

Smart Mobility, van beproeven en ontwikkelen naar realiseren. Waar wringt de schoen?

Guus Kruijssen – Provincie Noord-Holland – Kruijssena@noord-holland.nl
Inge Riemens – Provincie Noord-Holland – Riemensj@noord-holland.nl
Parvin Hoseini – Provincie Noord-Holland – Hoseinip@noord-holland.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 13 en 14 oktober 2022, Utrecht

Samenvatting

Van 2018 tot en met 2021 onderzocht en testte de provincie Noord-Holland welke innovaties en slimme technologische oplossingen succesvol kunnen bijdragen aan de manier waarop we reizen. Insteek in 2018 was om er achter te komen of smart mobility maatregelen daadwerkelijk een bijdrage konden leveren aan de doorstroming en verkeersveiligheid op de (vaar)weg. In hoeverre zijn de maatregelen technisch gereed en sociaal geaccepteerd? Welke effecten kunnen worden bereikt en aan welke maatschappelijke opgaven draagt het bij? Er is veel aandacht besteed aan evaluatie van alle smart mobility maatregelen zodat deze kennis meegenomen kan worden in de vervolgaanpak.

Het nieuwe programma, Focus Smart Mobility 2022-2025 (hierna de Focus), is weliswaar een vervolg maar kent een geheel andere insteek. Zowel de maatschappelijke opgaven als het coalitieakkoord zijn hierbij leidend geweest. Het accent lag de afgelopen jaren op techniek, doorstroming en veiligheid. Nu ligt de nadruk meer op gedragsverandering en smart mobility maatregelen die bijdragen aan het klimaat, de leefbaarheid en veiligheid. De provincie Noord-Holland focust daarbij op het implementeren van smart mobility en het inbedden binnen bestaande programma's en processen in de organisatie.

De uitdaging is de overgang van testen en pilots van veelal innovatieve maatregelen naar de inbedding en toepassing in de dagelijkse Noord-Hollandse praktijk. Van pilot naar realisatie, de organisatie en omgeving meenemen en zorgen dat het aan een behoefte voldoet (gebruik) en blijft voldoen (beheer). Binnen de provincie Noord-Holland is daarom gekozen om intensiever in te zetten op:

- Uitgebreide evaluatie van het uitvoeringsprogramma waarbij vooral is gekeken naar de potentie van de projecten indien we gaan realiseren;
- Verdere structurele inbedding bij bestaande programma's en processen binnen de provincie door middel van personele unies. Hierdoor wordt de verantwoordelijkheid voor Smart Mobility breed gevoeld.

In de kampvuursessie wisselen we graag van gedachten over:

1. Hoe herkenbaar is het dat de stap van leren in pilots en proeven naar realisatie lastig is? Hoe merken jullie dat binnen je eigen organisatie?
2. Hoe zorgen jullie dat de bestaande organisatie de relevantie van inbedding van een bepaald thema onderkent?
3. Hoe gaan jullie daar mee om?
4. Hebben jullie ervaringen opgedaan die we mee kunnen nemen? Of juist voorbeelden van hoe het niet moet?
5. Wat missen jullie bij ons in de overgang van leren, beproeven en ontwikkelen naar realisatie?

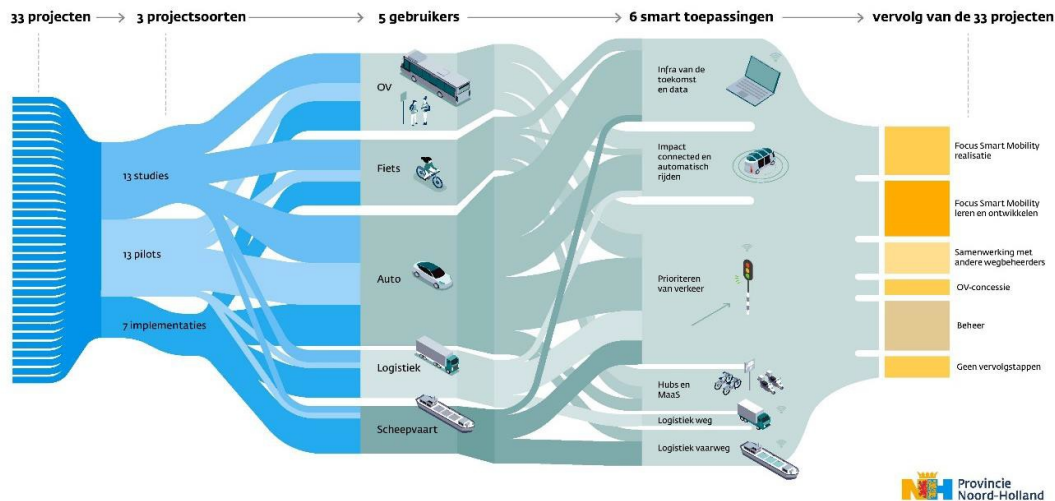
1. Leren in het uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2021

De provincie Noord-Holland onderzocht en testte van 2018 tot en met 2021 met het uitvoeringsprogramma Smart Mobility welke technologieën en innovaties in de mobiliteit succesvol kunnen bijdragen aan de bereikbaarheid, doorstroming en veiligheid in Noord-Holland. In de loop van de uitvoeringstijd is meer aandacht gekomen voor het multimodale mobiliteitssysteem en daardoor voor onderwerpen als gedragsverandering, fiets en logistiek. De nadruk is komen te liggen op de bredere maatschappelijk opgaven: klimaat, duurzame verstedelijking en bereikbaarheid, leefbaarheid en economie, vitaal landelijk gebied.

Met het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility is inzicht ontstaan in wat de kansen en bedreigingen zijn van (autonome) ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem en de betekenis voor de rollen van de provincie als wegbeheerder, OV-concessieverlener en beleidsmaker.

Door samen te werken met andere overheden, kennisinstellingen en private partijen is veel kennis opgedaan - zowel op regionaal, landelijk en Europees niveau - over de (technologische) ontwikkelingen die bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

De in totaal 33 uitgevoerde studies, pilots en implementaties hebben zinvolle leerervaringen en inzichten opgeleverd. Zo hebben de projecten bijgedragen aan beleid, standaarden en vervolgonderzoek. Daarnaast zijn enkele toepassingen in beheer genomen.



Om de effecten van smart mobility aan de de maatschappelijke opgaven inzichtelijk te maken, is in opdracht van de provincie hiervoor speciaal een nieuwe methodiek ontwikkeld. Op basis van reeds onderzochte maatregelen en literatuurstudie zijn de effecten op de beleidsopgaven zo goed mogelijk ingeschat. Om inzicht te krijgen in de volwassenheid van projecten en vervolgstappen die passen bij de projecten is gebruik gemaakt van Technology Readiness Levels (TRL) en Societal Readiness Levels (SRL). Hoge scores tonen aan dat het project volwassen genoeg is voor opschaling en brede maatschappelijke implementatie. De opgedane inzichten hebben mede de basis gevormd voor het opstellen van Focus Smart Mobility 2022-2025, een vervolg op het uitvoeringsprogramma Smart Mobility, waarbij de nadruk ligt op realiseren/impact maken.

2. Van leren naar realiseren in Focus Smart Mobility

De vraag naar mobiliteit stijgt als gevolg van woningbouwopgave terwijl de klimaatopgave vraagt om minder en schonere mobiliteit. Tegelijkertijd blijft de verkeersveiligheid voorop staan. Deze opgaven kunnen alleen worden gehaald met een andere kijk op mobiliteit, waarbij verminderen, veranderen en verbeteren centraal staan. Slimme mobiliteit dient als middel om deze transitie te maken. De toepassingen staan daarbij niet op zichzelf, maar zijn bouwstenen om de volledige transitie te kunnen waarmaken. De Focus richt zich op het stimuleren van veilige en schone ketenreizen en legt de nadruk op realiseren. Aangezien de ontwikkelingen snel gaan, zullen we ook moeten blijven leren. Daarnaast moeten we als wegbeheerder alert zijn op de toekomstige ontwikkelingen en trends. Het stimuleren van veilige en schone reizen vindt plaats aan de hand van 7 thema's:

1. **Duurzame gebiedsontwikkeling:** Vanuit de klimaat en woningbouwopgave is het noodzakelijk om bij de (her)inrichting van een gebied actieve en schone mobiliteitsvormen een centrale plaats te geven. Hiermee worden reizigers gestimuleerd om gezonde en duurzame mobiliteit te kiezen. De juiste fysieke inrichting van de openbare ruimte is ook een randvoorwaarde voor het succes van ketenmobiliteit en slimme logistiek. De focus voor de provincie ligt op het creëren van regionale hubs en locaties voor deelsystemen die aansluiten bij de behoeften van gemeenten
2. **Ketenmobiliteit en MAAS:** Het autogebruik per inwoner van Noord-Holland moet verminderen om de klimaat en woningbouwopgave te kunnen waarmaken. Inzetten op ketenmobiliteit en specifiek Mobility as a Service (MaaS) als toepassing hierbinnen is daarom noodzakelijk. De focus voor de provincie ligt op de introductie van MaaS binnen OV concessies en de keuze van de rol binnen de ontwikkeling van publiek/private MaaS platforms.
3. **Slimme logistiek:** Transport is de bloedsomloop van de economie van Noord-Holland en zorgt tegelijkertijd voor overlast voor de omgeving. De efficiëntie van het goederenvervoer moet daarom verder worden verhoogd. Door digitalisering en slimme logistieke toepassingen is dit mogelijk. Hierdoor wordt ook een optimaal (multimodaal) gebruik van de Noord-Hollandse transportnetwerken mogelijk over weg en water.
4. **Impact digitalisering en techniek:** Automatisering, kunstmatige intelligentie en deelsystemen zal het mobiliteitsgedrag op lange termijn gaan beïnvloeden en daardoor verandert de rol van de provincie als regionale overheid. Onderzoek naar de effecten en scenario's die hierbij kunnen optreden geven inzicht in de activiteiten die de provincie de komende jaren moet ondernemen.
5. **Connected infra en verkeer:** Door de komst van connected voertuigen en smartphones kunnen de wegen beter benut worden. Informatie aan weggebruikers over obstakels of incidenten op hun route zorgen voor comfort en maakt de reis veiliger. Daarnaast krijgen hulpdiensten, openbaar vervoer, vrachtwagens en fietsers waar dat kan prioriteit bij verkeerslichten, zodat de

bereikbaarheid en comfort voor hen verhoogd wordt. Hiermee stimuleren we schone en actieve mobiliteit binnen de provincie en bevorderen de logistieke stromen op de corridors.

6. **Werken, evenementen, (water)recreatie:** Piekbelastingen op het (vaar)wegennet hebben een negatieve effect op de bereikbaarheid en leefbaarheid. De belasting voor het wegennet vermindert door goede informatievoorziening en de beïnvloeding van de keuze van vervoer rondom hotspots en evenementen. Hierbij stimuleert de provincie het gebruik van deelsystemen, MaaS apps en zet digitale middelen in voor minder hinder bij de wegwerkzaamheden en evenementen.
7. **Data en automatisering voertuigen:** Rijhulpsystemen in voertuigen zoals rijstrookbeveiliging en een intelligent snelheidsadvies verhogen de veiligheid op de weg, mits de gebruiker deze systemen snapt en op de juiste manier gebruikt. Het stelt ook andere eisen aan het fysieke en digitale beheer van de weg. Samen met andere overheden en de industrie zorgt de provincie voor een veilige introductie van deze systemen en maken we de wegen klaar voor verdere automatisering in de toekomst.

3. De uitdaging

De uitdaging is de overgang van testen en pilots uit het eerdere uitvoeringsprogramma naar de inbedding en toepassing van de Focus in de dagelijkse Noord-Hollandse praktijk. Beide programma's gaan over Smart Mobility maar de doelen zijn anders. En dus moet de aanpak anders. Studie, testen en pilots kan in een project- of programmaorganisatie die losser staat van de lijnorganisatie. Bij realiseren komen zaken tot stand die worden overgedragen aan de lijnorganisatie. Op het eerste gezicht lijkt dat eenvoudig. De provincie realiseert vaak infrastructuur en draagt dat over aan beheer. Maar is dat zo eenvoudig bij Smart Mobility? Aspecten die hierbij een rol spelen:

- **Kortcyclus:** Infrastructuur wordt gedurende een vaak langdurig beleidsproces gepland, een projectorganisatie realiseert gedurende vaak enkele jaren, waarna het voor een periode van vele jaren in onderhoud wordt genomen; Smart Mobility raakt ICT, Beleid, realisatie en beheer en kent een korte Plan-Do-Checkt-Act cyclus. Traditionele scheiding tussen beleidsontwikkeling en realisatie vervagen.
- **Integraal:** Smart Mobility is vaak niet losstaand te realiseren maar maakt onderdeel uit van andere programma's en processen. Denk aan Hubs die gebiedsontwikkeling, openbaar vervoer en MAAS raken. Of slimme toepassingen in de VRI die aanleg en beheer van VRI's raken. Er is een integrale benadering nodig samen met andere programma's en processen.
- **Nieuwe scope:** De afgelopen decennia stond doorstroming vaak centraal. Door nadruk op gedragsverandering, klimaat, leefbaarheid en veiligheid verandert de scope. Bovendien gaan prioriteringen wezenlijk verschuiven. Dit vergt een andere benadering die vaak nog niet tussen de oren zit.

- **Gedragsbeïnvloeding:** De nieuwe maatschappelijke opgaven zoals klimaat en daarmee samenhangend duurzaam reizen, veranderen de scope en beleidskeuzes. Gedragsbeïnvloeding speelt hierbij een cruciale rol. Het gaat om het veranderen, verminderen en verbeteren van mobiliteit. Niet- of minder reizen behoort dus tot serieuze mogelijkheden.
- **Procesautomatisering:** Slimme oplossingen kennen vaak een ICT component. De bestaande organisaties hebben vaak wel ervaring met kantoorautomatisering, maar niet met de procesautomatisering. Dit vergt denken vanuit processen waaraan de automatisering ondersteunend is en denken vanuit data.

De uitdaging bij de overgang van pilot naar realisatie is dan ook kort door de bocht bij Smart Mobility: integreren in de bestaande organisatie en zorgen dat het aan een behoefte voldoet (gebruik) en blijft voldoen (beheer). Hoe krijgen we dat voor elkaar?

4. De Noord-Hollandse aanpak

We zoeken aansluiting op bestaande programma's en processen binnen de organisatie. Dat zijn programma's binnen de ruimtelijke ordening, wonen, mobiliteit en programma's als gezonde leefomgeving.

Daarom hebben we ook interne collega's vanuit verschillende directies en beleidsterreinen gevraagd om als thematrekker te fungeren. Dat zijn niet per se mensen die een smart mobility achtergrond hebben. Op deze manier willen we de inbedding van het gedachtegoed Smart Mobility binnen onze processen en programma's realiseren.

5. Uitwisselen ervaringen bij het kampvuur

In de kampvuursessie wisselen we graag van gedachten over:

1. Hoe herkenbaar is het dat de stap van leren in pilots en proeven naar realisatie lastig is? Hoe merken jullie dat binnen je eigen organisatie?
2. Hoe zorgen jullie dat de bestaande organisatie de relevantie van inbedding van een bepaald thema onderkent?
3. Hoe gaan jullie daar mee om?
4. Hebben jullie ervaringen opgedaan die we mee kunnen nemen? Of juist voorbeelden van hoe het niet moet?
5. Wat missen jullie bij ons in de overgang van leren, beproeven en ontwikkelen naar realisatie?