

An aerial night view of a city with various transportation icons overlaid. The icons include a satellite, a cloud, a location pin, a traffic light, a car, a motorcycle, a fuel pump, a bus, a pedestrian, a parking 'P' sign, and a bridge. The background is a cityscape at night with lights and buildings.

Voorbeeldenboek Mobiliteitsdata

Keypoint Consultancy B.V.

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00

Vestiging Utrecht

Nieuwegracht 24A
3512 LR Utrecht
Tel. 030 82 01 168

www.keypoint.eu

info@keypoint.eu

kvk: 06080239

Niets uit dit rapport mag worden veeelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1.	Digitalisering mobiliteitsdata: doe jezelf een plezier	3
2.	ISA in gemeente Helmond	4
3.	Fietsdata in Almere	6
4.	Dashboards voor Rijkswaterstaat	7
5.	Schoolzones	8
6.	Brugdata in Woerden.....	10
7.	Parkeerdata als basis voor de Hubstrategie.....	11

1. Digitalisering mobiliteitsdata: doe jezelf een plezier

Door Ronnie Poorterman

Niet omdat het moet, maar omdat het kan. Daarom maken we in de mobiliteitswereld steeds meer gebruik van data. Als weggebruiker benutten we onze navigatie om onze bestemming te vinden, worden daarbij keurig om wegafsluitingen heen geleid, worden gewaarschuwd voor een incident en zijn daardoor extra alert, en vinden via onze navigatie een parkeerplek waar nog parkeerplekken vrij zijn. In ons verkeerskundige werk gebruiken we floating car data om herkomstbestemmingsanalyses uit te voeren en voertuigdata om potentieel verkeersonveilige locaties te identificeren. Om maar een paar voorbeelden te noemen.

Als voeding voor deze waardevolle toepassingen hebben we betrouwbare data nodig. Daar hebben we de afgelopen jaren dan ook hard aan gewerkt met elkaar, onder andere vanuit de Landelijke Digitaliseringsopgave, de Data top 15.

Inmiddels zijn we een paar stappen verder. De Landelijke Digitaliseringsopgave eindigde eind 2023. Tegelijkertijd verbreedt ons werkveld zich onder invloed van Europese ontwikkelingen. De EU-verordening RTTI (Real Time Traffic Information) brengt nieuwe verplichtingen met zich mee op het vlak van databeschikbaarheid en -toepassing, voor overheden en marktpartijen. Daarbij verandert de governance, met de intrede van het DSM (Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata). Dit stelsel is nog in ontwikkeling. Rollen en taken moeten nog verder

uitkristalliseren. Eerste stappen zijn gezet, zoals de start van expertgroepen voor verschillende dataclusters, en een centrale uitvoerende rol voor het NTM (Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata).



Wanneer je hier niet dagelijks mee bezig bent, is het lastig om te volgen waar we nu staan. Meer dan eens hoor ik geluiden van gemeenten die vragen 'Wat is nu mijn opdracht?', 'Voor wie doe ik het nu?' en 'Tijdens de Landelijke Digitaliseringsopgave hadden we een concrete opdracht, maar die liep eind 2023 af. Wat nu?'

De beste stap voorwaarts op dit moment? Mijn tip aan gemeenten en provincies is: doe jezelf een plezier. Werk vanuit je eigen motivatie aan datatoepassingen waar je zelf beter van wordt. Denk aan de data over

maximumsnelheden, die je gebruikt in eigen toepassingen zoals verkeersmodellen en verkeersveiligheidsanalyses. Of denk aan data over geplande wegwerkzaamheden, die je afstemt met o.a. buurgemeenten, burgers, hulpdiensten, openbaar vervoer en vuilnisdiensten. Richt je daarbij op de toepassing van de data en op de organisatorische borging. Het mooie is, je werkt hiermee meteen aan data items die vanuit de RTTI als prioritair gezien worden. Een duidelijke win-win.

In dit voorbeeldenboek lees je diverse voorbeelden van lokale overheden die vanuit eigen motivatie werken aan datatoepassingen waar ze zelf veel baat bij hebben en waarmee als 'bijvangst' ook de gezamenlijke landelijke doelen op het gebied van op orde krijgen en houden van mobiliteitsdata geborgd worden. Hierbij maken zij waar mogelijk gebruik van landelijke initiatieven en werken ze samen met andere lokale overheden met dezelfde belangen, al dan niet binnen een RDT (Regionaal Data Team) of met meerdere RDT's samen.

Deze inleiding is gebaseerd op een eerder verschenen column van Ronnie Poorterman op www.mobiliteitsplatform.nl

2. ISA in gemeente Helmond

Gesprek met Luuk Misdom – Senior projectleider Smart Mobility bij Gemeente Helmond.

2.1 Wat is ISA?

Voor wegbeheerders is het een bekend probleem: er wordt te snel gereden. Snelheidsovertredingen hebben een grote impact op de

verkeersveiligheid. Zo neemt de remweg toe en zijn de gevolgen van een ongeval zwaarder bij hogere snelheden.

Intelligent Speed Assistance (hierna: ISA) is een hulpmiddel dat ervoor zorgt dat een bestuurder niet (onbewust) de geldende maximumsnelheid overschrijdt en draagt daardoor bij aan de verkeersveiligheid. Vanaf 7 juli 2024 is ISA verplicht voor alle nieuwe voertuigen binnen de EU.¹ Het gebruik van ISA zal de komende jaren dus fors toenemen.



ISA is een systeem dat automobilisten op verschillende wijzen kan informeren over de geldende maximumsnelheid. Zo kan de automobilist in ieder geval in-car zien wat de geldende maximumsnelheid is. Daarnaast is het mogelijk dat er een auditief of haptisch waarschuwingssignaal (bijv.

trillend stuur) wordt afgegeven en kan de snelheid middels ISA zelfs worden begrensd.

“Als wij als wegbeheerders impact willen maken op het gebied van verkeersveiligheid, dan is het van het grootste belang om de digitale snelhedenkaart – die als basis voor ISA wordt gebruikt – op orde te krijgen én houden” aldus Luuk Misdom.

2.2 Wat is de rol van de wegbeheerder?

Als wegbeheerder zou je je eigen wegennet en de bijbehorende maximumsnelheden uitstekend moeten kennen. Wegbeheerders zijn ook verantwoordelijk voor een correcte fysieke weergave (verkeersborden langs de weg, weginrichting) én digitale weergave (digitale snelhedenkaart) van de geldende maximumsnelheden op hun wegennet. Kwaliteit – dat wil zeggen de juiste geldende maximumsnelheden weergegeven – is essentieel. Luuk benadrukt dat automobilisten de digitale snelhedenkaart moeten kunnen vertrouwen: “vertrouwen komt te voet en gaat te paard”.

2.3 De situatie in Helmond

In Helmond zijn alle borden die buiten op straat staan aan de hand van voertuigen die met camera's rondrijden geïnventariseerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van bijvoorbeeld vuilniswagens die in alle haarvaten van het gemeentelijk netwerk komen, zodat van alle borden altijd een actuele signalering is. De fysieke locatie van de borden wordt vergeleken met de gegevens hierover die digitaal in George (het centrale punt waar diverse wegkenmerken en borden data bijgehouden kan worden) aanwezig zijn. Wanneer dit niet overeenkomt, moet er een signaal komen. Doel is om

vervolgens de digitale werkelijkheid in lijn te brengen met de fysieke werkelijkheid (en andersom) én deze kloppend te maken met wat het moet zijn. Er is dus een continue feedbackloop waarbij je geïnformeerd wordt of de digitale wereld overeenkomt met de fysieke wereld en daarmee de borden en snelheden gevalideerd worden. Als die twee met elkaar overeenkomen voorkomt dat niet alleen twijfel over een door ISA gegeven snelheidsadvies, maar biedt het ook voordeel bij je assetmanagement. Immers kan je op basis van de bordendata vaststellen of er overbodige borden aanwezig zijn, of er borden missen en of bebording de juiste uiting is van het onderliggende verkeersbesluit.

2.4 Blik op de toekomst: zo sterk als de zwakste schakel

Als wegbeheerder is het van belang dat niet alleen je eigen digitale snelhedenkaart op orde is en blijft, maar die van je buurgemeenten en andere wegbeheerders in Nederland ook. Met oog op de toekomst – en steeds meer auto's die zijn uitgerust met ISA – wordt dit steeds belangrijker. Een automobilist kijkt niet naar gemeentegrenzen. Als de door ISA weergegeven snelheid in jouw gemeente wel klopt, maar die van de buurgemeente niet, is een automobilist alsnog geneigd de meldingen uit te zetten. Kortom: het is van belang dat er een landelijk dekkend netwerk van correcte digitale snelhedenkaarten komt, want “we zijn zo sterk als onze zwakste schakel”.

2.5 Wat wil je je collega wegbeheerders meegeven?

Luuk: "Zien is beleven" ook de situaties waar het niet werkt. Advies: Stap een keer in de auto (met ISA)!

3. Fietsdata in Almere

Gesprek met Pascal Boonstra – Mobiliteitsadviseur bij gemeente Almere

3.1 Inzicht in fietsgebruik via een telnetwerk

Het gebruik van de fiets laat zich in data nog niet zo makkelijk vangen als het gebruik van de auto. Toch heeft gemeente Almere met een telnetwerk nu relatief goed inzicht in het fietsgebruik. “Het effect van maatregelen uit de mobiliteitsvisie kunnen we direct meten, zoals het gebruik van de snelfietsroute Spoorbaanpad,” licht Pascal Boonstra, mobiliteitsadviseur bij gemeente Almere, toe.

Gemeente Almere had onvoldoende inzicht in (veranderingen in) het gebruik van fietspaden over de jaren heen. In de mobiliteitsvisie 2030 heeft Almere het doel gesteld om fietsgebruik te bevorderen. Om de effecten van maatregelen te meten is een netwerk van fietstelpunten opgezet, bestaande uit twee permanente punten en 30 periodieke telpunten die jaarlijks of tweejaarlijks data verzamelen. Tegelijkertijd kwamen destijds al vanuit de VRA en de data top 15 signalen dat fietsdata ontsloten zou moeten worden. Dit vereiste dus een zorgvuldige aanbesteding van het meetnetwerk.

3.2 Efficiënte datalevering bij NDW

Pascal Boonstra, mobiliteitsadviseur bij gemeente Almere, heeft zich verdiept in de vereisten voor het aanleveren van fietsdata bij NDW en dit opgenomen in de uitvraag voor het telnetwerk. Zelf doet de gemeente niet veel aan het uitvoeren van de tellingen en aanleveren van de fietsdata. Er zijn goede afspraken gemaakt met leveranciers en zij leveren – na een validatie – de data aan bij NDW. Zo wordt de gemeente ontzorgd

en zijn zij geen doorgeefluik van de data maar enkel directievoerder op de uitvoering van de tellingen. Bovendien is het efficiënter en sneller om de data door de leverancier van de tellussen te laten aanleveren bij NDW.



Pascal adviseert collega's ook om van tevoren al rekening te houden met aanlevering van data bij NDW. Zo zijn er bepaalde voorwaarden waar de data aan moet voldoen die noodzakelijk zijn om van te voren helder te hebben. Het delen van de data via NDW levert ook veel voordelen op. “Er ontstaan nieuwe mogelijkheden door het delen van de data. Onze data is bijvoorbeeld gebruikt door studenten van hogeschool Windesheim in een onderzoek naar de relatie tussen weersomstandigheden en fietsen. En

buurgemeenten, de provincie en de andere gemeenten in de VRA hebben ook direct inzicht in de data via het platform,” aldus Pascal.

3.3 Gebruiksvriendelijke toegang tot fietsdata

De architectuur om de data op te slaan is bij NDW beschikbaar en deze hoeft dus niet per se op de eigen servers van de gemeente bewaard te worden. Bovendien is via het dashboard en de kaart direct inzichtelijk waar geteld is, wat de trends over een te selecteren periode zijn, en zijn meer snelle analyses te maken.

Door de data op deze manier te ontsluiten, worden er innovatieve dingen mee gedaan, onder andere door de studenten en door bedrijven. Toch wordt de data nu nog beperkt gebruikt voor het Regionaal Mobiliteits Plan (RMP). Pascal: “Het zou helemaal mooi zijn als de data uiteindelijk op Europees niveau beschikbaar is, en bijvoorbeeld kan worden ingezet voor het monitoren van een RMP of een SUMP.”

4. Dashboards voor Rijkswaterstaat

Gesprek met Irma van 't Hek - Omgevingsmanager bij RWS

4.1 Digitale vooraankondigingen

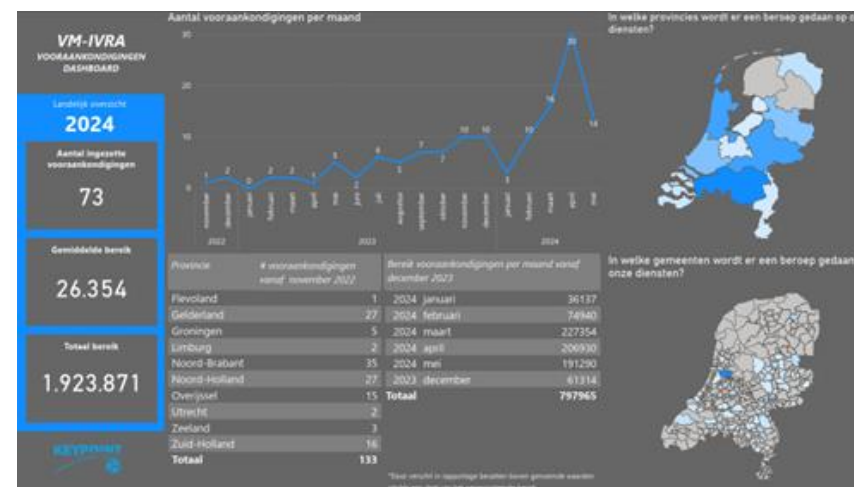
Het inzetten van digitale vooraankondigingen is een VM-IVRA dienst waar nog weinig over bekend is bij de wegbeheerders t.a.v. het bereik van de weggebruiker. Ook zijn kosten gemoeid met het inzetten van digitale vooraankondigingen door serviceproviders. Irma van 't Hek, omgevingsmanager bij Rijkswaterstaat, vertelt: “Het is daarom belangrijk voor wegbeheerders om inzicht te krijgen over het bereik van het aantal

weggebruikers bij inzet van een digitale vooraankondiging om dergelijke inspanning en gerelateerde kosten te rechtvaardigen.”

Reizigers worden met een vooraankondiging een week voor aanvang van werkzaamheden of event via hun navigatie geïnformeerd over een wegafsluiting. Weggebruikers zijn daardoor in de gelegenheid om tijdig voor een alternatief te kiezen.

4.2 Inzicht in bereik vooraankondigingen voor wegbeheerders

Door het dashboard ‘VM-IVRA Vooraankondiging’ zijn de gerapporteerde aantallen van de service providers over het bereik van de weggebruikers visueel beschikbaar voor de wegbeheerders.



VM-IVRA dashboard vooraankondigingen tot mei 2024

De rapportage door de serviceproviders is nog in ontwikkeling en heeft verdere stappen in de toekomst als de inzet van de vooraankondiging in Melvin gebeurt in plaats van zoals nu in de intekentool. “Toch voorziet het dashboard ‘Vooraankondiging’ nu al in de behoefte van de wegbeheerders om inzicht te geven over het bereik bij inzet van een vooraankondiging,” aldus Irma.

Wanneer in het RTT/RVT overleg de geplande wegwerkzaamheden integraal worden besproken, vindt toetsing (conform richtlijnen) en selectie plaats over de inzet van vooraankondigingen. Wanneer dit integraal in het RTT/RVT overleg gebeurt dan zal dit naar verwachting tot verbetering van het proces en selectie leiden, waarmee fouten en onnodige kosten worden voorkomen.

Het toekomstperspectief is dat weggebruikers op hun navigatie systeem gepersonaliseerde routeinformatie krijgen waarmee verkeershinder zoveel mogelijk wordt voorkomen. Irma: “Ik hoop dat het dashboard een manier is om wegbeheerders de meerwaarde van VM-IVRA diensten en digitaal verkeersmanagement nog meer te doen inzien, en dat het dashboard mede een bijdrage levert aan toenemend gebruik door wegbeheerders in het hele land van de VM-IVRA diensten.”

¹ <https://wegkenmerken.ndw.nu/wegkenmerken>

5. Schoolzones

Gesprek met Gerard Martens - Adviseur Netwerkvisies Talking Traffic

5.1 Schoolzones

Wegbeheerders willen een zo veilig mogelijke schoolomgeving creëren. Steeds vaker kiezen ze voor een ‘schoolzone’ als oplossing, een opvallende weginrichting die duidelijk aangeeft dat er een school is, vaak met snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels en waarschuwborden. Er is ook een mogelijkheid tot het inrichten van een schoolstraat, een weg voor de school die rondom begin- en eindtijd van school wordt afgesloten voor al het inkomende gemotoriseerd verkeer. In alle gevallen gaat het om scholen die liggen aan een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Serviceproviders kunnen ook bijdragen aan verkeersveiligheid rond scholen door te waarschuwen voor naderende schoolzones bij het in- en uitgaan via reisapps en navigatiesystemen. In de toekomst kan het verkeer mogelijk ook om de schoolzone heen geleid worden.

5.2 Kwaliteit data en rol wegbeheerder

Wegbeheerders kunnen de bij hen aanwezige schoolzones bij basisscholen delen met serviceproviders. Het NDW heeft een dataset waarmee serviceproviders over de aanwezigheid van schoolzones en over de schooltijden worden geïnformeerd. Wegbeheerders kunnen de data over hun schoolzones beheren via de ‘George’-tool van NDW¹. Scholen leveren de schooltijden via de PO-raad (sectorvereniging voor

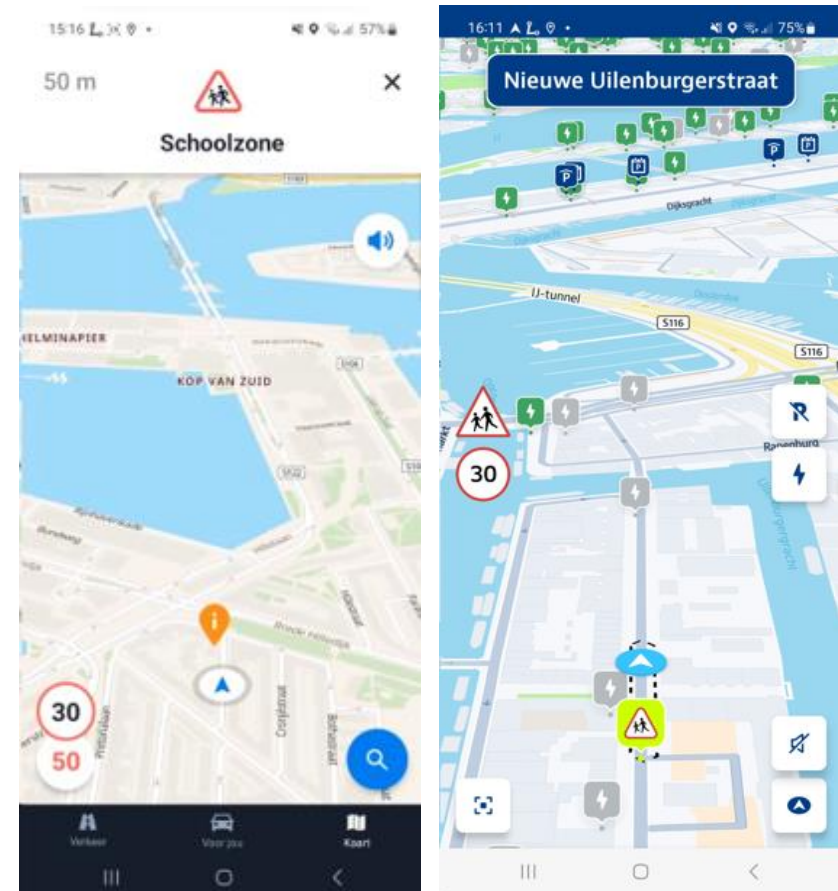
het Primair Onderwijs). Het RDT ondersteunt wegbeheerders in het op orde brengen van de schoolzone data in George, dit is per regio anders ingericht. Veel schoolzones zijn alvast ingevuld met behulp van een algoritme om de wegbeheerder te ontlasten, maar moeten wel gecontroleerd worden.

Veel gemeenten hebben maar een beperkt aantal schoolzones. Of het leveren van de informatie bij dezelfde personen wordt belegd als bij andere data-items, verschilt per gemeente. De kennis over de schoolzones zit vaak in het verkeersveiligheidsdomein. Door wegbeheerders wordt de informatie over schoolzones goed gewaardeerd. Het is echter aan de serviceproviders om te bepalen of en hoe ze de data gaan gebruiken om over schoolzones te informeren.

5.3 Resultaten en toekomstperspectief

Internationaal onderzoek laat zien dat schoolzones bijdragen aan meer verkeersveiligheid. Daarbij gaat het met name om snelheidsbeperkende maatregelen. Hoewel blijkt dat veel automobilisten zich niet houden aan de verlaagde limiet, gaat de gemiddelde snelheid wel omlaag. Dit laat wel degelijk de meerwaarde van schoolzones zien en digitaal verkeersmanagement in het algemeen. Aanvullende maatregelen zoals politietoezicht en -handhaving, voorlichting en educatie kunnen verder bijdragen aan meer verkeersveiligheid.

De focus ligt nu eerst op het zo volledig mogelijk krijgen van de schoolzonedata voor basisscholen en wegbeheerders spelen hier een belangrijke rol in!



Voorbeelden van waarschuwingen voor schoolzones in navigatieapps

6. Brugdata in Woerden

Gesprek met Marco van Zoest - Beleidsadviseur Verkeer en Vervoer bij gemeente Woerden

6.1 Een maatgevend schouwmoment bepalen met brugdata

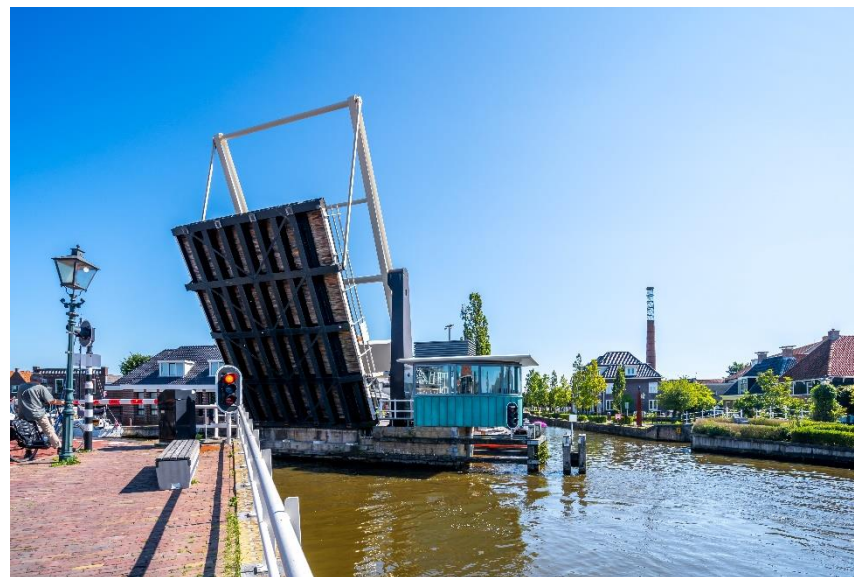
De gemeente Woerden ontving regelmatig klachten van meerdere bewoners, met name over het rijgedrag nadat de brug open is geweest. Dit gedrag omvatte onder andere hard optrekken en onveilig rijden. Daarnaast waren er klachten over filevorming, die leidde tot het blokkeren van in- en uitritten van een nabijgelegen wijk.

Om deze verkeersonveilige situaties te onderzoeken, heeft de gemeente Woerden brugdata gebruikt. Met behulp van deze data kon objectief het beste moment voor metingen worden vastgesteld. Op basis van de open- en sluittijden van de brug is een maatgevend moment gekozen waarop de meeste brugopeningen samenvielen met het meeste verkeer.

Brugdata is in dit geval gebruikt om maatgevende momenten te bepalen voor meerdere schouwmomenten. Hierbij zijn zowel werkdagen als weekenddagen onderzocht.

6.2 Onderzoek naar verkeersgedrag

Tijdens de schouwmomenten is specifiek gekeken naar de aspecten waarover bewoners bij de gemeente hadden geklaagd: onveilig rijgedrag (zoals hard optrekken en onveilig rijden) en filevorming die verkeersonveilige situaties veroorzaakte. Hierbij werd vooral het verkeersgedrag tijdens filevorming en het blokkeren van in- en uitgangen geconstateerd.



Brugopeningen maken deel uit van de 'Data Top 15' en zijn data-item 9. Via het platform Blauwe Golf Verbindend (BGV) worden real-time gegevens over geopende bruggen ontsloten.

In samenwerking met het RDT Midden-Nederland is deze data beschikbaar gesteld en zijn betrokken partijen op de hoogte gebracht van de beschikbare gegevens.

6.3 Vervolgstappen

Momenteel is er een project gestart voor de herinrichting van de desbetreffende brug. De verzamelde informatie wordt nu gebruikt om te komen tot een alternatieve inrichting van de brug en/of om voorstellen te doen voor aanpassingen van kruispunten net voor of na de brug.

7. Parkeerdata als basis voor de Hubstrategie

Gesprek met Hidde van der Maas (thematrekker gebiedsontwikkeling en hubs, MRA) en Michiel Prak (thematrekker data en digitalisering, MRA)

7.1 Minder verkeer in de stad: hoe pakken we dat aan?

De groei van steden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) vraagt om slimme oplossingen voor mobiliteit. Door de bouw van extra woningen en de groei van het aantal banen staat het huidige mobiliteitssysteem onder druk. De Provincie Noord-Holland (PNH) heeft in haar hubstrategie onder andere de ambitie om het autoverkeer in de stad te verminderen door het ontwikkelen van stadsrandhubs. Deze hubs moeten fungeren als parkeer- en overstaplocaties, waardoor autoverkeer buiten de stad blijft en reizigers verder reizen met de fiets of het openbaar vervoer (OV).

De uitdaging ligt echter in de realisatie van voldoende capaciteit. Uit onderzoek bleek dat er locaties met minimaal 2000 parkeerplekken nodig zijn om voldoende effect te hebben. Echter, dergelijke locaties zijn schaars in de MRA. En 2000 plekken zijn niet zomaar gerealiseerd.

In plaats van nieuwe locaties te ontwikkelen, wordt nu gekeken naar het benutten van bestaande P+R-locaties. Zoals Hidde aangeeft: "Het is van belang om te kijken naar wat er al is, in plaats van te focussen op nieuwe locaties."

7.2 Een datagedreven aanpak

Om de juiste inzichten te verkrijgen, is er eerst gekeken naar de data die beschikbaar is via het Nationaal Parkeer Register (NPR). Vervolgens wordt de bereikbaarheid van deze locaties geanalyseerd. Voor

fietsbereikbaarheid wordt gebruik gemaakt van isochronen, terwijl voor het openbaar vervoer de bereikbaarheid tijdens de maandagochtendspits (om 8:00 uur) is geanalyseerd. Door deze aanpak worden "witte vlekken" op de kaart zichtbaar, oftewel gebieden waar de bereikbaarheid vanuit P+R-locaties beperkt is. Dit inzicht kan leiden tot gerichte verbeteringen, zoals het upgraden van fietsinfrastructuur of het intensiveren van OV-verbindingen op bepaalde routes.

Ook komen door deze data-analyse potentiële reizigersgroepen in beeld, wat leidt tot een datagedreven in plaats van gevoelsmatige besluitvorming. Dit biedt de mogelijkheid om met vervoerders in gesprek te gaan en gerichtere plannen te maken voor verbetering van het ov. Investerings worden hiermee onderbouwd op basis van concrete cijfers over reizigersstromen en bereikbaarheid.

Wel bleek tijdens deze eerste analyse dat de data in het NPR nog niet volledig is en er verbeteringen nodig zijn. Het hiervoor dus belangrijk dat gemeenten de data over hun parkeerlocaties aanleveren. Dit is ook onderdeel van de digitaliseringsopgave. Deze toepassing is hierbij een voorbeeld van wat er met deze data gedaan kan worden.

7.3 Ontwikkeling van een interactieve tool

Een belangrijk onderdeel van deze strategie is de ontwikkeling van een interactieve tool die door gemeenten, RWS en andere partijen binnen de MRA gebruikt kan worden. Deze tool vereist eerst dat de parkeerdata volledig en actueel is. De volgende stap hierin is het toevoegen van dynamische bezettingsdata van de locaties, zodat de tool analyses kan maken op basis van de bezetting op verschillende tijdstippen en dagen.

Daarnaast is het cruciaal om informatie te integreren over fietsnetwerken, het openbaar vervoer en bestemmingen in de regio. Deze holistische aanpak bevordert samenwerking tussen gemeenten, die samen kunnen werken aan het op orde brengen en houden van hun data.

7.4 Verwachte inzichten

Het uiteindelijke doel is om inzicht te krijgen in de potentie van bestaande parkeerlocaties en de impact van beleidsmaatregelen. Zoals Van der Maas toelicht: “We willen bijvoorbeeld kunnen monitoren in hoeverre we het bestaande autoverkeer hebben verminderd door gebruik te maken van bestaande infrastructuur.”

Met de inzichten uit de analyse kan vervolgens besloten worden welke strategieën worden toegepast in het beleid; intensivering van het ov op bepaalde routes, inzetten op andere vormen van mobiliteit of een combinatie van beiden?

7.5 Conclusie

De ontwikkeling van stadsrandhubs in de MRA vereist een datagedreven benadering om het verkeer in de stad te verminderen. Door bestaande parkeerlocaties te optimaliseren en de data over deze locaties, fietsnetwerken en openbaar vervoer te verbeteren, kunnen gerichte maatregelen worden genomen om de mobiliteitsdruk te verlichten. De interactieve tool die in ontwikkeling is, zal hierbij een sleutelrol spelen en de samenwerking tussen gemeenten verder versterken.