



## Zes hoofdlijnen uit de discussie voor opschaling en meer impact

Op 7 juni 2021 spraken bestuurders uit alle delen van Nederland over de digitale transitie in mobiliteit, tegen de achtergrond van de grote ruimtelijke opgaven in onze steden en op het platteland. Voortbouwend op eerdere afspraken om de krachten te bundelen, stonden de bestuurders stil bij [de bereikte resultaten tot nu toe](#) en keken zij vooruit: ‘Hoe kunnen we lopende initiatieven in digitalisering van slimme, duurzame mobiliteit en verstedelijking verder versnellen en opschalen?’ ‘Wat hebben we dan concreet te doen met elkaar?’ Het was een open en inspirerend gesprek met een aantal duidelijke hoofdlijnen om op verder te bouwen:

1. **Gedeelde ambitie en stevige oproep om de samenwerking te continueren en verstevigen.**
2. **Sturing op de transitie. Brede oproep aan het Rijk om regie te voeren.**
3. **Stad en land – Beide vragen om flexibiliteit en een mix van fijnmazig vervoer. Data is key.**
4. **Gebiedsgerichte aanpak in samenwerking met partners.**
5. **Zoeken naar juiste (financiële) instrumenten: van incidenteel naar structureel.**
6. **Het momentum benutten: nu doorpakken en inbedden, veel kan nu al gewoon.**

### Gedeelde ambitie en stevige oproep om de samenwerking te continueren en verstevigen

Vanuit verschillende opgaven geredeneerd hebben we dezelfde ambitie. “Van de drukte in de grote steden tot de lege stoelen in het OV in dunbevolkte regio’s: we zitten op één lijn. We zien mogelijkheden voor oplossingen.” Belang en urgentie van de digitale transitie in mobiliteit zijn voor de bestuurders aan tafel overduidelijk. Voor de opgaven die voor ons liggen is er noodzaak om maximaal gebruik te maken van de kansen van flexibilisering en digitalisering in het mobiliteitssysteem. Bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid, woningbouw, klimaatopgave, energietransitie en bereikbaarheid. In een context van schaarse ruimte, stikstofbeperkingen, klimaatopgaven, post-corona effecten, problematiek rond de luchtkwaliteit en beperkte investeringsruimte is de keuze voor een slimmer mobiliteitssysteem voor de bestuurders

evident. Aan de virtuele tafel klink een stevige oproep om daarin de krachten te blijven bundelen. De noodzaak om vanuit publieke waarden sturing te bieden en voor meer schaal en impact als één overheid te werken richting markt en reiziger, staat voor de bestuurders als een paal boven water. In het bij elkaar brengen van data, het harmoniseren van beleid en voorwaarden en het organiseren van sturing richting de markt. Ook de bemensing binnen overheden ('human capital') vraagt om het slim samen optrekken in het delen van kennis en menskracht, zodat we het aan kunnen. "Als iedereen het voor zichzelf bedenkt, gaat het niet werken: we moeten het samen doen".

### **Sturing op de transitie. Brede oproep aan het Rijk om regie te voeren**

Binnen alle bestuurslagen is sturing nodig op de transitie, en ieder heeft daarin een belangrijke toegevoegde waarde en een rol te vervullen. De impact komt van de gezamenlijke aanpak en dit vraagt om actie in iedere organisatie én om een regio-overstijgende coördinatie. De bestuurders doen een brede oproep richting het Rijk om hierin een stevige regierol te pakken. In het gesprek wordt het Rijk bijvoorbeeld gevraagd om regie te pakken bij de inrichting van de 'nationale hoofdstructuur' voor het digitale domein: de platformen, het nationaal toegangspunt voor mobiliteitsdata, de benodigde standaarden, en de gezamenlijke sturing richting de markt. Zo benoemen de grote steden aan tafel de noodzaak tot sturing en kaderstelling richting de markt. "De beweging is deels autonoom, maar moet niet ongecontroleerd verlopen. Wanneer het goed gaat biedt het kansen, maar we kennen ook de voorbeelden waar nieuwe platformen leidden tot ongewenste effecten". Publieke waarden zijn hierbij leidend. Denk bijvoorbeeld ook aan de borging van privacy en security, en aan helderheid over aansprakelijkheid. Voor impact is goede sturing bij de decentrale overheden minstens zo belangrijk: sturing op de fysieke ruimte, sturing op OV (concessies), sturing op de inbedding van digitalisering en het gebruik van data in organisaties, sturing op regionale partnerships. En bovenal: sturing op een manier die aansluit op de structuren en werkwijze die we samen hanteren. "We willen dit al jaren. Wat maakt dat dit niet sneller gaat? We doen een oproep aan onze mensen om praktische belemmeringen omhoog te brengen, zodat we ze kunnen wegnemen. We willen dit namelijk echt."

### **Stad en platteland – Beide vragen om flexibiliteit en een mix van fijnmazig vervoer. Data is key**

Zowel in de dicht- als dunbevolkte gebieden is er veel aandacht voor hubs en vraaggericht, fijnmazig vervoer. In de steden is de ruimte schaars en worden auto's en grote oppervlakten met parkeerplekken steeds onwenselijker. Toch heeft de auto een belangrijke rol in het systeem en willen we een goede reiservaring van deur tot deur. Combinaties van automobilititeit, OV, deelmobilititeit, MaaS-diensten en goed geplaatste hubs op het niveau van wijk, stad en regio bieden hierin perspectief. "Hierop wil je de markt stimuleren en ondersteunen, en moet je duidelijk zijn in wat je wel en niet wilt." In het buitengebied wordt vraaggericht en fijnmazig vervoer evengoed als interessant gezien om oplossingen te bieden voor vervoersarmoede, door de afhankelijkheid van een eigen auto of onrendabele OV-lijnen te verminderen. Bijvoorbeeld voor scholieren en studenten in Zeeland of Friesland. "Dit is geen verschraling, maar verandering van de mobiliteit." Het is belangrijk om hierin reizigers en gebruikers goed te betrekken. Bestuurders vinden dat de huidige scheidslijnen en terminologie tussen onderdelen van het mobiliteitssysteem (OV, doelgroepenvervoer, deelmobilititeit) de lading niet meer dekken: alles groeit naar elkaar toe. Ze stellen voor in de aanpak MaaS, deelmobilititeit en hubs meer te koppelen, en hierbij slim gebruik te maken van data vanuit publieke en private bronnen. Zicht op de daadwerkelijk vervoersbehoefte en het aanbod maakt een betere afstemming mogelijk, en is nodig voor ontschotting.

## **Gebiedsgerichte aanpak in samenwerking met partners**

De stapeling van opgaven vraagt om een gebiedsgerichte aanpak, waarin we samen optrekken en partners in de omgeving betrekken. Woningbouw, klimaatopgave, verkeersveiligheid, veranderingen in de wijze waarop we wonen en werken, en ook de enorme opgave van beheer en onderhoud: het hangt allemaal met elkaar samen. De bestuurders pleitten voor een gebiedsgerichte aanpak, waarin de focus niet ligt op arealen en modaliteiten, maar op oplossingen die aansluiten op behoeften en reisgedrag van mensen en de schaal van het 'daily urban system'. De inrichting van het mobiliteitsfonds en de herziening van MIRT-spelregels moeten hiertoe ruimte bieden. Bestuurders geven aan graag slim op te trekken met partners in regionale mobiliteitsallianties, bijvoorbeeld met regionale werkgevers in het bestendigen van de effecten van de huidige corona-situatie en bij de grote hinder-opgaven. "De werkgeversaanpak gaat niet om het 'aanpakken' van werkgevers, maar om het slim samen optrekken. 'Hoe kunnen we elkaar helpen om uw werknemers goed op kantoor te krijgen?'. Kijk bijvoorbeeld voor het spreiden en mijden naar mogelijkheden in tijd én in ruimte. Een gebiedsgerichte aanpak vraagt om een heldere strategie en landelijke samenhang: op communicatie, samenwerking met de markt, reisgedrag, de koppeling fysiek-digitaal, en bijvoorbeeld instrumenten en modellen voor afwegingen. Daarbij kunnen we niet om dilemma's heen: "wat stel je voorop: keuzevrijheid, eerlijkheid of efficiency?"

## **Zoeken naar juiste (financiële) instrumenten: van incidenteel naar structureel**

Hoe financieren we deze transitie, waarin de opeenstapeling van opgaven zowel fors als divers is? En hoe organiseren we de structurele bekostiging van deze vernieuwing, inclusief het beheer en onderhoud? De kosten gaan immers vaak voor de baten uit. Het zijn hele wezenlijke vragen die over tafel gaan. Nu organiseren we het hoofdzakelijk in het BO MIRT. Maar is dit de passende manier om afspraken te maken over deze transitie? Bedragen en omlooptijd zijn immers anders dan bij grote, infrastructurele investeringen. Bovendien is dat geld vooral nodig voor beheer en onderhoud. Ook is de vraag of het instrumentarium het juiste is. De NMCA is bijvoorbeeld knelpuntgericht, maar 'moeten we onze investeringen op Smart Mobility koppelen aan problemen uit het verleden, of aan oplossingen voor de toekomst?' Welke instrumenten kunnen wij nu ontwikkelen om vanuit de ambitie te redeneren en kansen te grijpen voor de stapeling van opgaven in de verstedelijking? Het vergt nadenken over de inzet van nieuwe verdienmodellen, grondopbrengsten, betalen naar gebruik en het verbinden van rendabele en onrendabele mobiliteitsdiensten. Digitaliseren doen we samen met partners en is iets om ook samen te bekostigen. Ook zijn er kansen om te besparen, bijvoorbeeld op beheer en onderhoud door data slimmer te gebruiken. In dit gesprek liggen er vooral nog vragen op tafel, maar het is duidelijk dat deze verdere uitwerking en bespreking vragen.

## **Het momentum benutten: nu doorpakken en inbedden, veel kan nu al gewoon**

Het momentum is er, en het is duidelijk wat organisaties kunnen en moeten doen in de volgende stap, van testen naar grootschalige toepassing, van incidenteel naar structureel. De opgaven vragen erom, de ontwikkelingen in de markt vragen erom, en alle bestuurders delen de wens: nu doorpakken en zorgen voor structurele inbedding in onze processen en organisaties. De wil en bereidheid van organisaties om hierin samen te trekken is groot. Veel van de stappen zijn duidelijk en kunnen nu al gezet worden in ieders eigen organisatie en (regionale) netwerken. Daarnaast klinkt de oproep om ook in deze (demissionaire) periode gas te blijven geven en deze te gebruiken om verdere plannen uit te werken, zodat er bij een nieuw kabinet verdere afspraken gemaakt kunnen worden om maximale impact te realiseren.