

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	8-1-2019	REFERENTIE	Astrid Weij
ONS NUMMER	81E3B2AA	DOORKIESNUMMER	0621124648
NUMMER PS	2019MME31	E-MAILADRES	Astrid.Weij@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	Toelichting pilots (2 bijlagen)	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Onderwerp Statenbrief: Tweede fase pilots Smart Mobility

Voorgestelde behandeling: Ter Informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Smart Mobility is een verzamelnaam voor alle slimme ontwikkelingen in het mobiliteitssysteem. De inspanning is hierbij gericht op het wegnemen van barrières bij de reizigers voor het gebruik van, en de verdere integratie van, alle modaliteiten. Het betreft ontwikkelingen in dataverwerking (big data), autonome voertuigen, automatisering in verkeers- en mobiliteitsmanagement en nieuwe mobiliteitsdiensten. Vanuit de rol van de provincie als regionaal regisseur, wegbeheerder en concessieverlener voor het openbaar vervoer is Smart Mobility een kans om de mobiliteitsvraag en het aanbod beter op elkaar af te stemmen. Hierdoor ontstaat een betere benutting van het multimodale mobiliteitssysteem.

Aanleiding

In 2019 starten wij een nieuwe pilot, gericht op het experimenteren met 'mobility as a service' (MaaS) in Leidsche Rijn. De ontwikkeling van MaaS wordt in het mobiliteitsdomein gezien als een van de voornaamste veranderingen. Steeds meer wordt mobiliteit een dienst in plaats van bezit, zo soepel mogelijk van A naar B zonder je te bekommeren over verschillende modaliteiten. Barrièrevrij reizen is een term die vaak in deze context gebruikt wordt, de verdergaande integratie van modaliteiten en het toevoegen van nieuwe reismogelijkheden. Samen met de gemeente Utrecht en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat starten wij deze pilot om te leren wat MaaS kan betekenen voor onze bereikbaarheidsopgave maar ook voor ons als concessieverlener. De eerste resultaten worden eind 2019 verwacht. Zie voor een uitgebreide toelichting van deze pilot de tweede bijlage.

Voorgeschiedenis

Vooruitlopend op de vaststelling van het uitvoeringsprogramma Smart Mobility, voorzien voor Q2 2019, zijn in 2018 een zevental projecten door ons gestart. De kwartiermakersfase is afgerond en heeft naast de pilots een goede basis voor het te maken uitvoeringsprogramma Smart Mobility opgeleverd. De pilots hebben ons al veel geleerd over de praktijk van Smart Mobility, maar blijken meer tijd te vragen om af te ronden dan aanvankelijk gedacht. De pilots zullen daarom doorlopen in 2019. Zie voor een uitgebreidere toelichting per pilot de eerste bijlage.

Essentie / samenvatting:

Vooruitlopend op het uitvoeringsprogramma Smart Mobility, is de kwartiermakersfase Smart Mobility afgerond en zijn de eerste pilots (2018) in uitvoering. Met deze brief informeren wij u over de voortgang en het vervolg. In 2019 start een nieuwe pilot in samenwerking met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Utrecht. Hierin gaan wij gezamenlijk experimenteren met MaaS in Leidsche Rijn.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

In de begroting worden de volgende indicatoren gehanteerd voor Smart Mobility:

- 1) Een verbetering van de verhouding tussen de vraag en het aanbod over alle modaliteiten.
- 2) Een verbetering van de verhouding in gebruik tussen dal- en spitsuren.
- 3) Een betere multimodale benutting van kruispunten en aansluitingen.

Wettelijke grondslag

Artikel 158: Provinciewet

Financiële consequenties

De projecten die in 2018 zijn gestart zijn gefinancierd uit de gelden die beschikbaar zijn gesteld voor 2018 via de Kadernota 2017. Het bedrag van € 1 miljoen dat nu beschikbaar wordt gesteld voor de MaaS pilot Leidsche Rijn wordt gedekt uit het budget voor 2019 dat in de Kadernota 2017 beschikbaar is gesteld. De pilot wordt gezamenlijk gefinancierd en uitgevoerd met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Utrecht, zij dragen hier respectievelijk €1 miljoen en € 350.000 aan bij.

Vervolgprocedure/voortgang

De uitvoering van de pilots is gestart en het uitvoeringsprogramma Smart Mobility wordt uitgewerkt, wij informeren u over de voortgang en uitkomsten.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,

Bijlage 1. Korte omschrijving van de voortgang per pilot uit 2018

Projectnaam	Stand van zaken december 2018
Flexibilisering bij concessieverlening 2023	De provincie is de samenwerking aangegaan met de TU Delft op het terrein van OV en Smart Mobility. Dit heeft geleid tot de start van een promotieonderzoek in september. Dit onderzoek heeft als werktitel <i>Maatwerk in collectief vervoer Provincie Utrecht</i> . Dit onderzoek helpt ons als provincie in de aanloop naar de aanbesteding van de OV concessie(s) in 2023. Er ontstaan de laatste tijd steeds meer nieuwe, slimme mogelijkheden voor maatwerk en ketenreizen, maar de praktische toepasbaarheid in de Utrechtse situatie is niet op voorhand gegeven. Het onderzoek gaat over toekomstbestendig en duurzaam collectief vervoer, gekoppeld aan een ontwerpopgave: hoe kan het netwerk voor het collectief vervoer van mensen die wonen, werken, recreëren en leven in de provincie Utrecht zo worden ingericht, dat het de bereikbaarheid en leefbaarheid van de provincie ook voor de toekomst waarborgt en waar mogelijk versterkt? De samenwerking met de TU Delft betekent ook dat de provincie aangesloten is bij het Smart Public Transport Lab van de TU waar veel onderzoek samen komt rond plannen, verbeteren en evalueren van (openbaar) vervoer (www.smartptlab.tudelft.nl).
Fietsveiligheid en fietsdetectie	De provincie Utrecht ziet veel potentie in de toepassing van Smart Mobility voor het vergroten van de verkeersveiligheid. Deze pilot realiseert een verkeersveiligheidscompetitie voor fietsende scholieren. De fietsen van scholieren van een middelbare school in Amersfoort worden uitgerust met een klein kastje dat de locatie van de fiets doorgeeft. Hiermee kan roodlichtnegatie en ander fietsgedrag in kaart gebracht worden. Op basis hiervan kunnen leerlingen beloond worden. De schoolklas die het minst vaak door het rode licht gefietst heeft wordt beloond. Ook worden de groentijden van een bepaald verkeerslicht aangepast om de leerlingen sneller door te laten fietsen. Op deze manier stimuleren we gedragsverandering bij deze scholieren, namelijk om veiliger te fietsen. De aanbestedingsfase is afgerond. De planning is dat tot maart 2019 gewerkt wordt om het systeem werkend te krijgen en de competitie verder op te zetten. De daadwerkelijke competitie heeft van april tot juni 2019 plaats met een uitwijkmogelijkheid naar september. Daarna volgt een evaluatie om te zien of de scholieren ook echt veiliger zijn gaan fietsen.
Collectief vervoer in dunbevolkte gebieden	De voorbereidingen voor een flexibele OV oplossing voor Eiland van Schalkwijk en Houten Zuid zijn gestart door vervoerder Qbuzz. Een nieuwe, flexibele vervoersvorm met behulp van een app moet met grote betrouwbaarheid gelanceerd worden. De techniek dient op orde te zijn voor een soepele overgang. Dit vraagt om een zorgvuldige voorbereiding met als gevolg dat de pilot op 30 maart 2019 echt van start gaat. Tot de daadwerkelijke invoering blijven de huidige (taxi)buslijnen in het gebied gewoon rijden. Ruim voor de start informeert Qbuzz reizigers actief, omdat een nieuwigheid veel reacties oproept. Zo worden er begin volgend jaar inloopsprekuren georganiseerd in Houten-Zuid, Eiland van Schalkwijk en 't Goy. Dit gebeurt samen met gemeente Houten. Verder start Qbuzz een maand voor de start een uitgebreidere communicatiecampagne om meer uitleg te geven over de app en reismogelijkheden. Doel van deze inspanningen is om het concept uit te leggen en meer aandacht te vragen voor de positieve kanten van deze pilot. Zo krijgt het hele eiland openbaar vervoer en kun je op elk moment vertrekken.
Monitoring en evaluatie	Smart Mobility is sterk innovatief en daardoor is niet altijd vooraf zeker wat de resultaten van inspanningen en investeringen zijn. Tegelijkertijd is het hierdoor wel van belang om vooraf helder te hebben wat de doelstellingen zijn van een project (dit kunnen ook leerdoelstellingen zijn) en op een of meer momenten gedurende het proces te beoordelen of die doelstellingen nog actueel zijn. Tevens evalueren wij het proces dat leidt tot het realiseren van die doelstellingen. Om die helderheid te verkrijgen is de provincie een proces van ex ante evaluatie gestart. De Economic Board Utrecht (EBU) begeleidt dit proces.
Dienstregelingsloos rijden op lijn 28	De studie 'Rijden op regelmaat' op de lijn 28-corridor is gegund aan een samenwerking tussen Goudappel Coffeng en de TU Delft. Binnen de studie wordt een afweging gemaakt of sturen op gelijkmatige intervallen tussen bussen op drukke lijnen per saldo batener is ten opzichte van het conventionele rijden op een dienstregeling (stiptheid). Dit is in Nederland nog niet eerder beproefd. De studie zal ook input leveren voor het nieuwe concessiebestek (2023) en moet concrete verbeteringsmogelijkheden opleveren.

Autonome brugbediening	Binnen het programma Smart Mobility, wordt gekeken naar een andere manier van aanbesteden en financieren door middel van het project autonome brugbediening. Door met marktpartijen samen te werken vanuit een gezamenlijk belang en ook samen de oplossing te ontwikkelen die flexibel is bij een veranderende omgeving voorkomen wij huidige projectrisico's zoals niet aansluiten op de uiteindelijke behoefte en uitloop in tijd en geld. Afgelopen november en december zijn eerste gesprekken gevoerd met een partij die dit het onderzoek naar deze samenwerkingsvorm kan begeleiden en is de eerste fase aanbesteed. Fase een van dit project is in Q2 van 2019 klaar.
Kwartiermakerschap Programma Smart Mobility	In de kwartiermakersfase zijn de positie en rollen van de provincie Utrecht in het kader van Smart Mobility gedefinieerd. Het formuleren van een definitie, de uitgangspunten en het onderscheidende vermogen van de provincie Utrecht is afgerond. Tevens is een inventarisatie gemaakt van samenwerkingen en projecten waaraan de provincie deel neemt. Hiermee zijn de contouren van het uitvoeringsprogramma geschetst en is een communicatiestrategie gemaakt. Tevens zijn de pilots in 2018 gestart.
Multimodaal Verkeersmanagement USP	De huidige bereikbaarheid van het Utrecht Science Park (USP) staat onder druk. De sterke ruimtelijk-economische groei brengt nieuwe knelpunten met zich mee. De gewenste situatie is om het ruimtelijk-economische potentieel van het gebied volledig te benutten zonder bereikbaarheidsproblemen. Dit dient de kwaliteit van het gebied te verbeteren. Hiervoor wordt een onderzoek uitgevoerd dat antwoord geeft op de volgende vragen: – Welke maatregelen dragen (op korte termijn) bij aan het oplossen van de huidige knelpunten en het voorkomen van nieuwe knelpunten? – Welke verandering van mobiliteitsgedrag mag worden verwacht onder verschillende doelgroepen die met de auto naar het USP komen door de introductie van MaaS? In samenwerking met GoedopWeg is een onderzoek gedaan. In december worden de resultaten geanalyseerd. In januari/februari zijn er focusgroepen (volgend uit de enquête) en vindt een werksessie plaats waarin concepten verfijnd worden op basis van de behoefte. In februari/maart wordt de haalbaarheid van de mobiliteitsconcepten getoetst. De verwachting is dat eind februari begin maart het onderzoek is afgerond en het rapport opgeleverd wordt.

Bijlage 2. Omschrijving MaaS pilot Leidsche Rijn

Bijdrage van MaaS aan de bereikbaarheidsopgave in Leidsche Rijn

De door IenW gehanteerde definitie van MaaS is dat het staat voor het aanbod van multimodale, vraag gestuurde mobiliteitsdiensten, waarbij op maat gemaakte reismogelijkheden via een digitaal platform met realtime informatie aan klanten worden aangeboden, inclusief betaling en afhandeling van transacties.

In potentie kan MaaS een belangrijke bijdrage leveren aan de grote bereikbaarheids- en duurzaamheidsopgave (congestie, klimaat, leefbaarheid) waarvoor Nederland zich gesteld ziet. Het bewijs van de maatschappelijke baten moet nog in de praktijk geleverd worden. De regionale MaaS-pilots gaan in dat kader tot waardevolle inzichten leiden. Eén van deze pilots zal in Leidsche Rijn worden uitgevoerd.

Wij verwachten dat het aanbieden van een MaaS-platform met multimodaal aanbod in het algemeen, en in Leidsche Rijn in het bijzonder, tot de volgende effecten leidt:

- beter overwogen keuzes qua verplaatsingswijze en moment van verplaatsing;
- een verschuiving van autobezit naar gebruik van deelauto's en groei van het aantal gedeelde autoritten;
- een verschuiving van unimodaal reizen met de auto naar multimodaal reizen met meerdere slimme en (meer) duurzame modaliteiten, zoals de (elektrische) fiets;
- een verschuiving in de tijd door het benutten van het prijsvoordeel dat dalritten kunnen bieden.

MaaS kan in de context van de geschetste mobiliteitsopgave van een VINEX-uitleglocatie als Leidsche Rijn de volgende maatschappelijke baten hebben:

- een substantiële bijdrage leveren aan toekomstige bereikbaarheid van Leidsche Rijn, waarbij ook geldt dat de nationale functie van Utrecht als draaischijf van het landelijk netwerk niet in gevaar mag komen;
- congestie verminderen en zorgen voor voldoende doorstroming, met name tijdens de spits;
- stimuleren van verduurzaming doordat in plaats van de auto wordt gekozen voor meer duurzame alternatieven, zoals de (elektrische) fiets en mogelijk de (2^e) auto weg kan;
- verbeteren van de leefbaarheid en gezondheid door minder uitstoot en het gebruik van actieve modaliteiten;
- de mogelijkheid lagere parkeernormen te hanteren, waardoor meer ruimte ontstaat voor andere voorzieningen.

De keuze voor Leidsche Rijn als pilot-gebied voor MaaS is ingegeven door de hierboven beschreven urgentie, en omdat de beoogde looptijd van het MaaS-project (2019-2021) goed aansluit op de fase waarin Leidsche Rijn zich bevindt: een gebied met veel bewoning, waar de komende jaren nog woningbouw aan zal worden toegevoegd. Daarbij kunnen onder andere verhuismomenten worden benut voor het veranderen van reisgedrag.

Gewenste uitkomst

Door middel van het actief aanbieden en stimuleren van het gebruik van een MaaS-dienst onder verschillende groepen bewoners van Leidsche Rijn, willen we de volgende (leer)doelstellingen bereiken:

- Inzicht verkrijgen onder welke condities bewoners van een VINEX-uitleglocatie als Leidsche Rijn bereid zijn gebruik te maken van multimodaal aanbod dat wordt aangeboden via een MaaS-platform:
 - o eisen en wensen van de klant t.a.v. hetgeen wordt aangeboden, alsook
 - o randvoorwaarden die de overheid moet invullen om de introductie van MaaS te laten slagen.
- Inzicht in het effectbereik van de aangeboden MaaS-dienstverlening: in hoeverre leidt het aanbod van een MaaS-platform met multimodaal aanbod tot (duurzame) aanpassing van het mobiliteitsgedrag van uiteenlopende doelgroepen bewoners van Leidsche Rijn passend bij Utrechtse beleidsdoelstellingen.

Daarbij kijken we specifiek naar de effecten op:

- de modal split en wat dit betekent voor de verschillende modaliteiten;
- het aantal autobewegingen in de spits op de op- en afritten van de A2 en A12, de verbindingswegen tussen de binnenstad en Leidsche Rijn, doordat bewoners op een ander moment gaan reizen of met een andere modaliteit;
- het aandeel (tweede) autobezit in Leidsche Rijn en het aandeel autodelers alsmede de daaraan verbonden ruimtelijke implicaties.

Het eindproduct van de pilot moet een MaaS-aanbod zijn dat voorziet in de behoeften van de inwoners van Leidsche Rijn om de gewenste reizen te kunnen maken; de doelgroep ziet echt de meerwaarde in van het aangeboden product. De reizen worden bij voorkeur op een duurzame en gezonde wijze gemaakt en MaaS-

dienstverlening leidt tot een verandering in de modal split. Daarmee levert de pilot een bijdrage aan een goede bereikbaarheid van zowel de wijk, de stad als de provincie, alsook de leefbaarheid van Leidsche Rijn.

Opschaalbaarheid

De pilot Leidsche Rijn is één van zeven regionale MaaS-pilots waartoe het ministerie van IenW het initiatief heeft genomen. Het ministerie en deze regio's streven naar succesvolle, landelijk opschaalbare pilots, omdat reizen zich niet beperken tot de regio en voldoende schaalgrootte belangrijk is voor een levensvatbare businesscase. Na de pilotperiode in Leidsche Rijn moeten de MaaS-dienstverleners door kunnen zonder afhankelijk te zijn van overheidssteun. Opschaling naar de rest van de stad, de regio en daarbuiten, na afloop, maar wellicht zelfs tijdens de pilotperiode moet tot de mogelijkheden van de pilot behoren. De opschaalstrategie is globaal, te beginnen met inwoners in kansrijke gebieden in Leidsche Rijn om snel de eerste grote groep deelnemers te werven. Het projectteam heeft daartoe een advies opgesteld voor de aanbieder, dat zal worden bijgevoegd bij de stukken voor de regionale aanbesteding. Daarna wordt opgeschaald naar andere woongebieden in Leidsche Rijn en naar werkgevers in het gebied (in samenwerking met de U15). In de fase daarna volgt opschaling naar de rest van Utrecht en de regio. Het projectteam werkt in samenwerking met de gekozen aanbieder de opschaalstrategie uit, waarbij het realiseren van de doelstelling van 3.000 tot 6.000 actieve gebruikers in Leidsche Rijn binnen de pilotperiode centraal staat, maar waarbij tevens wordt gekeken naar regionale opschaling in het licht van het doel om een zelfstandige businesscase te ontwikkelen.

Onderstaand de concept praatplaat waarmee wij het gesprek met onze omgeving aangaan over de MaaS pilot

Eén app voor al je reizen.

Goedopweg ontwikkelt dé app waarmee je jouw trip kunt plannen, de juiste combinatie van vervoer kunt boeken en betalen.
In 2019 beschikbaar voor alle inwoners van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern.

