



Gezamenlijke ambities en samenwerkingsprincipes voor Smart Mobility, Dutch Reality

Uitwerking van Krachtenbundeling Smart Mobility - 3 juni 2019

Smart mobility.
Dutch reality.

In het kort

We bundelen de krachten

- We hebben in Nederland een efficiënt mobiliteitssysteem, maar de rek is eruit. We zoeken nieuwe oplossingen.
- We willen dat reizigers en vervoerders maximaal kunnen profiteren van beschikbare technologie. Zonder gedoe.
- We gaan naar een Dutch Reality: Van testen naar toepassingen in praktijk.
- Met onze gezamenlijke publieke inzet op Smart Mobility kiezen wij ervoor om de (rand) voorwaarden hiervoor op topniveau te organiseren.
- We bundelen de krachten voor meer impact middels 4 Samenwerkingsprincipes.

Gezamenlijke ambities en samenwerkingsprincipes

- Om impact te maken op onze opgaven spreken we af in te zetten op gezamenlijke prioriteiten, waarop we de krachten bundelen.
- Deze 'krachtenbundels' zijn in deze notitie uitgewerkt in gezamenlijke ambities en een concretisering van onze samenwerkingsprincipes; ingedeeld in drie clusters:
 - Digitaal op orde & de reiziger digitaal beschermd
 - Toename gebruik van bestaande slimme diensten
 - Verantwoorde introductie van een nieuwe generatie voertuigen & Mobility as a Service
- We maken een gezamenlijke Human Capital agenda.

Volgende stappen

- Wij gebruiken de gezamenlijke ambities en samenwerkingsprincipes per bundel, als gezamenlijk kader met richting en focus voor verdere uitvoering en planuitwerking.
- We gaan met volle kracht door met het bundelen van de krachten in de uitvoering van onze gezamenlijke ambities binnen lopende projecten en activiteiten.
- De ambities waarop aanvullende besluitvorming en afspraken nodig zijn werken we uit tot een niveau waarop concrete besluitvorming kan plaatsvinden over de inzet en investeringen van overheden in het BO MIRT najaar 2019.

Krachtenbundeling



Op 4 oktober 2018 hebben wij – Rijk, provincies, G5, metropool- en vervoerregio's – ervoor gekozen om onze krachten te bundelen om met Smart Mobility maximale impact te hebben. Om twee redenen:

Wij hebben een efficiënt mobiliteitssysteem, maar de rek is eruit.

We zoeken nieuwe oplossingen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, mobiliteit te verduurzamen en het leven en werken in zowel de steden als het buitengebied voor iedereen leefbaar, bereikbaar en betaalbaar te houden.

Met alleen traditionele oplossingen redden we het niet meer. We moeten op zoek naar andere oplossingen om het verschil te maken. Reizigers en vervoerders van goederen worden in toenemende mate digitaal ondersteund in hun reis en werkzaamheden. Technologische ontwikkelingen en digitalisering in de wereld van mobiliteit bieden kansen om te komen tot slimmer en duurzamer reis- en rijgedrag. Daarmee kan schaarse ruimte beter worden benut en mobiliteit kosteneffectiever worden gefaciliteerd. Op die manier zetten wij in op een veilige, prettige, en (economisch) goed bereikbare omgeving.

Wij willen dat reizigers en vervoerders maximaal kunnen profiteren van de beschikbare technologie om reizen in Nederland zo veilig, makkelijk, betrouwbaar en flexibel mogelijk te maken. Zonder gedoe.

We maken het voor reizigers en vervoerders eenvoudiger dan ooit tevoren om verschillende vervoersmiddelen of laadruimte te delen of te combineren wanneer dit handig is, routes te rijden die slim inspelen op de omstandigheden op de weg, veilig door het verkeer te bewegen met digitale ondersteuning, en nooit meer onnodig voor een verrassing te komen staan. We willen dat oplossingen aansluiten op de wensen en behoeften van gebruikers, zodat het écht gemakkelijker wordt om te kiezen voor slimmer en duurzamer reis- en rijgedrag; pas dan realiseren we impact op maatschappelijke opgaven met Smart Mobility.

Impact realiseren met Smart Mobility kunnen we niet alleen. Met onze gezamenlijke publieke inzet op Smart Mobility kiezen wij ervoor om de (rand)voorwaarden voor digitalisering in de mobiliteit op topniveau te organiseren. Zo is het voor (internationale)

marktpartijen aantrekkelijk om – op verantwoorde wijze - mobiliteitsdiensten te introduceren die bijdragen aan onze opgaven en een verbeterde reisbeleving, en we efficiënt omgaan met publieke middelen. Een win-win situatie voor gebruiker markt en maatschappij.

Krachtenbundeling voor meer impact

De komende 4 jaar zetten we samen in op de volgende stap in de transitie: het realiseren van impact door enerzijds tot grootschalig gebruik te komen van wat nu al kan, en anderzijds door een verantwoorde introductie van nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit vraagt van overheden op twee manieren een stevigere aanpak. Het vraagt een verschuiving van losstaande testen en experimenten, naar daadwerkelijke toepassing en gebruik in onze bestaande praktijk en werkprocessen. Maar in een aantal gevallen zullen we nog moeten ontwikkelen en ontdekken. Daarnaast vraagt het om meer samenhang tussen onze activiteiten, werkwijzen en invloed. Dit luidt een nieuwe fase in. Hiermee gaat de vrijblijvendheid eraf en is een omslag nodig in onze werkwijze, organisatie(s) en samenwerking om Smart Mobility een volwaardige plek te geven naast traditionele middelen.

Wij - Rijk, provincies, G5, metropool- en vervoerregio's - bundelen de krachten door onze inspanningen en invloed op internationaal, nationaal en regionaal niveau steviger te verbinden, om daarmee meer impact te hebben richting de reiziger en richting de internationale markt, en efficiënter om te gaan met publieke middelen.

Vier principes van krachtenbundeling zijn leidend en passen we toe in onze activiteiten:

- We werken als één overheid | richting de markt en reiziger.
- We pakken het slim aan | juiste plek/schaal en niet dubbel.
- We leren samen | delen van kennis en beslisinfo.
- We kunnen het aan | organisatie en competentie.

Gezamenlijke ambities en samenwerkingsprincipes

Sinds oktober 2018 is door een grote groep betrokkenen van rijk, provincies, G5, overige wegbeheerders, metropool- en vervoerregio's o.b.v. ieders smart mobility programma's en activiteiten, gewerkt aan het inventariseren van kansen voor krachtenbundeling. Hieruit is een samenhangend overzicht ontstaan van gezamenlijke prioriteiten waarop we de krachten bundelen. De onderdelen hiervan – de krachtenbundels – zijn in deze notitie uitgewerkt in gezamenlijke ambities en een concretisering van onze samenwerkingsprincipes per bundel.

Onze gezamenlijke ambities zijn ingedeeld in drie clusters.

Digitaal op orde & reiziger digitaal beschermd

Dit is de basis voor Smart Mobility en randvoorwaardelijk voor impact. Genoemde ambities gelden daarmee voor alle overheden, en bouwen voort op gemaakte afspraken over digitalisering bij overheden uit het BO MIRT najaar 2018.

Toename gebruik bestaande slimme diensten

Deze ambities richten zich op een toename gebruik van oplossingen die we nu al voor handen hebben, en bieden daarmee op de korte termijn kansen op opgaven die deelnemende overheden hebben.

Verantwoorde introductie nieuwe generatie voertuigen & Mobility as a Service

De ambities in deze categorie richten zich op het mogelijk maken van kansrijke Smart Mobility oplossingen waarvoor we met elkaar nog het nodige te ontdekken en in te richten hebben om een verantwoorde introductie mogelijk te maken.

Smart Mobility, Dutch Reality

Zo maken we impact op onze opgaven

Digitaal op orde & reiziger digitaal beschermd

Organisatieontwikkeling & Digitalisering bij overheden met uitvoeringsplannen per landsdeel

- 90% van onze publieke data op orde in 2023
- Privacy & Security op orde
- Gebruik data uit nieuwe bronnen (zoals voertuigen)
- Gebruik en uitrol iVRI's
- Gebruik van iDiensten

Betrouwbaar | Efficiënt | Veilig | Schoon | Bereikbaar | Comfortabel

Efficiënte inrichting publiek datalandschap met duidelijke spelregels met één gezamenlijk plan

Betrouwbaar | Efficiënt

Toename gebruik bestaande slimme diensten

Toename gebruik van rijtaakondersteuning met 20% in 2022 met publiek-private uitvoeringsplannen

Veilig | Schoon | Comfortabel

Toename gebruik van slimme diensten voor 'minder hinder'

met één gecoördineerde opmaak

Betrouwbaar | Bereikbaar | Veilig

Toename gebruik van slimme logistieke diensten op Connected Transport Corridors

met één gecoördineerde opmaak

Schoon | Bereikbaar | Efficiënt | Betrouwbaar



Minder verkeersslachtoffers

Om de verkeersveiligheid te verbeteren bundelen we de krachten op o.a. een toename van het veilig gebruik van rijtaakondersteuning, slim gebruik van data en connectiviteit, en een verantwoorde introductie van een nieuwe - veiligere - generatie voertuigen.



Leefbaarheid in steden

De groeiende mobiliteitsvraag in de steden zorgt dat de openbare ruimte en de leefbaarheid onder druk komen te staan. Om de stad bereikbaar en leefbaar te houden bundelen we de krachten op deelmobiliteit en (elektrische) micromobiliteit als alternatief voor traditioneel autogebruik.



Logistieke knelpunten zoals bij stads- en bouwlogistiek

Om groeiende logistieke stromen schoner en slimmer te organiseren bundelen we de krachten in Connected Transport Corridors, waarop we slim gebruik maken van intelligente verkeerslichten en data uitwisseling.



Grote hinder opgaven

In de komende jaren wordt er op veel plekken in Nederland aan de weg gewerkt, en staat de bereikbaarheid onder druk. Daarom bundelen we de krachten om reizigers met slimme diensten betrouwbaar reisadvies te geven.



Voorzieningen bereikbaar houden en betaalbaar OV en doelgroepenvervoer

Om voorzieningen in krimpregio's bereikbaar te houden, en om OV en doelgroepenvervoer toegankelijk en betaalbaar te houden bundelen we de krachten op het MaaS-waardig maken van OV concessies, en leren we van zelfrijdende shuttles.



Bereikbaar blijven bij groeiende mobiliteitsvraag

De komende decennia moeten er een miljoen woningen worden bijgebouwd. Om onze steden, economische toplocaties, maar ook (voorzieningen in) het buitengebied bereikbaar te houden bundelen we de krachten op het inpassen van MaaS, zelf rijdend vervoer en de ontwikkeling van Hubs bij gebiedsontwikkeling.



vervangings- en renovatieopgaven

Om efficiënt onze infrastructuur toekomstbestendig in te richten bundelen we de krachten op onze onderzoek- en investeringsstrategie, en maken we slim gebruik van beschikbare data en diensten in de markt.

Verantwoorde introductie nieuwe generatie voertuigen & Mobility as a Service

Duidelijkheid over aanpassingen aan fysieke infrastructuur en omgeving met één onderzoeks- en investeringsstrategie

Veilig | Efficiënt

Verantwoorde introductie Connected Automated Vehicles

- introductie PODS & Shuttles
 - introductie Connected en Automated Cars
- Veilig | Comfortabel | Efficiënt

Verantwoorde introductie Mobility as a Service

- met geharmoniseerd beleid & plannen
 - Beleid op deelconcepten
 - Concessies
 - Toegankelijkheid
 - Fiscaliteit
 - Intergratie ruimtelijke ontwikkeling
- Leefbaar | Bereikbaar | Inclusief | Comfortabel | schoon

Verantwoorde introductie 5G & V2X met één gezamenlijk ontwikkelspoor

Veilig

We kunnen het aan Gezamenlijke Human Capital Agenda

- Bundeling van capaciteit
- Opleiding van mensen
- Toekomstige professionals

Digitaal op orde & digitale bescherming van de reiziger

Impact maken met Smart Mobility begint bij de absolute basis: kwalitatieve informatie die digitaal en automatisch verwerkt kan worden, op een wijze die voldoet aan wettelijke kaders over privacy en security. Alle slimme oplossingen zijn daarvan afhankelijk; of het nu gaat om gepersonaliseerde mobiliteitsdiensten die alternatieven op onnodige autoritten geven, rijtaakondersteunende diensten die helpen om opstoppingen of zoekverkeer te voorkomen, of slimmere voertuigen die de veiligheid verhogen.

Een belangrijk deel van mobiliteitsdata komt uit het publieke domein, die niet zelfstandig door de markt kan worden verkregen. Waar we als overheden mandaat hebben om verkeersregels in te stellen, toestemming kunnen geven om rijstroken of wegen af te zetten voor wegwerkzaamheden, past het binnen onze kerntaak deze in de taal van de tijd kenbaar te maken: data. Dit vraagt het structureel borgen van kwaliteit (compleet, actueel) en zorg dragen voor digitale beschikbaarheid van publieke data.

Om dit te realiseren, is een structurele verankering in de organisatie nodig. Dit vraagt zowel een integrale aanpak binnen de overheidsorganisaties als slim samenwerken met mede-overheden.



Organisatieontwikkeling & Digitalisering bij overheden met uitvoeringsplannen per landsdeel

- 90% van onze publieke data op orde in 2023.
- Privacy & Security op orde.
- Gebruik data uit nieuwe bronnen (zoals voertuigen).
- Gebruik en uitrol iVRI's.
- Gebruik van iDiensten.

Betrouwbaar | Efficient | Veilig | Schoon | Bereikbaar | Comfortabel

Nederlandse overheden maken per landsdeel een publiek uitvoeringsplan om digitalisering structureel te verankeren in de publieke organisaties, en beschrijven daarin hoe ze invulling geven aan onderstaande ambities en samenwerkingsprincipes.

- **In 2023 hebben we in heel Nederland 90% van onze publieke data op orde**
We werken als overheden de komende jaren samen aan verbetering van de datakwaliteit. We committeren ons aan gezamenlijke landelijke afspraken over dataproductie, data-ontsluiting, kwaliteitsmonitoring en handhaving, zodat onze publieke data actueel, betrouwbaar en correct zijn.
- **Privacy en Security zijn op orde**
Bij verdergaande digitalisering willen we zorgvuldige omgang met persoonsgegevens en invulling van security verder te professionaliseren. Een samenhangende implementatie van de AVG (privacy) en o.a. de BIO (Baseline Informatiebeveiliging Overheid voor security) is voor alle overheden een flinke opgave die niet rechtstreeks voortkomt uit deze digitaliseringsopgave, maar wel de urgentie vergroot. We vergroten het bewustzijn over de risico's en de middelen of maatregelen om die te voorkomen danwel te herstellen. Dat gebeurt zowel met kaders en richtlijnen als met casuïstiek.
- **Gebruik van data uit nieuwe databronnen zoals voertuigen**
We maken slim gebruik van (nieuwe) databronnen die in de markt beschikbaar zijn wanneer deze kunnen bijdragen aan onze beleidsdoelstellingen en de

kosteneffectiviteit van onze werkprocessen. We richten onze werkprocessen hierop in en maken gericht keuzes welke data we zelf inwinnen en welke we (gezamenlijk) inkopen ('make or buy'). Om de verkeersveiligheid te verbeteren benutten we bijvoorbeeld veiligheidsgerelateerde informatieberichten uit voertuigen en voor de optimalisatie van ons incident-, verkeers- en asset management maken we slim gebruik van floating car data, data van voertuigensensoren, en bijvoorbeeld verplaatsingsdata van fietsers.

- **Gebruik en uitrol van iVRI's**
We maken slim gebruik van de mogelijkheden die intelligente verkeerslichten (iVRI's) bieden en breiden het aantal iVRI's zoveel mogelijk uit zodat toepassingen voor weggebruikers landsdekkend werken en effect hebben. Verdere uitrol maakt gebruik van de bestaande samenwerking, beschikbare expertise en de opgedane ervaringen (met elkaar, met leveranciers, in de keten) in de afgelopen 3 jaar.
- **Gebruik van iDiensten**
We maken in onze eigen werkprocessen slim gebruik van intelligente diensten en producten die in de markt beschikbaar zijn op het vlak van mobiliteit, veiligheid en slimme centrales. We maken gericht keuzes over het gebruik hiervan op basis van inzicht in de (kosteneffectiviteit van de) eigen operatie en werkprocessen voor aantoonbaar betere netwerkprestaties en dienstverlening aan gebruikers, bewoners en bedrijven. Vanuit het 'programma iDiensten' zijn er landelijk uniforme iDiensten beschikbaar, evenals een stappenplan om tot implementatie te komen. Beide zijn in een samenwerking tussen overheden en bedrijven ontwikkeld en beproefd.

Efficiënte inrichting publiek datalandschap met duidelijke spelregels

met één gezamenlijk plan

Betrouwbaar | Efficiënt

We maken een gezamenlijk plan om te komen tot een efficiënt publiek data-landschap met duidelijke spelregels en afspraken over kwaliteitsniveaus van datalevering, verantwoordelijkheden en rollen in dit datalandschap (toegangspunten, toezichthouder, etc.) en de wijze waarop deze geborgd worden.

Belangrijke principeafspraken voor deze ambities zijn:

We werken als één overheid:

- We werken de komende jaren samen aan verbetering van de datakwaliteit en committeren ons aan gezamenlijke landelijke afspraken over dataproductie, data-ontsluiting, kwaliteitsmonitoring en handhaving en het borgen van (cyber)security en privacy. We doen dit samen omdat de meerwaarde pas ontstaat als er op een landelijke schaal een minimum niveau van data beschikbaar is.
- We gebruiken generieke kaders en vereisten voor technische en operationele standaarden en certificering.

We pakken het slim aan:

- We komen vanuit elk landsdeel tot een gedragen plan om de samenwerking over dataproductie en kwaliteit, inkoop van data en samenwerking rond dienstverlening binnen het landsdeel te organiseren.
- We hebben per landsdeel één aanspreekpunt op bestuurlijk niveau, per provincie één aanspreekpunt op hoog-ambtelijk niveau (directie) die ook de samenwerking met de inliggende steden organiseert en borgt.

We leren samen:

- We wisselen best practices tussen landsdelen uit.
- We brengen terugkerend gezamenlijk in beeld welke ontwikkelingen voor ons prioriteit hebben, en hoe we deze in onze digitaliseringsplannen een plek geven, om zo ook bij nieuwe technologische ontwikkelingen digitaal op orde te zijn.

We kunnen het aan:

- We zien digitalisering en data als essentiële vijfde modaliteit die dezelfde zorg en aandacht vergt als de andere modaliteiten. In onze organisaties geven we hierop bijpassende prioriteit (met sturing, capaciteitsinzet, beheer & onderhoud, en samenhang).
- Digitalisering (waaronder dataprotectie en cybersecurity) vergt nieuwe kennis, vaardigheden, competenties die we nu nog onvoldoende en onvoldoende gestructureerd ontwikkelen en aantrekken. Daarom stellen we gezamenlijk een Human Capital Agenda vast waarmee we oplossingen willen bieden voor dit zorgpunt. (zie kopje: Human Capital Agenda)



Toename gebruik van bestaande slimme diensten

Slimme diensten maken het voor reiziger en vervoerders eenvoudiger dan ooit om verschillende vervoersmiddelen of laadruimte te delen of te combineren wanneer dit handig is, routes te rijden die slim inspelen op de omstandigheden op de weg, veilig door het verkeer te bewegen met digitale ondersteuning, en nooit meer onnodig voor een verrassing te komen staan. We willen dat oplossingen aansluiten op de wensen en behoeften van gebruikers, zodat het écht gemakkelijker en aantrekkelijker wordt om efficiënter, schoner, veiliger en duurzamer te reizen en te rijden; pas dan realiseren we impact op maatschappelijke opgaven met Smart Mobility.

Veel van deze slimme mobiliteitsoplossingen zijn geen toekomst muziek meer, ze zijn al beschikbaar en klaar voor gebruik. Te denken valt aan gepersonaliseerde reisinformatie (bij hinder), rij-taakondersteuning en slimme diensten voor logistieke dienstverleners.

Om op korte termijn impact te maken met Smart Mobility focussen we op een toename van het gebruik van bestaande slimme diensten.

Wij bundelen de krachten als overheden in onze samenwerking met gebruikersgroepen en organisaties die een rol kunnen spelen in een toename van het gebruik van rijtaakondersteuning, slimme diensten voor minder hinder, en slimme logistieke diensten.

Toename gebruik rijtaak-ondersteuning met 20% in 2022 met publiek-private uitvoeringsplannen

Veilig | Schoon | Comfortabel

Met een toename van veilig gebruik van rijtaakondersteuning willen we de verkeersveiligheid in Nederland verder verbeteren, en een positieve bijdrage leveren aan de CO₂ uitstoot, het rijcomfort en de doorstroming.

Ruim 35 partijen, waaronder Rijk, provincies, belangenverenigingen en opleidings-organisaties spreken met uitvoeringsplannen per organisatie af hoe ze bijdragen aan de 20% toename van gebruik van rijtaak-ondersteuning in 2022. Deze bevatten bijvoorbeeld acties om bekendheid bij reizigers te bevorderen en om de aanschaf te stimuleren.

Belangrijke principeafspraken voor deze ambitie zijn:

We werken als één overheid:

- We coördineren de realisatie van de ADAS uitvoeringsplannen met en tussen partijen vanuit één centraal kernteam, dat bestaat uit vertegenwoordigers van publieke en private organisaties.

We pakken het slim aan:

- Deelnemende partijen stellen zelf hun acties vast, organiseren deze binnen hun eigen organisatie, en rapporteren zelf elke 6 maanden de voortgang. Een kernteam stimuleert onderling overleg om dubbel werk te voorkomen.

We leren samen:

- We stemmen opdrachten voor nader onderzoek naar ADAS af in een kernteam en delen relevante informatie met alle deelnemende partijen.
- Feedback van leden/medewerkers/klanten van deelnemende partijen wordt door het kernteam doorgezet naar de leveranciers voor verdere verbeteringen.

We kunnen het aan

- We benutten de expertise, kennis, invloed en het netwerk (van lokaal tot internationaal) dat we als deelnemende partijen samen hebben.

Toename gebruik van slimme diensten voor 'minder hinder' met één gecoördineerde aanpak

Betrouwbaar | Bereikbaar | Veilig

Om Nederland bereikbaar te houden wordt de infrastructuur regelmatig aangepast en opgeknapt. De komende jaren wordt op veel plaatsen in Nederland aan de weg gewerkt. Het mobiliteitsnetwerk komt hiermee verder onder druk te staan. Om bereikbaar te blijven, is een gezamenlijke aanpak nodig waarbij de hinder voor reizigers en transporteurs zo veel mogelijk wordt beperkt. Hierin stemmen we de wegwerkzaamheden op elkaar af en zorgen we dat slimme diensten worden benut waarmee weggebruikers vooraf en tijdens de reis geïnformeerd worden over wegwerkzaamheden, omleidingsroutes en reisalternatieven. Dit leidt tot een voorspelbare reis, met een betrouwbare reistijd zonder verrassingen door wegwerkzaamheden op de route. Gepersonaliseerde reisinformatie over bijvoorbeeld reis- en routealternatieven biedt naast betrouwbaarheid en reiscomfort ook kansen om te komen tot slimmer en duurzamer reis- en rijgedrag. Daarmee kan schaarse ruimte beter worden benut en mobiliteit kosten-effectiever worden gefaciliteerd.

Overheden spreken af om te werken vanuit één gecoördineerde Minder Hinder Aanpak, om daarmee reizigers maximaal te laten profiteren van bestaande slimme diensten.

Belangrijke principeafspraken voor deze ambitie zijn:

We werken als één overheid:

- We werken met één gecoördineerde aanpak waardoor slimme diensten overal in Nederland eenvoudig benut kunnen worden en voor de reiziger herkenbaar werken. Dit omvat een actueel meerjarig landelijk overzicht van de geplande werkzaamheden.
- We zorgen dat de noodzakelijke publieke data beschikbaar en betrouwbaar is, en bieden deze data als één overheid op uniforme wijze aan de markt aan. Op deze manier is digitale ondersteuning door serviceproviders van deur tot deur mogelijk. Men kan ons daarop aanspreken.
- We komen tot een gezamenlijke Minder Hinder aanpak gericht op het ontsluiten van data die nodig is om de weggebruiker individueel te informeren en alternatieven aan te bieden. Hierbij worden de kennis en inzichten van marktpartijen, serviceproviders en kennisinstellingen maximaal benut.

We pakken het slim aan:

- We maken gebruik van eerder ontwikkelde diensten en ervaringen met slimme publieksdiensten.
- We maken samen met serviceproviders en automotive industrie landelijke afspraken over de data en diensten (die minimaal wordt doorgegeven), en kiezen voor een gezamenlijke marktbenadering als dat voordelen heeft.
- We bieden met onze aanpak instrumenten voor landelijke toepassingen en voor specifieke (of extra) interventies per gebied of project.
- We gebruiken de Minder Hinder aanpak om ook duurzame gedragsverandering te bereiken bij weggebruikers en werkgevers.

We leren samen:

- We organiseren kennisuitwisseling en afstemming, zowel tussen overheden onderling, als in triple Helix verband. We borgen daarin dat we leren van elkaars werkwijze en experimenten.
- We ontwikkelen en hanteren een gezamenlijk monitoringsraamwerk om inzichten (in effecten) te vergelijken en betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Ook over de kwaliteit van de samenwerking tussen overheden en tussen overheden en

informatiedienstverleners.

We kunnen het aan:

- We organiseren ons landelijk en per landsdeel en maken daarmee gecoördineerd gebruik van gedeelde (en/of elkaars) expertise en capaciteit rond Minder Hinder en Smart Mobility, zodat alle wegbeheerders beschikking hebben over capaciteit en expertise.



Toename gebruik van slimme logistieke diensten op Connected Transport Corridors

met één gecoördineerde aanpak

Schoon | Bereikbaar | Efficiënt | Betrouwbaar

In 2022 hebben we een meetbare reductie van CO₂-uitstoot van de logistieke sector gerealiseerd en de doorstroming op logistieke knelpunten verbeterd, door de resultaten uit eerdere succesvolle pilots toe te passen en op te schalen.

Data speelt daarbij een grote rol. De aanpak omvat ook stads- en bouwlogistiek, in combinatie met dynamisch verkeersmanagement en een netwerk van connected transport corridors. De regio's en gemeenten zijn bereid om hierin te investeren en middelen en mensen vrij te maken. Zo komen we tot een slim, veilig en duurzaam vervoerssysteem waarvan de delen naadloos op elkaar aansluiten.

De aanpak omvat:

- **Connected Transport Corridors:** Combinatie van geavanceerde, nieuwe hoogwaardige infrastructuur, slimme verkeersregelininstallaties (iVRI's), een uitstekend telecomnetwerk, een sterke IT-sector en enorm veel data, en de voordelen van gecontroleerd data delen benutten. Dan kunnen we grip krijgen op ons logistieke en transport processen, maar ook de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid verbeteren. We beginnen op en langs de drie drukste routes in ons land: de corridors Amsterdam Westkant, Groot-Rotterdam en Zuid-Nederland. De verdere uitwerking hiervan start in juni 2019.
- **Duurzame en efficiënte Stadslogistiek:** de opgave in het ontwerp-Klimaatakkoord is om door een efficiëntere en duurzamere inrichting van de stadslogistiek in dertig tot veertig steden een besparing van 1 Mton CO₂-uitstoot per jaar te realiseren: dit levert een grote bijdrage aan leefbaarheid. De besluitvorming is voorzien op het einde van 2019.

- **Bouwlogistiek:** Verschillende gemeenten zijn al bezig met bouwlogistiek projecten/pilots al dan niet in combinatie met bouw hubs, of vernieuwingen in vergunningverlening. Meer (landelijke) coördinatie biedt nog kansen.

Belangrijke principeafspraken voor deze ambitie zijn:

We werken als één overheid

- Alle relevante, statische, logistieke (overheids)data is uniform beschikbaar via open data feeds.
- We maken in afstemming met stakeholders een landelijk pakket aan standaarden, use-cases en voordelen voor de logistiek, waar regio's uit kunnen kiezen. We gebruiken bestaande standaarden en tools.
- De Connected Transport Corridors aanpak wordt door publieke en private partijen ondersteunt. Er is bereidheid om te komen tot bestuurlijke afspraken in het BO-MIRT najaar 2019.
- Richting markt maken we onze gezamenlijke aanpak en inspanningen herkenbaar als Talking Logistics, met behoud van de regio identiteit.
- We zetten in op een nationale aanpak van duurzame en efficiënte stadslogistiek en bouwlogistiek.

We pakken het slim aan

- Door gezamenlijk toe te passen in de logistieke praktijk van alles wat er al is, versnellen we samen de opschaling: logistiek beperkt zich immers niet tot een afzonderlijke stad of regio;
- Overheden en marktpartijen werken gezamenlijk alle regionale use-cases uit. Elke regio en corridor kent daarnaast haar eigen verantwoordelijkheid, tempo en financiering: zo houden we flexibiliteit.
- We betrekken brancheverenigingen om adoptie te versterken en we kiezen voor een nationale aanpak voor standaarden, use-cases en voordelen.
- We wensen verdere afspraken te maken die zorgen voor eenduidigheid en samenhang op het gebied van financiering, verantwoordelijkheden en uitvoering.

We leren samen

- We zorgen dat "best practices" zo optimaal mogelijk worden gedeeld en ingezet door te werken met blauwdrukken.
- Dit ondersteunen we met een online community platform voor samenwerken, kennisuitwisseling en afstemming.
- Testen en monitoring organiseren we (gezamenlijk) via bestaande ondersteunende programma's en living labs.
- Onze aanpak is afgestemd met andere lopende logistieke initiatieven binnen de Rijksoverheid; daar dragen we allemaal aan bij.

We kunnen het aan

- We maken een helder onderscheid in de nationale, regionale en markt inspanningen per corridor. Zo maken we slim gebruik van elkaars capaciteit, expertise, en verantwoordelijkheden
- Door de logistieke keten en het betrokken overheidswerk te digitaliseren leggen we de basis voor wederkerigheid, om zodoende te komen tot nieuwe vormen van (stads)logistiek en dynamisch verkeersmanagement.
- We poolen onze kennis en andere resources en zorgen voor landelijke ondersteuning met expertise. Zo besteden we de middelen efficiënt en effectief en borgen we kennis.
- Voor de corridors richten we een gezamenlijke regie en aansturing vanuit Talking Logistics in, organiseren een regionale borging in de corridors en maken landelijke afspraken met de sector, passend binnen (inter)nationale afspraken en regelgeving.
- Dat gaan we ook doen voor stadslogistiek en bouwlogistiek. Zo trekken we samen slim op.

Verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen en Mobility as a Service

Veelbelovende ontwikkelingen zoals automatisering, electrificatie, en toenemende eenvoud om vervoersmiddelen te combineren of delen bieden grote kansen om te komen tot een efficiënter, duurzamer en veiliger mobiliteitssysteem; mits op een verantwoorde manier ingevoerd.

Er zijn nog veel onzekerheden, en deze systeemveranderingen vragen soms fors veranderingen in de wijze waarop we het systeem momenteel ingericht hebben.

Voordat we tot grootschalige introductie zullen komen, hebben we nog het nodige met elkaar te ontdekken en in te richten.

Verantwoorde introductie Mobility as a Service met geharmoniseerd beleid & plannen

met geharmoniseerd beleid & plannen

- Beleid op deelconcepten
- Concessies
- Toegankelijkheid
- Fiscaliteit
- Intergratie ruimtelijke ontwikkeling

Leefbaar | Bereikbaar | Inclusief | Comfortabel | schoon

MaaS ('mobility as a service', mobiliteit als dienst) staat vooral voor het eenvoudig plannen, boeken, reizen, en betalen van de multimodale reis. Het op maat bedienen van de reiziger staat centraal. Voor overheden zijn er naast dit reizigersgemak belangrijke maatschappelijke redenen om hierop in te zetten. Openbare ruimte, leefbaarheid,

luchtkwaliteit, veiligheid en bereikbaarheid van voorzieningen en economische toplocaties komen onder druk te staan door stedelijke verdichting. Tegelijkertijd staat het buitengebied onder druk om duurzaam bereikbaar te blijven voor iedereen. Reizigers door middel van MaaS diensten op een andere manier kunnen en willen gaan reizen, zouden uitkomst kunnen bieden voor deze uitdagingen, evenals voor het duurzaam realiseren en organiseren van doelgroepenvervoer.

Over de (neven)effecten van de introductie van MaaS is nog veel onduidelijk, daarom zijn het ministerie van I&W en 7 regio's samen begonnen met 7 landelijk opschaalbare pilots met elk hun eigen doelstellingen. Deze leiden tot tenminste 7 integrale landelijk toepasbare app's die waarschijnlijk ook buiten de Nederlandse grenzen actief kunnen worden. Hierbij gelden uitgangspunten als open standaarden, samenwerking, transparantie, data delen en toewerken naar een open ecosysteem. Door geaggregeerde data uit die app's te gebruiken, kan beleid worden geoptimaliseerd en inzicht te bieden in de potentie van MaaS.

Gezamenlijk zorgen Rijk, regio en steden voor de condities die een verantwoorde introductie en landelijke opschaling van Mobility as a Service mogelijk maken, zoals met geharmoniseerd beleid en plannen.

Harmoniseren van deelbeleid. We werken er naar toe om nieuwe (elektrische) deelmobiliteitssystemen verantwoord en geharmoniseerd te implementeren in de steden en buitengebied, zowel in nieuwe gebiedsontwikkelingen als de bestaande openbare ruimte.

Denk hierbij bijvoorbeeld aan uniforme kwaliteitseisen die we stellen aan de aanbieders van deelmobiliteit, omtrent data delen, interoperabiliteit en vergunningenbeleid. Tegelijkertijd onderkennen we ook dat problemen en oplossingen in steden en regio's verschillen. Er zal dus ook ruimte moeten zijn voor maatwerk.

Op 1 januari 2022 willen we al het OV dat door Nederlandse overheden in concessies is uitgegeven 'MaaS-waardig' maken. Dat wil zeggen dat 100% van het OV dat is uitgegeven door Nederlandse overheden in concessies voor reizigers via MaaS-dienstverleners beschikbaar is.

De voorstellen hiertoe ronden we in 2019 af. We streven er naar dat vanaf uiterlijk januari 2022:

- Het OV volledig beschikbaar is voor alle reizigers van MaaS-dienstverleners.
- De betaalinfrastructuur in het OV alle vervoersbewijzen/apps van MaaS dienstverleners kan uitlezen.
- De Maas-dienstverleners en OV-Concessiehouders wederzijds toegang krijgen tot essentiële OV-data.
- De Maas Dienstverleners afspraken met OV-Concessiehouders kunnen maken over speciale (tarief)acties.
- De tariefstelling tussen de Maas Dienstverleners en de OV-bedrijven transparant is.

In 2022 hebben we toegankelijkheidsdata van OV-voorzieningen en het proces van updaten en kwaliteit van toegankelijkheidsdata op orde en spreken we als overheden en OV-organisaties dezelfde taal.

- We maken inzichtelijk hoe toegankelijk OV-voorzieningen zijn voor alle reizigersgroepen.
- We werken aan uniformering van taalgebruik rond MaaS, OV en doelgroepenvervoer (een MaaS woordenboek), opdat MaaS-dienstverleners overal uniforme diensten kunnen aanbieden. Deze gaan we standaardiseren voor Nederland.
- Gebruikers aan de MaaS-pilots gaan de toegankelijkheid van de OV-voorzieningen zelf waarderen.

MaaS en fiscaliteit: Bij de MAAS pilots wordt gezien welke mogelijkheden het fiscale stelsel kent. Verder biedt MAAS de mogelijkheid om experimenten op te zetten om rechtmatig gebruik te maken van de fiscale mogelijkheden en fraude tegen te gaan. De MAAS pilots brengen ook in beeld waar het fiscale stelsel MAAS ontwikkelingen beperkt, onderzoekt de mogelijkheden wat hiermee te doen en geeft aanbevelingen.

Integratie ruimtelijke ontwikkeling en smart mobility/MaaS.

Kennis over de samenhang van nieuwe mobiliteitsoplossingen en gebiedsontwikkeling en ruimtelijke ontwikkeling is nog volop in ontwikkeling. Gezien de opgaven waar we als maatschappij voor staan (verdichting, leefbaarheid, duurzaamheid, gezond stedelijk

leven) is het belangrijk deze kennis snel en efficiënt met elkaar te delen, mobiliteit aan de voorkant van het ruimtelijk planproces te verankeren en de benodigde randvoorwaarden/eisen die we meegeven aan de markt te harmoniseren. Op hoofdlijnen:

- In 2019 richten we een kennis- en innovatienetwerk op, op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en smart mobility op basis van een dynamische kennisagenda en concrete casuïstiek, in samenwerking met CROW.
- We gaan in pilots experimenteren met een 'Mobiliteitsprogramma van Eisen' (MPvE), dat naast een Stedenbouwkundig Plan van Eisen onderdeel kan worden van het planproces. Dan ontwikkelen we het instrument door om het uiteindelijk een vaste plek te geven in de plancyclus van stedelijke gebiedsontwikkeling.

Belangrijke principeafspraken voor deze ambitie zijn:

We werken als één overheid:

- We stellen zoveel mogelijk dezelfde of vergelijkbare kwaliteitseisen aan de deelmobiliteit aanbieders in de markt.
- We werken aan de introductie van een nieuw standaardproduct voor het vroegtijdig verankeren van slimme en schone mobiliteit in het ruimtelijk planproces van gebiedsontwikkeling: het Mobiliteitsprogramma van Eisen (analoog aan SPvE).
- Samen met het ministerie van I&W, RDW I&W en de steden gaan we op zoek naar mogelijkheden om samen op te trekken bij het verantwoord introduceren van micromobiliteit. We koppelen micromobiliteitspilots zo veel mogelijk aan de regionale MaaS-pilots en G5-samenwerking.
- We werken vanuit de bestaande beleidsdocumenten/richtlijnen over toegankelijkheid van het vervoerssysteem, en betrekken hierbij de landelijke en regionale experts.
- Naar de markt stralen we uit dat we aansluiten op de vigerende regelgeving en gezamenlijk willen vaststellen of er aanpassingen gewenst zijn.
- Bij het ontwikkelen en implementeren van MaaS borgen we het belang van de reiziger via de reizigersorganisaties.
- In de pilots worden marktpartijen (via de MPvE's) verzocht om toegankelijkheid van OV-voorzieningen/hubs voor alle reizigersgroepen te waarborgen.
- Overheden werken samen om fiscale kansen en belemmeringen te verkennen en adresseren.

- We werken aan uniformering van taalgebruik rond MaaS, OV en doelgroepenvervoer.

We pakken het slim aan:

- Samen met andere overheden, en in gesprek met de markt, gaan we op zoek naar manieren om het beleid zo veel mogelijk te harmoniseren, zoals:
- Haalbaarheid en pilot G5 één parkeervergunning voor (free floating) deelmobiliteit in alle G5-gemeenten;
- Kwaliteitseisen voor deelmobiliteit aanbieders zoveel mogelijk harmoniseren. Dit betreft zowel de openbare ruimte als reductie van de toegepaste parkeernormen binnen gebiedsontwikkeling waar deelmobiliteit privé-voertuigen vervangt.
- Voor wat hoort wat; deelconceptaanbieders die gebruik willen maken van de openbare ruimte moeten data delen met de gemeente, zodat gebruik en effectiviteit van de maatregelen kunnen worden gemonitord.
- Voor toegankelijkheid en MaaS betrekken we de direct betrokkenen (wegbeheerders, OV-bedrijven, en doelgroepen) en we maken inzichtelijk welke mate van toegankelijkheid er is.
- Gebruikers aan de MaaS-pilot/deelnemers laten waarderen hoe de toegankelijkheid daadwerkelijk is.
- We gebruiken de deelnemers aan de pilots om de kwaliteit van de data te checken. We kijken eerst welke mogelijkheden werkgevers en reizigers nu hebben cq laten liggen op het gebied van fiscaliteit, voordat gekeken wordt naar fiscale stelselwijzigingen.
- Waar mogelijk en zinvol, leggen we een relatie tussen mobiliteit, fiscaliteit en de pilots “Betalen naar Gebruik” van de mobiliteitsalliantie (zoals geformuleerd in het Regeerakkoord).

We leren samen:

- Wat we leren van de MaaS-pilots delen we met elkaar, maar ook met andere overheden.
- We gaan in gebiedsontwikkelingsprojecten aan de slag met pilots voor het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen als randvoorwaarde voor succesvolle implementatie van nieuwe mobiliteitsconcepten.

- We monitoren de fysieke toegankelijkheid van stations/hubs.
- We delen de leerervaringen van de pilots specifiek over toegankelijkheid van Groningen, Twente en Drenthe.
- We delen de ervaringen met de realisatie van en het functioneren van multimodale deelhub in gebiedsontwikkelingen binnen het kennis- & innovatienetwerk voor smart mobility en ruimtelijke ordening/gebiedsontwikkeling.
- Pilots op het gebied van Mobiliteit en fiscaliteit worden nauwkeurig gemonitord om de invloed op het reisgedrag en de MaaS-doelstellingen te kunnen bepalen.
- We verankeren deze kennis met kennispartijen (en zetten dit bijvoorbeeld om in een leidraad voor andere overheden).
- Naast de lopende MaaS-pilots worden er ook andere MaaS-oplossingen ontwikkeld op de Nederlandse markt. We houden ook oog voor deze ontwikkeling en proberen te zoeken naar manieren om ook met deze partijen samen te werken en kennis te delen.
- We onderzoeken in hoeverre het haalbaar is voor lokale overheden om invloed uit te oefenen op het aanbod van MaaS- aanbieders voor individuele ritten, op basis van de lokale situatie. Een voorbeeld hiervan is dat er van locatie A naar B geen taxi wordt aangeboden, als er op locatie B al een te grote hoeveelheid taxi's aanwezig is (of er wordt aangeraden om dan op een ander tijdstip te reizen).

We kunnen het aan:

- De verschillende expertises van de deelnemers wordt benut om de pilots vorm te geven en te monitoren.
- De leerervaringen van de pilots worden benut om beleid te intensiveren (uitvoering/handhaving) of om nieuw beleid te formuleren.
- De betrokken wegbeheerders, eigenaren van stationsomgevingen en aanbieders van mobiliteitsapps (MaaS-dienstverleners) worden direct betrokken bij de pilots.

Verantwoorde introductie Connected Automated Vehicles met coördinatie tussen rijk en regio's

- introductie PODS & Shuttles
- introductie L3 - L4 auto's

Veilig | Comfortabel | Efficiënt

Voertuigen kunnen steeds meer zelf, zijn steeds beter verbonden met hun omgeving (met apparaten, andere voertuigen en infrastructuur), worden steeds schoner en worden in toenemende mate gedeeld. Een volledige zelfrijdende auto zal voorlopig nog toekomstmuziek blijven. Connected Automated Vehicles zijn verbonden met hun omgeving, en kennen in toenemende mate zelfrijdende functies. Daarnaast zullen geautomatiseerde gedeelde busjes (zogenaamde pods/shuttles) worden gebruikt. Pods rijden op lage snelheid op specifieke trajecten. Deze nieuwe generatie voertuigen zou kunnen leiden tot nieuwe vormen van (openbaar) vervoer. In dat geval is dat voor OV-concessies een relevante vraag. De nieuwe generatie voertuigen kan daarmee een substantiële bijdrage leveren aan het verbeteren van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de klimaatdoelen. Het is belangrijk om dit verantwoord te introduceren, zodat de maatschappelijke opgaven centraal staan: hoe kan de samenleving profiteren van deze ontwikkelingen? We willen klaarstaan om deze nieuwe generatie verantwoord te introduceren, en dit vraagt verschillende acties van verschillende overheidslagen.

Wij zijn samen optimaal voorbereid op de verantwoorde introductie van Connected Automated Vehicles: Connected personen- en vrachtauto's met zelfrijdende functies level 3-4 en shuttles/pods. We werken toe naar opschaaling door implementatie in OV-concessies vanaf 2023, dan wel voor specifieke doelgroepen daarbuiten. Zo benutten we de potentie van shuttles en pods zo goed mogelijk. Wij werken gericht samen in de kennisontwikkeling gericht op implementatie (o.a business/use cases, vergunningen, wetgeving, marktverkenningen, OV integratie, ruimtelijke inpassing etc.).

We werken als één overheid

- We zorgen voor bekendheid van de bestaande toelatings- en toezichtsprocedures en elkaars taken en rollen.
- Bij implementatie werken we volgens dezelfde stappenplannen.

We pakken het slim aan

- We testen niet dezelfde zaken op meerdere plekken tegelijk.
- Daarvoor organiseren we een gezamenlijk beeld in de verschillende tests en de leervragen die je met de tests wil beantwoorden. Zowel Nederlandse als Europese projecten (zoals ARCADE, EU-EIP, Ensemble en L3 Pilot).
- Rijk en regio werken samen in de ontwikkeling van een roadmap voor Connected Automated Vehicles, hierin wordt gebruik gemaakt van bestaande roadmaps van Rijk en regio's.
- We benaderen de markt waar mogelijk gezamenlijk en verkennen waar we samen kunnen optrekken voor opschaaling en businesscases rondom pods en shuttles.

We leren samen

- We leren onderling van de ervaringen die zijn opgedaan met de procedures en de uitvoering, en passen hier ons stappenplan op aan.
- We ontwikkelen, ontsluiten bestaande en nieuwe kennis, en maken gebruik van kennisnetwerken zoals de TUE Delft, HANNN, Smartwayz.nl, Autonoom Vervoer Noord-Nederland en het Mobility Innovation Center in Groningen.

We kunnen het aan

- We richten ons op ontwikkelingen die realistisch zijn en van toegevoegde waarde op de maatschappelijke doelstellingen.
- We gaan uit van de in Nederland beschikbare middelen (financiën en menskracht) en organiseren de samenwerking zo efficiënt mogelijk.
- We investeren in menskracht binnen de betrokken overheden door – waar mogelijk – het aanbieden van stage- en afstudeerplaatsen en de ontwikkeling van eigen personeel.

Duidelijkheid over aanpassingen aan fysieke infrastructuur en omgeving

met één onderzoeks- en investeringsstrategie

Veilig | Efficiënt

Verschillende ontwikkelingen stellen nieuwe eisen aan de fysieke infrastructuur: nieuwe generaties voertuigen, digitale gebruikerswensen, de eigen wegbeheerderstaken en operatie, als ook de kosten voor Beheer, Onderhoud, Aanlag en Vernieuwing. Die beperken zich niet tot een gebied of deelnetwerk van een overheid. Als overheden willen we hierin tijdig de nodige en kostenefficiënte maatregelen nemen. Zowel in Total Cost of Ownership als in realisatie (werk-met-werk makend).

Rijk en regio maken inzichtelijk welke urgente en haalbare wijzigingen op welk moment nodig zijn in richtlijnen voor het realiseren van toekomstbestendige infrastructuur, gereed voor zelfrijdende voertuigen (ADAS en level 3 en level 4)

Belangrijke principeafspraken voor deze ambitie zijn:

We werken als één overheid

- Via LVMB, Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders en IPO/CROW willen we wegbeheerders informeren over de onderzoeksresultaten en vervolgstappen.
- Communicatie loopt o.a. via Standards and Practices en LVMB.

We pakken het slim aan

Deze subbundel betreft niet alleen een kennisvraag maar vooral een organisatieverandering. Vanuit LVMB worden gezamenlijk 2 onderzoeksvragen uitgewerkt in 2019:

- Per categorie weg aangeven welke eisen worden gesteld aan de ontwerpelementen voor de niveaus van zelfrijdend (ADAS en level 2/3).
- Opstellen van een investeringstijdlijn voor assets vanuit de functie en waarde van de assets en niet vanuit de techniek.

We leren samen

- Bundelen van lopende initiatieven op het onderwerp fysieke infrastructuur van de toekomst.
- Gezamenlijk onderzoeksvragen uitwerken binnen LVMB-verband.
- Bepalen van scope onderzoeksvragen op basis van haalbaarheid en urgentie.
- Gezamenlijk nadenken hoe de onderzoeksresultaten te vertalen naar richtlijnen.
- Gezamenlijk nadenken over vervolgonderzoeken gericht op niveau 4.

We kunnen het aan

- Budget voor 2 onderzoeksvragen in 2019 is beschikbaar via LVMB-budget.
- Voldoende aanhaking van verschillende wegbeheerders is geborgd.
- We richten ons op ontwikkelingen die realistisch zijn en van toegevoegde waarde zijn op de maatschappelijke doelstellingen.
- We gaan uit van de in Nederland beschikbare middelen (financiën en menskracht) en organiseren de samenwerking zo efficiënt mogelijk.

Verantwoorde introductie 5G & V2X

met één gezamenlijk ontwikkelspoor

Veilig

Connectiviteit is een onmisbare schakel in informatieketens voor diensten op het terrein van smart mobility. De basis hiervoor is zijn bestaande telecommunicatiemiddelen die gebruik maken van 3/4G cellulaire netwerken. Nederland heeft het voordeel van een nagenoeg landelijk dekkend 3G/4G-netwerk van uitzonderlijke kwaliteit, met veel actieve gebruikers. De beschikbaarheid en kwaliteit daarvan is over het algemeen goed genoeg voor de levering van prioritaire diensten ter ondersteuning van de verkeersveiligheid en doorstroming, ten minste voor I2V en V2, bijvoorbeeld met IVRI's. Vooruitkijkend biedt een nieuwe generatie (met 5G en directe communicatie met G5 of PC5) aanvullende mogelijkheden en verbetering van de dienstverlening. Die kansen willen gezamenlijk verder verkennen en benutten.

Gezamenlijke ontwikkeling van kennis, standaarden, projecten, beleid en regelgeving op nationaal en internationaal niveau over communicatietechnologie als basis voor slimme en veilige mobiliteit op onze wegen.

Op korte termijn betreft dit:

- Reflecties op de uitkomsten van de marktconsultatie en roadmap 5G van de ministeries EZK en IenW.
- Reflecties op de uitkomsten van het onderzoek naar kennisvragen voor V2X in Nederland.
- Bespreking (mogelijke) gevolgen voor overheden van de gedelegeerde verordening voor C-ITS van de Europese Commissie.
- Inbreng van (decentrale) overheden bij het ontwikkelen van standaarden en profielen in Nederland en Europa.

Belangrijke principeafspraken voor deze ambitie zijn:

We werken als één overheid

- We hanteren in onze werkzaamheden uniforme randvoorwaarden, standaarden en uitgangspunten richting de markt en benaderen het (internationale) speelveld vanuit een gezamenlijke agenda.

We pakken het slim aan

- We focussen ons primair op het gebruik en effect van gepersonaliseerde verkeersinformatiediensten en rijtaakondersteunende diensten met beschikbare telecommunicatienetwerken (3G/4G). Onze inzet op het ontwikkelspoor (5G & V2X) moet niet ten koste hiervan gaan.
- We werken in de ontwikkeling nauw samen met het ministerie van EZK en regionale testlabs

We werken in de ontwikkeling nauw samen met het ministerie van EZK.

We leren samen

- We weten van elkaar wat we doen, betrekken elkaar bij onderzoeken en marktconsultaties, en vragen elkaar om reflectie op uitkomsten en vervolgcacties. Voorbeelden hiervan zijn het onderzoek naar kennisvragen voor V2X in Nederland en de marktconsultatie/roadmap voor 5G.

- We gebruiken de community of standards & practices voor afstemming, terugkoppeling kennisuitwisseling en nationale afspraken over standaarden en profielen.

We kunnen het aan

- We maken slim gebruik van elkaars schaarse, specialistische kennis en (internationale) netwerken op dit onderwerp, en zorgen voor een goed beeld van wie wat doet, en wie de (internationale) sleutelspelers zijn. Ontwikkelingen op communicatietechnologie (met aanverwante onderwerpen zoals cybersecurity) is een internationaal domein met specialistische kennis. Voor veel overheden zal het onmogelijk zijn om hierop bij te blijven en zal er een afhankelijkheid van anderen zijn om hierin te volgen.

Gezamenlijke Human Capital Agenda

We kunnen het aan Gezamenlijke Human Capital Agenda

- Bundeling van capaciteit
- Opleiding van mensen
- Toekomstige professionals

Smart Mobility vraagt een andere soort kennis, competenties en samenwerking dan overheden traditioneel gewend zijn. Het is (deels) een ICT-wereld waarin (lokale) overheden opereren in een snel bewegend, internationaal speelveld en onderdeel vormen van publiek-private informatieketens.

Daarnaast zijn er nieuwe verantwoordelijkheden zoals voor cybersecurity en de bescherming van persoonsgegevens, die kennis vragen die vaak te weinig aanwezig is bij overheden.

Snelle ontwikkelingen en onzekerheid over de wijze waarop mensen hun gedrag laten beïnvloeden door nieuwe technologie vraagt dat overheden meer moeten kunnen omgaan met onzekerheid dan bij traditionele oplossingen.

En hoewel deze digitalisering – net als in andere sectoren – grote kansen biedt voor het bereiken van beleidsdoelen en voor het verbeteren van de efficiëntie waarmee overheden kunnen werken, zijn veel overheden in hun bemensing en processen hier nog niet goed op ingericht.

Digitalisering wordt dan ervaren als een opgave die erbij komt, in plaats van als iets wat voor efficiency zorgt.

Uitdagingen die horen bij de dutch reality:

Veel specialisten verkeersmanagement gaan de komende jaren met pensioen, maar de aanwas van jonge krachten blijft achter. Hoe maken we relevante opleidingen die aantrekkelijk zijn voor studenten?
Bedrijfsleven en marktpartijen zijn wat betreft arbeidsmarkt concurrenten van overheden. Hoe blijven we een aantrekkelijke werkgever? Uitvoeringsprocessen van mobiliteit moeten worden aangepast aan de hoge dynamiek die slimme technologie biedt. Hoe organiseren overheden zich?
Privacy en cybersecurity zijn nieuwe kennisvelden met nog een zeer beperkt aantal mensen die hier bekwaam in is. Hoe krijgen we deze kennis voor alle partijen beschikbaar en welke kennis moeten overheden zelf in huishebben?

Overheden maken een gezamenlijke Human Capital agenda:

Te beginnen met:

- Een inventarisatie van behoeften en knelpunten in Human Capital, door met elkaar de competenties en opleidingsbehoeften van onze organisaties inzichtelijk te maken die nodig zijn om de kansen van Smart Mobility te verzilveren. (O.a. op de thema's ICT/ data, gedrag, beheer & onderhoud en samenwerking), net als onze mogelijkheden, instrumenten en grenzen.

Met als vervolgstappen:

- Gecoördineerd gebruik maken van beschikbare expertise en capaciteit. Zodat overheden niet geremd worden door gebrek aan capaciteit en expertise.
- Opleiden van onze eigen managers, beleidsontwikkelaars, project- en programmamanagers, beheerders en uitvoerders.
- Samenwerken met kennisinstellingen aan het opleiden van nieuwe Smart Mobility professionals voor de toekomst.

Volgende stappen

Wij – Rijk, provincies, G5, metropool- en vervoerregio's – gebruiken de gezamenlijke ambities en samenwerkingsprincipes per bundel, als gezamenlijk kader met richting en focus voor verdere uitvoering en plan-uitwerking. De komende tijd worden de volgende stappen ondernomen:

- De ambities waarop aanvullende besluitvorming en afspraken nodig zijn werken we uit tot een niveau waarop concrete besluitvorming kan plaatsvinden over de inzet en investeringen van overheden in het BO MIRT najaar 2019. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de uitwerking van de Human Capital Agenda en de uitvoeringsplannen per landsdeel om digitalisering structureel te verankeren in de publieke organisatie.
- We gaan met volle kracht door met het bundelen van de krachten in de uitvoering van onze gezamenlijke ambities (krachtenbundels) binnen lopende projecten en activiteiten.
- Bij de uitvoering van de ambities wordt de samenwerking tussen de overheden nog verder versterkt, en wordt verbreding gezocht naar andere overheden om de krachten mee te bundelen.
- Kennisinstellingen, marktpartijen en belangenorganisaties worden gericht - en met gebundelde kracht aan overheidzijde – betrokken of geconsulteerd bij uitwerkingen waarvoor afstemming tussen de triple helix wenselijk is.
- We maken een voorstel hoe we ter voorbereiding op de BO MIRTs en in relatie tot bestaande sturingslijnen – ambtelijk de samenhang, afspraken en het commitment borgen.

**de krachtenbundeling is een initiatief
van rijk, provincies, g5 en de metropool-
en vervoerregio's.**

voor meer informatie neem contact op met:

Luuk Verheul
smart-mobility@minienw.nl

Maja van der Voet
mvdvoet@ipo.nl

Jan Willem van der Pas
j.van.der.pas@eindhoven.nl