangrijke schakels binnen de ketenmobiliteit. Het zijn bij uitstek de plekken waar kansen liggen

MASTERPLAN KNOOPPUNT EINDHOVEN AIRPORT
(BRON: BARCODE ARCHITECTS)





voor nieuwe ruimtelijke programma's, menselijke ontmoetingen en toekomstige ontwikkelingen. Er liggen grote kansen en ook verplichtingen bij de politieke en bestuurlijke instanties om duidelijke keuzes te maken ten aanzien van de prioritering van stedelijke en regionale knooppuntontwikkelingen. Hierbij dient sterker te worden ingezet op de diversiteit en identiteit van met name de ruimtelijke hoofdknooppunten zodat deze binnen de gegroeide stedelijke agglomeraties verder kunnen transformeren tot toekomstige concentratiegebieden van sterke stedelijke activiteit en innovatieve stedelijke programma's. De financiële crisis heeft een belangrijke kentering met zich meegebracht met betrekking tot het debat over de ruimtelijke inrichting van ons stedelijk landschap, waarbij hernieuwde aandacht is ontstaan voor het compacte stadbeleid. Kenmerkend is het succes en de aandacht voor nieuwe ruimtelijke programma's die worden gekoppeld aan bestaande binnenstedelijke knooppunten en de positieve invloed die deze ontwikkelingen hebben op de transformatie van de stedelijke plattegrond. Het is een zorgwekkende ontwikkeling dat, door de vele reorganisaties en bezuinigingen bij overheidsinstanties en stedenbouwkundige diensten, een integraal beleid ten aanzien van de stedelijke en regionale strategische planning in vele steden ontbreekt. Het stedelijk knooppuntenbeleid en de regionale mobiliteitsstrategieën verdienen meer aandacht dan momenteel het geval is en vragen om concrete en duidelijke visie en sturing.

Veelvuldig worden lokale stedelijke projecten en grootschalige regionale ontwikkelingen van elkaar losgekoppeld en wordt de stad als een onsamenhangende 'lappendeken' ontwikkeld. Er liggen op vele schaalniveaus bijzondere kansen om nieuwe stedelijke ontwikkelingen en innovaties mogelijk te maken en te stimuleren. Grote kansen liggen bij de transformatie en branding van nieuwe stedelijke knooppunten, het ontwikkelen van nieuwe stedelijke programma's en innovaties met betrekking tot de verbetering van vervoersmodaliteiten en nieuwe informatiedragers."

Emile Dil – programmadirectie Beter Benutten

"Maak eerst een analyse van de plaats en functie van het knooppunt op netwerkniveau"

"Mobiliteit is als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen voortdurend aan verandering onderhevig. Eén daarvan is het toenemende belang van ketenmobiliteit. Daarbij gaat het niet zozeer over aparte modaliteiten, als wel over de gehele keten die de reiziger van A naar B aflegt. Dat betekent ook dat goede onderlinge aansluiting van de verschillende netwerken (fiets, auto, openbaar vervoer) op

regionaal schaalniveau cruciaal is. De mobiliteitsknooppunten verzorgen die aansluitingen en daarom worden die, ook beleidsmatig, steeds belangrijker. In het afgelopen jaar hebben veel partijen activiteiten ontwikkeld (analyses, innovaties), gericht op het beter functioneren van knooppunten. Daarbij werd duidelijk dat een knooppunt erg complex is: verschillende functies, verschillende belangen. De resultaten van de Movinnio-prijsvraag bevestigen dat nog eens: goede ideeën op heel verschillende vlakken: van een ruimtelijk concept via reizigersinformatie tot functioneel knooppuntmeubilair. Voordat een knooppunt op locatieniveau wordt onderzocht, is het nodig eerst een analyse te maken van de plaats en functie van het knooppunt op netwerkniveau (mobiliteits- én stedelijk netwerk). Daarmee wordt duidelijk wat het knooppunt 'moet doen'. Op basis daarvan dienen maatregelen op knooppuntniveau te worden voorgesteld. Daarbij gaat het vaak om een aantal samenhangende en elkaar versterkende maatregelen. Mogelijkheden om knooppunten te verbeteren zitten vooral in de P+R-knopen, fietsvoorzieningen en de OV-relaties onderling. Daar wordt ook volop aan gewerkt. Waar nog meer energie op moet worden gezet is afstemming en samenwerking tussen de verschillende stakeholders in de knooppunten: NS, regionale OV-bedrijven, overheden, markt. Veel interessante ideeën blijven steken in de planfase omdat onvoldoende consensus is tussen de verschillende belanghebbenden, bijvoorbeeld over financiering, of omdat te weinig aandacht wordt besteed aan andere ondersteunende maatregelen. Kortom: het ontbreekt nog aan knooppuntregie, want 'een knooppunt is van niemand'."

Gerard Tertoolen – gedragspsycholoog XTNT

"Ga naast eenvoud voor helderheid, actualiteit en flexibiliteit"

"Psychologie heeft vaste voet aan de grond gekregen binnen mobiliteit. De gedragswetenschappen worden serieus genomen. De discussies op de Movinnio-themabijeenkomst 'De psychologie van het overstappen' pasten in dit plaatje. In mijn bijdrage

op deze bijeenkomst stond 'controle' en diens tegenhanger 'onzekerheid' centraal. Het lukt ons maar niet om in een wereld die alsmaar onvoorspelbaarder wordt, het onverwachte in ons hart te sluiten. In feite zijn we allemaal controlefreaks en dat maakt overstappen tot een kwetsbare gebeurtenis. Helderheid, actualiteit en flexibiliteit zijn naast 'eenvoud' belangrijke aangrijpingspunten om mensen aan de hand te nemen. Hier is bij het 'overstappen' en het verder ontwikkelen van knooppunten een wereld te winnen. Op de themabijeenkomst werd onderstreept hoe verschillende disciplines elkaar kunnen aanvullen. Ontwerp, architectuur en techniek zijn een paar van de invalshoeken waar de psychologie voor meerwaarde kan zorgen. Grote uitdaging in de (nabije) toekomst is om serieus naar elkaar te luisteren en



stokpaardjes los te laten. Niet gaan voor het eigen gelijk, maar de verbinding optimaliseren. Dit is niet alleen een opgave voor de deskundigen zelf, maar juist ook van opdrachtgevers; zowel overheden als marktpartijen. Het geheel is meer dan de som der delen."

**ing. Gertjan Verbaan - Senior
Adviseur & Unitmanager
Duurzame Leefomgeving DGMR**

**"Knooppunten als stations worden
flink aangepakt, nu de kleinere
knooppunten nog"**

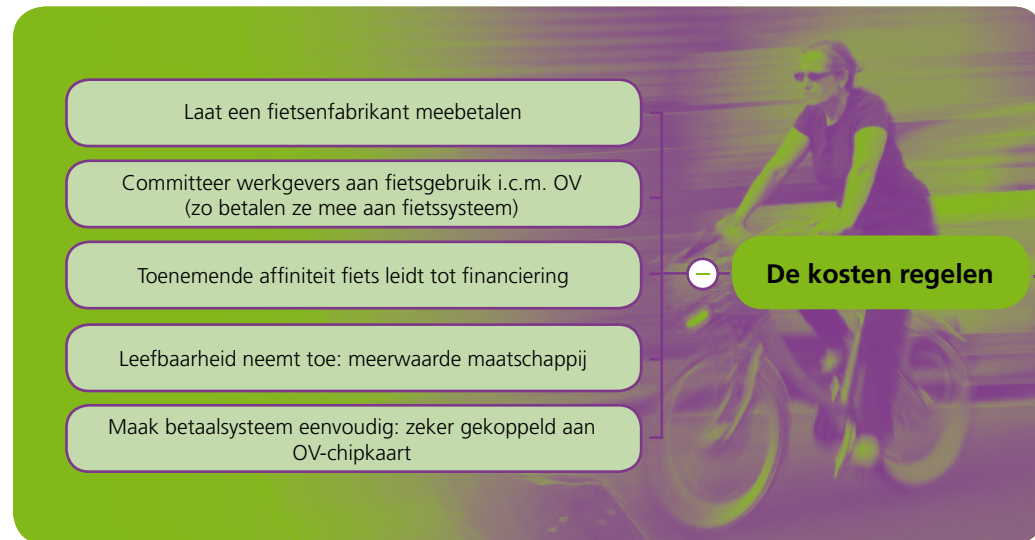
"Overstappen is de drempel voor frequent OV-gebruik, maar er zijn genoeg mogelijkheden om dit zowel middels gedragsanalyses, architectuur als technische oplossingen te verbeteren. Op dit punt wordt nog niet altijd voldoende samengewerkt. Door deze kennis in ontwerpteams mee te nemen kunnen drempels worden weggenomen. Openbaar vervoer gaat een steeds belangrijker rol spelen, het autogebruik in met name steden neemt af. Knooppunten zoals stations worden flink aangepakt, nu nog de kleinere knooppunten. Snelle service, gebruikersgemak en keuzemogelijkheden helpen hierbij, evenals verdere ontwikkeling van apps met actuele vervoersinformatie om zo de reiziger optimaal geïnformeerd te houden. De kleinere knooppunten en overstapplaatsen kunnen zeker qua comfort

nog wel een stukje omhoog. P+R's zijn nu vaak wat troosteloos, maar kunnen door goede combi's met bijvoorbeeld kleinschalige winkels ook extra service en comfort gaan bieden."

**Merten Nefs - Vereniging
Deltametropool**

**"Er moet nog meer aandacht
worden besteed aan een
gemeenschappelijke taal en agenda"**

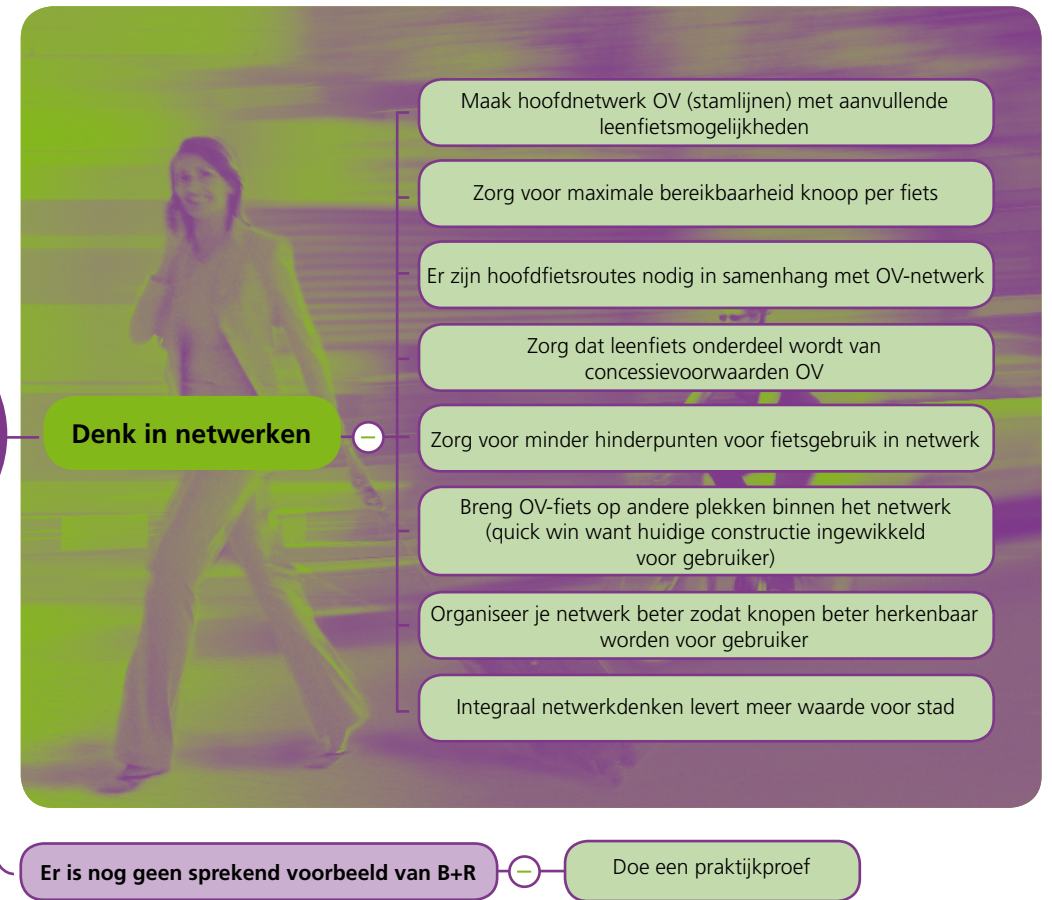
"De werelden van mobiliteit en ruimtelijke ordening krijgen steeds meer overlap in het debat en in specifieke integrale projecten. Toch moet er nog meer aandacht worden besteed aan een gemeenschappelijke taal en agenda. Los van elkaar door ontwikkelen is zonde van de ruimte en het geld. Een goed ontworpen knooppunt, op een cruciale positie in de mobiliteitsnetwerken, waar verschillende vervoersmodi goed op elkaar aansluiten in tijd en ruimte, maakt ketenmobiliteit gemakkelijk en vanzelfsprekend. Veel knooppunten kennen deze kwaliteiten echter niet, waardoor overstappen juist onaantrekkelijk is. De stedelijke knooppunten met



HOE ONTWIKKEL JE GOED BEREIKBARE, NETWERK BREDE MOBILITEITSKNOOPPUNTEN EN HOE FINANCIER JE DIT SLIM?

(BRON: CHRIS VERWEIJEN, MOVARES)

- Bedrijfsstallingen met bedrijfsfietsen op P+R
- Zorg voor fietsenstallingen op de P+R (ook privéfiets)
- Hanteer geen enge definitie van P+R: maak er een echte vervoersknoop van!
- Fietsen biedt gezondheidsvoordelen



goede fietsvoorzieningen hebben een voorsprong. Op veel knooppunten blijft te weinig stallingscapaciteit. Iets simpels als accurate reisinformatiepanelen op de juiste plek – liefst vóórdat je op het perron staat – kunnen het verschil maken. Knooppuntontwikkeling – verbetering van het mobiliteitssysteem parallel aan ruimtelijke ontwikkelingen rondom het knooppunt – stond in 2013 vaak in de belangstelling bij beleidsmakers en wetenschappers. Ons onderzoek 'Maak Plaats!', in samenwerking met de provincie Noord-Holland, is daar een voorbeeld van.

Voor de politiek-maatschappelijke en bestuurlijke discussie loopt op dit onderwerp nog ver achter: er wordt te weinig urgentie gevoeld. Hoe willen we in Nederland in de toekomst wonen, werken, recreëren en ons verplaatsen? En wat is de rol van knooppunten daarin? Gesubsidieerd in de file staan en het resterende landschap volbouwen kan niet het antwoord zijn. De vraag naar centrum-stedelijke woongebieden stijgt het hardst, blijkt uit marktonderzoek. Waar blijven de nieuwe woonconcepten van de ontwikkelaars in samenwerking met vervoerders?"



Quick wins Mobiliteitsknooppunten

Op de LinkedIn groep van Verkeer in Beeld is een aantal ideeën voor quick wins aangedragen:

- Maak meer ruimte voor de fiets;
- Er zijn twee ideale vormen van P+R's: 'overstapmachine' zonder verblijf of hotspot met regionale voorzieningen;
- De kansen voor publiekstrekkingen zijn onderbelicht: ziekenhuizen, congrescentra, evenementen;
- Betrek meerdere vervoersmiddelen bij het 'overstappen': bus, tram, shuttle, fiets;
- We moeten naar een beeld van alle beschikbare parkeerplaatsen voor een voertuig: ook de gratis plaatsen;
- Neem een voorbeeld aan het P+R concept van de Engelse stad York: bestaande parkings van hypersupermarkten of shoppingcentra worden gebruikt als P+R;
- Kijk ook eens naar de Velibstations in Parijs, een leenfietsstelsel;
- Differentieer naar doelgroep. Winkelpubliek op zaterdag heeft andere wensen (meer bagageruimte in de bus) dan forensen (snel en accuraat op bestemming);
- Het UIT-JE-AUTO-project in Den Haag is een proof of concept gebleken: een app om een parkeerplaats te reserveren bij evenementen;
- We moeten naar een beeld van alle beschikbare parkeerplaatsen voor een voertuig, middels Intelligence Guided Parking;
- Geef informatie op maat van het vervoer bij de parkeerplek.

Alle comments lezen? Ga naar www.linkedin.nl/verkeerinbeeld

Relevante publicaties binnen het blikveld van Mobiliteitsknooppunten

1. Publicatie 'Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland'

Bron: Vereniging Deltametropool

De publicatie 'Maak Plaats!' geeft een nieuwe visie op ruimtegebruik en is een coproductie van Vereniging Deltametropool en de Provincie Noord-Holland.

Vrij te downloaden op: www.deltametropool.nl/nl/maak_plaats

2. Artikel 'Mobiliteit, een kijk op het samenhangende geheel'

Bron: Verkeer in Beeld magazine #3 2013

Mobiliteit gaat over verplaatsingen van herkomst naar bestemming, en welke keuzes daarvoor worden gemaakt. Dat verandering in een van die onderdelen aanbrengen consequenties heeft voor de andere lijkt vanzelfsprekend. Toch is het vaak moeilijk het geheel te overzien.

www.movinnio.nl/integrale mobiliteit

3. Artikel 'Mijn duurzaam parkeren of jouw duurzaam parkeren'

Bron: Inspiratiebundel Duurzaam Parkeren 2012 – John Stohr BRO

De een ziet duurzaam parkeren als een ideaal, de ander als bemoeizucht. Met veel voorafgenomen standpunten. Daardoor gaat de discussie bij de mogelijke oplossingen meer over emoties dan over de feitelijke duurzaamheidsmeerwaarde van een voorstel. De effecten zullen het grootste zijn als oplossingen spontaan worden gebruikt, omdat ze voor de gebruiker een meerwaarde hebben.

www.movinnio.nl/duurzaam parkeren

4. Publicatie 'Op weg naar het beter benutten van P+R, P+R 2.0'

Bron: KpVV - mei 2013

Deze publicatie vormt een handreiking voor alle betrokken partijen om de positie van P+R zowel in het planvormingsproces als het operationeel gebruik van de terreinen te verbeteren en beter te benutten in de dagelijkse praktijk. De toepassing geeft een belangrijke impuls aan het toekomstige P+R-beleid.

www.movinnio.nl/beterbenuttenpenr

5. Publicatie 'P+R Plus: ANWB-visie op een nieuw type P+R'

Bron: ANWB, TNO, Bart Egeter Advies - november 2010

In 2008 hebben TNO en Bart Egeter Advies samen met de ANWB een visie op een robuust wegennet ontwikkeld. De studie heeft geleid tot een aantal algemene principes voor de opbouw van een robuust wegennet. Als illustratie daarvan is een uitwerking gemaakt voor een robuuste hoofdstructuur van het wegennet in de stedelijke regio Rotterdam - Den Haag. Een van de ontwerpprincipes die gelden bij een robuust wegennet is het inbouwen van keuzemogelijkheden en flexibiliteit: de reiziger moet meerdere mogelijkheden hebben om van A naar B te komen.

www.movinnio.nl/penrplus



Jaarthema Mobiliteitsknooppunten blijft op de kaart

P+RMISIE EN MINISTERIE IENM HOUDEN ONTWIKKELING IN STAND



TJDENS DE DAG VAN VERKEER & MOBILITEIT IN HOUTEN WERD TIJDENS HET MOVINNIO-SEMINAR 'KNOOPPUNTEN, ONONTDEKTE INNOVATIEKANSEN' HET OVERDRACHTSTRAJECT VAN DE OPGEDANE INZICHTEN EN KENNIS SYMBOLISCH OVERGEDRAGEN AAN DE STICHTING P+RMISIE EN DE PROGRAMMADIRECTIE BETER BENUTTEN VAN HET MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU. EMILE DIL VAN DE PROGRAMMADIRECTIE BETER BENUTTEN, COÖRDINATOR KNOOPPUNTEN: "MULTIMODALE KNOOPPUNTEN SPELEN IN HET RIJKSBELEID EEN BELANGRIJKE ROL, OMDAT DIE CRUCIAAL ZIJN VOOR DE KETENMOBILITEIT." MAARTEN LANGEN, BESTUURSLID VAN DE STICHTING P+RMISIE: "DE OPGEDANE KENNIS OMTRENT KNOOPPUNTEN HEEFT EEN WEZENLIJKE BIJDRAGE GELEVERD AAN DE VOLWASSENWORDING VAN P+R-TERREINEN. OOK IN DE TOEKOMST: DE KENNISOVERDRACHT ZAL ALLEEN MAAR VOOR MEER KRUISBESTUURING ZORGEN."

Het afgelopen jaar heeft de stichting samen met Movinnio vooral praktische invulling gegeven aan het thema, in het bijzonder aan P+R-terreinen. Langen: "Hierbij is vooral de beleving onder de aandacht gebracht: beschouw P+R's niet alleen als vervoersknooppunt, maar ook als beleefknooppunt." De stichting heeft een sociale blik op parkeren: kijk vooral door de bril van de gebruiker,

maar tegelijkertijd ook door de bril van de overheid. Speciale aandacht gaat hierbij uit naar het sociaal veilige en vriendelijke aspect van P+R-terreinen en carpoollocaties. Door goede onderlinge afstemming van infrastructuur, faciliteiten en beheer wordt het beoogde OV-gebruik, carpoolen of fietsen gestimuleerd. De activiteiten van P+Rmissie liggen in het verlengde van de ontwerpen van civieltechnische

ingenieursbureaus van dergelijke parkeerterreinen. "De geboden faciliteiten kunnen tevens een functioneel onderdeel zijn van programma's en projecten als Beter Benutten, Slim Werken Slim Reizen en Spitsmijden", stelt Langen.



MobiBus voor sociale veiligheid

Het pilotproject met de MobiBus, een mobiele facilitering bij de vernieuwde carpool Apeldoorn-Zuid (A1, afrit 20), is een van de meest aansprekende resultaten van P+Rmissie. Voor de gebruikers was het even wennen, maar inmiddels heeft deze mobiele facilitering een waardevolle plaats ingenomen en reageren - vooral vrouwelijke - bezoekers enthousiast op de kwaliteit en geboden services. De sociale controle en veiligheid hebben hun dienst bewezen. De criminaliteit is nihil en de parkeerbezetting gemiddeld 90 procent. De fietsenstalling is voor 75 procent bezet. Het terrein is dagelijks schoon en straalt een aangename sfeer uit voor de gebruikers. Naast koffie en broodjes is vooral het aanzienlijke toiletgebruik opmerkelijk, evenals het gebruik van internet en gratis Wi-Fi. Flexwerkers zijn inmiddels regelmatig actief; er vinden zelfs al vergaderingen plaats. "Niet alleen blijven we de MobiBus verder door ontwikkelen en meer P+R's realiseren", aldus Langen. "We gaan vooral de opgedane kennis omtrent mobiliteitsknooppunten verder onder de aandacht brengen. Ook gaan we in gesprek met het ministerie om het thema breder op de kaart te zetten."

Rol knooppunten in Rijksbeleid

Emile Dil maakte tot voor kort deel uit van de programmadirectie Beter Benutten. In deze hoedanigheid nam hij het 'knooppuntenstokje' over van

Movinnio. "In de eerste fase van het Beter Benutten-programma had dan ongeveer 15 procent van de maatregelen rechtstreeks betrekking op een knooppunt. In de tweede fase zal dat zo blijven. Hierbij zijn drie speerpunten geformuleerd: P+R-voorzieningen, maatregelen in knooppunten ter stimulering van het fietsgebruik en verbetering van aansluitingen tussen nationaal en stedelijk en regionaal openbaar vervoer in de knooppunten." Het Rijk stimuleert daarnaast onderzoek en experimenten om beter zicht te krijgen op optimalisering van het functioneren van knooppunten. Dil vult aan: "Daarbij gaat het niet alleen om fysieke maatregelen, maar bijvoorbeeld ook om de vraag hoe ontwikkeling en beheer het beste georganiseerd kunnen worden." In dat verband ondersteunt het ministerie van IenM het initiatief van de Rijksadviseur voor Infrastructuur om een knooppuntloket in het leven te roepen (2014-2016). Regio's kunnen daarbij kansrijke knooppuntprojecten indienen, die vervolgens door een expertteam worden geanalyseerd. Daarna wordt een ontwikkeladvies opgesteld.

Inmiddels is de eerste fase van het Beter Benutten-programma vrijwel afgerond (2011-2014). Daarin zijn ongeveer 280 maatregelen voorbereid en in uitvoering. Het totale investeringsvolume door het Rijk, regio's en de markt is ruim 1 miljard euro. Dil: "De maatregelen zijn zeer divers, van kleine infrastructuurele ingrepen (verkeersmanagement) en verbetering van reisinformatie, tot acties gericht op gedragsverandering van de reiziger. Maatwerk per regio staat daarbij voorop." Op dit moment wordt de tweede fase voorbereid, gericht op de periode 2014-2018. Het aantal deelnemende regio's is gegroeid van zeven naar twaalf. Het Rijk stelt voor de tweede fase nog eens 300 miljoen euro ter beschikking, weer onder de voorwaarde van cofinanciering door regio's en markt. Op basis van de ervaringen uit de eerste fase, zal de focus nog meer liggen op gedragsverandering en geautomatiseerde reisinformatie, omdat daar naar verwachting nog veel winst te boeken is.

www.beterbenutten.nl
www.mobibus.nl

IdeeMobiel biedt mobiliteitsinnovators kansen



OM DE TALLOZE IDEEËN VOOR BETERE EN SLIMMERE MOBILITEIT EEN GROTERE KANS VAN SLAGEN TE GEVEN, HEEFT MOVINNIO IDEEMOBIEL IN HET LEVEN GEROEPEN, IN SAMENWERKING MET ACQUIRE PUBLISHING. ALS IN EEN OOGOPSLAG ZICHTBAAR WORDT WELKE IDEEËN ER ZIJN, KUNNEN INNOVATORS ELKAAR EENVOUDIGER INSPIREREN EN VERSCHERPEN, EEN SAMENWERKING AANGAAN OF KUNNEN 'INNOVATIEVRAGERS' ZIEN WAT ER SPEELT. VIA IDEEMOBIEL KUNNEN MOBILITEITSINNOVATIES IN DE IDEEËN ETALAGE WORDEN GEPLAATST. BOVENDIEN WORDT SINDS 2012 IEDER JAAR TIJDENS DE DAG VAN VERKEER & MOBILITEIT IN NOVEMBER DE IDEEMOBIEL PRIJSVRAAG UITGEREIKT AAN HET BESTE EN MEEST KANSRIJKE IDEE. DE WINNAAR KAN REKENEN OP ONDERSTEUNING VAN MOVINNIO IN HET INNOVATIEPROCES EN UITGEBREIDE MEDIA-AANDACHT.

Door het katalyseproces te versnellen - een kortere 'time to market' - kunnen bedrijven hun investeringen sneller omzetten in business en overheden beter hun voornemens verwezenlijken. Bovendien kan de maatschappij eerder de voordelen ervaren van de goede ideeën die er zijn. Om daadwerkelijk dit punt te bereiken is het echter van essentieel belang de juiste kennis en menskracht in te zetten. Het is uiterst zeldzaam dat een persoon of (kleinere) organisatie een innovatief idee geheel zelfstandig en succesvol in de markt zet. De juiste ondersteuning in de verschillende fases van het innovatieproces is van essentieel belang.

Financieringsmogelijkheden

En dan is er de financiering. Eigen kapitaal is natuurlijk het beste en goedkoopste. Ook kan samenwerking met een groter bedrijf uitkomst bieden. Movinnio kan voor een match zorgen. En er zijn banken en risico-investeerders die geld over hebben voor een kansrijk idee. Maar tegenwoordig is er ook *crowd funding*, een manier om geld op te halen bij particulieren. Veel innovators kennen de weg niet; ondersteuning zonder belangen voorkomt grote problemen. IdeeMobiel en de ondersteuning en

advisering van Movinnio kan een wezenlijke bijdrage leveren aan een idee tot een succesvolle innovatie te maken.

OOK EEN INNOVATIE IN DE KIJKER SPELEN?

Dat kan! Ga naar www.ideemobiel.nl en plaats voor € 20,- uw idee in de Ideeën Etalage en/of doe mee aan de prijsvraag. Wie weet bent u de winnaar van de IdeeMobiel Prijsvraag in 2014.

Fiets Hub winnaar 2012

In 2012 was Spark Parkeren met de Fiets Hub winnaar van de IdeeMobiel Prijsvraag. De reis van vertrek tot aankomst zo goed en efficiënt mogelijk faciliteren was de voornaamste doelstelling in de ontwikkeling van de Fiets Hub: parkeren op een locatie waar je persoonlijke fiets altijd voor je klaarstaat. Sindsdien is de markt aan zet om het idee daadwerkelijk vorm te geven. Jan-Joost van Eeuwijk, adviseur bij Spark, licht toe: "Als parkeeradviesbureau zijn we in eerste instantie gericht op knooppunten waar je van vervoermiddel wisselt en een modaliteit parkeert om verder te reizen met de andere. We zien dat de meeste bestaande P+R-ter-



EEN VOORBEELD VAN HOE EEN FIETS HUB ERUIT KAN ZIEN

reinen sober zijn vormgegeven en weinig inspireren tot ketenmobiliteit; de beleving vanuit de gebruiker ontbreekt. Met dit gegeven in ons achterhoofd zijn we gaan nadenken over wat ketenmobiliteit volgens ons precies inhoudt. We hebben alle modaliteiten in een matrix gezet: omdat in ons land de meeste kilometers per fiets of auto worden gemaakt, wilden we die op elkaar laten aansluiten. Bestaande P+R is sterk gericht op collectief vervoer, maar waarom zou je niet ook een individuele overstap zonder wacht- of overstaptijd kunnen maken? Je profiteert immers het meest van de flexibiliteit van de fiets op plaatsen waar moeilijk een parkeerplek te vinden is of waar veel autoverkeer is. Voor ons was het vooral een mooie vingeroefening waarbij we een creatief idee ter discussie konden stellen, maar er is binnen het P+R-concept nog een wereld te winnen. Misschien dat de trendverschuiving van bezit naar gebruik in de toekomst een aanleiding kan zijn om de Fiets Hub daadwerkelijk te implementeren, maar voor nu hebben we gemerkt dat geen enkele gemeente of provincie het concept op voldoende schaal wil of kan uitvoeren."

WorkaWay winnaar 2013



DE DRIE WORKAWAYS OP UTRECHT SCIENCE PARK

In 2013 won de WorkaWay, een idee van Maarten Langen, de IdeeMobiel Prijsvraag. De WorkaWay, die inmiddels door VCP Streetcare in het productenassortiment is opgenomen, is een werkplek voor buiten, bestemd voor een of twee personen. Optioneel kan Wi-Fi en verlichting worden ingebouwd. Inspeland op de toename in flexwerken en de sterke technologische ontwikkelingen, biedt het buitenkantoormeubel mensen 'tussen de bedrijven door' een comfortabele werkplek. De WorkaWay is goed toepasbaar op bijvoorbeeld bedrijventerreinen, vervoersknooppunten, parkeerplaatsen en campus-



sen. De eerste opdrachtgevers waren de gemeente Utrecht en de Universiteit van Utrecht. Op 31 oktober 2013 zijn drie WorkaWays geplaatst op het campusrelin. Maarten Langen: "De gebruiker ervaart het als een goed product en ook gebiedsontwikkelaars zijn unaniem enthousiast. Het is nu wachten op het voorjaar; we verwachten en hopen natuurlijk dat het gebruik alleen maar zal toenemen." Door WorkaWays ook nabij vervoersknooppunten als P+R, carpoolplaatsen en verzorgingsplaatsen langs de snelweg te plaatsen, kan de mobiele mens onderweg eventuele wachttijd door files of vertragend aansluitend vervoer altijd nuttig besteden. De WorkaWay is vervaardigd uit EPS met een Polyurea coating, wat plaatsing in de openbare en publieke

ruimte goed mogelijk maakt. De buitenwerkplek is geplaatst op een draaischijf, waardoor deze door de gebruiker in de juiste positie kan worden gedraaid, rekening houdend met invallend zonlicht. Hierdoor geeft de WorkaWay dynamiek aan de omgeving.

Beoordelingscriteria IdeeMobiel Prijsvraag

De jury van de IdeeMobiel Prijsvraag beoordeelde ideeën aan de hand van de volgende criteria:

- Effectiviteit: welke bijdrage levert het idee aan het functioneren van het knooppunt;
- Implementatie: hoe groot is de kans op daadwerkelijke realisatie;
- Originaliteit: is er sprake van een nieuw idee. ☾

Innovaties in de Ideeën Etalage

Andere genomineerden 2012:

Mijn fiets – Jouw fiets

Een simpel uitruilsysteem voor particuliere leenfietsen voor forensen die van huis naar station fietsen en forensen die dagelijks vanaf dat station naar hun bestemming fietsen.

Radiuz App – Multimodale Reisplanner

Deze app stelt reizigers in Nederland in staat om op ieder gewenst moment en op iedere locatie de optimale reiskeuze te maken.

Andere genomineerden 2013:

Aansluitzekerheid

Een 'paraplu-app' voor knooppuntinformatie om de perceptie op aansluitzekerheid sterk te verhogen.

Transit Hub

Een ruimtelijk concept om gedrag van reizigers te stroomlijnen.

Kijk voor meer informatie over de ideeën op www.ideemobiel.nl.

BIJEENKOMSTEN LEIDEN TOT BENOEMEN KERNPROBLEEM EN QUICK WINS:

Winst te behalen met goede voorzieningen en sociale veiligheid



OM TE KOMEN TOT DE KERNPROBLEMATIEK ROND MOBILITEITSKNOOPPUNTEN EN HET BENOEMEN VAN DE BELANGRIJKSTE QUICK WINS EN ONONTDEKTE INNOVATIEKANSSEN, HEEFT MOVINNIO IN 2013 EEN AANTAL INSPIRERENDE BIJEENKOMSTEN, SEMINARS EN EXCURSIES GEORGANISEERD. DE KERN VAN HET PROBLEEM? LOKALE KNOOPPUNTEN ALS CARPOOLPLAATSEN EN DE KLEINERE P+R-TERREINEN ZONDER SPOOR ZIJN VOORAL EEN KOSTENPOST VOOR DE BEHEERDER, MET VRIJWEL ALTIJD LOKALE BELANGEN. DAARMEE IS HIJ AFHANKELIJK VAN FINANCIËLE MIDDELEN DIE WEINIG TOT GEEN RELATIE HEBBEN TOT HET REGIONALE OF ZELFS BOVENREGIONALE NUT VAN HET KNOOPPUNT EN DE KETENMOBILITEIT. ALLEEN GOED GEORGANISEERDE OVERHEIDSINITIATIEVEN KUNNEN IN DIT GEVAL ONTWIKKELING TOT STAND BRENGEN.

Movinnio durft te stellen dat knooppunten behoorlijk slecht scoren op voorzieningen en sociale veiligheid, met uitzondering van de stations. Immers: hier voeren regionale, bovenregionale en zelfs internationale belangen wél de bovenaan. Stations waren in feite de eerste multimodale knooppunten: punten waar zelfs de automobilist naartoe werd getrokken door de gratis parkeervoorzieningen. Reizigers vinden hier meer retail (verdienmogelijkheden), goede verbindingen met de fiets, auto en overig OV en voorzieningen als toiletten, goede verlichting en bewegwijzering. Deze stations hebben bovendien een betere 'plaatswaarde': gevestigd in de buurt van voorzieningen als stadscentra, ziekenhuizen, bedrijven en opleidingsinstituten. Een goed voorbeeld is P+R De Uithof in Utrecht, van waaruit het ziekenhuis, bedrijven en scholen goed

bereikbaar zijn. P+R Westraven kende daarentegen een moeizame ontwikkeling, ondanks de goede OV-verbindingen. Totdat de P+R een belangrijke functie kreeg voor de medewerkers van het naastgelegen Rijkswaterstaatkantoor.

PLAATSWAARDE EN KNOOPWAARDE

Bij een knoop zijn de begrippen knoopwaarde en plaatswaarde relevant. Deze benadering is van belang voor de ruimtelijke ordening. Waar alleen sprake is van een verknoping met infra - vervoersnetwerken waar een soepele overstap mogelijk moet zijn - zal een hoge knoopwaarde en lage plaatswaarde zijn, zoals bij een 'weiland P+R'. Maar een knoop kan ook een hoge plaatswaarde hebben waar mobilisten hun bestemming hebben bereikt, zoals een station in een groot stadscentrum.





De quick wins en onontdekte innovatiekansen

Ondanks beperkte financiële middelen voor beheerders van lokale mobiliteitsknooppunten, liggen er toch voldoende quick

wins en onontdekte innovatiekansen. Onzekerheid is het belangrijkste obstakel bij overstappen. Dit terugbrengen dient centraal te staan bij het ontwerpen of verbeteren van knooppunten. Houd daarbij in gedachten dat parameters als wind, regen, akoestiek, veiligheid en comfort allemaal te berekenen en daarmee voorspelbaar en 'ontwerpbaar' zijn. Maak wel onderscheid tussen knooppunten nabij de herkomst, de bestemming of 'tussenstations' als een 'weiland P+R'. Carpoolplaatsen en kleinere P+R-terreinen kunnen vaak relatief eenvoudig worden opgewaardeerd met (grotendeels) zichzelf bedruipende voorzieningen. Dat heeft meteen zijn weerslag op de sociale veiligheid, beter gebruik en daarmee meer ketenmobiliteit. Hierbij is een regionale insteek echter wel een vereiste. Ten opzichte van de infrakosten van knooppunten en de

OV-exploitatiekosten, zijn de kosten voor de quick wins laag. De quick wins en onontdekte innovatiekansen op een rij:

- Bekijk knooppunten vooral vanuit regionaal perspectief; het lokale belang mag niet prevaleren. Daarna pas mag het kostenprobleem op tafel komen;
- Bewegwijzering en looproutes behoeven meer aandacht. Met bewegwijzering of plattegrond apps is het probleem al voor 80 procent opgelost;
- De fiets verdient meer aandacht, ook de leenfiets. Dit geldt overigens niet voor de (grote) stations;
- Denk na over goede marketing: per knoop moeten de stakeholders bekend zijn en bovenal moet de knoop aantrekkelijk en goed vindbaar zijn voor de reiziger;
- Knooppunt -apps zijn relatief eenvoudig te ontwikkelen, bijvoorbeeld aansluitend bij de mobiliteitskaartontwikkeling, maar stagneren door gebrek aan een verdienmodel voor deze partijen. De lopende acties gaan voor de gedegen oplossingen en niet voor de quick win;
- Gebruik bestaande (particuliere) parkeerterreinen ook als P+R, bijvoorbeeld bij evenementen. In Den



Haag wordt dit sinds enkele jaren in de praktijk gebracht middels het project 'Uit je Auto';

- Bied een reserveermogelijkheid voor parkeren (auto en fiets);
- Bied reserveermogelijkheden voor een (leen)fiets, met de mogelijkheid deze elders in te leveren;

- Diverse services op knopen zijn goed te combineren met het vergroten van de sociale veiligheid en het verlagen van de exploitatiekosten. De MobiBus, een mobiel servicestation voor carpoollocaties en P+R terreinen, is hiervan een goed voorbeeld. 

Kijk voor meer innovatieve quick wins in de Ideeën Etalage op www.ideemobiel.nl.

Wat stond er op de agenda in 2013

29 november 2012:

Seminar 'Van knelpunt naar knooppunt in het ketenvervoer' - Dag van Verkeer & Mobiliteit

10 april:

Themabijeenkomst 'De Psychologie van het Overstappen'

25 april:

Excursie Amsterdam Centraal en omstreken - 'De Psychologie van het Overstappen I'

19 september:

Excursie Rotterdam Centraal en omstreken - 'De Psychologie van het Overstappen II'

19 september:

Themabijeenkomst 'P+R de Quick Wins'

28 november:

Seminar 'Knooppunten, onontdekte innovatiekansen' - Dag van Verkeer & Mobiliteit

Kijk voor alle samenvattingen en presentaties op www.movinnio.nl.



De impuls voor succesvolle stadsontwikkeling



ER VINDT EEN WIJZIGING PLAATS IN DE VERVOERSFUNCTIE VAN STATIONS

ONZE WERELD IS STERK AAN VERANDERING ONDERHEVIG. DECENNIA LANG KONDEN MOBILITEITSONTWIKKELINGEN REDELIJK GOED WORDEN VOORSPELD. ONTWIKKELINGEN OMTRENT DE BEVOLKINGSSAMENSTELLING, ARBEIDSPARTICIPATIE EN VRIJE TIJDSGEDRAG BEPAALDEN DE TOENAME VAN DE MOBILITEITSBEHOEFTE. IN RUIMTELIJKE ORDENINGSPROGRAMMA'S VOOR WONINGEN, BEDRIJVEN EN DETAILHANDEL ZOU DIE GROEI HET MEEST MANIFEST WORDEN. EN DE VERSCHUIVINGEN IN DE MODALSPLIT BLEVEN NUANCES. MAAR PLOTSELING ZITTEN WE OP EEN KANTELPUNT.

De bevolking stagneert en krimpt wellicht. Er komen geen grote nieuwbouwoecaties meer, maar de nadruk ligt op hergebruik van bestaand stedelijk gebied. En automatisering en internet beïnvloeden onze manier van werken en consumentengedrag. Maar ook in de vervoerswijze en technologische ontwikkelingen treden veranderingen op. Zo is het succes van de elektrische fiets manifest en van invloed op de vervoerskeuze. De elektrische auto heeft op zichzelf geen invloed op de modalsplit, maar wat als de zelfrijdende auto voet aan de grond krijgt, die je via internet bestelt,

je thuis komt ophalen en ergens afzet? Zonder parkeerproblematiek?

Handvatten, goede casuïstiek en functionele kaders

In 2014 gaat Movinnio samen met u deze, maar ook andere trends en ontwikkelingen op een rijtje zetten. Welke ontwikkelingen kunnen van invloed zijn op de vervoersmotieven? En wat betekent dat voor de vervoerskeuze? En welke invloed heeft dat op de verschillende vervoersnetwerken? Dit brengen we niet alleen in kaart met de kennis van nu, maar ook

met creatieve 'als dan' scenario's. om bandbreedtes te verkennen en risico's te kunnen inschatten. We kijken daarbij niet alleen naar technieken, maar ook naar organisatorische veranderingen, zoals de rol van de verschillende overheden. Onze gezamenlijke inspanningen moeten leiden tot handvatten die u kunnen helpen in uw eigen werk, ambities of innovatieve ideeën ten aanzien van mobiliteit. De handvatten kunnen betrekking hebben op het juiste bouwsteentje of haakje om uw eigen idee een structurele stap vooruit te helpen. Maar ook op goede casuïstiek die u kan helpen derden te overtuigen om stappen in de juiste richting te zetten. En bredere functionele kaders om uw eigen ontwikkelstappen sterker te onderbouwen. We hebben de ambitie nieuwe pareltjes te doen ontstaan. Misschien als een klein zaadje, dat ons allen verrast en nieuwe perspectieven in mobiliteit opent.

"We hebben de ambitie nieuwe pareltjes te doen ontstaan"

Vooruitkijken

Het Jaarthema Integrale Mobiliteit wordt in den beginne gepresenteerd als totaalbeeld met een toekomstvisie, waarbij we 10 tot 15 jaar vooruit kijken. Voor gemeenten en provincies is de realiteit echter veelal gekoppeld aan een zittingsperiode van 4 jaar. Voor het regeringsbeleid geldt eveneens een periode van 4 jaar, maar de realiteit van de afgelopen jaren laat zien dat de gemiddelde zittingstijd van een kabinet 2 tot 3 jaar is. Bij grote verkiezingsverschuivingen kunnen beleidsdoelstellingen soms fors wijzigen. Toch gaan we nu al de boodschap uitdragen te anticiperen op de allesomvattende trends en ontwikkelingen die in sneltrainvaart op ons af denderen.

Gerard Tertoolen (XTNT): "Al in een vroeg stadium kennis koppelen, uitbouwen en van hieruit oplossingen bedenken: dat belooft veel goeds"

Het jaarthema kent vijf kernonderdelen:

Er zijn drie gebiedstyperingen relevant voor integraal mobiliteitsbeleid: grootstedelijk gebied, regiosteden en de 'rafelranden'. Daarbij spelen vijf kernonderdelen een belangrijke rol:



ER VINDEN FUNCTIONELE VERSCHUIVINGEN PLAATS IN CENTRUMGEBIEDEN

- 1. Centrumfunctie:** Bereikbaarheid, stedelijke distributie, benutting openbare ruimte, functionele verschuivingen van de centrumgebieden.
- 2. Stationsomgevingen:** Wijziging in vervoersfunctie van stations, vervoersoptimalisatie en de verbindende functie, het faciliteren van de mobiliteitsswitch.
- 3. Werkomgevingen:** Transitie werkomgevingen gaat nog plaatsvinden, groei van mondiale netwerken van invloed op regionale vervoersstructuur.
- 4. Verdienmodel:** groei speelt in grootstedelijk gebied vanuit de waarde van locaties, die weer afhankelijk is van de bereikbaarheid. De gebruiker wordt bepalend, niet de projectontwikkelaar.
- 5. Demografische transitie:** de mobiliteitsvraag daalt, beheer infra en OR wordt relatief duur, krimp leidt tot dalend verdienvermogen, kans voor 'OV van de toekomst'?

De demografische transitie overkoepelt alle kernonderdelen en laat zien dat we het oplossen van een knelpunt in breder perspectief moeten plaatsen. De centrumfunctie is samen met de werkomgevingen een functionele ontwikkeling. Het verdienmodel en de stationsomgevingen zijn afgeleide functies. Duurzaamheid is niet als kernonderdeel benoemd, maar speelt een belangrijke rol bij de uitwerking en het maken van keuzes. Het jaarthema Integrale Mobiliteit is een logisch vervolg op het voorgaande thema Mobiliteitsknooppunten.

We willen er voor en met u een spannend jaar van maken!

UW JAARTHEMA EXPERTS

Roel van den Bosch - Adviseur BoschSpoor
Felix Wigman – BRO
Jaco Devilee - Gemeente Den Haag
Kees Peters – Movares

Stedelijke transitie Heerlen vraagt om richtinggevende beslissingen

EEN CASUÏSTIEK VOOR HET INTEGRAAL BENADEREN VAN MOBILITEIT



HEERLEN IS EEN MIDDELGROTE STAD, CENTRUM VAN DE STEDELIJKE REGIO PARKSTAD. DE HELE REGIO IS EEN STERK VERSTEDELIJKT GEBIED, MAAR MET WEINIG HIËRARCHIE. MEER EEN GROTE VERZAMELING OUDE DORP- EN STADKERNEN EN BIJNA LOS DAARVAN GELEGEN WOONWIJKEN. EEN LOSSE STRUCTUUR, WAARBIJ NIET DE HISTORISCHE KERNEN, MAAR DE MIJNBOWLOCATIES DE BRANDPUNTEN WAREN VAN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING. GEBIEDEN MET ELKAAR VERKNOOPT DOOR EEN NETWERK VAN OUDE LINTEN. DOORSNEDEN DOOR DEELS STEILE BEEKDALEN. EN MET OUDE INDUSTRIESPOORLIJNEN OP DIJKLICHAMEN.

Met de sluiting van de mijnen zijn gebieden functioneel getransformeerd en is de verdere groei van het gebied ondersteund met een nieuw wegnnet, juist tussen de verschillende wijken en dorpen door. Vrij recent zijn na decennia van inspanningen de laatste stappen gezet naar een ring radiale hoofdstructuur. Maar juist nu stagneert de ontwikkeling van woningbouwlocaties en bedrijventerreinen. Niet alleen als gevolg van de crisis, maar ook door de aanstaande krimp van de bevolking. Die kan oplopen tot 15 of zelfs 20 procent. Tussen nu en de krimp treedt een extra stevige vergrijzing op. De oude 'mijnwerkersbevolking' sterft langzaam uit. Terwijl jongeren door gebrek aan economische kansen in sterke mate hun heil buiten de regio hebben gezocht. Daarnaast is de vervangende werkgelegenheid na sluiting van de mijnen sterk administratief van karakter. Waar de komende jaren de automatisering nog een stevige wissel op zal trekken.


Verdunning stedelijk weefsel

De ontwikkelingen zullen ongetwijfeld effect hebben op de mobiliteit. Het stedelijk weefsel zal behoorlijk verdunnen. Zowel ten aanzien van woningen, maar ook naar voorzieningen en bedrijfslocaties. Die stedelijke transitie zal niet gelijkmatig over de stad plaatsvinden en voor een groot gedeelte niet planmatig. Mobiliteitspatronen zullen daardoor veranderen. De vraag is of netwerken nog wel functioneel zijn. Misschien moeten we hier wel helemaal niet meer in netwerktermen denken?

Nieuwe mogelijkheden

Door sloop zal meer fysieke ruimte ontstaan binnen buurten en wijken. Geeft dat aanleiding voor andere inrichting van de verkeers- en parkeerruimte? Biedt dat andere mogelijkheden voor lokale energieproductie en beïnvloedt dat mobiliteitskeuzen? Wat doe ik de komende 10 jaren? Want de grote effecten doen zich dan pas voor. Wat betekent dit voor ingrepen in infrastructuur die nu nog in de planning staan? Bouwen levert geld op, ook voor investeringen in infrastructuur. Afname van gebouwen (sloop) kost alleen maar geld. Maar wat doe ik met overbodig wordende infrastructuur. Ga ik prioriteiten stellen in onderhoud? Of bewust weghalen? Minder inwoners is ook een lagere uitkering van het rijk aan de gemeente. Maar ook een lagere opbrengst uit de WOZ. Als die straks nog bestaat!

Richtinggevende beslissingen nemen

We moeten nu dus al richtinggevende beslissingen nemen. Een college en een raad overtuigen, terwijl de feitelijke noodzaak pas na de twee komende raadsperioden manifest wordt. Nu positieve (groei) beslissingen nemen die pas in de toekomst generaliseerd en ook betaald hoeven worden is gemakkelijker dan nu negatief ogende, geld kostende beslissingen te nemen die pas ver na jouw bestuurlijke periode van betekenis worden. Dit is het type uitdagingen waar het zonder een integrale benadering van de mobiliteit vrijwel onmogelijk is de innovatieve oplossingen aan te dragen die noodzakelijk zijn. 

HET MIJNBOWBEDRIJF ORANJE NASSAU WAS VROEGER EEN VAN DE BRANDPUNTEN VAN DE STEDELIJKE ONTWIKKELING



MOVINNIO EN ACQUIRE PUBLISHING GAAN STRATEGISCHE SAMENWERKING AAN

Alle pijlers gericht op kennis en ondersteuning

MOVINNIO STAAT VOOR INNOVATIE IN MOBILITEIT. OM DAT TE BEREIKEN IS HET BELANGRIJK TE WETEN WAT ER SPEELT EN WAAR DE MOGELIJKHEDEN LIGGEN. DAT VEREIST NIET ALLEEN GOED GEBUNDELDE EN COMPLETE INFORMATIEVOORZIENING, MAAR OOK EEN GOED VERLOOP VAN HET INNOVATIEPROCES, MET DE JUISTE HULP. DAAROM IS MOVINNIO SINDS 1 JANUARI 2014 EEN STRATEGISCHE SAMENWERKING AANGEGAAN MET ACQUIRE PUBLISHING EN SPITST HET PRODUCTEN-EN DIENSTENPAKKET ZICH TOE OP TWEE PIJLERS: KENNIS EN ONDERSTEUNING.

Het Movinnio Network

In de mobiliteitssector hebben innovaties op het gebied van techniek, ICT, gedrag, producten en processen de komende jaren de meeste impact. Innovaties in infra, OV, verkeersmanagement, voertuigen, communicatietechnologie en meer zijn mogelijk én wenselijk. Movinnio katalyseert innovaties in mobiliteit. Niet alleen door te volgen, te beschrijven, aan te jagen en te beoordelen, maar ook door te ondersteunen in kennisuitwisseling en -deling, innovaties waar mogelijk te versnellen, partijen bij elkaar te brengen en de succes- en faalfactoren in beeld te krijgen.

Kennis

Kennis staat vooral voor informatie-uitwisseling via de dagelijks geactualiseerde website, een maandelijks e-mailnieuwsbrief en social media. Maar ook de Innovatiebundel naar aanleiding van het Jaartheme 'Integrale Mobiliteit, de impuls voor succesvolle stadsontwikkeling' is een belangrijk middel. Met het Movinnio Jaarcongres, themabijeenkomsten, PopUp-sessies, RoadRunnerWorkshops en het Movinnio Paviljoen op de Dag Van Verkeer & Mobiliteit is de cirkel rond.

Ondersteuning

Vragers en aanbieders van innovaties kunnen Movinnio inschakelen voor advies op maat, een meer persoonlijke benadering. Vaak te starten met een intakesessie, persoonlijk advies van de deskundige Movinnio-adviseurs en het inschakelen van andere specialisten uit het Movinnio Network. Maar ook het beschikbaar stellen van een podium, In Company trainingen, RoadRunnerWorkshops en andere ondersteuningsdiensten.

Lid worden van het Movinnio Network

Het netwerk deelt kennis en professionals via alle mediavormen: het Jaarcongres, de website, e-mailnieuwsbrief, themabijeenkomsten, workshops en PopUp-Sessies. In het netwerk zijn vijf rollen te typeren:

1. Persoonlijke leden

Als persoonlijk lid van het Acquire Publishing netwerk, afhankelijk van het afgenomen abonnement, e-mailnieuwsbrieven, magazines en aanbiedingen ontvangen en deelnemen aan bijeenkomsten.

2. Movinnio Adviseur

Een Movinnio Adviseur, op persoonlijke titel door Movinnio uitgenodigd, is een specialist in (een deelgebied van) mobiliteit, die bij de kennisontwikkeling en ondersteuning een adviserende rol speelt.

3. Bedrijfsleden

Commerciële organisaties kunnen zichzelf middels een bedrijfsaccount profileren op de Movinnio website.

4. Kennispartner

Niet-commerciële organisaties kunnen kosteloos hun organisatie presenteren op de Movinnio-website.

5. Expert

Het jaartheme van 2014 is Integrale Mobiliteit. Onder leiding van het kernteam (Roel van den Bosch, Joep Dickhaut en John Stohr) wordt diepgaand ingegaan op het onderwerp. Experts spelen hierin

een belangrijke rol en worden op persoonlijke titel uitgenodigd door Roel van de Bosch.

Joep Dickhaut

Directeur Movinnio

Bent u vrager of aanbieder van een innovatie en op zoek naar professionele ondersteuning? Mail naar joep@movinnio.nl of bel 06-21 42 14 46.



Roel van den Bosch

Adviseur BoschSpoor en Gasthoofdredacteur Jaartheme 2014

Neem voor inhoudelijke vragen over het Jaartheme Integrale Mobiliteit contact op via info@boschspoor.nl of 040-226 21 98.



Harald Jansen

Commerciële Directeur

Themapartner worden van het jaartheme 2014 of meer weten over advertentie- en aanleverspecificaties? Mail naar harald@acquirepublishing.nl of bel 038-460 63 84.



Agnès Joostema

Hoofdredacteur Movinnio/Verkeer in Beeld

Een bijdrage leveren aan inhoudelijke artikelen voor de Innovatiebundel Integrale Mobiliteit 2014, de website of het tweemaandelijks Movinnio Katern in Verkeer in Beeld magazine? Mail naar agnes@acquirepublishing.nl of bel 038-460 63 84.




acquire publishing
AANGENAAM KENNIS MAKEN

Agenda 2014

Na de eerste aftrap met de Themabijeenkomst 'Mobiliteit en de veranderende rol van centrumgebieden' staan er voor de rest van het jaar nog veel meer interessante evenementen op de agenda. Kijk voor aanmeldingen en meer informatie op www.movinnio.nl en meld u aan voor de nieuwsbrief.

16 april, 18 september, 11 december

RoadRunnerWorkshops voor innovators. Het inspireren en motiveren van innovators door kennisdeling met gelijken en 'goeroes' op diverse gebieden. En vooral: werken aan het verscherpen van de positie en het verdienmodel.

4 juni

Movinnio Jaarcongres 'Integrale Mobiliteit, de impuls voor succesvolle stadsontwikkeling'

11 september

Movinnio Themabijeenkomst

27 november

Dag van Verkeer & Mobiliteit 2014
Movinnio Paviljoen en Seminar
Lancering Innovatiebundel Integrale Mobiliteit
Finale IdeeMobiël Prijsvraag

Op basis van actualiteit

Movinnio PopUp-sessies

Kijk voor meer informatie en alle actualiteiten op www.movinnio.nl.

