



Innovaties binnen het BBP – achtergrond rapport

Wouter Slob, Jan-Willem Grotenhuis
23-06-2025

Motie beantwoording M24-28
Visie Innovaties Mobiliteit

Introductie

Door VOLT, GroenLinks en VVD is motie 24-28 ingediend: “met visie meer focus: innovaties binnen het Bereikbaarheidsprogramma”. In de motie wordt het college verzocht:

- I. Een visie op de rol van innovaties binnen het bereikbaarheidsprogramma op te stellen, waarmee de focus en meerwaarde van de inzet van PU duidelijk wordt;
- II. Daarbij rekening houdende met kansen en (subsidie)programma's binnen het Rijk en Europa;
- III. Deze visie op te stellen ter ondersteuning van de uitwerking van de uitvoeringsprogramma's en PS middels een dialoogsessie hierbij te betrekken.

In het Bereikbaarheidsprogramma is daarom ook opgenomen in paragraaf 5.5: “We stellen een kader op voor innovaties om gericht te kunnen inspelen op de thema's die de meeste kansen bieden voor ons beleid”.

Innovatie

Over innovatie is en wordt veel geschreven. Het is een proces waar tal van actoren bij betrokken zijn om een product, proces of dienst te verbeteren of te vernieuwen zodat het waarde toevoegt. In de oorspronkelijke definities van innovatie ging dat met name over economische waarde, met name voor een bedrijf. Tegenwoordig wordt innovatie ook vaak ingezet als vergroter van maatschappelijke waarde. Deze waarde is met name voor publieke actoren, zoals de provincie Utrecht van groot belang.

Specifiek voor de provincie Utrecht wordt in het beleidskader Regionale Innovatiekracht het volgende belang beschreven: *“Innovatie draagt bij aan het verdienvermogen van de provincie Utrecht op langere termijn. Het zorgt niet alleen voor nieuwe producten en diensten, maar draagt met verbeterde productiemethoden en organisatievormen ook bij aan een hogere arbeidsproductiviteit in de regio. Een inzet op innovatie op dit moment zorgt daarmee voor werkgelegenheid en inkomen in de toekomst. Tegelijkertijd is innovatie een aanjager van maatschappelijke transities waar de provincie Utrecht voor staat; denk aan digitalisering, kunstmatige intelligentie, de gezondheidstransitie en de transitie naar een circulaire economie. Niet voor niets vormen de drie ecosystemen Life Sciences & Health, Earth Valley en New Digital Society voor de provincie Utrecht het vertrekpunt van het economisch beleid. Hier ligt de economische kracht van de regio; gezondheid en welzijn, duurzaamheid en informatie, communicatie en digitalisering. Een inzet op innovatie verhoogt de kans dat er oplossingen worden gevonden voor de maatschappelijke opgaven waar we als provincie Utrecht voor staan. – Beleidskader Regionale Innovatiekracht*

Innovatie kan vanuit verschillende actoren ontstaan en kan dus diverse doelen dienen (voor verschillende stakeholders). Met name bedrijven en startups zijn belangrijk voor het (door)ontwikkelen van nieuwe technologieën en concepten die we als provincie toe kunnen passen in onze werkzaamheden. Denk hierbij bijvoorbeeld aan intelligente verkeerslichten. Maar ook vanuit inwoners kan er een bijdrage geleverd worden aan innovaties. Denk bijvoorbeeld aan het ondersteunen bij data-verzameling en samenwerking, zoals bij de snuffelfiets en Telraam. De provincie Utrecht heeft diverse netwerken waarin er met verschillende actoren (al dan niet bewust)

wordt gewerkt aan innovaties. Bijvoorbeeld op landelijk niveau binnen de innovatie topsectoren. Dit zijn sectoren waarin Nederland internationaal uitblinkt. Zo werken we als provincie Utrecht samen met de topsector Logistiek.

In 2024 is het [Beleidskader Regionale Innovatiekracht](#) vastgesteld door Provinciale Staten. Dit kader heeft een bredere scope dan dit rapport en richt zich niet op een enkel domein. In algemene zin stelt het kader dat ingrijpen bij innovatie door de provincie vanuit drie uitgangspunten gebeurt:

- 1. Er moet sprake zijn van een probleem dat zonder ingrijpen van de provincie Utrecht niet of niet tijdig wordt opgelost (economische rechtvaardiging);*
- 2. De inzet van de provincie Utrecht moet de grootst mogelijke impact teweegbrengen (doeltreffendheid); en*
- 3. Het saldo van maatschappelijke baten en kosten met ingrijpen van de provincie Utrecht moet hoger dan zijn wanneer de provincie Utrecht niet ingrijpt (doelmatigheid).*

Daarbij moet het ingrijpen 'economisch gerechtvaardigd' zijn. Dit is het geval als er een probleem in de regio bestaat in de vorm van falen: Marktfalen, Systeemfalen en/of transitiefalen. Deze zijn dus terug te lezen in het beleidskader regionale innovatiekracht en zijn ook gehanteerd bij het verder ontwikkelen van een afweegleidraad voor innovatie binnen mobiliteit. Deze vormen van falen hebben ook een verband met de gereedheidsniveaus (zie verderop).

Innovatie aanjagen

De provincie heeft verschillende manieren om innovaties aan te jagen:

a. Netwerken en samenwerken

Door met bedrijven, kennisinstellingen en inwoners in samenwerking na te denken over – en te werken aan - de toekomst van mobiliteit, ontstaan er ideeën en een gezamenlijke visie op wat belangrijk is om de gevraagde transities te doorlopen. Op deze manier inspireren we elkaar.

b. Innovatief aanbesteden

Wat er vaak genoemd wordt door bedrijven, zo leren we uit de samenwerkingen met de ROM, is dat de publieke sector in de manier van aanbesteden en de processen die daarbij komen kijken te weinig rekening houdt met startups en MKB die met innovatieve oplossingen komen. Aanbestedingen zijn daarbij vaak gericht op bekende, bewezen oplossingen, is de houding van 'de overheid' vaak risico-avers, durft 'de markt' niet altijd zelf de risico's te dragen, en is er na een pilot vaak onvoldoende opschalingspotentieel. Door deze aanbestedingsprocedures (gedeeltelijk) te herzien, of met innovatieve bedrijven samen te werken buiten de standaard aanbestedingsprocedures om (uiteraard binnen de kaders van de wet) ontstaat er meer ruimte voor innovatieve aanbestedingen.

c. Interne innovatie

Door vernieuwende samenwerkingsvormen en kennisontwikkeling binnen onze eigen organisatie/domein ontstaat er ruimte voor het ontwikkelen en toepassen van vernieuwende ideeën.

d. Financiering innovaties

De provincie kan bedrijven en met name startups - die dat nodig hebben - financieel ondersteunen om innovaties te helpen ontwikkelen. Hiervoor heeft BMC in opdracht van de provincie een *position paper* geschreven. Daarin worden diverse manieren beschreven waarop de provincie innovatie op financieel gebied kan aanjagen. Hierbij gaat het dus niet alleen om subsidies, maar ook over fondsen, inkoop en aanbesteden, maatschappelijke financiering, leningen, 'social impactbonds' en vouchers. Een duidelijk beeld van de mogelijkheden die de provincie heeft op dit gebied helpt bij het bepalen van kansrijke innovatieprojecten – *Position Paper Prikkel om innovatie te stimuleren, september 2024*

Daarnaast heeft de provincie de mogelijkheid om bedrijven op weg te helpen door de rol van 'launching customer' in te nemen. Hiermee haalt de Provincie (financiële) risico's weg bij de markt, en heeft de provincie de mogelijkheid om te experimenteren en daarmee invloed op de ontwikkeling van innovaties. Daarbij moet de Provincie ook een standpunt innemen over intellectueel eigendom en openheid van het product of de dienst.

Innovatiecategorieën

Tot slot is het goed om te benoemen dat innovatie in veel verschillende vormen bestaat. Het innovatieprogramma gezonde leefomgeving binnen de provincie Utrecht hanteert de volgende categorieën:

1. Productinnovatie (toepassing van een vernieuwende oplossing binnen een project die leidt tot publieke meerwaarde)
2. Beleidsinnovatie (toepassing van een vernieuwende oplossing binnen een project die leidt tot effectiever of efficiënter beleid)
3. Organisatie-innovatie (toepassing van een vernieuwende oplossing/werkwijze die leidt tot een effectievere interne organisatie)
4. Samenwerking-innovatie (een vernieuwende manier van samenwerken, in vorm of in samenstelling van de samenwerking, die leidt tot publieke meerwaarde)

Daarnaast wordt er in de literatuur rondom transitie en innovaties gesproken over radicale of incrementele innovaties. Een incrementele innovatie is een relatief kleine verandering of verbetering op een bestaand concept of proces. Een radicale innovatie is juist heel ontwrichtend van aard en vraagt om een systeemverandering om te slagen. Het is goed om hier onderscheid in te maken aangezien de mate van radicaliteit in een innovatie vaak samenhangt met de mogelijkheid om de innovatie te sturen vanuit de overheid of de markt.

Innovatie gereedheidsniveaus (*readiness levels*)

Bij het beoordelen of innovaties en innovatieprojecten kansrijk zijn om op in te zetten als provincie, kunnen de vier verschillende gereedheidsniveaus (*readiness levels*) helpen. Het technologisch gereedheidsniveau is het meest bekend. Hieronder worden de vier niveaus verder toegelicht.

(bron: DSIH 2024):

1. Technologisch gereedheidsniveau (*Technological Readiness Levels (TRL)*): De TRL's geven de mate van ontwikkeling van een technologie aan (beoogde innovatieve oplossing), waarbij TRL 1 staat voor technologie aan het begin van de ontwikkeling en TRL 9 voor technologie die technisch en commercieel gereed is.
2. Maatschappelijk gereedheidsniveau (*Societal Readiness Levels (SRL)*): De SRL's geven de mate van adoptie van de 'oplossing' (lees: technologie, product, proces of interventie) in de maatschappij aan. Hierbij gaat het over de maatschappelijke acceptatie van de beoogde/gekozen 'oplossing'.
3. Gemeenschappelijk gereedheidsniveau (*Community Readiness Levels (CRL)*): "Iedereen die betrokken is bij het ontwikkelen en implementeren van de oplossing zelf", dus denk aan de organisatie, de community/ecosysteem en het samenwerkingsverband/consortium.
4. Institutioneel gereedheidsniveau (*Legal/Institutional Readiness Levels (LRL)*): De LRL's geven de mate van juridische/institutionele haalbaarheid om innovaties door te voeren. In hoeverre zijn bestaande wet -en regelgeving en bestaande instituties beperkend of stimulerend voor innovaties? In hoeverre vereisen innovaties nieuwe wet -en regelgeving of nieuwe instituties?

Visie rond innovaties: richting een afweegleidraad

Dit rapport geeft een inzicht in wat de provincie allemaal doet op het gebied van innovaties in het mobiliteitsdomein, met welke actoren en binnen welke verbanden er wordt samengewerkt, en waar de kansen liggen om dit te versterken. Middels een ambtelijke feedback-ronde en een dialoogsessie met Provinciale Staten is dit verder uitgewerkt naar een afweegleidraad die helpt bij het afwegen en focusbepaling t.b.v. de inzet van de provincie Utrecht op innovatieprojecten en subsidiekansen bij het Rijk en de EU.

Het ontwikkelen van een visie/leidraad voor innovatiekansen is niet eenvoudig. Want welke innovaties dragen nu daadwerkelijk bij aan de gewenste doelen? Omdat innovatie een onzeker proces is dat vooraf niet altijd eenvoudig te bepalen. Daarvoor is een analyse nodig naar welke doelen er behaald dienen te worden waar de middelen die we nu hebben als provincie, zoals producten, werkprocessen of samenwerkingen niet het juiste effect behalen. In dat geval is er innovatie nodig. Vervolgens moet de vraag gesteld worden wat voor innovatie benodigd is. Dit is ook geen rechtlijnig vraagstuk, omdat er zoveel verschillende vormen van innovatie bestaan. Dit spectrum is breed: van een technologische vernieuwing tot een andere beleidsaanpak of zelfs de vernieuwing van een compleet systeem, zoals bijvoorbeeld de transitie naar publieke mobiliteit. Afhankelijk van de rol die je kiest als provincie, kan het werken aan innovaties arbeidsintensief zijn en risico's meedragen,

omdat het om werkzaamheden en processen zijn nog weinig voorbeelden voor bestaan en de gevraagde ervaring nog ontwikkeld moet worden. Dit betekent ook dat er dus een grote kans bestaat dat een innovatieproces mislukt, of een andere uitkomst genereert dan van tevoren beoogd was. Een gedegen analyse vooraf is daarom essentieel. Deze analyse is als werkwijze geconcretiseerd in de afweegleidraad: Innovaties binnen het BBP.

Innovatie binnen domein MOB

Dit hoofdstuk zoomt specifiek in op wat er al gebeurt binnen het domein op het gebied van innovatie.

Innovatie en de mobiliteitstransitie

Een van de beoogde effecten van deze motie is een duidelijke visie te creëren op de rol van innovaties binnen de mobiliteitstransitie en het BBP. Binnen het BBP wordt de mobiliteitstransitie als volgt beschreven:

"We kiezen daarom voor een mobiliteitstransitie naar gezonde en duurzame vervoerswijzen, ander reisgedrag (bijvoorbeeld een ander reismoment of thuiswerken) en op een ander schaalniveau. Een goede bereikbaarheid van voorzieningen en de veiligheid van de verkeersdeelnemers zijn daarbij van groot belang. (...) De mobiliteitstransitie draait om het anders invullen van verkeer en vervoer door de overstap van de auto als belangrijkste vervoermiddel naar schonere en toegankelijke alternatieven aantrekkelijk te maken. In deze transitie is meer ruimte voor fietsen, lopen, openbaar vervoer en deelmobiliteit. Daarnaast benutten we de bestaande capaciteit van de weg en het openbaar vervoer beter."

Het gaat hier dus duidelijk om een andere manier van het faciliteren van mobiliteit, waarbij we reizigers in de provincie helpen om duurzame keuzen te maken in hun reisgedrag. Hiervoor is het goed om te benoemen dat het bij innovatie en transitie altijd om twee dingen gaat: Enerzijds het ondersteunen van nieuwe technologie en processen die deze verandering mogelijk maken (innovatie), maar ook anderzijds het stoppen of zelfs afbreken van wat we in het 'oude systeem' doen (exnovatie). Daarbij moeten we onszelf als provincie de vraag stellen welke processen niet duurzaam zijn – en daarmee niet passen bij het mobiliteitssysteem van de toekomst – en waar we dus mee moeten stoppen. Eerlijkheid gebiedt te zeggen dat we daar als provincie niet altijd goed in zijn. Omdat deze motie specifiek is aangenomen op het onderwerp innovatie zal daar nu niet verder op ingegaan worden, maar bij het denken aan innovatie en de mobiliteitstransitie is het goed om er bewust te zijn dat het streven naar innovatie en vernieuwing (vrijwel) altijd ten koste gaat van iets anders.

Gezonde en veilige Mobiliteit

Op het gebied van mobiliteitsmanagement wordt er aandacht gegeven aan innovaties zoals deelmobiliteit en MaaS. In de samenwerking met Goedopweg wordt er gewerkt aan de regionale opschaling van deelmobiliteit (met name de elektrische deelfiets), ook buiten de hoogstedelijke gebieden. Deelmobiliteit heeft zich daar nog niet bewezen. De periode 2026-2028 gaat gebruikt worden om hiermee te experimenteren en te onderzoeken welke opschalingsmogelijkheden er zijn. Momenteel zit de provincie Utrecht in een samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Utrecht, Amersfoort en drie MaaS-aanbieders, in de vorm van een living Lab. Vanaf 2025 kunnen we met gerichte experimenten gaan onderzoeken op welke manier we MaaS als technologie kunnen gaan toepassen ten behoeve van onze beleidsdoelen. Op deze manier leren we als provincie en gemeenten ook van elkaar en versterken we de samenwerking.

Wat betreft de fiets is Nederland natuurlijk koploper als we het hebben over de fietsinfrastructuur en hoeveel er gefietst wordt. Toch hebben we hoge ambities als het op fietsen, gedrag en veiligheid

aankomt, ook op het gebied van innovatie. Dat wordt concreet in slimme applicaties om fietsen te stimuleren en prettiger te maken. Daarnaast wordt er ook op strategischer niveau nagedacht over de rol van innovatie bij het behalen van de gestelde ambities op het gebied van fiets. Daarvoor is er in 2024 een traject doorlopen samen met het innovatieprogramma gezonde leefomgeving en bureau Bax & Company waarbij er ook nagedacht is over de zachtere kant van innovatie. Denk hierbij aan het ontwikkelen van een nieuw narratief rondom fietsen en een focus op integraal werken en de verbinding met andere programma's en domeinen. Daarnaast wordt er in samenwerking met de Utrecht Bike Community kennis gedeeld en innovatie gestimuleerd met externe partijen.

Publieke Mobiliteit

Het moment om vernieuwingen door te voeren in de manier waarop we ons openbaar vervoer aanbieden in de provincie is natuurlijk bij de nieuwe concessie. Daar is bij de concessie die in 2026 in werking zal treden op twee thema's specifieke naar gevraagd. Daarbij hebben we het over (a) zero-emissie openbaar vervoer, vanaf de start van de concessie, en (b) innovatieve manieren om reizigers te benaderen en aandacht te geven aan toegankelijkheid en sociale inclusie. Binnen de concessieperiode zijn er twee herijkingsmomenten toegevoegd om bij te kunnen sturen.

Wat betreft het openbaar vervoer in het algemeen is het lastig om baanbrekende innovaties door te voeren van het ene op het andere moment. Reizigers zijn soms afhankelijk van het openbaar vervoer en verwachten een bepaalde basiskwaliteit. Deze moet je daarom altijd blijven bieden. Innovaties richten zich daarom veelal op de service richting reizigers en de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Een voorbeeld hiervan is 'NaviLens', een technologie waarbij slechtzienden een scan van de omgeving kunnen maken en vervolgens informatie over hun locatie en het openbaar vervoer te horen krijgen.

Zoals genoemd is zero-emissie ook een belangrijk punt waarop geïnnoveerd wordt en dit is ook zo uitgevraagd in de nieuwe concessie. Op dit gebied zijn we internationaal koploper als Nederland. We hebben de ambitie om in 2050 volledig circulair en emissievrij openbaar vervoer aan te bieden.

Tot slot komt er op het gebied van data en openbaar vervoer steeds meer op ons af. Daarbij is een eenvoudig en statisch regelingsplan is niet meer van deze tijd. Om een dynamisch aanbod aan openbaar vervoer aan te kunnen bieden, op basis van real-time data is er nog veel onderzoek en innovatie benodigd.

Infrastructuur en benutten

Wat binnen infrastructuur opvalt is dat er veel geld in omgaat, dit biedt ruimte voor innovatie. Waar onder andere op geïnnoveerd wordt is duurzaamheid, waarbij we onze processen veranderen naar meer circulaire projecten en duurzame materialen. Daarnaast is het door te werken met een raamcontract makkelijker voor aannemers binnen dat contract om innovaties en duurzaamheidszaken door te voeren. Op het gebied van infra en wegen hebben we (net als bij OV) te maken met een 'daily business' die op orde moet zijn, wat de bewegingsvrijheid soms beperkt.

Op dit moment staat er ook een aanbesteding in de markt voor een voorspellend algoritme van asfaltslijtage, waarmee we op een eenvoudige en efficiënte manier de staat van het asfalt op onze wegen kunnen beheren door verschillende databronnen te combineren.

Daarnaast werkt de provincie aan vernieuwende manier van aanbestedingen in infra-projecten waar duurzaamheid en innovatie een prominenter plek krijgen in de selectiecriteria.

Binnen het onderdeel benutten wordt er geïnnoveerd op het gebied van verkeersmanagement, data en samenwerking. Wat betreft verkeer uit zich dat met name in de toepassingen van intelligente verkeerslichten (iVRI's) en andere systemen of (verkeers)modellen die de doorstroming van het verkeer kunnen optimaliseren, of in het kader van de mobiliteitstransitie voorrang kunnen geven aan de 'gewenste' modaliteiten, zoals voetgangers of fietsers. Hiervoor is een multimodaal netwerkkader ontwikkeld dat per situatie afweegt welke modaliteit prioriteit moet krijgen bij verkeerslichten. Een toepassing als Schwung zorgt door middel van vroegtijdige detectie van fietsers dat de doorstroming voor fietsers verbeterd. Collega's die hieraan werken zijn constant bezig met innovatieve manieren om data in te winnen en in te zetten.

Kansen binnen regio, Rijk en EU

Bij innovaties in mobiliteit wordt vaak al snel gedacht aan automatisch rijdende voertuigen, futuristische en innovatieve toepassingen in voertuigensoorten, zelfsturende bussen, slimme apps en diensten die reizigers alle data geven voor hun reiskeuzes, et cetera.

Het is goed om te vermelden dat wij als provincie meedenken over dit soort innovaties. Maar dat doen we niet in ons eentje. Op dit soort thema's werken we altijd samen in provinciaal of landelijk verband. Vaak zijn er op dit soort thema's speciale onderzoeksprogramma's, waar we als overheden gezamenlijk aan bijdragen om zo samen aan kennisontwikkeling te doen.

Hieronder staan een hele lijst met voorbeelden waaraan we in regionaal, interprovinciaal, landelijk of zelfs in Europees verband samenwerken. De lijst is niet uitputtend, maar is bedoeld om inzicht te geven in de brede range van soorten innovaties en vernieuwingen waar we aan samenwerken.

Externe Samenwerkingen (voorbeelden)

- Op het gebied van openbaar vervoer werken we met andere concessieverleners samen in DOVA verband. Vanuit Europese projecten hebben we geleerd dat deze samenwerkingsvorm uitstekend werkt ten opzichte van andere landen. In Nederland weten we elkaar goed te vinden waardoor de kwaliteit van het landelijke netwerk relatief hoog is en de regionale netwerken goed op elkaar aansluiten.
- We werken samen met andere provincies op het gebied van infrastructuur en innovaties binnen het KpBBI (kennisprogramma beheer en bouw infrastructuur).
- Op het gebied van Logistiek zijn we als provincie Utrecht betrokken bij het Logistiek Platform Utrecht (LPU). Het LPU is een samenwerkingsverband dat zich richt op het verbeteren en verduurzamen van logistieke processen in de regio Utrecht. Het platform brengt bedrijven, overheden en kennisinstellingen samen om kennis te delen, innovaties te stimuleren en efficiëntere logistieke oplossingen te realiseren.

- Hub Utrecht Oost is een onafhankelijke, non-profit goederen hub die zich richt op duurzaam en efficiënt goederenvervoer naar het oostelijke deel van Utrecht, met name het Utrecht Science Park en Rijsweerd. Het doel is om het aantal transportbewegingen te verminderen door leveringen te bundelen en deze met elektrische voertuigen te bezorgen, wat bijdraagt aan CO₂-reductie en minder verkeer tijdens de spits. Het initiatief is een samenwerking tussen de provincie Utrecht, de Universiteit Utrecht en de Hogeschool Utrecht.
- De provincie Utrecht is ook betrokken bij de Utrecht Bike Community (UBC). Dit is een netwerk dat professionals, bedrijven en organisaties samenbrengt die actief zijn op het gebied van fietsen en fietsinfrastructuur in de regio Utrecht. Het doel van de community is om kennisdeling, samenwerking en innovatie te stimuleren om de fietsambities van de regio Utrecht te realiseren.
- Het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) is een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) dat tot doel heeft de uitwisseling en het gebruik van mobiliteitsdata in Nederland te verbeteren. Door samenwerking tussen publieke en private partijen binnen dit stelsel wordt gestreefd naar een efficiënter, veiliger en duurzamer mobiliteitssysteem. De provincie Utrecht is hier actief bij betrokken. Hier wordt ook samengewerkt met Europa, aangezien veel datarichtlijnen zoals RTTI/ITS-richtlijnen op Europees niveau ontwikkeld worden.

Rom Utrecht Region

De ROM Utrecht Region (Regionale Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht Region) is een organisatie die zich richt op het stimuleren van economische groei en innovatie in de regio Utrecht. De ROM helpt bedrijven en organisaties bij het realiseren van duurzame groei door financiering, ondersteuning bij internationale expansie, en het creëren van samenwerkingen tussen bedrijven, overheden, kennisinstellingen en maatschappelijke organisaties. De ROM werkt vanuit drie ecosystemen, waarvan Earth Valley de meeste raakvlakken met het domein mobiliteit heeft. Earth Valley richt zich op de regio Utrecht-Amersfoort en wil deze positioneren als wereldwijd koploper op het gebied van duurzame leefomgeving, woningbouw, mobiliteit, Klimaatadaptatie en energietransitie.

Vanuit de provincie wordt er veel samengewerkt met de ROM. Zo is er vanuit het programma slimme mobiliteit gewerkt aan een innovatie-roadmap binnen het Earth Valley ecosysteem. Hiermee heeft de ROM zijn netwerk kunnen uitbreiden met bedrijven en organisaties in de mobiliteitssector en heeft de ROM een toekomstbeeld op het gebied van (slimme) mobiliteit kunnen formuleren. Deze roadmap richt zich onder andere op data en digitalisering, gezonde en actieve mobiliteit, en logistiek. Hiermee heeft de provincie samenwerking en innovatie gestimuleerd, maar er zijn (nog) geen concrete innovatieprojecten voor de provincie uit naar voren gekomen.

Buiten het mobiliteitsdomein hebben we binnen de provincie Utrecht ook een innovatieprogramma gezonde leefomgeving. Ook zij werken veel samen met de ROM. Uit deze samenwerking is het U-Forward platform ontstaan. Dit is een open innovatieplatform waarop ondernemers en startups worden gekoppeld aan maatschappelijke uitdagingen en projecten binnen de regio Utrecht. De provincie heeft al diverse *challenges* gedaan, maar nog niet op het gebied van mobiliteit.

Europa

Binnen Europa zijn er diverse mogelijkheden voor (project)financiering. De meeste bekende en gebruikte zijn Interreg projecten en Horizon calls. De provincie participeert in diverse Europese projecten en samenwerkingen:

- Het eBussed-project was een Europees Interreg-initiatief dat de overgang naar emissievrij busvervoer in verschillende regio's ondersteunt. Dit project liep van 2019-2023. De provincie Utrecht neemt actief deel aan dit project, met als doel het openbaar vervoer duurzamer en efficiënter te maken.
- ShareDiMobiHub (Shared and Digital Mobility Hubs) is een Interreg North Sea Region project dat zich richt op de opschaling en digitalisering van deelmobiliteitshubs in stedelijk en semi-stedelijk gebied. De partners bestaan uit diverse overheden, kennisinstellingen en netwerkorganisaties uit Nederland, België, Duitsland, Denemarken en Noorwegen. De provincie Utrecht is lead partner in dit project. Het project loopt van 2022-2025. In september 2025 wordt er een 'final conference' in Utrecht georganiseerd waar alle resultaten gedeeld worden.
- LIFE New HYTS is een project gesubsidieerd vanuit Europa. Het project wil de juiste voorwaarden scheppen voor een snelle introductie van op groene waterstof rijdende zware bedrijfsvoertuigen. Het project wordt uitgevoerd door KWR Water Research Institute, provincie Utrecht, Hysolar, Stamhuis en Jos Scholman Beheer B.V.
- Tot slot zijn we als provincie Utrecht lid van POLIS. POLIS is een toonaangevend netwerk van Europese steden en regio's die samenwerken om innovatieve technologieën en beleidsmaatregelen voor lokaal transport te ontwikkelen. POLIS is ook een van de partners in het ShareDiMobiHub-project. Eind november 2025 is de jaarlijkse Europese POLIS conferentie in Utrecht, georganiseerd door de gemeente Utrecht. Dit biedt een mooie kans om gemeente Utrecht te ondersteunen bij de organisatie van de conferentie en daarbij onze internationale connecties te versterken.

Er zijn verschillende Europese subsidieprogramma's die mogelijk kansen bieden voor innovatieprojecten binnen het bereikbaarheidsprogramma. De meest relevante zijn:

Interreg-programma's: Interreg Noordzee, Interreg Europe en Interreg Noordwest-Europa. Deze programma's bieden financiering voor grensoverschrijdende en interregionale samenwerking. De budgetten voor deze programma's zijn zo goed als op. Nieuwe middelen worden per 2027 verwacht.

Horizon Europe: Het belangrijkste EU-programma voor onderzoek en innovatie, waar mobiliteit en digitalisering onderdeel van uitmaken.

Digital Europe: Gericht op digitale transformatie, wat ook kansen kan bieden voor innovatieve mobiliteitsprojecten.

Connecting Europe Facility (CEF) Transport: Vooral geschikt voor grootschalige infrastructuurprojecten.

Kansen voor West: Gericht op regionale innovatie en economische ontwikkeling.

Interregional Innovation Investments (I3): Ondersteunt samenwerking tussen regio's op innovatieve projecten.

ELENA (European Local Energy Assistance): Met een focus op duurzame mobiliteit en energietransitie.

New European Bauhaus Facility: Gericht op duurzame en innovatieve stedelijke ontwikkeling.

Innovation Fund: Het Innovation Fund is een van 's werelds grootste financieringsprogramma's voor innovatieve koolstofarme technologieën.

LIFE: Programma gericht op milieu- en klimaatgerichte projecten.

Hoewel er veel programma's zijn die potentieel aansluiten bij het bereikbaarheidsprogramma, is het cruciaal om de specifieke voorwaarden van openstaande en toekomstige subsidieoproepen goed te monitoren. De mate waarin een project binnen de kaders van een subsidieprogramma past, hangt namelijk sterk af van de exacte invulling van de call.

Daarnaast kan een heldere visie op de gewenste innovaties in mobiliteit helpen om gericht en strategischer projecten voor Europese subsidies in te dienen. Momenteel wordt er gewerkt aan een EU Uitvoeringsagenda 2025. Hierin worden de Europese lobbydoelen en subsidiekansen per thema – waaronder mobiliteit – geïnventariseerd. De ontwikkeling van deze uitvoeringsagenda gebeurt mede op basis van de werkprogramma's van de Europese Commissie en de analyse hiervan door het Huis van de Nederlandse Provincies.

Nauwere samenwerking met cluster Europa draagt ook bij aan het optimaal benutten van Europese subsidiekansen.

Kansen bij het rijk

Binnen het Rijk, met name vanuit I&W zijn er ook mogelijkheden om enerzijds samen te werken aan innovaties - wat we al doen zoals hierboven beschreven – maar ook financiële stimulering voor innovatieve projecten te krijgen. De financiële bijdragen aan mobiliteit en infrastructuur worden vastgelegd in het BO MIRT. Hoewel dit over het algemeen niet het stimuleren van innovaties als focus heeft, worden er ook afspraken gemaakt over bijvoorbeeld stimuleringsregelingen vanuit I&W. Een voorbeeld hiervan is de Specifieke Uitkering Tijdelijke stimuleringsregeling slim, veilig, doelmatig en duurzaam gebruik van mobiliteitsinfrastructuur 2023–2027, waaruit de provincie Utrecht ook subsidie heeft ontvangen voor de regionale opschaling van deelmobiliteitshubs. Een overzicht van dit soort regelingen kan helpen om kansrijke financieringsmogelijkheden te identificeren.

Een andere mogelijkheid binnen het rijk om innovatieve projecten te starten en samenwerking te stimuleren is Dutch Metropolitan Innovations (DMI)-ecosysteem. Dit is een breder netwerk tussen bedrijven, kennisinstellingen, gemeenten en de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en is mede gefinancierd door het Nationaal Groeifonds. De provincie Utrecht is op dit moment geen deelnemer in het ecosysteem vanwege de focus op gemeenten, maar volgt de ontwikkelingen met belangstelling. Toch plukken we indirect de vruchten van dit netwerk via samenwerkingen met bijvoorbeeld gemeenten Utrecht en Amersfoort, die wel deelnemer zijn in het ecosysteem. Het doel van Dutch Metropolitan Innovations (DMI) is om duurzame en slimme stedelijke ontwikkelingen te bevorderen door gebruik te maken van data,

technologie en samenwerking tussen publieke en private partijen. Het richt zich op maatschappelijke uitdagingen binnen stedelijke gebieden, zoals mobiliteit, woningbouw en het beheer van openbare ruimte.

Andere Rijksprogramma's naast DMI waar innovatie rond mobiliteit en bereikbaarheid wordt gestimuleerd zijn:

- Natuurlijk!Deelmobiliteit: Een landelijk programma dat als doel heeft om de basis leggen om deelmobiliteit een volwaardig en volgroeid onderdeel van het mobiliteitsnetwerk te maken. Goedopweg is participant in dit samenwerkingsprogramma.
- Verantwoorde Invoering Autonoom Vervoer (VIAV): Een samenwerkingsgroep binnen DMI, specifiek gericht op de ontwikkeling en uitrol van autonoom vervoer in Nederland. De provincie is geen deelnemer in dit verband.
- Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM): Landelijk programma rond datastandaarden en digitalisering, nader toegelicht bij 'externe samenwerkingen'.
- Landelijk programma HUBS: Een onlangs gestarte samenwerkingsgroep binnen DMI, gericht op de ketenreis en de flexibele overstap tussen modaliteiten op OV-knooppunten en hubs. Gelet op de ambities beschreven in het Bereikbaarheidsprogramma op het gebied van de mobiliteitstransitie kan dit een interessante samenwerking zijn.