

# MRA Strategische Agenda

## Smart Mobility 2022 - 2025

platform  
smart  
mobility  
december 2021

# 20<sup>+</sup>22

Comfortabel, slim en duurzaam reizen in de metropoolregio Amsterdam

Het is een prachtige dag! Tom en zijn dochter Loes wonen in Utrecht en hebben kaartjes voor de eerste dag van de Formule 1. Vooraf hebben ze al een parkeerplaats geregeld. Niet in alle drukte vlakbij het parcours, maar net buiten Zandvoort op een park & ride plek die van alle gemakken voorzien is. Met de MaaS-app checken ze in op een elektrische deelfiets. De route door de duinen is prachtig. De digitale bewegwijzering leidt hen naar de juiste plek waar ze gemakkelijk hun fiets kunnen stallen. De verkeersregelaars leiden de menigte in goede banen. Zij zitten in ieder geval op pole position!

Wesley en Aicha wonen sinds twee maanden in hun nieuwe duurzame appartement in Legmeer. Hier is volop groen en ruimte om te wandelen en te fietsen want de wijk is autoluw. Ze hebben besloten hun eigen auto te verkopen en gebruik te maken van de buurthubs waar alle vervoersmiddelen die ze nodig hebben te reserveren zijn. Dat is voordeliger en duurzamer dan hun oude auto. Als Aicha niet thuiswerkt, boekt ze een deelauto met de MaaS-app om naar kantoor in Leidschendam te gaan. Als het regent, pakt Wesley de metro naar Amsterdam centrum en haalt hij gelijk een kop koffie bij de hub. Bij mooi weer pakt hij uiteraard de fiets.

Voordat Jan van het regionale distributiecentrum in Alkmaar naar de logistieke verdeelhub van Zaanstad rijdt, checkt hij de app waarmee hij digitaal incheckt voor een los- en laadplek in het centrum. Zo weet hij zeker dat hij direct, veilig en dichtbij de goederen kan afleveren in de drukke winkelstraat. Eenmaal bij de logistieke verdeelhub aangekomen, wordt zijn vracht herverdeeld en laadt hij zijn zero-emissie transportbus nog even op. Nog even de navigatie checken voor de optimale route en na de ochtendspits gaat hij op weg.

# 2025

# Voorwoord

## Focus op samenwerking geeft meer impact

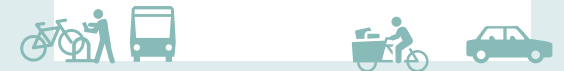
Sinds 2018 verkent de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hoe toepassingen van Smart Mobility kunnen bijdragen aan de opgaven en beleidsdoelstellingen op het gebied van mobiliteit. De afgelopen jaren zijn via het MRA platform Smart Mobility al veel verbindingen gelegd, is kennis ontwikkeld en gedeeld en zijn projecten aangejaagd op het brede vlak van Smart Mobility. In onze ogen kan dit nog sterker door focus aan te brengen op de onderwerpen waarmee we gezamenlijk aan de slag gaan. Dit zijn de onderwerpen waarmee we vanuit onze gezamenlijke visie, inzet en werkwijze het gesprek willen aangaan met partners zoals marktpartijen, innovators en de rijksoverheid om zo samen meer impact te hebben. Met het bundelen van onze krachten, kennis, capaciteit en middelen helpen we om kansrijke Smart Mobility maatregelen versneld uit te rollen binnen de MRA.

In deze Strategische Agenda benoemen we de speerpunten voor Smart Mobility in de MRA. Deze speerpunten helpen ons de komende jaren om de complexe opgaven waarvoor we gesteld staan beter en slimmer op te lossen. We zetten ons in om gezamenlijk kennis te ontwikkelen, afspraken te maken over de inzet van capaciteit en middelen én om bij succes toepassingen op te schalen binnen de MRA.

Deze agenda is voorbereid door een werkgroep met medewerkers van de gemeenten Amsterdam en Almere, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. Het is een dynamisch en levend document dat werkenderwijs kan worden verrijkt en aangescherpt op basis van de ervaringen die we gaandeweg opdoen. Samen experimenteren en leren is van groot belang in de flexibele, adaptieve aanpak van transities. Daarom actualiseren we jaarlijks de concrete activiteiten die we in het licht van deze Strategische Agenda gezamenlijk oppakken. Hiervoor monitoren we de ontwikkelingen en ervaringen bij de 35 MRA partners en we passen de Strategische Agenda aan indien nieuwe inzichten hier aanleiding toe geven.

Stuurgroep MRA platform Smart Mobility,  
Lode Goossens, Vervoerregio Amsterdam  
Suzanne Kieft, Vervoerregio Amsterdam  
Shirin Jaffri, provincie Noord-Holland  
Rachel Tienkamp Beishuizen, Gemeente Amsterdam  
Senta Modder, gemeente Amsterdam  
Lizann Tjon, gemeente Amsterdam  
Robert Jan Maaskant, provincie Flevoland en  
vertegenwoordiger gemeente Almere

De speerpunten in deze Strategische Agenda helpen ons de komende jaren om complexe opgaven beter en slimmer op te lossen.



# Inhoud

	<b>Voorwoord</b> .....	<b>3</b>
<b>1</b>	Waarom een MRA Strategische Agenda Smart Mobility 2022-2025? .....	<b>5</b>
	<b>Kader van de Strategische Agenda</b> .....	<b>7</b>
<b>2</b>	Beleidsdoelstellingen als uitgangspunt voor de Strategische Agenda .....	<b>9</b>
<b>3</b>	Opgaven waaraan Smart Mobility bijdraagt .....	<b>10</b>
	<b>Koepelthema's en hun speerpunten</b> .....	<b>11</b>
<b>4</b>	Beleidsdoelstellingen als uitgangspunt voor de Strategische Agenda .....	<b>12</b>
	• Gebiedsontwikkeling (nieuw en bestaande stad) en personenhubs .....	<b>13</b>
	• MaaS en deelmobiliteit .....	<b>15</b>
	• Schone en slimme logistiek .....	<b>17</b>
	• Multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement .....	<b>19</b>
	• Digitalisering en Data. ....	<b>21</b>
<b>5</b>	Opgaven waaraan Smart Mobility bijdraagt .....	<b>23</b>

# Waarom een MRA Strategische Agenda Smart Mobility 2022-2025?

Smart Mobility draagt bij aan het oplossen van opgaven en het uitvoeren van de beleidsdoelstellingen in de MRA. We werken in de regio al goed samen op het gebied van Smart Mobility, maar dit kan sterker. De Strategische Agenda benoemt de speerpunten voor de versterking van onze regionale impact.

## Complexe opgaven binnen de MRA

Binnen Metropoolregio Amsterdam (MRA) werken de 32 gemeenten, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam samen aan de onderwerpen economie, ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze samenwerking levert veel op: de MRA is de afgelopen decennia uitgegroeid tot een regio waar mensen graag wonen, werken en recreëren. De MRA heeft een belangrijke economische functie en biedt haar inwoners een hoge leefkwaliteit door de afwisseling van landelijk gebied en steden. De MRA vormt voor een groot deel van de inwoners hun 'daily urban system'; het grootste deel van het woon-werk- en recreatieve verkeer vindt plaats binnen de regio.

Binnen de MRA staan we de komende jaren voor een aantal urgente en complexe opgaven. Eén daarvan is de toenemende druk op de openbare ruimte en de infrastructuur, onder andere door de verdergaande verstedelijking met een grote woningbouwopgave voor de regio, grote bezoekersstromen en toename in logistieke stromen als gevolg van veranderend consumentengedrag. In deze tijd van transitie, waarbij complexe vraagstukken zich opstapelen, wordt een integrale benadering van ruimtelijke ordening, economie en mobiliteit steeds belangrijker. Bovendien is een flexibele aanpak nodig om te kunnen omgaan met de onzekerheden van de ontwikkelingen op lange termijn. Dit wordt bevestigd in de Verstedelijkingsstrategie.

## Kansen van Smart Mobility toepassingen

In deze context bieden innovatieve en digitale mobiliteitsoplossingen, ook Smart Mobility genoemd, kansen voor de opgaven waar we als regio voor gesteld staan. We zien Smart Mobility nadrukkelijk niet als doel op zich, maar als mogelijk middel

om tot oplossingen te komen. Door de digitalisering is mobiliteit niet alleen meer een verantwoordelijkheid van de overheid, maar hebben ook marktpartijen en kennisinstellingen invloed gekregen op keuzes van reizigers over de wijze en tijdstippen van reizen. Tegelijkertijd vergt de trend waarbij digitale innovaties in mobiliteit elkaar in hoog tempo opvolgen, dat we op beheerste wijze nieuwe toepassingen introduceren om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. De uitdagingen vragen om nieuwe oplossingen én om nieuwe samenwerkingsverbanden. Dit leidt tot een zoektocht naar de rol van de overheid.

De potentie van Smart Mobility heeft zich in de afgelopen jaren in de MRA bewezen. Een voorbeeld hiervan is de inzet van het Crowd Management Monitoringssysteem Amsterdam, onder andere ingezet om tijdens de coronaperiode de drukte in parken en winkelstraten te monitoren en te managen. Daarnaast zijn op diverse plekken intelligente verkeerslichten (iVRI's) in gebruik genomen en is de informatie naar weggebruikers over onder andere wegoptbrekingen verbeterd door data-uitwisseling tussen serviceproviders en wegbeheerders. De komst van deelaanbieders heeft op diverse plekken in de MRA geleid tot alternatieven voor het gebruik van de eigen auto.

Smart Mobility is geen doel op zich, maar een mogelijk middel om tot oplossingen te komen voor de opgaven waarvoor de regio gesteld staat.

### **Belang van samenwerking op het gebied van Smart Mobility in de MRA**

In de MRA werken we in meerdere verbanden samen aan de vraagstukken op het gebied van mobiliteit, zoals bij Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB), het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland (RMP) en in het Regieteam Netwerkvisie Noord-Holland. Smart Mobility wordt hierin ook meegenomen. Daarnaast ontwikkelt elke MRA partner ook eigen beleid en eigen toepassingen op het gebied van Smart Mobility. Hierbij gaat het vaak om vraagstukken die bij meerdere partners spelen. Door de krachten te bundelen, kunnen we met elkaar sneller innoveren en maatregelen op straat toepassen. Vanuit onze ambities is het belangrijk om prioriteiten te stellen en zo focus aan te brengen in de gezamenlijke activiteiten op het gebied van Smart Mobility.

Ook landelijk zijn sinds 2018 de krachten gebundeld. In de zogenaamde Landelijke Krachtenbundeling wordt op zes thema's samengewerkt. Er is een directeurenoverleg Slim dat drie à vier keer per jaar bij elkaar komt. Hierin zitten vertegenwoordigers van alle landsdelen samen met Rijkswaterstaat (RWS), het landelijk verkeersmanagementberaad (LVMB), het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W), waaraan met ingang van Q4 2021 vertegenwoordigers van de G4/G5 en de G40 worden toegevoegd. De directeur van de Vervoerregio Amsterdam vertegenwoordigt hier samen met de domeinmanager van de provincie Utrecht het landsdeel Noord-West. Dit is een belangrijk

gremium om als MRA invloed uit oefenen en sturing te geven aan de doorontwikkeling en toepassing van Smart Mobility. Vanuit de MRA zijn we goed aangesloten bij de Landelijke Krachtenbundeling. De coördinatie van deze samenwerking ligt voor het landsdeel Noord-West Nederland bij het MRA platform Smart Mobility.

### **Essentie van de MRA Strategische Agenda Smart Mobility**

De essentie van de Strategische Agenda is het benoemen van de speerpunten op het gebied van Smart Mobility waarmee we verschil kunnen maken, kunnen sturen en een versnelling kunnen bereiken in het bieden van oplossingen voor de opgaven en beleidsdoelstellingen van de MRA. We kijken in deze eerste Strategische Agenda 2022-2025 vooral naar speerpunten die hier en nu impact hebben op de opgaven en beleidsdoelstellingen. Er komen geen hele nieuwe onderwerpen naar voren, maar we focussen op onderwerpen waar de individuele organisaties al mee bezig zijn, weliswaar veelal apart en nog niet met elkaar.

De Strategische Agenda is tot stand gekomen via een analyse van diverse beleidsdocumenten, werksessies met een brede werkgroep van vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeenten Amsterdam en Almere en de Vervoerregio Amsterdam, ervaringen van de thematrekkers en stuurgroepleden en verrijking door het MRA breed overleg.

Door de krachten te bundelen, kunnen we met elkaar sneller innoveren en maatregelen op straat toepassen.

#### **De Strategische Agenda is gericht op:**

- Vanuit een gezamenlijke visie verbinding leggen met landelijke en Europese partners op de onderdelen van Smart Mobility waar samen optrekken leidt tot versnelling
- Gezamenlijk inbrengen van het MRA belang en de MRA visie in landelijke overleggen zoals de Landelijke Krachtenbundeling, LVMB, Data Ketenoverleg, G5, G20 et cetera
- Gezamenlijk optrekken bij het werven van fondsen en geldstromen zoals de Veilig Slim en Duurzaam-gelden, het Nationaal Groeifonds en Europese subsidies
- Samen optrekken in het contact met marktpartijen op basis van een gedeelde visie en strategie
- De inzet van Smart Mobility verbinden aan lopende programma's binnen de MRA zoals SBaB, RMP en Amsterdam Bereikbaar
- Sneller, makkelijker en efficiënter opschalen van Smart Mobility toepassingen, zoals bij de corridoraanpak Schiphol-Flevoland
- Samen leren en elkaar helpen binnen de MRA, zodat ook partners waar minder kennis en capaciteit aanwezig is profiteren.



# Kader van de **Strategische Agenda**

# Het kader van de Strategische Agenda







# Beleidsdoelstellingen als uitgangspunt voor de Strategische Agenda

De MRA partners hebben ieder hun eigen visie en beleid ontwikkeld voor hun mobiliteitsopgaven. Deze opgaven vertonen grote overeenkomsten. Dit geldt ook voor de beleidsdoelstellingen. In dit hoofdstuk staan de gemeenschappelijke beleidsdoelstellingen die het uitgangspunt vormen voor de Strategische Agenda.

## Analyse gemeenschappelijke beleidsdoelstellingen

Voor de analyse van de mobiliteitsdoelen is gebruik gemaakt van de relevante visie- en beleidsdocumenten van de MRA, de gemeente Amsterdam en Almere, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam <sup>1</sup>. Ook zijn hier het Regionale Mobiliteitsplan (als uitvoering van het Klimaatakkoord) en de Verstedelijkingsstrategie in meegenomen.

## Beleidsuitgangspunten voor de Strategische Agenda

Voor de eerdergenoemde opgaven van de MRA is beleid ontwikkeld, zo ook voor mobiliteit. Alle betrokken partners hanteren de volgende algemene (wat abstracte) beleidsdoelstellingen op het gebied van mobiliteit:

### Algemene mobiliteitsbeleidsdoelstellingen

- Duurzaam
- Leefbaar
- Bereikbaar
- Veilig
- Inclusief.

Bij de uitwerking van deze abstracte doelstellingen worden de volgende specifiekere beleidsdoelstellingen door alle partners benoemd:

### Specifiekere mobiliteitsbeleidsdoelstellingen

- **Poly-centrische gebiedsontwikkeling** als uitgangspunt voor de ontwikkeling van mobiliteit in nieuwe en inbreidingsgebieden
- **Comfortabel overstappen** door het aanbieden van verschillende alternatieven (zoals deelauto's, -scooters en -fietsen)
- **Schone mobiliteit** door inzet van schone vervoersmiddelen
- **Veilig en efficiënt reizen** door de huidige infrastructuur optimaal te benutten en kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen
- **Innoveren via digitalisering.**

<sup>1</sup> MRA: Agenda voor een toekomstbestendige en evenwichtige metropool 2020-2024, Amsterdam: Agenda Autoluw 2020 en Ontwerp omgevingsvisie 2050, Almere: Omgevingsvisie en beleidsvisie Mobiliteit, Noord-Holland: Omgevingsvisie 2050, Flevoland: Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie 2030, Vervoerregio Amsterdam: Beleidskader mobiliteit 2017

# 3 Opgaven waaraan Smart Mobility bijdraagt

Binnen de MRA spelen grote complexe opgaven. We benoemen hier de vier mobiliteitsopgaven binnen de MRA waarvoor Smart Mobility kansen biedt.

## Opgaven en transities algemeen

Zoals in het voorwoord is aangegeven, staat de MRA voor grote opgaven terwijl tegelijkertijd veel transities gaande zijn. Samengevat gaat het om de volgende grote opgaven en transities:

### Opgaven in de MRA

- Woningbouwopgave gezien de grote vraag naar betaalbare woningen
- Zoektocht naar personeel gezien de tekorten op de arbeidsmarkt
- Managen van toeristenstromen gezien de groei van bezoekers
- Stoppen van de toename van de sociaaleconomische verschillen in de MRA

### Transities

- Energietransitie
- Transitie naar een circulaire economie
- Transitie naar een klimaatadaptatie regio
- Digitalisering (van onder andere mobiliteit)

## Focus

Inzoomend op mobiliteit blijkt op basis van ervaring van de afgelopen vier jaar dat Smart Mobility bijdraagt aan de onderstaande vier mobiliteitsopgaven:



Draaiend houden van het water- en wegennetwerk



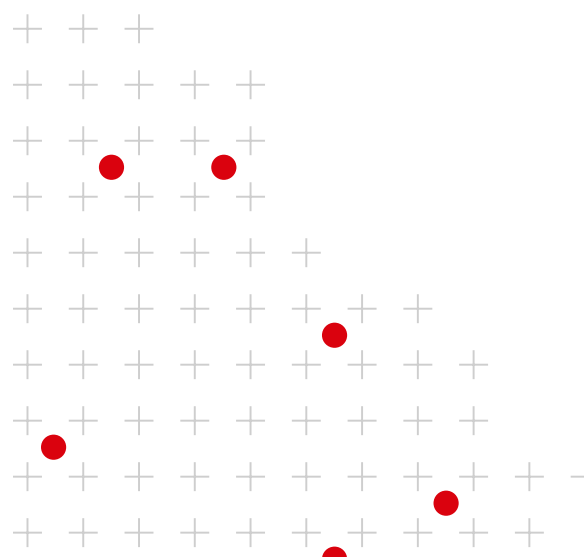
Managen van bezoekers- en toeristenstromen



Omgaan met de druk op de ruimte in steden



Mobiliteit bieden in het landelijk gebied.





# Koepelthema's en hun speerpunten

# 4

## Koepelthema's van Smart Mobility en hun speerpunten

Met deze Strategische Agenda richten we ons op vijf koepelthema's. In dit hoofdstuk zijn per koepelthema de speerpunten beschreven inclusief een onderbouwing van de hierbij gemaakte keuzes. Binnen de MRA gaan we gezamenlijk aan de slag met deze speerpunten.

### De vijf inhoudelijke koepelthema's van Smart Mobility

Tijdens de werksessies met de brede werkgroep voor de Strategische Agenda hebben we vijf inhoudelijke koepelthema's vastgesteld die aansluiten bij de vier bovenstaande mobiliteitsopgaven. De vijf inhoudelijke koepelthema's van de Strategische Agenda zijn:

-  Gebiedsontwikkeling (nieuw en bestaande stad) en personenhubs
-  MaaS en deelmobiliteit
-  Schone en slimme logistiek
-  Multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement
-  Digitalisering en Data.

Onze gezamenlijke inzet voor de speerpunten omvat verschillende activiteiten die zijn gebaseerd op de zogenaamde beleidscyclus:

- **Agenderen:**  
Vanuit de in deze Strategische Agenda benoemde speerpunten landelijk agendazettend zijn op het gebied van Smart Mobility.
- **Visie en beleid:**  
Gezamenlijke kaders stellen voor bijvoorbeeld MaaS, cyber security en deelmobiliteit en zo kansen voor Smart Mobility toepassingen faciliteren en ongewenste ontwikkelingen tegengaan.
- **Leren en uitvoeren:**  
Zowel in het project als op beleidsniveau delen van de lessen om zo sneller Smart Mobility toepassingen te kunnen opschalen.
- **Monitoren:**  
Het opzetten van een goed monitoringssysteem, zowel op het gebied van beleid als op het gebied van de projecten.

De stuurgroep heeft naast de speerpunten per koepelthema ook twee algemene speerpunten benoemd:

### Algemene speerpunten

• Gezamenlijk optrekken bij het werven van fondsen en geldstromen voor Smart Mobility toepassingen	Visie en beleid
• De gezamenlijke inzet en kennisontwikkeling op het gebied van Smart Mobility verbinden aan lopende programma's en projecten zoals SBaB, het RMP en Amsterdam Bereikbaar.	Visie en beleid Leren en uitvoeren

# Gebiedsontwikkeling (nieuw en bestaande stad) en personen hubs

Gezien de schaarse ruimte en de klimaatdoelstellingen zijn slimme en schone mobiliteitsconcepten steeds meer een randvoorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe wijken en de verbetering van bestaande wijken.

Voor de programmamanagers van gebiedsontwikkeling is het belangrijk vroeg in het proces van de gebiedsontwikkeling de kansen hiervoor te verkennen en de bijpassende eisen en randvoorwaarden te formuleren, omdat de nieuwe mobiliteitsconcepten een andere ruimtelijke impact hebben dan de huidige mobiliteitsconcepten. Daarnaast ontstaan nieuwe uitdagingen op het vlak van governance en financiering, bijvoorbeeld bij mobiliteitshubs.

Van inwoners vragen we dat ze openstaan voor de nieuwe manieren van mobiliteit. Vooral op het moment dat mensen gaan verhuizen zien we kansen voor een duurzame gedragsverandering.

Het toepassen van Smart Mobility oplossingen in nieuwe gebiedsontwikkelingen en in de bestaande stad draagt bij aan de volgende algemene en specifieke beleidsdoelstellingen en opgaven:



- Duurzaam, leefbaar, bereikbaar, veilig en inclusief
- Comfortabel overstappen door het aanbieden van verschillende alternatieven (zoals deelauto's, -scooters en -fietsen)
- Omgaan met de druk op de ruimte in de steden
- Draaiend houden van het water- en wegennetwerk.

Speerpunten gebiedsontwikkeling en personen hubs	
• Smart mobility als onderdeel van mobiliteit tijdig en integraal meenemen in het proces van gebiedsontwikkeling en ontwikkeling van de bestaande stad door het inbedden en uitrollen van de leidraad gebiedsontwikkeling	Visie en beleid
• Ontwikkelen van een regionale visie op personen hubs, inclusief het zicht krijgen op de ruimteclaim, de financiering en de governance tussen overheid en marktpartijen	Visie en beleid
• Smart Mobility integreren in de gebiedsplannen voor de zeven MRA stadsharten (zie onderbouwing)	Visie en beleid
• Samen ervaring opdoen en leren door het toepassen van de leidraad en het realiseren van de diverse personen hubs, de effecten monitoren en geleerde lessen delen.	Visie en beleid Leren en uitvoeren

## Onderbouwing van de speerpunten gebiedsontwikkeling

Gemeenten hebben een regierol bij het realiseren van gebiedsontwikkelingen en het leefbaar en bereikbaar houden en verduurzamen van de bestaande stad. Hierin werken ze samen met een breed scala aan stakeholders, bijvoorbeeld vastgoedontwikkelaars (en beleggers en woningcorporaties) en mobiliteitsaanbieders (OV en deelmobiliteit). Daarbij spelen de grote woningbouwopgave in de MRA en de consequenties van locatiekeuze een grote rol.

In de MRA Verstedelijkingsstrategie, die de basis vormt voor de bouwopgave in de verschillende gemeenten van de MRA, is gekozen voor poly-centrische, ofwel meerkernige, gebiedsontwikkeling. De focus ligt hierbij op negen kernen in de regio rondom Amsterdam<sup>2</sup>. Bij deze ontwikkelingen draagt Smart Mobility bij aan een effectief verkeers- en vervoerssysteem en het aanbieden van duurzame alternatieven voor de privéauto. Voor zeven<sup>3</sup> stadsharten worden hiervoor integrale plannen ontwikkeld binnen de programmalijn Bereikbare steden van Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB).

De in 2019 ontwikkelde leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility met het Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE)<sup>4</sup> blijkt een goed werkbaar tool om mobiliteit en Smart Mobility in een vroeg stadium in te bedden in het proces van gebiedsontwikkeling. Binnen de MRA wordt daarom overwogen het MPvE op te nemen in de Verstedelijkingsstrategie. Inmiddels zijn in de MRA een viertal MPvE's ontwikkeld met cofinanciering vanuit de Vervoerregio Amsterdam en het MRA platform Smart Mobility. Het MPvE kan ook gebruikt worden in de bestaande stad.

In 2021 is de leidraad op basis van de huidige ervaringen geactualiseerd en aangevuld met het zogenaamde mobiliteitsconcept, dat projectontwikkelaars helpt de gemeentelijke eisen vanuit het MPvE te vertalen naar governance en financiering van de Smart Mobility producten. >

<sup>2</sup> Almere, Amstelveen, Beverwijk, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad

<sup>3</sup> Dit gaat om Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Lelystad, Purmerend en Zaanstad

<sup>4</sup> <https://smartmobilitymra.nl/leidraad-gebiedsontwikkeling-smart-mobility-vernieuwd/>



Hubs worden gezien als belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem om de stad en regio duurzaam, leefbaar en bereikbaar te houden en efficiënter om te gaan met de beperkte beschikbare ruimte.

Met het nieuwe mobiliteitsconcept kan via pilots ervaring opgedaan worden. Dit geldt ook voor de toepassing van het MPvE in de bestaande stad. We vinden het belangrijk om de projecten waar de leidraad gebruikt wordt te monitoren, zodat we leren van onze ervaringen. Hierbij verdient zeker de gebruikerskant aandacht; leiden de ingezette maatregelen tot de gewenste gedragsverandering bij de bewoners, bezoekers en bedrijven?

#### Onderbouwing van de speerpunten personen hubs

Hubs, ook wel knooppunten genoemd, bestaan feitelijk al lang, bijvoorbeeld in de vorm van treinstations en P+R-locaties. Onder invloed van de mobiliteitstransitie ontstaat nu een groeiende behoefte aan een systeem van nieuwe personen- (en logistieke) hubs die gezamenlijk een netwerk vormen.

Ze fungeren als begin-, eind- of overstappunt in de reis, waarbij dubbelgebruik op de locatie zorgt voor ruimte-efficiënte oplossingen. In de stad zorgen ze voor nieuwe plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Bij hubs komen verschillende vervoerswijzen en hun infrastructuur samen, daarbij is een onderscheid te maken tussen vervoerstromen van personen en vervoerstromen van goederen.

Er bestaan hubs op verschillende schalen, denk aan onder andere regiohubs, stadhubs, wijkhubs, buurthubs en zelfs privé hubs. Hubs worden gezien als belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem om de stad en regio duurzaam, leefbaar en bereikbaar te houden en efficiënter om te gaan met de beperkte beschikbare ruimte. De inzet van deelmobiliteit is een belangrijk instrument om te komen tot goed functionerende personen hubs.

Binnen de MRA gaan personen hubs als werkbaar systeem steeds meer leven. Er vinden al diverse activiteiten rond hubs plaats, namelijk:

- Binnen de programmalijn multimodaal toekomstbeeld van SBaB wordt een regionale visie voor personen hubs uitgewerkt.
- In Amsterdam wordt dit najaar de vaststelling van de hubsvisie verwacht. Parallel daaraan worden in Amsterdam een aantal experimenten uitgevoerd. Daarbij is vooral aandacht voor vragen rond de ruimteclaim van hubs, de regie die de gemeente op hubs kan voeren en de financiering.
- Er vinden in de regio diverse verkenningen plaats voor de ruimteclaims van logistieke hubs.
- Amsterdam heeft een pilot gestart rond buurthubs als onderdeel van een Europees project. Het idee is om bottom-up samen met buurtbewoners kleinschalige hubs met deelmobiliteit in woonbuurten te creëren. Inmiddels zijn 15 locaties geselecteerd, waarvan een aantal ook al fysiek is gerealiseerd. Het MRA platform helpt de gemeente om dit concept te delen met MRA gemeenten en zo op te schalen in de regio.

Uit het bovenstaande wordt duidelijk dat de inzet van hubs als nieuw mobiliteitssysteem nog in de verkennende fase zit. Meerdere partners zijn met hubs bezig, zowel met visievorming als in concrete pilots. Deze ontwikkeling kan versnellen als we intensiever gaan samenwerken, bijvoorbeeld bij het opstellen van beleid en kaders, het leren van elkaars projecten (inclusief de gedragscomponent van de gebruikers) en vandaaruit het bijstellen van beleid en kaders.

Binnen de landelijke krachtenbundeling zijn twee bundels actief die aansluiten bij gebiedsontwikkeling en hubs. Het betreft de bundel deelmobiliteit, waarin wordt gewerkt aan de beleidsmatige uitwerking van deelmobiliteit en de toepassing daarvan in hubs. De tweede bundel is het kennisnetwerk Slimme Mobiliteit in Gebiedsontwikkeling, waarbij de deelnemers hun uitgewerkte visies en voorbeeldprojecten delen om van elkaar te leren.



# MaaS en deelmobiliteit

MaaS (Mobility as a Service) gaat over het plannen, reserveren, boeken en betalen van alle beschikbare vormen van vervoer bij alle verschillende aanbieders in één app. Zo draagt MaaS bij aan een gebruiksvriendelijk systeem waarbij de consument betaalt voor gebruik van mobiliteit, in plaats van te investeren in bezit van eigen transportmiddelen. De verwachting is dat de inzet van MaaS in de stad leidt tot minder autogebruik en -bezit en in het landelijk gebied wellicht aanvullend kan zijn. Daarnaast is de verwachting dat de mogelijkheden voor doelgroepenvervoer worden vergroot. Het ontbreekt echter nog aan concrete casussen waaruit dit blijkt. 'The proof of the pudding is in the eating', dus we moeten aan de slag met MaaS om vast te stellen of de verwachtingen worden waargemaakt.

We verwachten dat MaaS bijdraagt aan de volgende algemene en specifieke beleidsdoelstellingen en opgaven:



- Duurzaam en inclusief
- Comfortabel overstappen door het aanbieden van verschillende alternatieven (zoals deelauto's, -scooters en -fietsen)
- Mobiliteit bieden in het landelijk gebied
- Omgaan met de druk op de ruimte in steden.

## Speerpunten MaaS en deelmobiliteit

• Lobby starten naar de politiek in Den Haag over de aanpassing van fiscale regels voor woon-werkverkeer	Agenderen
• Ontwikkelen van praktische tools voor deelmobiliteit, zoals bijvoorbeeld de handleiding deelmobiliteit	Visie en beleid
• Visie en beleid op interoperabiliteit tussen de apps van de verschillende aanbieders van deelmobiliteit en de aanbieders van MaaS concepten formuleren en uitvoeren	Visie en beleid Leren en uitvoeren
• Volgen van de zeven landelijke MaaS-pilots en het landelijk programma deelmobiliteit. Samen ervaring opdoen met het uitrollen van deelmobiliteit en de motivatie van gebruikers monitoren. De geleerde lessen op het gebied van het beleid en het project zelf delen.	Leren en uitvoeren

## Onderbouwing van de speerpunten MaaS

De ontwikkeling van MaaS-concepten is in Nederland in 2018 gestart via de zogenaamde landelijke MaaS-pilots, geïnitieerd door het ministerie van I&W samen met een aantal regio's. In zeven pilot-gebieden wordt MaaS vanuit verschillende beleidsvraagstukken en op verschillende doelgroepen uitprobeerd. In deze pilots leren partijen met elkaar, bijvoorbeeld overheden onderling en in samenwerking met marktpartijen. De pilots worden ondersteund door een landelijke digitale leeromgeving waarin alle data uit de

verschillende pilots worden verzameld. Helaas is door corona de uitvoering van de pilots vertraagd. In de voorbereidingsfase is al wel een aantal vraagstukken naar boven gekomen. Te noemen zijn:

- Het is belangrijk om samen met de markt standaarden voor data-uitwisselingen te ontwikkelen en vast te stellen. Op dit moment heeft dat geleid tot de zogenaamde TOMP-API en MDS/CDS-M.
- Het vaststellen van het referentieaanbod voor het wederverkopen van ov-toegangsbewijzen is ingewikkeld omdat hiermee de verschillende belangen van ov-bedrijven en MaaS-aanbieders in het gedrang komen.
- De huidige fiscale regels voor woon-werkverkeer zijn gericht op het gebruik van de auto en niet op alternatieven als MaaS, daarom vinden we een lobby richting de politiek in Den Haag voor aanpassing van de regels belangrijk.
- De ingebruikname van de digitale leeromgeving stukt vanwege vragen rondom de privacy van gebruikersgegevens.

Ook binnen de MRA hebben de afgelopen jaren ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van MaaS, zoals:

- De gemeente Amsterdam doet samen met de Vervoerregio Amsterdam mee aan de landelijke MaaS-pilots met een pilot op de Zuidas, gericht op het verminderen van het autogebruik voor woon-werk verkeer.
- De gemeente Amsterdam is bezig met het ontwikkelen van de zogenaamde Amsterdamse voorwaarden voor MaaS.
- De Vervoerregio Amsterdam heeft een visie op MaaS ontwikkeld en is bezig met de verdere uitwerking van de daarin genoemde actiepunten. >



- De Vervoerregio Amsterdam heeft het initiatief genomen voor het ontwikkelen van de zogenaamde MaaS-waardige ov-concessies. Deze zijn vastgesteld in het landelijke Directeuren Overleg Openbaar Vervoer Autoriteiten (DOVA). Alle concessieverleners hebben afgesproken deze richtlijnen te hanteren bij de aanbesteding van nieuwe concessies. De voorwaarden zijn gericht op het samenwerken van ov-aanbieders binnen de concessies met marktpartijen om zo MaaS-concepten mogelijk te maken.
- De provincie Noord-Holland heeft bij de actualisering van de Koers Smart Mobility een Verkenning MaaS laten uitvoeren over de rol van de provincie, mede naar aanleiding hiervan is de Werkplaats voor deelmobiliteit gestart.

Binnen de MRA is echter nog geen gemeenschappelijke aanpak voor MaaS en lopen de visies op verschillende onderwerpen uiteen. Wel zijn veel gemeenten bezig met deelmobiliteit, enerzijds als uitwerking van beleid, anderzijds doordat marktpartijen de gemeentes vragen om ruimte voor het exploiteren van deelmobiliteit. We zien deelmobiliteit als een belangrijke bouwsteen voor MaaS. Dit levert immers alternatieven op voor autogebruik in stedelijke gebieden, biedt 'first en last mile'-oplossingen gekoppeld aan het ov en zorgt voor een breder aanbod van mobiliteit in het landelijk gebied.

Om te voorkomen dat de gemeenten in de MRA allemaal zelf het wiel uitvinden voor het toestaan van deelmobiliteit, is meer samenwerking gewenst. De MRA Werkplaats deelmobiliteit, gestart in juni 2021, is een goede organisatievorm hiervoor. Dit kan leiden tot harmonisatie en standaardisatie van kaders en werkwijzen, zodat de samenwerking met aanbieders gemakkelijker wordt. Het biedt ook meer mogelijkheden om zicht te krijgen op de motivatie van bewoners, bezoekers en bedrijven en de wijze

waarop deelmobiliteit voor hen aantrekkelijk is. De kennis die zo wordt opgedaan biedt praktische en concrete handvatten om met deelmobiliteit aan de slag te gaan.

Het opzetten van de MRA Werkplaats sluit aan bij het initiatief vanuit de bundel harmonisatie deelmobiliteitsbeleid van de landelijke krachtenbundeling, waarin is onderzocht hoe een landelijke programma-aanpak de opschaling van deelmobiliteit kan stimuleren. Hierbij ligt de focus op harmonisatie en standaardisatie. Door het werken aan concrete projecten worden in de praktijk de problemen opgelost die deze opschaling in de weg staan. Deze werkwijze sluit aan bij die van de Werkplaats deelmobiliteit en we gaan dan ook ervaringen uitwisselen. Gemeenten kunnen bijvoorbeeld hun behoefte aan bepaalde instrumenten als input aan het programma meegeven.

Om te voorkomen dat de gemeenten in de MRA allemaal zelf het wiel uitvinden voor het toestaan van deelmobiliteit, is meer samenwerking gewenst. De MRA Werkplaats deelmobiliteit, gestart in juni 2021, is een goede organisatievorm hiervoor.





# Schone en slimme logistiek

De transitieopgave voor de logistiek is enorm; het moet schoner en efficiënter. Schoner betekent op korte termijn zero emissie vervoeren in de steden en op iets langere termijn (2030) een CO2-reductie van 1 megaton per jaar voor de hele sector. Efficiënter houdt in het slimmer organiseren van de verschillende logistieke ketens door digitalisering, nieuwe logistieke concepten en een betere bundeling van goederen (ruimtelijk aspect). Bedrijven in de logistiek kunnen dit niet alleen. Een succesvolle invulling kan alleen tot stand komen met de juiste kennis en samenwerking tussen overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven.

Een schone en slimme logistiek draagt bij aan de volgende algemene en specifieke beleidsdoelstellingen en opgaven:



- Duurzaam, leefbaar, veilig en bereikbaar
- Draaiend houden van het wegen- en waternetwerk
- Omgaan met de druk op de ruimte in steden.

Speerpunten Schone en slimme logistiek	
• Een netwerkvisie op regionale logistieke hubs ontwikkelen en uitvoeren.	Visie en beleid Leren en uitvoeren
• Regionaal beleid en uitvoeringsplan stadslogistiek ontwikkelen.	Visie en beleid Leren en uitvoeren
• Ervaring opdoen via diverse onderzoeken en pilots op het gebied van logistieke hubs en stadslogistiek. Gebruik maken van het dashboard logistieke stromen als monitoringstool. Geleerde lessen delen.	Leren en uitvoeren Monitoren

## Onderbouwing van de speerpunten schone en slimme logistiek

Logistiek is lang een ondergeschoven kindje geweest op de agenda's van overheden. Gelukkig begint daar langzaam verandering in te komen en landelijk is logistiek aangewezen als een van de topsectoren van de Nederlandse economie. Als gevolg daarvan is TKI Dinalog in het leven geroepen, een organisatie voor het uitvoeren van onderzoek en het verlenen van subsidies. In 2021 heeft TKI Dinalog de landelijke uitvoeringsagenda stadslogistiek gepresenteerd en is het platform stadslogistiek gestart, een tool voor de uitwisseling van verkeersdata en data van vervoerders om de logistiek efficiënter te organiseren. Vanuit de MRA zijn de provincies, Vervoerregio en de grote gemeenten betrokken bij de bovengenoemde projecten, deels actief in de uitvoering en vaak nog aan de zijlijn.

Gezien de landelijke klimaatdoelstellingen en de urgentie van de verkeersdruk in steden die wordt veroorzaakt door logistiek, is het van groot belang dat overheden en bedrijven gaan samenwerken om zo de logistieke stromen efficiënter en schoner te krijgen. Binnen de MRA gebeurt deze samenwerking op basis van de Samenwerkingsagenda Logistiek van 2018. Belangrijke gremia hierbij zijn het Amsterdam Logistics Programma (onderdeel van de Amsterdam Logistics Board) en de Ovale Tafel Logistiek waar overheden, bedrijven en kennisinstellingen samen onderzoek doen naar het efficiënter en schoner krijgen van de verschillende logistieke stromen.

Voor het ontwikkelen van beleid en uitvoeringsinstrumenten voor schone en slimme logistiek is het Dashboard logistieke stromen een belangrijke tool. Het dashboard geeft inzicht in alle logistieke stromen in de MRA en provincie Noord-Holland in de vorm van kaarten, grafieken en selecties die gedownload kunnen worden. Hiermee krijgen we in beeld wat bijvoorbeeld de herkomst en bestemmingen zijn per gebied of per wegvak uitgesplitst per logistieke sector.

De urgentie voor schone en slimme logistiek is ook ingegeven vanuit de klimaatdoelstellingen van het rijk, die door regionale en lokale overheden vertaald dienen te worden in concrete maatregelen. In de MRA lopen al een aantal projecten, maar nog weinig vanuit een gezamenlijke regionale visie. Te noemen zijn:

- Vorming Agenda Slimme en Schone Logistiek (provincie Noord-Holland)
- Digitalisering haven van Amsterdam
- Onderzoek Cargoloop (Hardt Hyperloop en partners)
- Green Deal Zero-emissie Stadslogistiek





- Strategische Agenda Food-distributie (Vervoerregio Amsterdam en partners)
- Ovale Tafel Logistiek (onderzoekplatform van kennisinstellingen en (semi-)publieke partijen)
- MIRT-onderzoek Goederenvervoercorridor Zuid (I&W, 4 provincies, 4 havenbedrijven en de logistieke alliantie).
- Opstellen energiedatamodel Zero Emission Corridors (Amsterdam Logistics en Hogeschool van Amsterdam)
- Platform logistiek 020, een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam en bedrijven
- Vorming netwerkvisie duurzame logistieke hubs (Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland in het kader van SBaB)
- Integraal programma logistiek (Amsterdam)
- Aanstelling van een netwerkregisseur logistiek in 2019, die overheden en bedrijven verbindt en innovaties aanjaagt.

Net als bij personenvervoer wordt ook voor logistiek een stelsel van hubs gezien als basis om de logistieke stromen efficiënter en schoner te maken. Smart Mobility helpt hierbij. In goederen- ofwel logistieke hubs komen verschillende logistieke ketens samen. De organisatie hiervan is complex omdat elke goederenstroom een eigen bevoorradingsketen heeft met specifieke kenmerken.

Er bestaan nu al diverse logistieke hubs<sup>5</sup>. De vraag is hoe dit netwerk verder uit te breiden en de hubs in combinatie met verdergaande digitalisering beter te benutten. De belangrijkste spelers hierin zijn de verladers, logistieke dienstverleners en ontvangers. De overheden kunnen helpen via stimulering en beleid. Daarbij hebben de bedrijven behoefte aan een handelingsperspectief, ook in relatie tot andere grote opgaven zoals ruimtegebruik, energietekort en -transitie en bereikbaarheid. Het gevaar bestaat dat straks geen (energie)ruimte meer

beschikbaar is voor nieuwe hubs of dat de overheden voor voldongen feiten staan omdat marktpartijen alles dicteren. Samenwerking tussen alle partijen in de keten, inclusief overheid, is daarom van cruciaal belang. Gezien de potentie van Smart Mobility in het bereiken van schone en slimme logistieke stromen door middel van hubs is het van belang om hier als regio gezamenlijk mee aan de slag te gaan.

Logistieke bedrijven  
hebben behoefte aan een  
handelingsperspectief,  
ook in relatie tot  
andere grote opgaven  
zoals ruimtegebruik,  
energietekort en -transitie  
en bereikbaarheid.

<sup>5</sup> *Bouwhubs voor de bevoorrading van bouwlocaties, vanwaar bouwmaterialen bijvoorbeeld via het water naar de bouwplaats worden getransporteerd, Hubs voor huishoudelijk en bedrijfsafval. Retail- en vershubs zoals bijvoorbeeld het foodcenter in Amsterdam, Servicehubs (facilitaire inkoop), zoals bijvoorbeeld in de zuidas waar de artikelen op 1 plek worden verzameld en dan in 1 keer naar het betreffende kantoor worden gebracht, Post- en pakkethubs*

# Multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement

Multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement draagt bij aan het beter benutten van de huidige infrastructuur door een combinatie van maatregelen van wegbeheerders en adviezen vanuit de zogenaamde serviceproviders.

**Verkeersmanagement** is het beïnvloeden van vraag en aanbod in het verkeer naar tijd en plaats met als doel een zo goed mogelijk functionerend verkeerssysteem <sup>6</sup>. Daarbij wordt gebruik gemaakt van regelscenario's gekoppeld aan verkeerslichten, snelheidsbeperkingen en verkeersinformatie via de zogenaamde dynamische route-informatie panelen (Drip's). Verkeersmanagement, feitelijk de voorloper van Smart Mobility, is van oudsher vooral een taak van de overheid.

**Mobiliteitsmanagement** is het organiseren van slim reizen, gericht op de keuzes van de reiziger. Daarbij draait het om oplossingen op maat voor de eisen en wensen van de reiziger. Overheden, werkgevers, publiekstrekkers en aanbieders van mobiliteitsdiensten bepalen samen de voorwaarden waarbinnen reizigers slimme keuzes kunnen maken <sup>7</sup>. Mobiliteitsmanagement is hiermee een gezamenlijke taak van bedrijven, werkgevers, marktpartijen en overheden.

Multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement draagt bij aan de volgende algemene en specifieke beleidsdoelstellingen en opgaven:



- Duurzaam, bereikbaar, veilig
- Veilig en efficiënt reizen door de huidige infrastructuur optimaal te benutten en kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen
- Draaiend houden van het water- en wegennetwerk
- Managen van bezoekers- en toeristenstromen.

## Speerpunten Multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Samen ontwikkelen van het digitale verkeers- en mobiliteitsmanagement (mobiliteitscentrale van de toekomst)</li> </ul>	Visie en beleid
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ervaring opdoen in projecten en pilots, deze monitoren en de geleerde lessen delen, bijvoorbeeld van pilots gericht op verkeersmanagement in relatie tot rijtaakondersteuning, de basis op orde en uitrol van iVRI's, pilots gedragsbeïnvloeding, doorontwikkeling Intelligente Toegang et cetera.</li> </ul>	Leren en uitvoeren

## Onderbouwing van de speerpunten multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement

De MRA heeft een lange traditie van samenwerking op het gebied van verkeersmanagement via het zogenaamde Regieteam Netwerkvisie Noord-Holland. De ontwikkeling van het verkeersmanagement, die sinds de start in regionaal verband plaatsvindt, gaat immers over sturing op het totale netwerk en dat stopt niet bij een gemeente- of provinciegrens.

Door de digitalisering met producten zoals routeplanners en apps krijgen marktpartijen de afgelopen jaren een steeds grotere rol in zowel het verkeersmanagement als het mobiliteitsmanagement. Daardoor groeien verkeers- en mobiliteitsmanagement steeds meer naar elkaar toe. Daarnaast worden de voertuigen zelf slimmer en zijn ze steeds vaker verbonden aan de zogenaamde wegkantsystemen. Al deze toepassingen kunnen de veiligheid en doorstroming bevorderen.

Binnen de MRA vinden al meer dan 10 jaar veel projecten en experimenten plaats op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement, vaak in samenwerking met het ministerie van I&W. Hierbij een deel van de lange lijst aan projecten:

- Doorstroming ring A10 met als vervolg de Praktijkproef Amsterdam gericht op gecoördineerd netwerkbreed verkeersmanagement.
- De blauwe golf in Noord-Holland, gericht op verkeersmanagement en afstemming weg- en waterverkeer, heeft zowel de doorstroming voor de scheepvaart als voor het wegverkeer verbeterd.
- Crowd Management Monitoringssysteem Amsterdam, een goed werkend systeem om voetgangersstromen en drukte te meten, wordt gebruikt om waar nodig maatregelen in te zetten om problemen van drukte te voorkomen.
- Regie Evenementenverkeer Zuidoost en het Operationeel Mobiliteits Centrum (OMC).
- De ontwikkeling van de Mobiliteitscentrale van de Toekomst, gericht op zicht krijgen van alle verkeersstromen in de stad en deze koppelen aan mogelijke maatregelen.
- De eerste Scale up, een innovatieve vorm van aanbesteden waarbij verschillende partners samen een vraag in de markt zetten, is nu gaande en gericht op regie van bezoekersstromen en evenementenverkeer.
- Diverse gedragsbeïnvloedingsprojecten, onder andere een samenwerking tussen de HVA, Nemo Kennislink, Johan Cruijff ArenA en het MRA platform Smart Mobility met als doel duurzaam reisgedrag van de bezoekers van de Johan Cruijff ArenA. >

<sup>6</sup> VM magazine

<sup>7</sup> definitie Kennisplatform verkeer en vervoer (pdf, 290 kB) - KpVV



- Corridor Schiphol-Lelystad, een grootschalig project om de reis van deur tot deur vanaf Almere en Lelystad richting Amsterdam duurzaam, bereikbaar en veilig te houden door een keten van verschillende Smart Mobility toepassingen in te zetten.
- De verkenning om de openbare ruimte van de gemeente Amsterdam op een intelligente manier te gebruiken.

De huidige samenwerking zorgt voor een constante gezamenlijke doorontwikkeling van multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement. We zien kansen in het opschalen van de maatregelen die werken. Zo is er bij de gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland veel kennis van deze onderwerpen. Die expertise kunnen we nog veel meer delen met gemeenten met dezelfde opgaven. Diverse gemeenten hebben aangegeven dat zij het meest gebaat zijn met praktische hulp bij het uitrollen van Smart Mobility toepassingen omdat bij henzelf vaak de capaciteit ontbreekt. Dat gebeurt nu al met de inzet van het Regionaal Datateam (zie Digitalisering en Data, pagina 22) en het Regionale iVRI-team. Het doel van het iVRI-team is vertegenwoordiging van de regio in de landelijke iVRI-werkgroepen, het benoemen en slechten van de barrières voor gebruik en uitrol van de iVRI's en het helpen van de MRA gemeenten hierbij.

De MRA participeert ook in landelijke overleggen gericht op verkeersmanagement, zoals het Landelijke Verkeersmanagement Beraad (LVMB), de Nationale Dataportaal Wegverkeer (NDW) en het Landelijke Data Keten Overleg (LDKO). De partijen die de MRA in de verschillende gremia vertegenwoordigen, weten elkaar goed te vinden. Dat is een prima basis om deze samenwerking te versterken en zo de al werkende Smart Mobility toepassingen in de MRA uit te breiden.

De huidige regionale samenwerking zorgt voor een constante gezamenlijke doorontwikkeling van multimodaal verkeers- en mobiliteitsmanagement.



# Digitalisering en Data

Digitalisering en data vormen de basis voor de ontwikkeling van Smart Mobility toepassingen. Dit koepelthema is dan ook relevant voor alle andere thema's. Hieronder vallen bijvoorbeeld mobiliteits-apps, platformen als basis van MaaS-concepten of van aanbieders van deelmobiliteit, de ontwikkeling van de iVRI's, het gebruik van sensoren om verkeersdata te genereren als basis voor beleidsontwikkeling en de inzet van verkeersmanagement. Digitalisering en data dragen hiermee bij aan alle beleidsdoelstellingen en opgaven zoals genoemd in het schema op bladzijde 8. Digitalisering brengt ook risico's met zich mee op het gebied van privacy en cyber security. Daarnaast is het de vraag of alle bewoners, bezoekers en bedrijven voldoende digitaal vaardig zijn om met deze nieuwe ontwikkelingen mee te gaan. Ook voor deze aspecten is aandacht nodig.



- Digitalisering en data dragen bij aan alle beleidsdoelstellingen en opgaven.

## Speerpunten Digitalisering en Data

• Urgentie creëren voor de digitaliseringsopgave bij bestuurders, gemeente-secretarissen en afdelingshoofden mobiliteit	Agenderen
• Ondersteunen van Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) en het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) als spil van de digitalisering	Agenderen
• Eenduidige visie en werkwijze op privacy en cyber security formuleren, vaststellen en gebruiken	Agenderen Visie en beleid Leren en uitvoeren
• Werken aan een profiel voor 'de medewerker van de toekomst'	Visie en beleid Leren en uitvoeren
• Ervaring opdoen met digitalisering via projecten en pilots, ondersteunen van de Data Top 15 en de ontwikkeling van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata. Monitoren van de projecten en de geleerde lessen delen.	Leren en uitvoeren

## Onderbouwing van de speerpunten digitalisering en data

Software, data en digitalisering zijn voor veel mensen ongreepbare begrippen en toch hebben ze de afgelopen decennia de wereld tastbaar en ingrijpend veranderd. Denk hierbij aan de manier waarop we reizen boeken, huizen zoeken en eten bestellen. Hiervoor gingen we naar een reisbureau, waren we voor het aanbod van nieuwe huizen afhankelijk van een makelaar of haalden we zelf eten op. Tegenwoordig regelen we dit thuis met een computer of smart phone. Op internet brengen grote platforms vraag en aanbod bij elkaar; dit is de zogenaamde platformeconomie. Deze ontwikkeling heeft ook impact op ons als overheden. Doordat de wereld om ons heen steeds sneller innoveert, groeien ook de verwachtingen van burgers, bedrijven en bezoekers ten aanzien van de overheid. De technische innovaties gaan gepaard met maatschappelijke innovatie en hebben daarmee ontegenzeggelijk impact op de stad <sup>8</sup>. De overheid dient in te spelen op de snelle veranderingen in de steden, dorpen en het landelijk gebied en ook op de vraag van de steeds meer eisende burger. Daarnaast brengen de innovaties nieuwe toepassingen met zich mee die aan de ene kant kansen bieden in het bereiken van de verschillende beleidsdoelstellingen (bijvoorbeeld betere verkeersinformatie aan reizigers), en aan de andere kant ook tot ongewenste ontwikkelingen kunnen leiden (zoals de airbnb's en vraagstukken op het gebied van privacy en security). Het integreren van de consequenties van digitalisering is nieuw voor ons als overheden, ook op het gebied van mobiliteit. Bij de verschillende organisaties van de MRA is over het algemeen nog weinig kennis aanwezig om datagedreven te kunnen werken. >

<sup>8</sup> [https://nl.wikipedia.org/wiki/Technologische\\_singulariteit](https://nl.wikipedia.org/wiki/Technologische_singulariteit)



Vaak wordt digitalisering gezien als 'het werk van de ICT-afdeling', terwijl het in feite is verweven met alle werkprocessen. Naast specialistische kennis is dan ook organisatiebreed basiskennis over digitalisering nodig.

Binnen de MRA kunnen we elkaar helpen bij deze ontwikkeling. Dat gebeurt al, onder andere op het gebied van de Data Top 15. In het landelijke programma 'Digitalisering Overheden' werken vijf landsdelen samen om ervoor te zorgen dat in 2030 alle wegbeheerders 'digitaal capabel in mobiliteit' zijn. Hiervoor is een Data Top 15 opgesteld met data-items zoals bijvoorbeeld maximumsnelheden, statische en dynamische parkeerdata en gegevens over wegopbrekingen. Het is de bedoeling dat wegbeheerders deze gegevens op dezelfde manier digitaal, beheren en actualiseren. Binnen de MRA helpt het Regionale Data Team de wegbeheerders met deze opgave. Daarnaast participeren we vanuit de MRA in de ontwikkeling van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata, gericht op het verzamelen van alle mobiliteitsdata van Nederland die door alle participanten gebruikt en geraadpleegd kunnen worden.

We zien kansen in het gezamenlijk urgentie creëren bij bestuurders, gemeentesecretarissen en hoofden mobiliteit. Ook is het belangrijk om een gezamenlijke visie te hebben op privacy en veiligheid, met oog voor eventuele risico's. Hiervoor kunnen we aansluiten bij de landelijke krachtenbundeling. Daarnaast vergt digitalisering andere kennis en competenties van medewerkers. Via de Human Capital Agenda van de landelijke krachtenbundeling kunnen we meewerken aan de ontwikkeling van de 'medewerker van de toekomst'. We zetten nu al concrete stappen in het digitaal

capabel maken van de wegbeheerders via de inspanningen van het Regionaal Datateam rond de Data Top 15, het ondersteunen van de komst van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata en het leren van de diverse projecten en pilots.

Digitalisering vergt  
andere kennis en  
competenties van  
medewerkers.

# 5



## Samen aan de slag met de Strategische Agenda

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe we deze eerste MRA Strategische Agenda Smart Mobility samen met onze partners willen verrijken, evalueren en bijstellen. Ook geven we op hoofdlijnen aan hoe we binnen de MRA aan de slag gaan met de verschillende speerpunten.

### Hoe houden we de MRA Strategische Agenda Smart Mobility levend?

Deze eerste Strategische Agenda is tot stand gekomen met de partners van de betalende partijen van het MRA platform Smart Mobility. Het is de bedoeling deze Agenda in 2022 te verrijken met de inbreng van alle MRA partners, zoals RWS en gemeenten als Haarlemmermeer, Zaanstad en Haarlem, en waar relevant ook met inbreng van kennisinstellingen, bedrijven en marktpartijen. Het idee is om hiervoor in eerste instantie gebruik te maken van bestaande gremia, zoals de werkgroep Verkeer en Vervoer van de Vervoerregio Amsterdam, bestaande verkeer- en vervoersoverleggen van de provincies Noord-Holland en Flevoland en bestaande overleggen met het bedrijfsleven als het Amsterdam Logistics Program en de Ovale Tafel Logistiek. De inbreng van al deze partijen verwerken we in een volgende versie van de Strategische Agenda. Het proces van verrijking en evaluatie van de Strategische Agenda wordt jaarlijks uitgevoerd door het MRA platform team. Voor beide processen legt de programmamanager van het platform in januari 2022 een voorstel voor aan de Stuurgroep.

### Globale opzet uitvoering MRA Strategische Agenda Smart Mobility 2022-2025

De Strategische Agenda is de agenda van de partners van het MRA platform Smart Mobility. De uitvoering hiervan ligt dus ook primair in de handen van deze partners. Op veel van de benoemde speerpunten is al ontwikkeling gaande in bestaande projecten en programma's. We bevelen dan ook nadrukkelijk aan om aan te sluiten bij deze bestaande projecten en organisatiestructuren. Op deze wijze kunnen de speerpunten op een natuurlijke wijze worden ondergebracht.

Genoemde manier van werken hanteren we nu al in de praktijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de problemen die zijn ontstaan bij de uitrol van de iVRI's in 2019 en 2020 en de discussies hierover met het ministerie van I&W. In overleg met de partners heeft het platform destijds een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren naar de knelpunten, aangevuld met een advies hoe hiermee om te gaan. Dit heeft geleid tot het besluit om naast het al bestaande Regionale Data Team (RDT) ook een Regionaal iVRI (RiT) op te zetten ondergebracht bij dezelfde stuurgroep. <

# OVERZICHT SPEERPUNTEN STRATEGISCHE AGENDA

KOEPEL-  
THEMA'S



SPEERPUNTEN





**opdrachtgever**

Stuurgroep MRA platform Smart Mobilty

**werkgroep**

MRA platform Smart Mobilty team

gemeente Amsterdam

gemeente Almere

provincie Flevoland

provincie Noord-Holland

Vervoerregio Amsterdam

**proces, tekst**

MRA platform Smart Mobility team

JvH programma en interim-management

Royal Haskoning DHV

**redactie**

Bergamot, Annemarie Barbier

**vormgeving**

kalterontwerpen.nl

