

A photograph of a man and a woman riding bicycles on a city street. The man is in the foreground, wearing a white shirt and blue jeans, riding a blue bicycle. The woman is behind him, wearing a red patterned shirt and light blue jeans, riding a black bicycle. They are riding past a modern building with many windows and a large green tree. The background is slightly blurred. The bottom half of the image is covered by an orange gradient overlay.

Jaarrapportage 2024

Activiteiten SmartwayZ.NL

SmartwayZ.NL

31 januari 2025

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Structuur	3
Heroriëntatie	3
Trends	4
Demografie	4
Verkeer op de weg en doorstroming	4
Verkeersveiligheid	5
Duurzaamheid	5
Modal split	6
Goederenvervoer	7
Nabijheid voorzieningen	7
Gebiedsgerichte Realisatie	9
Heroriëntatie SmartwayZ.NL	9
Hinder doorgaand verkeer gemeente Zundert	10
Werksessie mobiliteit en gebiedsontwikkeling met de gemeente Meierijstad	10
Multimodale Agenda (MMA)	10
Shared Services	11
Campagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst!'	11
IkSwitch.nu-campagnes	12
Evenement gebiedsontwikkeling & mobiliteit (met CROW)	12
Businesscases flexpool	13
Communicatie	13
Innovatie & Ontwikkeling	14
Start-up in Residence Intergov-programma	15
Europese samenwerking	15
Bezoek delegatie Triangle-regio Denemarken	16
SINFONICA vergroot toegankelijkheid openbaar vervoer	16
Kennis- en ontwikkellab	17
Onderzoek filerijders Zuid-Nederland	17

Inleiding

In deze rapportage blikt SmartwayZ.NL terug op 2024, een jaar van verandering en uitzetten van een nieuwe koers voor de komende jaren. Door mijlpalen uit de verschillende programmaliijnen te delen, hopen we u als lezer een impressie te geven waar we als netwerkprogramma rondom bereikbaarheid aan hebben gewerkt.

Structuur

In het volgende hoofdstuk schetsen we aan de hand van relevante trends de stand van zaken van de mobiliteit in Noord-Brabant en Limburg. Dit om de context weer te geven waarbinnen onze activiteiten zich afspelen. In de volgende hoofdstukken wordt er per onderdeel van het ['Jaarplan SmartwayZ.NL 2024'](#) een beeld geschetst van de verschillende activiteiten.

Heroriëntatie

2024 stond voor SmartwayZ.NL in het teken van de heroriëntatie van het netwerkprogramma. In oktober 2024 is door de bestuurlijke Programmaraad de heroriëntatie vastgesteld, in de vorm van de ['Concretisering Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027'](#). Aangezien deze jaarrapportage over het jaar 2024 gaat, worden de uitgevoerde activiteiten gekoppeld aan de plannen zoals die beschreven zijn in het ['Jaarplan SmartwayZ.NL 2024'](#).

De terugkoppeling op de activiteiten in de komende jaren zal op een andere manier plaatsvinden, namelijk door de combinatie van een infographic met een rapport waarin de resultaten nader worden toegelicht. Het Monitoring & Evaluatie-team (M&E-team) van SmartwayZ.NL is deze momenteel aan het ontwikkelen. Daarnaast wordt de verbinding aangehaald met de partners binnen SmartwayZ.NL, zoals de monitor- en datateams binnen de Provincies Noord-Brabant en Limburg op het gebied van mobiliteit. Door beter samen te werken hoopt het M&E team de komende jaren de weergegeven trends beter te kunnen koppelen aan de indicatoren uit [het geconcretiseerde werkprogramma](#). Op deze manier hoopt SmartwayZ.NL de monitoring van de mobiliteitstransitie de komende jaren beter op elkaar af te stemmen en daarmee waardevolle input voor de jaarrapportages op te halen.



Trends

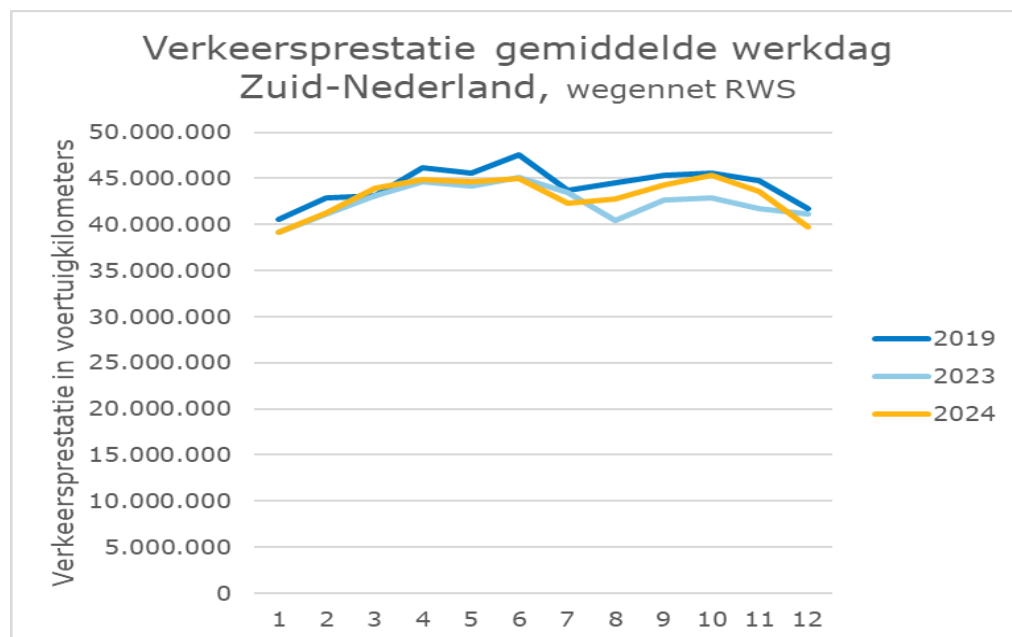
In dit hoofdstuk delen we relevante trends voor Zuid-Nederland. Dit om de context weer te geven waarbinnen onze activiteiten zich afspelen. In de volgende hoofdstukken wordt er per onderdeel van het '[Jaarplan SmartwayZ.NL 2024](#)' een beeld geschetst van de verschillende activiteiten.

Demografie

De Nederlandse bevolking groeit; in 2024 was er een groei van 0,57% naar 18,05 miljoen inwoners begin 2025. In Noord-Brabant lag de bevolkingsgroei in 2024 hoger dan het Nederlands gemiddelde, namelijk op 0,74%. In Limburg lag de bevolkingsgroei juist lager, op 0,20%. (Bron: CBS)

Verkeer op de weg en doorstroming

De verkeersprestatie (het aantal afgelegde voertuigkilometers) groeide ook de laatste jaren en zat in 2024, landelijk gezien op het hoofdwegennet, net boven het niveau van 2019. In onderstaande grafiek is de verkeersprestatie op een gemiddelde werkdag in Zuid-Nederland te zien. Hier ziet u ook dat de verkeersprestatie weer bijna op het niveau van 2019 zit. Dat de piek uit 2019 nog niet is gehaald, kan mogelijk verklaard worden doordat er nu meer thuisgewerkt wordt. De verkeersprestatie in Zuid-Nederland komt voor het overgrote deel voort uit het verkeer op de weg in Noord-Brabant. In Limburg ligt de verkeersprestatie een stuk lager.



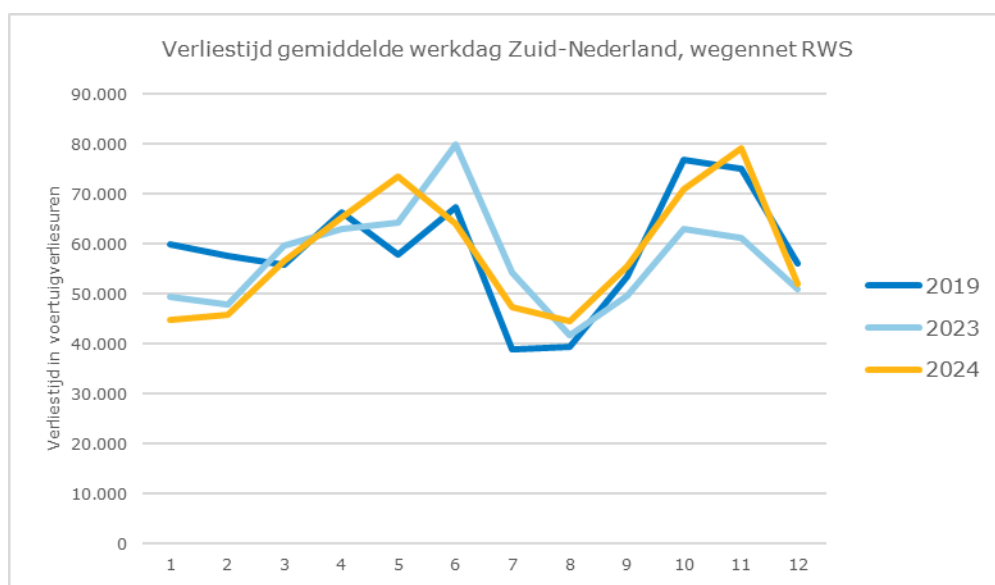
Figuur 1: Verkeersprestatie op een gemiddelde werkdag in Zuid-Nederland in voertuigkilometers. Bron: Rijkswaterstaat

De toename van de hoeveelheid verkeer maakt dat de files en reistijdverliezen ook toenemen. De filezwaarte is gestegen sinds het zwaartepunt van de coronacrisis voorbij is (begin 2021). Landelijk gezien nam de filezwaarte in 2024 met 36% toe ten opzichte van 2023. Het aantal uren dat alle weggebruikers gezamenlijk extra hebben moeten reizen (voertuigverliesuren) nam toe met een kleine 25%. Vorig jaar ontstond 77% van de files tijdens de spits. Ongevallen waren goed voor 10% van de files en 6% kwam

door geplande werkzaamheden. In 2025 zal dat naar verwachting niet anders zijn. Zelfs als de hoeveelheid verkeer in de spits hetzelfde blijft, zullen de files verder toenemen als gevolg van grote, noodzakelijke wegwerkzaamheden die gepland staan.

Het is dus druk in Zuid-Nederland. Verschillende wegvakken in Noord-Brabant zijn de afgelopen jaren gestegen in de landelijke filelijstjes. In onderstaande grafiek is te zien dat de verliestijd in Zuid-Nederland is toegenomen, zowel ten opzichte van 2023 als ten opzichte van 2019. Net als voor de verkeersprestatie geldt ook hier dat de ontwikkeling van de verkeersafwikkeling in Zuid-Nederland vooral door de ontwikkelingen in Noord-Brabant wordt bepaald. In Limburg wordt de verliestijd minder bepaald door structurele files en meer door files als gevolg van ongevallen en incidenten, in vergelijking met Noord-Brabant.

Dat het weer drukker wordt op de weg wordt ook gevoeld in de beleving en dat maakt dat de pers (zoals het Brabants Dagblad en de Limburger) geregeld rapporteert over de toenemende drukte op de weg.



Figuur 2: Verliestijd op een gemiddelde werkdag in Zuid-Nederland in voertuigverliesuren. Dit gaat alleen om de rijkswegen. Bron: Rijkswaterstaat

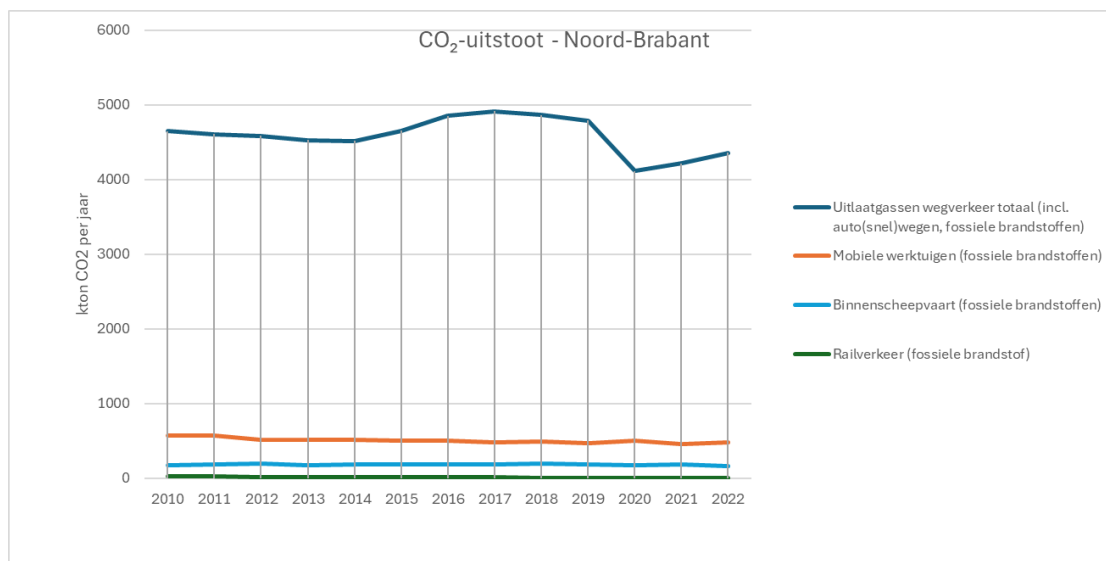
Verkeersveiligheid

Cijfers over de verkeersveiligheid komen altijd relatief laat beschikbaar; cijfers van 2024 zijn nog niet bekend. In 2023 was er een daling van ernstig gewonden en doden in het verkeer ten opzichte van 2022. 2022 was echter een uitzonderlijk slecht jaar. Ondanks de lagere aantallen in 2023 is er een langjarige trend naar meer verkeersslachtoffers, vooral voor het aantal ernstig gewonden. In 2023 raakten 7.400 mensen ernstig gewond in het Nederlandse verkeer en waren er 684 doden. Over meerdere jaren gezien lopen de ontwikkelingen in Noord-Brabant en Limburg gelijk op met die in Nederland als totaal. (Bron: SWOV)

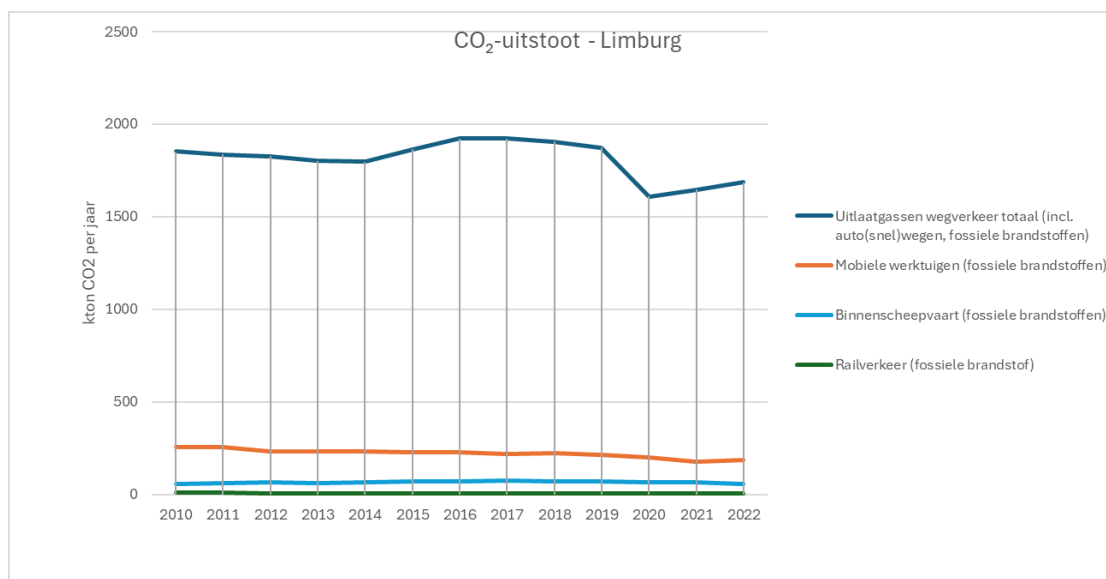
Duurzaamheid

De algemene trend is dat het wagenpark steeds schoner en zuiniger wordt. De stijgende CO₂-uitstoot wordt vooral veroorzaakt door toenemende verkeersintensiteiten. De jaren 2023 en 2024 zullen een afvlakking laten zien in CO₂-uitstoot overeenkomstig met de afvlakking in de verkeersintensiteiten en de

toename in het elektrisch aangedreven verkeer. Zie hieronder de grafieken (tot en met 2022) voor de CO₂-uitstoot door verkeer in Noord-Brabant en Limburg.



Figuur 3: CO₂-uitstoot per jaar in Noord-Brabant door het verkeer, per modaliteit. Bronnen: klimaatmonitor.databank.nl, Emissieregistratie - CO₂-uitstoot verkeer en vervoer

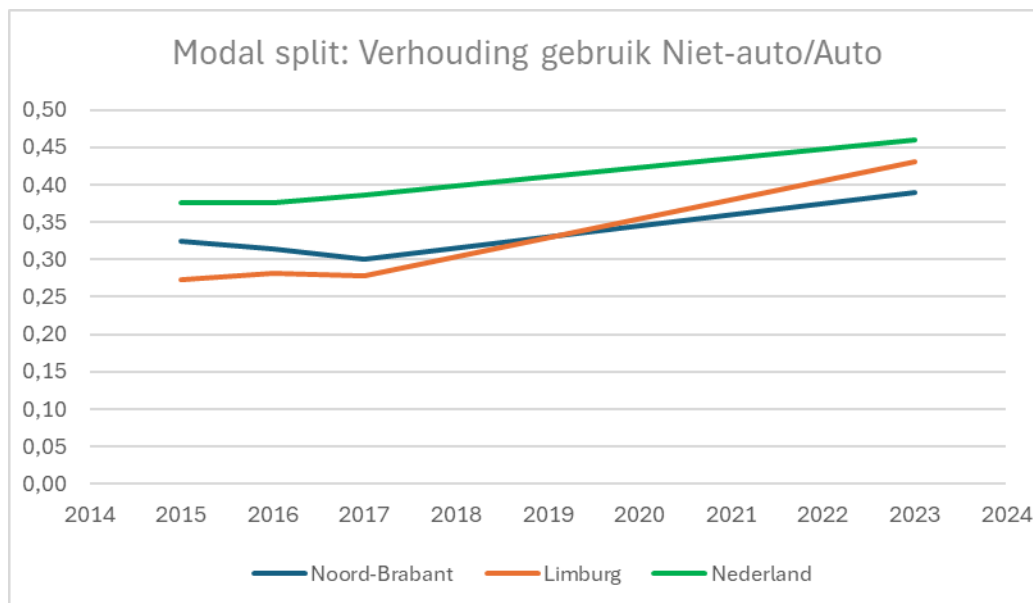


Figuur 4: CO₂-uitstoot per jaar in Limburg door het verkeer, per modaliteit. Bronnen: klimaatmonitor.databank.nl, Emissieregistratie - CO₂-uitstoot verkeer en vervoer

Modal split

Uit onderstaande grafiek blijkt dat, als we kijken naar het personenvervoer, op de langere termijn het aandeel van de auto in het aantal kilometers dat met een vervoermiddel wordt afgelegd (trein, tram, bus, metro, fiets, lopen) afneemt.

Voor de jaren 2018 tot en met 2022 zijn helaas geen gegevens beschikbaar.



Figuur 5: Modal split: groep mensen die geen auto gebruikt vs groep mensen die wel auto gebruikt, per jaar. In Limburg neemt de groep zonder auto sneller toe ten opzichte van het landelijk gemiddelde en de groep in Noord-Brabant.

Bronnen: CBS: Personenmobiliteit; reisenmerken en vervoerwijzen, regio's, 2010-2017

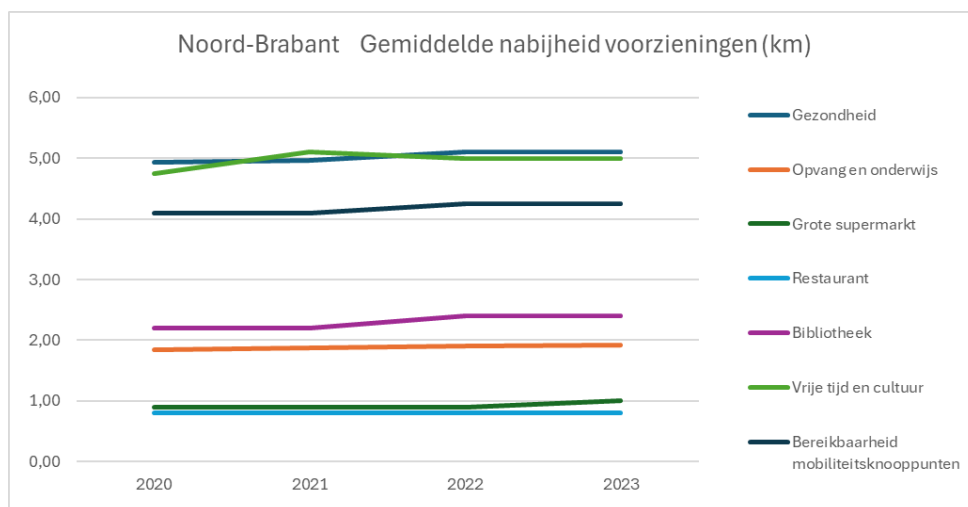
Goederenvervoer

Het goederenvervoer had in 2023 te maken met een teruglopende vraag naar en productie van goederen. Er was een afname van 6,2% ten opzichte van 2022 als het gaat om de hoeveelheid vervoerde tonnen. De vervoersprestatie nam ook af in 2023 ten opzichte van 2022 (daling van 7% van de tonkilometers). Als we kijken naar de vervoerde tonkilometers in de afgelopen tien jaar dan is het aandeel binnenvaart licht toegenomen (31,5% in 2023), het aandeel wegvervoer flink toegenomen (43,5% in 2023), het aandeel spoorvervoer licht toegenomen (5,4% in 2023) en het aandeel busvervoer flink afgenomen (19,8% in 2023). De verwachting is dat de omvang van het goederenvervoer in Nederland in de periode 2023-2029 met ongeveer 4% groeit en dat de binnenvaart relatief gezien weinig groeit. Dit heeft te maken met het minder belangrijk worden van droge bulk (kolen, erts, zand), die veel met binnenvaartschepen wordt vervoerd. Het aandeel van containers in de te vervoeren goederen stijgt en daarin is spoorvervoer een belangrijkere speler.

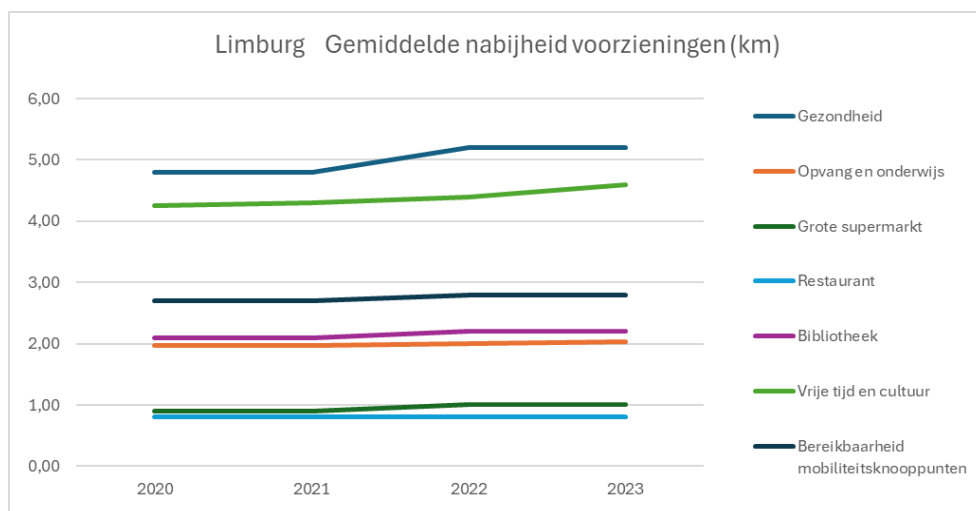
Nabijheid voorzieningen

De nabijheid van voorzieningen zegt iets over de bereikbaarheid (in dit geval afstand) van belangrijke locaties voor de bevolking. Wanneer een afstand groot is kost het meer moeite, tijd en geld om van die voorzieningen gebruik te kunnen maken. In de grafieken hieronder blijkt dat Gezondheid en Vrije tijd en

Cultuur het slechtst scoren en dat Restaurants en Supermarkten het best scoren. Het blijkt ook dat de nabijheid van voorzieningen iets slechter is geworden in de loop van de jaren.



Figuur 6: Gemiddelde nabijheid van verschillende voorzieningen in Noord-Brabant, in kilometers. Bron: CBS: Regionale kerncijfers Nederland



Figuur 7: Gemiddelde nabijheid van verschillende voorzieningen in Limburg, in kilometers. Bron: CBS: Regionale kerncijfers Nederland

Gebiedsgerichte Realisatie

Als versneller van de mobiliteitstransitie binnen SmartwayZ.NL is de Gebiedsgerichte Realisatie gericht op het begrijpen en aanpakken van specifieke uitdagingen en behoeften in elke regio. In het '[Jaarplan SmartwayZ.NL 2024](#)' staan de volgende activiteiten benoemd:

- 1. Inzichtelijk maken opgaven (huidige situatie (IST), toekomstige situatie (SOLL), opgave (GAP))**
Dit is inzichtelijk gemaakt in de '[Concretisering Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027](#)'.
- 2. Ontwikkelen SmartwayZ.NL menukaart**
De [menukaart](#) is ontwikkeld, met als doel een overzicht te bieden van beschikbare kennis op nationale, regionale en lokale schaal op het gebied van mobiliteit, vanuit het perspectief van brede welvaart. In 2025 ligt de focus op het effectief gebruik van de menukaart door onze partners.
- 3. Begeleiden regio's bij definiëren vraag/opgaven**
Dit is een doorlopend proces. De hieronder beschreven activiteiten uit Zundert en Meierijstad zijn voorbeelden van de manier waarop SmartwayZ.NL de regio's begeleidt.
- 4. Ondersteunen bij opstellen/uitvoering maatregelenpakketten of gebiedsdeals**
Dit is ook een doorlopend proces. Hieronder wordt bijvoorbeeld beschreven welke stappen er zijn gezet om uiteindelijk tot een multimodale agenda (MMA) voor Zuid-Nederland te komen.
- 5. Koppelen inzet vanuit Shared Services en I&O voor invulling opgaven**
Meer informatie over deze opgaven staan onder de desbetreffende hoofdstukken.

Hieronder staat een aantal mijlpalen die SmartwayZ.NL in 2024 bereikt heeft binnen de Gebiedsgerichte Realisatie.

Heroriëntatie SmartwayZ.NL

In samenwerking met de regio's is er een heroriëntatie van het netwerkprogramma vastgesteld

In 2024 is de heroriëntatie van SmartwayZ.NL met onze partners samen afgerond. De uitkomst daarvan is de nieuwe '[Concretisering Werkprogramma SmartwayZ.NL 2025-2027](#)', deze is vastgesteld door de Programmaraad SmartwayZ.NL. De resterende middelen van het programma worden hiervoor ingezet.

Hinder doorgaand verkeer gemeente Zundert

Slim sturen en gedragsaanpak als mogelijke oplossing voor hinder

In de dorpskernen van Zundert en Rijsbergen wordt al jaren veel overlast van doorgaand verkeer ervaren. De gemeente had het idee om dit op te lossen met de aanleg van een rondweg, dit bleek echter niet haalbaar. In een provinciaal overleg (Omgevingstafel) zocht de gemeente de verbinding met SmartwayZ.NL, waarna SmartwayZ.NL de gemeente heeft geholpen bij het aandragen van oplossingsrichtingen, zoals het inzetten op gedrags- en stimuleringsmaatregelen. De gemeente Zundert werkt deze oplossingsrichtingen verder uit.

Werksessie mobiliteit en gebiedsontwikkeling met de gemeente Meierijstad

Delen van waardevolle inzichten helpt Gemeente Meierijstad én SmartwayZ.NL verder

Samen met mobiliteitsadviseurs, landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen werd in de gemeente Meierijstad verkend hoe mobiliteit en nieuwe mobiliteitsconcepten vanaf het begin verankerd kunnen worden in gebiedsontwikkelingsopgaven. Aanleiding hiervoor was een provinciaal overleg, de Omgevingstafel). In de werksessie voor geïnteresseerde gemeenten werd de gebiedsontwikkeling in Sint-Oedenrode als voorbeeldcasus gebruikt. Het doel van de sessie was om de connectie tussen het ruimtelijke domein en het mobiliteitsdomein te versterken.

De sessie heeft geleid tot een aanscherping van de handreiking 'mobiliteit en gebiedsontwikkeling' van SmartwayZ.NL. Daarnaast is duidelijk geworden in hoeverre mobiliteit in het masterplan rondom de gebiedsontwikkeling in Sint-Oedenrode voldoende gedekt was. Dit bleek het geval. Met het doorontwikkelen van de handreiking gaan we vanaf 2025 meer gebiedsontwikkelaars ondersteunen met het verankeren van mobiliteit in hun plannen.

Multimodale Agenda (MMA)

Een gedeeld beeld over een gebiedsgerichte multimodale agenda voor Zuid-Nederland

Rijk en regio hebben in 2023 afgesproken om gezamenlijk een multimodale agenda (MMA) te ontwikkelen voor Zuid-Nederland. Als eerste stap zijn er in 2024 ambities en hoofdopgaven uitgewerkt op het gebied van bereikbaarheid voor personen- en goederenvervoer (2025-2040) gericht op het bevorderen van de brede welvaart in Zuid-Nederland. Deze ambities en hoofdopgaven zijn samen met een vervolg voor 2025 vastgesteld in de Programmaraad van SmartwayZ.NL en op het bestuurlijk overleg (BO MIRT) in het najaar van 2024. Dit betekent dat in 2025 de uiteindelijke multimodale agenda gebaseerd zal worden op deze ambities en hoofdopgaven. Daarnaast zullen in 2025 de maatregelenpakketten worden uitgewerkt, gebaseerd op deze ambities en hoofdopgaven. Deze pakketten bevatten maatregelen voor de korte, middellange en lange termijn met daarbij (voor zover mogelijk) afspraken over de bekostiging ervan.

Shared Services

De Shared Services zijn gericht op de versnelling van de implementatie: herhaalbaarheid en schaalbaarheid. Door het delen van expertise over de gehele regio kan de duurzame mobiliteitstransitie versneld worden. In het [‘Jaarplan SmartwayZ.NL 2024’](#) staan de volgende Shared Services en thema’s benoemd:

1. Doelgroepenbenadering en gedrag

Er zijn diverse activiteiten gericht op de doelgroepenbenadering en gedrag uitgevoerd. Denk hierbij bijvoorbeeld aan campagnes zoals ‘Kort ritje? Da’s zo gefietst!’ en ‘IkSwitch.nu’. Daarnaast is er een groot [onderzoek](#) gedaan naar het reisgedrag van automobilisten in Zuid-Nederland.

2. Ontwikkeling en verspreiding van kennis over brede welvaart en mobiliteitstransitie op de thema’s: gebiedsontwikkeling; deelmobiliteit; hubs; actieve mobiliteit; stadslogistiek

Op deze thema’s zijn diverse activiteiten uitgevoerd, zoals bijvoorbeeld:

- Het evenement ‘gebiedsontwikkeling en mobiliteit’.
- Daarnaast is er een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) ontwikkeld en toegepast bij een aantal gebiedsontwikkelingen, zoals in Meierijstad.
- Op het gebied van actieve mobiliteit is er een potentiescan ontwikkeld om de actieve mobiliteit in Zuid-Nederland te versterken. Ook zijn er stappen gezet om een flexpool op te zetten, zodat specialistische kennis over de mobiliteitstransitie op een flexibele manier gedeeld kan worden met de partners.
- Op het gebied van stadslogistiek is er samen met bedrijfsleven gewerkt aan de ontwikkeling van een digitale decentrale infrastructuur op het gebied van logistiek, zodat data-uitwisseling efficiënter kan plaatsvinden. Ook is er gewerkt aan het beschikbaar maken van relevante data, vooral in het kader van Connected Transport Corridors (CTC).

3. Marketing en communicatie om mobiliteitsoplossingen effectief te promoten en te verspreiden

Op het gebied van marketing en communicatie zijn in 2024 de nodige stappen gezet. Zo is er een nieuwe website gelanceerd, updates gedeeld via sociale media en is er een werksessie georganiseerd.

Hieronder staat een aantal mijlpalen die SmartwayZ.NL in 2024 bereikt heeft binnen de Shared Services.

Campagne ‘Kort ritje? Da’s zo gefietst!’

Campagne met app zorgt voor meer fietskilometers

De landelijke campagne ‘Kort ritje? Da’s zo gefietst!’ heeft als doel om mensen ervan te overtuigen om korte ritten vaker per fiets af te leggen. In het voorjaar van 2024 heeft SmartwayZ.NL in samenwerking met Zuid-Limburg Bereikbaar deze campagne gelanceerd. Daarnaast is er een landelijke aanbestedingsprocedure gestart om een app met dezelfde naam te laten ontwikkelen. SmartwayZ.NL heeft deze procedure samen met drie andere provincies uitgevoerd. De niet betrokken provincies volgen de ontwikkelingen op de voet.

In juni 2025 wordt deze app gelanceerd om inwoners te helpen daadwerkelijk vaker de fiets te pakken. Naast het stimuleren van fietsverkeer levert deze campagne ook waardevolle data op om het fietsbeleid te kunnen versterken. Veel regio’s kiezen ervoor om de lancering van de app te laten

aansluiten op bestaande aanpakken, zoals een werkgevers-, buurt- of doelgroepen aanpak. Hiermee worden deze verschillende doelgroepen met dezelfde app bereikt.

IkSwitch.nu-campagnes

Campagnes motiveren automobilist om vaker de fiets te pakken en thuis te werken

In 2024 zijn er twee campagnes onder de noemer IkSwitch.nu gestart. In mei is in Gennep een campagne gestart om forenzen op te roepen vaker de fiets te pakken. Met radiocommercials, busreclames, sociale mediacampagnes en folders hoopte de campagne de reiziger zover te krijgen. In een vragenlijst gaf ongeveer een derde van de forenzen aan te overwegen om vaker met de fiets te gaan reizen. In deze eerste campagne is het volledige 'brand-design' voor IkSwitch.nu ontwikkeld, dat nu voor meerdere campagnedoelinden ingezet kan worden.

In november is een tweede campagne gestart, gericht op het stimuleren van thuiswerken door forenzen die normaal pendelen over de A2 tussen Deil en Vught. Door middel van reclamezuilen langs de snelweg, sociale mediacampagnes en mails naar werkgevers werden de voordelen van thuiswerken benadrukt. In een vragenlijst gaf 17,2 procent van de reizigers aan te overwegen om meer thuis te gaan werken.



Evenement gebiedsontwikkeling & mobiliteit (met CROW)

Domeinoverstijgend inspireren, rondleiden en netwerken

Hoe zorgt u ervoor dat duurzame en slimme mobiliteit echt werkt in de praktijk van gebiedsontwikkeling? Die vraag stond centraal tijdens het evenement 'Gebiedsontwikkeling en mobiliteit in transitie, van innovatie naar realisatie in Zuid-Nederland', dat samen met het CROW op 19 november 2024 in het gebiedsontwikkelingsproject De Caai in Eindhoven werd georganiseerd. In deze sessie werden twee praktijkcases gepresenteerd door de gemeenten Moerdijk en Eindhoven, alsmede het BPD Bouwfonds.

Hierdoor hebben de aanwezige partners een beter inzicht gekregen in welke afwegingen er gemaakt worden op het snijvlak van gebiedsontwikkeling en mobiliteit, dat ze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn en hoe nieuwe mobiliteitsconcepten toegepast kunnen worden. De middag werd afgesloten meteen excursie door De Caai, waarna er een netwerkborrel plaatsvond.



Businesscases flexpool

Flexibele krachten staan in de startblokken om partners te ondersteunen

Het doel van de flexpool is om meer uitwisseling van kennis en arbeidscapaciteit op mobiliteitstransitie opgaven te organiseren en te borgen, die flexibel inzetbaar is voor de verschillende gemeenten en partners in Zuid-Nederland. Deze partijen hebben vaak onvoldoende capaciteit beschikbaar, wat de mobiliteitstransitie vertraagt. De flexpool poogt hierbij een oplossing te bieden, met als bijkomend voordeel dat de opgebouwde kennis efficiënter en effectiever ingezet kan worden. In 2024 zijn businesscases voor vier verschillende vormen van een flexpool van SmartwayZ.NL uitgewerkt. Eind 2024 is de keuze gemaakt om één businesscase verder uit te werken, met als doel implementatie en start van de flexpool begin 2025.

Communicatie

Nieuwe website gelanceerd!

In 2024 heeft SmartwayZ.NL een nieuwe website gelanceerd. Daarnaast heeft de LinkedIn-pagina inmiddels 2.342 volgers. Het bericht met de meeste weergaven (3341) is hiernaast te lezen. Het bericht gaat over intelligente snelheidsassistentie (ISA).



Innovatie & Ontwikkeling

Innovatie & Ontwikkeling omvat een nauwe samenwerking tussen diverse partijen om innovatieve mobiliteitsoplossingen te bevorderen. De activiteiten hierbinnen zijn vooral gericht op innovaties met kans op implementatie en grootschalige impact binnen vier jaar. In het [‘Jaarplan SmartwayZ.NL 2024’](#) staan de volgende activiteiten benoemd:

- 1. Implementeren van ten minste twee MobilityLab challenges in samenwerking met Zuid-Holland, Brainport Development en andere overheidsinstanties in Nederland**
Er zijn onder de naam ‘Start-up in Residence’ drie challenges geïmplementeerd in de gemeenten Waalwijk en Meierijstad en de Provincie Limburg.
- 2. Doorontwikkelen en zorgen voor opschaling van innovatief verkeersmanagement/CCAM zoals ISA, fietspelotons en ADAS**
Er zijn diverse diensten en toepassingen op het gebied van innovatief verkeersmanagement en Cooperative, Connected & Automated Mobility (CCAM) ontwikkeld. [Voorbeelden](#) hiervan zijn de Fiets Peloton module, Buurauto-NOOM, Green Light Optimized Speed Advisory (GLOSA), wilddetectie bij de N69, intelligente snelheidsassistentie (ISA) en FABULOS AI (slim busvervoer).
- 3. Analyse op kansrijke Europese projecten en indienen gezamenlijke proposities voor calls**
In 2024 is SmartwayZ.NL actief binnen verschillende Europese netwerken, partnerships en projecten. Ook zijn er enkele evenementen georganiseerd en is het SmartwayZ.NL-verhaal op tal van Europese podia gepresenteerd. Ook is er een Deense delegatie op bezoek geweest bij SmartwayZ.NL om kennis en ervaringen uit te wisselen.
- 4. Uitvoeren van het SINFONICA-project**
Het onderzoek voor het SINFONICA-project is in 2024 uitgevoerd. Hiervoor zijn interviews, focusgroepen en workshops uitgevoerd om kwetsbare groepen beter te betrekken bij ontwikkelingen binnen het openbaar vervoer.

Hieronder staat een aantal mijlpalen die SmartwayZ.NL in 2024 bereikt heeft binnen Innovatie en Ontwikkeling.

SmartwayZ.NL daagt startups uit om innovatieve oplossingen te pitchen voor mobiliteitsvraagstukken

- 1) Bevorderen van fietsen op bedrijventerreinen in Waalwijk
- 2) Doorontwikkelen van duurzame oplossingen voor de laatste kilometer in Veghel
- 3) Vergroten van burgerparticipatie in het openbaar vervoer in Limburg



SmartwayZ.NL bevordert kennisuitwisseling, ook over grenzen heen

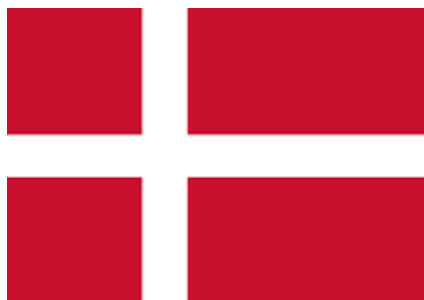
Er is bijvoorbeeld een Crossborder workshop “Smart Mobility Zuid-Nederland” georganiseerd, samen met gemeente Antwerpen. Hier zijn met 40 Vlaamse en Zuid-Nederlandse professionals kennis en ervaringen uitgewisseld over de manier waarop slimme mobiliteitsoplossingen nu in beide landen worden ingezet en waar samenwerking mogelijk is.

SmartwayZ.NL presenteerde daarnaast haar verhaal op tal van Europese podia waaronder Praag, Dublin, Madrid en Brussel.

Bezoek delegatie Triangle-regio Denemarken

Uitwisseling met Deense collega's over mobiliteit en bereikbaarheid

Op woensdag 13 november is er een overheidsdelegatie uit Denemarken op bezoek geweest bij SmartwayZ.NL. Het doel van het bezoek was om inspiratie op te doen en in gesprek te gaan over de complexe uitdagingen waarmee SmartwayZ.NL geconfronteerd wordt en gezamenlijk naar duurzame oplossingen te zoeken.



SINFONICA vergroot toegankelijkheid openbaar vervoer

Kwetsbare doelgroepen worden betrokken bij inclusief openbaar vervoer

In 2023 lag de focus van SINFONICA nog op het opzetten van de onderzoeksopzet en het definiëren van de kwetsbare doelgroepen. Daarbij hebben wij als partner ervoor gepleit dat het proces van zowel het plannen en boeken van de reis als het aanschaffen van het kaartje onderdeel moet zijn van het project. In eerste instantie lag namelijk enkel de focus op het reizen in het zelfrijdende voertuig zelf.

In 2024 heeft het daadwerkelijke onderzoek plaatsgevonden: 80 interviews, 9 focusgroepen en 3 workshops met mensen uit verschillende kwetsbare doelgroepen zijn georganiseerd om hun opvatting en behoeften ten aanzien van zelfrijdend openbaar vervoer in kaart te brengen. De verzamelde data is in de tweede helft van 2024 geanalyseerd en verwerkt in tools. Deze tools moeten fabrikanten helpen begrijpen welke hulpmiddelen en technieken nodig zijn om voertuigen geschikt te maken voor kwetsbare reizigers. Daarnaast ondersteunen de tools beleidsmakers bij het toegankelijkheidsbeleid ten aanzien van het openbaar vervoer.



Kennis- en ontwikkelab

Het belang van transitiekennis bij overheden groeit sterk. Er is kennis nodig over het praktisch omgaan, ervaren en sturen van transities. In het [‘Jaarplan SmartwayZ.NL 2024’](#) staan de volgende activiteiten benoemd:

1. Organiseren kennis- en inspiratiebijeenkomsten

In 2024 zijn er diverse bijeenkomsten georganiseerd, zoals het evenement ‘gebiedsontwikkeling & mobiliteit’, de workshop ‘Smart Mobility in Zuid-Nederland’ en het bezoek van de Deense delegatie uit de Triangle-regio. Daarnaast was een onderzoek naar filerijders ook een mijlpaal die in 2024 behaald is. De inzichten van dit onderzoek kunnen helpen om interventies en beleid nog succesvoller in te zetten om zo de mobiliteitstransitie een stap verder te brengen.

2. Ontwikkelen Leergang ‘transitiekennis’

3. Ontwikkelen toolkit voor co-creatiesessies

Deze twee activiteiten zijn in 2024 niet uitgevoerd. Door de focus op de heroriëntatie van SmartwayZ.NL als geheel zijn er gedurende het jaar andere prioriteiten gesteld. De ontwikkeling van het kennis- en ontwikkelab, en daarmee deze leergang en toolkit, worden in 2025 verder vormgegeven.

Onderzoek filerijders Zuid-Nederland

Waarom staan mensen in de file?

Samen met onderzoeksbureau Moventem is er een onderzoek uitgevoerd naar filerijders in Zuid-Nederland. Deze automobilisten werden bevraagd of zij regelmatig in de file staan, waarom zij in de file staan, hoe erg ze dit vinden en welke alternatieven voor de auto zij zien. Hieruit bleek dat de meeste filerijders files vervelend vinden, maar dat zij desondanks lang niet allemaal overlast ervaren, omdat de betrouwbaarheid van files groot is. Er wordt aanbevolen om onder andere specifieke gedragscampagnes te richten op forenzen in de ochtendspits, waar een bewustwordingscampagne voor filerijders in de avondspits kansrijk lijkt. De inzichten van dit onderzoek helpen om beleid, gerichte interventies en/of (gedrags)campagnes te ontwikkelen om de mobiliteitstransitie te bevorderen.



