

Het verminderen van autogebruik op Texel

*(Samenvatting van de ideeën en
methode)*

13-04-2023

Cursus:

Consultancy Project - Global Sustainable
Science
(GEO3-2423)

Cliënt:

Texlabs

Contactpersonen:

Pepijn Lijklema
Alinda Wiering

Begeleider:

Javanshir Fouladvand

Subgroup Infrastructuur:

Guus Kloos
Renske de Boer
Timo Schortinghuis
Wessel van Elzakker

Subgroup Beleid:

Agnese Salazzari
Esmee de Haan
Philip Wehry
Ruth Soede



Universiteit
Utrecht



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1. Integratie	2
2. Beleidsinterventies	3
3. Infrastructuur	6
4. Methodologie	7
5. Referentielijst	11

1. Inleiding

Op dit moment heeft Texel te maken met veel bezoekers die jaarlijks de oversteek maken naar het eiland. Dit zorgt voor drukte, vooral omdat Texel relatief klein is en maar een beperkt aantal inwoners telt, namelijk 13.687. Het grootste probleem is dat er te veel auto's worden gebruikt door de toeristen die voornamelijk via de veerboot aankomen. Hierdoor ontstaat verkeersopstopping en wordt de beleving verstoord. Dit heeft gevolgen voor zowel hoe prettig het is om er te wonen als voor de natuur op het eiland. Het streven om het eiland duurzaam en aantrekkelijk te houden, wordt hierdoor bemoeilijkt doordat het overmatige autogebruik negatieve gevolgen heeft voor de natuurlijke omgeving en de luchtkwaliteit op Texel. Bovendien verandert het straatbeeld en wordt de bereikbaarheid van Texel beïnvloed door de grote hoeveelheid auto's. De toename van het autoverkeer leidt tot meer verkeersborden, parkeerplaatsen en verkeersdrukke op wegen die oorspronkelijk bedoeld waren voor een rustiger omgeving. Kortom, is het belangrijk om de populariteit van Texel als toeristische trekpleister in balans te brengen door op een evenwichtige manier om te gaan met het overmatige autogebruik. Zo kan de impact op duurzaamheid, leefbaarheid en de authentieke sfeer van het eiland behouden blijven.

1. Integratie

Toerisme kan een waardevolle bron van inkomsten zijn voor de economie, met name voor kleine eilanden. Niettemin kan het ook tot onwenselijke situaties leiden, bijvoorbeeld wanneer toeristen niet goed worden beheerd. Dit is het geval op Texel, gelegen in de provincie Noord-Holland. Hier zijn vaak meer toeristen aanwezig dan lokale bewoners, wat een aanzienlijke stroom aan inkomsten voor de lokale economie genereert. Echter, omdat de meeste toeristen met privéauto's naar en over het eiland reizen, leidt dit tot verkeersopstoppingen die zowel voor de lokale bevolking als voor toeristen frustrerend zijn, daarnaast is het ook schadelijk voor de ecosystemen van het eiland. Momenteel bestaan er verschillende obstakels die toeristen ontmoedigen om duurzamere vervoersopties te kiezen.

De resultaten van dit onderzoek worden samengevat in twee adviezen, waarin zowel beleidsaanbevelingen als infrastructuurverbeteringen zijn opgenomen. Gezien de complementariteit van beleid en infrastructuur met betrekking tot verkeer en toerisme, is nauwe samenwerking tussen beide sectoren cruciaal. In beide hoofdstukken heeft het advies tot doel toeristen aan te moedigen het gebruik van hun auto te verminderen door andere alternatieve vervoersmiddelen toegankelijker en aantrekkelijker te maken.

1. Texel Access Pass

Dit leidt tot het eerste advies: de implementatie van een Texel Access Pass. Dit is een alles-in-één service die duurzame mobiliteit toegankelijker zou maken voor toeristen. Het zou gaan om een retourticket voor de TESO-veerboot, onbeperkte toegang tot het openbaar vervoer op Texel, inclusief fietsverhuur. Deze pas combineert diverse vervoersopties op het eiland en biedt toeristen eenvoudige toegang tot informatie over duurzame keuzes. De Texel Access Pass kan worden ondersteund door een app met een kaart die nuttige en interessante locaties op het eiland aangeeft, zoals bushaltes, fietsverhuurlocaties, fietspaden en oplaadpunten voor e-bikes. De app kan tevens toeristische trekpleisters zoals musea, restaurants, stranden en natuurgebieden markeren. Door samen te werken met bedrijven in de toeristenindustrie kan een loyaliteitspuntensysteem worden geïmplementeerd, waarbij toeristen punten kunnen verzamelen voor duurzaam reizen, zoals fietsen. Deze punten kunnen vervolgens worden ingewisseld voor kortingen bij musea of horecagelegenheden.

Bovendien kan de Texel Access Pass en de app worden ingezet om het aantal toeristen op het eiland en hun behoeften te monitoren. Dit kan helpen bij het afstemmen van het openbaar vervoer op de vraag en het bepalen van het benodigde aantal fietsen op specifieke locaties. De pas moet beschikbaar zijn voor diverse groepen toeristen, met verschillende opties voor een- of meerdaags gebruik, evenals kortingen voor gezinnen, jonge en oudere bezoekers.

Interventies om het autogebruik op Texel te verminderen



Beleid

Infrastructuur

1 DUURZAAM TRANSPORT STIMULEREN: TEXEL TOEGANGSPAS

De Texel Toegangspas is een stimulans voor toeristen om gebruik te maken van de fiets, openbaar vervoer of andere micro-mobiliteit transport opties om het eiland te verkennen in plaats van de auto. Met de pas kunnen de verschillende transport opties beschikbaar op het eiland kunnen worden gecombineerd. Dit wordt mogelijk gemaakt door toeristen te voorzien van toegankelijke informatie over alle opties, inclusief een loyalty systeem.

2 ONTMOEDIGEN VAN AUTOGEBRUIK: VERANDERINGEN IN INFRASTRUCTUUR EN REGELS

Door gebruik te maken van verschillende interventies worden auto's ontmoedigd. Focussen op minder en duurder parkeerplaatsen in bepaalde gebieden is essentieel. Daarnaast kan de snelheid worden beperkt door snelheidslimieten, en fysieke veranderingen om de auto's langzamer te laten gaan zijn aanbevolen. Voorbeelden zijn smallere wegen, snelheidsdrempels en minder asfalt.

2. Verminderen van autogebruik

Aan de andere kant richt het tweede advies zich meer op het verminderen van autogebruik door zowel infrastructurele maatregelen als gemeentelijk beleid ter bevordering van alternatieve vervoerswijzen, terwijl het tegelijkertijd autogebruik minder aantrekkelijk maakt voor particuliere voertuigen.

Dergelijke maatregelen omvatten het creëren van gescheiden fiets-, wandel- en autoroutes om de veiligheid van fietsers en voetgangers te verbeteren, het verminderen van beschikbare parkeerplaatsen en het algemeen verbeteren van de capaciteit van het openbaar vervoer.

Ten eerste is het van belang de veiligheid en toegankelijkheid van het wegennet te verbeteren om het gebruik van duurzame vervoermiddelen te stimuleren. Fiets- en wandelpaden gescheiden van de wegen hebben de voorkeur van toeristen. Binnen een bebouwde kom is het essentieel om de wandelervaring te verbeteren door de strategische plaatsing van kruispunten en de aanleg van aparte wandelpaden. Deze maatregelen dragen bij aan een verbeterde continuïteit van de wandelpaden, iets wat door toeristen zeer wordt gewaardeerd.

Ten tweede moet het openbaar vervoerssysteem aantrekkelijker en handiger worden gemaakt. Het vergroten van de capaciteit van busdiensten tijdens het hoogseizoen kan toeristen helpen gemakkelijk van en naar de veerhaven te reizen. Om de connectiviteit en dekkingsgraad van het openbaar vervoer te vergroten, kan er een extra buslijn worden ingezet die de belangrijkste bezienswaardigheden op het eiland aandoet.

Echter, wanneer het doel is om autogebruik te verminderen, zijn verbeteringen in alternatieve vervoermiddelen niet voldoende. Het actief ontmoedigen van het gebruik van privéauto's is noodzakelijk. Een eerste stap is het beperken van parkeerplaatsen op populaire bestemmingen. Dit zal het gebruik van privéauto's op het eiland verminderen, doordat het minder aantrekkelijk wordt voor toeristen. De vrijgekomen ruimte van de parkeerplaatsen kan vervolgens worden benut voor het creëren van fietsenstallingen. Deze stallingen dienen dicht bij de bestemmingen te liggen dan de parkeerplaatsen voor auto's. Daarnaast zijn diverse gemeentelijke beleidsmaatregelen geïdentificeerd, zoals snelheidslimieten en toegangsbeperkingen voor auto's in drukke gebieden.

2. Beleidsinterventies

Beleidsadviezen

Vijf adviezen zijn voortgekomen uit dit onderzoek op het gebied van gemeentebestuur:

1. **Efficiënt verkeersmanagement door informatie gestuurde filebelastingen.** Dit betekent het toepassen van het 'smart city'-concept om autoverkeer te monitoren en belasting te heffen waar en wanneer nodig, om autogebruik te ontmoedigen en files te voorkomen.
2. **Aanpassing van het parkeersysteem.** Op dit moment wordt het Texelvignet gebruikt, wat voordelen heeft voor zowel bewoners als toeristen. Echter, het beperkt de flexibiliteit om prijzen aan te passen (hogere parkeerkosten voor drukke, populaire bestemmingen en lagere kosten voor parkeerplaatsen verder weg van de drukte). Deze prijsdifferentiatie kan worden bepaald op basis van drukte, zoals mogelijk gemaakt door het 'smart city'-concept.
3. **Het minder aantrekkelijk maken van autogebruik.** Dit kan bereikt worden door de maximumsnelheid te verlagen en parkeerkosten te verhogen. De inkomsten hiervan kunnen geïnvesteerd worden in de verbetering van alternatieve vervoersopties, zoals het openbaar vervoer.
4. **Het stimuleren van micro-mobiliteit.** Dit omvat onder andere fietsen, elektrische scooters en andere duurzame vervoersmiddelen. Toegankelijkheid is hierbij van groot belang om de acceptatie van deze opties te vergroten. Dit kan worden bereikt door samenwerking tussen verschillende partijen, bijvoorbeeld tussen fietsverhuurders en accommodatieaanbieders. Een voorbeeld hiervan is een loyaliteitssysteem.
5. **Het verspreiden van informatie en nudging.** Dit kan gedaan worden door bewustwordingscampagnes en informatieve apps over transportmogelijkheden en duurzame diensten, zoals een loyaliteitssysteem of services voor het leveren van boodschappen bij accommodaties.

Beleidsinstrumenten



Deze adviezen zijn gebaseerd op onderzoek naar de situatie rondom de onderwerpen mobiliteit, duurzaamheid en autogebruik op Texel en andere eilanden. Dit onderzoek is uitgevoerd door middel van literatuuronderzoek en interviews met beleidsmedewerkers, bewoners, ondernemers en kennisinstituten op Texel. Vier beleidsinstrumenten zijn onderzocht:

1. **Reguleringen:** Ondanks dat stimuleren en aanmoedigen de voorkeur hebben boven regels en beperkingen, hanteert Texel momenteel de maximumsnelheid en reguleringen voor parkeren. Parkeermogelijkheden, bijvoorbeeld via het Texelvignet, worden zo gemakkelijk mogelijk gemaakt. Er is echter ook een visie op een striktere aanpak, die kan worden gecombineerd met verbeteringen in het gehele transportsysteem en het verminderen van parkeerplaatsen om de leefbaarheid te verbeteren. Hoewel Texel regels heeft voor het maximale aantal toeristen dat langer dan een dag blijft, worden deze niet precies bijgehouden en worden niet alle toeristen meegenomen in de telling. Daarnaast kunnen toegangsbeperkingen voor auto's worden overwogen, zoals congestieheffingszones en autovrije straten, als tijdelijke interventies tijdens drukke periodes. Reguleringen kunnen echter ook hogere kosten met zich meebrengen door verhoogde handhavingsinspanningen en de mogelijke impact van verkeersborden op het landschap.
2. **Economische instrumenten:** Subsidiëren is een mogelijk economisch instrument, dat kan worden toegepast via cross-subsidiëring, waarbij belastinginkomsten worden gebruikt om bijvoorbeeld micro-mobiliteitsopties en openbaar vervoer te ondersteunen. Een voorbeeld hiervan is het subsidiëren van fietsverhuurbedrijven, zodat fietsen tegen lagere kosten kunnen worden gehuurd. Samenwerking tussen de toerisme- en transportsector is hiervoor echter noodzakelijk. Fondsen kunnen ook worden aangewend. Subsidies hebben als doel gedrag te stimuleren, maar hogere kosten kunnen gedrag ook ontmoedigen. Kosten kunnen worden gekoppeld aan autogebruik in drukke gebieden met vaak filevorming, aan parkeren en weggebruik. Mogelijk kan dit beperkt worden tot toeristen in plaats van de gehele Texelse populatie. Onderzoek naar de bereidheid om te betalen kan worden uitgevoerd alvorens implementatie.
3. **Informatie en leren:** Dit draagt bij aan bewustwording, met name op het gebied van duurzaamheid, en kan leiden tot duurzame mobiliteit. Informatie kan worden ingezet om specifiek gedrag te stimuleren, wat bekend staat als "nudging". De manier waarop informatie wordt gepresenteerd, is hierbij van essentieel belang en loyaliteitssystemen kunnen hierbij een rol spelen. Bewustwordingscampagnes en openheid over beleidsplannen vallen ook onder dit instrument. Het concept van de "smart city" valt hier eveneens onder, waarbij toegankelijke informatie over duurzame, innovatieve en veilige infrastructuur en verbindingen tussen gebiedscomponenten een rol spelen. Het kan ook nuttig zijn voor de implementatie van efficiënt verkeersmanagement, maar sommige aspecten van de "smart city" zijn wellicht niet voor iedereen toegankelijk en vragen om langetermijninvesteringen.
4. **Goederen en diensten:** Dit omvat het openbaar vervoer, dat vaak onbetrouwbaar en onduidelijk is en daardoor beperkt wordt gebruikt. Hoewel de fiets veel wordt gebruikt, zijn gescheiden fietspaden vaak afwezig en zijn bijvoorbeeld geen OV-fietsen beschikbaar op Texel. Auto's worden nog veelvuldig gebruikt, en om dit te verminderen kan aandacht worden besteed aan voetgangersverplaatsingen. Op andere Europese eilanden blijkt dit vaak de voorkeur te hebben. Het concept van de "15-minute-city" zou de toegankelijkheid van fietsen en wandelen kunnen bevorderen. Speciale buslijnen voor populaire toeristische bestemmingen kunnen ook overwogen worden. Aangezien toeristen vooral auto's nodig hebben voor bagage en boodschappen, kan een bezorgservice voor boodschappen worden opgezet. Hiervoor is goede communicatie en samenwerking vereist.

3. Infrastructuur

Infrastructuur kan een barrière vormen voor de transitie naar duurzaam transport, maar tegelijkertijd ook juist faciliteren. Daarom is het belangrijk om hiermee rekening te houden. Allereerst kijken we naar de maatregelen die genomen kunnen worden om lopen, fietsen en openbaar vervoer te verbeteren. Vervolgens bestuderen we de infrastructurele maatregelen om het algemene autogebruik te verminderen.

Hoewel wandelinfrastructuur niet het hoofdonderwerp is van dit hoofdstuk, is het toch essentieel om te realiseren dat het verbeteren en uitbreiden van stoepen en wandelpaden aanzienlijk kan bijdragen aan een toename van actief transport. Vooral een vlotte doorstroming is hierbij belangrijk.

Voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur is het cruciaal om fietspaden fysiek te scheiden van de weg. Indien dit niet mogelijk is, draagt het vergroten van de aantrekkelijkheid van fietspaden bij aan groen, comfort, voldoende verlichting en duidelijke bewegwijzering. Dit kan zelfs bereikt worden via innovatieve systemen zoals slimme verlichting die alleen aangaat als er een fietser passeert. Bovendien is het zinvol om te investeren in infrastructuur voor elektrische fietsen, gezien dit voor veel toeristen aantrekkelijker is dan een conventionele fiets. Denk hierbij aan oplaadpunten op drukke locaties zoals stranden. Elektrische bakfietsen bieden ook mogelijkheden voor bagagevervoer.

Het openbaar vervoer op Texel omvat een vaste lijn en de Texelhopper. Door de frequentie en het aantal haltes van de bussen te verhogen, wordt het openbaar vervoer toegankelijker voor toeristen. Dit kan vooral op piekmomenten nodig zijn. Aparte buslijnen kunnen bovendien leiden tot kortere reistijden, vooral op de route tussen de veerboot en Den Burg.

Tot slot kan algemeen autogebruik verminderd worden door snelheidsbeperkingen, wat resulteert in langere reistijden. Dit kan gerealiseerd worden door het aanleggen van verkeersdrempels en andere verkeersremmende maatregelen. Verder kan het verminderen van parkeergelegenheden op de lange termijn leiden tot minder autogebruik onder toeristen. Uit deze



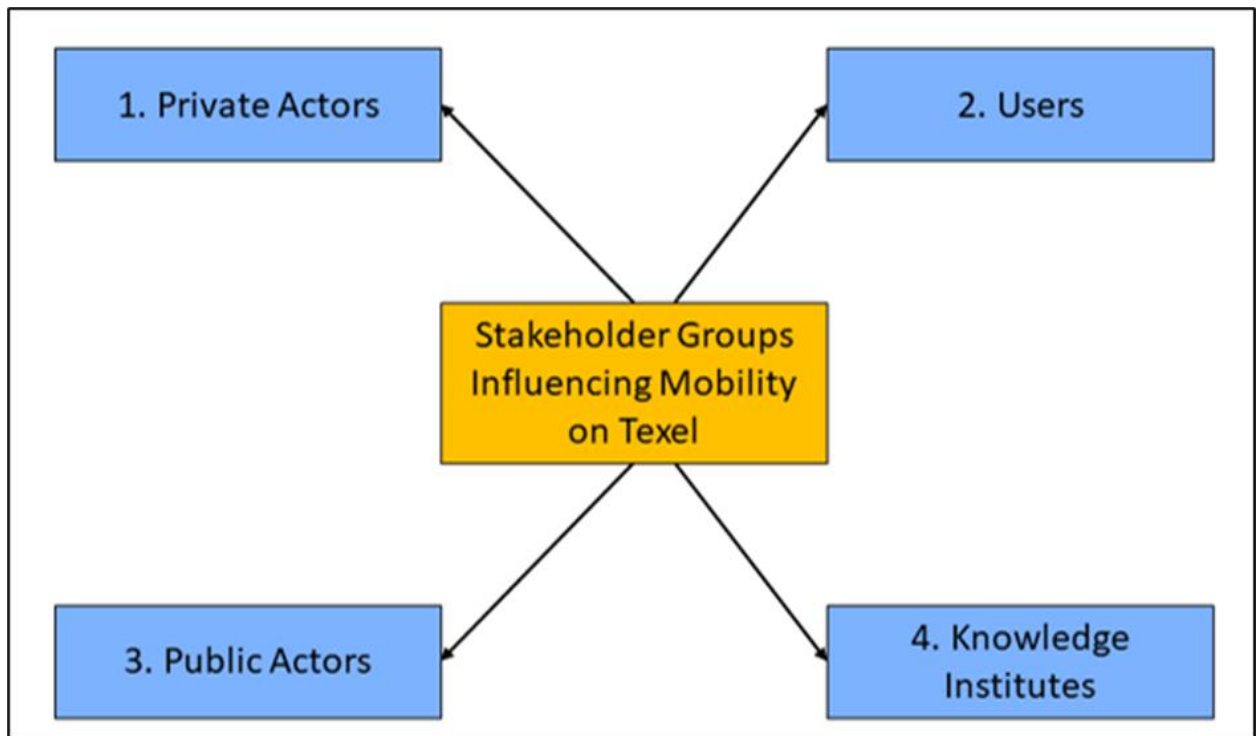
resultaten van literatuuronderzoek hebben wij 4 aanbevelingen afgeleid voor het verbeteren van de infrastructuur om het autogebruik van toeristen op Texel te verminderen. Deze zijn:

1. Verbeter het openbaar vervoer door de frequentie en verbindingsopties te vergroten. Dit kan worden bereikt door een extra vaste lijn toe te voegen, met name tijdens piekmomenten. Ook kan het bus-schema beter afgestemd worden op de veerboot en kunnen mogelijkheden voor het vervoer van fietsen in de bus worden verbeterd.
2. Splits belangrijke bus- en fietspaden af van de reguliere autoweg en verbeter de wandelpaden in de dorpen.
3. Werk aan de verbetering van het wegennetwerk om andere vormen van transport te accommoderen. Vaak zijn bestaande fietspaden te smal voor het groeiende elektrische (bak)fietsverkeer. Onder dit advies valt ook het aanleggen van duidelijk gemarkeerde fietsstroken, slimme verlichting en snelheidsremmende maatregelen.
4. Ontmoedig privé-autobezit door het beperken van parkeergelegenheden. De ruimte die hierdoor vrijkomt, kan worden gebruikt voor maatschappelijke doeleinden, openbaar vervoer en fietsverkeer.

4. Methodologie

Data verzameling

De data die voor dit onderzoek zijn gebruikt, omvatten wetenschappelijke literatuur en grijze literatuur. Wetenschappelijke literatuur werd bestudeerd om mogelijke interventies te identificeren om autogebruik te verminderen, terwijl grijze literatuur werd gebruikt om ontbrekende informatie over het Nederlandse transportbeleid te verstrekken. Dit omvatte informatie van websites van organisaties die betrokken zijn bij mobiliteit op Texel en beleidsdocumenten van de gemeente Texel. Daarnaast werden interviews gehouden met relevante belanghebbenden over dit onderwerp. De samenvattingen van de interviews zijn te vinden in Bijlage 6.1.2. Het onderzoeksteam heeft specifieke inzichten gekregen door eigen interviews uit te voeren, ondanks bestaande literatuur van studenten Global Sustainability Science, inclusief interviews. Belanghebbenden werden gecategoriseerd in vier groepen volgens Noori, Hoppe & Jong (2020) (zie Figuur 1) en acht interviews werden gehouden met vertegenwoordiging uit alle belanghebbendengroepen. De meeste belanghebbenden zijn bewoners van Texel en kunnen worden gecategoriseerd als 'gebruikers'.



Figuur 1 - Belanghebbendengroepen (Noori, Hoppe & Jong, 2020).

SWOT Analyse

In de integrerende sectie is de informatie geanalyseerd in de subhoofdstukken over beleid en infrastructuur met behulp van een SWOT-analyse. SWOT-analyse is een gevestigd instrument voor strategische planning dat sterke punten, zwakke punten, kansen en bedreigingen evalueert. Een SWOT analyse is geschikt voor dit onderzoek omdat het een praktische tool is voor het identificeren en evalueren van opties die besluitvorming kan vergemakkelijken. De SWOT-analyse heeft ook eerder bijgedragen aan besluitvorming en mobiliteitsonderzoek in papers geschreven door Lyonel's (2015) en Tormo-Lancero et al. (2022). We hebben de beleidsinterventies en infrastructuurmaatregelen gecategoriseerd op basis van het SWOT-kader. De volgende tabel toont de operationalisering van dit proces.

Tabel 1 - SWOT-operationalisatie voor de analyse van beleidsinterventies, infrastructuurprojecten en vervoerswijzen

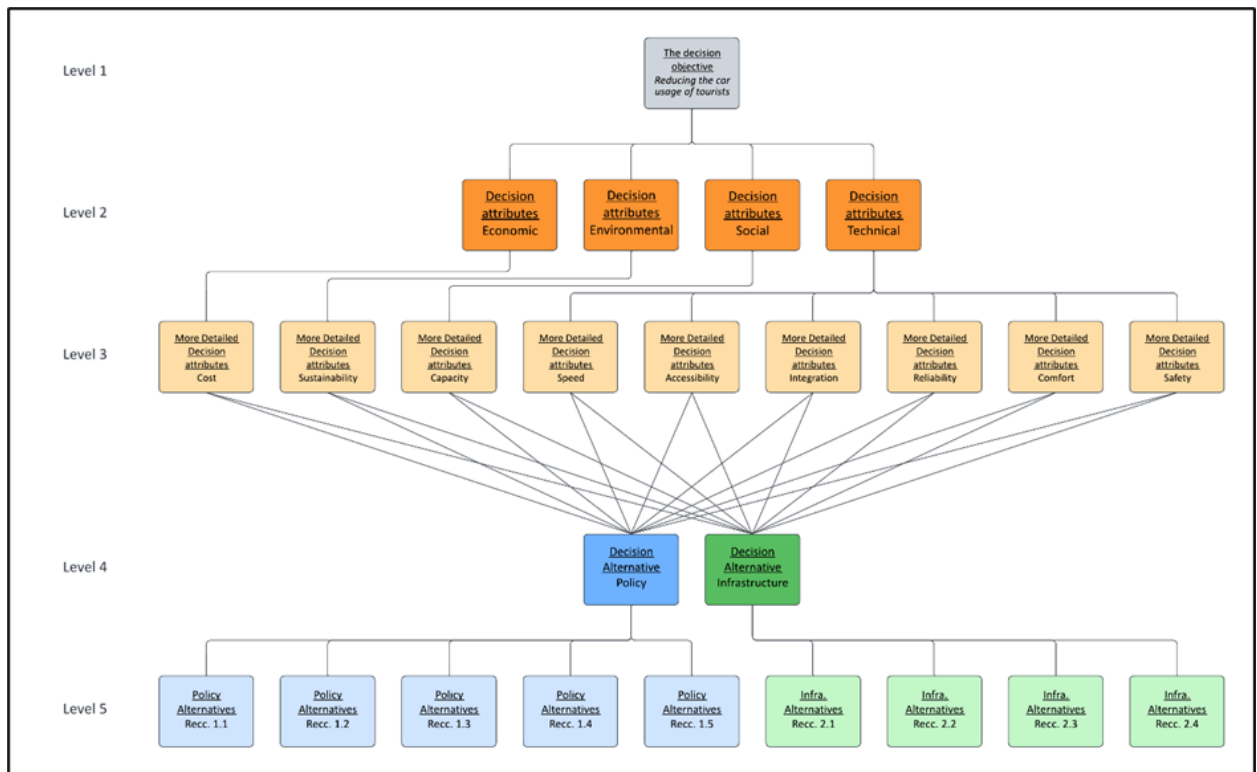
Criteria/Factor	How to measure it	
	Policy	Infrastructure
Strength	What policies are currently incentivizing the use of non-car transport in Texel?	What infrastructural elements are contributing to a reduction in car usage by tourists?
Weakness	What policies are incentivizing the use of cars (e.g., parking availability/price)?	How is the current infrastructure incentivizing the use of cars by tourists on Texel?
Opportunity	What policies or social situations are favorable to reducing traffic on the island (pressure from residents, ecotourism, etc.)?	In what ways can the infrastructure be changed or improved to reduce car usage by tourists?
Threat	What factors pose a threat to beneficial policies related to non-car transport (e.g., people's aversion to change, etc.)?	What are the infrastructural barriers for reducing car use by tourists in the future?

MCDA

In dit rapport worden de methoden en analyses besproken die zijn toegepast om advies te geven over het verminderen van het autogebruik door toeristen op het eiland Texel. Het rapport maakt gebruik van zowel wetenschappelijke literatuur als grijze literatuur om mogelijke interventies te identificeren. Daarnaast worden interviews gehouden met relevante belanghebbenden om specifieke inzichten te verkrijgen in het onderzoeksonderwerp.

Een belangrijk hulpmiddel dat wordt gebruikt voor het analyseren van het advies is de Multi-Criteria Decision Analysis (MCDA). Dit is een methode die helpt bij het nemen van beslissingen door een structuur te bieden voor keuzedilemma's binnen een kader en het genereren van specifieke voorkeuren ten opzichte van andere opties. Het rapport gebruikt criteria ontwikkeld door Awasthi et al. (2018) om duurzaamheidsevaluaties te verrichten van mobiliteitsprojecten binnen bebouwde kommen. Deze criteria zijn verdeeld in vier categorieën: Economisch, Milieu, Sociaal en Technisch. Uit deze categorieën zijn negen criteria gekozen die de belangrijkste factoren vertegenwoordigen die mensen belangrijk vinden bij het kiezen van een vervoermiddel.

1. Toegankelijkheid
2. Kosten
3. Duurzaamheid
4. Snelheid
5. Capaciteit
6. Integratie
7. Betrouwbaarheid
8. Comfort
9. Veiligheid



Voor de MCDA wordt gebruik gemaakt van de Analytische Hiërarchieproces (AHP)-methode, die beslissingen in een top-down structuur opdeelt en een groepsconsensus ontwikkelt over bepaalde opties en alternatieven. De criteria en aanbevelingen worden onderworpen aan tweezijdige vergelijkingen, waarbij belanghebbenden de relatieve belangrijkheid van de elementen beoordelen op een schaal van 1 tot 9. Vervolgens worden de beoordelingen genormaliseerd en verwerkt om de algehele rangorde van de criteria en aanbevelingen te berekenen. De consistentie van de oordelen wordt beoordeeld met de Consistentieratio (CR).

5. Referentielijst

- Abdelfattah, L., Deponte, D., & Fossa, G. (2022). The 15-minute city: Interpreting the model to bring out urban resiliencies. *Transport research procedia*, 60, 330-337.
- Abduljabbar, R. L., Liyanage, S., & Dia, H. (2021). The role of micro-mobility in shaping sustainable cities: A systematic literature review. *Transportation Research Part D-transport and Environment*, 92, 102734. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102734>
- Abulibdeh, A. (2020). Planning for Congestion Pricing Policies in the Middle East: Public Acceptability and Revenue Distribution. *Transport Letters: The International Journal of Transport Research*, 14(3), 282–297. <https://doi.org/10.1080/19427867.2020.1857908>
- Acheampong, R. A., Cugurullo, F., Gueriau, M., & Dusparic, I. (2021a). Can autonomous vehicles enable sustainable mobility in future cities? Insights and policy challenges from user preferences over different urban transport options. *Cities*, 112, 103134. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103134>
- AHP Calculation Methods. (2022). Copyright © 2007-2023. SpiceLogic Inc. All Rights Reserved. <https://www.spicelogic.com/docs/ahpsoftware/intro/ahp-calculation-methods-396>
- Aktas, E., Bourlakis, M., & Zissis, D. (2021). Collaboration in the last mile: evidence from grocery deliveries. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 24(3), 227-241.
- Al-Rashid, M. A., Goh, H. H., Harumain, Y. A. S., Ali, Z., Campisi, T., & Mahmood, T. (2020). Psychosocial Barriers of Public Transport Use and Social Exclusion among Older Adults: Empirical Evidence from Lahore, Pakistan. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(1), 185. <https://doi.org/10.3390/ijerph18010185>
- Albalate, D., & Bel, G. (2010). Tourism and urban public transport: Holding demand pressure under supply constraints. *Tourism Management*, 31(3), 425–433. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2009.04.011>
- Analytic Hierarchy Process - (ahp software). (n.d.). Copyright © 2007-2023. SpiceLogic Inc. All Rights Reserved. <https://www.spicelogic.com/Products/ahp-software-30>
- Awasthi, A., Omrani, H., & Gerber, P. (2018). Investigating ideal-solution based multicriteria decision making techniques for sustainability evaluation of urban mobility projects. *Transportation Research Part A-policy and Practice*, 116, 247–259. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.06.007>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Belton, V., & Stewart, T. (2002). *Multiple Criteria Decision Analysis: An Integrated Approach*. Springer Science & Business Media.
- Benzahta, M.A., Elwalda, A., Mousa, M.M., Erkan, I. & Rahman, M. (2021). SWOT Analysis Applications: An Integrative Literature Review. *Journal of Global Business Insights*, 6(1), 55-73. <https://www.doi.org/10.5038/2640-6489.6.1.1148>
- Boogaard, H., Janssen, N. A., Fischer, P., Kos, G., Weijers, E., Cassee, F. R., Van Der Zee, S. C., De Hartog, J. J., Meliefste, K., Wang, M., Brunekreef, B., & Hoek, G. (2012). Impact of low emission zones and local traffic policies on ambient air pollution concentrations. *Science of the Total Environment*, 435–436, 132–140. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2012.06.089>
- Borins, S. (1988). Electronic road pricing: An idea whose time may never come. *Transportation Research Part A: General*, 22(1), 37–44. [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(88\)90061-1](https://doi.org/10.1016/0191-2607(88)90061-1)
- Brewer, M. A., Pesti, G., & Schneider, W. F. (2006). Improving Compliance with Work Zone Speed Limits. *Transport Research Record*, 1948(1), 67–76. <https://doi.org/10.1177/0361198106194800108>

- Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R. & Cötschi, T. (2017). Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transport Reviews*, 37(1), 4-18. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1177799>
- Buehler, R., Pucher, J., Gerike, R., & Götschi, T. (2017). Reducing car dependence in the heart of Europe: lessons from Germany, Austria, and Switzerland. *Transport Reviews*, 37(1), 4–28. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1177799>
- Bursa, B., Mailer, M., & Axhausen, K. W. (2022). Intra-destination travel behavior of alpine tourists: a literature review on choice determinants and the survey work. *Transport*, 49(5), 1465–1516. <https://doi.org/10.1007/s11116-022-10267-y>
- Button, K. J. (1986). *Transport Economics*. Gower Publishing Company.
- Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kirkbride, A., & Goodwin, P. (2008). Smarter choices: assessing the potential to achieve traffic reduction using ‘soft measures’. *Transport reviews*, 28(5), 593-618
- Ceccato, V., Gaudelet, N., & Graf, G. (2022). Crime and safety in transit environments: a systematic review of the English and the French literature, 1970–2020. *Public Transport*, 14(1), 105–153. <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00265-1>
- Centraal Bureau voor de Statistiek. (2021). Hoeveel fietsen inwoners van Nederland? <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/personen/fietsen>
- Cools, M., Moons, E., Janssens, B., & Wets, G. (2009). Shifting towards environment-friendly modes: profiling travelers using Q-methodology. *Transport*, 36(4), 437–453. <https://doi.org/10.1007/s11116-009-9206-z>
- Cuccia, T., & Rizzo, I. (2011). Tourism seasonality in cultural destinations: Empirical evidence from Sicily. *Tourism Management*, 32(3), 589–595. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.05.008>
- de Kruijf, J., Ettema, D., Kamphuis, C. B. M., & Dijst, M. (2018). Evaluation of an incentive program to stimulate the shift from car commuting to e-cycling in the Netherlands. *Journal of transport and health*, 10, 74–83. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.06.003>
- Demmers, L. (2021). Toeristisch Toekomstplan Texel. Texel in balans. Naar een authentiek, duurzaam en gastvrij eiland. Retrieved on 03-03-2023 via <https://loket.texel.nl/mozard/document/docnr/5882087>
- Doomah, M., & Paupoo, D. (2022). Evaluation of the effectiveness of speed tables combined with other traffic calming measures and their community acceptance in Mauritius. *Case studies on transport policy*, 10(3), 1550–1565. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.04.022>
- Ewing, R. (1999). Traffic Calming: State of the Practice [Presentatieslides; Seminar]. National Association of City Transport Officials. <https://nacto.org/wp-content/uploads/2012/06/Ewing-Reid-1999.pdf>
- Farla, J., Alkemade, F., & Suurs, R. A. (2010). Analysis of barriers in the transition toward sustainable mobility in the Netherlands. *Technological Forecasting and Social Change*, 77(8), 1260–1269. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2010.03.014>
- Foth, M., & Schroeter, R. (2010). Enhancing the experience of public transport users with urban screens and mobile applications. *Proceedings of the 14th International Academic MindTrek Conference: Envisioning Future Media Environments*. <https://doi.org/10.1145/1930488.1930496>
- Gemeente Texel. (2015). Mobiliteitsvisie Texel 2015-2025 Durzame mobiliteit op Texel. Retrieved on 03-03-2023 via <https://www.texel.nl/wp-content/uploads/2021/04/Mobiliteitsvisie-Textel-2015-2025.pdf>
- Gemeente Texel. (2022). Evaluatie betaald parkeren Texel 2021. Retrieved on 03-03-2023 via <https://texel.bestuurlijkeinformatie.nl/Document/View/0159c114-ff90-48dc-b39f-47c472ef064b>

- González, R. M., Román, C., & De Dios Ortúzar, J. (2019). Preferences for sustainable mobility in natural areas: The case of Teide National Park. *Journal of Transport Geography*, 76, 42–51. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.03.002>
- Gronau, W. (2017). Encouraging behavioural change towards sustainable tourism: a German approach to free public transport for tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(2), 265–275. <https://doi.org/10.1080/09669582.2016.1198357>
- Gronau, W., & Kagermeier, A. (2007). Key factors for successful leisure and tourism public transport provision. *Journal of Transport Geography*, 15(2), 127–135. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.12.008>
- Guler, S. I., & Menendez, M. (2014). Analytical formulation and empirical evaluation of pre-signals for bus priority. *Transport Research Part B-methodological*, 64, 41–53. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2014.03.004>
- Gutiérrez, A., & Miravet, D. (2016). The Determinants of Tourist Use of Public Transport at the Destination. *Sustainability*, 8(9), 908. <https://doi.org/10.3390/su8090908>
- Hamadneh, J., & Jaber, A. (2023). Modeling of intra-city transport choice behaviour in Budapest, Hungary. *Journal of urban mobility*, 3, 100049. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100049>
- Haugland, B. T., & Skjølsvold, T. M. (2020). Promise of the obsolete: expectations for and experiments with self-driving vehicles in Norway. *Sustainability : Science, Practice and Policy*, 16(1), 37–47. <https://doi.org/10.1080/15487733.2020.1765677>
- History Extra. (2021). Texel: Europe's last battle of the Second World War. Retrieved on 25-02-2023 via <https://www.historyextra.com/period/second-world-war/txel-dutch-island-georgia-germany-europe-last-battle-ww2/>
- Hu, X., Chiu, Y., & Zhu, L. (2015). Behavior Insights for an Incentive-Based Active Demand Management Platform. *International journal of transport science and technology*, 4(2), 119–133. <https://doi.org/10.1260/2046-0430.4.2.119>
- Hysing, E., Frändberg, L., & Vilhelmson, B. (2015). Compromising sustainable mobility? The case of the Gothenburg congestion tax. *Journal of Environmental Planning and Management*, 58(6), 1058–1075. <https://doi.org/10.1080/09640568.2014.912615>
- Ibarra-Rojas, O. J., Delgado, F., Giesen, R., & Muñoz, J. C. (2015). Planning, operation, and control of bus transport systems: A literature review. *Transport Research Part B-methodological*, 77, 38–75. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2015.03.002>
- Ishizaka, A., & Labib, A. (2011). Review of the main developments in the analytic hierarchy process. *Expert Systems With Applications*. <https://doi.org/10.1016/j.eswa.2011.04.143>
- Kalter, M. J. O., Coffeng, G., & Groenendijk, L. (2018). Aantrekkelijkheid en afwisseling routes meer sturend in keuzegedrag fietsers dan snelheid. https://www.cvs-congres.nl/e2/site/cvs/custom/site/upload/file/cvs_2018/id_209_laura_groenendijk_aantrekkelijkheid_en_afwisseling_routes_meer_sturend_in_keuzegedrag.pdf
- Keall, M., Shaw, C., Chapman, R., & Howden-Chapman, P. (2018, 1 december). Reductions in carbon dioxide emissions from an intervention to promote cycling and walking: A case study from New Zealand. *Transport Research Part D-transport and Environment*; Elsevier BV. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.10.004>
- Kelly, J., Haider, W., & Williams, P. (2007). A Behavioral Assessment of Tourism Transport Options for Reducing Energy Consumption and Greenhouse Gases. *Journal of Travel Research*, 45(3), 297–309. <https://doi.org/10.1177/0047287506292700>
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Harms, L., Berveling, J., & Hoogendoorn, R. (2017). Stabiele beelden verdiept: trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. [Kimnet.nl.https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/04/24/stabiele-beelden-verdiept-trends-in-beleving-en-beeldvorming-van-mobiliteit](https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/04/24/stabiele-beelden-verdiept-trends-in-beleving-en-beeldvorming-van-mobiliteit)

- Kuss, P. & Nicholas, K.A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case Studies on Transport Policy*, 10, 1494-1513. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>
- Kuss, P., & Nicholas, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case studies on transport policy*, 10(3), 1494–1513. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>
- Leape, J. (2006). The London Congestion Charge. *Journal of Economic Perspectives*, 20(4), 157–176. <https://doi.org/10.1257/jep.20.4.157>
- Liu, C., Wang, J., Cai, W., & Zhang, Y. (2019). An Energy-Efficient Dynamic Route Optimization Algorithm for Connected and Automated Vehicles Using Velocity-Space-Time Networks. *IEEE Access*, 7, 108866–108877. <https://doi.org/10.1109/access.2019.2933531>
- Liu, L., & Miller, H. J. (2022). Measuring the impacts of dockless micro-mobility services on public transit accessibility. *Computers, Environment and Urban Systems*, 98, 101885. <https://doi.org/10.1016/j.compenvurbsys.2022.101885>
- Lyonel, A. (2015). Electrifying transport with e-bikes - A Travel Awareness campaign plan. <http://lup.lub.lu.se/student-papers/record/5471723>
- Mahdi, A. J., Hamadneh, J., & Esztergár-Kiss, D. (2022). Modeling of Travel Behavior in Budapest: Leisure Travelers. *Transport research procedia*, 62, 310–317. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.02.039>
- Mantero, C. (2022). Sustainable, Smart and Safe Mobility at the Core of Sustainable Tourism in Six European Islands. *Sustainable Mobility for Island Destinations*, 1-18.
- Marcheschi, E., Vogel, N., Larsson, A., Perander, S. & Koglin, T. (2022). Residents' acceptance towards car-free street experiments: Focus on perceived quality of life and neighborhood attachment. *Transport Research Interdisciplinary Perspective*, 14, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2022.100585>
- Masoumi, H. E. (2019). A discrete choice analysis of transport mode choice causality and perceived barriers of sustainable mobility in the MENA region. *Transport Policy*, 79, 37–53. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.005>
- Mertens, L., Van Dyck, D., Ghekiere, A., De Bourdeaudhuij, I., Deforche, B., Van De Weghe, N., & Van Cauwenberg, J. (2016). Which environmental factors most strongly influence a street's appeal for bicycle transport among adults? A conjoint study using manipulated photographs. *International Journal of Health Geographics*, 15(1). <https://doi.org/10.1186/s12942-016-0058-4>
- Miravet, D., Domènech, A., & Gutiérrez, A. (2021). What prompts tourists to become public transport users at their destination? The case of a Mediterranean city. *Travel behaviour and society*, 24, 10–21. <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2021.01.007>
- Münscher, R., Vetter, M., & Scheuerle, T. (2015). A Review and Taxonomy of Choice Architecture Techniques. *Journal of Behavioral Decision Making*, 29(5), 511–524. <https://doi.org/10.1002/bdm.1897>
- Nationaal Park Duinen van Texel (n.d.). Dark Sky Waddengebied. Retrieved 20-3-2023 from: <https://www.npduinenvantexel.nl/16049/over-het-park/dark-sky-in-waddengebied>
- Noori, N., Hoppe, T. & de Jong, M. (2020). Classifying Pathways for Smart City Development: Comparing Design, Governance and Implementation in Amsterdam, Barcelona, Dubai, and Abu Dhabi. *Sustainability*, 12(10), 1-26. doi:10.3390/su12104030
- Nunkoo, R., & Ramkissoon, H. (2010). Small island urban tourism: a residents' perspective. *Current Issues in Tourism*, 13(1), 37–60. <https://doi.org/10.1080/13683500802499414>
- Ouali, L. A. B., Graham, D. Y., Trompet, M., & Barron, A. R. (2020). Gender differences in the perception of safety in public transport. *Journal of the Royal Statistical Society*, 183(3), 737–769. <https://doi.org/10.1111/rssa.12558>

- Parry, I. W., & Bento, A. M. (2002). Estimating the Welfare Effect of Congestion Taxes: The Critical Importance of Other Distortions within the Transport System. *Journal of Urban Economics*, 51(2), 339–365. <https://doi.org/10.1006/juec.2001.2248>
- Paudel, J. (2021). Bus ridership and service reliability: The case of public transport in Western Massachusetts. *Transport Policy*, 100, 98–107. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.10.010>
- Pimentel, D., Lowry, M. B., Koglin, T. W., & Pimentel, R. W. (2020). Innovation in a Legal Vacuum: The Uncertain Legal Landscape for Shared Micro-Mobility. *Journal of Law and Mobility*, 2020, 17. <https://doi.org/10.36635/jlm.2020.innovation>
- Pira, M. L., Marcucci, E., & Gatta, V. (2021, juli 9). Roman holiday: Tourist heterogeneous preferences for walking path elements. *Research in Transport Economics*; Elsevier BV. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101106>
- Pourhashem, G., Malichova, E., & Kovacikova, T. (2021). The role of participation behavior and information in nudging citizens sustainable mobility behavior: a case study of Bratislava region. 2021 19th International Conference on Emerging ELearning Technologies and Applications (ICETA). <https://doi.org/10.1109/iceta54173.2021.9726681>
- Rathnayake, U. (2012). Paradox between Public Transport and Private Car as a Modal Choice in Policy Formulation. *Journal of Bangladesh Institute of Planners*, 2, 71–77. <https://doi.org/10.3329/jbip.v2i0.9568>
- Reeves, R. (2006). Tackling traffic. Council for National Parks.
- Richardson, T., Hjerpe, M., & Gullberg, A. (2010). Changing Frames of Mobility through Radical Policy Interventions? The Stockholm Congestion Tax. *International Planning Studies*, 15(1), 53–67. <https://doi.org/10.1080/13563471003765703>
- Riggs, W. (2016). Cargo bikes as a growth area for bicycle vs. auto trips: Exploring the potential for mode substitution behavior. *Transport Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 43, 48–55. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.09.017>
- Route.nl. (n.d.). Een rondje over Texel. Retrieved on 03-04-2023 via <https://www.route.nl/route?route-id=114655/een-rondje-over-texel>
- Russo, A., Adler, M. W., & Van Ommeren, J. (2022). Dedicated bus lanes, bus speed and traffic congestion in Rome. *Transport Research Part A-policy and Practice*, 160, 298–310. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.04.001>
- Saaty, T. L., & Kearns, K. P. (1985). *The Analytic Hierarchy Process*. Elsevier eBooks, 19–62. <https://doi.org/10.1016/b978-0-08-032599-6.50008-8>
- Selzer, S. (2021). Car-reduced neighborhoods as blueprints for the transition toward an environmentally friendly urban transport system? A comparison of narratives and mobility-related practices in two case studies. *Journal of Transport Geography*, 96, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103126>
- SHARE-North. (2021) Shared Mobility Should be part of every SUMP. Retrieved on 13-03-2023 from: <https://share-north.eu/the-guide/>
- Siren, A. K., & Hakamies-Blomqvist, L. (2005). Sense and sensibility. A narrative study of older women's car driving. *Transport Research Part F-traffic Psychology and Behaviour*, 8(3), 213–228. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.008>
- Sitalsing, S. (2022). De Volkskrant. Achter elke crisis schuilt een bestuurlijke clusterfuck. Retrieved on 12-03-2023 from: <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/achter-elke-crisis-schuilt-een-bestuurlijke-clusterfuck~bc21fda4/>
- Small, K. A., & Verhoef, E. T. (2007). *The Economics of Urban Transport*. Psychology Press.
- Smith, M. N., & Clarke, R. V. (2000). Crime and Public Transport. *Crime and Justice*, 27, 169–233. <https://doi.org/10.1086/652200>

- Somanathan, E., Sterner, T., Sugiyama, T., Chimanikire, D. P., Dubash, N. K., Essandoh-Yeddu, J. K., Fifita, S., Goulder, L. H., Jaffe, A. B., Labandeira, X., Managi, S., Mitchell, C., Montero, J., Teng, F., & Zyllicz, T. (2014). National and Sub-national Policies and Institutions. Cambridge University Press EBooks, 1141–1206. <https://doi.org/10.1017/cbo9781107415416.021>
- Soomauroo, Z., Blechinger, P., & Creutzig, F. (2020). Unique Opportunities of Island States to Transition to a Low-Carbon Mobility System. *Sustainability*, 12(4), 1435. <https://doi.org/10.3390/su12041435>
- SpiceLogic | Intuitive Windows Software since 2007. (n.d.). Copyright © 2007-2023. SpiceLogic Inc. All Rights Reserved. <https://www.spicelogic.com/>
- Stradling, S. G., Carreno, M., Rye, T., & Noble, A. F. (2007). Passenger perceptions and the ideal urban bus journey experience. *Transport Policy*, 14(4), 283–292. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.02.003>
- Surprenant-Legault, J., & Levinson, D. (2011). Introduction of Reserved Bus Lane. *Transport Research Record*, 2218(1), 10–18. <https://doi.org/10.3141/2218-02>
- Taylor, B. D., & Fink, C. (2013). Explaining transit ridership: What has the evidence shown? *Transport Letters: The International Journal of Transport Research*, 5(1), 15–26. <https://doi.org/10.1179/1942786712z.0000000003>
- TESO. (2022). TESO Vervoerscijfers. <https://www.kadotexel.nl/cijfers/teso-vervoerscijfers>
- Texel Monitor. (2022). VVV Texel. <https://www.kadotexel.nl/cijfers/monitor-texelbezoek>
- Texels Belang, PvdA pro Texel & Groen Links Texel. (2022). Bouwen aan vertrouwen, voor een sociaal en duurzaam Texel Coalitieakkoord van Texels Belang - PvdA pro Texel - Groenlinks Texel. Retrieved on 18-3-2023 via <https://www.texel.nl/wp-content/uploads/2022/06/Coalitieakkoord-2022-2026-Bouwen-aan-vertrouwen-voor-een-sociaal-en-duurzaam-Texel.pdf>
- Texlabs. (n.d). Retrieved on 15-02-2023 via <https://www.texlabs.nl>
- Thao, V. T., Von Arx, W., & Frölicher, J. (2020). Swiss Cooperation in the Travel and Tourism Sector: Long-term Relationships and Superior Performance. *Journal of Travel Research*, 59(6), 1044–1060. <https://doi.org/10.1177/0047287519871105>
- Tomaszewska, E. J., & Florea, A. (2018). Urban smart mobility in the scientific literature — bibliometric analysis. *Engineering Management in Production and Services*, 10(2), 41–56. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0010>
- Tormo-Lancero, M.T. et al. (2022). Development of a Roadmap for the Implementation of a Sustainable Mobility Action Plan in University Campus of Emerging Countries. *Frontiers in Sustainable Cities*, 3, 1-13. <https://doi.org/10.3389/frsc.2021.668185>
- Vafaei, N., Ribeiro, R. A., & Camarinha-Matos, L. M. (2016). Normalization Techniques for Multi-Criteria Decision Making: Analytical Hierarchy Process Case Study. Springer eBooks, 261–269. https://doi.org/10.1007/978-3-319-31165-4_26
- Vaidya, O. S., & Kumar, S. (2006). Analytic hierarchy process: An overview of applications. *European Journal of Operational Research*, 169(1), 1–29. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2004.04.028>
- Vedel, S. E., Jacobsen, J. B., & Skov-Petersen, H. (2017). Bicyclists' preferences for route characteristics and crowding in Copenhagen – A choice experiment study of commuters. *Transport Research Part A-policy and Practice*, 100, 53–64. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.006>
- VVV Texel. (n.d.a). Wist je dat over Texel? <https://www.texel.net/nl/over-texel/wist-je-dat-over-texel/>
- VVV Texel. (n.d.b). De favoriete fietsroutes van VVV Texel. Retrieved on 03-04-2023 via <https://www.texel.net/nl/zien-en-doen/sportief/fietsen/de-favoriete-fietsroutes-van-vvv-texel/>

- Welsh, B. C., & Farrington, D. P. (2009). Public Area CCTV and Crime Prevention: An Updated Systematic Review and Meta-Analysis. *Justice Quarterly*, 26(4), 716–745. <https://doi.org/10.1080/07418820802506206>
- Winkowska, J., Szpilko, D., & Pejić, S. (2019). Smart city concept in the light of the literature review. *Engineering Management in Production and Services*, 11(2), 70–86. <https://doi.org/10.2478/emj-2019-0012>
- Yaliniz, P., & Bilgiç, Ş. (2015). As a Sustainable Transport Issue Evaluation Of Dolmush Taxi Transition in Bursa Turkey. *National Research Council of Italy*. <https://doi.org/10.15224/978-1-63248-079-8-51>
- Yan, X., Levine, J. M., & Marans, R. W. (2019). The effectiveness of parking policies to reduce parking demand pressure and car use. *Transport Policy*, 73, 41–50. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.10.009>
- Yeong, D. J., Velasco-Hernandez, G., Barry, J. M., & Walsh, J. T. (2021). Sensor and Sensor Fusion Technology in Autonomous Vehicles: A Review. *Sensors*, 21(6), 2140. <https://doi.org/10.3390/s21062140>
- Zahedi, F. (1986). The Analytic Hierarchy Process—A Survey of the Method and its Applications. *Interfaces*, 16(4), 96–108.
- Zanella, A., Bui, N., Castellani, A., Vangelista, L., & Zorzi, M. (2014). Internet of Things for Smart Cities. *IEEE Internet of Things Journal*, 1(1), 22–32. <https://doi.org/10.1109/jiot.2014.2306328>
- Zhang, Y., Wang, L., Jiang, X., Zeng, Y., & Dai, Y. (2021). An efficient LiDAR-based localization method for self-driving cars in dynamic environments. *Robotica*, 40(1), 38–55. <https://doi.org/10.1017/s0263574721000369>