

Ga naar: menti.com
Mentimeter code : 2284 8131



Mentimeter





Kennislab mobiliteitstransitie

KENNISLAB

Wie?

- Brainport Bereikbaar en SmartwayZ.NL
- TU/e en Buas

Waarom?

- Enorme opgave: bereikbaarheid en leefbaarheid
- Bundelen krachten in kennis en praktijk

Hoe?

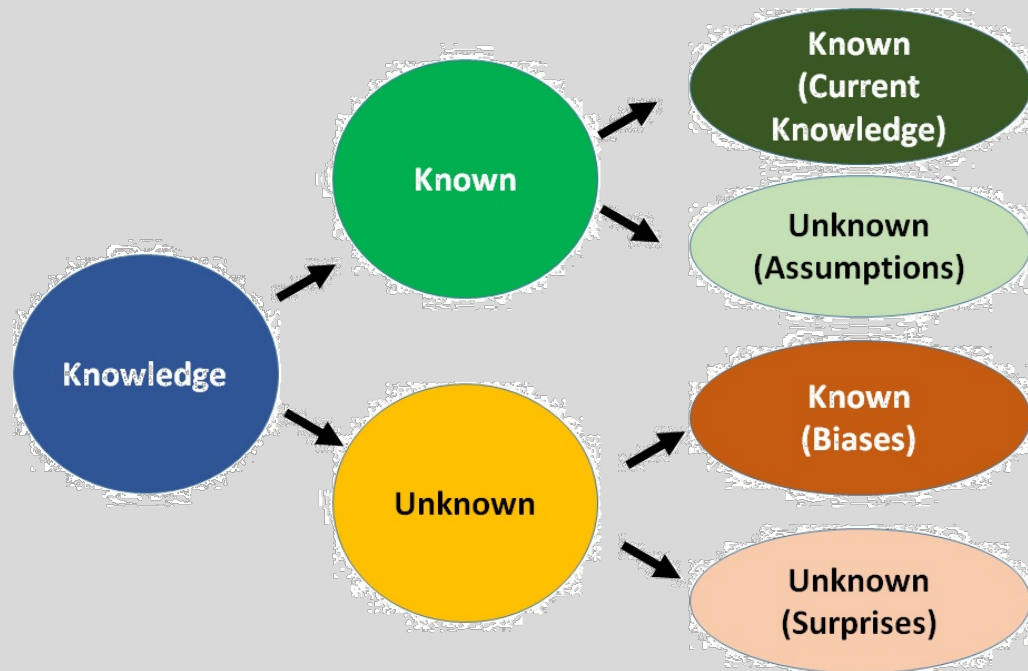
- Lerende aanpak
- Delen kennis en vraagstukken

Wat?

- Kennisontwikkeling en toepassing
- Vertaling van data naar **inzicht**
- **Handvaten** voor effectieve interventies
- Opmaat naar **kennislab 2.0**



Source:



DOEL:

1. Kennis delen en bediscussieren
2. Duiden van inzichten en betekenis mobiliteitstransitie
3. Gezamenlijke blik op toekomst en samenwerking

PROGRAMMA

15:00 Welkom & Introductie

15:05 Beleid in transitie

- Interactief: wat weten we (niet)?
- De mobiliteitstransitie in mobiliteitsbeleid
- Q&A en discussie

15:40 De status quo: mobiliteitstransities in de praktijk

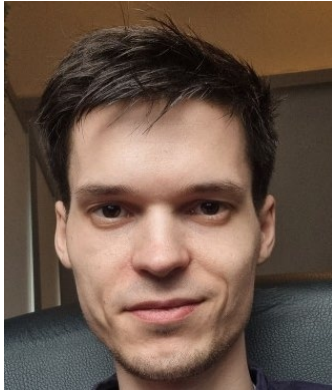
- Interactief: welke trends verwachten we?
- Transitie in verplaatsingsgedrag
- Q&A en discussie

16:15 Potentie voor mobiliteitstransitie Brainportregio

16:40 Blik op de toekomst

17:00 Afsluiting en borrel

HET TRANSITIE TEAM



Tom Rous

TU/e



Dena Kasraian

TU/e



Pieter van Wesemael

TU/e



Hossein Dashtestaninejad

BUAS



Paul van de Coevering

BUAS



Koen van Neerven

Brainport bereikbaar

1. BELEID IN TRANSITIE

Wie / Wat?

- 21 gemeenten in de MRE
- **Best passende** mobiliteitsdocument
- Regionale strategieën

Waarop beoordeeld?

- **6** hoofdthema's, **18** subthema's
- **Definitie mobiliteitstransitie**
- **Mobiliteitsvisie**
- (Urgentie, doelen en monitoring)
- (Quotes en interventies)



Ga naar: menti.com
Mentimeter code : 2284 8131



Mentimeter

BELEID IN TRANSITIE

1. Wat betekent de mobiliteitstransitie voor jou?
2. Veel organisaties (overheid, bedrijf of anders) hebben een **actief beleid** om bij te dragen aan de **mobiliteitstransitie**. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen voor het **beleid** binnen **jouw** organisatie? Het beleid:
 - draagt **effectief** bij aan de mobiliteitstransitie
 - heeft duidelijke **data** gedreven **doelstellingen** en **KPI's**
 - is **afgestemd** met **mobilitieitsbeleid** van **andere organisaties** in de regio



BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, DEFINITIES

Voorbeeld Bergeijk:

"...de fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit en maatwerkoplossingen een goed **alternatief zijn voor het autogebruik** (...) Als Bergeijk bieden we burgers de mogelijkheid om zich op een **veilige** en **duurzame** manier te verplaatsen. **Gedragsverandering** van de weggebruiker dient plaats te vinden. (...) Gedragsverandering van weggebruikers draagt daarmee bij aan de **leefbaarheid** en **verkeersveiligheid** van onze gemeente."

Voorbeeld Helmond:

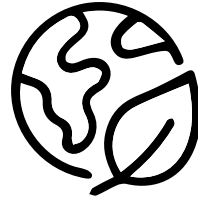
"Het inwisselen van oude patronen en gebruiken in ons verplaatsingsgedrag om de balans tussen mobiliteit en kwaliteit van de leefomgeving te herstellen"

BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, THEMAS



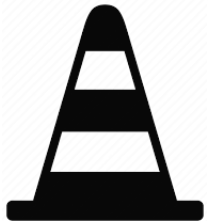
Alternatieve transportopties

- Openbaar vervoer
- Actieve mobiliteit
- Deelmobiliteit



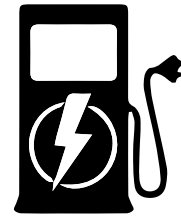
Duurzaamheid

- Vermindering uitstoot van gassen
- Electrificatie
- Groene energiebronnen



Verkeersveiligheid

- Snelheidsverlaging
- Veilige schoolroutes
- Gedragsverandering (educatie)



Verandering in infrastructuur

- Mobiliteitshubs
- Ruimte efficiëntie
- Nieuwe voorzieningen (laadpalen)



Leefbaarheid

- Luchtkwaliteit
- Geluidsoverlast
- Toegang tot groen



Inclusiviteit

- Betaalbaarheid
- Verbetering voor mindervalide
- Sneller vervoer

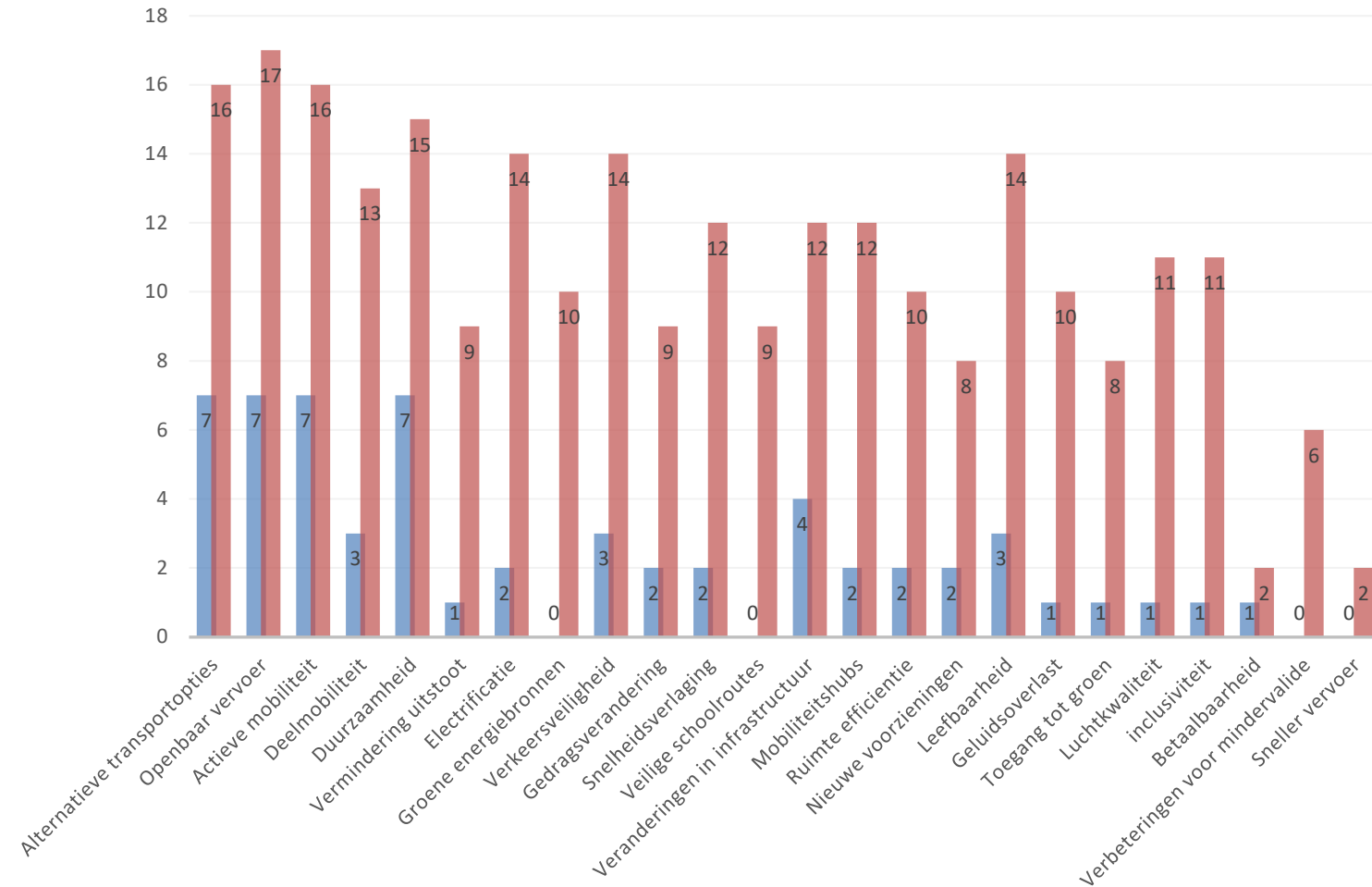
BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, THEMAS

	aantal documenten		percentage	
	in definitie	in document	in definitie	in document
Alternatieve transportopties	7	16	33.33%	76.19%
Openbaar vervoer	7	17	33.33%	80.95%
Actieve mobiliteit	7	16	33.33%	76.19%
Deelmobiliteit	3	13	14.29%	61.90%
Duurzaamheid	7	15	33.33%	71.43%
Vermindering uitstoot	1	9	4.76%	42.86%
Electrificatie	2	14	9.52%	66.67%
Groene energiebronnen	0	10	0.00%	47.62%
Verkeersveiligheid	3	14	14.29%	66.67%
Gedragsverandering	2	9	9.52%	42.86%
Snelheidsverlaging	2	12	9.52%	57.14%
Veilige schoolroutes	0	9	0.00%	42.86%
Veranderingen in infrastructuur	4	12	19.05%	57.14%
Mobiliteitshubs	2	12	9.52%	57.14%
Ruimte efficiëntie	2	10	9.52%	47.62%
Nieuwe voorzieningen	2	8	9.52%	38.10%
Leefbaarheid	3	14	14.29%	66.67%
Geluidsoverlast	1	10	4.76%	47.62%
Toegang tot groen	1	8	4.76%	38.10%
Luchtkwaliteit	1	11	4.76%	52.38%
inclusiviteit	1	11	4.76%	52.38%
Betaalbaarheid	1	2	4.76%	9.52%
Verbeteringen voor mindervalide	0	6	0.00%	28.57%
Sneller vervoer	0	2	0.00%	9.52%

Uitkomsten:

- **Definities** ontbreken soms helemaal, of zijn niet alomvattend.
- De hoofdthema's zijn redelijk goed opgenomen in de documenten, maar de **subthema's** vaak wat minder
- Het thema **inclusiviteit** is veruit het minst opgenomen in beleidsdocumenten
- Het gaat het vaakst gewoon nog over **openbaar vervoer en actieve mobiliteit**

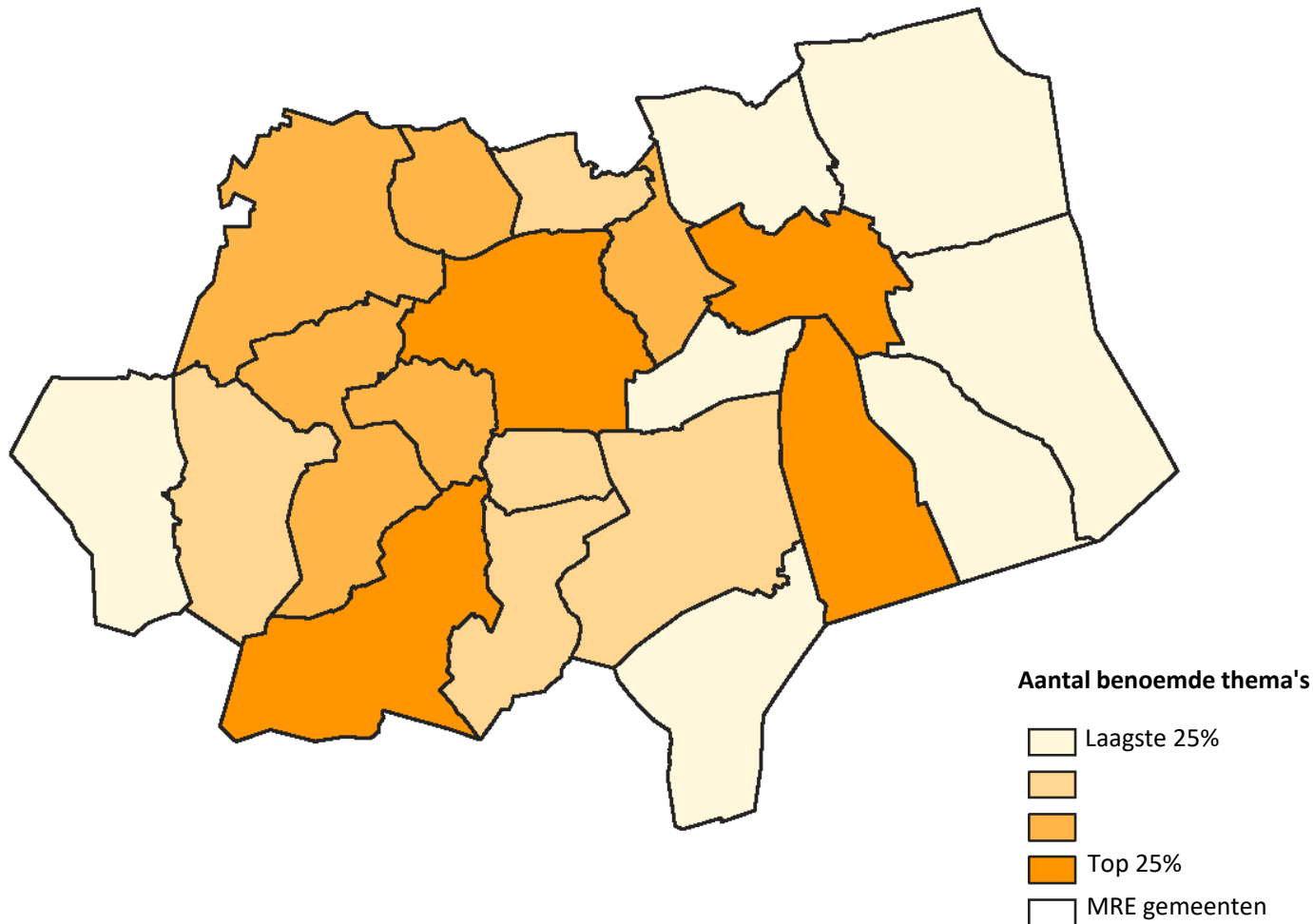
BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, THEMAS



Uitkomsten:

- **Definities** ontbreken soms helemaal, of zijn niet alomvattend.
- De hoofdthema's zijn redelijk goed opgenomen in de documenten, maar de **subthema's** vaak wat minder
- Het thema **inclusiviteit** is veruit het minst opgenomen in beleidsdocumenten
- Het gaat het vaakst gewoon nog over **openbaar vervoer en actieve mobiliteit**

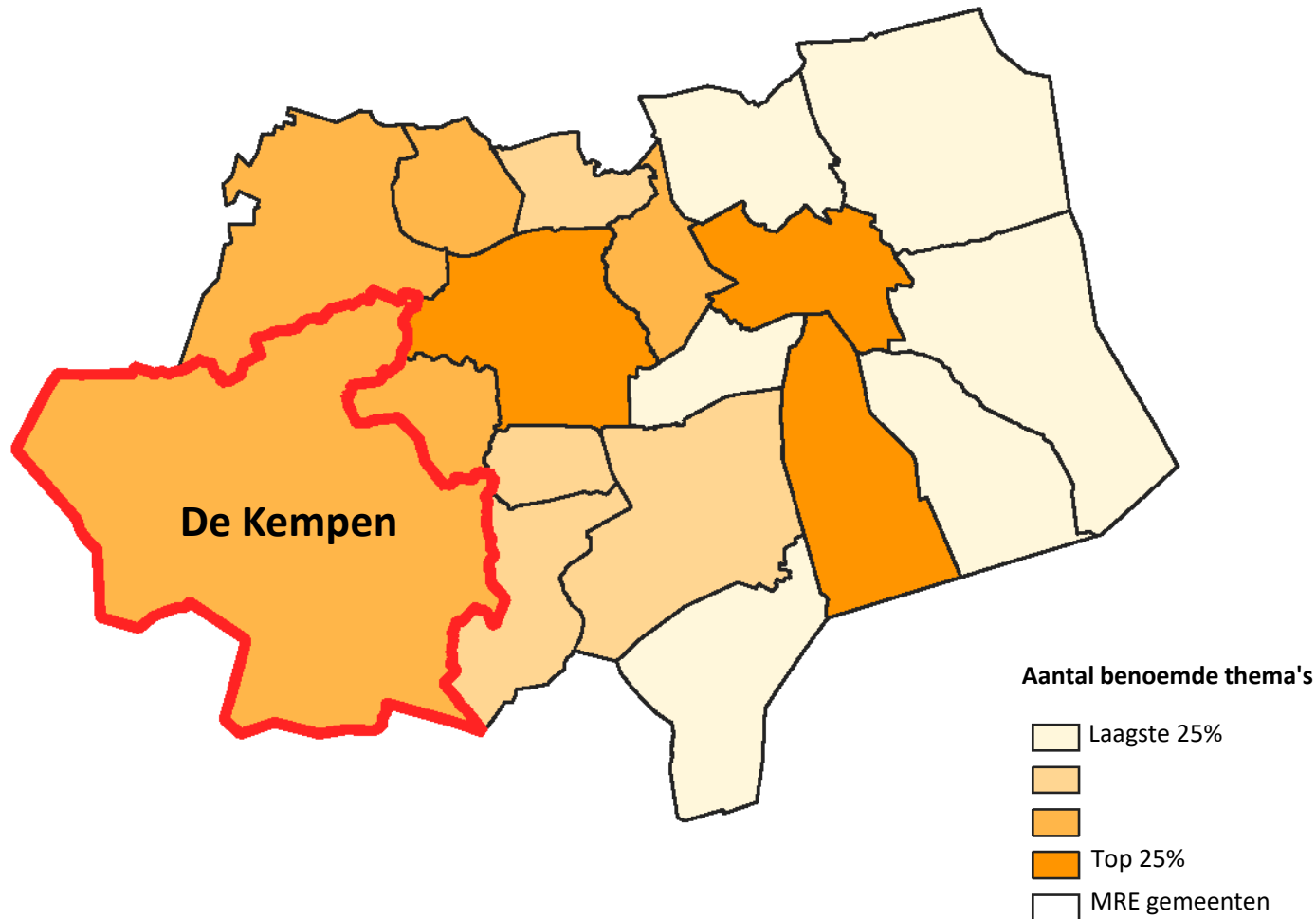
BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, RUIMTELIJK OVERZICHT



Uitkomsten:

- Logischerwijs "scoren" de **grotere gemeentes** beter met een uitgebreider mobiliteitsplan
- Sommige gemeentes hadden simpelweg niet een uitgebreid mobiliteitsdocument, en vielen terug op de **regionale** of sub-regionale strategie

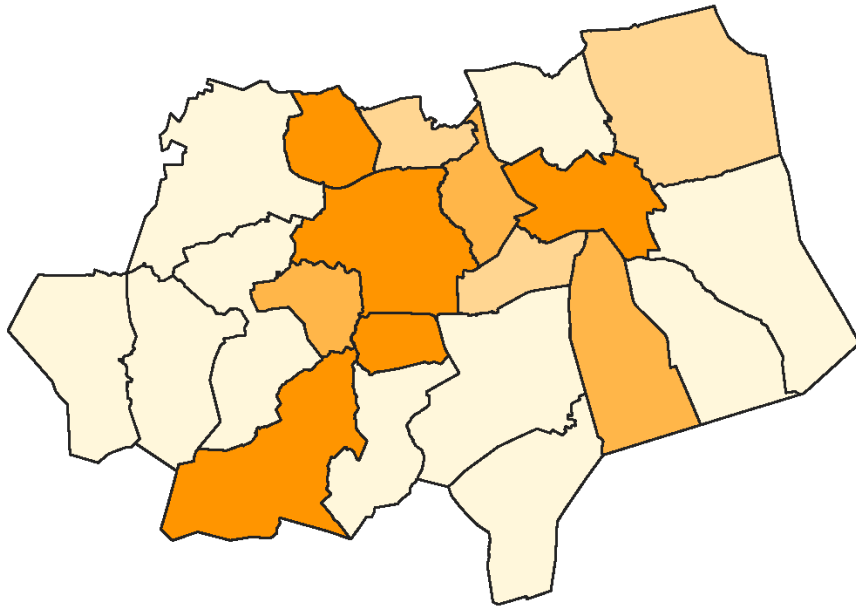
BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, RUIMTELIJK OVERZICHT



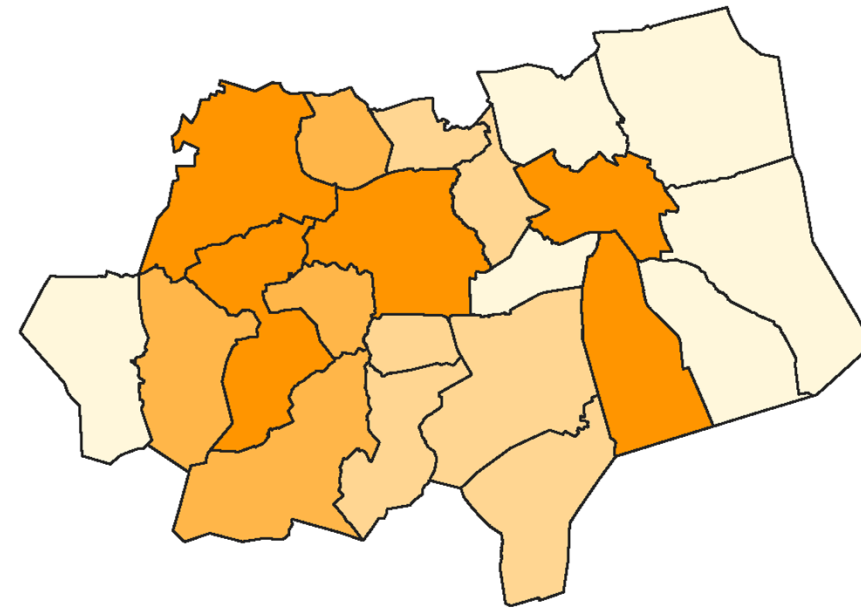
Uitkomsten:

- Logischerwijs "scoren" de **grotere gemeentes** beter met een uitgebreider mobiliteitsplan
- Sommige gemeentes hadden simpelweg niet een uitgebreid mobiliteitsdocument, en vielen terug op de **regionale** of sub-regionale strategie
- De regionale strategie van **de Kempen** biedt wat extra ondersteuning in het westelijke deel

BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, RUIMTELIJK OVERZICHT



**In definitie
mobiliteitstransitie**



Overig in document

Aantal benoemde thema's

Laagste 25%

Top 25%

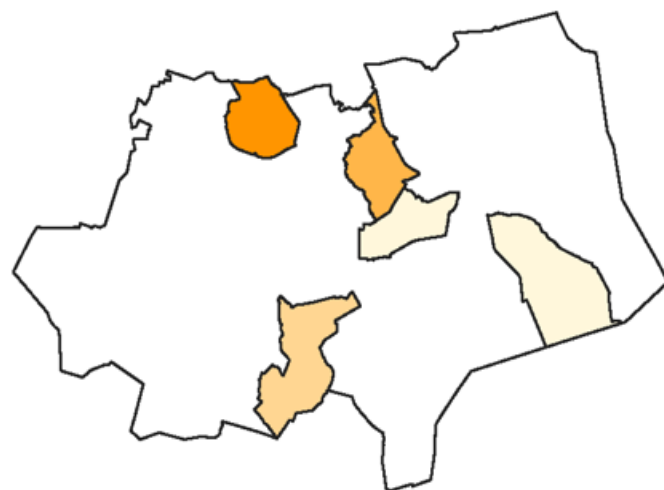
MRE gemeenten

Wanneer er gekeken wordt naar de score van **definitie alleen**, wordt het verschil tussen gemeentes alleen maar groter, met een uitblinker daargelaten. Overig in document scoort het oostelijke deel van de MRE vooral aanzienlijk lager.

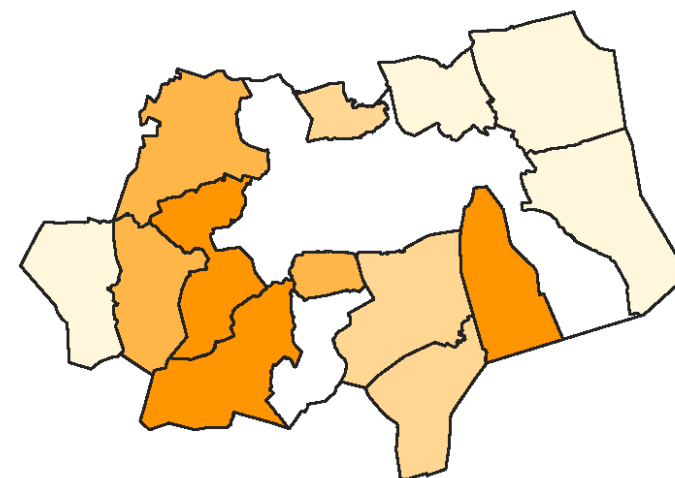
BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, RUIMTELIJK OVERZICHT



Stedelijkheid 1 en 2



Stedelijkheid 3



Stedelijkheid 4 en 5

Aantal benoemde thema's

Laagste 25%

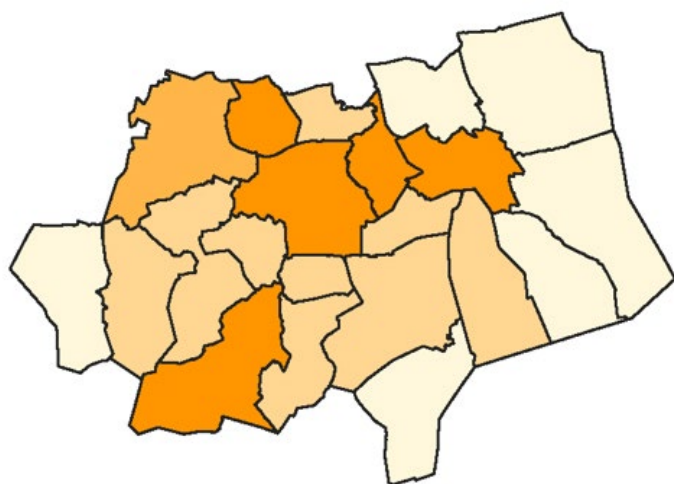


Top 25%

MRE gemeenten

Ook wanneer gekeken wordt binnen **stedelijkheidsklassen** blijven er redelijk grote verschillen.

BELEIDSANALYSE MRE GEMEENTEN, RUIMTELIJK OVERZICHT



Nieuwe infrastructuur



Leefbaarheid



Inclusiviteit

Aantal benoemde thema's

Laagste 25%

Top 25%

MRE gemeenten

Binnen de **subthema's** zijn er ook duidelijke verschillen. Zo zijn er duidelijk regionale clusteringen te zien als het gaat om **leefbaarheid en inclusiviteit**.

BELEIDSANALYSE TERUGKERENDE THEMA'S

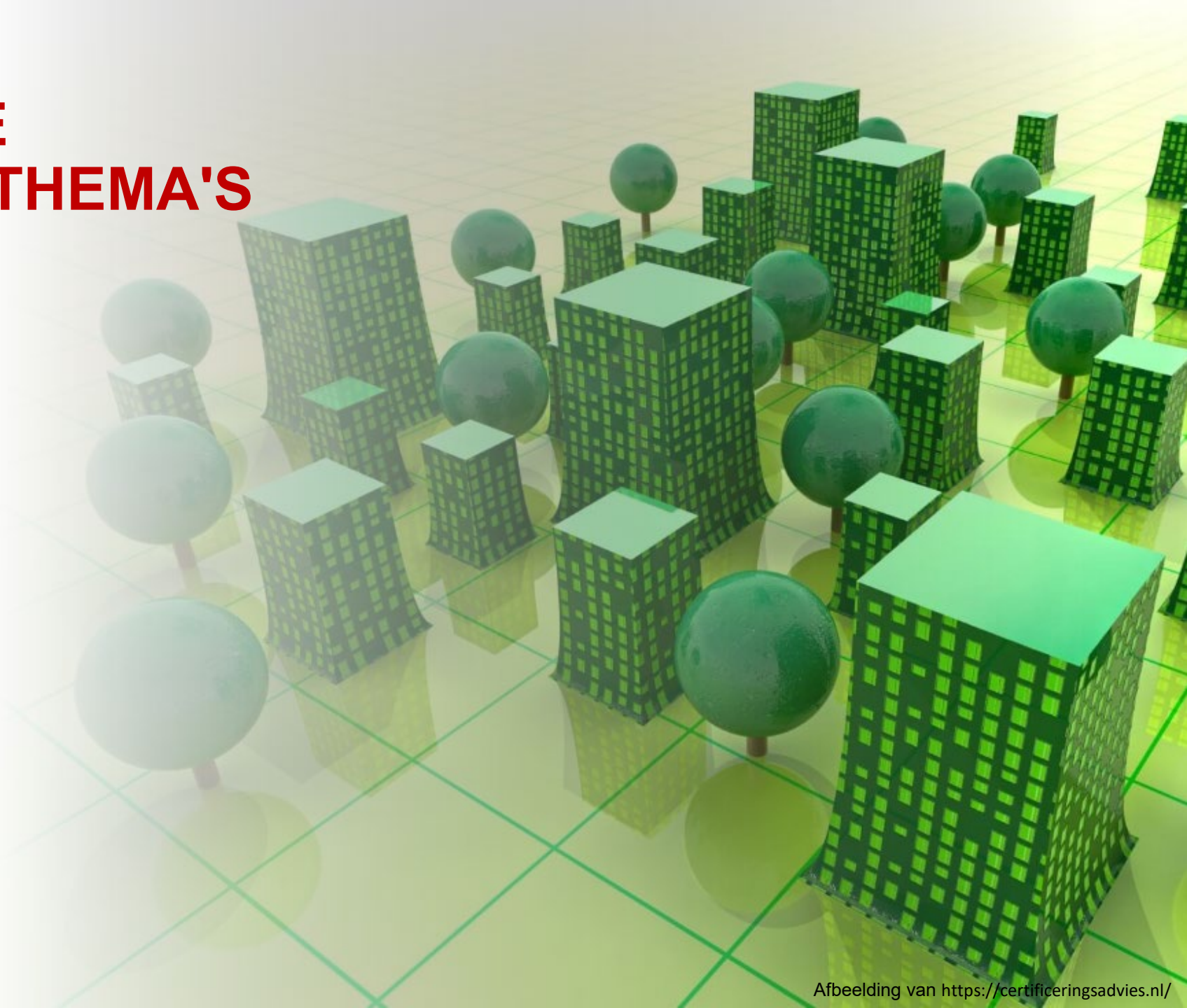
Duurzaamheid

- De **mobilitéitstransitie** wordt vaak gecombineerd met thema's als groenere energiebronnen, **vermindering uitstoot**, opkomst elektrische voertuigen, of de **energietransitie**

Leefbaarheid en veiligheid

- Aan de andere kant gaat het vaak ook over praktische dingen. **Veiligere** wegen, langzamer verkeer, een **fijnere leefomgeving**. **Verplaatsingsgedrag** heeft hier echter zeker wel invloed op.

Verplaatsingsgedrag kunnen wij onderzoeken met onze dataset.



BELEIDSANALYSE – TERUGKERENDE THEMA'S VERPLAATSINGSGEDRAG

- Het verlagen van het aandeel **auto's op de korte afstand**, of ritten onder de 7,5km. Is dit een trend die we terugzien over de afgelopen jaren?
- Er is veel aandacht voor **multimodaliteit** en het faciliteren hiervan met **mobiliteitshubs of deelmobiliteit**, maar is dit effectief?
- De opkomst van de **E-bike** wordt gezien als een mogelijkheid om meer **fietsverkeer te realiseren op de middenafstand**, of 7,5 tot 15km. Zien we dit ook gebeuren?



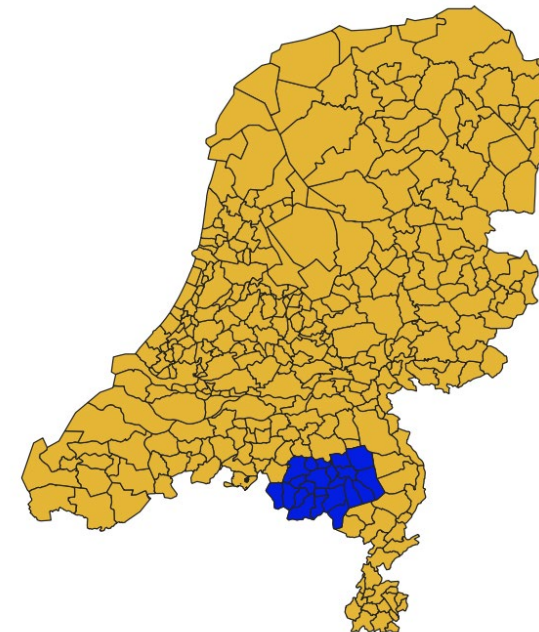
Discussie:

- Herkenbaar beeld?
- Regionale afstemming?
- Ambities voor de toekomst?
- ...



2. TRANSITIES IN DE PRAKTIJK

- Landelijk verplaatsingsonderzoeken OViN/ODiN (CBS, 2010-2022)
- MRE regio: ongeveer 2000 respondenten op jaarbasis



Ga naar: menti.com
Mentimeter code : 2284 8131



Mentimeter

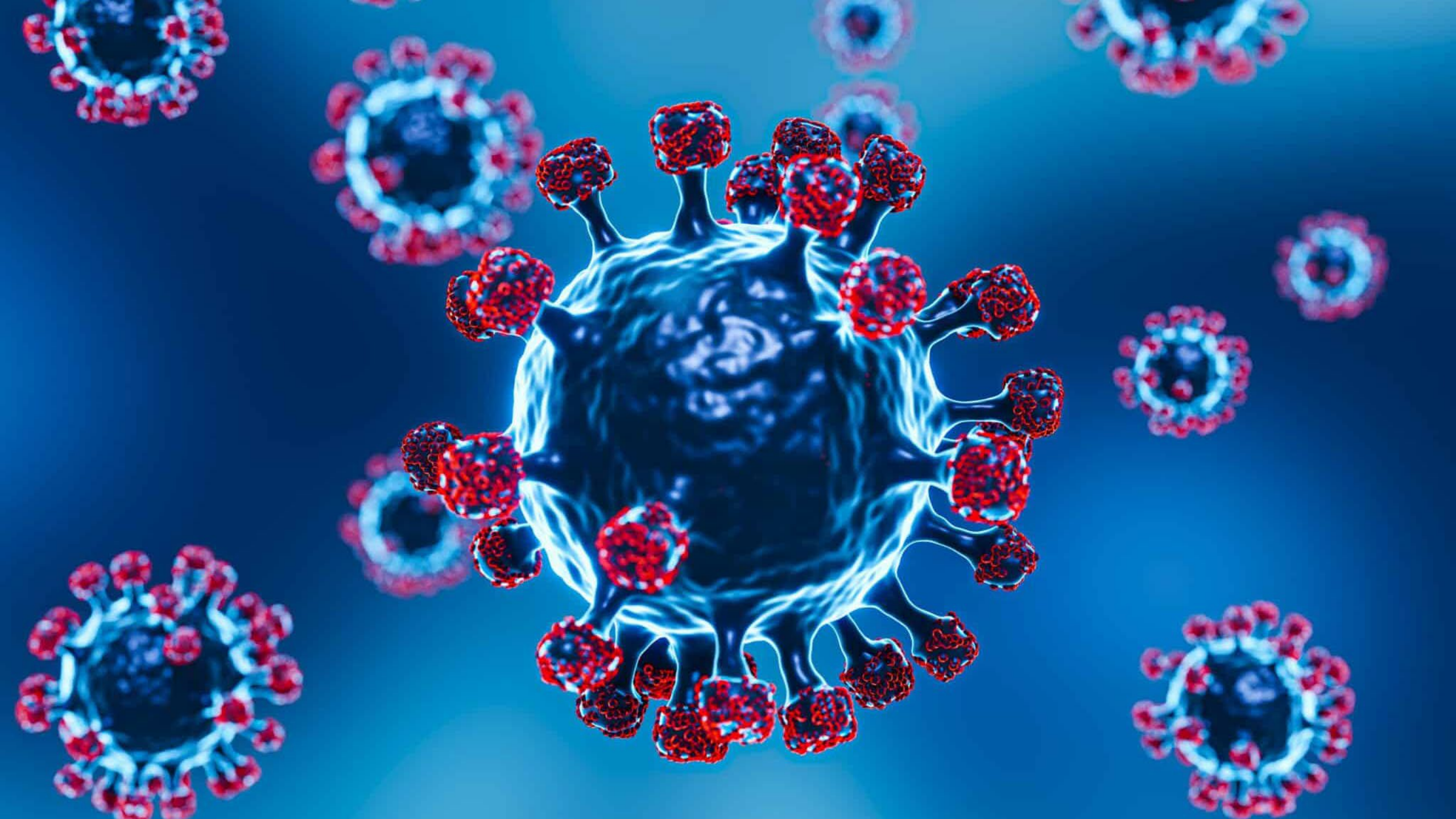
2. TRANSITIE IN DE PRAKTIJK (2010-2022)

1. In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen over de effecten van het **regionale mobiliteitsbeleid**?

Door het beleid:

- Zijn **korte autoritten** afgenomen
- Is het aandeel **multimodale verplaatsingen** toegenomen
- Gebruiken mensen op (middel)lange afstand vaker de (e-)bike van en naar het werk

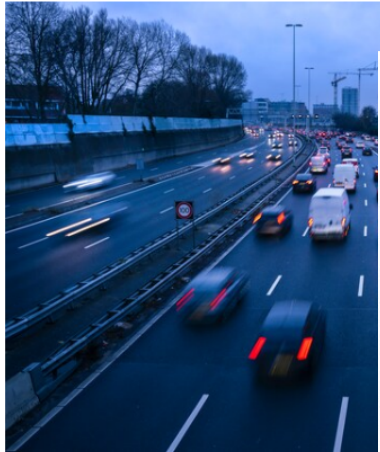




De files zijn weer langer dan voor corona door kantoordagen op dinsdag en donderdag plus groot onderhoud

Automobilisten staan weer langer in de file dan voor de coronapandemie. Thuiswerken biedt geen soelaas meer. Drie redenen waarom het zo druk is op de weg. 'Iedereen reist op hetzelfde moment.'

Fabienne Meijer 5 december 2023, 00:01



Druk verkeer maandagavond op de A12 bij Den Haag



▲ File op de A10 tijdens de avondspits. © ANP

Aantal auto's in Nederland stijgt in razend tempo, files worden even snel langer en zwaarder

Het aantal auto's in Nederland stijgt in razend tempo, afgelopen jaar met 180.000 stuks tot 9,4 miljoen personenauto's. Files worden even snel langer en zwaarder.

EFFECTEN VAN COVID

2023 (ANWB/CBS)


- Files zijn weer terug
- Toename van **0.6 mln** auto's sinds 2019
- Wagenpark 9,4 miljoen, **meer dan 1 per huishouden**

2022 (ODiN)

- Totaal aantal verplaatsingen per persoon weer op pre-corona niveau
- Minder OV en auto
- Meer lopen (met name korte afstanden en vrije tijd)
- Aandeel fiets met name op middellange afstand gegroeid

 -10%

 -1%

 +37%

 -23%

 -37%

0%

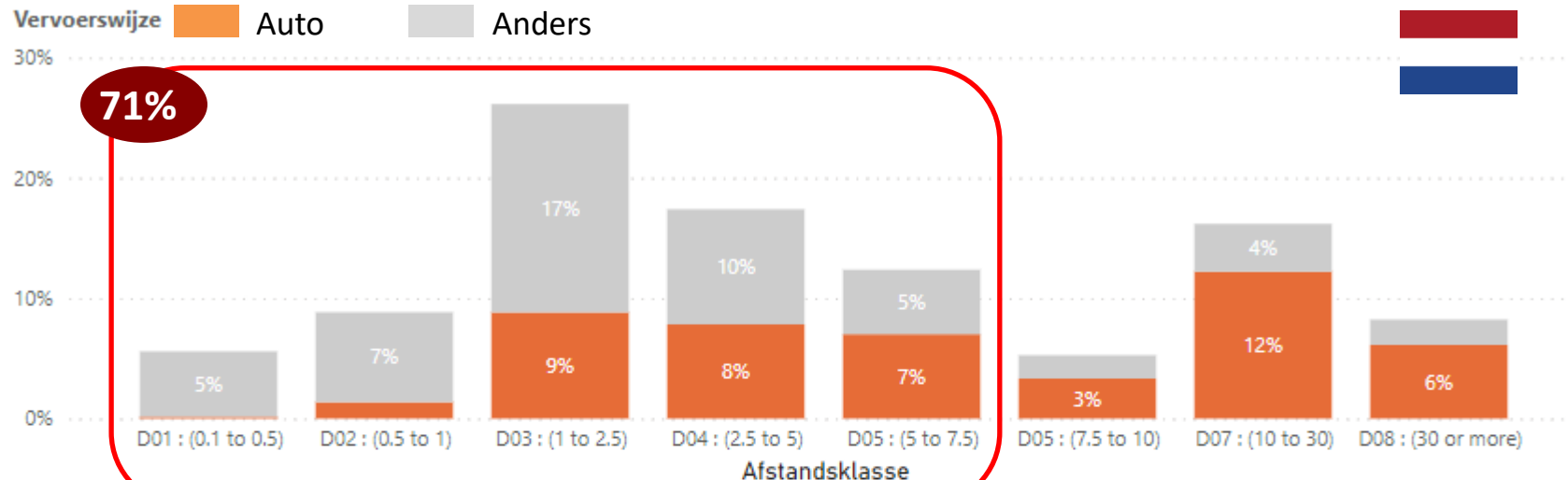


Autogebruik

1. De status Quo
2. MRE versus Nederland
3. Trends van 2010-2022

STATUS QUO: AUTOGEBRUIK NAAR AFSTAND

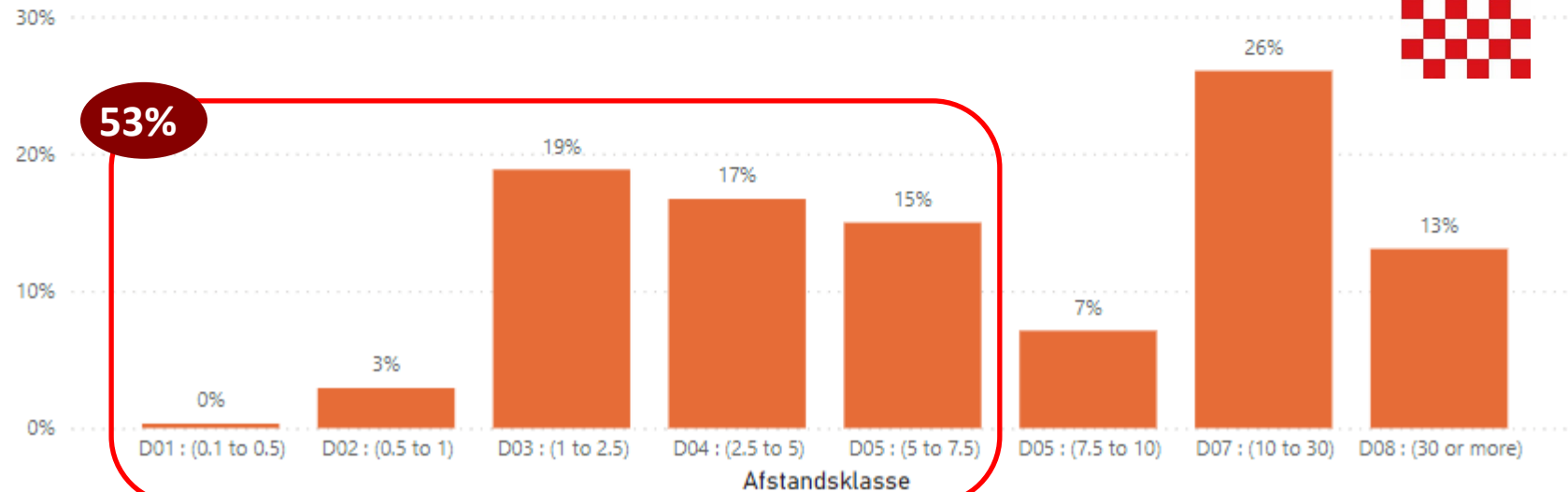
Verplaatsingen per afstandscategorie



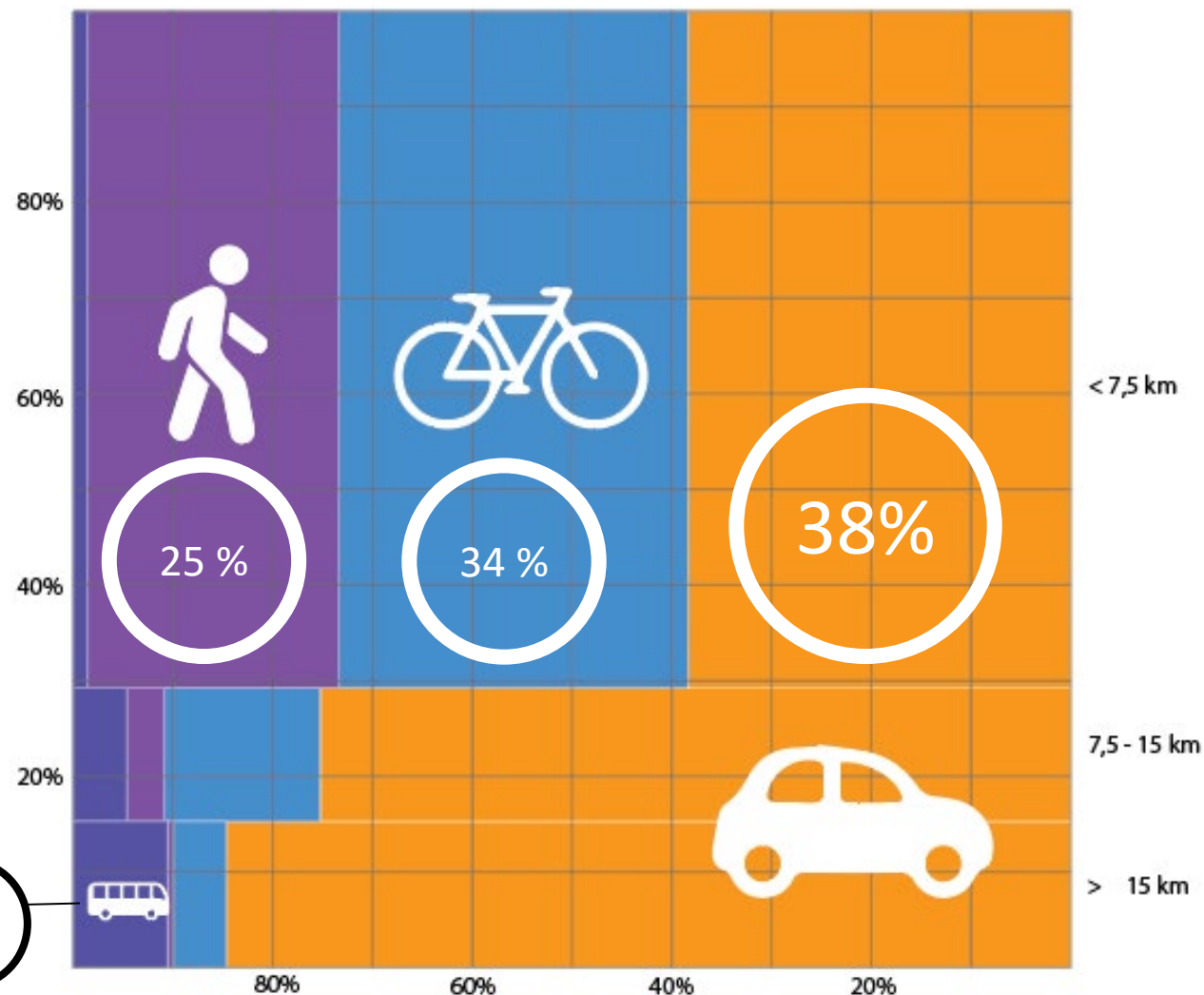
MRE (2018-2022)

- **71%** van alle verplaatsingen zijn korter dan 7.5 km
- Meer dan de helft (**53%**) van alle autoverplaatsingen is korter dan 7.5 km.
- Nationaal is dit ongeveer tot 7.5 km **48%**.

Autoverplaatsingen per afstandscategorie



STATUS QUO VERVOERWIJZEKEUZE NAAR AFSTAND



MRE versus NL (2018-2022)

- Relatief **hoog** aandeel **auto-gebruik** op **alle** afstanden
- Op **korte** afstand met name lager aandeel **lopen** en **fietsen**
- Op **langere** afstanden **kleiner** aandeel van **OV**.
- Met name meer auto-gebruik in **(zeer) verstedelijkte gebieden**






MRE VERSUS NEDERLAND





MRE totaal (2018-2022)

- Aandeel **auto**gebruik in MRE is **hoger** dan nationaal gemiddelde
- Met name aandeel **OV** en **fietsen** is significant **lager**

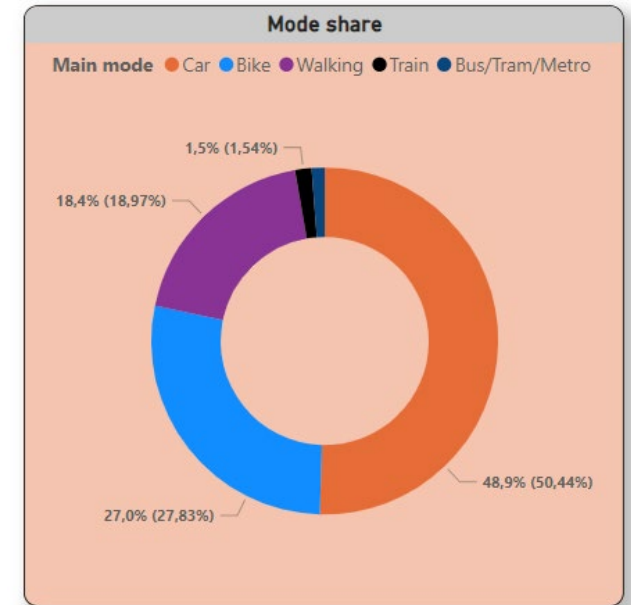
MRE tot 7.5 km (2018-2022)

- Verschil op **korte afstanden** is nog **groter**
- Met name aandeel **lokaal OV** is significant **lager**
- Ook aandeel **fietsen** en **lopen** is lager

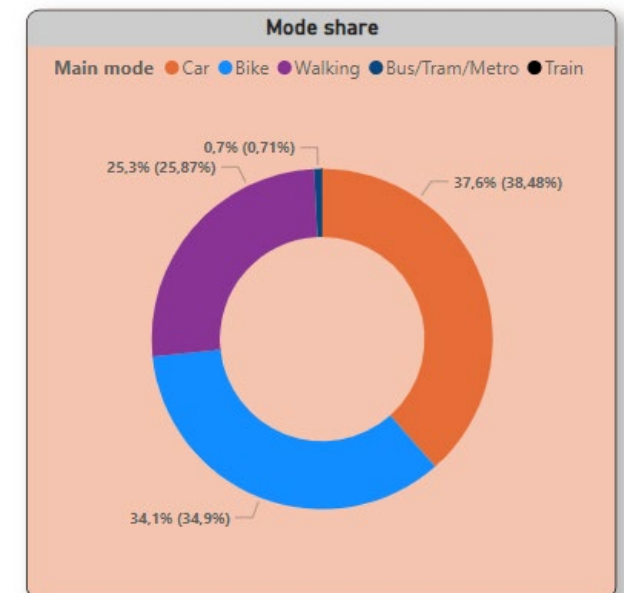
Nationaal vs		MRE
46,0%		48.9%
28,1%		27%
19%		18,4%
2,4%		1,1%
2,2%		1,5%

33,5%		37,6%
35,5%		34,1%
26,7%		25,3%
1,6%		0,7%

MRE (totaal)





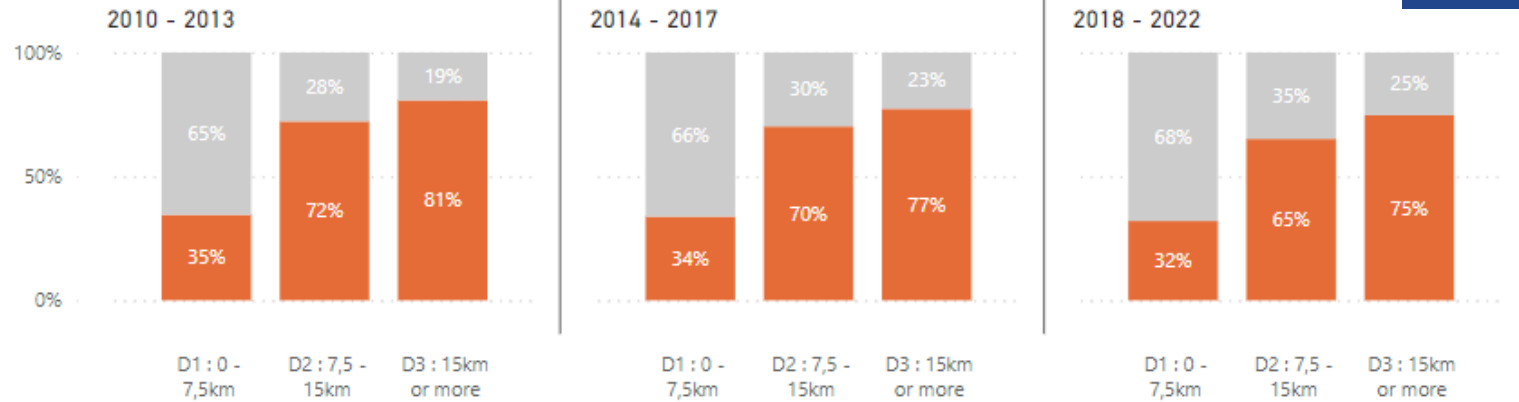
MRE (tot 7,5 KM)



TRENDS IN AUTOGEBRUIK NAAR AFSTAND

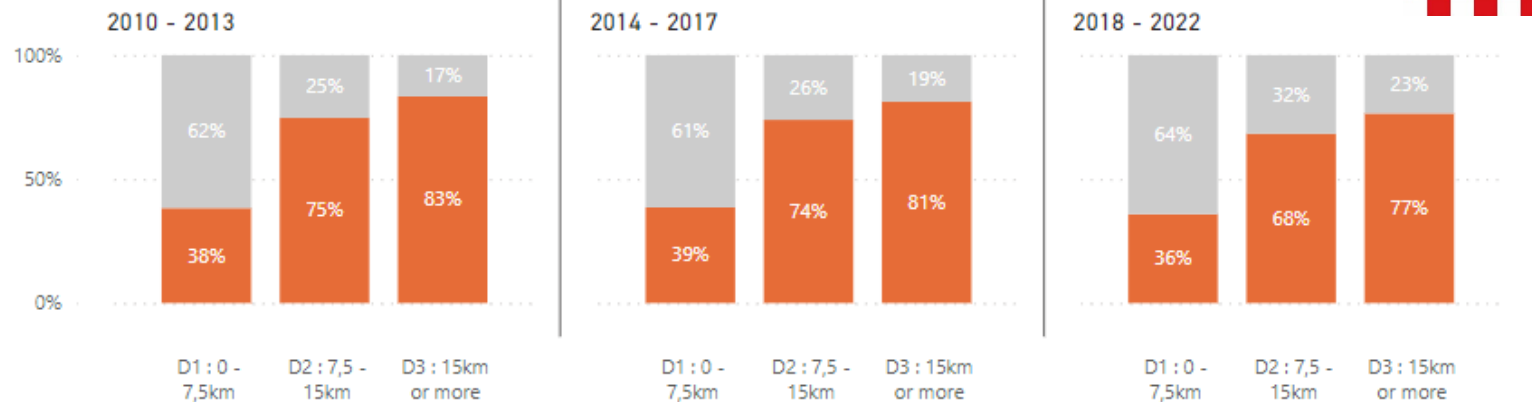
Verplaatsingen per afstandscategorie (nationaal)

Vervoerswijze  Auto  Anders



Verplaatsingen per afstandscategorie (MRE)

Vervoerswijze  Auto  Anders



MRE versus Nederland

- In **Nederland** geleidelijke **afname** aandeel autogebruik in **alle** afstandsklassen
- In **MRE** vergelijkbare trend.
- Met name op kortere afstanden ligt aandeel autoverkeer hoger

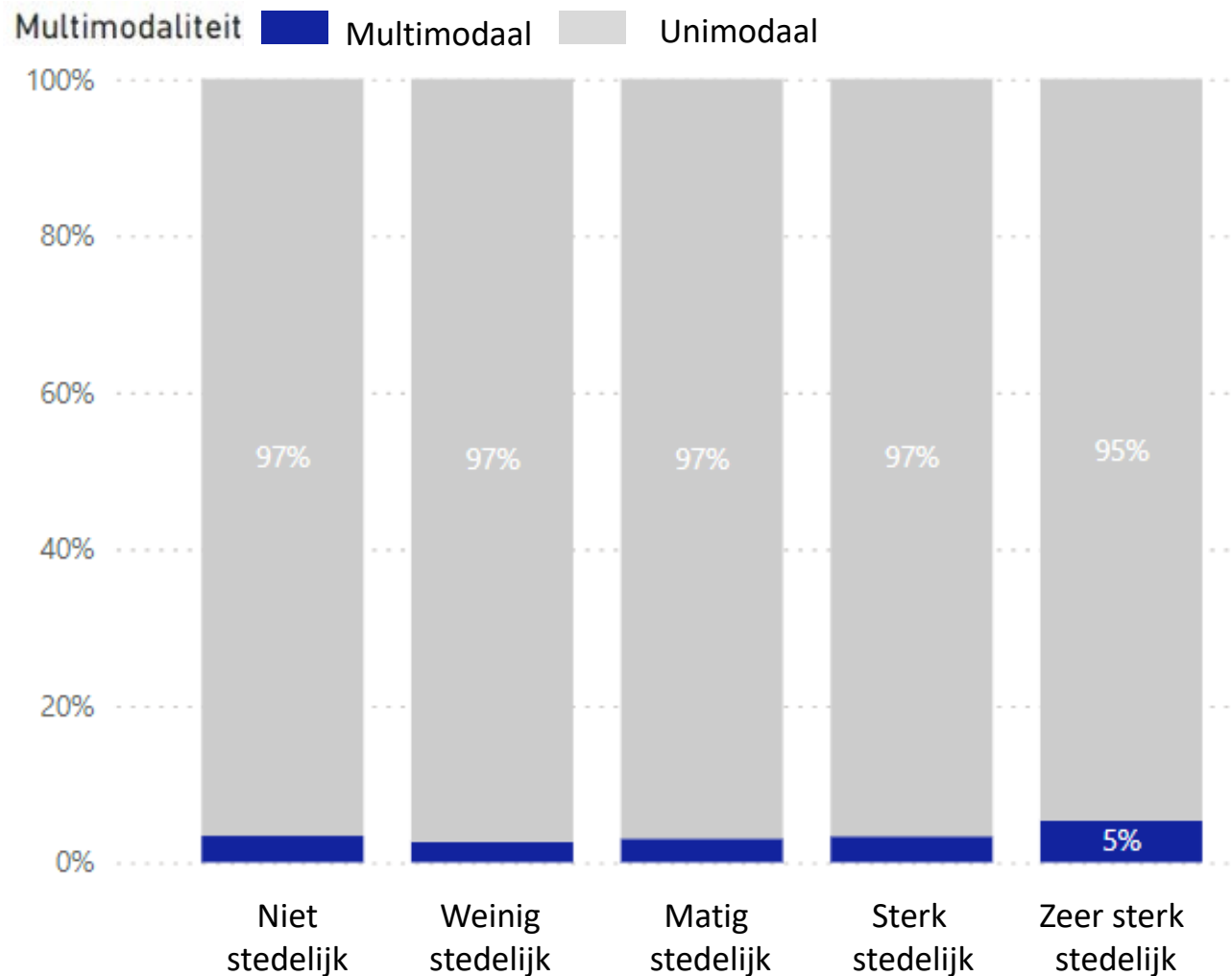


Multimodaal reisgedrag

1. Aandeel en type multimodaliteit
2. MRE versus Nederland
3. Trend multimodaliteit

STATUS QUO: MULTIMODALE REIZEN NAAR VERSTEDELIJKINGSKLASSE

Multimodaliteit per stedelijkheidsklasse (2018-2022)

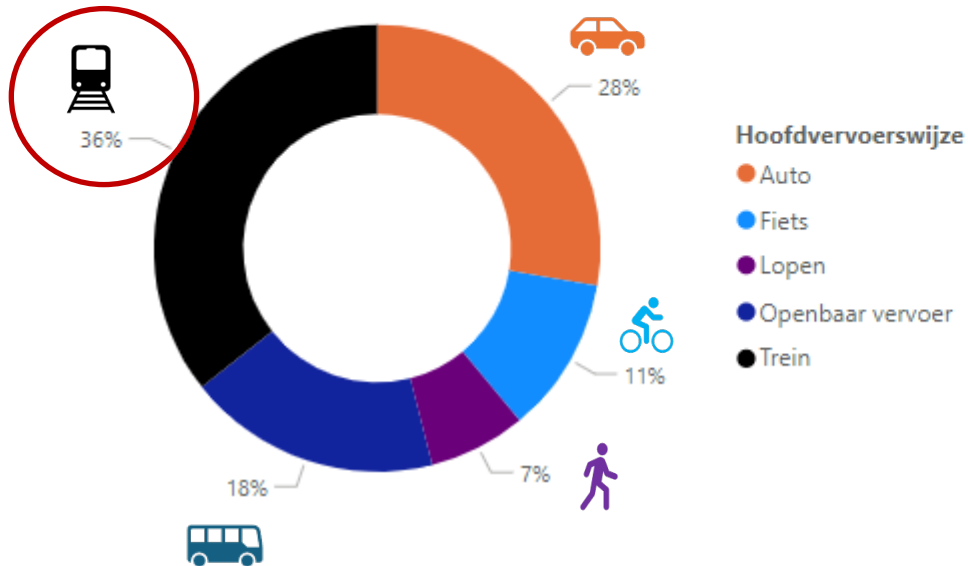


Multimodaliteit in MRE (2018-2022)

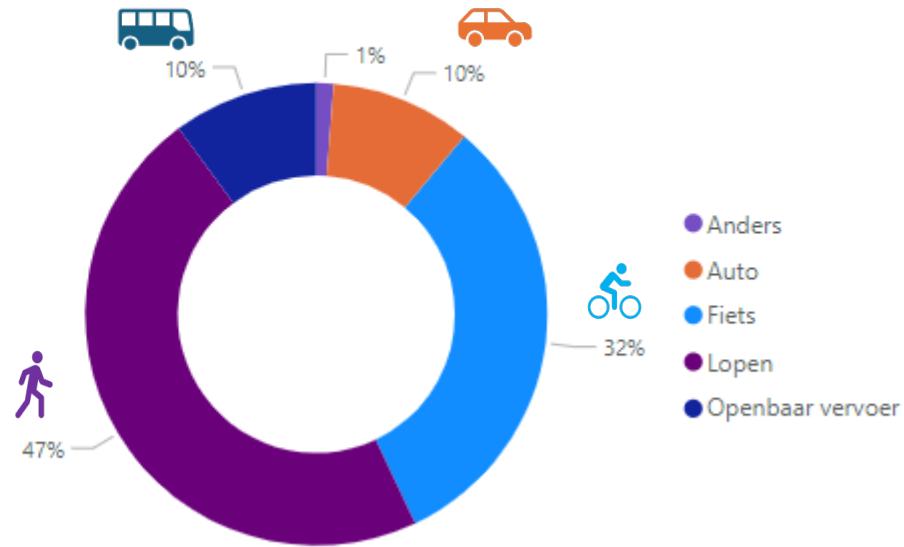
- Het **aandeel** multimodale verplaatsingen is **klein** ($\pm 3\%$).
- Met name in **zeer sterk verstedelijke** gemeenten meer multimodale reizen
- Vaak voor **onderwijs** en in mindere mate voor **zakelijke reizen** en **woon-werk** verkeer.

STATUS QUO: MULTIMODALE REIZEN NAAR TYPE

Hoofdvervoerswijze in multimodale ritten



Hoofdvervoerswijze is trein, gecombineerde vervoerswijzes

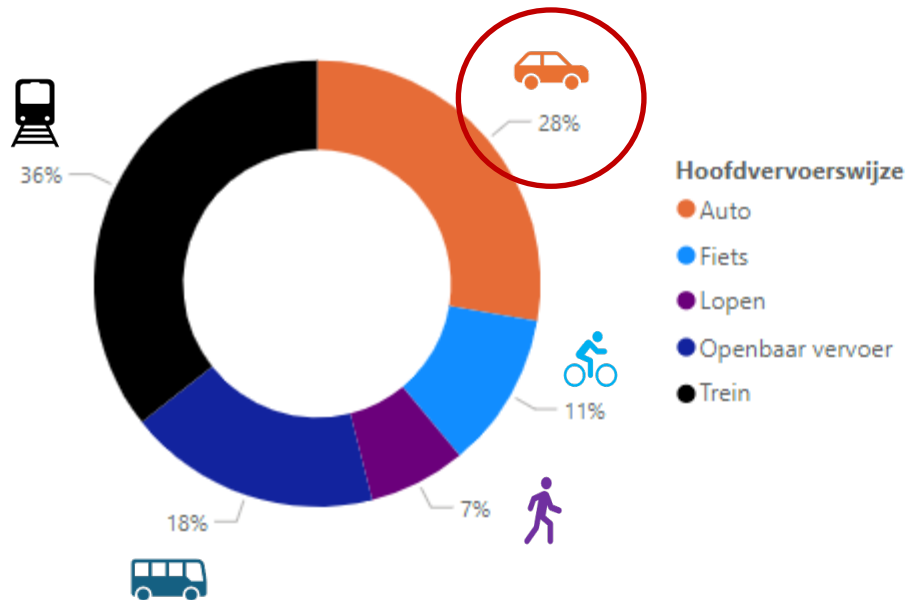


Multimodaliteit in MRE (2018-2022)

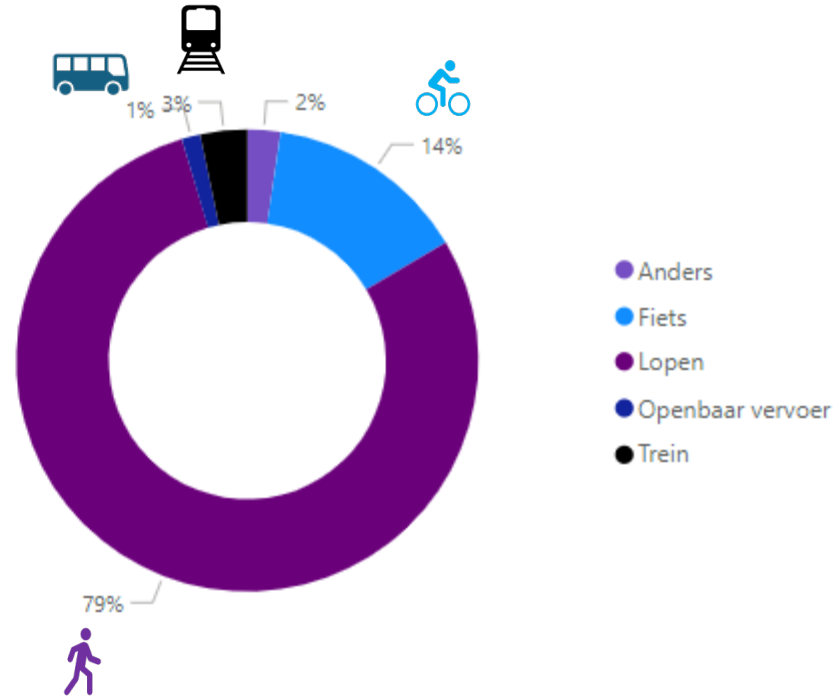
- De **trein** is het meest voorkomende hoofdvervoermiddel in multimodale reizen, **36%**
 - Dit zijn voornamelijk **langere** reizen die de **MRE in of uit gaan**.
 - Trein vaak gecombineerd met **lopen (47%)** en **fietsen (32%)**
 - Combi met **bus (10%)** komt minder vaak voor (net zo vaak als combi met auto)

STATUS QUO: MULTIMODALE REIZEN NAAR TYPE

Hoofdvervoerswijze in multimodale ritten



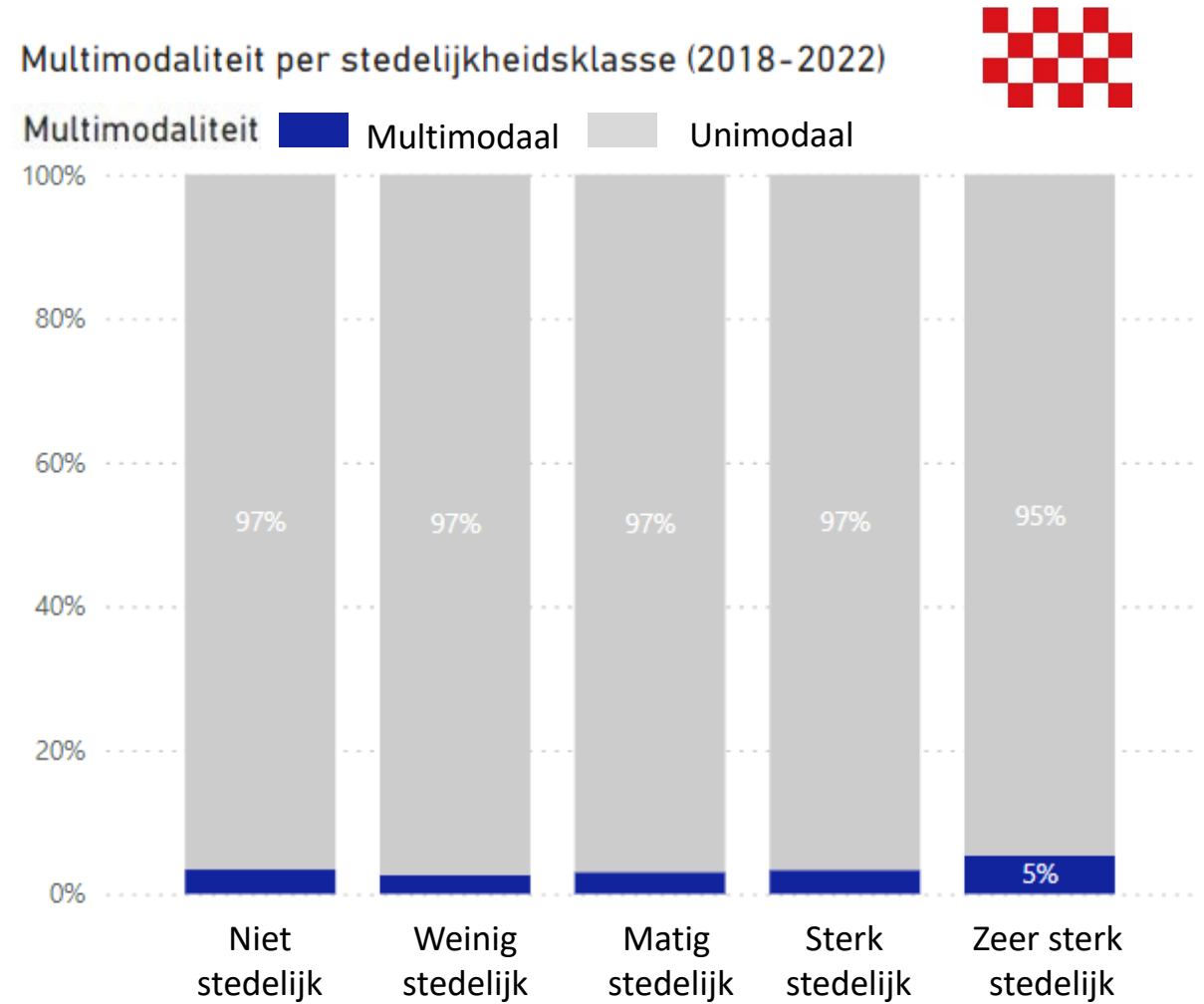
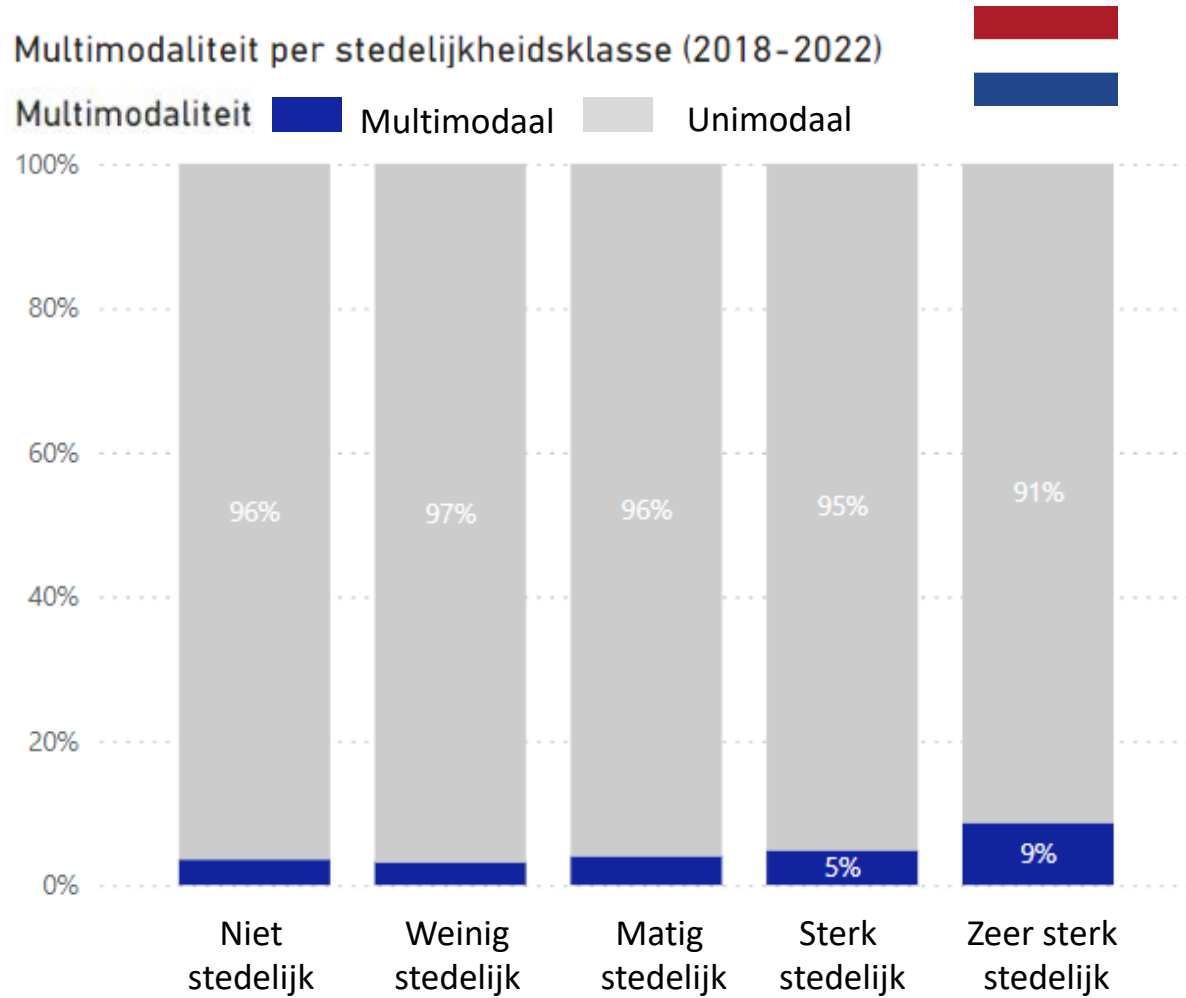
Hoofdvervoerswijze is auto, gecombineerde vervoerswijzes



Multimodaliteit in MRE (2018-2022)

- Aanzienlijk **aandeel** (28%) multimodale ritten heeft de auto als hoofdvervoermiddel
 - **79%** is een combinatie met **lopen** (lopen van/naar parkeerplaats of bestemming)
 - **14%** combineert de auto met een **fiets**
 - **2%** van de segmenten wordt gedaan met "anders" (incl. **deelmobiliteit**)

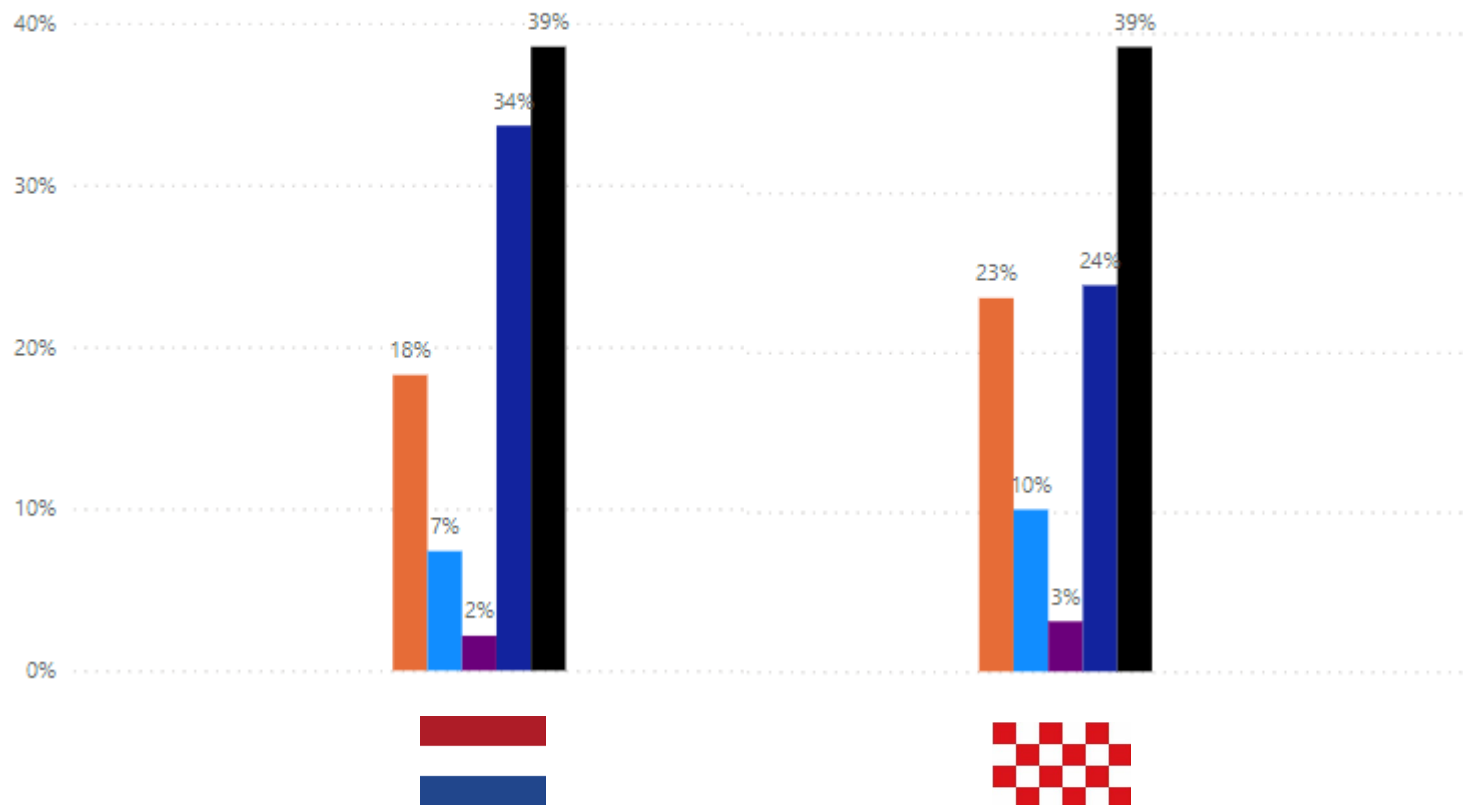
NL VERSUS MRE (2018-2022)



NATIONAAL VS MRE: MULTIMODALE REIZEN NAAR TYPE

Hoofdvervoerswijze multimodale rit

Hoofdvervoerswijze ● Auto ● Fiets ● Lopen ● Openbaar vervoer ● Trein

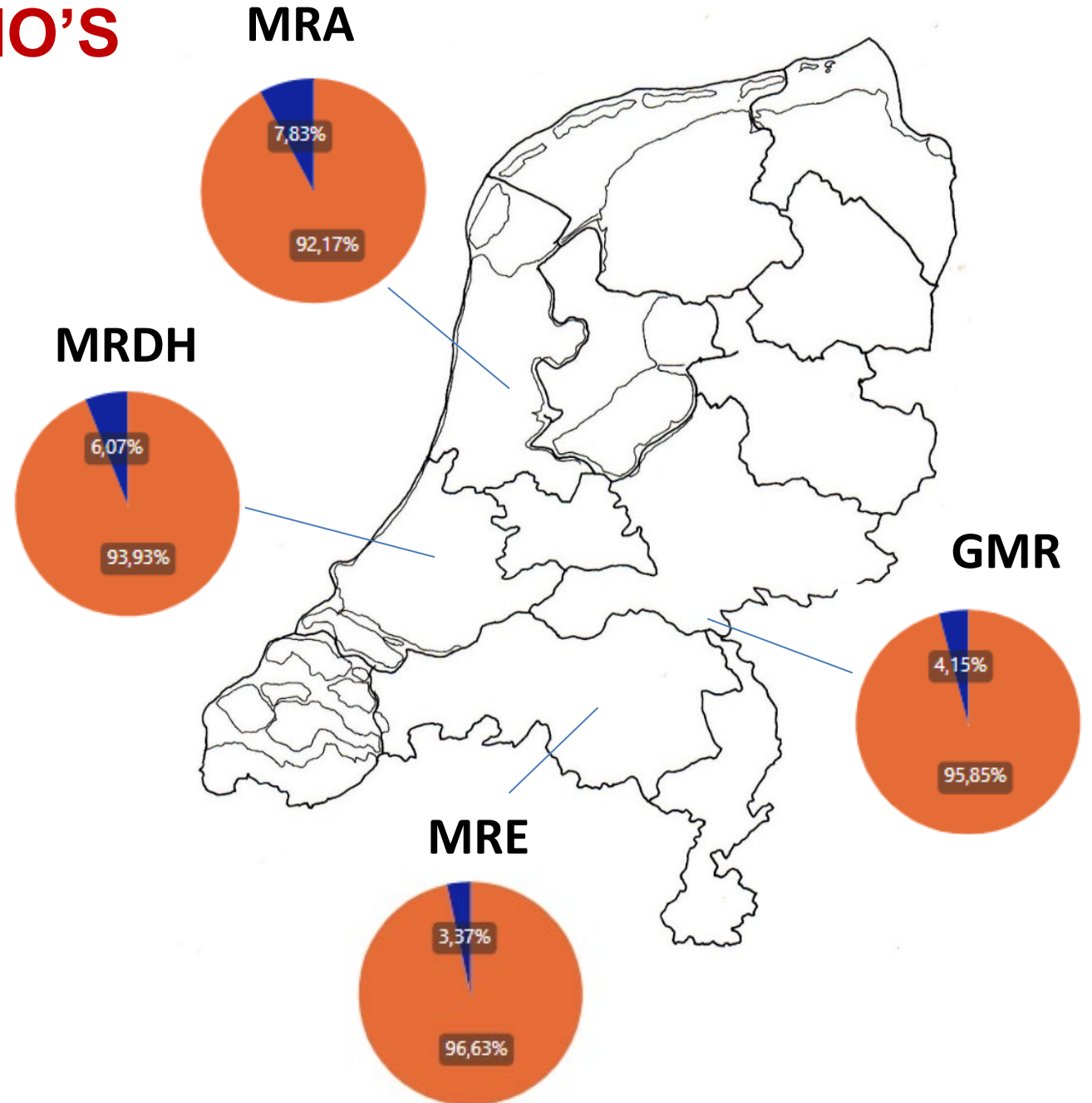


Nationaal vs MRE

- Het **aandeel** van ritten met de **auto** als hoofdvervoermiddel is hoger (23%)
- Het **aandeel** van ritten met **openbaar vervoer** als hoofdvervoermiddel is **10% lager** dan landelijk

MRE VERSUS ANDERE REGIO'S

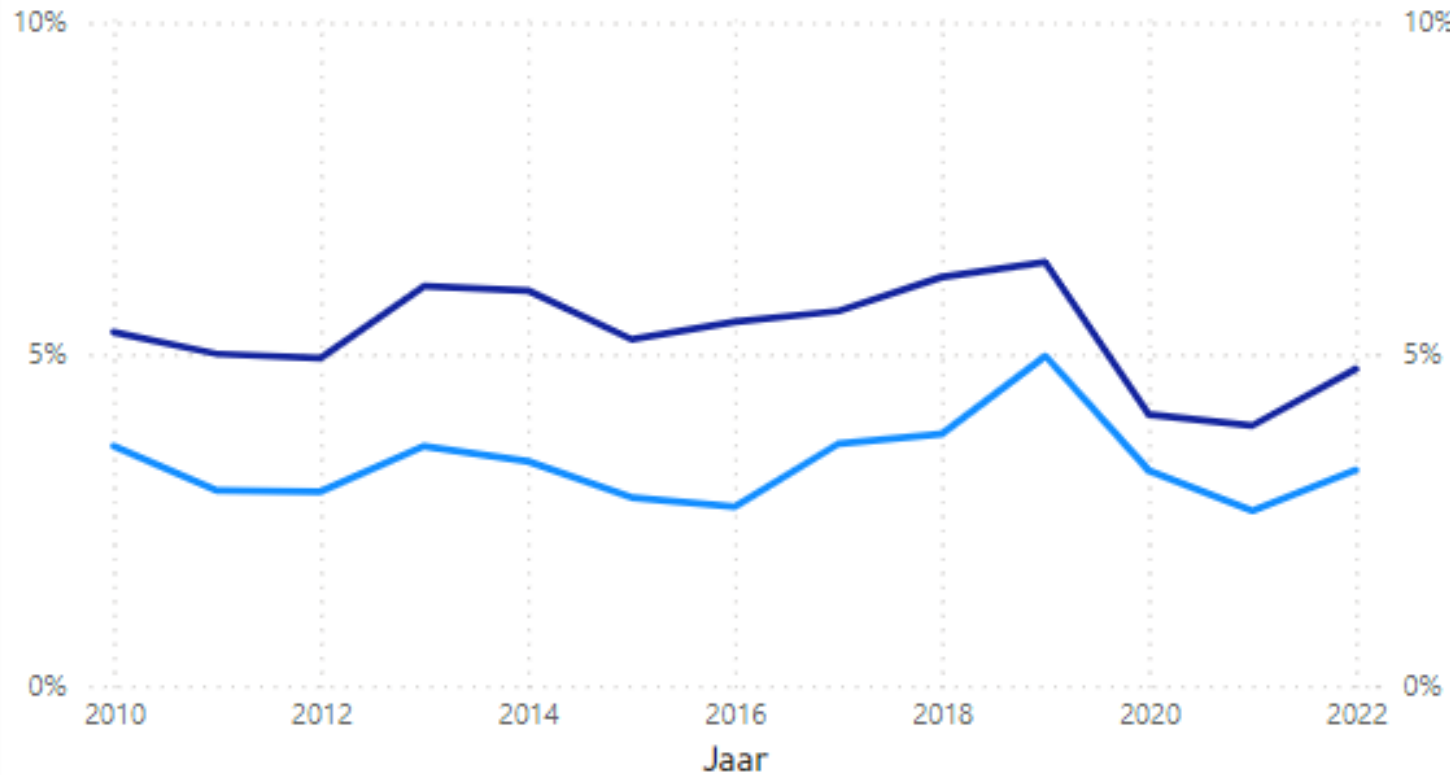
- Het aandeel MM-verplaatsingen in het totaal aantal verplaatsingen in MRE is **3%**.
- Dit aandeel is lager dan in andere metropoolregio's



TRENDS IN MULTIMODAAL VERPLAATSGEDRAG

Nationaal vs MRE multimodaliteit

● MRE multimodaliteit ● Nationaal Multimodaliteit



MRE versus Nederland

- Het **aandeel** multimodale verplaatsingen in MRE is **kleiner** ($\pm 3\%$ versus $\pm 5\%$).
- Tussen 2016 en 2019 werd verschil **kleiner**.
- Aandeel multimodaal is in 2022 nog **niet op pre-covid** niveau
- Mede door **lager OV** gebruik



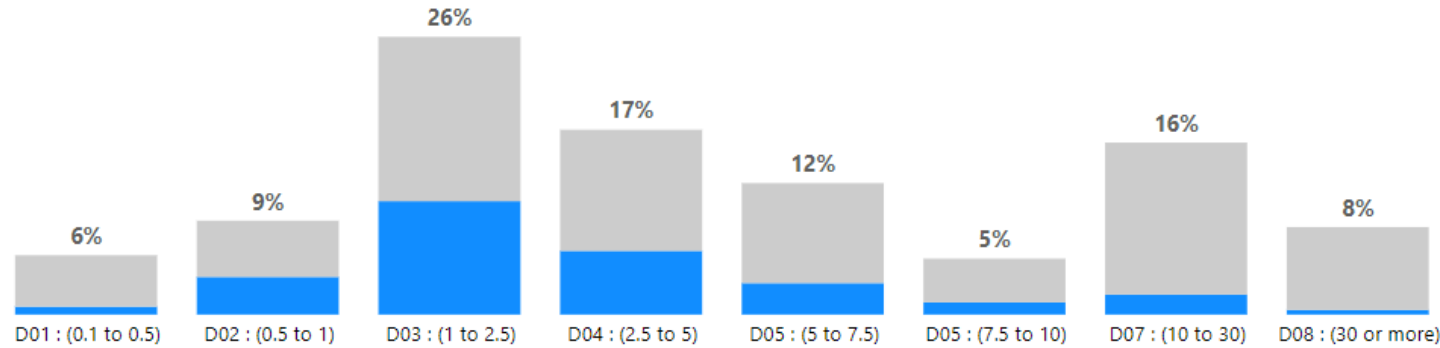
Fietsen

1. Fietsen naar afstandsklasse
2. Rol e-bike
3. Trends
4. Fietsen naar het werk

STATUS QUO: FIETSGEBRUIK NAAR AFSTAND

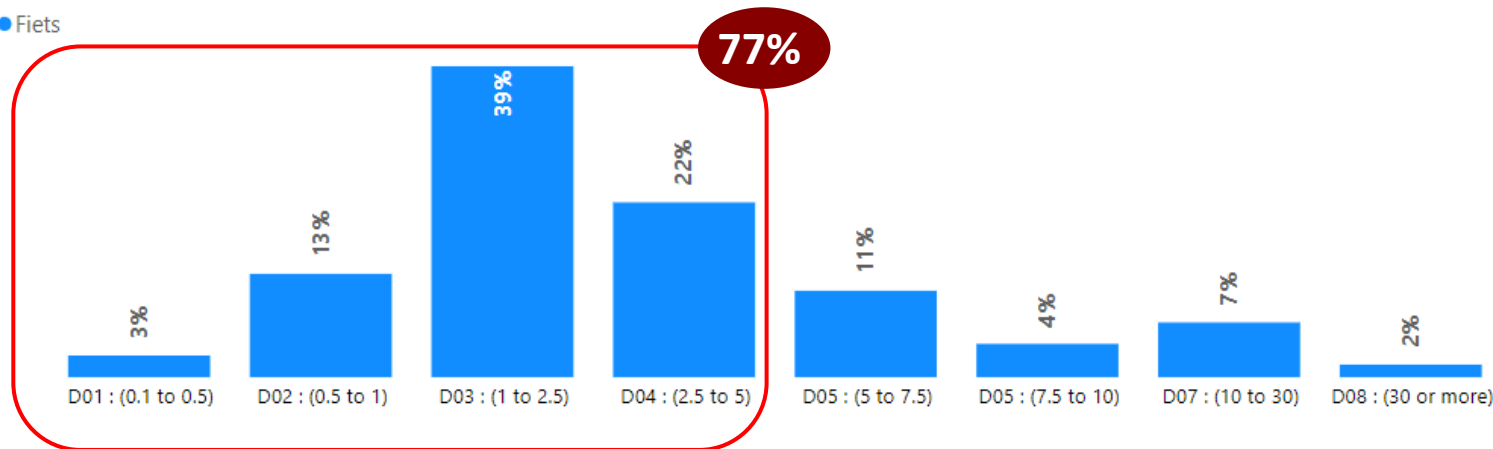
Verplaatsingen per afstandscategorie

● Fiets ● Anders



Fietsverplaatsingen per afstandscategorie

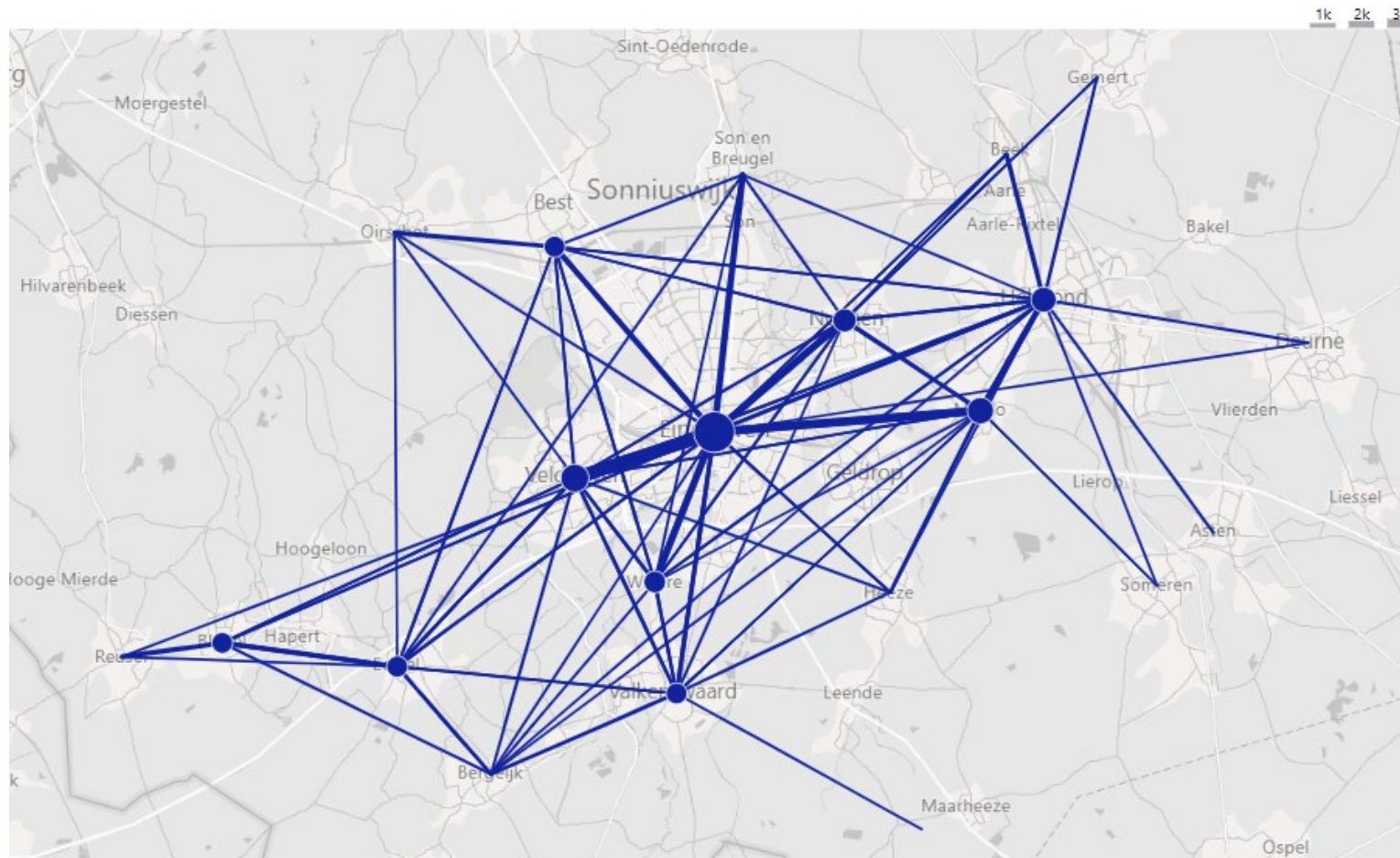
● Fiets



MRE (2018-2022)

- Aandeel fiets is met **40%** het hoogst tussen **1 en 2.5 km**
- Na **5 km** wordt het aandeel aanmerkelijk lager.
- Ruim **driekwart** van alle fietsverplaatsingen is korter dan 7.5 km
- Fiets met name voor **onderwijs** en (in mindere mate) werken, winkelen en vrije tijd.

STATUS QUO: VERPLAATSINGSPATROON FIETS MRE



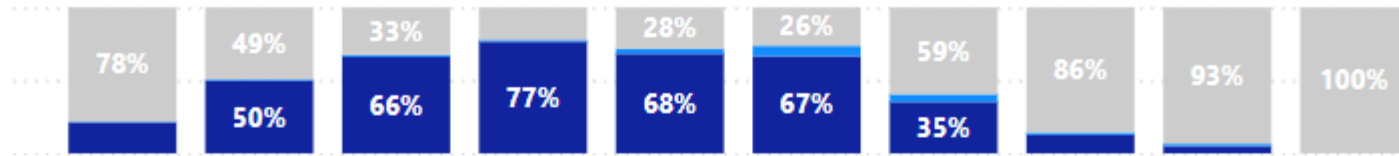
MRE (2010-2022) – top 10

- De patronen tonen fietsrelaties tussen de **centrale steden** en hun **omliggende gemeenten**
 - **Eindhoven** heeft sterke relaties met o.a. Veldhoven, Geldrop-Mierlo, Nuenen.
 - **Helmond** heeft met name met Geldrop-Mierlo een sterke relatie
- De relatie tussen **Helmond** en **Eindhoven** is relatief **bescheiden**

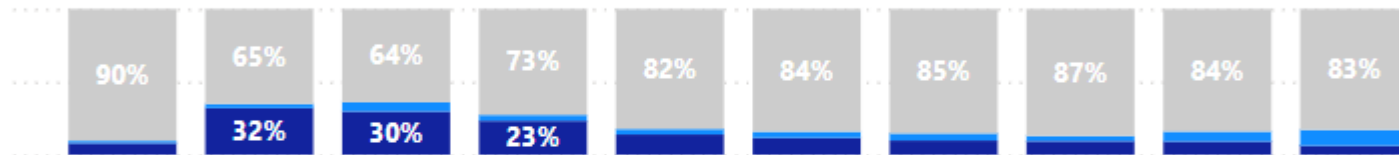
STATUS QUO: AANDEEL FIETS PER AFSTAND & MOTIEF

● normale fiets ● E-bike ● anders

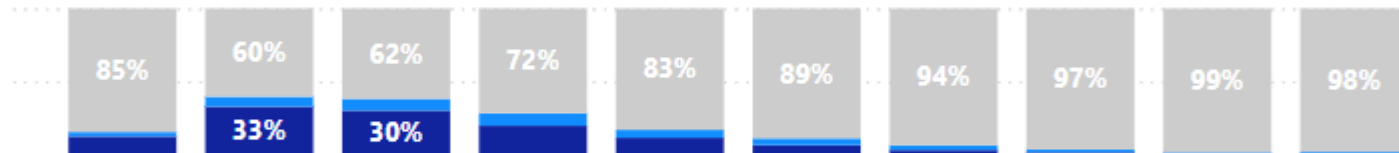
Onderwijs



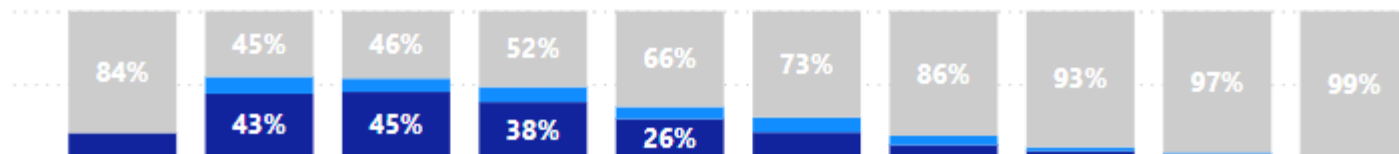
Recreatie



Winkelen



Werk



D01 : (0.1 to 0.5) D02 : (0.5 to 1) D03 : (1 to 2.5) D04 : (2.5 to 5) D05 : (5 to 7.5) D06 : (7.5 to 10) D07 : (10 to 15) D08 : (15 to 20) D09 : (20 to 30) D10 : (30 to 40)

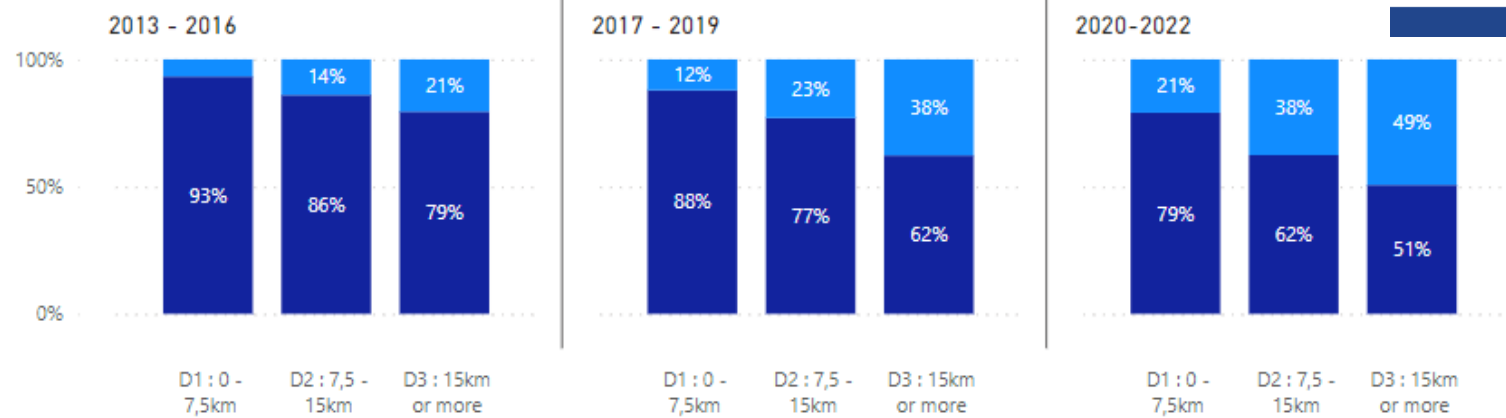
MRE (2018-2022)

- Aandeel fiets per afstandsklasse varieert sterk per **motief**
- Bij **werk en winkelen** is het aandeel na 15 km nihil.
- Voor **onderwijs** heeft de fiets tot een afstand van 20km nog een redelijk aandeel.
- Bij **recreatie** blijft het aandeel fiets, ook op grotere afstanden gelijk.
- Het **aandeel e-bike** is op grotere afstanden **hoger**, met name bij recreatief verkeer.

TRENDS: ROL VAN DE E-BIKE NAAR AFSTAND

Verplaatsingen per afstandscategorie (nationaal)

Vervoerswijze ● normale fiets ● E-bike

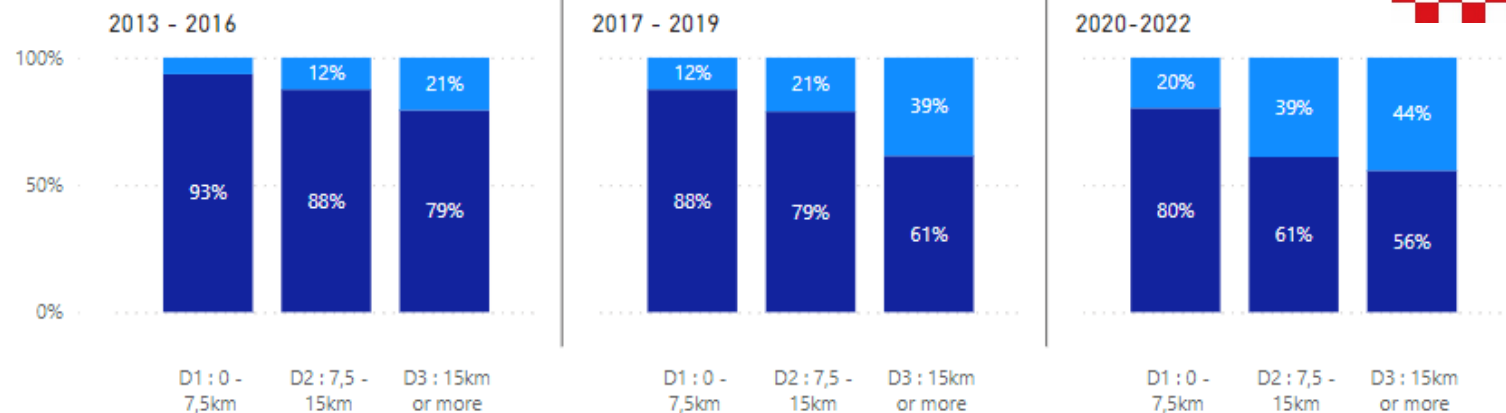


MRE (2013-2022)

- Aandeel e-bike neemt duidelijk toe met afstand verplaatsing
- Over de jaren is er een significante toename in e-bike gebruik op alle afstanden
- MRE volgt hierbij de nationale trend

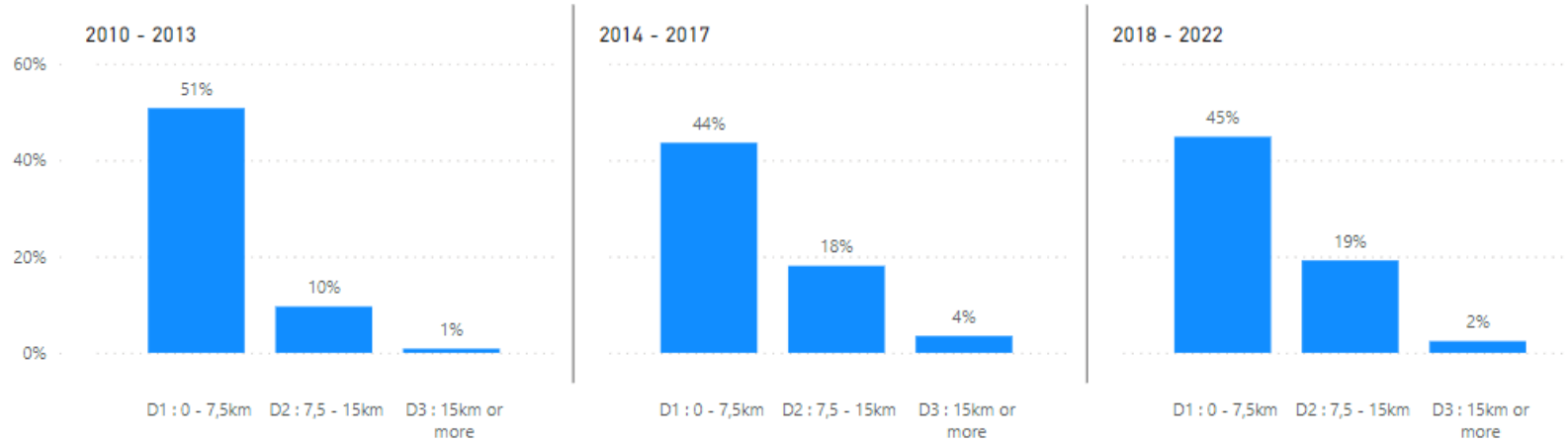
Verplaatsingen per afstandscategorie (MRE)

Vervoerswijze ● normale fiets ● E-bike



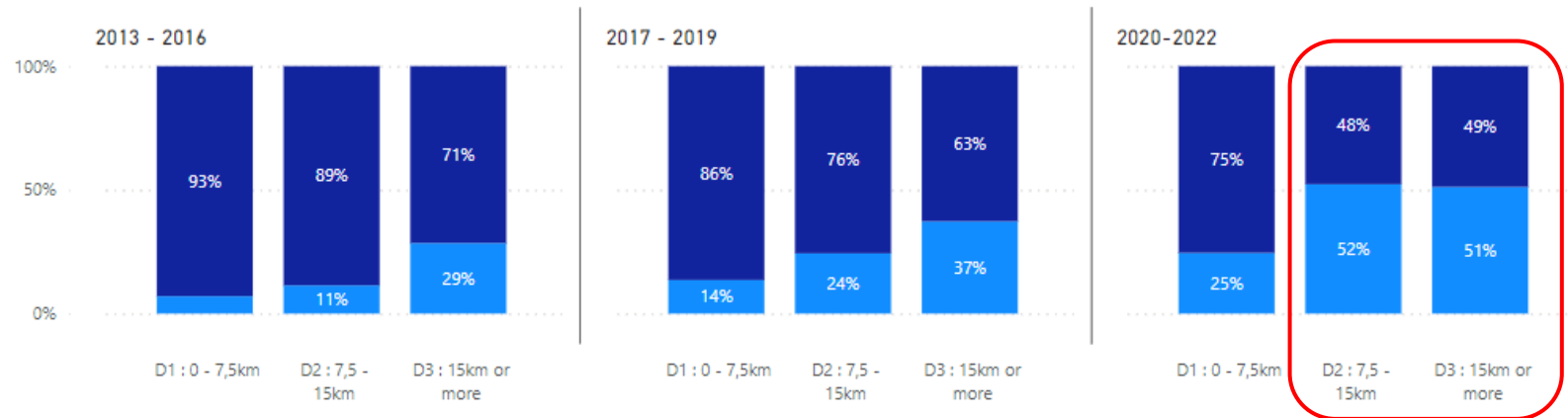
TRENDS: E-BIKE IN WOON-WERK VERKEER

aandeel fiets in woon-werk verplaatsingen (MRE)



aandeel fiets in woon-werk verplaatsingen (MRE)

Vervoerswijze ● E-bike ● normale fiets



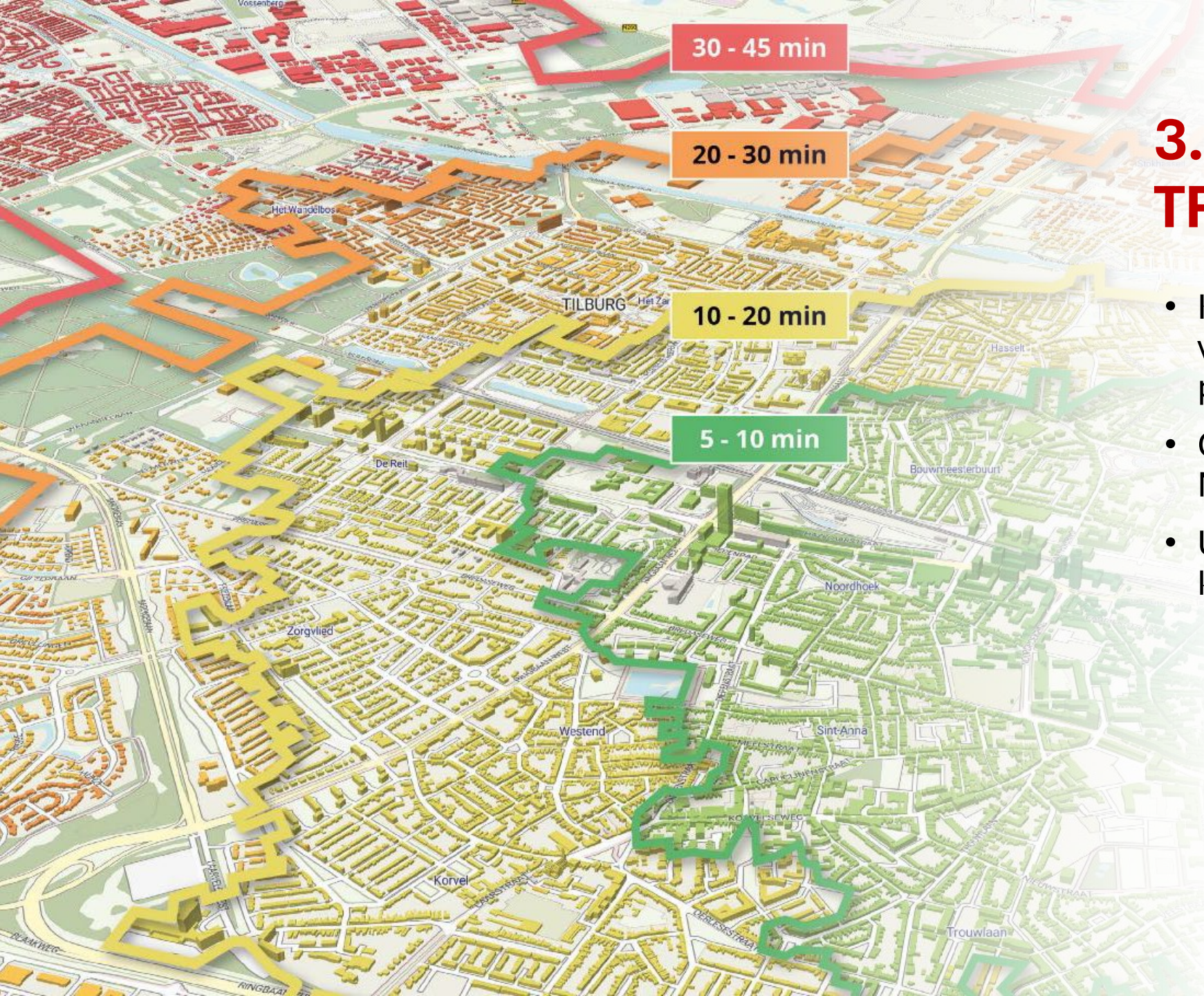
MRE (2013-2022)

- Fiets heeft **sterke positie** op afstanden tot **7.5 km**.
- Op afstanden van 7.5-15 km neem aandeel fiets toe, daarboven **niet**.
- Significante toename e-bike gebruik vanaf 7.5 km, **meer dan de helft** is e-bike.
- Toename e-bike gebruik is gekoppeld aan hoger fietsaandeel van 7.5-15 km, niet voor langere afstanden.



Discussie:

- In lijn met verwachting?
- Wat betekent dit voor mobiliteitstransitie?
- Waar zit ruimte voor verbetering?
- ...



3. POTENTIE VOOR TRANSITIE

- Koppeling reistijden voor alle vervoerswijzen op postcodeniveau
- O.b.v. data mobiliteitsscan en NRM Zuid-Nederland
- Uitgangspunten transitie kansen
 - 25 minuten fietsen
 - VF factor OV 2.0

Ga naar: menti.com
Mentimeter code : 2284 8131



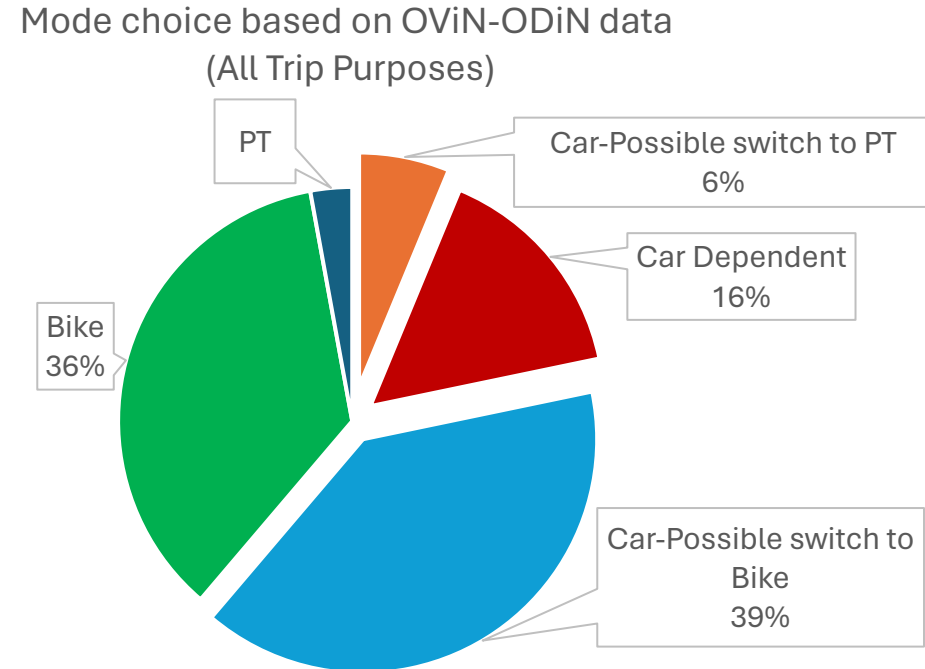
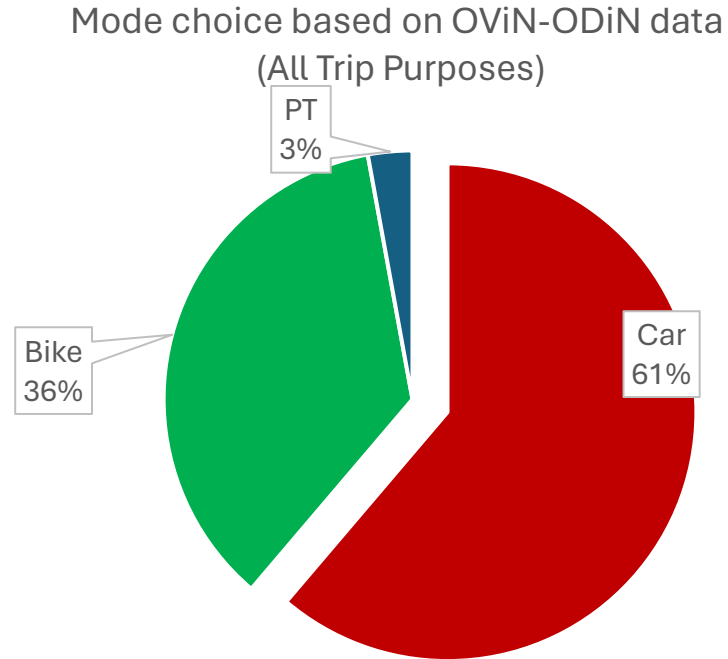
Mentimeter

3. POTENTIE VOOR TRANSITIE (2010-2022)

Hoeveel **procent** van de huidige **autoverplaatsingen** kan, uitgaande van huidige **reistijden**, worden vervangen door de **fiets** en het **openbaar vervoer**?



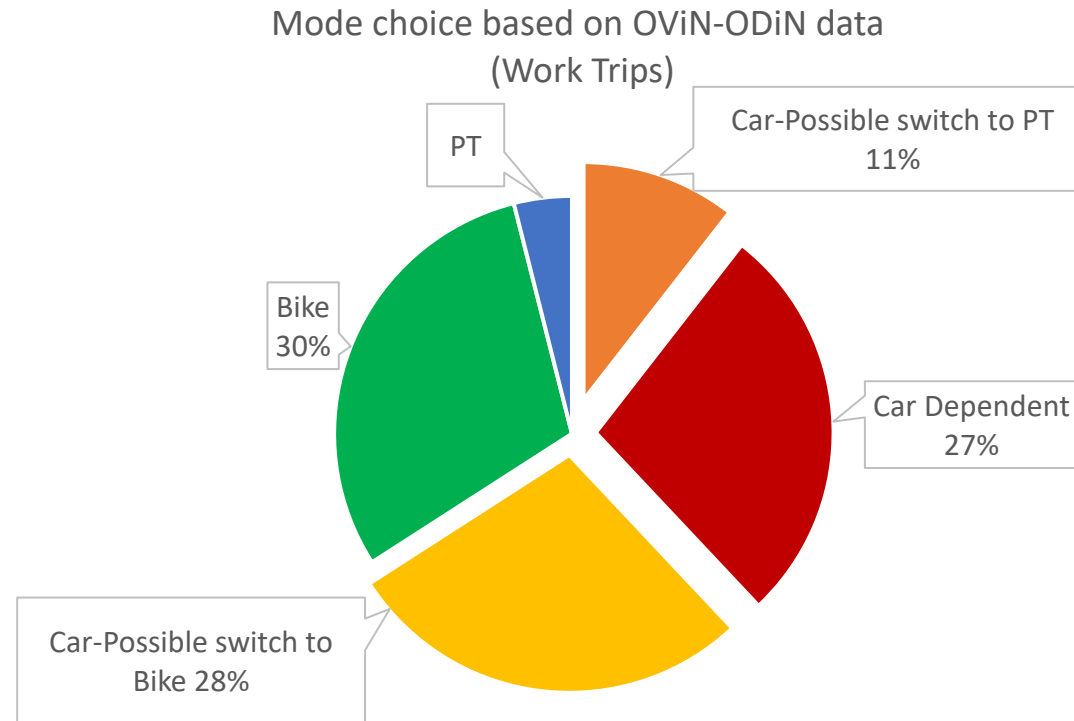
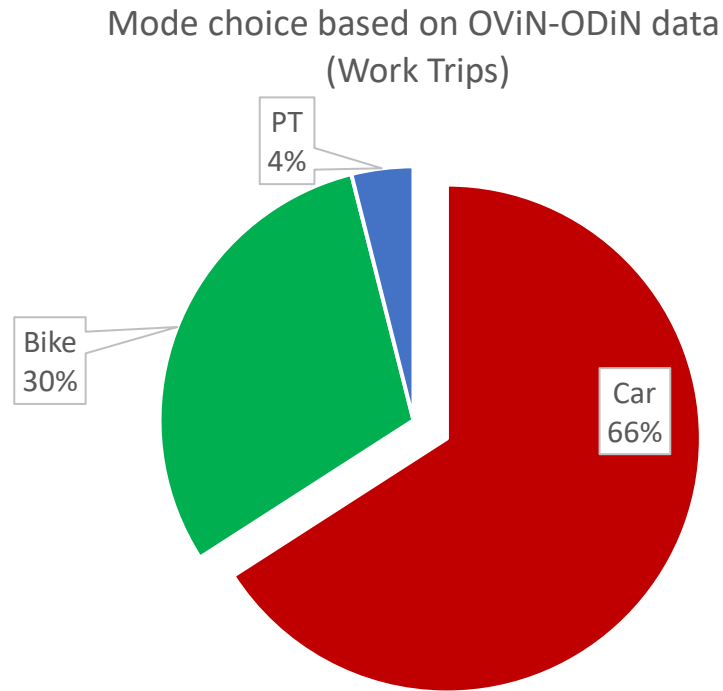
POTENTIE MOBILITEITSTRANSITIE (TOTAAL)



MRE (2013-2022): potentie verplaatsingen tussen postcodegebieden (PC4-PC4)

- Van de huidige verplaatsingen **tussen** postcodegebieden wordt **61%** per **auto** afgelegd.
- Op basis van **reistijden** is **16%** van deze verplaatsingen daadwerkelijk **auto-afhankelijk**
- Een groot deel van de autogebruikers (**39%**) heeft de optie om over te stappen op de **fiets**.
- Een kleiner aandeel (**6%**) kan het **OV** gebruiken als alternatief.
- Lopen is niet meegenomen in deze analyse vanwege de grotere verplaatsingsafstanden.

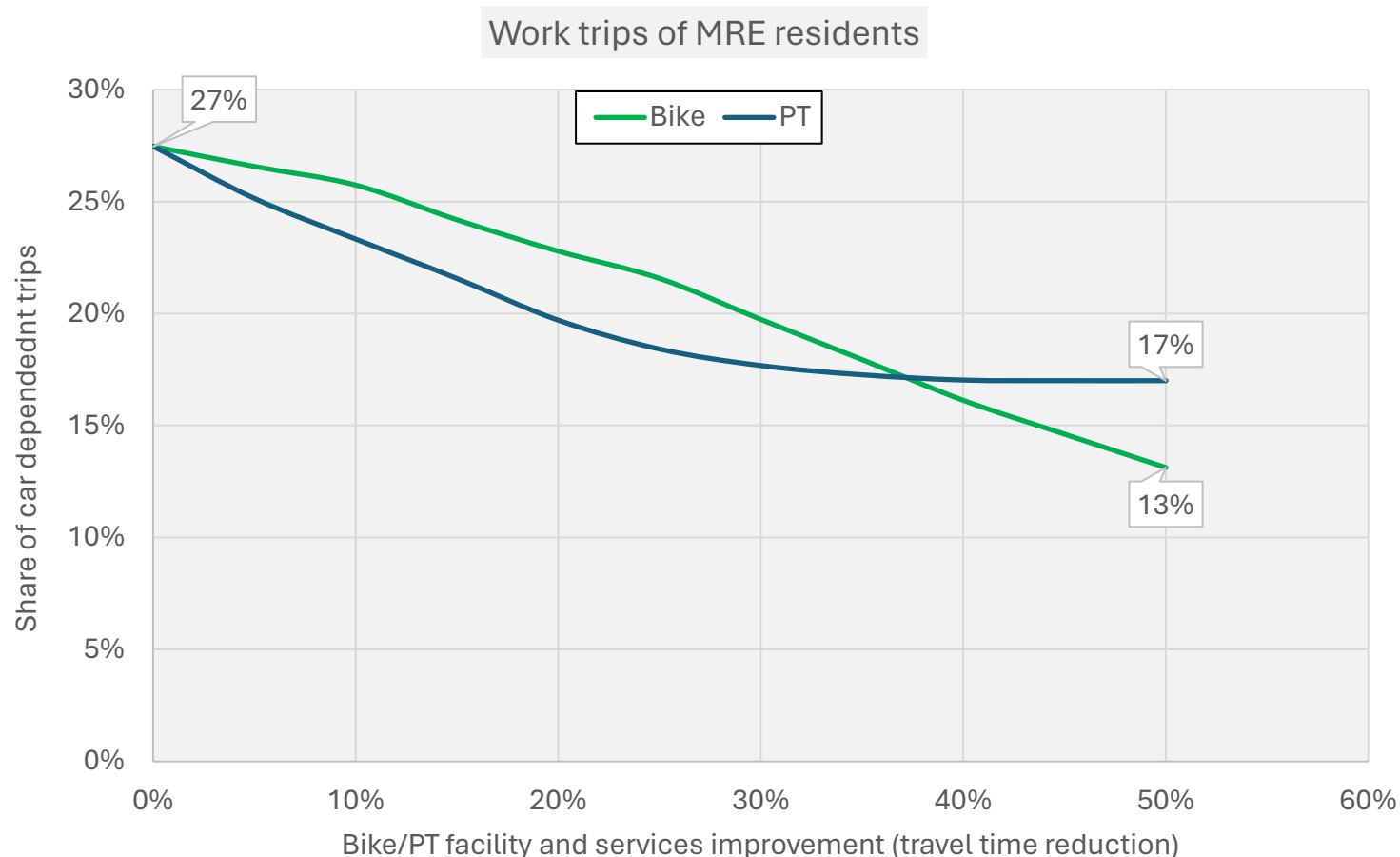
POTENTIE MOBILITEITSTRANSITIE (WOON-WERK)



MRE (2013-2022): potentie verplaatsingen tussen postcodegebiede (PC4-PC4)

- Voor woon-werk verplaatsingen is auto-afhankelijkheid groter (vanwege grotere afstanden)
- Op basis van **reistijden** is **27%** van deze verplaatsingen (tussen **PC4**) daadwerkelijk **auto-afhankelijk**
- Een deel van de autogebruikers (**28%**) heeft de optie om over te stappen op de **fiets**.
- Een kleiner aandeel (**11%**) kan het **OV** gebruiken als alternatief.
- Lopen is niet meegenomen in deze analyse vanwege de grotere verplaatsingsafstanden.

POTENTIE MOBILITEITSTRANSITIE (SCENARIO WOON-WERK)



MRE (2013-2022)

- Versnellen van fiets en OV vermindert autoafhankelijkheid
- Voor woon-werk verplaatsingen levert versnellen OV iets meer op

Conclusie:

- Beter **benutten** van **huidige potentie** voor mobiliteitstransitie is minstens zo kansrijk dan verder **vergroten potentie**.



Discussie:

- Wat betekent dit?
- Wat is er nodig om potentie te benutten?
- Hoe kunnen partijen effectief samenwerken?

BLIK IN DE TOEKOMST

Afronding kennislab 1.0

- Dashboard
- Energietransitie & mobiliteit (i.s.m. studenten)

Trends

- Woningbouwontwikkeling en mobiliteitstransitie
- E-mobiliteit en deelsystemen

Kansen voor kennislab 2.0

- Plenaire discussie



KENNISLAB 1.0 - DASHBOARDING

Year

- 2018
- 2019
- 2020
- 2021
- 2022

Trip Purpose

All

Origin Region, Intercity ...

Zuidoost-Noord-Brabant

Dest. Region

All

Origin Municipality

All

Dest. Municipality

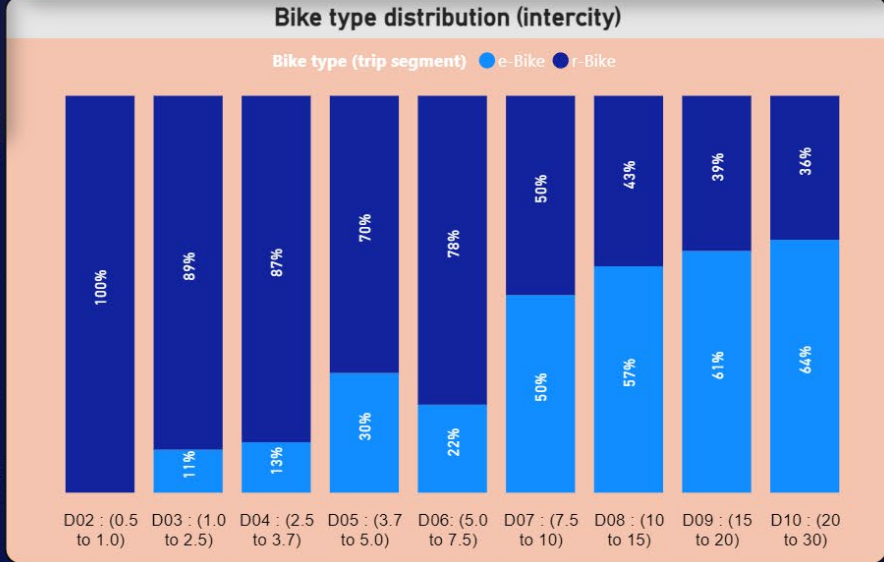
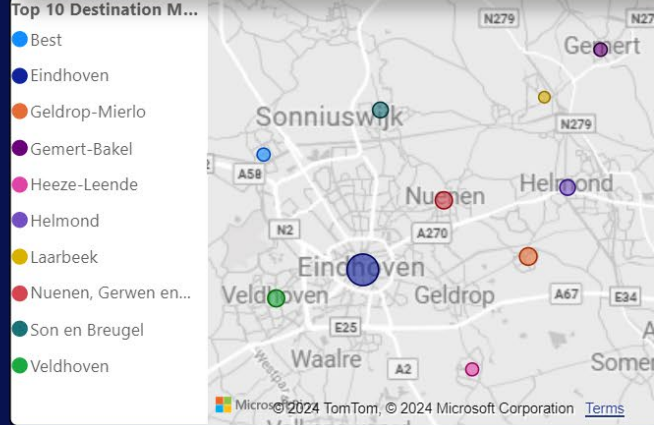
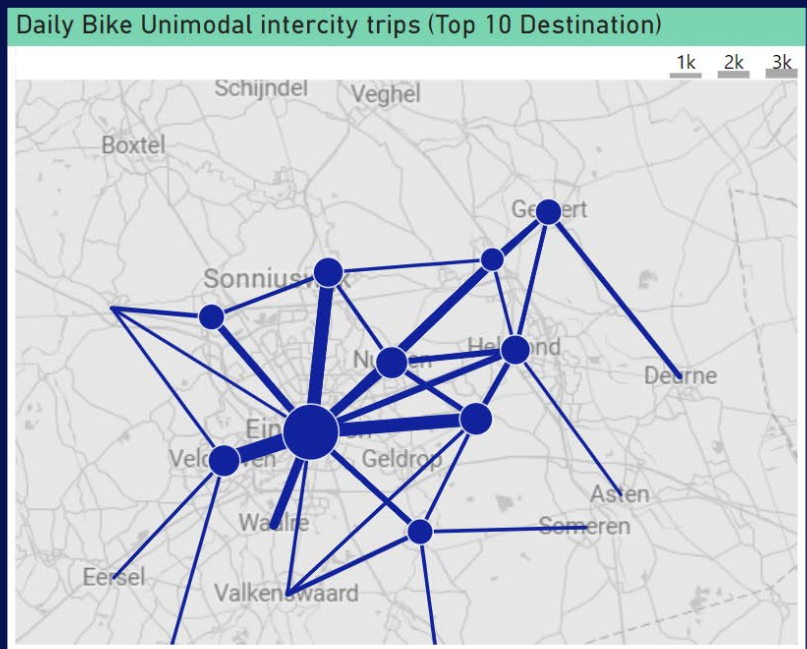
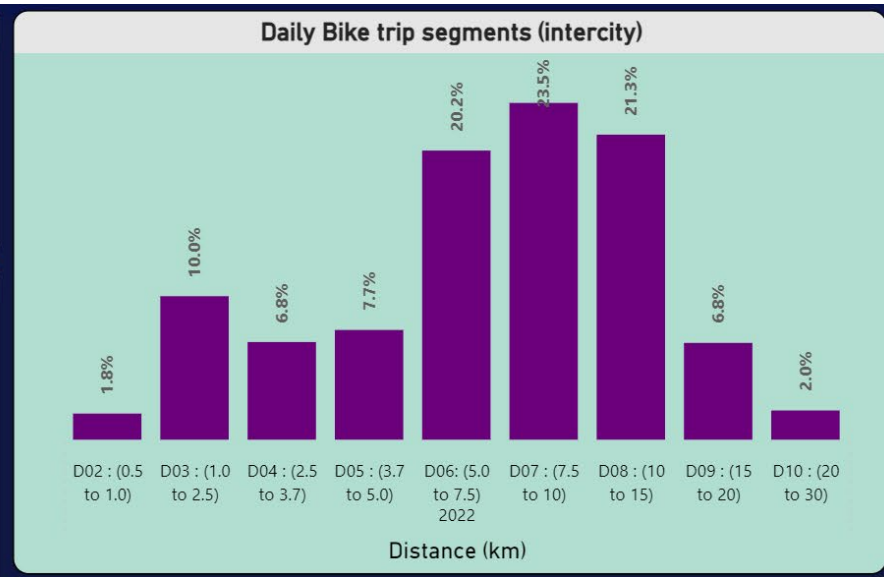
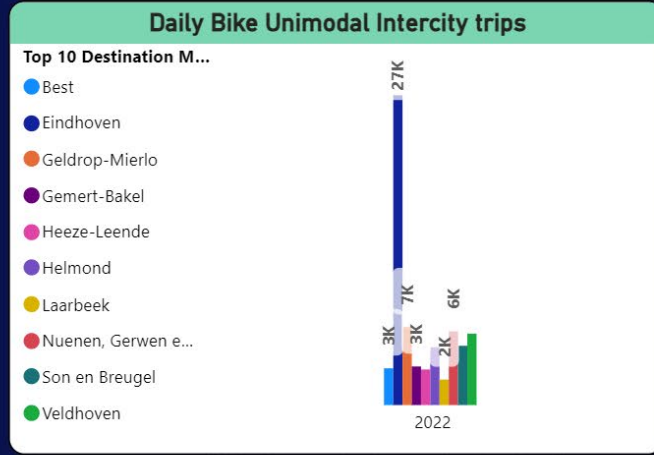
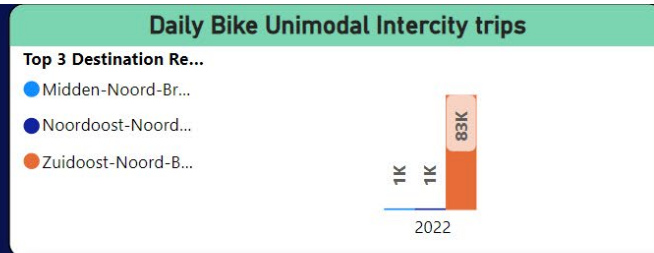
All

Origin Urbanization L...

All

Dest. Urbanization le...

All



KENNISLAB 1.0 - DASHBOARDING

Residence location characteristics

Province

Region

Municipality

Urbanization level

Municipality Pop

Origin and Destinations characteristics

Origin Province

Destination Province

Origin Region

Destination Region

Origin Municipality

Destination Municipality

Origin Urbanization L...

Destination Urbaniz...

Socio-Demographic characteristics

Age (Year)

Gender

Education level

Houshold income le...

Trip characteristics

Trip Purpose

Multimodality

Main mode

Trip segment mode

YEAR

Year

2018

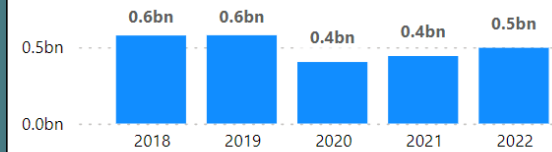
2019

2020

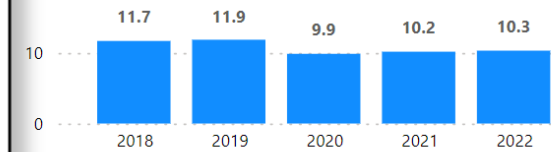
2021

2022

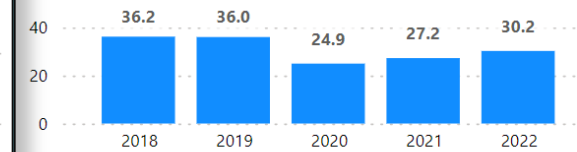
Daily travelled distance (km)



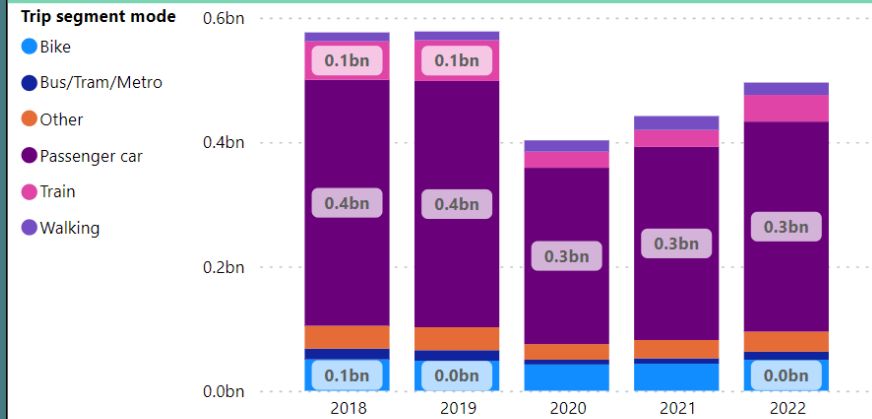
Average trip distance (km)



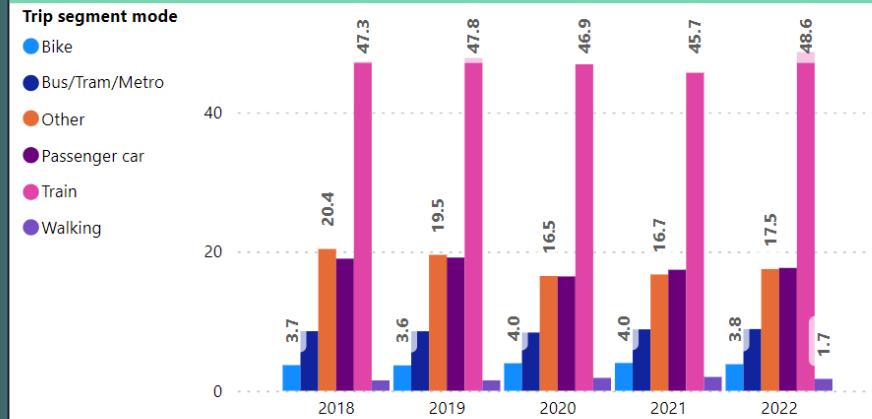
Daily travelled distance per capita (km)



Daily travelled distance by mode (km)



Average trip distance by mode (km)



KENNISLAB 1.0 - ENERGIETRANSITIE

Eindhoven energy

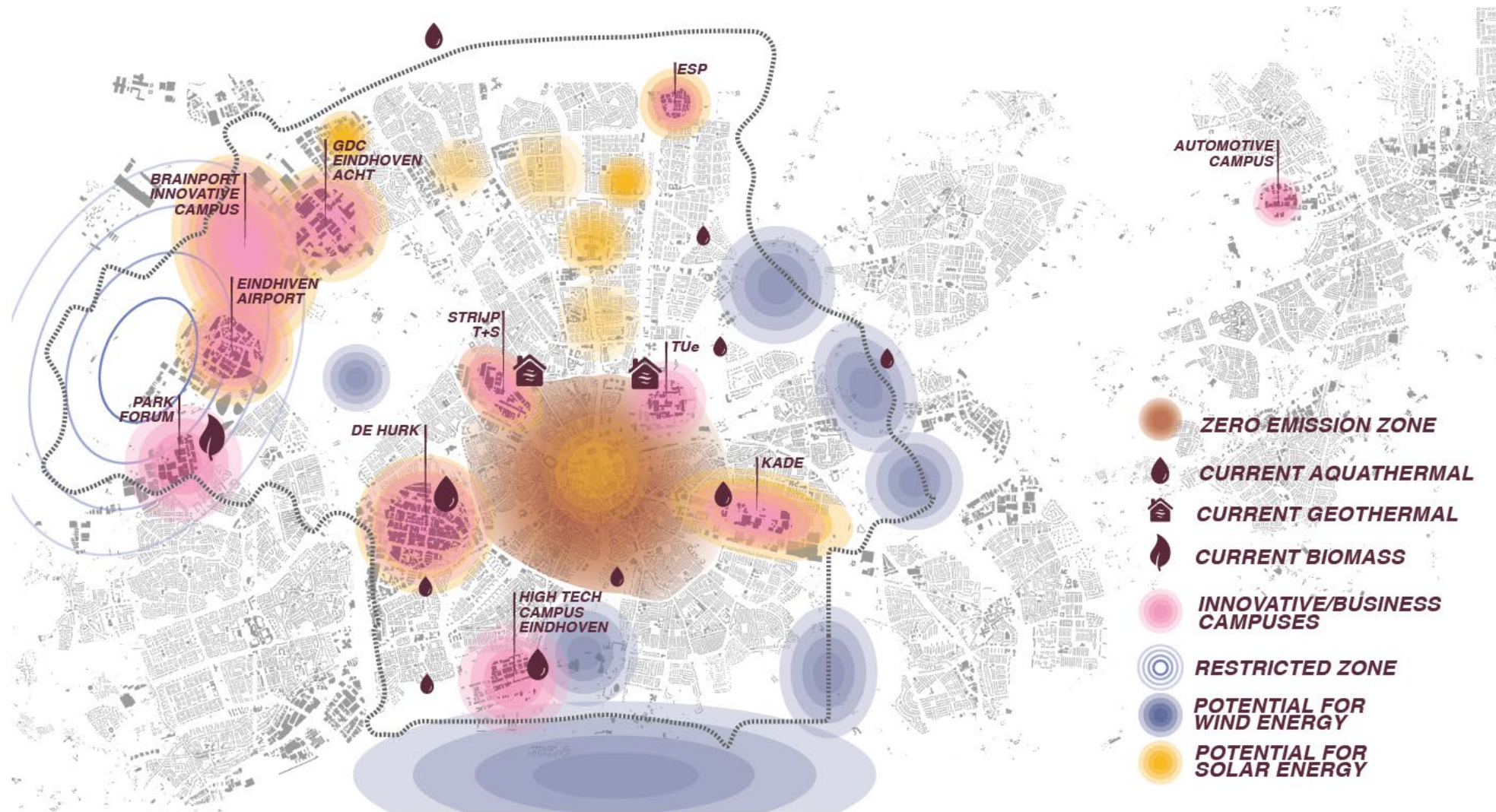


FIG 3.4: Eindhoven energy map

KENNISLAB 1.0 – DESIGN TOOLBOX MOBILITEIT EN ENERGIE

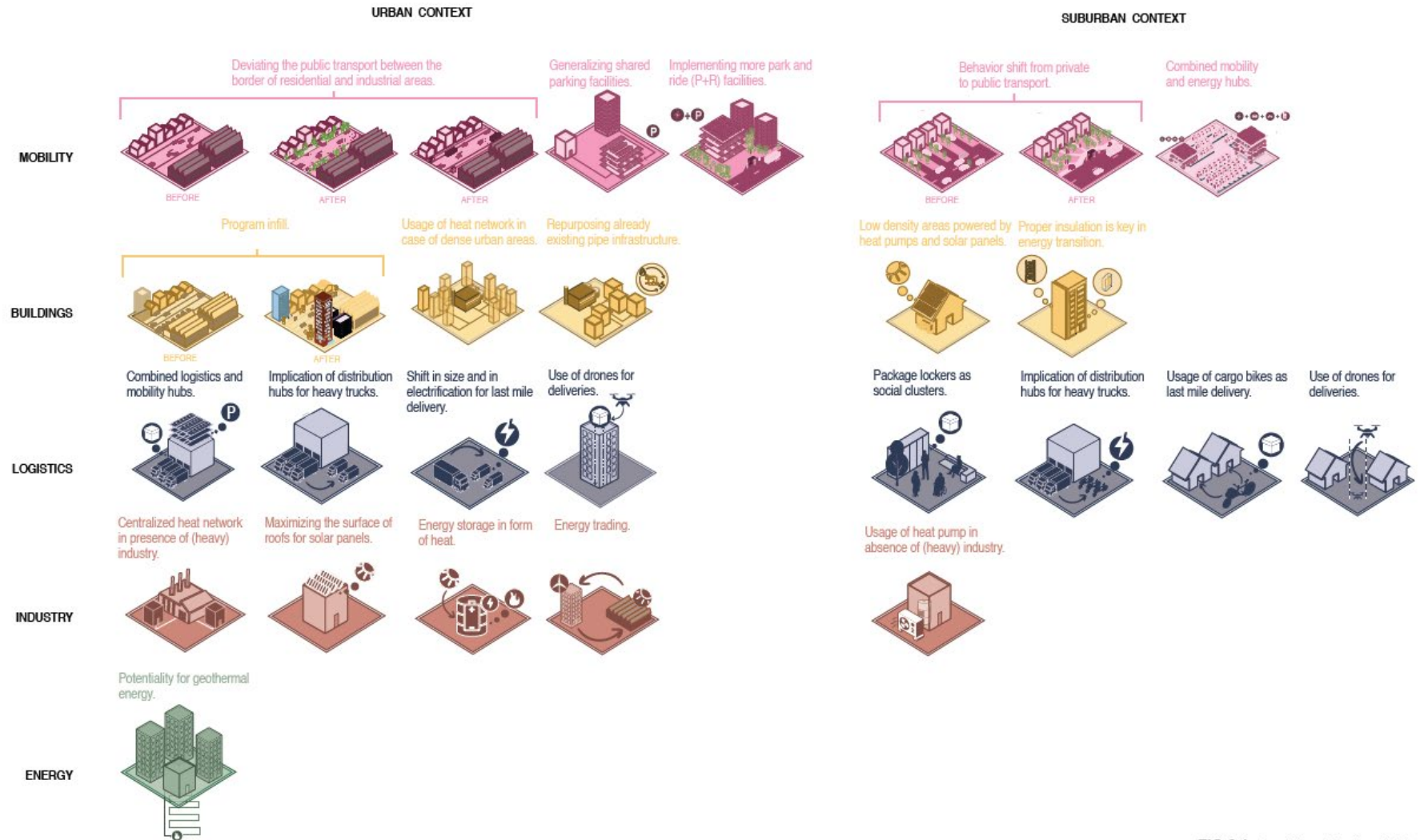
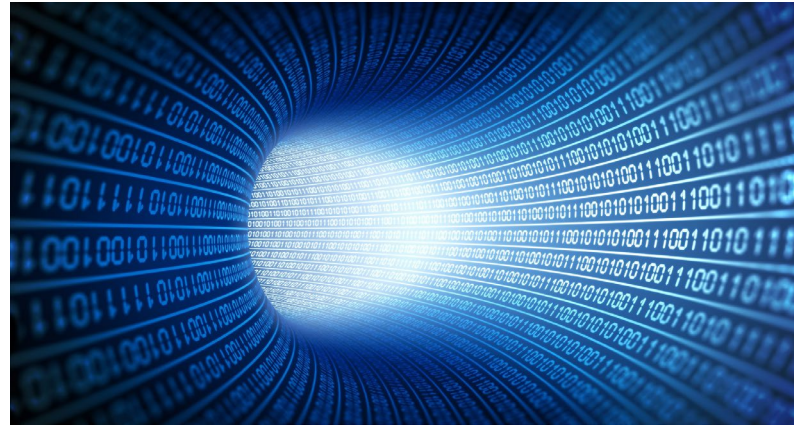


FIG 6.1: Combined toolbox table



Trends

- Elektrificering
- Deelmobiliteit en woningbouwontwikkeling
- Data en AI
- Brede welvaart
-

Ga naar: menti.com
Mentimeter code : 2284 8131



Mentimeter

3. BLIK OP DE TOEKOMST (KENNISLAB 2.0)

Welke inzichten zou je nog graag hebben o.b.v. de data?

Wat hebben we nodig voor een succesvolle mobiliteitstransitie?

Hoe kan een kennislabs (triple helix) hierin een rol spelen?





BORREL!

DANK VOOR JULLIE DEELNAME

Vragen, opmerkingen of suggesties? Neem dan contact op met ons:



Dena Kasraian

TU/e

d.kasraian@tue.nl



Paul van de Coevering

BUAS

Coevering.p@buas.nl



Koen van Neerven

Brainport bereikbaar

[koen.vanneerven@
brainportbereikbaar.nl](mailto:koen.vanneerven@brainportbereikbaar.nl)

