

# Blijft het ieder voor zich of werken wij als Rijk, gemeenten, provincie en markt samen naar een duurzame, leefbare regio?

Hoe komen we van de 'ja, maar' tot de 'ja, en'?

## Samenvatting

Het Regionale Data Team Midden-Nederland - samen met het Rijk, gemeente Utrecht en marktpartij - roepen gezamenlijk op een oer Hollandse polderdiscussie te voeren over wat ervoor nodig is om als één keten te komen tot mobiliteitsdata die het data gedreven werken en de mobiliteitstransitie ondersteunen. Iedere regio heeft zijn eigen Regionaal Data Team, die wegbeheerders ondersteunt bij het uitvoeren van opgave en bij de transitie richting data gedreven werken. De doelstelling van de digitaliseringsopgave is om voor eind 2023 vijftien mobiliteitsdata items ('Data Top 15') in heel Nederland met 90% actuele beschikbaarheid en met de juiste kwaliteit digitaal te ontsluiten. Daarmee zorgen we voor betere beleidsadviezen, effectiever en efficiënter verkeers- en assetmanagement en betere reis- en routeinformatie voor reizigers. Maar eerst moeten we zorgen dat de data door wegbeheerders ook daadwerkelijk betrouwbaar en digitaal ontsloten wordt: hoe komen we van de 'ja, maar...' tot de 'ja, én...'.

Digitalisering overheden is het landelijke programma om samen met alle regio's ervoor te zorgen dat onze mobiliteitsdata op orde komt. Dit vraagt om het betrekken van wegbeheerders, het intensiveren van de samenwerking in de regio op het gebied van digitalisering en het gezamenlijk ontsluiten van de data items. In het BO MIRT 2019 zijn landelijk afspraken tussen Rijk en regio over de Digitaliseringsopgave bekrachtigd. Hoe creëren we commitment van de kleinere wegbeheerders die niet altijd direct betrokken zijn bij de afspraken tussen Rijk en regio?

Als het zo veel oplevert waarom hebben we dit dan niet eerder gedaan? Dat we nog niet zover zijn, ligt niet aan de techniek of behoefte. We zijn het ook samen eens over de noodzaak. Iedere verkeerskundige, beheerder of mobiliteitsspecialist heeft genoeg voorbeelden die beter kunnen als hij of zij zou beschikken over de juiste en kwalitatieve data: Hoe zet ik efficiënt en snel bestuurlijke wensen om naar realiteit op straat? Hoe weet ik nu of dat wat ik doe wel het gevraagde effect heeft? Hoe meet ik nu of onze inwoners tevreden zijn over wat wij op straat realiseren?

## Waar gaat het over?

De doelstelling van de digitaliseringsopgave is om voor eind 2023 vijftien mobiliteitsdata items ('Data Top 15') in heel Nederland met 90% actuele beschikbaarheid en met de juiste kwaliteit digitaal te ontsluiten. Niet als einddoel maar als startpunt; als aanjager van het data gedreven werken en de mobiliteitstransitie. Dát is de digitaliseringsopgave in een notendop. Alle Nederlandse regio's gaan met deze opgave aan de slag en alle wegbeheerders doen mee. Dat is het doel.

In het BO MIRT 2019 zijn landelijk afspraken tussen Rijk en regio over de Digitaliseringsopgave van Mobiliteitsdata (Data Top 15) bekrachtigd. Alle regio's zijn aangehaakt en betrokken in het Landelijk Data Keten Overleg en in werkgroepen. Iedere regio heeft zijn eigen Regionaal Data Team, die wegbeheerders ondersteunt bij het uitvoeren van de opgave en bij de transitie

richting data gedreven werken. Wegbeheerders zijn uiteindelijk zelf verantwoordelijk voor het digitaliseren van de data items en hun interne organisatie daarvan.

Er is behoorlijk wat werk aan de winkel. Zowel op het vlak van het betrekken van de wegbeheerders, het intensiveren van de samenwerking in de regio op het gebied van digitalisering en het ontsluiten van de data items. Maar hoe zorg je ervoor dat je wegbeheerders meekrijgt en ook zelf hun data gaan gebruiken?

## Als het zo veel oplevert waarom hebben we dit dan niet eerder gedaan?

Dat we nog niet zover zijn, ligt niet aan de techniek of aan de behoefte. Beide zijn ruimschoots voorhanden. We zijn het ook samen eens over de noodzaak. Iedere verkeerskundige, beheerder of mobiliteitsspecialist heeft genoeg voorbeelden die hij of zij zou willen verbeteren: Hoe zet ik efficiënt en snel bestuurlijke wensen om naar realiteit op straat? Hoe weet ik nu of dat wat ik doe wel het gevraagde effect heeft? Hoe meet ik nu of onze inwoners tevreden zijn over wat wij op straat realiseren? Hoe maak ik succes zichtbaar voor mijn bestuurder?

In dit discussiepaper leggen we 4 herkenbare ja-maar-en voor in de opgave. Hierover gaan we graag met u in gesprek tijdens de werksessie.

## Ja, maar ik heb niet genoeg tijd....?

Het succes van de opgave valt en staat met het omarmen van de veranderopgave. Niet meer kijken vanuit hoe het vroeger ging maar uitgaan van de kansen die het heden biedt en zorgen dat je klaar bent voor de toekomst. Door data te ontsluiten, digitaal beschikbaar te stellen, te verrijken, te gebruiken en te delen ontstaat die kans. Dit vergt wel eerst een behoorlijke inspanning aan de kant van de wegbeheerders. Tijd die al schaars is door het vele (overleg-?) werk wat op de mensen afkomt en zich steeds maar uitbreidt. En dan nu nog iets erbij. Dit gaat, in ieder geval nu, juist meer tijd kosten. Vaak gehoorde kreten: En hoe ga ik dit alles doen? Ik heb al nergens tijd voor en dan wordt mij ook nog gevraagd om mee te werken om data op

orde te gaan krijgen. Dit onderwerp heeft in onze gemeente geen prioriteit. Kost mij veel tijd en levert mij niets op. Of toch wel? Als je niet oppast schieten de ja-maren je om de oren. Immers gaat het toch ook goed zoals het nu gaat, en zo gaat het al jaren. Waarom zouden we iets anders doen dan we altijd deden? Maar ook: hoe kunnen we dit zo efficiënt en gestandaardiseerd mogelijk maken?

## Ja, maar wie betaalt dat dan....?

Financiële middelen zijn vaak de bottleneck in dit soort trajecten. Zo ook hier. Al moeten we eerlijk bekennen dat op bestuurlijk niveau, zowel landelijk, regionaal als lokaal, de opgave kan rekenen op draagvlak en financiële middelen. Het grotere plaatje wordt in ieder geval gezien en omarmt. En via de cofinanciering die het Rijk voor de aankomende jaren beschikbaar stelt zou je een heel eind moeten kunnen komen. Maar hoe creëren we daarmee ook commitment van de kleinere wegbeheerders die niet altijd direct betrokken zijn bij de afspraken tussen Rijk en regio? Moeten die ook bijdragen wetende dat de budgetten, mede door Covid-19, krap kunnen zijn. Voelen zij zich ook betrokken en eigenaar van de gemaakte afspraken als zij niet financieel bijdragen? En hoe borgen we die financiële middelen structureel voor de langere termijn?

## Voorbeelden



**SNUFFELFIETS**

*Wat begon als het Snuffelfets-project is geëvolueerd en opgegaan in een breder platform 'Heel Utrecht Meet'. In de experimentfase van snuffelfets werd maar liefst 750.000 kilometer gefietst. Dat heeft 20 gigabyte aan luchtkwaliteits- en fetsgedragsgegevens opgeleverd wat zeer waardevolle informatie opleverde voor beleid.*

*Bron: snuffelfiets.nl*



*Proeven met het prioriteit verlenen op kruispunten (iVRIs) aan nood- en hulpdiensten: iedere seconde telt immers. Voorrang voor logistieke bedrijven op sommige plekken om onnodige uitstoot te vermijden*



*Actuele brugopeningen weergeven aan gebruikers van ons wegen netwerk zodat verkeer niet onnodig hoeft te wachten en daardoor verkeersopstoppingen geeft, zeker binnen onze drukke steden.*

## **Ja, maar wat levert het mij nou eigenlijk op....?**

Ondanks dat er op bestuurlijk niveau vaak voldoende draagvlak is voor de toegevoegde waarde van digitalisering aan de mobiliteitstransitie werkt dit op de werkvloer niet altijd door. Uitdaging die zich daarbij voordoet, is dat de digitaliseringsopgave veel omvattend is; een enkel goed uitgewerkt voorbeeld voldoet simpelweg niet. Voor verschillende vakgebieden moet de toegevoegde waarde in beeld gebracht worden. Per gemeente of provincie zal het verhaal op verschillende wijze aan meerdere adviseurs verteld moeten worden, te starten met disciplines als wegbeheer, parkeren, verkeersmanagement, verkeerslichten, verkeerskunde, assetmanagement en verkeersontwerp. Zowel aan beleidsmakers als aan beheerders. Hoe kunnen we de 'what is in it for me' voor al deze disciplines nu goed duiden zonder een bibliotheek aan maatwerk op te leveren?

## **Ja, maar is er wel samenwerking in de keten....?**

Wat is de keten hier? Moeten we niet spreken over meerdere dataketens, ook binnen de overheden? Een voor elk data item? En moeten we niet het onderscheid maken tussen wat er landelijk wordt georganiseerd door partijen als NDW, NPR en RDW? Wat is de rol van het Rijk en de regio's hier eigenlijk in en wat betekent dat op lokaal niveau voor een gemeente: wat heb ik daaraan? Waar kan een gemeente aankloppen wanneer zij bijv. een aantal statische fietstelpunten landelijk wil ontsluiten, floaing bike data zoekt t.b.v. beleidsontwikkeling, of wat moet die wegbeheerder die een gedetailleerd lijstje van wegwerkzaamheden in Excel bijhoudt en alleen de regionaal belangrijke projecten in Melvin of LTC zet? Komt de brandweerauto dan alsnog vast te zitten? We zien nog veel het werken op eilandjes, opnieuw het wiel uitvinden en gebrek aan gezamenlijk oppakken van issues waar iedereen tegen aan loopt. Hoe gaan we dit nu anders organiseren? Hoe gaan we, op meer dan de digitale wijze, echt samenwerken in de keten? Waar ligt nu eigenlijk de regie en welke verantwoordelijkheden moet iedere individuele schakel zelf invullen?