

Maart 2020

Innovatief onderweg naar het *nieuwe normaal*

Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland
Uitvoeringsplan 2020 tot en met 2023

Voorwoord

Een bereikbaar en aantrekkelijk Zuid-Nederland voor inwoners, werknemers, bezoekers en vervoerders is van wezenlijk belang voor de toekomst van steden en dorpen. De economie – en daarmee het verkeer – groeit al jaren harder dan het hoogste scenario. Het laten vastlopen van het mobiliteits-systeem in Zuid-Nederland is geen optie!

Mobiliteit moet en kan anders: slimmer, flexibeler, duurzamer en veiliger. En dan ook nog eens betaalbaar. Het Uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020 tot en met 2023 is hier het antwoord op: samenwerking in de triple helix en schaalvoordelen door als landsdeel partnerschappen aan te gaan en kennis en kunde te bundelen. We voeren een gezamenlijke strategie en koppelen de inzet van onze beschikbare middelen hieraan. De gebruiker van mobiliteitsdiensten, met zijn motieven om te reizen en transporteren, staat centraal.

Dit uitvoeringsplan is geen blauwdruk maar schept ruimte. Ruimte voor overheid en marktpartijen om gebiedsgericht te werken en maatwerk te leveren. Dat maakt een versnelling mogelijk! Zo maken we de ambitie waar, om de slimste regio te zijn met het slimste mobiliteitssysteem.

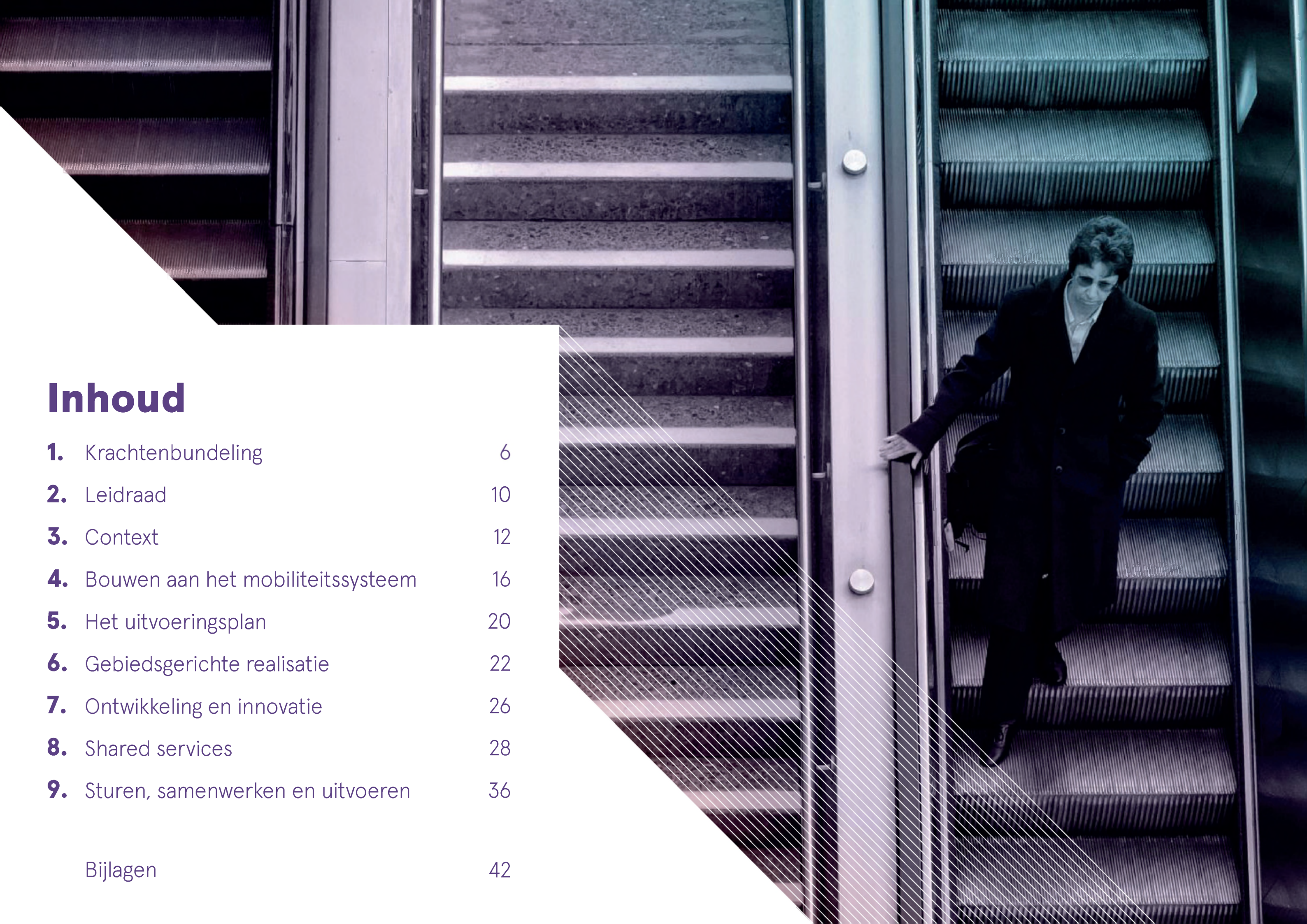
De overheidspartners in SmartwayZ.NL en BrabantStad hebben de handen ineengeslagen bij het opstellen van dit uitvoeringsplan. Het is echter nadrukkelijk een uitnodiging aan bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen en andere overheden om aan te sluiten bij deze krachtenbundeling.

Op dit moment zijn al betrokken:

Gemeente Breda	NXP
Gemeente Eindhoven	Reizigersoverleg Brabant
Gemeente Helmond	Nederlandse Spoorwegen
Gemeente 's-Hertogenbosch	ProRail
Gemeente Tilburg	Economic Board West-Brabant
Provincie Limburg	Smart Logistics Group Venlo
Provincie Noord-Brabant	Logistics Community Brabant
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland	Hermes
Metropoolregio Eindhoven	Arriva
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	TNO
	TU Eindhoven
	Breda University of Applied Sciences
	Stichting Brainport
	Dinalog

Wilt u meer weten of ook meedoen? Neem dan contact op met:

SmartwayZ.NL@brabant.nl



Inhoud

1.	Krachtenbundeling	6
2.	Leidraad	10
3.	Context	12
4.	Bouwen aan het mobiliteitssysteem	16
5.	Het uitvoeringsplan	20
6.	Gebiedsgerichte realisatie	22
7.	Ontwikkeling en innovatie	26
8.	Shared services	28
9.	Sturen, samenwerken en uitvoeren	36
	Bijlagen	42

1

Krachtenbundeling

Het Rijk, Interprovinciaal Overleg, de G5-steden en de metropoolregio's presenteerden in juni 2019 de Krachtenbundeling Smart Mobility. BrabantStad en SmartwayZNL realiseerden zich dat het essentieel is om voor Zuid-Nederland een specifieke doorvertaling te maken. Verschillende samenwerkingspartners zetten in oktober van datzelfde jaar hun handtekening onder de Verklaring Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland. De gezamenlijke ambities zijn in dit uitvoeringsplan uitgewerkt in concrete projecten, werkwijze en afspraken. De kern van het uitvoeringsplan Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023:

1.

De reiziger staat centraal

Reizigers komen ergens vandaan en gaan ergens naartoe. Hebben daar een reden voor. De reiziger wil deze reis op een zo efficiënte en comfortabele manier afleggen. Steeds meer mensen kiezen specifiek voor een schone en slimme manier van reizen. En ook bij goederenstromen zien we die verschuiving. We lopen op dit moment tegen de grenzen van ons huidige mobiliteitssysteem aan. Om toch de gewenste bereikbaarheid en duurzaamheid te realiseren, bieden we de reiziger alternatieven en stimuleren en faciliteren we een structurele gedragsverandering.

2.

Bereikbaarheid is cruciaal

Bereikbaarheid is en blijft cruciaal voor de economische ontwikkeling van Zuid-Nederland. Goede bereikbaarheid maakt dat bedrijven zich ergens graag vestigen en mensen op die plek willen leven en wonen. Slim omgaan met mobiliteit maakt dat organisaties en mensen kunnen doen waar ze goed in zijn, het stimuleert de productiviteit en draagt in hoge mate bij aan het woon- en leefplezier. Daarom realiseren overheid, werkgevers, vervoerders en markt samen slimme mobiliteitsoplossingen die de drukte in de spits tegen gaan, de stadscentra ontlasten en kantoorlocaties bereikbaar houden. Dit is cruciaal voor de leefbaarheid in steden en dorpen én een pijler onder de klimaatdoelstellingen.

3.

Momentum voor slimme mobiliteit is nu

De economie groeit harder dan voorspeld. En ook de omvang van het goederen- en personenvervoer stijgt. De stikstof en PFAS problematiek zorgt daarnaast voor vertraging in de uitvoering van infrastructuurprojecten. Maar zodra die uitvoering start, is er tijdijk minder infrastructuur beschikbaar en is de bereikbaarheidsopgave dus nog groter. En de steden in Zuid-Nederland hebben de komende jaren een forse woningbouwopgave. Daarom moeten we de mobiliteit in Zuid-Nederland anders benaderen: slimmer, duurzamer, veiliger en efficiënter. In de transitie naar een slim mobiliteitssysteem gaan we de bestaande infrastructuur slimmer gebruiken en investeren we in de ontwikkeling en opschaling van nieuwe mobiliteitsconcepten en structurele gedragsverandering. Alleen dan kunnen we tot en met 2023 de bereikbaarheid op het niveau van 2020 houden.

4.

Versnellen van bestaande uitvoeringsagenda's

De ambities en doelen van BrabantStad en SmartwayZNL veranderen niet. Maar we gaan wel anders werken en programmeren. Samen kennen wij de wereld van smart mobility als geen ander. Om te kunnen versnellen, moeten bestaande uitvoeringsagenda's gesynchroniseerd worden. We bundelen dus onze expertise en uitvoeringskracht. Omdat menskrachten en middelen schaars zijn, werken we effectief en efficiënt en benutten we de mogelijkheden van marktpartijen om hun diensten in te zetten.

5.

Smart mobility als economische drijver

Onze inzet op de curve van ontwikkeling, innovatie, tot implementatie en grootschalige toepassing van mobiliteitsoplossingen is uniek. Onze 'assets' zijn het kwalitatief hoogwaardig en dicht vertakte wegennetwerk, de gerenommeerde kennisclusters in de automotive-, technologie- en high tech-industrie, de open netwerk- en samenwerkingscultuur, ons digitale netwerk en het hoogste percentage mobiel-internetgebruik in de wereld. Daarmee is Zuid-Nederland de locatie om, van projectidee tot marktrijpproduct, te testen en business op te bouwen. Dit biedt het (Zuid-) Nederlandse bedrijfsleven en de kennisinstellingen een sterke concurrentiepositie op de internationale markt.

6.

Gebiedsgericht

Leren door te doen. Dat is en blijft ons vertrekpunt. Onze opgave vereist een grootschaliger en gebiedsgerichte aanpak. We merken dat op het schaalniveau van de regio knelpunten en opgaven vaak helder zijn en bekend is welke partners een rol kunnen spelen in het oplossen van een vraagstuk. We richten daarom gebiedsteams in die een pakket van samenhangende projecten kunnen realiseren. De corridorbenadering blijft daarbinnen belangrijk, omdat juist grootschalige werkzaamheden op belangrijke corridors kansen bieden voor smart mobility. Op Zuid-Nederlandse schaal organiseren we shared services die we samen met gemeentelijke projectleiders kunnen inzetten. Denk aan kennis op het gebied van data, structurele gedragsverandering, minder hinder, mobility as a service, connected and automated driving, smart logistics en regionaal verkeersmanagement.

7.

Concentratie rondom steden

In de steden is er een tekort aan voldoende betaalbare en passende woningen. Daarnaast zien we een trend van (re-)urbanisatie. Vooral jonge mensen willen in steden wonen en stellen andere en hogere eisen aan de leefomgeving en de infrastructuur. Met deze nieuwe verstedelijkingsopgave hebben steden ook de sleutel in handen om de omslag naar een nieuw mobiliteitssysteem te maken. Een systeem met een breed en divers aanbod van op elkaar aansluitende vervoermogelijkheden met eenvoudige overstap en een persoonlijke reis-assistent. Rondom de concentratiepunten van bestemmingen en vertrekpunten in stedelijke regio's, zoals stadscentra, werklocaties en ziekenhuizen, waar verkeers- en vervoersnetwerken bij elkaar komen, zien we kansen voor slimme mobiliteit. Steden worden daardoor autoluw, er wordt meer ruimte gemaakt voor lopen en fietsen en de kwaliteit van de publieke ruimte wordt hoogwaardiger.

8.

Zichtbare resultaten

De concrete projecten in Zuid-Nederland zijn de iconen van onze aanpak. Daar zit de energie en innovatiekracht. We zorgen ervoor dat wat we doen, zichtbaar is voor iedereen. Dat geeft inspiratie en zorgt voor beweging in de transitie waar we middenin zitten. Samen zetten we de stappen naar het slimme mobiliteitssysteem van de toekomst.

Resultaten 2020

Voordat we verder ingaan op de opbouw, inhoud en achtergronden van het plan, willen we u graag laten zien welke stappen naar het mobiliteitssysteem van de toekomst we dit jaar al zetten. Op de volgende pagina zijn de concrete resultaten van het uitvoeringsplan in 2020 weergegeven.

Resultaten 2020

Ontwikkeling en innovatie

Beproevingen:

- ISA in Tilburg en Helmond
- digitale verkeers-managementregels Breda en Roermond
- Digital Smart Assetmanagement Vetuda
- BuurautoNOOM Breda
- GLOSA

Ontwikkelen testomgeving:

- overheid/markt, met OEM's

Mobility Lab #4:

- startups, overheid, kennisinstellingen

Talking Traffic/iVRI's:

- doorstroming openbaar vervoer op de N284
- bandenspanningsmeter vrachtverkeer
- trucks Noordelijke Ring Tilburg
- netwerkoptimalisatie Den Bosch, Tilburg, Breda, Eindhoven, Helmond
- inzicht in effecten iVRI's
- onderzoek beheer iVRI's in de keten

Europa:

- uitwerking deelname aan 2 Europese calls

Gebiedsgerichte realisatie

- Zuidoost Brabant:** gebiedsanalyse en gebiedsplan (Q2)
- Noord-Limburg:** gebiedsanalyse en gebiedsplan (Q2)
- West-Brabant:** gebiedsanalyse en gebiedsplan (Q4)
- Midden-Brabant:** gebiedsanalyse en gebiedsplan (Q4)
- Noordoost Brabant:** gebiedsanalyse en gebiedsplan (Q4)
- Corridors/Smart Logistics:** Connected Transport Corridor Zuid-Nederland (Q4)
- Netwerk/Verkeersmanagement:** toepassingen voor specifieke doelgroepen, situaties, wegbeheerders, serviceproviders (Q4)

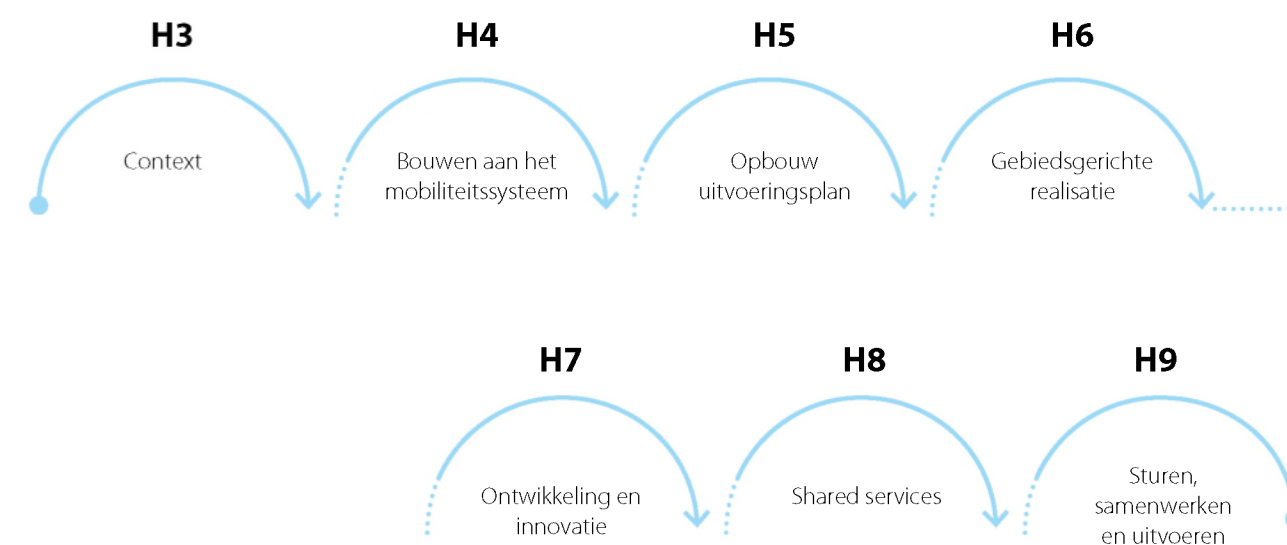
Inzet shared services in gebieden

- Gedrag:** expertise, reizigersdata en -analyse, communities werkgeversbenadering
- Data:** uitvoeren analyse op basis van diverse databronnen, specifieke knelpunten door public intelligence team
- Verkeersmanagement/Minder hinder:** inzicht/kennis van wegennet (RVT's), wegwerkzaamheden, knelpuntanalyses, (operationele) netwerkkaarten
- MaaS en Smart logistics:** kennis mobiliteitsdiensten, marktbenadering/aanbestedingen, vervoerders/verladers en serviceproviders
- Monitoring:** effecten maatregelen, ontwikkeling bereikbaarheid/leefbaarheid, knelpunten

Shared services

- Gedrag:** gezamenlijke gedrags-, communicatie- en datastrategie (Q4)
- Gedrag:** uitbreiding van het aantal grote en kleine bedrijven in de werkgeversbenadering Brabants Mobiliteitsnetwerk (Q4)
- Data:** basis op orde eerste data-items bij B5 (wegwerkzaamheden, evenementen, snelheden, bebording en parkeerdata), dataketen in beeld en borging data-items bij B5 (Q4)
- Data:** plan van aanpak data/digitalisering Limburg (Q4)
- Verkeersmanagement:** advies wegbeheerders over aanschaf/beheer/bediening iVRI's en rol markt hierin, plan van aanpak 2e tranche iVRI's (Q4)
- Verkeersmanagement:** reistijden NDW en grote evenementen zichtbaar in Verkeerscentrale Zuid-Nederland (Q4)
- Minder hinder:** hinderrapportages infrastructurele projecten in Zuid-NL en grensregio's Duitsland/België, impact op doorstroming en voorstellen voor aanpassen planning werkzaamheden (Q2 en Q4)
- MaaS/Smart logistics:** inzicht in regelgeving verschillende overheden Zuid-Nederland voor beleidsharmonisatie (Q4)
- Human capital:** opzetten traineepool en samenwerking met opleidingen werkveld smart mobility (Q4)
- Monitoring:** meetplan effecten uitvoeringsplan (overall, per gebied en naar behoefte op thema's) (Q4)
- Communicatie:** strategie voor doelgroepen bestuur, markt, reizigers, vakwereld (Q3)
- Communicatie:** afstemming met partners en professionele profilering/perscontact (continu)
- Ondersteuning en beheersing:** uitvoeren administratie, financiële ondersteuning en voortgangsrapportages (continu)

2



Leidraad

Graag nemen we u mee in de wereld van smart mobility. In dit uitvoeringsplan schetsen we daarom eerst de context van het plan. Daarna zoomen we in op het slimme mobiliteitssysteem waaraan we bouwen. Vervolgens laten we zien hoe we uitvoeringskracht, ontwikkeling en samenwerking organiseren in de drie onderdelen van het uitvoeringsplan. En daar hoort ook een set aan afspraken bij om in de uitvoering te sturen, samen te werken en te blijven leren van de praktijkervaringen.

H3 Schets van het vertrekpunt voor dit plan en hoe dit plan past in andere ontwikkelingen in (Zuid-) Nederland.

H4 Hoe wij bouwen aan één samenhangend systeem van infrastructuur, verkeersdiensten, vervoersdiensten en mobiliteitsdiensten.

H5 Beschrijft de drie bouwstenen waarmee we inzetten op uitvoeringskracht, ontwikkeling en samenwerking en hun samenhang.

H6 Uitvoeringskracht: gebiedsteams werken aan aan samenhangende regionale maatregelenpakketten. Dit doen zij aan de hand van gebiedstypen met hun specifieke opgaven en kansen.

H7 Publiek-private samenwerking in de ontwikkeling van nieuwe oplossingen en gezonde businesscases voor bedrijven in (Zuid-) Nederland.

H8 Shared services op de schaal van Zuid-Nederland: gezamenlijke expertise organiseren die ingezet wordt in de regio.

H9 Afspraken over samenwerkings- en sturingsprincipes, de uitvoeringsorganisatie, financiën en monitoring en evaluatie.

3

Ook in de uitvoering is een nauwere samenwerking nodig.

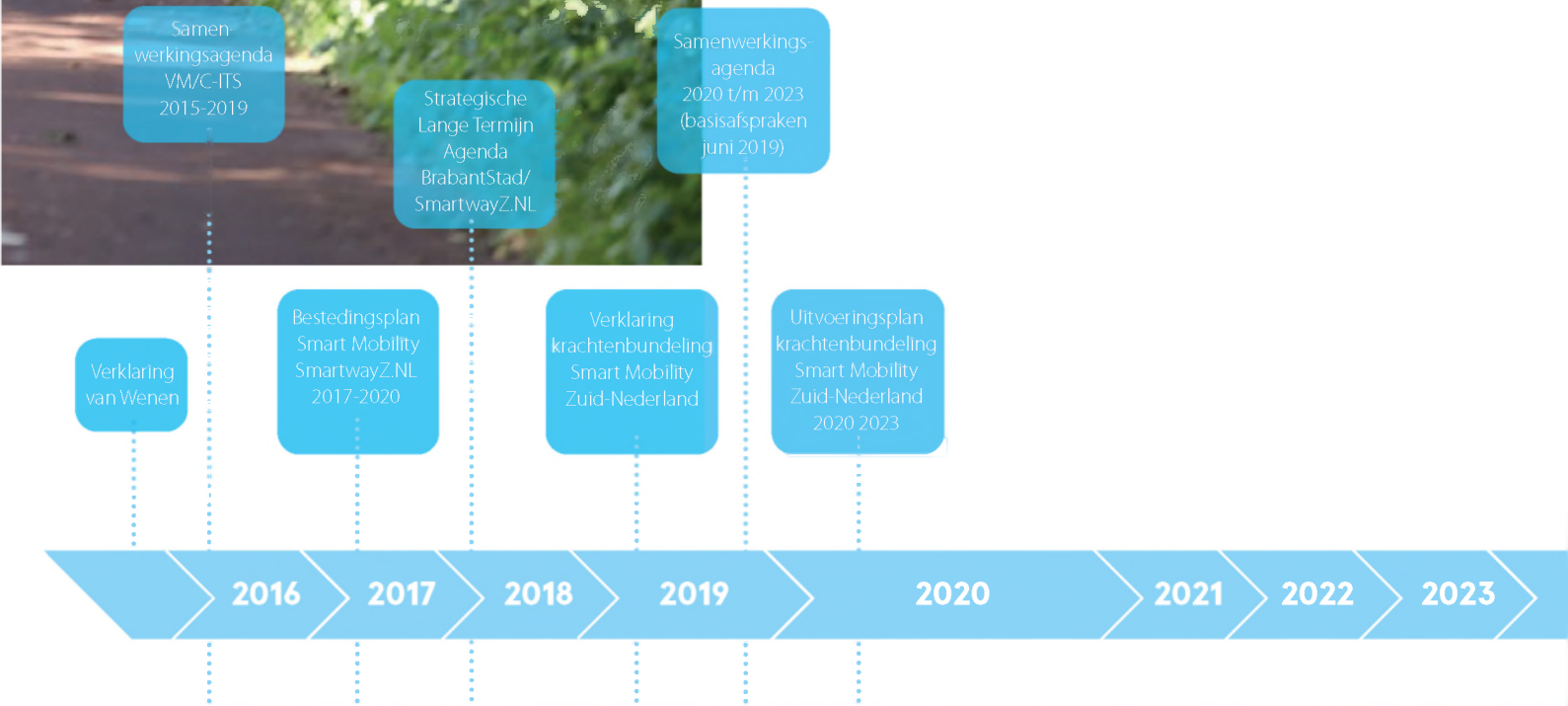
Daarom hebben BrabantStad en SmartwayZ.NL in juni 2019 de ambities en doelen geconcretiseerd in de Verklaring Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland en afgesproken om een gezamenlijk uitvoeringsplan op te stellen voor de periode 2020 tot en met 2023. De basisafspraken voor dit uitvoeringsplan zijn in juni 2019 al gemaakt in de Samenwerkingsagenda Smart Mobility BrabantStad 2020-2023. Deze maken nu integraal onderdeel uit van het uitvoeringsplan.

In onderstaande tijdlijn zijn de gemaakte afspraken door de jaren heen opgenomen. Nadere toelichting op de inhoud van de afspraken vindt u in bijlage 1.

Context

Onze samenwerking kent een brede basis die we door de jaren heen in verschillende afspraken en uitvoeringsplannen hebben vastgelegd. We signaleren nu dat het nodig is om deze samenwerking te intensiveren. In 2018 is in de Strategische Lange Termijn Agenda de gezamenlijke basis aan ambities en doelen vastgesteld.

Domein	Hoofddoel	Subdoelen
Bereikbaar	Betere doorstroming op doorgaande routes	Efficiency / Effectief / Zorgvuldig
	Betere bereikbaarheid stad/regio (naar de stad toe)	Goed functioneren regionaal wegennet / Comodaliteit stimuleren (auto, OV, fiets, ...) / Keuzevrijheid voor de mobilist / Sociale inclusie
	Betere bereikbaarheid in de stad	Goed functionerend stedelijk mobiliteitsnetwerk (hierbij stimuleren we comodaliteit auto, OV, fiets,...) / Keuzevrijheid voor de mobilist
Innovatief/ concurrerend	Innovatie stimuleren / versterken van de economie	Versterken vestigingsklimaat regio / Grootchalig gebruik van innovatieve toepassingen / Gebruikersacceptatie van innovaties / Internationale inbedding
Leefbaar/ aantrekkelijk	Verbeteren leefbaarheid in de steden	Verbeteren leefomgevingskwaliteit (met betrekking tot de openbare ruimte en het gebruik hiervan)
Duurzaam	Stimuleren schone mobiliteit	Reductie CO ₂ , fijn stof, roet, geluidsbelasting
	Verbeteren verkeersveiligheid	Afname aantal verkeersdoden en letselslachtoffers
	Circulaire economie	Biobased materialen toepassen





Verklaring krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland

Leidende principes:

- De reizigers en vervoerders staan centraal: al onze inspanningen zijn erop gericht om hen een vlotte, comfortabele, betrouwbare en veilige reis te kunnen bieden. Als we investeren in bereikbaarheid zetten we maximaal in op structurele gedragsverandering en slimme mobiliteitsoplossingen.
- We benaderen reizigers, werkgevers en markt vanuit één gezamenlijke strategie.
- We bouwen voort op de publiek-private samenwerkingsstrategie van SmartwayZ.NL: samenwerken in de triple helix, dus met het bedrijfsleven en de kennis- en onderwijswereld, ruimte biedend om nieuwe mobiliteitsconcepten in onze stedelijke netwerk uit te proberen, door te ontwikkelen en op te schalen.
- We zijn voor onze partners uit het bedrijfsleven en kennis- en onderwijswereld een herkenbare en betrouwbare partner.
- We sluiten aan bij (inter)nationale verbanden, waarbij we regionaal doen wat kan, (inter)nationaal doen wat moet: we zijn een actieve partner in Nederland en Europa.
- We geloven in optimale samenwerking, afstemming en kennisdeling (onderling en mét kennisinstellingen en marktpartijen) door onze ambitie te realiseren onder de vlag van SmartwayZ.NL die, gevestigd op de Automotive Campus te Helmond, ten dienste staat van de gezamenlijke partners.

In breder perspectief

Het uitvoeringsplan dat nu voorligt, is geen eindbeeld. Het heeft een adaptief karakter en kent een sterke samenhang met verschillende ontwikkelingen in Zuid-Nederland. Het is één van de bouwstenen voor het onderdeel mobiliteit in de omgevingsprogramma's, als voortvloeisel uit de omgevingsvisies. De provincies werken dit uit in hun eigen mobiliteitsplannen, het vervolg op de oude Provinciale Verkeers- en Vervoersplannen. Zo heeft de Provincie Limburg in 2017 het Mobiliteitsplan Limburg opgesteld. De Provincie Noord-Brabant werkt momenteel het nieuwe mobiliteitsbeleid uit en presenteert dit in 2020. De regio's stellen medio 2020 hun nieuwe visies vast en werken dit eind 2020 uit in beleidsagenda's, inclusief een agenda voor de middelgrote steden (M7 Agenda Midsize Brabant). In veel stedelijke beleidsplannen is smart mobility integraal opgenomen als regulier onderdeel van beleid en maatregelen. Met dit uitvoeringsplan zullen de partijen ook de aansluiting blijven maken met de Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility.

Wat verstaan we onder smart mobility

Smart mobility definiëren we als de voortdurende uitwisseling van informatie tussen reizigers, voertuigen en infrastructuur via informatie-systemen, gericht op zowel verkeers- en vervoersdiensten als op het beïnvloeden van het gedrag van reizigers én goederenvervoerders. Hierdoor worden niet alleen de beschikbare netwerken optimaal gebruikt, maar ook de tijd van de gebruiker en de middelen van marktpartijen (financiën, faciliteiten en capaciteit).*

Deze definitie vertalen we, conform de Verklaring Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland, naar de inzet op acht thema's. Het uitvoeringsplan richt zich op smart mobility vanuit een breed mobiliteitskader. In onze werkwijze benaderen we smart mobility als één van de bouwstenen van het mobiliteitssysteem van de toekomst (zie hoofdstuk 4). Het uitvoeringsplan (hoofdstuk 5 en verder) en de daarin opgenomen menskracht en middelen worden specifiek ingezet voor smart mobility activiteiten en projecten.

*Bron: Strategische Lange Termijn Agenda Smart Mobility, februari 2018

4



Bouwen aan het mobiliteitssysteem

We bouwen aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dat mobiliteitssysteem bestaat niet uit afzonderlijke vervoermiddelen, mobiliteitsdiensten en infrastructurele projecten. We bouwen aan een integraal mobiliteitssysteem.

Voertuigen, infrastructuur en diensten vormen één geheel, in samenhang met omgevingskwaliteiten. De reizigers en vervoerders/verladers staan centraal als spil in dit slimme mobiliteitssysteem. Het moet voor hen een vanzelfsprekende structuur zijn waarmee zij hun reizen kunnen plannen en maken, passend bij hun wensen en voorkeuren.

We benaderen het mobiliteitssysteem als een ‘lagenmodel’, aansluitend bij de zienswijze van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur die deze structurering van het mobiliteitssysteem in 2018 introduceerde. De resultaten die we de komende jaren willen boeken, bekijken we steeds in het licht van dit systeem. We bepalen hoe smart mobility projecten en activiteiten een goede bijdrage leveren aan een duurzame en structurele versterking van het mobiliteitssysteem.

Laag	Toelichting
Mobiliteitsdiensten	Diensten die (delen van) de reis faciliteren en ondersteunen, zoals deelfietsaanbieders, deelauto aanbieders en reisinformatieapps.
Vervoersdiensten	Vervoermiddelen en –diensten. De verschillende modaliteiten, zoals trein, bus, personenauto, vrachtwagen, fiets en binnenvaartschip.
Verkeersdiensten	Maatregelen om de capaciteit op netwerkniveau optimaal te benutten inclusief C-ITS maatregelen zoals intelligente verkeerslichten, parkeerinformatiesystemen en routinformatiesystemen.
Infrastructuur	Fysieke infrastructuur. Wegen, fietspaden, spoorwegen, vaarwegen, maar ook digitale infrastructuur (kabels) en fysieke maatregelen voor hub- en gebiedsontwikkeling.

Hoe werkt het in de praktijk

Deze systeembenadering helpt ons om bij elke opgave een samenhangend pakket van maatregelen te bedenken. Op alle vier de lagen zijn ingrepen nodig om het mobiliteits-systeem goed te laten werken voor de gebruiker. Wij willen met dit plan de kennis en ervaring met mobiliteitsdiensten en –maatregelen (voornamelijk de bovenste laag/lagen) beter verbinden met de aanpassingen in de verkeerssystemen en de infrastructuur.

Met andere woorden: data en digitalisering, regionaal verkeersmanagement, mobility as a service, connected/ cooperative and automated driving, structurele gedragsverandering, smart logistics en minder hinder zetten we in om de benodigde informatie in te winnen en uit te wisselen en het gedrag van reizigers in de gewenste richting te veranderen én goederenvervoerders beter in staat te stellen hun routes optimaal uit te voeren. Deze maatregelen worden nog effectiever op het moment dat deze hand in hand gaan met bijvoorbeeld de juiste fietsvoorzieningen, overstapmogelijkheden, logistieke hubs op de juiste locaties (bv. bouw hubs) en state of the art verkeersmanagementsystemen.



Figuur aangepast van 'Van B naar Anders: investeren in mobiliteit voor de toekomst', mei 2018, Den Haag (Rli 2018/04)

Wat betekent dat voor de rolverdeling tussen overheid en markt

De systeembenadering helpt om onze rol te bepalen. In de fysieke infrastructuur zal de overheid veelal leidend zijn als eigenaar en beheerder van spoor en (water-)wegen. Als het gaat om digitale infrastructuur (bijvoorbeeld digitale communicatie techniek) dan zijn er diverse modellen in de rolverdeling tussen markt en overheid, zowel in aanleg als exploitatie. Verkeersdiensten worden in opdracht van overheden geleverd (denk aan verkeerslichten en verkeersinformatieborden), maar marktpartijen zijn naast leverancier ook vaak beheerder en ontwikkelaar van deze systemen en toepassingen.

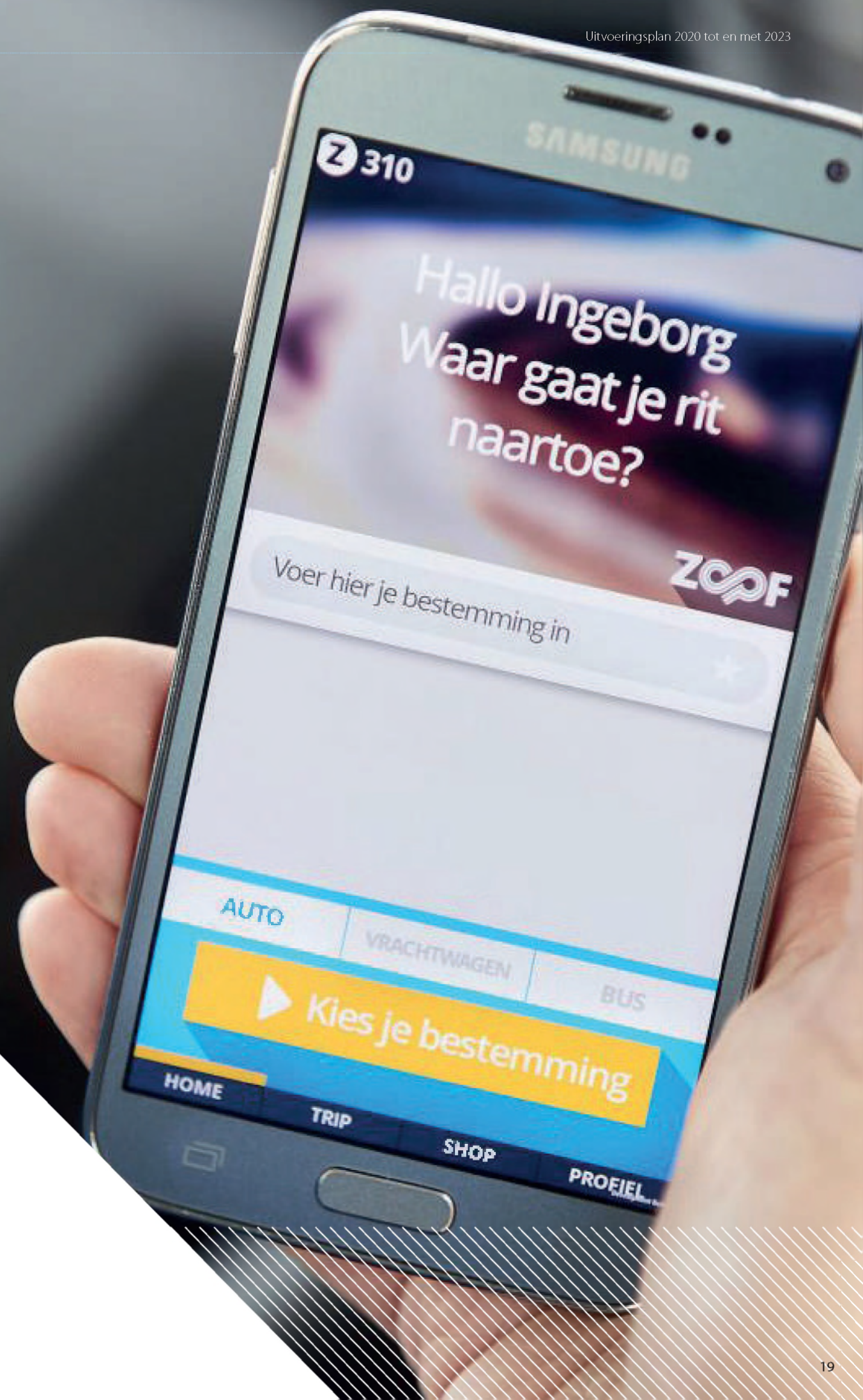
Op de laag van de vervoersdiensten vinden we een mix van privé voertuigen als de fiets en de auto, maar ook openbaar vervoer dat door overheden wordt aangeboden. Deelautosystemen en elektrische steps zijn dan weer vervoermiddelen van particuliere aanbieders die wel weer met de overheid als regelgever van doen hebben. En in de laag van de mobiliteitsdiensten vinden

we zowel markt- als overheidsdiensten, waarbij in de rolverdeling vooral de vraag speelt hoe overheden zodanige randvoorwaarden kunnen creëren dat bedrijven tot opschaling en gezonde businesscases voor hun diensten kunnen komen en de reiziger gemakkelijk zelf tot schone, duurzame en veilige keuzes in zijn vervoerbehoefte kan komen.



Een voorbeeld

Het belang van logistieke bedrijven is dat goederen zo snel mogelijk hun bestemming bereiken. Dat kunnen we faciliteren door vrachtwagens van transporteurs voorrang te geven op specifieke kruispunten. We starten op de infrastructuurlaag met het aanpassen van de indeling van het kruispunt. Vervolgens zorgen we ervoor dat de vrachtwagens kunnen communiceren met de verkeerslichten (op de verkeersdienstlaag). Chauffeurs ontvangen vervolgens snelheidsadviezen en intelligente verkeerslichten geven prioriteit aan deze verkeersstroom. Uiteraard wordt deze prioritering afgewogen ten opzichte van andere verkeersstromen en houdt de wegbeheerder zicht op wat deze prioritering betekent voor het functioneren van het kruispunt. Op de vervoersdienstenlaag is het misschien nodig de (bestaande) in-truck oplossing aan te passen om een mobiliteitsdienst te kunnen gebruiken. De transporteur of chauffeur kan een dienst afnemen (op de mobiliteitsdienstlaag) waarmee hij een prioriteitsaanvraag kan doen.



5

Het uitvoeringsplan

In het uitvoeringsplan 2020 tot en met 2023 staan de concrete projecten en afspraken die we met elkaar maken. Zo bouwen we aan het mobiliteitsstelsel van de toekomst. Het uitvoeringsplan bestaat enerzijds uit projecten die uit eerdere Brabantstad en SmartwayZ.NL afspraken doorlopen in 2020 en de volgende jaren. Daarnaast geeft de uitvoeringsagenda invulling aan de BO MIRT afspraken die in november 2019 zijn gemaakt tussen het ministerie van I&W en de regio. Ten slotte bevat het uitvoeringsplan een set nieuwe afspraken. De uitvoeringsagenda bestaat uit drie delen:

1. Gebiedsgerichte realisatie

Door smart mobility oplossingen gebiedsgericht uit te voeren, verwachten we meer effect te kunnen bereiken. We benaderen reizigers, werkgevers, marktpartijen, kennisinstellingen en overheden om afspraken te maken over een passend aanbod. En we vragen van alle partijen een inspanning om zelf bij te dragen aan oplossingen. Met menskracht, financiële middelen, beleidskeuzes en door het tonen van eigenaarschap. We richten onze inzet op de specifieke gewenste effecten die we op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een gebied willen bereiken. We stellen daarvoor een samenhangend maatregelenpakket op en voeren het uit. De afspraken rondom de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run/ASML in 2019 zijn een mooi voorbeeld van deze gebiedsgerichte aanpak.

2. Ontwikkeling en innovatie

Met overheden, markt, kennispartijen, wegbeheerders en gebruikers zetten we in op ontwikkeling en innovatie. We werken samen aan hét mobiliteitsstelsel van de toekomst. Daarbij is connected en geautomatiseerd vervoer niet meer weg te denken en zijn infrastructuur en voertuigen continu met elkaar verbonden. Zo kunnen we de reiziger beter informeren, assisteren, geleiden en sturen en ontstaan nieuwe mobiliteitsdiensten met gezonde businesscases. De kennis die we opdoen en producten die we ontwikkelen verankeren we in de shared services (zie hierna) en passen we toe in de gebiedsgerichte realisatie. Zo zetten we de stap naar deployment.

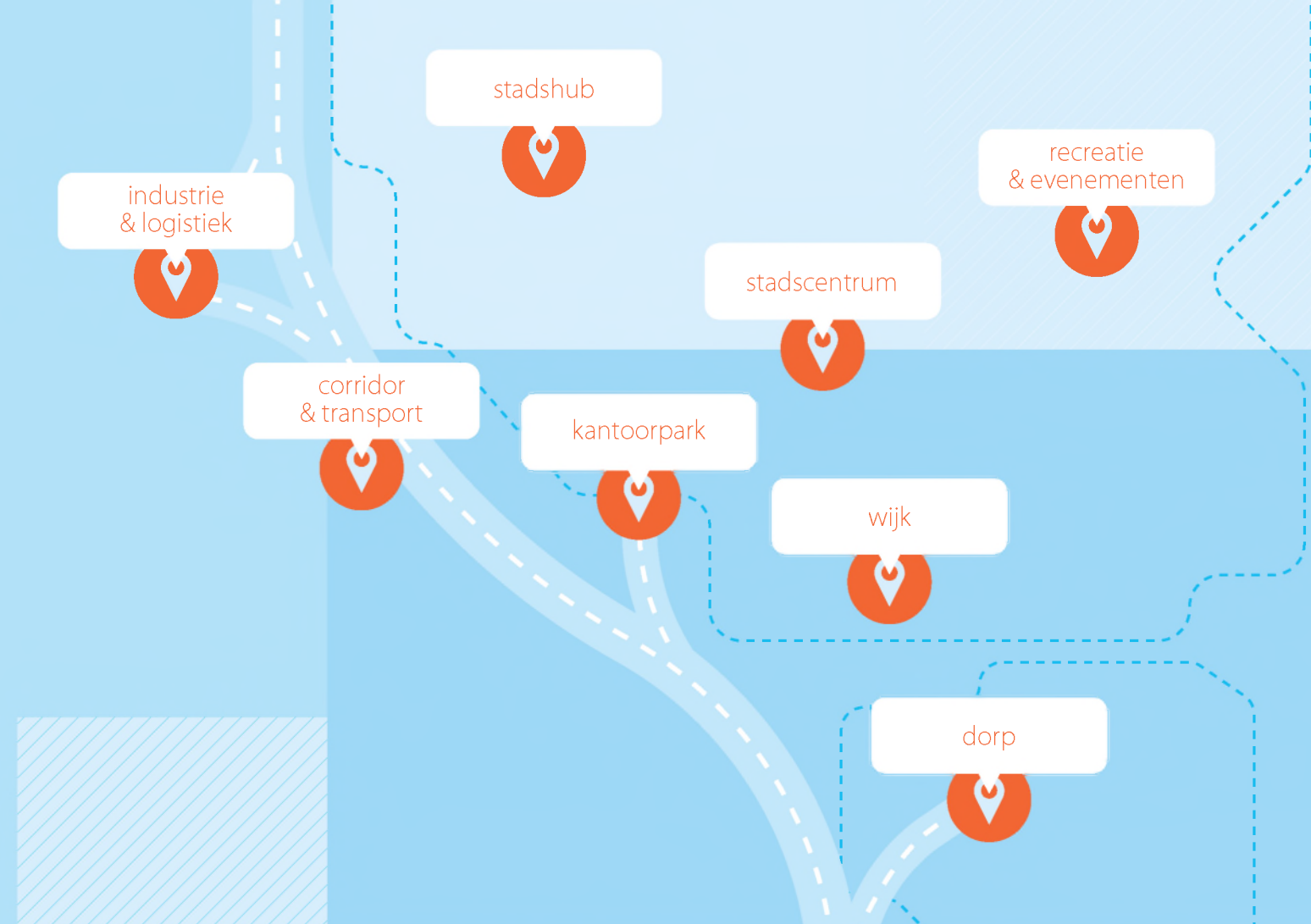
3. Shared services

Door de krachten te bundelen leggen we een stevige en structurele basis om in de verschillende regio's van Zuid-Nederland te komen tot grootschalig gebruik van smart mobility oplossingen. De behoefte aan deze structurele basis is ook landelijk onderschreven en heeft geleid tot een aantal BO MIRT afspraken met het ministerie van I&W in het najaar van 2019.

Deze basis wordt nu vanuit lopende Brabantse en Limburgse initiatieven uitgebouwd en versterkt naar een gezamenlijk pakket shared services. Dit omvat het structureel inwinnen en beschikbaar stellen van mobiliteitsdata, een gezamenlijke aanpak voor structurele gedragsverandering inclusief werkgeversbenadering, het verder ontwikkelen van regionaal verkeersmanagement, afstemming over werkzaamheden en hinder bij grote infrastructuurprojecten en basisvoorzieningen op het gebied van connected/cooperative and automated driving, mobility as a service en Smart Logistics. We werken in een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie, stemmen onze (beleids-)keuzes op elkaar af en bouwen samen kennis en kunde op die we inzetten in de regio's en op landelijk niveau. Daarnaast hebben we aandacht voor de ontwikkeling van ons human capital, de huidige en toekomstige werknemers in het smart mobility veld.



6



Gebiedsgerichte realisatie

Perspectief

We ontwikkelen gebiedsgerichte maatregelenpakketten en voeren die uit. Kennis en kunde uit de shared services is beschikbaar om analyses uit te voeren en plannen van aanpak op te stellen. We volgen de lijn van de regionale mobiliteitsplannen en onderscheiden dus zeven regio's in Zuid-Nederland. We gaan met deze aanpak aan de slag in Zuidoost Brabant, Noord-Limburg, West-Brabant, Midden-Brabant en Noordoost Brabant. De wens van de provincie Limburg is dat (mogelijk in een latere fase) ook Midden- en Zuid-Limburg kunnen aansluiten. Zuid-Limburg kent al een uitvoeringsorganisatie op het gebied van smart mobility en kan als voorbeeld dienen.

Afhankelijk van de opgave kunnen regio's ervoor kiezen om één maatregelenpakket uit te werken met andere regio's samen. Vanuit minder hinder zijn grootschalige spoor- en wegwerkzaamheden

geïnterpreteerd. Uit deze inventarisatie blijkt o.a. dat de verkeerskundige impact zo groot is dat het de komende jaren logisch is de regio's Midden- en West-Brabant in samenhang te benaderen. Op Zuid-Nederlandse schaal wordt ook op bovenregionaal niveau aan corridors gewerkt, zoals incident management voor vrachtverkeer (versnelling van de afhandelings tijd van ongevallen met trucks) en de Connected Transport Corridor Zuid-Nederland. Hierbij gaat het om ingebruikname van slimme mobiliteitstoepassingen in de logistiek, gebaseerd op data-uitwisseling (intruck informatie, planning en routing data, bandendruksensor), wat leidt tot betrouwbare en voorspelbare reistijden. En we gaan verkeer in het (stedelijk) netwerk steeds meer aansturen via intelligente verkeerslichten, informeren reizigers steeds individueller en delen verkeersmanagementinformatie met serviceproviders en de verkeerscentrale.



Wat gaan we doen?

De status van het denken over en ontwikkelen van deze gebiedsgerichte maatregelenpakketten verschilt per regio. In de regio Zuidoost Brabant en Noord-Limburg zijn al maatregelenpakketten in ontwikkeling. In de andere regio's zijn er ingrediënten aanwezig, maar is er nog niet concreet gestart. Medio 2020 hebben we de eerste plannen gereed, voor eind 2020 zijn er voor alle vijf de genoemde regio's plannen gereed.

Werkwijze

Het vertrekpunt van ons handelen is uiteraard de opgave waarvoor gebieden aan de lat staan. Om de aanpak gericht en uniform vorm te kunnen geven, is als onderdeel van dit uitvoeringsplan een uitwerking van gebiedstypen gemaakt (zie bijlage 2). De gebiedstypen geven voor generieke locaties als het stadscentrum, kantoorpark en wijk aan welke bereikbaarheids-, leefbaarheids- en veiligheidsopgaven daar spelen.

De uitwerking van de regionale maatregelenpakketten start met de keuze voor de opgaven met de meeste prioriteit, vertaald naar enkele prioritaire gebiedstypen/locaties. Vervolgens bepalen we wat we willen bereiken, wat er al loopt, wat we kunnen toevoegen en richten we een uitvoeringsorganisatie in. Tenslotte monitoren we de resultaten en passen we de plannen aan. Als voorbeeld van deze werkwijze is op de volgende pagina een concept uitwerking gemaakt voor de regio Zuidoost Brabant.

Voorbeeld Uitwerking gebiedsgerichte realisatie Zuidoost Brabant

Wat is de opgave?

Met behulp van de gebiedstypen is door de regio samen met experts van SmartwayZ.NL/BrabantStad gekeken naar de belangrijkste opgaven in de regio. Aan de volgende opgaven wordt de hoogste prioriteit gegeven:

- Werklocaties: bereikbaarheid van locaties aan de rand van Brainport (De Run, High Tech Campus, etc.)
- Stadscentra: leefbare, bereikbare en duurzame stadscentra creëren

Waar zit de energie, de mogelijkheden?

SmartwayZ.NL

- Deelopgaven Smart Mobility
- Mobility Lab, Mobility Market, MobilityMoveZ.NL
- Korte termijn aanpakken van de Randweg A2/A50, A67 Leenderheide-Zaarderheiken, A2 Weert-Eindhoven
- Smartwayz.NL/Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant (regiobrede projecten)
- Bereikbaarheidsagenda Zuid-Oost Brabant

Meerjarenagenda Brainport Eindhoven, thema Mobiliteit
Versnellingsagenda Brainport Smart Mobility
Gemeente Eindhoven
Gemeente Helmond

Aanpak

We gaan de uitvoering gebiedsgericht organiseren. Dat wil zeggen, werken volgens de principes:

- Regio stelt op bestuurlijk niveau de prioriteiten vast (op het niveau gebiedstypen)
- Opdracht voor de projecten worden goedgekeurd door programmamangers die in het gebied verantwoordelijk zijn voor het programmeren
- Expertise op het gebied van gedrag, MaaS, Smart Logistics, Verkeersmanagement, CAD, Data kan desgewenst worden geleverd vanuit de Shared Services
- We vormen één uitvoeringsorganisatie voor het uitvoeren van projecten in Zuid-Oost Brabant
- Bij voorkeur werken we vanuit één locatie in de regio



Stadscentra

1. Verbeteren functioneren Ring en Kasteeltraverse (Doormiddel van iVRI's, gedragscampagne, verkeersmanagement)
2. Parkeren centra Eindhoven en Helmond (inwinnen en ontsluiten data, parkeerscenario's digitaliseren)
3. MaaS, deeldiensten, fiets C-ITS in de centra en prioritaire gebieden (BSD) op orde brengen
4. (Regionaal) beleid op het gebied van voetgangers, VRI's, parkeren centrum, deelmobiliteit
5. Vaststellen gemeentelijk beleid, processen en procedures rondom het gebruik van bijvoorbeeld een logistieke hub en (emissievrije) stadslogistiek

Werklocaties

1. Uitvoering pakket De Run: extra OV, tijdelijke hubs, MaaS-pilot, infra aanpassingen, Collectief Besloten Vervoer, maar ook de regionale opgave voor werklocaties en bedrijventerreinen
2. Locatiekeuze en realisatie eerste regionale hubs
3. Intensivering werkgeversaanpak met o.a. 7 grote werkgevers in de regio
4. Pakketten vaststellen (gedrag, hubs, MaaS, collectief besloten vervoer, etc)
5. Slimme logistieke oplossingen (bijvoorbeeld gezamenlijke inkoop)



7

Ontwikkeling en innovatie

Perspectief

We testen en ontwikkelen in een échte omgeving met échte gebruikers, werken aan bouwstenen voor morgen, maar zorgen dat die bouwstenen ook vandaag al gebruikt kunnen worden. We krijgen inzicht in de impact op techniek, gebruik, gedrag en omgeving voor fietsers, voetgangers, automobilisten, vrachtvervoer en nood- en hulpdiensten.

Hiermee slaan we de brug naar daadwerkelijk gebruik en toepassing in alle gebiedstypen. We leveren bouwstenen:

- voor het mobiliteitssysteem (verkeersmanagement, infrastructuur en digitalisering, voertuigen (automated driving) en de communicatie hier tussen (connected));
- voor gebruikers (nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, fietser, voetgangers en personen- en goederenvervoer);
- voor de ontwikkeling van het beheer van assets en de gevolgen voor inrichting van de openbare ruimte (zoals toekomstige infrastructuur);
- voor de organisatorische consequenties.

Met deze test- en ontwikkelomgeving stimuleren we de kennis- en economische ontwikkeling van bedrijven, kennisinstellingen en de regio en verstevigen daarmee het vestigingsklimaat van deze organisaties in de regio. Tegelijkertijd krijgen de overheidspartners inzicht in de gevolgen van deze ontwikkelingen voor het beheer (assetmanagement) en inrichting van de openbare ruimte.

Wat gaan we doen?

Doorontwikkelen van lopende projecten en initiatieven:

1. Doorontwikkelen van de eerste tranche iVRI's van het landelijke project Talking Traffic (plaatsing en softwarekoppeling voor usecases), inzicht geven in de effecten van iVRI's en de keten van activiteiten die nodig is om met iVRI's reizigers en wegbeheerders te bereiken;
2. Doorontwikkelen van MobilitymoveZ.NL, een aantal beproevingen met regionale, nationale en internationale marktpartijen en kennisinstellingen op het gebied van assetmanagement, GLOSA (automobilisten 'in car' informeren over verkeerslichten), digitale verkeersmanagementregels, Vetuda (sensordata uit voertuigen inzetten als meetinstrument voor wegbeheer en verkeersmanagement), BuurautoNOOM (effecten van een volledig zelfstandig rijdende deelauto in een woonomgeving) en Prystine (gericht op het verbeteren van componenten en architectuur voor autonoom rijdende voertuigen);
3. Jaarlijks programma Mobility Lab dat startende bedrijven de gelegenheid biedt om prototypen in de praktijk te testen en daarmee bedrijven helpt om hun mobiliteitsprobleem op te lossen. In samenwerking met onder andere De Verkeersonderneming Rotterdam en ZO Slim Bereikbaar.
4. Deelname aan Europese projecten voor kennisontwikkeling en –deling op het vlak van connected autonoom rijden en het uitvoeren van praktijktests;
5. Deelname aan de ADAS alliantie om het gebruik van rijhulpsystemen in voertuigen (de opmaat naar de zelfrijdende auto) te stimuleren, zodat ze nu al bijdragen aan de verbetering van verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming op de weg.



Opzetten en uitvoeren van nieuwe projecten in samenwerking met marktpartijen en kennisinstellingen, waarbij de focus ligt op het vlak van:

Toekomstig verkeersmanagement.

Bijvoorbeeld onderzoeken in hoeverre het gericht benaderen van reizigers door serviceproviders over wegwerkzaamheden, evenementen en parkeren standaard ingezet kan worden. Een ander voorbeeld is het verkennen van de mogelijkheden om de usecases van Talking Traffic (slimme verkeerslichten) onderdeel te laten worden van regulier verkeersmanagement.

Connected Automated Driving/Shuttles/Pods

Assetmanagement

volgens uit landelijke ontwikkelingen (o.a. Krachtenbundeling Smart Mobility Dutch Reality) en Europese ontwikkelingen (o.a. CCAM).

Ontwikkelen van testfaciliteiten

(hard- en software, organisatie, gebruikers, enz.) volgens uit de behoeften in de gebiedsopgaven, van markt en kennisinstellingen. En aansluitend op de ontwikkelingen rondom de Automotive Campus in Helmond (zoals TNO, TASS), Nederland (zoals testlocatie Rijksdienst voor het Wegverkeer in Flevoland) en Europa (zoals de testlocatie Aken). In 2020/2021 wordt de precieze behoefte met partijen in beeld gebracht worden. Daarbij spelen ook economische afwegingen mee. Daarna zal nadere besluitvorming plaatsvinden en worden gestart met het realiseren van de testfaciliteiten.

Hier verbinden we markt, overheden, kennisinstellingen en gebruikers bij nieuwe ontwikkelingen. Ook de markt innoveert en zal in toenemende mate diensten en producten gaan aanbieden in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Wij faciliteren de markt hierbij in (maatschappelijke) kennis en procedures. We investeren in het beantwoorden van leervragen of in generieke bouwstenen en bieden een testomgeving aan in een echte omgeving met echte gebruikers als onderdeel van alle testfaciliteiten die Zuid-Nederland rijk is. Omdat we met grote wereldspelers samenwerken zetten we daar een professionele organisatie tegenover.

Werkwijze

Ontwikkeling en innovatie wordt door het bestaande team connected/cooperative and automated driving van SmartwayZ.NL uitgevoerd. Medewerking van wegbeheerders is essentieel voor het uitvoeren van projecten. Het team werkt op basis van innovatieve publiek-private samenwerkingsvormen samen met marktpartijen en kennisinstellingen proposities voor beproevingen, tests en Europese projecten uit. Deze worden getoetst op hun bijdrage aan de smart mobility doelstellingen en kansen voor gezonde businesscases. Om koers en richting te kunnen (blijven) bepalen nemen we deel aan regionale, nationale en Europese netwerken en projecten.

Met behulp van leervragen wordt de opgedane kennis geborgd en gedeeld. Bij succesvolle tests wordt een plan van aanpak voor de volgende stap opgeleverd en wordt de verbinding gelegd met gebiedsgerichte toepassing.

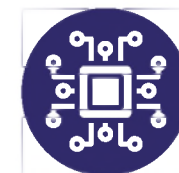
8



Structurele
gedragsverandering



Regionaal
verkeersmanagement



Data en digitalisering



Minder hinder



Human capital agenda

Shared Services

Om tot grootschalig gebruik van smart mobility oplossingen in de verschillende regio's in Zuid-Nederland te komen en een daadwerkelijke structurele gedragsverandering te bereiken is een stevige en structurele basis nodig. De behoefte aan deze structurele basis is ook landelijk onderschreven en heeft geleid tot een aantal BO MIRT afspraken met het ministerie van I&W in het najaar van 2019.

Op de schaal van Zuid-Nederland

Het is niet efficiënt en effectief om alle activiteiten als individuele overheidspartners te organiseren. Dat maakt het onnodig duur en leidt tot versnippering van expertise, mobiliteitsdata en samenwerking met marktpartijen. En het allerbelangrijkste: we willen reizigers die zich door de hele regio (en daarbuiten) bewegen op een eenduidige manier informeren en adviseren. Daarom organiseren wij shared services op de schaal van Zuid-Nederland. We leggen nadrukkelijk de verbinding met de kennis en expertise die in Maastricht/Zuid-Limburg Bereikbaar is opgebouwd op het gebied van samenwerking en bij uitstek de werkgeversbenadering.

Deze basis wordt vanuit bestaande Brabantse en Limburgse activiteiten uitgebouwd naar een gezamenlijk pakket shared services. Dit gezamenlijke pakket bestaat uit:

- Structurele gedragsverandering en werkgeversbenadering
- Regionaal verkeersmanagement
- Data en digitalisering
- Minder hinder
- Human capital agenda
- Samenwerkingsorganisatie



Structurele gedragsverandering en werkgeversbenadering

Perspectief

We lopen op dit moment tegen de grenzen van ons huidige mobiliteitssysteem aan. Ook verwachten we de komende jaren veel wegwerkzaamheden op veel gebruikte wegen (Minder Hinder projecten). Om Zuid-Nederland bereikbaar, duurzaam en leefbaar te houden hebben rijk en regio afgesproken in te zetten op structurele gedragsverandering. Hierbij staat de reiziger centraal: deze reist immers over de grenzen van onze regio's, gemeenten en projecten heen. Dit vergt een gezamenlijke aanpak. Bijvoorbeeld voor reizigers die vanuit randgemeenten naar grotere steden reizen en niet (voldoende) met lokale campagnes worden bereikt en aangezet worden tot ander gedrag.

Het doel is gedrag - dat veelal onbewust tot stand komt en gewoontegedrag is - blijvend te veranderen. Hierbij streven we ernaar dat mensen hun reisgedrag overwegen (niet reizen, ander vervoermiddel, andere tijd, andere route) en vervolgens de vervoerwijze kiezen die het best past bij hun situatie. We zetten dus in op een flexibele en multimodale reiziger, soms door te verleiden of sturend op te treden.

Kortom: inzichten in hoe mensen reizen en denken, hoe gedrag te veranderen en hoe reizigers effectief te benaderen (onder andere lokaal versus regionaal), zijn essentieel om daadwerkelijk tot ander reis- en rijgedrag te komen. We zien echter dat deze inzichten er niet altijd zijn, gedeeld worden en/of gebruikt worden in Zuid-Nederland. De eerste stap is zorgen dat deze kennis en kunde er is, gedeeld wordt en gebruikt wordt. Daartoe gaan we na hoe we inwoners, forenzen, bezoekers het best kunnen benaderen en helpen een flexibele en multimodale reiziger te worden. Eind 2020/ begin 2021 willen we een gedrags-, communicatie- en datastrategie afronden waarin we gezamenlijke keuzes helder definiëren en vervolg bepalen. Deze fase sluiten we af met een go/no-go moment. Samenwerken op een thema kan alleen als er bij iedere partij ook een persoon aanwezig is die verantwoordelijk is voor het thema. We zien het daarom als randvoorwaarde dat iedere samenwerkingspartner (B5 gemeenten, provincie Noord-Brabant en Limburg, SmartwayZ.NL, etc.) zich committeert aan inzet op gedrag, communicatie en data vanuit haar eigen organisatie.

Resultaten

1. In 2023 werken we in Zuid-Nederland gecoördineerd aan structurele gedragsverandering. Hiervoor ontwikkelen partijen gezamenlijk een overkoepelende gedragsstrategie die als leidraad geldt voor de werkwijze in Zuid-Nederland. Belangrijk onderdeel hiervan is het team structurele gedragsverandering. In het team zijn kennis over gedragsverandering, reizigersdata en communicatie met de reiziger gebundeld. Dit team helpt projecten en programma's zowel in de opstartfase als bij uitvoering op weg met kennis en kunde over gedrag om zo gezamenlijk optimaal te richten op het verduurzamen van mobiliteitskeuzes en het laten toepassen van nieuwe technologie.
2. In de gebiedsaanpak denkt het team mee in de gebiedsanalyse en de opzet van regionale maatregelenpakketten en bijbehorende reizigersbenadering. Het verzamelen van data over reizigersgedrag, analyse hiervan en mogelijkheden om te sturen op gedrag vormen de basis voor de gebiedsgerichte maatregelenpakketten en gezamenlijk op te pakken projecten.
3. We hebben gezamenlijk een communicatiestrategie ontwikkeld. Daarin is plaats voor bestaande succesvolle lokale initiatieven waar we op voortbouwen. We besluiten samen hoe we gecoördineerd communiceren met de inwoner, werknemer, bezoeker, et cetera om het reisgedrag van deze personen structureel te veranderen.
4. Data en kennis over reisgedrag is toegankelijk voor alle samenwerkende partijen in Zuid-Nederland, en nieuwe reizigersonderzoeken worden zo opgezet dat deze bijdragen aan kennisdeling en gebiedsanalyse. In samenwerking met het datateam winnen we (reizigers) data in. Vervolgens bundelen we deze data voor structurele gedragsverandering.
5. De werkgeversbenadering Brabant Mobiliteitsnetwerk (BMN) en Limburg Bereikbaar activeren en enthousiasmeren werkgevers om aan de slag te gaan met hun eigen mobiliteitsbeleid en zijn de schakel tussen de gebiedsgerichte projecten en de werkgevers. Het aantal aangehaakte bedrijven en lokale gemeenschappen in Brabant is uitgebreid en de werkgeversbenadering is geïntegreerd in de gebiedsanalyse en maatregelenpakketten per gebied.



Regionaal verkeersmanagement

Perspectief

Onze ambitie is enerzijds beter te kunnen voorspellen wat op het netwerk staat te gebeuren en daarop in te spelen, en anderzijds zodra er verstoringen zijn zo efficiënt en effectief mogelijk actie te ondernemen. In juni 2019 hebben we in de Samenwerkingsagenda Smart Mobility BrabantStad 2020-2023 al afspraken gemaakt over samenwerking op strategisch en tactisch niveau in het Verkeersmanagement Team Z.NL en operationeel in de Regionale Verkeerskundige Teams.

Resultaten

1. In 2023 zijn onze regelscenario's geschikt voor gebruik door serviceproviders, zodat we de reiziger gericht, multimodaal en persoonlijk kunnen informeren, geleiden en sturen. In reguliere situaties en bij incidenten, wegwerkzaamheden, evenementen en parkeren. We starten met 3 grote evenementen en/of wegwerkzaamheden waarbij we ervaring opdoen met inzet van serviceproviders. In 2023 hebben we onze regelaanpak multimodaal op orde en wordt deze door minimaal 2 serviceproviders gebruikt.
2. Alle gegevens over het verkeer, zoals reistijden, incidenten en wegwerkzaamheden worden gebruikt door de Verkeerscentrale Zuid-Nederland voor proactief informeren, geleiden en sturen van het verkeer. De netwerkmanagementsystemen van de diverse steden zijn gekoppeld met de Verkeerscentrale Zuid-Nederland en kunnen worden ingezet voor de aansturing van verkeerssystemen (zoals IVRI's) over wegbeheerdersgrenzen heen.
3. We zetten IVRI's steeds meer in om doelgroepen (hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtverkeer, fietsers etc.) te faciliteren naar tijd en plaats. We onderzoeken hoe we wegbeheerders kunnen helpen bij aanschaf, beheer en bediening en we onderzoeken de rol die de markt hierbij kan spelen.
4. Doorontwikkelen van de Regionaal Verkeerskundige Teams, waarin wegbeheerders op regionale schaal wegwerkzaamheden afstemmen, knelpuntenanalyses uitvoeren, en operationele netwerkkaarten maken en actueel houden.
5. Doorontwikkelen van de regionale samenwerking in de Verkeerscentrale Zuid-Nederland van Rijkswaterstaat: ontwikkelen, implementeren en evalueren van de inzet van regionale regelscenario's voor de sturing van verkeer.
6. Doorontwikkelen van het verkeersmanagementteam Zuid-Nederland voor coördinatie op Zuid-Nederlandse schaal, ontwikkeling expertise en uitvoeren van onderzoek.



Data en digitalisering

Perspectief

We brengen de benodigde data voor smart mobility structureel op orde en organiseren die in werkprocessen. Het draagt bij aan een efficiënter en goedkoper wegbeheer en aan het nemen van betere beleidsbeslissingen op het gebied van mobiliteit om zodoende investeringskosten te besparen. Ook helpt een goede databasis om de bereikbaarheid- en veiligheidsknelpunten aan te pakken en innovaties op gebied van mobiliteit aan te jagen.

Specifiek onderzoeken we hoe we digitalisering en het beschikbaar stellen van mobiliteitsdata als randvoorwaarde kunnen stellen bij subsidies/geldstromen aan overige gemeenten. We gaan in Brabant met onze partner overheden de dataverzameling gezamenlijk organiseren onder regie van 'Samenwerking Mobiliteitsdata Brabant' en zorgen ervoor dat alle publieke mobiliteitsdata structureel op zullen komen, veilig en real-time ontsloten zullen zijn.

Resultaten

1. Eind 2021 werken de Brabantse en Limburgse overheid ieder via een eigen programmatische aanpak volop aan het op orde krijgen van de digitale basis op het gebied van mobiliteitsdata. Er is dan overzicht in de collectieve informatiebehoefte en initiatieven op het gebied van data. We leren van elkaar, werken dan efficiënter (kostenverlaging door schaalvoordelen), als één overheid en ontzorgen waar mogelijk overheidspartijen daarin.
2. In 2023 is de kwaliteit van data (voor wat betreft de data uit de landelijke data top 15) zo goed als geborgd. Voor data op gebied van verkeerstellingen, FCD en verkeersveiligheid is de ontsluiting/toegankelijkheid van data & informatie grotendeels georganiseerd. Tot slot kunnen we betrouwbaarder publieke real-time mobiliteitsdata leveren aan de markt t.b.v. informatie aan reizigers en andere gebruikers.
3. We formeren voorjaar 2020 een Public Intelligence Team (daarna onder te brengen in het team dat het implementatieplan uitvoert), dat in 2020 de eerste data analyses uitvoert voor gebieden en vraaggericht specifieke knelpunten analyseert met diverse databronnen. Erg ligt een sterke link met structurele gedragsverandering en de werkgeversbenadering.



Minder hinder

Perspectief

We organiseren een samenhangende aanpak om Zuid-Nederland bereikbaar te houden en de hinder voor reizigers en vervoerders zo klein mogelijk te houden tijdens werkzaamheden aan weg, spoor en water. We doen dat op twee manieren: (1) door slim te bouwen en werkzaamheden slim te plannen en (2) door de minder hinder opgaves van infrastructurele projecten te koppelen aan programma's en campagnes die structurele gedragsverandering van reizigers en vervoerders tot doel hebben. Over deze aanpak zijn in het BO MIRT van 2019 afspraken tussen het rijk en de beide provincies gemaakt onder de titel 'Slimme Bereikbaarheid Zuid-Nederland'. De financiële middelen daarvoor zijn meegenomen in dit uitvoeringsplan. Nu binnen het uitvoeringsplan acht thema's worden gecombineerd kan de aparte werktitel 'Slimme Bereikbaarheid' vervallen. De afgesproken werkwijze blijft overeind staan. Voor Slim plannen is de ambitie dat uiterlijk in 2023 alle wegbeheerders hun vanuit hinder relevante werkzaamheden en evenementen met een doorkijk van 5-10 jaar in het systeem Melvin hebben opgenomen.

Resultaten

1. Twee keer per jaar brengen we de vanuit hinder relevante infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat en ProRail in en om Zuid-Nederland en van de wegbeheerders in Noord-Brabant en Limburg in beeld, waarbij ook afstemming plaatsvindt met Noordrijn-Westfalen en België.
2. Via verkeerskundige analyses brengen we de impact van die werkzaamheden op de doorstroming in beeld met als doel:
 - Te adviseren over aanpassingen in de plannings van die werkzaamheden om daarmee de hinder te beperken; voor besluitvorming over deze adviezen dient in 2020 een governance ontwikkeld te worden.
 - De (resulterende) regionale hinderopgave te bepalen en samen met de regio's te bekijken aan welke bestaande en eventueel nieuwe programma's hieraan gekoppeld kunnen worden. Het doel daarvan is dat de projectspecifieke hinderopgaves via die programma's zoveel mogelijk tot structurele gedragsverandering van reizigers en logistiek leiden.
3. Het voorgaande betekent dat er ook voor Zuid-Nederland een communicatiestrategie rondom hinder ontwikkeld wordt, die past binnen de landelijke hindercommunicatie en ook ruimte laat voor de projectspecifieke communicatie. Deze maakt onderdeel uit van de overall communicatiestrategie voor het uitvoeringsplan.



Human capital agenda

Perspectief

Het werkveld van de mobiliteitsexpert is zich in de loop van de jaren aan het ontwikkelen. Waar voorheen de infrastructuur centraal stond, is daar (het sturen van) verkeer bij gekomen en inmiddels informeren verkeer en wegkantssystemen elkaar en werken we aan het 'verkeersklaar' maken van zelfrijdende auto's. Kortom, smart mobility. En ook in het beheer gaan data en digitalisering en samenwerking met marktpartijen een steeds belangrijkere rol spelen. Smart mobility vraagt om een andere houding, gedrag, kennis en competenties en werkprocessen van de overheid. De werkvelden IT, verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en gedrag komen hier bij elkaar. Daarom gaan we werken met gezamenlijke 'pools' van stagiairs en trainees.

We sluiten aan bij de human capital agenda van de Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility, die is gericht op:

- de inventarisatie van behoeften en knelpunten;
- de identificatie van competenties en opleidingsbehoeften;
- het gecoördineerd gebruik van beschikbare expertise en capaciteit;
- de opleiding van onze professionals voor de toekomst.

Resultaten

1. In 2020 werken we verder aan de kennisgids, waarmee in- en overzicht wordt verkregen in de betrokken partijen, de kennis-behoeften van de betrokken partijen en de mogelijkheden om in deze behoeften te kunnen voorzien.
2. Verder sluit SmartwayZ.NL in 2020 aan bij het project 'Trainee-pool Smart Mobility', om samen met de andere deelnemers aan dit project te komen tot een organisatie 'Trainee Smart Mobility'. Vanaf 2021 moet er een volwaardige samenwerking tussen overheden, onderwijs en ondernemers zijn om de trainees te begeleiden.
3. In 2020 benoemen we de kernwaarden en competenties die bij het vakgebied smart mobility horen. Daarvoor zijn door SmartwayZ.NL al een aantal kernwaarden uitgewerkt. We vertalen ze naar opleidingsbehoeften voor het huidige personeel, gebruiken ze bij de werving van nieuw personeel en gebruiken ze in teams om deze verder te ontwikkelen.
4. In 2020 wordt gekeken hoe de samenwerking met de opleiding Intelligent Mobility kan worden geïntensiveerd om voor het studiejaar 2020-2021 de mogelijkheden van stageplaatsen te bezien. Vanaf 2021 moet er een volwaardige samenwerking tussen overheden, onderwijs en ondernemers zijn om de mobiliteitsexperts van de toekomst te begeleiden tijdens hun studie en eerste werkervaring(en). De opleiding Intelligent Mobility is door de Hogeschool Arnhem-Nijmegen, in samenwerking met Breda University of Applied Sciences, NHL Stenden Hogeschool en Windesheim, is ontwikkeld om via een anderhalfjarige voltijdsopleiding dan wel driejarige deeltijdsopleiding de mobiliteitsexperts van de toekomst op te leiden.
5. Ook worden activiteiten georganiseerd voor onderlinge kennisuitwisseling. Zo hebben de communitymanagers van de werkgeversbenadering bijvoorbeeld veel kennis over mobiliteitsmanagement die zij kunnen delen en werkt de Logistics Community Brabant aan kennisopbouw en -uitwisseling op het gebied van logistiek.

Samenwerkingsorganisatie

Perspectief

In dit plan werkt een groot aantal partners met elkaar samen aan gezamenlijke doelen. Om dit in goede banen te leiden, maken we wel een aantal organisatorische afspraken op het gebied van kennisuitwisseling en beleidsharmonisatie, monitoring en evaluatie, ondersteuning en communicatie.

Resultaten

1. Beleidsharmonisatie en kennisuitwisseling: we organiseren afstemming over en harmonisatie van beleid tussen de samenwerkingspartners. Daarbij gaat het ook over harmonisatie met beleidsterreinen als openbaar vervoer en fiets. Door beleid te harmoniseren bieden we duidelijkheid aan de reiziger, maar ook aan de markt. Zij weten wat zij van de overheden in Zuid-Nederland kunnen verwachten;
2. Monitoring en evaluatie: We ontwikkelen een methodiek om de effecten van het uitvoeringsprogramma te kwantificeren. Om deze opgave goed uit te voeren wordt het M&E team van SmartwayZ.NL versterkt voor het uitvoeringsplan. Dit team bewaakt de kwaliteit van de monitoringsopgave, adviseert over de uitvoering in de gebieden en is verantwoordelijk voor het opstellen van de programmabrede monitoringsrapportage. Het M&E team heeft directe samenwerking met monitoringsexperts van onder meer het Brabants Mobiliteitsnetwerk, de Werkagenda Slimme en Duurzame mobiliteit Brabant en het Ministerie van I&W.
3. Een gezamenlijk communicatieteam coördineert namens SmartwayZ.NL en BrabantStad de communicatie over de Krachtenbundeling Zuid-Nederland en ondersteunt dit met professionele communicatiemiddelen:
 - We brengen in beeld wat de innovatieve en gebiedsgerichte aanpak is van de Krachtenbundeling Zuid-Nederland. We zetten de spotlight op concrete projecten en zorgen voor een professionele profilering op (inter-) nationale congressen en podia. Het
4. is daarbij steeds helder dat SmartwayZ.NL en BrabantStad als opdrachtgevers samenwerken met kennisinstellingen, marktpartijen en overheden.
 - Het communicatieteam bewaakt de profilering en samenhang. Zij zijn verantwoordelijk voor woordvoering en perscontacten over de Krachtenbundeling Zuid-Nederland.
 - We werken een communicatiestrategie uit, waarin we de communicatieaanpak bepalen ten aanzien van verschillende doelgroepen, zoals bestuur, marktpartijen, reizigers, vakwereld etc. Het principe is dat gebiedsteams of projectleiders verantwoordelijk zijn voor de communicatie over hun gebied of project. Hoe zij dit organiseren, staat hen vrij. Wel is het belangrijk dat bij communicatie over de gebieden en projecten altijd de context in beeld is, namelijk de Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland. En dat we gezamenlijk kracht bundelen richting markt en vakwereld.
 - Het communicatieteam stemt af met alle partners van de Krachtenbundeling Zuid-Nederland via de communicatiewerkgroep van SmartwayZ.NL, die is uitgebreid met BrabantStad, enkele steden en Brainport Development. Hierin vindt het gesprek plaats over kansen en behoeften ten aanzien van communicatie. Bieden van een ondersteuningsteam, ondersteunend aan en in lijn met de bestuurlijke en ambtelijke aansturing van het uitvoeringsplan. Dit team voert de administratieve ondersteuning (organiseren overleg, inkoop) en beheersing (periodieke voortgangrapportages, financiële en personele inzet) uit.

9



Sturen, samenwerken en uitvoeren

Samenwerkings- en sturingsprincipes

Om de uitvoering slagvaardig en efficiënt ter hand te nemen is een minimale set aan afspraken nodig over sturing en samenwerking:

- 1.** Ieder bestuurlijk gremium besluit zelf over de bijdrage in projecten/programma's, mensen en budget voor zover deze hen aangaan.
- 2.** Het smart mobility budget vanuit SmartwayZ.NL wordt alleen ingezet in de gebiedsgerichte aanpak als daar eenzelfde financiële omvang vanuit de partners in het gebied tegenover gezet wordt. Dit kan zijn menskracht, inbreng van Smart Mobility budget vanuit bestaande projecten en programma's of inbreng van (fysieke) projecten en programma's die de smart mobility maatregelen versterken.
- 3.** Innovatie valt onder de sturing en uitvoering van SmartwayZ.NL, uiteraard in samenwerking met diverse partners.
- 4.** Shared services leveren schaalvoordelen op en een uniforme benadering van reizigers en werkgevers. Daarom is volledige deelname aan de shared services randvoorwaarde om in aanmerking te komen voor inzet van smart mobility budget vanuit SmartwayZ.NL.
- 5.** Binnen de shared services werken wij met expertteams, die bestaan uit de medewerkers van de samenwerkende overheden, zoals voor het gedragsteam, het regionaal datateam, coördinatie over de regionaal verkeerskundige teams, logistieke expertise en experts voor deployment van innovaties, zoals C-ITS toepassingen. Deze teams vullen we aan met externe expertise. Deze teams hebben als taak om:
 - De coördinatie op de betreffende expertise in Zuid-Nederland op zich te nemen;
 - Kennis te ontwikkelen, borgen en delen;
 - Te adviseren in de verschillende gebieden in Zuid-Nederland vanuit hun expertise;
 - Deel te nemen in de gebiedsteams (inbrengen van expertise en input leveren voor uitvoeringsplannen);
 - Zuid-Nederland te vertegenwoordigen in overleggen met andere landsdelen en in nationaal verband (o.a. Landelijke Krachtenbundeling).

6. Een gebiedsprogramma wordt bestuurlijk vastgesteld en omvat afspraken over doelen, prioriteiten, beoogde resultaten, financiering en inzet van menskracht. Om tot zo'n vastgesteld programma te komen worden de volgende stappen doorlopen:

- Benoem een bestuurlijk en een ambtelijk trekker;
- Bepaal doelen en prioriteiten;
- Gebruik shared services (data, gedrag, minder hinder, etc.);
- Stel een werkplan op (wat loopt er al, wat is nieuw);
- Bepaal KPI's om de voortgang te bewaken en zo nodig bij te kunnen sturen;
- Laat de betrokken bestuurlijke gremia het gebiedsprogramma vaststellen;
- Aan de slag in een gezamenlijke uitvoeringsorganisatie;
- Monitoren en (bij)sturen.

Monitoring en evaluatie

In 2020 stellen we een monitoringsplan op, met indicatoren en een methodiek om de effecten en resultaten van het uitvoeringsplan periodiek te meten en te evalueren. In dit monitoringsplan geven we ook een eerste aanzet voor gebiedsgerichte effectprognoses die als referentie dienen voor de evaluatie van het uitvoeringsplan. In 2020 maken we in ieder geval effectprognoses voor de regio's Zuidoost Brabant en Noord-Limburg.

Per thema werken we, voor zover relevant, meetplannen uit die als leidraad dienen om gebiedsgericht en op projectniveau op uniforme wijze uitvoering te kunnen geven aan de monitoringsopgave. Waar mogelijk maken we slim gebruik van reeds ontwikkelde meetmethodes en monitoringskaders. Specifieke aandacht is er voor het structureel meten van gedragseffecten (onderdeel van het thema structurele gedragsverandering en werkgeversbenadering). De daadwerkelijk uitvoering wordt belegd in de gebiedsgerichte aanpak.

Een keer per jaar maken we een geclusterde monitoringsrapportage, inclusief dashboard, waarmee we de behaalde effecten en resultaten overzichtelijk presenteren en duiding geven aan de voortgang van het uitvoeringsplan in relatie tot de gestelde effectprognoses en doelen.

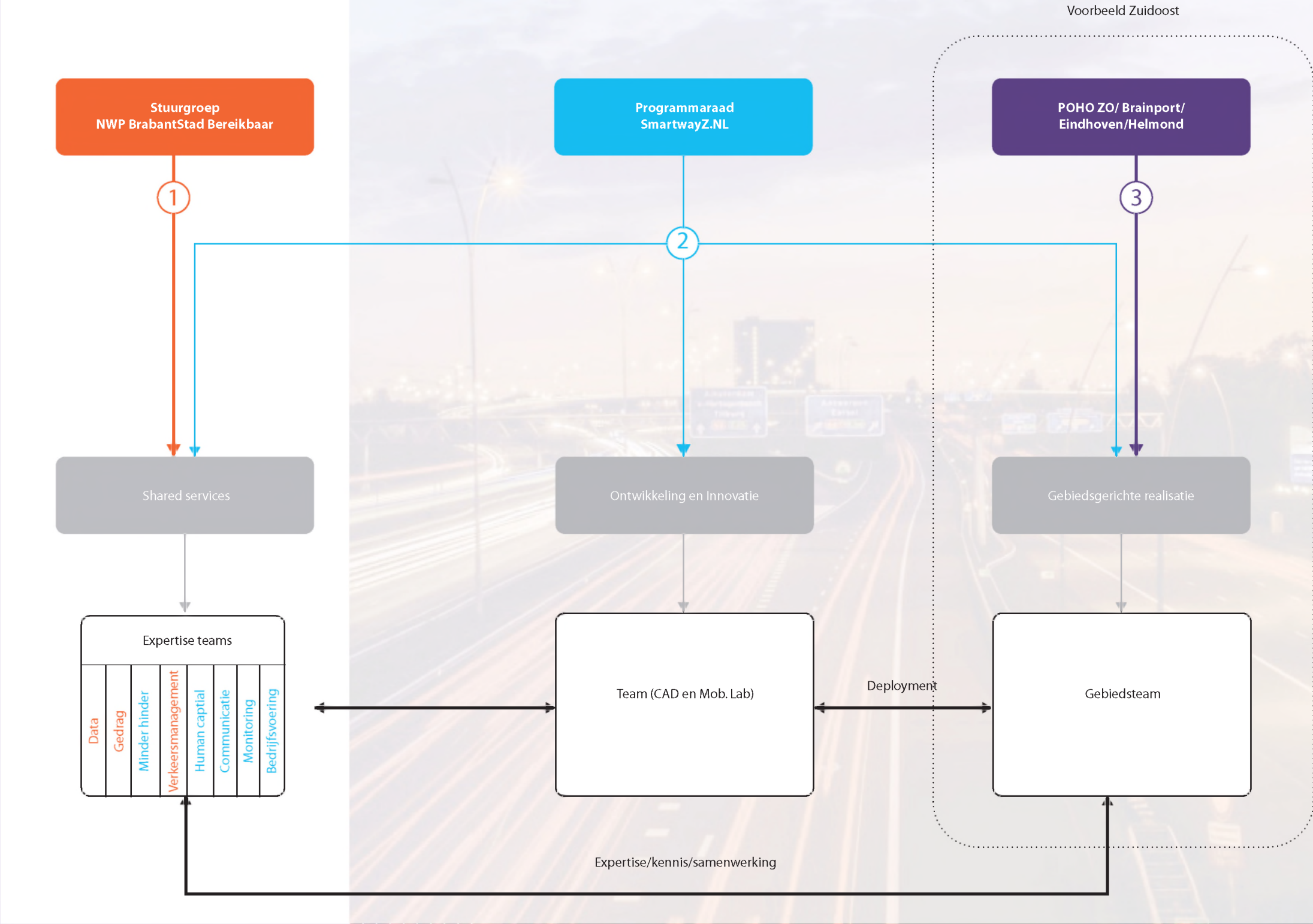
Gezamenlijke sturing en uitvoering

Toelichting:
In de figuur is een voorbeeld uitgewerkt, zoals in Zuidoost Brabant de sturing en uitvoering vormgegeven kan worden. Het is nadrukkelijk geen blauwdruk, maar een voorbeeld.

- Bestuurlijke aansturing:
- 1. Stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar: middelen (incl. mensen) en opgaven/projecten vanuit bijdrage aan shared services
 - 2. Programmaraad SmartwayZ.NL: smart mobility middelen (incl. mensen) voor gebiedsgerichte aanpak, shared services en innovatie
 - 3. Portefeuillehoudersoverleg Zuidoost Brabant: inbreng projecten en inzet in gebiedsgerichte aanpak

- Ambtelijke aansturing:**
Door het programmamanagement en in afspiegeling van de bestuurlijke sturing. Dus:
- 1. Shared services: BrabantStad en SmartwayZ.NL
 - 2. Innovatie: SmartwayZ.NL
 - 3. Gebiedsgericht Zuidoost: SmartwayZ.NL en Zuidoost (MRE, Eindhoven, Helmond, Brainport)

- Teams:**
De teams worden bemenst door medewerkers van de moeder-organisaties van overheden. Afhankelijk van het onderwerp is dat collectief (data, verkeersmanagement, gedrag) of facultatief (zoals deployment/opschaling van innovaties in de gebiedsgerichte aanpak als onderdeel van het maatregelenpakket).
- Niet overheden kunnen hierbij aansluiten;
 - De teams werken onderling samen, waar nodig met personele unies (bijv. experts shared services zijn inzetbaar in gebieden);
 - De komende periode van kwartier maken in Zuidoost Brabant wordt gebruikt voor invullen en up and running krijgen van het gebiedsteam.



Financieel overzicht

De financiële vertaling van de afspraken in dit uitvoeringsplan is hiernaast in hoofdlijn opgenomen voor de onderdelen gebieds-gerichte realisatie, ontwikkeling en innovatie en shared services. De kosten zijn uitgesplitst naar de BrabantStad- en SmartwayZ.NL partners. Eventuele (co)financiering van andere partijen is nog niet opgenomen.

In dit plan zijn alle financiële afspraken die betrekking hebben op de BrabantStad- en SmartwayZ.NL samenwerking op het gebied van smart mobility in de periode 2020 tot en met 2023 opgenomen. Daarmee hebben we alle afspraken bij elkaar in één overzicht. Het gaat om de volgende afspraken:

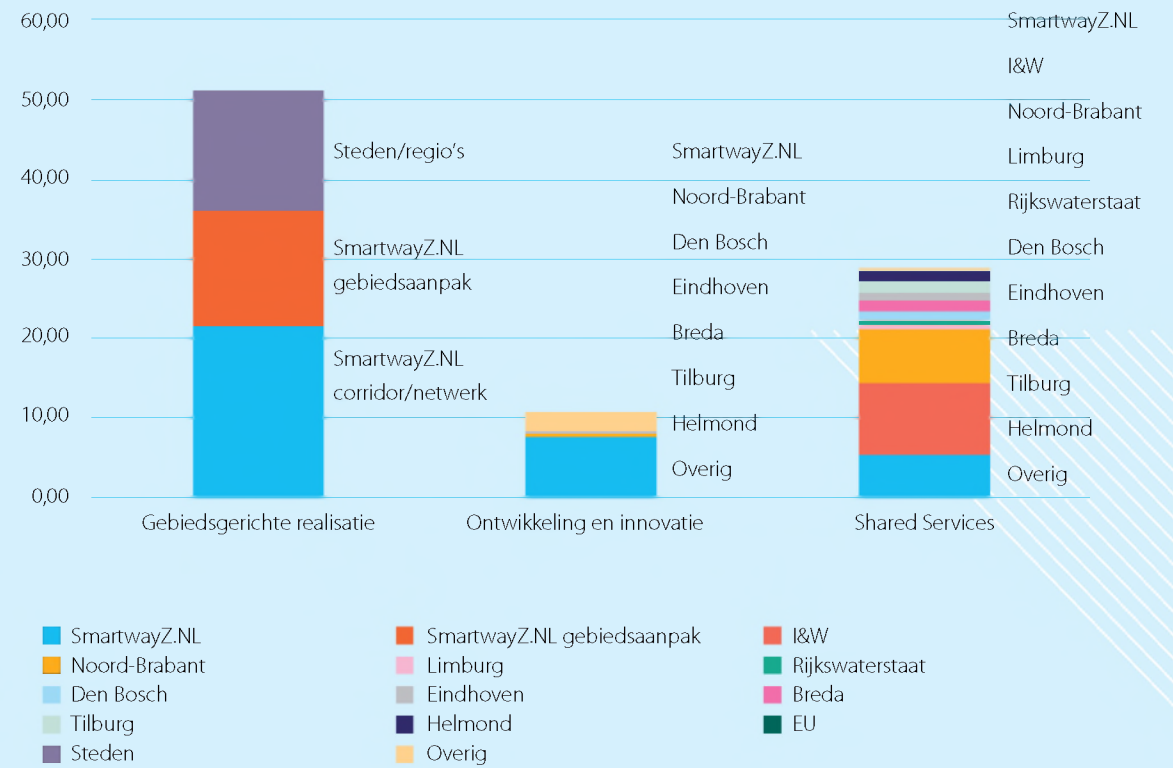
- Afronding van Beter Benutten Vervolg projecten op het gebied van C-ITS in 2020;
- Lopende projecten van de deelopgave smart mobility uit SmartwayZ.NL waarvan de uitvoering doorloopt in de periode 2020 tot en met 2023 (Bestedingsplan Smart Mobility 2017-2020);
- Samenwerkingsagenda Smart Mobility BrabantStad 2020-2023 (juni 2019), waarin al een aantal basisafspraken zijn gemaakt, vooruitlopend op het uitvoeringsplan;
- BO MIRT afspraken die in november 2019 tussen het ministerie van I&W en de regio Zuid-Nederland zijn gemaakt en die al in de regio zijn voorbereid (Werkgeversbenadering BMN en Implementatieplan data en digitalisering);
- Nieuwe afspraken die in het kader van dit uitvoeringsplan worden gemaakt. Deels kunnen deze worden gedekt uit bestaande middelen, deels gaat het om de inzet van nieuwe middelen.

Voor de gebiedsgerichte realisatie stelt SmartwayZ.NL een bedrag van totaal €15 miljoen beschikbaar om als ‘verdubbelaar’ in te zetten in de gebiedsgerichte opgave. Dit bedrag wordt beschikbaar gesteld, op basis van de in dit hoofdstuk genoemde samenwerkings- en sturingsprincipes. Voor alle grote steden en hun regio’s reserveren we als start een gelijk bedrag.

De gedetailleerde uitwerking van de financiële afspraken is opgenomen in een aparte bijlage bij dit plan. Deze bijlage zal periodiek worden geactualiseerd, omdat we nieuwe kansen willen blijven benutten, nieuwe partners willen uitnodigen om mee te doen en de gebiedsgerichte afspraken nog gaan invullen.



Financiën Uitvoeringsplan



Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting samenwerkingsafspraken

Stedelijke agenda BrabantStad 2018-2022

In 2018 is de Stedelijke Agenda BrabantStad 2018-2022 vastgesteld. De agenda bevat zes summits. Dat zijn de thema's waarmee BrabantStad zich profileert om zo Aantrekkelijk, Bereikbaar en Concurrerend te kunnen blijven en een toppositie te behouden. Slimme en duurzame mobiliteit is een van deze summits. De inzet richt zich op de ontwikkeling van innovatieve, duurzame verkeersoplossingen. Door middel van de ontwikkeling van (inter)nationale verbindingen, corridors en knooppunten, het vergroten en verbinden van de stedelijke agglomeraties en het optimaliseren van stadsregionale mobiliteit, inclusief first & last mile oplossingen.

Verklaring Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023

Op 31 oktober 2019 hebben de gemeenten Helmond, Eindhoven, Breda, Tilburg en Den Bosch, de Provincies Limburg en Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, BrabantStad en SmartwayZ.NL de Verklaring Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid-Nederland 2020-2023 ondertekend. Ter bevestiging van de gezamenlijke inzet om "De reizigers en vervoerders centraal te stellen als spil in een slim mobiliteitssysteem door het matchen van vraag en aanbod van mobiliteitsdiensten met een optimale bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, en Zuid-Nederland als 'Smart Mobility Region.'" Ook de (kennis-)partners en de betrokken bedrijven hebben zich gecommitteerd aan deze krachtenbundeling.

Via deze verklaring sluit Zuid-Nederland bovendien aan bij de doelen en principes van de landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility. De verklaring verwijst naar acht thema's om tot uitvoering van de ambitie te komen: Structurele gedragsverandering, Regionaal verkeersmanagement, Connected/cooperative and automated driving, Mobility as a Service, Smart logistics, Minder hinder, Data en digitalisering en Human capital agenda.

Basisafspraken Samenwerkingsagenda Smart Mobility BrabantStad 2020-2023

In 2015 besloten de BrabantStad-bestuurders in Wenen om, mede als koploper in Smart Mobility en als dé regio voor dergelijke innovaties, stevige afspraken te maken over samenwerking voor wat betreft slim verkeersmanagement en C(onnected)-ITS. De afspraak was te werken aan een vlotte, veilige en duurzame Brabantse economische regio met maximale inzet van mobiliteitsinnovaties. Voor uitvoering van plannen, projecten en opschaling van kennisdeling is een stevige samenwerkingsstructuur opgezet onder de governance van SmartwayZ.NL, in de uitvoeringsorganisatie Smart Mobility Zuid-NL. Aangezien de afspraken vanuit Wenen in 2019 afliepen heeft de Stuurgroep Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar de huidige afspraken op het gebied van regionaal verkeersmanagement, 'Connected Intelligent Transport Systems' (C-ITS) en 'Connected Automated Driving' (CAD) verlengd in de Samenwerkingsagenda Smart Mobility 2020-2023.

Strategische Lange Termijn Agenda BrabantStad/SmartwayZ.NL

Strategische Lange Termijn Agenda BrabantStad/SmartwayZ.NL Vanaf september 2017 is in de deelopgave Smart Mobility van SmartwayZ.NL de smart mobility-opgave vanuit het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar geïntegreerd. Voor deze geïntegreerde opgave is een visie en strategie ontwikkeld, die afgestemd is op zowel de doelen van het programma SmartwayZ.NL als van het Netwerkprogramma BrabantStad Bereikbaar. De Strategische Lange Termijn Agenda is vastgesteld in februari 2018.

Bijlage 2: Uitwerking gebiedstypen

Stadscentrum

Het stadscentrum is het, meestal historische, deel van de stad dat door de aanwezigheid van winkels en andere maatschappelijk en openbare voorzieningen een centrumfunctie vervult. De verdichting maakt dat er in het stadscentrum typische mobiliteitsuitdagingen zijn.

Kansen

- Innovatieve vormen van mobiliteit toepassen bij de invulling van de woonopgave en stedelijke verdichting. Denk bijvoorbeeld aan het stimuleren van gezamenlijk eigenaarschap van deelauto's in een (nieuwe) woonwijk;
- Verbeteren van de leefbaarheid door grootschalig gebruik van mobiliteitsinnovaties. Bijvoorbeeld door bestaande camera's te delen en te hergebruiken voor de handhaving van milieuzones;
- Het versterken de bereikbaarheid van deze A-locatie door de uitbreiding van overstapfuncties en het stimuleren van multimodaal aanbod waaronder e-bikes en e-steps.

Acties

- Zorg voor makelaars die leveranciers van mobiliteitsconcepten koppelen aan de gebruikers van (nieuwbouw) woningen, winkels en werklocaties. De werkgeversbenadering van Brabant Mobiliteitsnetwerk is hier een voorbeeld van;
- Verhoog de aantrekkelijkheid van het stadscentrum door de aanleg van ruimte-zuinige voorzieningen die de doorstroming en veiligheid van voetgangers en fietsen verbeteren;
- Bied ondersteuning bij het realiseren van maatregelen die bijdragen aan de doelstellingen van het Klimaatakkoord. Bijvoorbeeld door nieuwe landelijke innovaties ook beschikbaar te maken in Zuid-Nederland.

Stadshub

De stadshub is een mobiliteitsknooppunt aan de rand van het stadscentrum. Hier stappen mensen en goederen over voor het laatste deel van de reis (de 'last mile'). Bekende voorbeelden zijn een OV-knooppunt, een P+R locatie, een logistieke hub of bouwhub. Deze knooppunten zullen een steeds grotere rol gaan krijgen in het bereikbaar houden van de stad.

Kansen

- Last-mile voorzieningen en nieuwe diensten rond de hub beter inrichten. Dit maakt de hub aantrekkelijker en dat stimuleert acceptatie;
- Deelmobiliteit beschikbaar stellen. Het aanbod op de stadshub moet goed afgestemd zijn op de vraag, zodat de reiziger kan beschikken over het gewenste vervoermiddel;
- In de communicatie de meerwaarde van de overstapfunctie van hubs benadrukken en daarmee zorgen voor een aantrekkelijke profilering. Wanneer meer reizigers gebruik maken van de hub, worden andere delen van de stad ontlast. Hierdoor verbetert de doorstroming van de stad als geheel.

Acties

- Zorg voor inzicht in de doorstroming van goederen en mensen. Combineer data van verschillende aanbieders (van mobiliteitsdiensten) rondom de hub en zet dit in om de hub zo optimaal mogelijk te laten functioneren;
- Maak afspraken met aanbieders van mobiliteitsdiensten over het aanbod en maak hen samen verantwoordelijk voor het feit dat er altijd een optimaal aanbod van diensten op de hub beschikbaar moet zijn;
- Introduceer nieuwe functies en faciliteiten op een hub, zoals bijvoorbeeld winkels, horeca, flexwerkplekken of het afhalen van pakketten.



Wijk

Een wijk is een kern in een stad, anders dan het centrum. In een wijk zijn diverse functies verenigd: wonen, werken en/of winkelen. Een wijk kan ook een stadsdeel zijn met voornamelijk een forenzen functie.

Kansen

- Stimuleren van het aanbieden van de juiste voorzieningen voor verschillende vervoerswijzen en doelgroepen. Hierbij is het essentieel om te beschikken over informatie over relevante doelgroepen en hun motivatie voor het kiezen van vervoerswijzen;
- Bij de selectie en inrichting van mobiliteitsinnovaties en -diensten bewoners en ondernemers betrekken. Dit biedt de kans om te komen tot wijkgerichte mobiliteitsoplossingen, zoals ook bij eerdere initiatieven van SmartwayZ.NL met bewonersparticipatie;
- Aanjagen van structurele gedragsverandering van bewoners en ondernemers richting meer duurzaam mobiliteitsgebruik. Het bieden van meer keuzevrijheid in mobiliteit draagt hier positief aan bij.

Acties

- Stimuleer het beschikbaar komen van een MaaS-dienst. Daarmee kunnen reizigers iedere dag een bewuste keuze kunnen maken aan de hand van reisinformatie op maat;
- Zet in op deelmobiliteit en andere alternatieve mobiliteitsvormen als aanvulling op bestaande OV-diensten. Denk bijvoorbeeld aan e-bikes en e-steps;
- Bevorder efficiëntie in logistieke bevoorrading. Denk daarbij aan het delen van busjes voor het bezorgen van e-commerce aankopen en het verhogen van de beladingsgraad.

Kantoorpark

(inclusief campus, universiteiten en ziekenhuizen)

Een kantoorpark is een gebied in de stad waar een hoge concentratie van bedrijven en commercie is gevestigd. Er wordt hoofdzakelijk gewerkt en er bevinden zich weinig woningen. Kenmerkend is de parkeer- en spitsproblematiek.

Kansen

- Reduceren van parkeerkosten van werkgevers door leaseauto gebruik deels te vervangen door andere modaliteiten;
- Stimuleren van structurele gedragsverandering van werknemers naar duurzaam woon- werkverkeer, bijvoorbeeld door de inzet van fietsstimuleringsprogramma's;
- Aanjagen dat werkgevers het mobiliteitsbudget moderniseren en alternatieven introduceren voor o.a. leaseauto's en parkeerplaatsen.

Acties

- Introduceer MaaS mobiliteitsprogramma's voor werkgevers met geïntegreerde mobiliteitsoplossingen;
- Stimuleer micro-mobiliteit tussen werklocaties (inzet van shuttles, deelfietsen en het delen van parkeerlocaties tussen bedrijven);
- Zorg voor inzicht in reispatronen (woon-werkstromen) en adviseer op basis daarvan werkgevers over vestiging en de mogelijkheden voor het optimaliseren van woon-werkverkeer.

Dorp

Een dorp is een kleine plaats waar meerdere mensen bij elkaar wonen. Een dorp is gelegen in het landelijk gebied en vaak aangeduid als 'kleine kern'. Vaak is de bereikbaarheid via OV beperkt en zien we maatschappelijke thema's als beperkte sociale inclusie en mobiliteitsarmoede.

Kansen

- Het vergroten van de toegang tot verschillende mobiliteitsvormen door de inzet van individuelere oplossingen (vergroten bereikbaarheid en reduceren van transportkosten vanuit regelingen Maatschappelijke ondersteuning);
- Het inzetten van meer overstappunten om kleinschalige mobiliteitsoplossingen aan te laten sluiten op het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld: elke halte heeft een deelfietsenstalling;
- Samenwerken binnen de regio om zo voldoende schaalgrootte te krijgen voor de introductie van nieuwe mobiliteitsdiensten.

Acties

- Verhoog de veiligheid van het gebruik van het openbaar vervoer, bijvoorbeeld door de haltes opnieuw in te richten;
- Rust de haltes van het openbaar vervoer uit met meer voorzieningen (deelmobiliteit, afhaalpunten, etc.);
- Zet mobiliteitsinnovaties in om de economische aantrekkelijkheid van het landelijk gebied te vergroten.

Corridor & transport

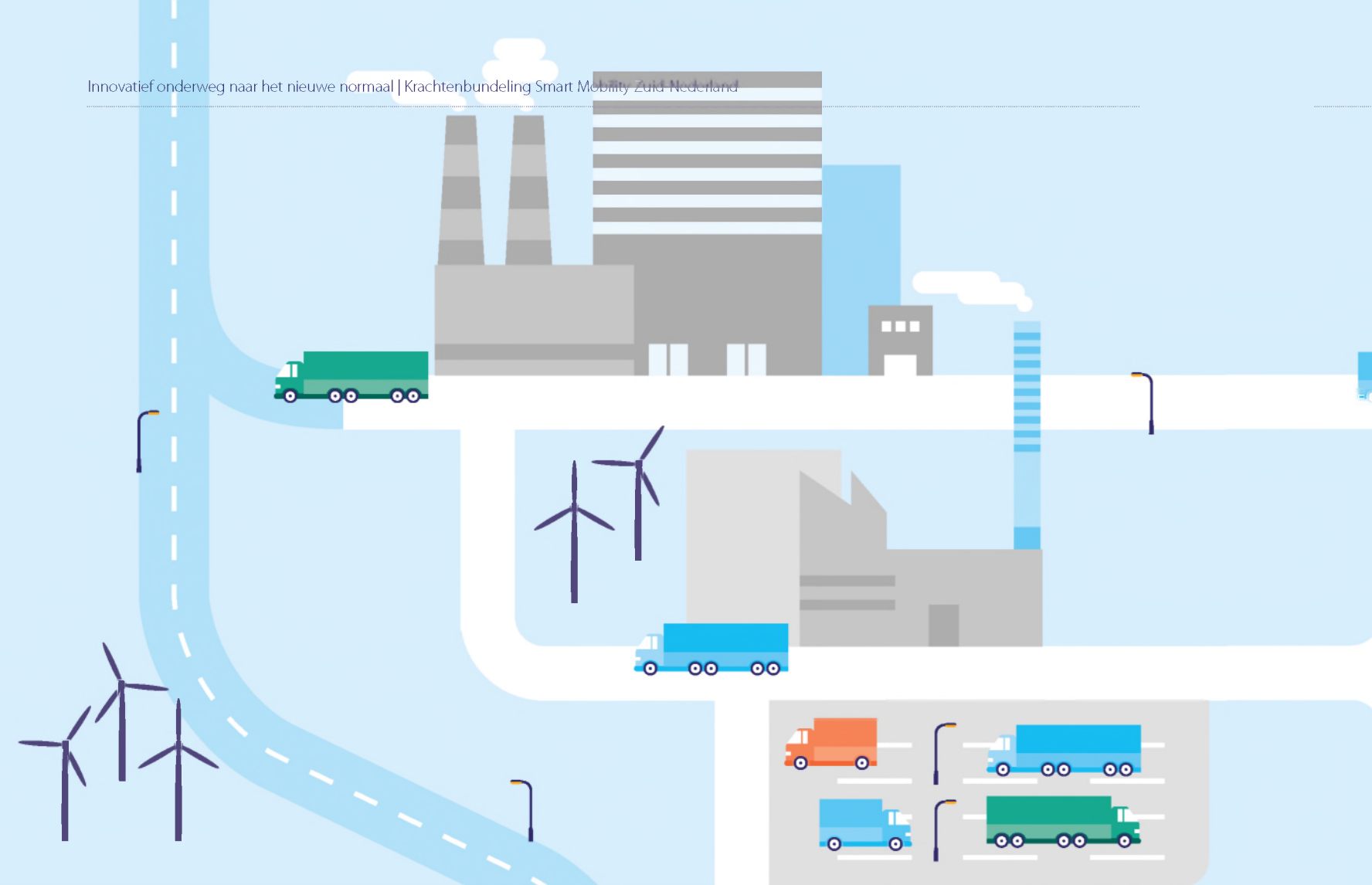
Een kantoorpark is een gebied in de stad waar een hoge concentratie van bedrijven en commercie is gevestigd. Er wordt hoofdzakelijk gewerkt en er bevinden zich weinig woningen. Kenmerkend is de parkeer- en spitsproblematiek.

Kansen

- Voorspellen van de impact van werkzaamheden op het logistiek verkeer door simulaties uit te voeren en data te gebruiken. Innovaties op dit gebied maken het mogelijk om reistijden constant en voorspelbaar te houden en milieudoelstellingen te behalen (o.a. door het voorkomen van onnodig transport, files en het onnodig remmen of optrekken van vrachtwagens);
- Slimmer benutten van de bestaande weg- en transportcapaciteit. Dat is te realiseren door logistieke data te gebruiken en inzicht te krijgen in transportpatronen;
- Innovaties inzetten voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Voertuigdata kan gebruikt worden om verstoringen en incidenten te voorkomen. En weggebruikers kunnen via apps gewaarschuwd worden over gevaarlijke situaties;
- Hinder door werkzaamheden aan de weg creëert extra urgentie om bewuster over reisgedrag en logistieke processen na te denken. Dit geldt niet alleen voor doorgaand (vracht-)verkeer maar zeker ook voor regionaal verkeer tussen de grote steden, waarvoor fiets/E-bike, OV en ketenverplaatsingen goede alternatieven kunnen vormen.

Acties

- Bundel initiatieven en pilots op het vlak van in- en uitvoegen, filestraatdetectie etc. Door meer massa te creëren worden de positieve effecten op verkeersafhandeling beter zichtbaar en meetbaar. Dit draagt bij aan snellere implementatie;
- Gebruik voertuigdata en verminder daarmee de impact van incidenten en wegwerkzaamheden op de corridor. Denk daarbij aan de inzet van voertuigdata voor gladheidsdetectie;
- Verbeter de communicatie tussen weggebruikers en wegbeheerders. Dat stelt wegbeheerders en centrales in staat om weggebruikers actueel en volledig te informeren en adviseren over de situatie op de weg;
- Bepaal de hinderopgave van werkzaamheden op corridor-/ regionaal niveau, waardoor smart mobility oplossingen opgeschaald kunnen worden;
- Denk daarbij aan het delen van busjes voor het bezorgen van e-commerce aankopen en het verhogen van de beladingsgraad.



Industrie & logistiek

Een industriegebied is een zone die in het plan van ruimtelijke ordening aangemerkt wordt als geschikt voor grote bedrijven en industrie. Een logistiek knooppunt is een locatie waar de logistiek van goederen is geconcentreerd.

Kansen

- Efficiënte keteninrichting door logistieke innovaties. Denk daarbij aan modalshift of het versnellen van overslag en geautomatiseerde verwerking;
- Versneld terugdringen van emissies door de inzet van mobiliteitsinnovaties. Denk daarbij aan alternatieve brandstoffen zoals waterstof of het elektrificeren van het transport. Hiermee geven we invulling aan de doelstellingen van het klimaatakkoord;
- De beladingsgraad verhogen en de beschikbare wegcapaciteit optimaal gebruiken. Dit kan gerealiseerd worden door logistieke data te gebruiken.

Acties

- Experimenteer met nieuwe mobiliteitsoplossingen voor (stads-)logistiek zoals bijvoorbeeld modal shift, verhoging beladingsgraad, vergroenen wagenpark en betere logistieke planning;
- Voer milieuzones in en adviseer ondernemers over het verduurzamen van transport en vervoermiddelen;
- Maak in samenwerking met grote logistieke partijen afspraken over het delen van data. En zorg er voor dat dit common practice wordt.



Recreatie & evenementen

Gebieden en terreinen die voornamelijk bedoeld zijn voor recreatie of voor de grotere evenementen binnen en buiten de steden. Zeker voor evenementen zien we specifieke verkeersstromen die in goede banen geleid moeten worden.

Kansen

- Apps die incidentele bezoekers van recreatielocaties en evenementen helpen om een meer bewuste mobiliteitskeuze te maken. Faciliteer daarnaast multimodale voorzieningen om grote evenementen ook bereikbaar te maken zonder auto;
- Beïnvloed de incidentele grote verkeersstromen met innovatieve toepassingen zoals apps. De gebruikers-acceptatie hiervoor is toegenomen;
- Inzet van tijdelijke verkeersmanagementmaatregelen in combinatie met mobiliteitsdiensten bij grote incidentele verkeersstromen.

Acties

- Stimuleer gedragsverandering door betrouwbare deur-tot-deur informatie te bieden en laat mensen kennis maken met nieuwe en andere vormen van vervoer;
- Ondersteun de groei van bezoekers aan recreatielocaties en grootschalige evenementen met slimme mobiliteitsoplossingen, bijvoorbeeld door apps die zowel het programma bevatten als een reisadvies;
- Maak afspraken met serviceproviders over het slim (be-)geleiden van incidentele verkeersstromen. Ook sociale media bieden kansen om mensen (persoonlijk) te (be-)geleiden.

