



Connekt Response Mobiliteitsvisie 2050

Advies van de leden van Connekt aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over de Mobiliteitsvisie 2050, op uitnodiging van Kees van der Burg, directeur-generaal Mobiliteit van IenW.

30 mei 2024



Colofon

Titel

Connekt Response Mobiliteitsvisie 2050

Uitgave

Connekt

Datum van publicatie

Mei 2024

Vormgeving en opmaak

KlasseOntwerp

Met extra dank aan de Connektleden die actief meewerkten aan de totstandkoming van dit advies:
Capgemini, CGI, Goudappel, HR Groep, KPN, MAPtm, Smartwayz, RDW, Technolution, The Future Mobility
Network, TNO, Vialis, V-tron.

Contactgegevens

Connekt

Ezelsveldlaan 59

2611 RV Delft

+31 15 251 65 65

info@connekt.nl

© 2024 Connekt. Alle rechten voorbehouden.



Inhoud

Inleiding	7
Start: trechters naar vier thema's	8
Thema 1: Governance	9
De opgave	9
1 Aandacht voor proces	9
2 Coördinatie tussen verschillende partijen	10
3 Uitvoeringskracht	12
4 Meedenken met bedrijfsleven	13
Advies	14
Governance: aandachtspunten	16
Thema 2: Data & digitalisering	17
De opgave	17
1 Datagedreven innovatie	17
2 Netwerksamenwerking	18
3 Veranderende rol overheid-markt door groeiende datamacht	19
4 Dataplatform	19
Advies	20
Data & digitalisering: aandachtspunten	21
Op naar een gezamenlijk vervolg	22



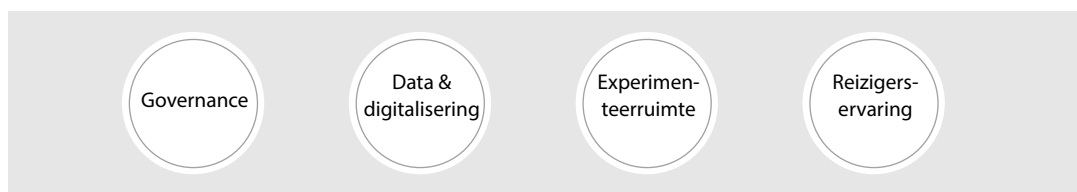
Inleiding

Op 11 oktober 2023 bracht Kees van der Burg, directeur-generaal Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, een bezoek aan Connekt, om de Mobiliteitsvisie 2050 aan de Connektleden toe te lichten. Hij deed daar een oproep aan ons, de leden van Connekt¹, om te reflecteren op de visie:

- Welke vervolgstappen zijn er in de ogen van het Connekt netwerk nodig?
- En waar moet het ministerie de komende tijd de nadruk op leggen?

Aan de oproep van Kees van der Burg gaven wij graag direct gehoor. We spraken af dat er een vervolgtraject zou worden gestart om de inbreng van Connektleden concreter uit te werken.

In de maanden daarna heeft Connekt een drietal werksessies georganiseerd waarin breder input is opgehaald. Ook kregen Connektleden de mogelijkheid om per e-mail reflectiepunten in te brengen. Uit deze inbreng volgden uiteindelijk vier thema's waarbinnen de inbreng geclusterd kan worden:



De thema's Governance en Data & digitalisering zijn in een derde werksessie verder uitgewerkt en zijn de basis voor dit advies, wat zowel een inhoudelijk advies als afspraken over het vervolg bevat.

Voorliggend document is de uitkomst van deze werksessies, en is geschreven door ons, de Connektleden. Daarom leest u de volgende hoofdstukken vanuit ons perspectief: 'wij' zijn de leden van Connekt.

De wederzijdse intentie is om van dit traject geen eenmalige exercitie te maken, maar om dit te bestendigen in de vorm van periodieke bijeenkomsten tussen lenW en het Connekt netwerk waarin ook de andere twee thema's worden uitgewerkt.

Daartoe wil Connekt periodieke bijeenkomsten tussen lenW en relevante leden uit het Connekt netwerk organiseren. Tijdens deze bijeenkomsten krijgt de samenwerking binnen de uitgewerkte en nog uit te werken thema's verder vorm, en komt ook de wisselwerking tussen de thema's aan de orde. Daarmee gaan we gezamenlijk op weg naar realisatie van de Mobiliteitsvisie 2050.

¹ De oproep van Kees van der Burg was aan alle leden van Connekt. Een delegatie Connektleden heeft aan die oproep gehoor gegeven door deel te nemen aan de verschillende werksessies en het (mede)schrijven van dit document.

Start: trechters naar vier thema's

Na de sessie met Kees van der Burg en het lezen van de Mobiliteitsvisie zijn we in de eerste werksessies aan de slag gegaan met het invullen van een 'witte vlekken' kwadrant.

Q1: Wat staat er niet in de Mobiliteitsvisie 2050?

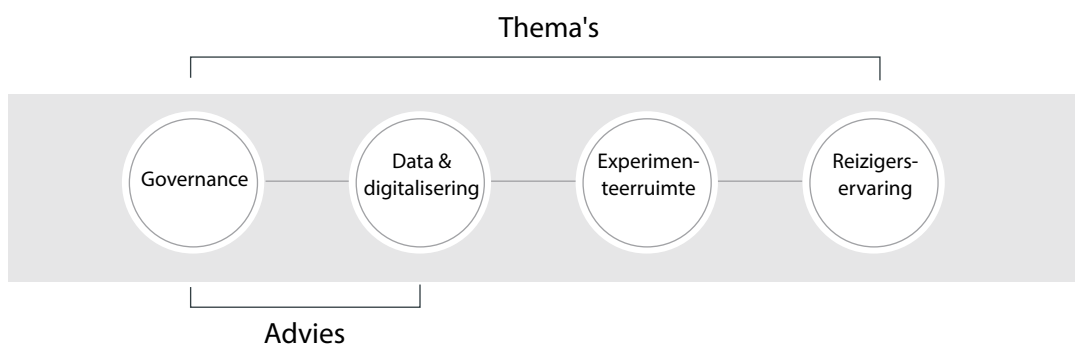
Q2: Wat staat er in, maar heeft verduidelijking?

Q3: Wat staat er wel in en verdient versterking?

Q4: Wat staat er in en gaat niet werken?

Deze exercitie leverde een overzicht op van punten die we in ons advies willen adresseren. Zo zagen we bijvoorbeeld dat Data & digitalisering wel worden genoemd als belangrijk aandachtspunt, maar dat de strategische doelen rond Data & digitalisering nog niet zijn ingevuld. Op andere punten verdiende het 'hoe' (hoe organiseren we het, hoe bereiken we een doel, hoe werken we samen) meer aandacht.

Om in de lijst van aandachtspunten ordening te scheppen, hebben we vier thema's gearticuleerd als basis onder ons advies. Met het oog op diepgang en focus van onze response, hebben we uit die vier thema's twee thema's gekozen waarover wij als Connektleden momenteel de meest concrete ideeën hebben: Governance en Data & digitalisering.



Deze thema's vormen de basis voor onze verdere uitwerking en structurering van het advies. Hoewel deze twee thema's prominent zijn, benadrukken we de integrale aard van ons advies, waarbij alle vier thema's onderling sterk verbonden zijn. Digitalisering en experimenteerruimte vereisen adequaat governancebeleid, en effectieve governance is onlosmakelijk verbonden met digitalisering en het betrekken van reizigers. De thema's Experimenteerruimte en Reizigerservaring worden eveneens belicht; een diepgaandere behandeling van deze onderwerpen stellen wij voor in het vervolgtraject.

Thema 1: Governance

Governance omvat de implementatie van richtlijnen en strategie, waarbij de vereiste processen op de juiste manier worden gevolgd. 'Good governance' vraagt om een samenwerkingscultuur die een gezamenlijke beweging in de gewenste richting mogelijk maakt. Daarbij gaat het uitdrukkelijk niet om beleidsuitvoering op basis van een set van spelregels, bepaald door een dominante actor zoals de Rijksoverheid ('government'). Bij governance is sprake van een veelheid van actoren en verbindingen tussen actoren, waarbij alle actoren de mogelijkheid hebben tot inbreng.

Governance bevat het definiëren van rollen en verantwoordelijkheden, meten en rapporteren, en het nemen van acties voor het oplossen van vraagstukken.

De opgave

Hoe realiseren we good governance voor de Mobiliteitsvisie 2050?

Onder het thema Governance zien wij vier sub-opgaven.

1 Aandacht voor proces



Met de Mobiliteitsvisie 2050 staat een mooi toekomstperspectief, maar:

- Hoe komen we daar?
- Wanneer worden welke keuzes gemaakt?
- Hoe worden deze keuzes gemaakt?
- En op basis van welke randvoorwaarden?

Dit aandachtspunt vraagt om nadere beschouwing van de betekenis van de Mobiliteitsvisie. Hoe maken we de doelen die gesteld zijn voor 2050 smart en op de korte en middellange termijn concreet; geen roadmap, maar concrete, meetbare stappen? Welke kwaliteitseisen zijn er per modaliteit?

Zo'n nadere beschouwing leidt ook tot verbreding van de doelstelling. Naast verduurzaming spelen immers ook andere brede welvaart-thema's een rol: sociale mobiliteit, veiligheid, comfort, betrouwbaarheid, voorspelbaarheid, toegankelijkheid en betaalbaarheid. Hoe worden deze doelstellingen geïntegreerd bij de realisatie van de Mobiliteitsvisie?

Tot slot moet er aandacht zijn voor de transitiefase, waarin het gewenste alternatief nog niet op orde is. Hoe kunnen we het mobiliteitssysteem functionerend houden in de tussenfase waarin bestaande technologie nog in stand moet worden gehouden en nieuwe technologieën en bijbehorende data nog niet op orde zijn? Wat bijvoorbeeld te doen zolang het OV onvoldoende capaciteit heeft? Hoe om te gaan met de frictie tussen het gewenste alternatief en de realiteit van vandaag?

Hierbij gaat het om onderling vertrouwen en duurzame relaties tussen de netwerkpartners. Hoe kunnen partijen elkaar structureel informeren en meenemen in hun veranderende ambities en doelen? Het gaat erom als gelijkwaardige partners met elkaar op te trekken bij het in beeld brengen én aangaan van nieuwe opgaven. Wij pleiten voor een meer integratief proces ten aanzien van:

- 1 het mobiliteitssysteem zelf - modaliteiten, schaalniveaus, ondersteunende informatiesystemen;
- 2 de relatie tussen wegbeheerders op verschillende bestuurlijke niveaus (min I&W/RWS, provincies en gemeenten);
- 3 de aanbieders op de verschillende schaalniveaus (regionale busmaatschappij en NS).

Hoe kan 'de prestatie van het geheel' verbeterd worden? Hoe kan er door de schotten en belangen heen, beter samengewerkt worden om mobiliteit en logistiek beter af te wikkelen?

Stel concrete doelen op het verminderen van het gebruik van de auto ten gunste van openbaar vervoer, fietsen, en lopen. Belangrijke stakeholders zoals de NS en Rijkswaterstaat kunnen bijvoorbeeld 'silo-overstijgende' doelstellingen krijgen om deze verschuiving te bevorderen; voor de NS op het vergroten van het gebruik van elektrische fietsen en voor RWS op het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer over de auto.



Elektrische fiets van de NS



Stimuleren OV

Voor een effectieve implementatie is het cruciaal om de voorgestelde concepten verder te concretiseren en specifieke mechanismen voor communicatie en samenwerking te ontwikkelen, waarin doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid, bereikbaarheid en welzijn verder kunnen worden geconcretiseerd. Dit onderwerp heeft sterke raakvlakken met het volgende punt, het coördinatievraagstuk.

2 Coördinatie tussen verschillende partijen

Voor realisatie van een naadloos mobiliteitssysteem is coördinatie nodig tussen diverse partijen (verschillende bestuurslagen, uitvoeringsorganisaties, partijen die de reisbehoefte bepalen) in de waardeketen van mobiliteit. In het toekomstige mobiliteitssysteem zijn diverse essentiële onderdelen nog niet duidelijk gedefinieerd of toegewezen. Bijvoorbeeld de verantwoordelijkheid voor het verbeteren van fietsparkeren bij stations en hubs en het faciliteren van toegang tot Mobility-as-a-Service (MaaS) diensten. Een nieuw governance model moet alle aspecten van de reis van de toekomst omvatten, inclusief de regulering van schaarse parkeerplaatsen bij stations en hubs en het verbeteren van multimodale routeplanning.





Mobility-as-a-Service

(Hoe) kan lenW de regie nemen?

Wij zien de volgende aandachtspunten:

- T.a.v. de verticale samenwerking: Hoe wegbeheerders (met name gemeentes) mee te nemen in het proces? Tegen welke praktische obstakels lopen zij aan, met welke belangen hebben zij te maken en hoe kan een integrale aanpak toch worden gerealiseerd? Zijn er financieringsmogelijkheden voor een duurzamer mobiliteitssysteem?
- T.a.v. publiek-private samenwerking: Hoe kunnen modaliteiten worden gekoppeld? Denk aan de inrichting van intermodale contactpunten. Nu opereren we doorgaans nog in silo's (wegverkeer vs. OV bijvoorbeeld). Willen we één systeem of juist diversificatie?
- Zijn er financiële sturingsinstrumenten beschikbaar voor regio's om in te zetten voor regionale opgaven? Denk aan het tot stand brengen van samenwerking tussen werkgeversaanpakken, of voor realisatie van innovatief publiek vervoer.
- De impact en effecten van mobiliteit zijn domeinoverstijgend. Hoe kan de verbinding worden gemaakt met andere departementen, voor onderwerpen als gezondheidszorg, arbeid, bouwopgave, ruimtelijke ontwikkeling, etc.?

Hoe kan het bij punt 1 - 'Aandacht voor het proces' genoemde netwerk het beste benut worden in de verschillende fasen van beleidsvorming, van idee- en visievorming naar planuitwerking en aanbesteding?

Dat begint bij de vraag hoe de coördinatie c.q. de regie tussen de netwerkpartners (beter) geregeld kan worden. Welke partner kan in welke fase het beste de coördinatie- of regierol op zich nemen? Heeft het zin om die rolverdeling uit te werken met elkaar, evenals de bijbehorende spelregels voor de samenwerking? Hoe werk je als partners samen bij onderwerpen die nog helemaal niet concreet zijn en hoe vindt samenwerking plaats bij heel concrete zaken?

Dat kan door het formuleren van een heldere rolverdeling in de verkennende fase - wanneer nog geen sprake is van een concrete opgave waaruit een uitvraag of aanbesteding volgt. Op basis van die rolverdeling vraagt het ministerie het netwerk om met hen mee te denken.

In deze fase bepaalt de overheid samen met bedrijven en kennisinstellingen hoe de transitie eruit zal zien, dus welke paden er gezamenlijk bewandeld worden. Dat kan op informele wijze, zoals in bijeenkomsten als de drie werksessies, maar ook op meer geformaliseerde manier, door middel van een (deels vergoed?) innovatiepartnerschap. Daarnaast is van belang dat je elkaar vasthoudt in de actualisering van de Mobiliteitsvisie 2050.

Dat kan opgevolgd worden door een werkwijze voor 'samenwerking' op het moment dat er wél een concrete opgave is die door middel van een uitvraag of aanbesteding 'op de markt gezet wordt'. Zijn de huidige contractvormen daarvoor (nog steeds) goed geschikt? Grijpt men dan (steeds) terug op traditionele contractvormen, of durft men het aan om met meer vernieuwende vormen de samenwerking in netwerk-OG (overheid) en ON (markt- en kennispartijen) - aan te gaan, en bijvoorbeeld af te spreken risico's op een bepaalde manier te verdelen (bijvoorbeeld een alliantiecontract als omgangsvorm).

Hier ligt een rol voor Connekt, niet alleen als vertrouwd netwerk waarin de verschillende partijen samenkomen en selecte bijeenkomsten zoals de 5 november groep² mogelijk zijn. Connekt kan nog veel meer dan vanzelfsprekend haar rol claimen als het publiek/private huis voor overleg tussen overheid en bedrijfsleven, waarbij DMI momenteel een gelijksoortige positie claimt, die eigenlijk al 20 jaar door Connekt wordt ingevuld. Dat noopt tot duidelijkheid richting de leden die niet snappen waarom de overheid een dergelijk initiatief opzet, waaraan in feite al invulling is gegeven. Wij als Connektleden zijn dan ook enthousiast over de positieve houding van IenW in de sessie van 29 februari en roepen op tot een vervolg.

3 Uitvoeringskracht



Om de Mobiliteitsvisie te verwezenlijken zijn innovaties noodzakelijk. Als Nederland zijn we sterk in het innoveren maar het ontbreekt vaak aan uitvoeringskracht om de innovaties op te schalen. Niet in de laatste plaats doordat vanuit kortetermijnbelangen wordt geredeneerd. Hoe kan dit patroon worden doorbroken? Hoe kan duidelijkheid worden gegeven over een acceptabel veiligheidsniveau en meting/toetsing daarvan, zonder dat die eis innoveren onmogelijk maakt?

Het beter vormgeven van de uitvoeringskracht van en in het netwerk vraagt om:

- 1 innovatieruimte met voldoende experimenteer- en leermogelijkheden (o.b.v. fouten);
- 2 beleidsdomein-overstijgend denken (niet alleen mobiliteitsbeleid, maar ook naar arbeidsmarkt-, gezondheidszorg- en onderwijsbeleid kijken omdat daarmee veel mobiliteitseffecten gemoeid zijn), en
- 3 aandacht voor human capital, om ervoor te zorgen dat de kennis die nodig is om innovaties op de lange termijn te onderhouden, beschikbaar en toegankelijk blijft.

Ook is het van groot belang om het huidige beleidsinstrumentarium voor mobiliteitsgeleiding en -beïnvloeding onder de loep te nemen. Zijn deze nog up-to-date voor de huidige mobiliteitsopgaven én passen ze nog bij de nieuwe technologische mogelijkheden? Hoe geef je vorm en inhoud aan de term 'slimme mobiliteit'; kan dat met het huidige instrumentarium of zijn er nieuwe instrumenten nodig? Daarvoor is een dialoog met markt- en kennispartijen nodig, juist omdat zij (beter) zicht hebben op nieuwe technologische toepassingen die wellicht beter passend zijn bij de ambities (uit de Mobiliteitsvisie) en/of de opgaven in de nabije toekomst. Daarmee kom je ook meer in het domein van de uitvoeringsorganisaties en de aanbieders van mobiliteit (OEMs, OV, pedelecs, elektrische stepjes, etc.). Welke kennis hebben zij, en hoe maak je daar gebruik van om de actuele en toekomstige opgaven het hoofd te bieden? Die vraag kan niet worden beantwoord zonder (veel) meer aandacht voor de weggebruikers/burgers zelf. Hoe kunnen zij worden meegenomen in het proces, met het oog op brede acceptatie?

² De 5 november groep kwam op 5 november 2012 voor het eerst samen bij Connekt: een informele high-level overlegtafel met Connektleden (wegbeheerders, service providers, industrie en onderzoek) die op persoonlijke titel en in vertrouwen de strategie en implementatie van beleid ontwikkelden voor verkeersmanagement en -informatie in Nederland.

Als laatste wijzen wij op de (potentieel) stimulerende werking van 'echte problemen' (compelling events) voor de publiek-private samenwerking in concrete uitvoeringsprojecten. Hoe kunnen deze aanstaande events - bijvoorbeeld het renoveren van de Van Brienoordbrug - aangegrepen worden voor een uitvoeringsgerichte voorbereiding door overheid en bedrijfsleven samen?



De Van Brienoordbrug

4 Meedenken met bedrijfsleven



De Mobiliteitsvisie gaat uit van een gedeeld belang op de lange termijn, waaraan zowel overheid als bedrijfsleven en kennisinstituten bijdragen. Met een werkend duurzaam mobiliteitssysteem vervallen sommige business cases. Met die gedachte in het achterhoofd rijst een aantal vragen:

- Hoe kan met mobiliteit geld worden verdiend? Vraagt dat om een andere vorm van samenwerken tussen overheid en bedrijven? Welke rol kan overheidsfinanciering daarin spelen?
- Hoe kan een innovatief partnerschap effectief worden ingezet?
- Hoe houden we de focus op business cases, kunnen we die rond krijgen? Hoe kan bedrijvigheid in de mobiliteitssector blijvend worden gestimuleerd (business case), terwijl er tegelijkertijd oog is voor de bredere maatschappelijke waarde die mobiliteit oplevert (value case)?
- Hoe gaan we mobiliteitsdiensten faciliteren die niet (direct) winstgevend zijn, maar voor de maatschappij essentieel zijn?

Als leden van Connekt verwachten wij van het ministerie een duidelijkere marktvisie: welk deel van de markt spreekt het ministerie aan voor welk type opgaven? En welke omgangs- of samenwerkingsvorm (lees: contractvorm) past daar het beste bij? Durven overheid en bedrijfsleven het aan om innovatievere contracten aan te gaan, zoals het innovatiepartnerschap of het alliantiecontract? Ook zouden deze 'nieuwe' contractvormen meer inclusief en uitnodigend moeten zijn voor nieuwe, vaak kleine(re) aanbieders. Denk aan mobiliteits-start-ups.

Naast het benutten van de triple helix van overheid, markt- en kennispartijen, wijzen wij op het belang van het meenemen van het burger- of reizigersperspectief bij het formuleren van beleid en uitvoeringsmaatregelen. Bij het maken van beslissingen over het mobiliteitssysteem is het belangrijk om de behoeften, voorkeuren en ervaringen van individuele reizigers centraal te stellen. Immers, de vervoerbedrijven moeten de klant tevreden kunnen stellen met een goed aanbod. Dat moet dan wel door de overheden op de verschillende bestuurslagen mogelijk gemaakt worden.

Advies³

Hoe organiseer je 'good governance' in de fase van idee- en visievorming?

- Zorg voor differentiatie van marktpartijen. De Mobiliteitsvisie vereist ook een marktvisie. Niet alle marktpartijen zijn hetzelfde. Aandacht voor marktpartijen vanuit andere domeinen en onderscheiding nationaal/regionaal. *Wat betekent dit concreet?*
- Vraag als lenW in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT) vooraf actief de regio's waar hun ambities op geautomatiseerd vervoer liggen, zodat daar financiering op kan komen voor de regio's uit het MIRT.
- Blijf de Mobiliteitsvisie structureel samen actualiseren. Toewerken naar 2050 betekent een grote tijdspanne, waarin de feiten weer kunnen veranderen. Het is dus goed om adaptief te blijven ten aanzien van de gestelde doelen: is focusverandering nodig? Doen we de juiste dingen? Zijn de ambities van bepaalde partijen veranderd? *Hoe het beste te organiseren?*
- Creëer ruimte voor informeel samenkomen in een vroeg stadium. Ook bij concrete vraagstukken markt- en kennispartijen vroeg aanhaken, voordat er een daadwerkelijke aanbesteding gaat plaatsvinden. *Hoe het beste te organiseren?*
- Maak gebruik van bestaande samenwerkingsverbanden zoals Connekt (Mobiliteitsalliantie, Coalitie Anders Reizen, etc.) en bundel ze via Connekt als het publiek/private huis voor overleg tussen overheid en bedrijfsleven, zodat men niet opnieuw het wiel uitvindt.

Hoe organiseer je good governance in de fase van uitwerking en aanbesteding?

- Creëer gedeelde transitiepaden om in kleine tussenstappen van visie tot uitvoeringskracht te komen.
- Zet nieuwe contractvormen in zoals ze bedoeld zijn. Met een goed financieel model en een focus op vertrouwen. Bijvoorbeeld een innovatieve aanbesteding, alliantiecontract. Richt die contracten niet alleen op de bouw, maar (vooral) ook op de exploitatie en op basis van ambitie, lef en wederzijds vertrouwen.
- Ga op zoek naar manieren om mobiliteit aantrekkelijk te houden voor start-ups. Innovatie komt niet alleen van de grote marktpartijen, maar vaak juist ook voor de kleineren. Kijk bijvoorbeeld naar hoe start-ups een betere kans kunnen krijgen om zich in te schrijven op aanbestedingen. Of ga op zoek naar de mogelijkheden van een industrierekrediet of een bankgarantie, die start-ups kunnen gebruiken om naar verdere funding op zoek te gaan. *Hoe kunnen we dit concreet maken?*
Suggestie: in contracten vastleggen om XX% te besteden aan innovaties gezamenlijk met het MKB vanuit de grote bedrijven contracten; creëren van een 'Start-Up HUB' met een specifiek mobiliteitsthema, zoals bijvoorbeeld de Energy Hub in Arnhem.
- Zorg voor een duidelijke scheidslijn tussen markt en overheid. De overheid treedt als regisseur op, met een rol om beleid en regelgeving te maken, toezicht te houden (bijvoorbeeld via de ACM) en het opzetten van gedeelde architecturen te stimuleren. De markt is ervoor om vervolgens concrete diensten te ontwikkelen. *Is dit inderdaad waar de grens zou moeten liggen?*
- Investeer in generieke architectuur waar nu marktfalen optreedt. Het is belangrijk dat de overheid een rol pakt om in generieke architectuur te investeren, in situaties waarin er voor individuele partijen geen belang is om die infrastructuur verder te brengen, maar er wel een collectief belang is. Bijvoorbeeld de Basis Data Infrastructuur (BDI). *In welke situatie is dit wel en wanneer geen goed idee?*
NB: trek als overheid ook terug, wanneer marktfalen is opgelost en er juist concurrentie met de markt kan ontstaan.
- Behoud het langetermijnperspectief. Beschouw de gehele lifecycle, inclusief beheer en onderhoud. Hierbij is aandacht voor human capital essentieel, zodat geleerde lessen op de lange termijn beschikbaar en toegankelijk blijven. *Wat betekent dit concreet en waar gebeurt dat al, waar we van kunnen leren (bijvoorbeeld: logistiek)?*

³ In ons advies hebben we - in cursief - de vragen opgenomen die voor het vervolg direct relevant zijn (en de noodzaak voor dat vervolg markeren). Bij het beantwoorden van deze vragen is Connekt van harte bereid om een faciliterende rol te spelen.

Hoe kan er innovatieruimte worden gecreëerd?

- Creëer budgettaire ruimte voor meerjarig onderzoek en experimenteren, waarin markt, kennisinstellingen, wegbeheerders en burgers samenwerken aan innovatieve oplossingen. Het is belangrijk om opschaling binnen dit onderzoek centraal te stellen. Door strategieën op te stellen om pilots breder uit te rollen, kunnen innovaties daadwerkelijk lange termijn impact hebben op het mobiliteitssysteem.
- Maak ruimte voor fouten en erken dat men het niet altijd weet. Zorg vervolgens voor een goede kennisborging van de geleerde lessen, om daaropvolgende innovaties te versnellen. *Wat betekent dit concreet voor de governance?*
- Benut 'compelling events'. 'Echte problemen' (compelling events), - bijvoorbeeld het renoveren van de Van Brienoordbrug -, kunnen publiek-private samenwerking in concrete uitvoeringsprojecten stimuleren. *Hoe kunnen deze aanstaande events aangegrepen worden?*
- Zoek de verbinding tussen verschillende sectoren, zowel tussen de departementen als de marktpartijen - verbindingen tussen sectoren zijn een broedplaats voor innovatie. *Hoe moet deze verbinding concreet vormkrijgen?*
- Kijk kritisch naar het beleidsinstrumentarium. Zijn de huidige (communicatieve, informatieve, financieel-economische en juridische) beleidsinstrumenten nog wel toereikend voor technologische innovaties? Doe dit gezamenlijk met uitvoeringsorganisaties, marktpartijen en kennisinstututen. *Zijn er voorbeelden van beleidsinstrumenten die wellicht niet meer toereikend zijn? Hoe kan die samenwerking concreet vormkrijgen?*

Welke aandachtspunten zijn er voor samenwerking tussen overheidspartijen?

- Zet prestatieverbetering van het mobiliteitssysteem als geheel voorop. In plaats van dat verschillende modaliteiten nu onafhankelijk van elkaar beoordeeld worden, kan het nuttig zijn om de prestatie van het geheel te beschouwen. Maak daarbij ruimte voor regionale verschillen; immers zal vraag en aanbod in een stad anders zijn dan op het platteland. Werk samen met andere departementen toe naar een nieuw systeem waarin de prestatieverbetering van het gehele mobiliteitssysteem voorop staat. Richt de governance voor dat systeem zo in dat:
 - 1 verschillende modaliteiten naadloos op elkaar aan kunnen sluiten,
 - 2 er ruimte is voor regionale verschillen (immers zal vraag en aanbod in de stad anders zijn dan op het platteland), en
 - 3 ook partijen worden meegenomen die de vraag naar mobiliteit beïnvloeden (bijvoorbeeld zorg- en onderwijsinstellingen).
- Koppel dit systeem aan concrete doelen die voorbij een enkele modaliteit gaan, waardoor partijen worden gestimuleerd om over silo's heen te denken en ontbrekende schakels tussen modaliteiten (bijvoorbeeld fietsparkeren bij stations) te verbeteren. *Wat betekent dit concreet voor de governance?*
- Zet hierbij het burger- en reizigersperspectief centraal. Hoe ziet de duurzame, multimodale reis van de toekomst eruit? Bij het formuleren van beleid en uitvoeringsmaatregelen kan een dergelijk perspectief ervoor zorgen dat het vervoersaanbod beter wordt afgestemd op wat de burger daadwerkelijk wil. Zo identificeren we ontbrekende schakels in deze reis (bijvoorbeeld een multimodale reisplanner of afstemming tussen MaaS en OV-diensten), om die dan te verhelpen.
- Faciliteer structurele interactie tussen beleid en uitvoering. Het is nuttig om meer interactie te faciliteren tussen beleidsteams en uitvoeringsorganisaties. *Hoe kan dit concreet vorm krijgen?*

Governance: aandachtspunten

Aandacht voor proces

- Concrete, meetbare stappen.
- Verbreding van de doelstelling (domeinoverstijgend).
- Transitiefase.
- Gelijkwaardig partnerschap.
- Integratief proces voor verbetering prestatie van het geheel.

Coördinatie tussen verschillende partijen

- Regie en rolverdeling.
- Verticale samenwerking vormgeven.
- Publiek-private samenwerking: koppeling modaliteiten.
- Financiële sturingsinstrumenten voor regio's.
- Domeinoverstijgend: samenwerking andere departementen.

Uitvoeringskracht

- Bereid zijn patronen (kortetermijndenken) te doorbreken.
- Duidelijkheid geven over acceptabel veiligheidsniveau.
- Innovatieruimte: voldoende experimenteer- en leermogelijkheden.
- Beleidsdomein-overstijgend denken.
- Aandacht voor human capital.
- Beleidsinstrumentarium herzien via dialoog met markt- en kennispartijen.
- Compelling events.

Meedenken met het bedrijfsleven

- Evenwicht business case - value case.
- Duidelijkere marktvisie van het ministerie.
- Neem burger- of reizigersperspectief mee bij ontwikkelen beleid en uitvoeringsmaatregelen.

Algemeen

De periode van 2024 tot 2050 duurt ruim 25 jaar. Zo'n periode is nu niet te overzien. Houd elkaar vast in de actualisering van de Mobiliteitsvisie 2050, blijf adaptief en blijf de hele life cycle (inclusief beheer en onderhoud) beschouwen.

Zorg voor structurele interactie tussen beleid en uitvoering en creëer gedeelde transitiepaden, maar bewaak wel een duidelijke scheidslijn tussen markt en overheid. Zoek ook verbinding met andere sectoren.

Investeer in generieke architectuur voor collectief belang.

Kijk kritisch naar het beleidsinstrumentarium: zijn de huidige beleidsinstrumenten nog wel toereikend voor technologische innovaties? Doe dit gezamenlijk met uitvoeringsorganisaties, marktpartijen en kennisinstituten. Zet nieuwe contractvormen in zoals ze bedoeld zijn.

Thema 2: Data & digitalisering

Data & digitalisering leveren een grote bijdrage aan economische groei in Nederland, omdat het in alle economische en maatschappelijke sectoren wordt toegepast, en in steeds grotere mate. ICT is een bron van innovaties, nieuwe bedrijvigheid en nieuwe toepassingsmogelijkheden.

Een van onze reflecties op de Mobiliteitsvisie is dat de rol van Data & digitalisering onvoldoende naar voren komt. Wij, als Connektleden, zien veel meer potentie voor data en digitale innovaties. Niet alleen de mogelijkheden, maar ook de potentiële gevaren van gebruik van data, bijvoorbeeld ten aanzien van privacy, veiligheid en opschaling, moeten worden uitgewerkt.

De opgave

Hoe wenden we kansen van Data & digitalisering aan ten gunste van de Mobiliteitsvisie 2050?

Onder het thema Data & digitalisering zien wij de volgende vier sub-opgaven.

1 Datagedreven innovatie



Wij zien veel meer potentie voor datagedreven innovatie. We voorzien een grote rol van data als bundelingsinstrument voor het aanbieden van integrale oplossingen (die nodig zijn voor brede, sector-overstijgende doelen als een 'veilige weg' of een 'leefbare omgeving'). Hoe gaan we ervoor zorgen dat binnen een keten (zowel de logistiek als mobiliteit) datadeling mogelijk wordt? Dat vraagt niet alleen meer vertrouwen en openheid van individuele partijen, maar ook meer aandacht voor privacy, veiligheid en schaalbaarheid binnen (bestaande) initiatieven met mobiliteitsdata. Daarbij is de ontwikkeling van een data-trust model van groot belang, ook voor de kwaliteit en uniciteit van data.

Bij datagedreven innovatie zien we de mogelijkheden van het datagebruik als uitdaging, met name ten aanzien van de functionele (meer)waarde(n) van datagebruik. Gaat het in eerste aanleg om waardencreatie voor de bijvoorbeeld Nederland (een value case voor de samenleving) ten behoeve van de brede welvaart? Of gaat het juist om waardencreatie door het bedrijfsleven via innovatieve businessmodellen (business cases) met behulp van mobiliteitsdata? Hoe zorgen we ervoor dat het toepassingsgerichte gebruik van data voor verschillende functies of activiteiten door diverse partijen met elkaar blijft corresponderen?

Bij datagedreven innovatie is voorts vertrouwen in het datagebruik door derden erg belangrijk. Hebben degenen die hun data delen (reizigers, aanbieders, beheerders) het gevoel dat hun data op een vertrouwenwekkende manier worden benut, of is het tegenovergestelde het geval? Dat laatste zal de beschikbaarheid van data en daarmee de gebruiksmogelijkheden ernstig kunnen belemmeren. Hoe kunnen risico's door data-donatie en data-gebruik gemanaged worden en door wie moet dat gebeuren? Is vooraf duidelijk wie welke data gebruikt, waarom en onder welke randvoorwaarden? Is het bedrijfsleven bereid om (meer) data te delen die de overheid bijvoorbeeld kan benutten om goede (betere) concessies te vergunnen? In de perceptie is er een dunne lijn tussen data delen en data stelen. Het uitgangspunt moet zijn: welke data is noodzakelijk en op welke manier moet deze worden gedeeld?

Tot slot vragen wij aandacht voor het belang van het beter inregelen van de beschikbaarheid en het gebruik van logistieke data, als onderdeel van een (meer) geïntegreerd mobiliteitssysteem. Het beter organiseren van de value case voor de gehele logistieke keten op basis van data is goed te doen en levert over de gehele keten voordelen op, maar deze kunnen voor individuele schakels maar marginaal zijn. De overheid kan hier een stimulerende rol spelen: grote investeringen doen via bijvoorbeeld een in te stellen Topsector Mobiliteit met het oog op langetermijnrevenue voor (brede welvaart in) Nederland (vgl. Marshallplan, Deltaplan 1953, Kanalenkoning Willem I). Hierbij zou ook de samenwerking moeten worden gezocht met andere sectoren waaronder maritiem en luchtvaart.

2 Netwerksamenwerking



De Mobiliteitsvisie 2050 beschrijft een complexe, maatschappelijke opgave die intensieve samenwerking vraagt tussen overheden, bedrijven en maatschappelijke partners. Dat gaat niet alleen over samenwerking in de opdrachtgever-opdrachtnemer relatie (door het opleggen van verplichtingen met hulp van wetgeving of door het verstrekken van opdrachten aan één of meerdere leveranciers, bijvoorbeeld via aanbestedingen). Steeds vaker krijgt samenwerken vorm in netwerken: tussen verschillende schakels binnen dezelfde keten. Het idee achter netwerksamenwerking is dat we samen meer kunnen bereiken dan ieder voor zich en dat door samen te werken optimale integrale processen ontstaan.

NB: houd aandacht voor een ieders rol hierin. Rolzekerheid is vooral relevant bij projecten van lange duur, omdat na verloop van tijd vaak een verschuiving in de perceptie en uitvoering van rollen plaatsvindt. Belangrijk is te voorkomen dat een partnership degradeert tot een traditionele opdrachtgever-opdrachtnemer relatie.

Wij wijzen op de noodzaak om nieuwe digitale technologieën goed (beter) in te bedden in de samenleving, voor uiteenlopende opgaven. Als voorbeeld worden DMI, DIL en DITM genoemd, die zouden moeten samenwerken in 1 architectuur. In sommige gevallen vraagt dat om aanvullende regulering. Dat is vooral het geval met de toepassing van AI en algoritmen. Hoe gaat dat de mobiliteitsgeleiding beïnvloeden en hoe houdt de samenleving, en het beleid in het bijzonder, daar sturing op? En dan op zodanige wijze dat nieuwe wet- en regelgeving ‘technologie-neutraler’ geformuleerd is, waardoor niet bij elke nieuwe variant de wet- en regelgeving achterhaald is. Connectiviteit van nieuwe mobiliteitstechnologieën (remote controlling, automatische deelauto’s) moet zoveel mogelijk grensoverschrijdend worden vormgegeven, zowel over de systeemgrenzen (weg - OV - vracht) als over landsgrenzen heen (denk aan grensregio’s), ten behoeve van internationale verplaatsing.

Digitale hulpmiddelen kunnen de samenwerking binnen het mobiliteitssysteem tussen de netwerkpartners faciliteren. Moet er ook in Nederland werk gemaakt worden van een digitale strategie (naar analogie met de VK)? En welke rollen kunnen overheid, bedrijfsleven en kennisinstellingen daarin spelen? De adoptie van nieuwe technologieën, waaronder rijhulp- en veiligheidssystemen die vaak wettelijk worden voorschreven, vormt een uitdaging. Toenemende complexiteit leidt tot weerstand bij gebruikers die dergelijke systemen vaak als opdringerig ervaren en onvoldoende de voordelen zien voor hun eigen veiligheid en die van andere weggebruikers. Om deze adoptie te bevorderen, adviseren wij een strategie die zich richt op educatie en bewustwording.

3 Veranderende rol overheid-markt door groeiende datamacht



Voortbouwend op de vorige vraag (en sub-opgave 4 van het eerste thema Governance) vragen wij aandacht voor de veranderende rol tussen overheid en markt. Kees van der Burg gaf aan dat de overheid wellicht nu nog terughoudend is ten aanzien van dit punt, maar dat daar wel verandering noodzakelijk is. Dit vraagt iets van zowel markt als overheid.

Punten voor discussie:

Wij willen bij het woord 'datamacht' een kanttekening plaatsen. 'Macht' is niet (meer) het goede woord. Het gaat om doelgerichte, functionele actie en regie. Het gaat om de verdeling van verantwoordelijkheden tussen overheden en bedrijfsleven bij het managen van de (veiligheids)risico's bij het gebruik van (klant) data. Hoe kan het toezicht op databeheer en -gebruik steviger gemaakt worden, zonder de business-mogelijkheden voor het bedrijfsleven al te zeer te beperken? Ook is van belang goed zicht te hebben op de kansen en bedreigingen van digitale transformaties. Welke kansrijke transitielijnen zijn er (al) zichtbaar en welke manieren zijn er om daarin op nationaal en/of EU-niveau op in te spelen? Kunnen we bijvoorbeeld samenwerken in grote Europese programma's (EU Digitale Strategie; Data Act, Data Governance Act, etc., en data space initiatieven als Gaia-X en IDSA), hoe positioneert Nederland zich hierin, en welke rol kan Connekt daarin spelen (via Connekt International Affairs & EDIC)?

We noemen enkele manieren om de veranderende rol tussen overheid en markt te verkennen en te geleiden, zoals een Datadienst voor Ondernemend Nederland (DVO, naar analogie van RVO), een nationale datamakelaar, of een datatranslatie-organisatie waarin beide partners een rol spelen. Dit zou ook goed passen bij het onderwerp Dataplatform. Een Deltaplan-Databeheer en -gebruik kan wellicht een goede functie hebben bij het vormgeven van een passende rolverdeling tussen overheid en markt (Datagedreven innovatie): de overheid doet een grote investering in een Deltaplanachtig programma met het oog op langetermijnrevenue voor het behalen van de doelen van de Mobiliteitsvisie.

4 Dataplatform



Wij vragen aandacht voor databeheer vanuit de Europese context als basis. Ontwikkel bijvoorbeeld een 'dataplatform' voor mobiliteit waartoe de netwerkpartners allen toegang hebben. Van belang is om voor zo'n dataplatform (of liever data space, federatief georganiseerd) gezamenlijk een standaard te ontwikkelen, om zo de bruikbaarheid en de toegankelijkheid te waarborgen.

Wij onderschrijven de noodzaak van een data-architectuur voor het geïntegreerde mobiliteitssysteem, waarnaar in de Mobiliteitsvisie gestreefd wordt. Voor een functioneel 'dekkende' data space moeten bestaande 'witte vlekken' in de databeschikbaarheid gezamenlijk geïdentificeerd worden en moet in beeld worden gebracht wie deze witte vlekken kan 'inkleuren'.

Daarnaast vragen wij aandacht voor de kwaliteit van databeheer. Hoe zorgen we er in gezamenlijkheid voor dat data actueel, up-to-date, betrouwbaar (niet vervuild, of achterhaald) blijft en niet in verkeerde handen valt? En hoe zorgen we ervoor dat de benodigde data (bijvoorbeeld over OV en doelgroepenvervoer) tijdig beschikbaar is? Hoe sluiten we aan bij de internationale initiatieven rond federatieve data spaces (via Connekt International Affairs & EDIC)?

Advies

Hoe organiseer je de randvoorwaarden voor digitalisering en datadelen in de fase van idee- en visievorming?

- Zet verder in op het inzichtelijk maken van data beschikbaarheid ('discovery') - (dit past ook in de doelstelling van het NTM/NDW).
- Focus ook op modaliteiten waar nog beperkt data beschikbaar is (bijvoorbeeld fiets).
- Verbind de silo's: koppel mobiliteit aan energie, mobiliteit, zorg en overige domeinen.
- Definieer naast KPI's op modaliteit ook brede mobiliteits KPI's.
- Richt intermodale contactpunten in en doorbreek de modale silo's (wegverkeer vs. OV bijvoorbeeld).
- Definieer de daarbij behorende databehoeft (data follows function).
- Start een taskforce om datastandaarden te identificeren, ontwikkelen en promoten om interoperabiliteit tussen modaliteiten en gerelateerde sectoren te waarborgen (bijvoorbeeld infrastructuur voor elektrisch laden of multimodale reisplatform).
- Investeer in data space initiatieven; vergelijkbaar met Franse en Duitse overheid.



EU-regelgeving

Hoe bevorder je digitalisering en datadelen in de uitwerking en aanbesteding?

- Ontwikkel een kader voor data governance dat duidelijke beleidslijnen omvat voor gegevensprivacy, beveiliging en ethisch gebruik. Zet daarbij nationale en EU-regelgeving in. Dit kader moet richtlijnen bieden voor zowel overheids- als private entiteiten over hoe data op een verantwoorde manier te verzamelen, delen en gebruiken. Verbind daarbij met lopende initiatieven, bijvoorbeeld S-OTP, C-POC, en zet in op de EU Data Act en Data Governance Act om sectorregulering te versnellen.
- Ontwikkel een data-trust model waarin ook kwaliteit en uniciteit van data worden bewaakt.
- Maak publieke data beschikbaar voor marktpartijen.
- Definieer brede mobiliteits KPI's en definieer de databehoeft (data follows function).
- Om de veranderende rol tussen overheid en markt te verkennen en te geleiden, zou een Datadienst voor Ondernemend Nederland (DVO, naar analogie van RVO) kunnen worden ingericht.
- Stel vast wie er stuurt op basis waarvan en gericht op welke uitkomst.

Data & digitalisering: aandachtspunten

Datagedreven innovatie

- Data als bundelingsinstrument.
- Onderscheid functionele (meer)waarde(n) van datagebruik: value case en/of business case?
- Ontwikkeling datatrustmodel.
- Vertrouwen.
- Stimulerende rol overheid: Topsector (datagedreven) mobiliteit.

Netwerksamenwerking

- Betere inbedding digitale technologieën in samenleving.
- Aanvullende regulering > generieke architectuur.
- Grensoverschrijdende connectiviteit.
- Educatie en bewustwording.

Veranderende rol overheid-markt door groeiende datamacht

- Geen datamacht, maar doelgerichte, functionele actie en regie.
- Verdeling verantwoordelijkheden tussen overheden en bedrijfsleven t.a.v. managen (veiligheids)risico's bij gebruik (klant)data.

Dataplatform

- Dataplatform voor mobiliteit.
- Standaard voor waarborgen bruikbaarheid en de toegankelijkheid.
- Noodzaak data-architectuur voor geïntegreerd mobiliteitssysteem, voorwaarden:
 - Gezamenlijke identificatie 'witte vlekken' in databeschikbaarheid en 'inkleuring' daarvan;
 - Kwaliteit van databeheer.

Algemeen

Voor databeschikbaarheid en - discovery is nog een wereld te winnen. Zet in op het verder inzichtelijk maken en focus ook op modaliteiten waar nog beperkt data beschikbaar is (bijvoorbeeld fiets). Verbind de silo's energie, mobiliteit en zorg. Definieer naast KPI's op modaliteit ook brede mobiliteits-KPI's.

Start een taskforce om datastandaarden te identificeren, ontwikkelen en promoten om interoperabiliteit tussen modaliteiten en gerelateerde sectoren te waarborgen (bijvoorbeeld infrastructuur voor elektrisch laden of een multimodaal reisplatform).

Met het oog op uitwerking en aanbesteding van digitalisering en datadelen: ontwikkel een kader voor data governance dat duidelijke beleidslijnen omvat voor privacy, beveiliging en ethisch gebruik van gegevens.

Zet daarbij nationale en EU-regelgeving in.

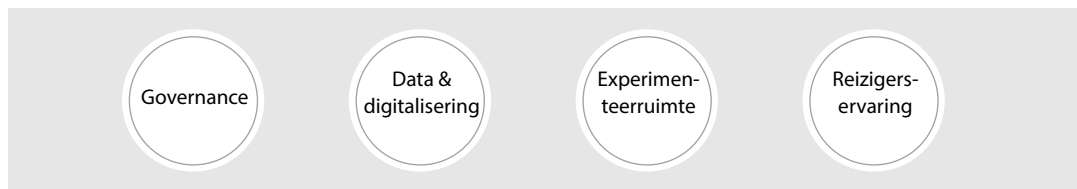
Ontwikkel een data-trust model waarin ook kwaliteit en uniciteit van data worden bewaakt.

Om de veranderende rol tussen overheid en markt te verkennen en te geleiden, kan een Datadienst voor Ondernemend Nederland (DVO, naar analogie van RVO) worden ingericht.

Op naar een gezamenlijk vervolg

Beste Kees,

Met veel plezier en betrokkenheid hebben wij de handschoen opgepakt die jij voor ons wierp. Met de Mobiliteitsvisie 2050 heeft lenW een stevig beleidskader neergezet voor iets waar wij ons gezamenlijk voor willen inzetten. Dat willen we graag doen aan de hand van de vier genoemde thema's:



Want:

- 1 Zonder *good governance* geen gezamenlijke beweging in de gewenste richting.
- 2 Meer aandacht voor *data en digitale innovaties* - waarbij we niet alleen de mogelijkheden, maar ook de potentiële gevaren van gebruik van data in kaart brengen - betekent nieuwe bedrijvigheid en nieuwe toepassingsmogelijkheden.
- 3 *Experimenteer- en leerruimte* zijn een voorwaarde voor de uiteindelijke toepassing en schaalbaarheid.
- 4 Het zijn uiteindelijk de *reizigers* die het mobiliteitssysteem *ervaren*, dus het meenemen van hun perspectief is essentieel.

We hebben vier thema's benoemd en twee daarvan uitgewerkt in een advies voor de middellange termijn, maar dat betekent niet dat we de thema's los van elkaar zien. Alleen al tussen data en governance zitten veel raakvlakken. We moeten oog hebben voor die kruisverbanden en de verbindingen versterken waar het kan. En dat moeten we vooral gezamenlijk doen; publieke en private samenwerking vindt steeds meer plaats in netwerken waarin iedereen met iedereen is verbonden. Wie heeft dan welke rol en verantwoordelijkheid in zo'n samenwerking? Hoe zorgen we ervoor dat alle netwerkinitiatieven die er op dit moment lopen op elkaar worden afgestemd?

Connekt is een plek waar veel lijnen samenkomen. Waar publieke, private en kennispartijen elkaar ontmoeten, leren kennen en in vertrouwen samenwerken aan belangenoverstijgende doelen, zoals de Mobiliteitsvisie verwoordt. Het bereiken van die doelen is een complexe opgave. De kracht van verbinding is de sleutel. Die kracht kunnen wij gezamenlijk aanboren, via ons lidmaatschap van Connekt. In lijn met het advies dat nu voor je ligt, zijn we van harte bereid onze inzet te continueren. Dat willen we doen door onze krachten te bundelen in een Connekt Response Team, waar jij, als mede-lid van Connekt, een beroep op kunt doen.

Wij zien uit naar een vruchtbare uitwisseling van vragen en *responses* op onze gezamenlijke weg naar 2050.

De leden van Connekt





