



Nuenen



Module 7 SMART Mobility

7.1 Inleiding

Modulaire opbouw Mobiliteitsbeleid Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot een Mobiliteitsvisie die vastgesteld is door de gemeenteraad. De visie krijgt een doorvertaling in zeven modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket.

Van Visie naar module SMART Mobility

SMART Mobility gaat over het inzetten van slimme nieuwe mobiliteitsoplossingen voor voertuigen, informatiedeling en communicatie. We willen anticiperen in het beleid op actuele trends en ontwikkelingen op dit vlak, vooral de autonoom rijdende auto krijgt een grote invloed. Deze module beschrijft hoe we omgaan met nieuwe ontwikkelingen. Als meer bekend is in het traject van de bereikbaarheidsagenda gaan we deze module actualiseren.

Verband met andere modules

SMART Mobility is een overkoepelend thema voor bijna alle modules, maar kent de sterkste verbanden met modules Gemotoriseerd Verkeer, Leefbaarheid en Openbaar Vervoer. Denk daarbij aan innovatieve oplossingen voor het meten en sturen van verkeer en slimme alternatieven voor (openbaar) vervoerswijze.



7.2 Waar staan we nu?

7.2.1 Huidige situatie

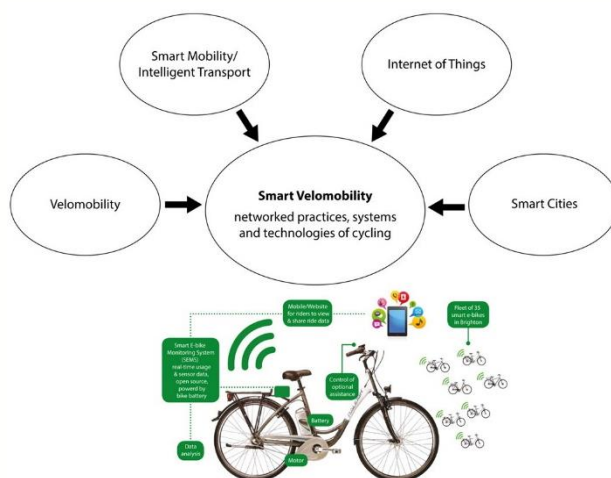
Op het gebied van mobiliteit zijn er diverse actuele (landelijke) trends en ontwikkelingen, die van invloed zijn op SMART Mobility. Wij zien dat de volgende trends en ontwikkelingen ook op Nuenen van invloed zijn:

- 1 Fietsen wordt belangrijker
- 2 Toename oudere verkeersdeelnemers
- 3 Slimmere auto's
- 4 Behoeftte aan traditioneel OV wordt minder
- 5 Mobiliteit op maat
- 6 Auto delen
- 7 Beleving wordt net zo belangrijk als reistijd
- 8 Online winkelen blijft groeien en logistiek verandert

Fietsen wordt belangrijker

Het gebruik van de fiets zit in de lift. Fietsen is goed voor het milieu, de gezondheid en de bereikbaarheid en is bovendien goedkoop. De fiets is daarmee een handig, flexibel en betaalbaar vervoermiddel op het (inter)stedelijk schaalniveau. Door de opkomst van de e-bike is er een alternatief ontstaan voor de auto en het openbaar vervoer voor verplaatsingsafstanden tot zeker 15 kilometer. Voor langere afstanden gaat de combinatie fiets-trein de concurrentie met de auto aan. De helft van de treinreizigers is al een 'trein-fietsers'. Dit aandeel gaat naar verwachting groeien.

SMART Mobility een duidelijk kader voor in ieder geval de auto, vrachtverkeer en openbaar vervoer. Echter, ook voor de fiets komen er steeds meer 'SMART' oplossingen en ondersteuning, denk aan innovatieve e-bike-deelfietsen, GPS technologie en waarschuwingssensoren.



figuur 1: de slimme fiets



Nuenen



Schonere en autonoom rijdende auto's

Elektrisch rijden is sterk in opmars, door deze schonere voertuigen verbetert de luchtkwaliteit en neemt geluidsoverlast af. Door technologische ontwikkelingen worden voertuigen ook steeds slimmer. Dit geldt voor alle vormen van vervoer: vrachtauto's, bussen, treinen, auto's en fietsen.

Het is een kwestie van tijd tot autonoom rijden volledig geïntegreerd is in de samenleving. Dit is zuiniger en voorkomt congestie. De verwachting is dat dit al binnen tien tot vijftien jaar doorgevoerd is. Tot die tijd blijven bestuurders in de auto verantwoordelijk voor hun verkeersgedrag. Pas op langere termijn wordt de wetgeving aangepast. In eerste instantie komt autonoom rijden alleen voor op autosnelwegen, daarna breidt het zich uit naar gebiedsontsluitingswegen en uiteindelijk naar overige wegen. Het is onduidelijk of, wanneer alle voertuigen autonoom en slim zijn, bijvoorbeeld wegen smaller kunnen of verkeerslichten kunnen vervallen. Het is daarom de komende tien tot vijftien jaar nog niet de taak van gemeenten om de traditionele infrastructuur op voorhand al aan te passen. Beproefde experimenten en ontwikkelingen gaan op termijn wel voor verbeteringen zorgen in leefbaarheid / congestievorming, omdat het mobiliteitssysteem steeds meer zelfregulerend wordt.

Behoeftte aan traditioneel OV wordt minder

Behoeftte aan traditioneel openbaar vervoer wordt minder. Een uitzondering hiervoor zijn hoogfrequente, hoogwaardige verbindingen zoals HOV. De vraag naar mobiliteit op maat (Mobility as a Service) wordt groter. Dit hangt samen met het feit dat autobezit steeds minder belangrijk wordt. De laatste jaren is bijvoorbeeld het concept autodelen al sterk ontwikkeld, deze ontwikkeling blijft groeien. Ook worden er steeds meer experimenten uitgevoerd met vraagafhankelijk vervoer. Een voorbeeld van zo'n ambitie is de integratie van doelgroepenvervoer met openbaar vervoer op afroep.

Beleving wordt net zo belangrijk als reistijd

Enkel in reistijd denken is een achterhaald concept. Het is nu al zo dat beleving van de reis steeds belangrijker wordt, slimmere auto's en technische ontwikkelingen ondersteunen dit. In de lijn van ontwikkeling van autonoom rijden is het goed te beseffen, dat beleving uiteindelijk net zo belangrijk wordt als reistijd.

Online winkelen blijft groeien en logistiek verandert

Het aandeel van online winkelen blijft steeds toenemen. Dit leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, ook in woongebieden, doordat pakketjes thuis bezorgd worden.



Nuenen



7.2.2 Bestaand beleid en onderzoeken

Geen lokaal beleid

De wereld van SMART Mobility verandert snel en is altijd in ontwikkeling. We verwachten dat, als gevolg van de ontwikkelingen in SMART Mobility, ons werk als lokale wegbeheerder verandert op terreinen als verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Lokaal hebben we nu nog geen beleid. We weten nog niet welke uitdagingen op het gebied SMART Mobility er precies op ons afkomen, over welke expertise we al beschikken en welke expertise we nodig hebben. Bovendien zit Nuenen in vele opzichten midden in de ontwikkelingen binnen Brainport, niet voor niets de slimste regio, met veel technologie en innovatie. Dat vraagt om een uitwerking in beleid.

Bereikbaarheidsagenda

SMART Mobility is een actueel onderwerp dat regionaal opgepikt wordt in het kader van de Bereikbaarheidsagenda. Het mobiliteitsprogramma SMARTwayZ.NL bestaat uit acht samenhangende deelopgaven in Noord-Brabant en Limburg, de Bereikbaarheidsagenda is daar één van. SMARTwayZ.NL richt zich op de Brabantcorridor (A58/A67 Breda-Venlo), inclusief het knooppunt Eindhoven, de A2 (Eindhoven – Weert), de N279 (Veghel – Asten) en het gebied Zuidoost-Brabant. Het mobiliteitsprogramma varieert van SMART Mobility oplossingen tot het verbreden van snelwegen en het aanpakken van aansluitingen en vervoersknooppunten.



figuur 2: logo Smartwayz.nl

Voor de gemeente Nuenen is de bereikbaarheidsagenda Zuidoost Brabant regionaal gezien het meest van invloed. Provincie Noord-Brabant en de gemeenten in regio Eindhoven hebben afgesproken samen te werken aan SMART Mobility. Dit vraagt om een standpunt van Nuenen. Ook in andere regio's speelt dit onderwerp.



Nuenen



De regio heeft afgesproken mobiliteitsbeleid in samenspraak met de triple helix (overheid, onderwijs en ondernemers) te ontwikkelen. *Living lab* en *social design* zijn hierin nieuwe begrippen. In de regio wordt de link gelegd met kennisinstituten, studenten en serviceproviders. De gemeenten nemen deel aan de triple helix en brengen hun plannen in als projecten. Individuele acties vanuit de gemeenten zijn niet in de Bereikbaarheidsagenda opgenomen. De maatregelen in de bereikbaarheidsagenda en dus ook een aantal van de Nuenense projecten zullen worden getoetst in de regionale kennisplatforms om te beoordelen of slimmere maatregelen mogelijk zijn. Dit wordt de 'landingsplaats' SMART Mobility genoemd.

Slimme mobiliteit doelgroepen

In regionaal verband speelt de gedachte om doelgroepen (leerlingen, hulpbehoevenden en ouderen) op slimme nieuwe manieren te vervoeren. Voorbeeld zijn projecten zoals AutoMaatje, wat in een aantal gemeenten in de regio al is geïntroduceerd. Met AutoMaatje vervoeren vrijwilligers hun minder mobiele plaatsgenoten tegen een geringe onkostenvergoeding.

In de regio kijkt men naar de mogelijkheden voor integratie met het openbaar vervoerssysteem en beoordeelt in hoeverre deze integratie mogelijk en wenselijk is. De gemeente Nuenen trekt hierin samen op met de andere regiogemeenten. Een actueel voorbeeld hiervan is Taxbus¹. Daarbij lijkt het technisch gezien best mogelijk om vervoer op maat en op afroep voor verschillende doelgroepen op te stellen. Dergelijke systemen zijn in het verleden niet tot wasdom gekomen. Ons standpunt is dat de provincie hier een overkoepelende, leidende rol moet behouden.

TAX<BUS[®]
Vervoer van deur tot deur

figuur 3: logo Taxbus

¹ Taxbus is vervoer van deur tot deur voor mensen met een Wmo vervoersindicatie of voor mensen van 75+. De Taxbus vervoert mensen op een eenvoudige manier binnen de regio naar onder andere familie, vrienden of kennissen, maar ook naar bijvoorbeeld het winkelcentrum. De Taxbus is bedoeld voor sociaal recreatieve doeleinden en te gebruiken op elk gewenst moment.



Nuenen



7.3 Nieuw beleid

7.3.1 Volgend beleid

De gemeente Nuenen volgt de technische SMART Mobility-oplossingen en werkt mee als dat mogelijk en wenselijk is. We geloven dat deze ontwikkelingen op termijn kunnen bijdragen aan het realiseren van de Nuenense beleidsdoelen. We zijn echter niet leidend in de regio, aansluiten op regionale ontwikkelingen heeft onze voorkeur. Waar mogelijk verlenen wij medewerking aan initiatieven op Nuenens grondgebied en stimuleringsprojecten die voor Nuenen relevant zijn. Ons streven is om minder probleem veroorzakend verkeer door de kernen en woonwijken af te wikkelen en dat verkeer beter gebruik te maken van de bedoelde routes.

7.3.2 Basis op orde en beschikbaar stellen data

We zorgen voor goede en veilige infrastructuur, voorzien van slimme verkeerslichten om de ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Als gemeente stimuleren we externe partijen om mee te denken in oplossingen en faciliteiten te bieden. Om dit mogelijk te maken zorgen wij voor de ontsluiting van mobiliteitsdata, die alleen vanuit de overheid beschikbaar is. In Nuenen is dat op dit moment data van locaties en periodes van wegafsluitingen bij wegwerkzaamheden. Daarnaast stellen we informatie over verkeerstellingen, parkeerlocaties en fietsenstallingen beschikbaar. We blijven deze informatie beschikbaar stellen.

7.3.3 Slimme alternatieve mobiliteitsoplossingen

Voorals in de kleine kernen zien we een maatschappelijke functie voor het openbaar vervoer. De dorps- en wijkraden hechten veel waarde aan de (buurt)buslijnen en zien mogelijkheden voor uitbreiding. Als nieuwe buurtbuslijnen niet mogelijk zijn, of wanneer de bestaande pilot onverhoopt mocht sneuvelen, zijn er in de regio nieuwe concepten in ontwikkeling. Ook de provincie werkt hier aan mee. Als gemeente staan we open voor nieuwe (smart) initiatieven, als deze het systeem ten goede komen.

De technologische ontwikkelingen maken het mogelijk kleinschalig openbaar vervoer aan te bieden op slimme (smart) wijze. In het kader van SMART Mobility worden in de regio onder de noemer 'Mobility as a Service (MaaS) nieuwe mobiliteitssystemen ontwikkeld.



Nuenen



Mobility as a Service staat voor een transitie in mobiliteit, waarbij de consument mobiliteit inkoopt, in plaats van te investeren in transportmiddelen. Een essentiële verandering hierin is het concept van denken in zogenaamde 'service levels'. Nieuwe services gaan een combinatie vormen tussen openbaar vervoer, vraag gestuurd vervoer en privé voertuigen. Intelligente transport systemen (ITS) zijn een belangrijk onderdeel van Mobility as a Service, door alle elementen van multimodaal transport te koppelen: dus reizigers, goederen, voertuigen, informatie en communicatie technologie, infrastructuur, etc. Als Nuenen willen we graag aanhaken bij MaaS als de ontwikkeling passend is voor Nuenen.



figuur 4: MaaS, een combinatie tussen de verschillende vormen van openbaar-, privé- en vraag gestuurd vervoer

Indien (burger)initiatieven zich aandienen dan denkt de gemeente mee, uiteraard in regionaal verband. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de wens van Nederwetten voor een openbare liftplek tussen Nuenen en Eindhoven ter verbetering van de ontsluiting van de Soeterbeekseweg. Wanneer een en ander concreet wordt, zijn we om mee te denken met dit burgerinitiatief. Ook het idee om elektrische laadpalen te plaatsen voor een systeem van deelauto's kan op een positieve grondhouding rekenen. Want van dergelijke semi-openbare systemen verwachten we veel in de toekomst.

We denken verder aan het stimuleren van carpoolen en het aanbieden van informatiediensten (apps, websites) om de overstap naar alternatieve vervoerswijzen te promoten. In de regio werken we samen met onze partners om dit mogelijk te maken.



Nuenen



7.3.4 Volgen ontwikkelingen voor belangrijke opgaven

Op dit moment zijn er drie opgaven waarin SMART Mobility toepassingen een toevoeging kunnen hebben bij het bereiken van de gestelde doelen. Het betreft:

- 1 Meewerken aan regionale aanpak luchtkwaliteit door SMART Mobility (zie module 2 leefbaarheid, paragraaf 2.3), onder andere met behulp van regionale subsidie. Onze kennis en data delen we met de regio.
- 2 Smits van Oyenlaan en omgeving: netwerk verkeersmanagement op basis van snelheden en leefbaarheidswaarden, waaronder SMART Mobility (C-ITS - Talking Traffic), zie ook module 1 Gemotoriseerd verkeer, paragraaf 1.4.2.
- 3 Buurtbus Nederwetten en Gerwen of eventueel vraagafhankelijk alternatief (Mobility as a Service (MaaS)).

7.3.5 Nuenense projecten in de landingsplaats SMART Mobility

In de regionale landingsplaats 'SMART Mobility' kunnen gemeenten een uitvraag doen aan dit regionale loket voor slimmere invulling van bepaalde maatregelen. Voor Nuenen zijn dit de bovengenoemde maatregelen. Voor de werkwijze van de regionale landingsplaats stelt de regio nog richtlijnen op.

7.3.6 Aansluiten bij trends en ontwikkelingen mobiliteit

Als Nuenen herkennen we de belangrijkste trends en ontwikkelingen. Als gemeenten volgen we de bijhorende technologische SMART Mobility ontwikkelingen en werken we regionaal mee aan het stimuleren van daarvan. Voor de volgende trends en ontwikkelingen zien wij de volgende Nuenense speerpunten:

- Fietsen wordt belangrijker: als gemeente zetten we beperkt in op stimulering campagnes, snelfietsroutes en herkenbaarheid (bewegwijzering, materiaalgebruik) en verkeersveiligheid (fietsnetwerk op orde). We zetten meer in op het completeren en veilig maken van de infrastructuur, dus fietspaden en -oversteken. Daarnaast zien we kansen in de werkgeversaanpak en het sturen op arbeidsvoorwaarden bij bedrijven. Hierbij liften we mee met regionale ontwikkelingen.
- Toename oudere verkeersdeelnemers: Als gemeente zorgen we voor wegontwerpen die zijn toegespitst op de gebruikers van de infrastructuur en bieden we vervoer op maat.



Nuenen



- Slimmere auto's: We willen sturen in ons beleid op verkeers- en omgevingswaarden, gerelateerd aan omgevingswet lucht, geluid en verkeersveiligheid. Dat doen we door, daar waar nodig, de maximum snelheid aan te passen. Wellicht in de toekomst de maximale verkeersintensiteit, maar dat is nu nog niet juridisch afdwingbaar. We zijn bereid om te anticiperen op slimme voertuigen door in de toekomst het wegontwerp aan te passen. Behoeftte aan traditioneel OV wordt minder, mobiliteit op maat en autodelen: Als gemeente staan we open voor experimenten en willen we beproefde concepten aanbieden, denk aan MaaS varianten en innovatief doelgroepenvervoer.
- Online winkelen blijft groeien en logistiek verandert: Het gevolg is overlast door vrachtverkeer en bezorgdiensten. De markt vraagt om een flexibele overheid en een goede infrastructuur. We verwachten overigens nog niet dat de toename van bezorgdiensten zorgt voor een afname van de traditionele bevoorrading van winkels in centra. We zien het als onze rol om logistieke concentratie locaties te benoemen en hierin met bestemmingsplannen te sturen. Pick-ups points situeren we buiten het centrum, bij voorkeur op industrieterreinen.

De trend 'beleving wordt net zo belangrijk als reistijd' is voor ons geen speerpunt. Het zijn vooral de faciliteiten die de beleving van reistijd al dan niet sterken, zoals comfort, uitstraling, zitplaatsen, wifi etc. Als gemeente hebben wij daar geen directe invloed op.

7.3.7 Tweejaarlijkse slimmer maken van de maatregelen

Aangezien de ontwikkelingen op gebied van SMART Mobility snel gaan, willen we deze module SMART Mobility, in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Nuenen, regelmatig actualiseren. We pinnen ons dus niet vast aan star beleid, maar we gaan elke twee jaar, aan het begin en halverwege elke bestuursperiode een update van trends en ontwikkelingen doorvoeren. We bekijken of onze maatregelen uit de modules slimmer kunnen en of er ontwikkelingen zijn waardoor we op een andere manier invulling kunnen geven aan onze mobiliteitsvisie.



Nuenen



7.4 Beleidskeuzes

Binnen het thema SMART Mobility maken we de volgende beleidskeuzes:

- Daar waar mogelijk anticiperen op slimme alternatieve mobiliteitsoplossingen (SMART Mobility), we hebben geen leidende rol.
- We zetten in op de Nuenense speerpunten als onderdeel van de landelijke trends en ontwikkelingen in mobiliteit en sluiten aan als er kansen zijn voor onze projecten.
- We zien een belangrijke meerwaarde voor SMART Mobility in de volgende projecten, deze projecten leggen we voor aan de landingsplaats:
 - Aanpak luchtkwaliteit
 - Netwerk verkeersmanagement Smits van Oyenlaan en omgeving (C-ITS - Talking Traffic)
 - Mobility as a Service (MaaS) in een vraagafhankelijk alternatief Buurtbus Nederwetten en Gerwen
- We accepteren dat het onderwerp zich niet leent voor star beleid, en kiezen daarom voor een tweejaarlijkse update van het beleid in de werkgroep mobiliteit Nuenen (slimmer maken maatregelen).

7.5 Acties en maatregelen

De gemaakte beleidskeuzes vertalen zich in onderstaande acties en maatregelen:

- Meewerken aan regionale aanpak luchtkwaliteit m.b.v. SMART Mobility en het beschikbaar stellen van kennis en data voor de regio.
- Aansluiten bij regionale netwerk verkeersmanagement (C-ITS - Talking Traffic) t.b.v. verkeersbeheersing Smits van Oyenlaan en omgeving.
- Volgen ontwikkelingen Mobility as a Service (MaaS) als eventueel alternatief voor buurtbus Nederwetten en Gerwen. We denken daarbij bijvoorbeeld aan een initiatief zoals Taxbus.
- Voorleggen Nuenense relevante maatregelen aan de landingsplaats SMART Mobility.
- Tweejaarlijkse update van de module SMART Mobility in samenwerking met de werkgroep Mobiliteit Nuenen.