

Mobycon Stage- en afstudeer ideeën vanaf september 2024

Deelmobiliteit

- Hoe maak je deelmobiliteit inclusief/inclusiever
- Wat zijn de kansen voor deelmobiliteit in onrendabele gebieden (bijv. dorpen)?
- Hoe nu verder met deelmobiliteit?
 - Wat is de rol van deelmobiliteit in de mobiliteitstransitie?
 - Welke rol moet provincie/regio pakken op deelmobiliteit?

Woningbouw en gebiedsontwikkeling

- Bij grote woningbouwopgaves wordt steeds meer gewerkt met een mobiliteitsprogramma van eisen (MPvEO. Hoe zit dit echter met kleinere projecten? En met name in kleinere steden en dorpen waar de noodzaak tot lagere parkeernormen minder urgent is? Kun je voor deze situaties werken met een min of meer uniform MPvE dat recht doet aan de situatie in kleine steden en dorpen en waarbij toch stappen worden gezet richting de mobiliteitstransitie?
- Van parkeernormen naar mobiliteitsscore. Bij de ontwikkeling van nieuwe wijken bestaan vooral regels voor parkeerruimte, vastgesteld door gemeenten en bekend als de parkeernorm. Deze norm bepaalt het aantal parkeerplaatsen rond gebouwen, zoals woningen of kantoren. Helaas ontbreken duidelijke regels voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. Hierdoor wordt de ruimte van deze vervoerswijzen vaak over het hoofd gezien, wat resulteert in een overvloed aan auto's en drukke wegen. Daarom wordt gepleit voor het vervangen van de parkeernorm door een brede mobiliteitsscore, die ruimte biedt aan alle vormen van transport op straat. Vraag in deze opdracht is hoe we hier op een goede manier invulling aan kunnen geven.

Hubs, keten en fiets

- Fietsveiligheid wordt vaak beoordeeld op basis van ongevallen of risico-analyses. Hoe zit het echter met subjectieve veiligheid? Zowel bij de fietser zelf en bij zijn/haar omgeving? Wat is er bekend over het effect van subjectieve (on-)veiligheid en hoe kan een wegbeheerder hier op inspelen?

Parkeren

- Parkeren is een sleutelonderwerp voor het bereiken van de mobiliteitstransitie. Met parkeren op afstand worden lopen, fietsen en ov-gebruik relatief interessanter en zal er ook minder auto gereden worden. Echter heel veel mensen hechten sterk aan een parkeerplaats voor de huisdeur. Hoe kan hier mee worden omgegaan en zijn er voorbeelden waarbij op succesvolle wijze is gerealiseerd dat het parkeren op afstand van de woning is geplaatst?

Autoluwe centra en wijken.

- In de Nederlandse steden zijn autoluwe centra en autovrije winkelstraten gemeengoed. Hoe zit dat echter in dorpen? Zijn er voorbeelden van het succesvol autovrij of autoluw maken van dorpscentra? En wat zijn de ervaringen die daarbij zijn opgedaan voor het mobiliteitsgedrag, winkelgedrag en andere effecten?
- Heel veel bewoners ervaren in hun woonomgeving overlast van verkeer door onveiligheid, lawaai, slechte luchtkwaliteit en beperkte openbare ruimte. Hierover komen bij een gemeente vaak klachten binnen, waarbij bij analyse echter vaak blijkt dat het juist de mobiliteit van buurtbewoners is die de overlast veroorzaakt. Zijn er voorbeelden of mogelijkheden hoe een gemeente hiermee om kan gaan waarbij door een ander gedrag van buurtbewoners de overlast vermindert?

Openbaar vervoer

- In het openbaar vervoer wordt veel geëxperimenteerd met nieuwe flexibele vormen van vervoer daar waar de grote bussen niet rendabel zijn. Ook deelmobiliteit wordt soms ingezet als alternatief voor de bus. Naast al deze deels innovatieve vervoervormen speelt de traditionele buurtbus echter op de achtergrond een steeds grotere rol. De vraag is of flexvervoer en deelmobiliteit dezelfde vervoervraag bedienen als de buurtbus, of dat de gebruikersgroepen van elkaar verschillen. Met andere woorden is er ruimte voor verschillend aanbod voor verschillende doelgroepen of moet er gekozen worden tussen innovatieve vervoervormen en de buurtbus.

Sollicitaties voor 1 juni via David Wansink, Resource manager -> d.wansink@mobycon.nl

Zie ook [Kom jij bij ons stage lopen? - Mobycon](#)