



PROVINCIE  UTRECHT



**Digitalisering
Mobiliteitsdata**

Midden-Nederland

Concept
Uitvoeringsplan
April 2021

Uitvoeringsplan Digitalisering Mobiliteitsdata | Midden-Nederland

Concept versie 1.0 ter behandeling in UVVB 21 april 2021

Managementsamenvatting Uitvoeringsplan Digitalisering Mobiliteitsdata

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. Zo ook de regio Midden-Nederland. Dit uitvoeringsplan geeft weer hoe we in Midden-Nederland vorm geven aan deze opgave. Het plan gaat achtereenvolgens in op (1) de opgave, (2) de toegevoegde waarde die het ontsluiten van de data biedt en (3) wat er regionaal nodig is om dit te organiseren.

Context – van landelijke afspraken naar regionaal uitvoeringsplan

In het BO MIRT 2019 zijn landelijk afspraken tussen Rijk en regio over de Digitaliseringsopgave van Mobiliteitsdata (Data Top 15) bekrachtigd. In Midden-Nederland werken overheden samen aan het vormgeven van deze opgave. Regionaal organiseren we een zo efficiënt mogelijk proces om de digitalisering te versnellen. Daarbij richten we de aandacht op de toegevoegde waarde van digitalisering: *“what's in it for me”* - voor alle wegbeheerders en in de toekomst ook voor afnemende partijen van de mobiliteitsdata. Daarbij maken we zoveel mogelijk gebruik van hetgeen er landelijk wordt georganiseerd. Met het Regionaal Data Team (RDT) bieden we daarnaast regionaal maatwerk waar dat nodig is. Het RDT ondersteunt wegbeheerders 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.

Regionaal credo Midden-Nederland: What's in it for me?

Met een betrouwbaar en actueel beeld van het netwerk kunnen wegbeheerders verkeersmanagement beter en dynamischer inrichten. Ook maakt het beheer van objecten eenvoudiger en inzichtelijker. Beleidsmakers kunnen op basis van (historische) data-analyses gericht beleid maken. Dat beleid is vervolgens te toetsen aan de nieuwe data. En kan vervolgens weer bijgesteld worden. Daarnaast kunnen met behulp van data voorspellingen worden gedaan. Ten slotte is betrouwbare data een belangrijke bouwsteen om innovaties op de weg te ondersteunen. Bijvoorbeeld MaaS of zelfrijdend vervoer.

Programmasturing

Voor de realisatiefase van de digitaliseringsopgave stelt het kwartiermakersteam voor om de bestuurlijke verankering van de opgave te beleggen bij het UVVB (Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad). Zo borgen we dat deze opgave gezamenlijk, als regio, op bestuurlijk niveau ondersteund wordt. Wij verzoeken iedere deelnemer van het UVVB binnen zijn of haar organisatie het belang van deze opgave te delen. Met de keuze voor het UVVB en het MOVV (Management Overleg Verkeer en Vervoer) als ambtelijk voorportaal sluiten we aan bij de bestaande gremia en de reguliere besluitvormingslijnen voor mobiliteit-gerelateerde vraagstukken in de regio.

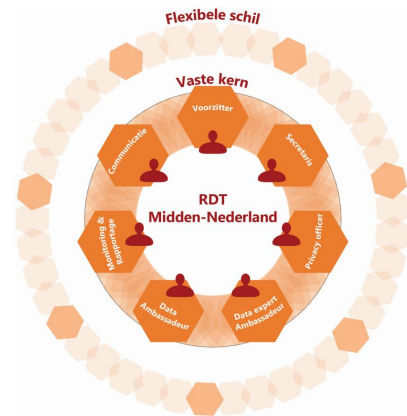
Vanuit het MOVV wordt het ambtelijk opdrachtgeverschap gedelegeerd naar één ambtelijk opdrachtgever binnen de provincie Utrecht en één opdrachtgever van de gemeente Utrecht. Gezamenlijk dragen zij met het RDT zorg voor de (bestuurlijke) verantwoordings- en besluitvormingslijn, zowel landelijk als regionaal. Het RDT is – in samenwerking met alle wegbeheerders – verantwoordelijk voor de realisatie van de regionale opgave.

De regio stelt voor om de opgave te verankeren in een regionale samenwerkingsovereenkomst. Deze samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten tussen alle 27 betrokken wegbeheerders. Vanuit haar rol als opdrachtgever stelt het UVVB de kaders van de samenwerking en doelen vast in een samenwerkingsovereenkomst. Binnen deze kaders krijgt het RDT het mandaat om het uitvoeringsplan

te realiseren en de doelen te halen. Daarbij vormen het Multimodaal Sturingsoverleg (voorheen SO-DVM) en de gedelegeerd ambtelijk opdrachtgevers de inhoudelijke sturingslijn. De voortgang wordt door het RDT jaarlijks gepresenteerd aan MOVV en UVVB. Wanneer er een afwijking optreedt van meer dan 10% ten aanzien van begroting of scope wordt dit door het RDT voorgelegd aan en getoetst bij MOVV/UVVB. Vervolgens wordt de verwachting bijgesteld en/of meer budget aangevraagd.

Regionaal Data Team als spin in het web

Het RDT bestaat uit een vaste en een flexibele schil. De vaste schil wordt grotendeels ingevuld door een afvaardiging van adviseurs van de 27 betrokken wegbeheerders. De flexibele schil ondersteunt waar nodig. Bijvoorbeeld bij het vormgeven van de opgave, ter aanvulling op de vaste schil of om wegbeheerders te ondersteunen bij het digitaliseren van de data items.



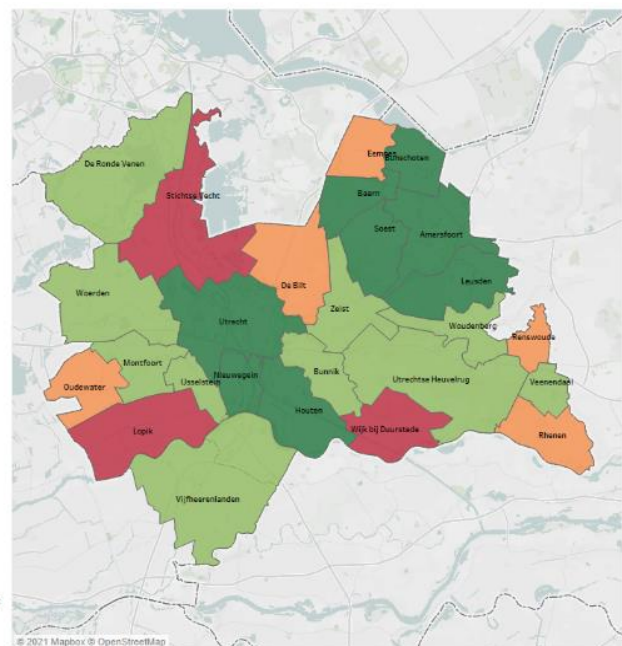
Werk aan de winkel

Vanuit het landelijke traject zijn landelijke plannen van aanpak opgesteld die de basis vormen voor het uitvoeren van de opgave. 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. Het RDT gaat de komende periode met de volgende onderdelen aan de slag:

- Betrekken van wegbeheerders bij de digitale transitie om regionaal de data op orde te krijgen en het data gedreven werken te stimuleren.

Hieronder het overzicht van de contactmomenten met wegbeheerders tot en met begin 2021:

Contactmomenten			
0	1	2	3
Lopik	De Bilt	Bunnik	Amersfoort
Stichtse Vecht	Eemnes	De Ronde Venen	Baarn
Wijk bij Duurstede	Oudewater	IJsselstein	Bunschoten
	Renswoude	Montfoort	Houten
	Rhenen	Utrechtse Heuvelrug	Leusden
		Veenendaal	Nieuwegein
		Vijfheerenlanden	Soest
		Woerden	Utrecht
		Woudenberg	
		Zeist	



- Begeleiden van wegbeheerders bij het digitaliseren van de data items.

Hieronder ter illustratie voor drie data items de inschatting van de mate waarin de data nu ontsloten is en de wijze waarop de wegbeheerders zijn aangehaakt:

Geplande werkzaamheden:



Borden (ge- en verbods-):



Dynamische parkeerdata:



- Opbouwen van de community waarin de “what’s in it for me”, de toepassingen van de data en inzichten centraal staan.
- Op orde brengen van de technische en functionele dataketens (daar waar regionaal actie nodig is).
- Intensiveren van samenwerking met bestaande samenwerkingsgremia zoals RTT, Regioregie, Multimodaal Sturingsoverleg (voorheen SO-DVM). Maar ook regionale samenwerkingsverbanden zoals U10, BEL combinatie, regio Amersfoort en Foodvalley.
- Landelijk afstemmen en samenwerken met andere Regionale Data Teams.

Planning om te komen tot het doel: ontsluiten van vijftien data items

We hebben drie groepen gemaakt (zie tabel). We vragen alle wegbeheerders om zichzelf in te delen bij de groep die het meest bij hen aansluit. Per groep voorzien we een andere planning om te komen tot het doel van het ontsluiten van de vijftien data items en beheerafspraken te maken. De deadlines verschillen, we starten in 2021 met aanhaken van alle groepen en het op orde krijgen van de data items. Het RDT zet in op een adaptieve planning. Welke items behoren tot de prioritaire items (en welke niet) en welke wegbeheerders behoren tot groep 1,2 of 3 kan over de tijd verschillen.

De groepskeuze heeft ook gevolgen voor de (vrijwillige) financiële bijdrage die we per wegbeheerder vragen.

	Groep 1	Groep 2	Groep 3
Digitaliseren data items én beheerafspraken maken betreft deadline, er wordt in 2021 gestart met alle drie de groepen	<i>Wegbeheerders met capaciteit en kennis om data te digitaliseren</i>	<i>Wegbeheerders met beschikbare capaciteit, maar nog ondersteuning nodig om data te ontsluiten</i>	<i>Wegbeheerders zonder de beschikbare capaciteit of kennis om data te ontsluiten</i>
Prioritaire data items	Gereed eind 2021	Gereed medio 2022	Gereed medio 2023
Niet prioritaire data items	Gereed eind 2022	Gereed medio 2023	Gereed eind 2023

Het beoogde resultaat – wat kunnen we daarmee?

Het landelijk gestelde einddoel gaat om het ontsluiten van data. Maar data op zichzelf heeft geen meerwaarde voor wegbeheerders. Data is pas waardevol wanneer het wordt vertaald naar informatie en – daarna – naar inzichten. Bijvoorbeeld: wat zegt de data over de staat en beschikbaarheid van het wegennet, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid? De informatie uit data helpt wegbeheerders en beleidsmakers eigen taken te toetsen en bij te sturen waar nodig. In regio Midden-Nederland legt het Regionaal Data Team als facilitator en aanjager van de uitvoering van de opgave de nadruk op de *meerwaarde* van de digitaliseringsopgave voor de regio en de individuele wegbeheerders. Het inwinnen en ontsluiten van data is niet zomaar een actie om serviceproviders te voorzien van betrouwbare data. Het op orde krijgen van mobiliteitsdata heeft juist ook voordelen voor de wegbeheerders zelf. Voor het verkeersmanagement, de beleidsmakers, de weggebruikers, de nood- en hulpdiensten en uiteindelijk ook voor serviceproviders. Goede mobiliteitsdata kan bijvoorbeeld zorgen voor betere reis- en route informatie voor reizigers en / of de logistieke sector, en zo voor minder zoekverkeer. Goede mobiliteitsdata kan ook zorgen voor beter zicht op het eigen areaal waardoor beheertaken effectiever en efficiënter kunnen worden uitgevoerd. Of als basis dienen voor onderzoek naar het gebruik van het fietsnetwerk. Ons regionale doel is het inwinnen en beschikbaar stellen van betrouwbare mobiliteitsdata van de juiste kwaliteit, die wegbeheerders kan ondersteunen in uitvoering, beleid en bestuur.

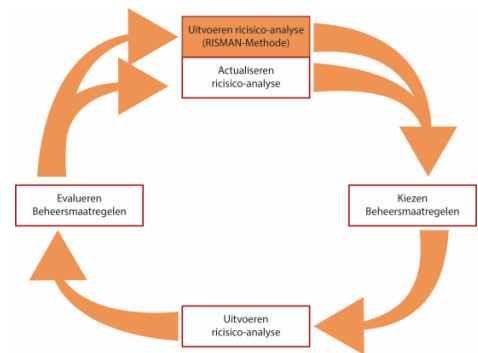
Onze aanpak

Het RDT voert dit uitvoeringsplan uit om regionaal de vijftien data items op orde te krijgen volgens landelijke afspraken over kwaliteit en beschikbaarheid. Daarbij kiezen we bewust voor een risico gestuurde aanpak. Dit betekent dat het RDT een risico matrix uitwerkt en de risico's mitigeert door het inzetten van beheersmaatregelen. Door deze aanpak borgt het RDT dat gestelde doelen behaald worden door risico's vooraf te voorkomen.

Benodigde capaciteit

Het RDT heeft een grove inschatting gemaakt van de jaarlijks benodigde capaciteit en middelen voor de periode tot en met 2023:

- RDT vaste kern: 4,3 FTE
 - Provincie Utrecht: 2 FTE
 - Gemeente Utrecht: 0,6 FTE
 - Nader in te vullen rollen: secretaris (t.b.v. RDT en ondersteuning ambassadeurs) 1 FTE (evt. inhuur)
 - Wegbeheerders: Ambassadeurs (3x data ambassadeur + 4x data expert): $7 \times 0,1 = 0,7$ FTE
- RDT flexibele schil: €500.000,- excl. BTW
 - Ondersteuning vanuit flexibele schil voor inhoudelijke en/of procesmatige ondersteuning: €300.000,- excl. BTW
 - Technische en functionele dataketen activiteiten (koppeling, verbindingen, platform etc.): €200.000,- excl. BTW



RISMAN methode

- Inzet alle 27 wegbeheerders: 1,6 FTE (totaal) vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst.
 - Capaciteit voor digitaliseringsacties: 100 uur/ afgerond 0,05 FTE¹ per wegbeheerder. Voor 27 wegbeheerders is dit totaal opgeteld ongeveer 1,6 FTE. Deze capaciteitsinschatting betreft het minimum dat nodig is voor de regionale afstemming en het digitaliseren van de beschikbare data zelf, dus niet het initieel verzamelen of inwinnen van de data door de wegbeheerders zelf.

Overzicht kosten en mogelijke bijdragen vanuit Rijk en regio

Voor de periode 2020-2021 (fase 1+2+voorbereiding fase 3) is al ongeveer €410.000,- excl. BTW beschikbaar gesteld door het Rijk (afgerond €260.000,-excl. BTW) en de regio (€150.000,- excl. BTW). Daarmee zijn de kosten voor 2020 en 2021 gedekt.

De kosten voor 2022 en 2023 bedragen jaarlijks €500.000,- excl. BTW. Op basis van dit uitvoeringsplan worden afspraken gemaakt met het Rijk over de rijksbijdrage. De rijksbijdrage is formeel nog niet vastgesteld. We gaan op dit moment, op basis van overleg met het ministerie IenW, uit van een cofinanciering van 50% van de benodigde €500.000,- excl. BTW voor 2022 en 2023 (fase 3). Dit betekent dat de overige €250.000,- excl. BTW door de regio beschikbaar moet worden gesteld vanuit de vrijwillige bijdrage van de wegbeheerders.

Onderstaande tabel vat de kosten en de (mogelijke) bijdragen samen. Daarna gaan we nader in op de onderbouwing van de in 2022 en 2023 benodigde €500.000,- excl. BTW en op de vrijwillige bijdrage.

	kosten	bijdrage I&W excl BTW	bijdrage provincie excl BTW	bijdrage wegbeheerders excl BTW	bijdrage FTE regio
2020	€ 100,000	€ 140,496			4 FTE
2021	€ 300,000	€ 118,500	€ 150,000		RDT- 4.3 FTE
2022	€ 500,000	€250,000 vanuit afspraak 50% cofinanciering		€ 250,000	RDT- 4.3 FTE
2023	€ 500,000	€250,000 vanuit afspraak 50% cofinanciering		€ 250,000	RDT- 4.3 FTE
totaal	€ 1,400,000	€ 750,000	€ 150,000	€ 500,000	

Onderbouwing van de benodigde jaarlijkse financiële middelen 2022-2023 - €500.000,- excl. BTW

De benodigde ondersteuning voor het programma digitalisering bestaat grofweg uit drie onderdelen. Per onderdeel hebben we een inschatting gemaakt in de benodigde middelen, procentueel ten opzichte van de jaarlijkse benodigde €500.000,- excl. BTW

- *Middelen ten aanzien van MENS (ca. 45% van de kosten)*

Het gaat om het inhuren van mensen ter ondersteuning van de wegbeheerders en de regionale ambassadeurs van het RDT. Zij gaan zorgen/ondersteunen dat data op orde komt,

¹ Inschatting van inzet (afgerond en op basis van 1FTE = 47 werkweken van 36 uur = 1692) Dit geeft afgerond per wegbeheerder 0.05 FTE (in werkelijkheid 0,059) maar in totaal 27*100=2700 uur --> 2700/1692=1.6 FTE)

ook in de kleinere gemeenten. Het gaat ook om het inhuren van programma-ondersteuning gedurende de doorlooptijd van het programma en posten die wij niet met hulp van de regionale wegbeheerders kunnen vullen (denk bijvoorbeeld aan Cyber en AVG specialist).

- *Middelen ten aanzien van PROCES (ca. 20% van de kosten)*

Het gaat om het inrichten van regionale processen en aanhaking bij interne overleggen van regionale wegbeheerders. Zo zorgen we dat wegbeheerders betrokken worden/blijven bij de opgave, de meerwaarde (what's in it for) zien en de data ontsloten wordt en blijft. Het gaat ook om het inrichten en ontsluiten van structurele communicatiemiddelen, het opbouwen van netwerk voor ontvangen van toegesneden communicatie en omzetten van content tijdens duur van dit programma – community building en databibliotheek - (dit ter belangrijke ondersteuning in de transitie van informatie gestuurd denken en handelen) naar het regionale belang.

- *Middelen ten aanzien van TECHNOLOGIE (ca. 35% van de kosten)*

Het gaat hier bijvoorbeeld om technische maatregelen om de cyber security te borgen in de keten van data opwekking tot opslag en distributie. Maar ook om benodigde koppelingen tussen bestaande data systemen te leggen (bijvoorbeeld eigen planning/incident-tools van wegbeheerders en LTC), functionaliteiten van platforms of tooling uit te breiden (bijvoorbeeld bij fietsdata) of data connectie iVRI met centrale dataopslag te realiseren.

Jaarlijkse vrijwillige bijdrage van wegbeheerders

We vragen elke wegbeheerder om voor 2022 en 2023 een jaarlijkse vrijwillige financiële bijdrage te leveren. Deze bijdrage wordt net als de gevraagde capaciteit per wegbeheerder vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Onderstaand schema bevat een inschatting van de hoogte van de jaarlijkse vrijwillige bijdrage per wegbeheerder per groep. De onderste regel toont welke financiële middelen op die manier in totaal beschikbaar (kunnen) komen. Indien de jaarlijkse vrijwillige bijdrage vanuit de regio lager uitvalt dan de begroette €250.000,- excl. BTW valt ook de cofinanciering vanuit het Rijk lager uit.

	Groep 1 <i>Wegbeheerders met capaciteit en kennis om data te digitaliseren</i>	Groep 2 <i>Wegbeheerders met beschikbare capaciteit, maar nog ondersteuning nodig om data te ontsluiten</i>	Groep 3 <i>Wegbeheerders zonder de beschikbare capaciteit of kennis om data te ontsluiten</i>
Vrijwillige jaarlijkse bijdrage van <u>€20.000,-</u> excl. BTW	6 wegbeheerders		
Vrijwillige jaarlijkse bijdrage van <u>€10.000,-</u> excl. BTW		13 wegbeheerders	
Vrijwillige jaarlijkse bijdrage van <u>€0,-</u> excl. BTW			7 wegbeheerders
Totaal = €250.000,- excl. BTW	€120.000,- excl. BTW	€130.000,- excl. BTW	€0,- excl. BTW

Bovenop de beoogde €250.000,- excl. BTW die de regio bijdraagt zet de regio jaarlijks ook nog minstens 3.3 FTE in voor de bemensing van het RDT (bemensing RDT ingeschaald op 4.3 FTE waarvan 1 FTE mogelijk via inhuur flexibele schil) en de totaal 1.6 FTE inzet vanuit de wegbeheerders voor het ontsluiten van de data items.

Risico's

Het belangrijkste risico bij het opstarten en realiseren van deze opgave is dat we het benodigde budget niet of niet geheel verkrijgen. Het belangrijkste risico zit daarbij in de vrijwillige financiële bijdrage van de wegbeheerders. Als die lager blijkt dan begroot, ontvangen we ook een lagere rijksbijdrage. Immers, de rijksbijdrage gaat uit van het principe van cofinanciering. De rijksbijdrage ondersteunt de maatregelen en activiteiten die wij gaan uitvoeren. Met de rijksbijdrage kunnen wij juist tegen minder kosten, meer doen voor de regio Midden-Nederland. Mocht de regionale vrijwillige bijdrage niet optellen tot de benodigde €250.000,- excl. BTW per jaar – waar het Rijk dan €250.000,- excl. BTW tegenover zet – dan heeft dat consequenties voor de mate waarin we de onderdelen kunnen uitrollen. Onderstaande tabel geeft dit weer aan de hand van drie scenario's.

<i>Scenario's</i>	Totale regionale bijdrage Excl. BTW	Bijdrage Rijk (50% cofin.) Excl. BTW	Totaal budget Excl. BTW	<i>MENS</i>	<i>PROCES</i>	<i>TECHNOLOGIE</i>
<i>Best</i>	€250.000,-	€250.000,-	€500.000,-	€225.000,-	€100.000	€175.000,-
<i>Managet</i>	€125.000,-	€125.000,-	€250.000,-	€82.500,-	€100.000,-	€67.500,-
<i>Worst</i> <i>(provincie+ 2 gemeenten)</i>	€50.000,-	€50.000,-	€100.000,-	0	€100.000,-	0

We gaan daarbij niet uit van de kaasschaaf methode. Het budget voor het regionale proces kunnen wij niet verminderen. Immers, de opgave moet vormgegeven en aangestuurd worden, de landelijke afstemming moet plaatsvinden en de community voor data gedreven werken in het mobiliteitsdomein moet worden opgezet. Zonder deze acties halen we onze doelstelling² sowieso niet. Een lager beschikbaar budget zal dus met name leiden tot minder ondersteuning van de wegbeheerders (bij het digitaliseren van de data items) en minder middelen voor technologie (tools om data gedreven te werken, koppelingen). Waarschijnlijk resulteert dit in het niet behalen van de landelijk (en BO-MIRT) afgesproken doelstellingen.

² 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.

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en opgave.....	12
1.1 Landelijke opgave	12
1.2 Concept implementatieplan gaat uit van 3 fasen	13
1.3 Data Top 15 – landelijke en regionale scope	15
2. What’s in it for me?	20
2.1 Voorbeelden en voordelen per data item	21
2.2 Samenhang tussen verschillende data items	26
3. Bestaande organisatie en verantwoordelijkheden – wat is er al?	28
3.1 Landelijke organisatie voor overkoepelende activiteiten	28
3.1.1 Landelijk Dataketenoverleg(LDKO) als landelijke tactische spin in het web	28
3.1.2 DO Digitale Transitie Mobiliteit – breder dan de Data Top 15	29
3.1.3 Dataknooppunten en platforms voor het ontsluiten van data	29
3.1.4 Relatie met andere Regionale Data Teams	29
3.2 Actief gebruikmaken van de bestaande regionale overleggremia.....	29
4. Governance voor de realisatiefase (fase 3 uit het implementatieplan)	30
4.1 Bestuurlijke verantwoordingslijn via MOVV en UVVB	30
4.2 Inhoudelijke aansturingslijn – via samenwerkingsovereenkomst	31
5. Organisatie – versnellen van de opgave	32
5.1 Randvoorwaarden – basis principes voor digitalisering van data	32
5.2 Regionaal Data Team (RDT) als aanjager en facilitator van de opgave.....	32
5.2.1 Vaste kern – gevormd door regionale wegbeheerders.....	33
5.2.2 Flexibele schil – voorbeelden van inzet externe capaciteit	36
5.2.3 Rol wegbeheerders	36
5.3 Wat doen we na de digitaliseringsopgave? Informatie-gestuurd werken na 2023.....	37
6. Transitie naar Digitalisering.....	38
6.1 We starten zeker niet bij nul: er wordt al data beschikbaar gesteld.....	38
6.2 Betrekken van wegbeheerders bij de opgave.....	39
6.3 Fasering van de data items – prioritaire data items	40
6.4 Private acties	40
6.5 Regionale plannen van aanpak.....	41

6.6 Risico gestuurde aanpak	42
6.7 Monitoring en evaluatie	42
6.8 Community bouwen: het RDT als platform in de regio	43
6.9 Planning	43
7. Gap analyse	45
7.1 I: Betrekken van wegbeheerders bij digitale transitie – werk aan de winkel	45
7.2 II De mate waarin data nu al digitaal beschikbaar is.....	46
7.3 III De mate waarin de dataketen per data item op orde is: dataketenanalyse	47
8. Capaciteit en middelen.....	49
8.1 Capaciteit en middelen voor Fase 1 en 2.....	49
8.2 Overzicht benodigde capaciteit en middelen voor Fase 3 (realisatie)	49
8.3 Overzicht kosten en mogelijke bijdragen vanuit Rijk en regio	50
8.4 Onderbouwing van de benodigde jaarlijkse financiële middelen 2022-2023	50
8.5 Jaarlijkse vrijwillige bijdrage van wegbeheerders.....	51
8.6 Risico's	52
8.7 Hoe organiseren we dit? Samenwerkingsovereenkomst met alle wegbeheerders	52

Bijlagen

- I. Concept-implementatieplan
- II. Startfoto
- III. Dataketens
- IV. Regionale Plannen van aanpak per data item

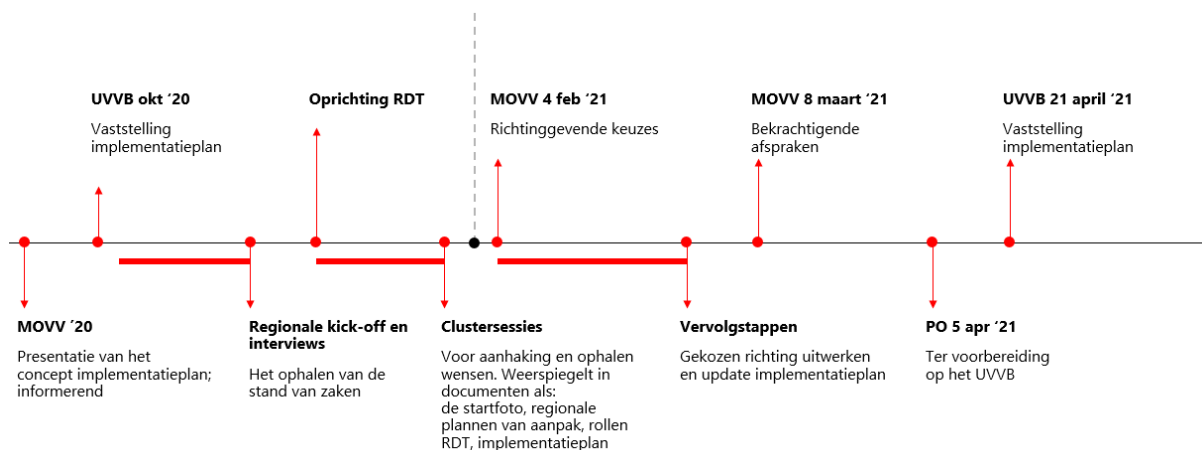
1. Aanleiding en opgave

In het kader van de landelijke Digitaliseringsopgave Mobiliteitsdata werken wegbeheerders in Midden-Nederland gezamenlijk aan het inwinnen en ontsluiten van vijftien mobiliteitsdata items ('Data Top 15', zie paragraaf 1.3). Met een betrouwbare actuele set aan data creëren we een duidelijk beeld van de staat van ons wegennetwerk. Doel van de digitaliseringsopgave is om voor eind 2023 vijftien mobiliteitsdata items in heel Nederland, en dus ook in deze regio, met 90% actuele beschikbaarheid en met de juiste kwaliteit digitaal te ontsluiten. Die doelstelling is niet ons een einddoel, maar een goede stap richting meer data gedreven en digitaal werken. Een stap in de digitale transitie.

Inzichten uit data helpen wegbeheerders bij het assetmanagement, bij het maken van beleidskeuzes en investeringsbesluiten en bij de monitoring en evaluatie van genomen maatregelen. Ook de weggebruiker heeft baat bij een betrouwbare dataset. Hij ontvangt bijvoorbeeld betere reisadviezen voor, tijdens en na de reis omdat serviceproviders ook gebruik maken van diezelfde betrouwbare dataset. Dit kan resulteren in bijvoorbeeld het beter sturen op het ontzien van kwetsbare gebieden en een betere verkeersveiligheid.

De afspraak om de digitaliseringsopgave landelijk aan te gaan is bekrachtigd door het Rijk en de regio's in het BO MIRT 2019. In de zomer van 2020 is het regionale Kwartiermakersteam gestart om deze opgave voor de regio Midden-Nederland verder vorm te geven. Sindsdien is veel gebeurd. Het eerste concept van het implementatieplan is opgesteld en voorgelegd aan de bestuurders in het UVVB. Het Regionaal Data Team (RDT) is opgericht. Er is een flinke slag gemaakt met het betrekken en enthousiasmeren van alle wegbeheerders en bestaande regionale gremia. En de opgave voor de regio is concreet uitgewerkt. In de aanpak staat steeds de toegevoegde waarde die de digitaliseringsopgave heeft voor de regio en haar wegbeheerders centraal. 'What's in it for me' is dan ook het credo in de regio Midden-Nederland. Dit betekent dat we niet het ontsluiten van de vijftien data items centraal stellen. In plaats daarvan benadrukken we bij het uitwerken van de digitaliseringsopgave steeds de meerwaarde die digitalisering van mobiliteitsdata voor wegbeheerders heeft.

Dit uitvoeringsplan is opgesteld op basis van de activiteiten van het Kwartiermakersteam en het RDT. Dit uitvoeringsplan gaat o.a. in op de data items en de opzet van de uitvoeringsorganisatie en de wijze waarop dit regionaal wordt georganiseerd.



1.1 Landelijke opgave

In Midden-Nederland werken overheden samen aan de landelijke Digitaliseringsopgave Mobiliteitsdata. De minister van IenW en haar bestuurlijke collega's in alle MIRT-landsdelen hebben afgesproken om de Digitalisering versneld te realiseren. In het BO MIRT 2018 is ten doel gesteld dat vijftien mobiliteitsdata items eind 2023 voor 90% actueel en digitaal beschikbaar zijn. In het BO MIRT

najaar 2019 zijn afspraken gemaakt tussen het ministerie van IenW en de regio Midden-Nederland. Het Rijk draagt financieel bij aan de regio Midden-Nederland. De regio committeert zich op haar beurt aan de opgave door de inzet van eigen personele middelen, met als uitgangspunt de inzet van 4 FTE (deze is inmiddels ingevuld door bemensing van de organisatie, zie hoofdstuk 5 en 8). Voor 2020-2021 hebben Rijk en regio gezamenlijk €410.000,- excl. BTW beschikbaar gesteld in de vorm van 'procesgeld' om de opgave van de grond te krijgen. De aankomende jaren stelt het Rijk ook middelen aan de regio beschikbaar om de opgave te realiseren. Daarover worden nadere afspraken gemaakt aan de hand van dit uitvoeringsplan. De benodigde inzet vanuit de regio wordt in dit uitvoeringsplan verder toegelicht.

1.2 Concept implementatieplan gaat uit van 3 fasen

In het najaar van 2020 is het concept-implementatieplan voorgelegd in het MOVV en UVVB. Dit conceptplan beschrijft de opgave, governance en organisatie, fasen in de regio en planning. Het geeft een eerste richting aan de te nemen stappen om de opgave in de regio succesvol te volbrengen. Deze stappen zijn verdeeld over drie fasen; 1) de kwartiermakersfase, 2) implementatie en uitvoering en 3) borgen en bewaken kwaliteit. De landelijke opgave vraagt een verandering in de manier van werken van wegbeheerders, overheden en andere organisaties. De drie fasen helpen om de invulling van de opgave stapsgewijs op te bouwen, om het zo gedragen mogelijk te maken binnen de regio. Het implementatieplan zoals door het UVVB in concept vastgesteld, beschrijft de drie stappen als volgt (de cursieve gedeelten zijn later toegevoegd in het kader van de leesbaarheid en koppeling met voorliggend uitvoeringsplan):

1. Kwartiermakersfase: van huidige situatie naar draagvlak en effectieve werkprocessen voor een Regionaal Datateam. Bereikt uiterlijk op 1 maart 2021.
2. Implementatie en uitvoering: implementatie van werkprocessen binnen de organisaties en concretiseren en (*voorbereiden van het*) realiseren van kwalitatieve beschikbare data. Bereikt op uiterlijk 1 juni 2021.
3. *Realisatie en borging* van kwalitatieve en beschikbare data en data gedreven werken volledig geïmplementeerd en onderdeel van de standaard werkwijze, ook na 2023. Bereikt uiterlijk op 31 december 2023.

In het MOVV en UVVB is afgesproken dat er in het voorjaar van 2021 een definitief implementatieplan wordt voorgelegd. Scope van dat definitieve plan was fase 3 inclusief de uitvoering van de digitaliseringsopgave. Fases 1 en 2 hebben het kwartiermakersteam en het RDT doen inzien dat er behoefte is aan een concreet uitvoeringsplan, i.e. voorliggend document. Het uitvoeringsplan geeft het RDT de handvatten om de opgave verder te brengen in de regio, in 2021 én daarna. Dit uitvoeringsplan maakt inzichtelijk welke werkwijze en organisatievorm benodigd zijn voor fase 3 (inclusief realisatie van de digitaliseringsopgave). Uitgangspunt is dat het RDT de opgave in nauwe samenwerking met de wegbeheerders uitvoert.

Stand van zaken per fase en duiding hoe de openstaande acties in het uitvoeringsplan landen

Deze paragraaf geeft een overzicht van welke acties uit het concept-implementatieplan zijn uitgevoerd en welke nog open staan. Ook laat het zien hoe de nog openstaande acties worden ingevuld. De openstaande acties zijn ook meegenomen in de verdere uitwerking van voorliggend uitvoeringsplan. De precieze omschrijving en invulling van de acties zijn opgenomen in bijlage I: concept-implementatieplan.

Fase 1: Kwartiermakersfase – periode tot 1 maart 2021

Er is in de kwartiermakersfase grote voortgang geboekt met de beschreven acties. Het RDT is opgericht, bijna alle wegbeheerders zijn aangehaakt in werksessies en het doel en nut van de opgave is veelvoudig aan bod gekomen. Het RDT heeft driewekelijks overleg over de voortgang, inrichting van de opgave en de volgende stappen in het proces. Op dit moment in de opgave richt het RDT zich op het bestuurlijke draagvlak en parallel daaraan op de concrete stappen per data item.

Acties benoemd in het implementatieplan	Voortgang geboekt door het kwartiermakersteam in samenwerking met het RDT	Toelichting in hoofdstuk
Implementatieplan definitief maken en Regionaal Data Team inrichten	Het uitvoeringsplan is ter vervanging van een update van het implementatieplan. Dit document beschrijft concreet het vervolg in de volgende fase	1
Opdrachtgeverstaak beleggen	Het voorstel voor de opdrachtgeverstaak is uitgewerkt en ligt ter goedkeuring bij het MOVV	4
Kwartiermaker aanstellen	De kwartiermaker is aangesteld	-
Draagvlak en commitment creëren management en bestuurders	Parallel aan het betrekken van de wegbeheerders zelf, werkt het kwartiermakersteam aan het draagvlak op alle niveaus	3 t/m 6
Vaststellen implementatieplan	Het uitvoeringsplan ligt in maart ter goedkeuring bij het MOVV	1
Koppelen van data items aan bestaande regionale overleggen van wegbeheerders	Dit document bevat een voorstel voor de samenhang met bestaande regionale gremia	3/5
Werksessie(s) met inliggende gemeenten voor draagvlak en commitment	Er zijn 8 sessies georganiseerd, waarin de regio in clusters is verdeeld (clustersessies) De wegbeheerders hebben aan twee deelsessies deelgenomen. Organisatie van data item specifieke sessies zijn beschreven in dit document	5/6
Netwerk binnen de gemeenten	Voor vrijwel alle inliggende gemeenten is een contactpersoon aangewezen	<i>Wordt binnen RDT opgepakt</i>

Fase 2: (voorbereiding van) Implementatie en uitvoering – periode 1 maart 2021 tot 1 juni 2021

Een aantal acties van de tweede fase is ook in de kwartiermakersfase opgepakt. Dit ter voorbereiding op de uitvoering van de opgave door wegbeheerders zelf. In de kwartiermakersfase lag de focus op het betrekken van wegbeheerders, (bestuurlijk) draagvlak creëren en parallel daaraan ook op het in kaart brengen wat er precies nodig is om tot uitvoering over te gaan.

Acties benoemd in het implementatieplan	Voortgang geboekt door het kwartiermakersteam in samenwerking met het RDT	Toelichting in hoofdstuk
Aanstellen data-regisseur	De rol van data-regisseur is vertaald naar een rol binnen het RDT	5
Inventarisatie per data item wat er is en welke werkprocessen er zijn	Er is een extra onderzoek uitgevoerd naar de dataketen per data item	Bijlage
Concretiseren van de 15 data items en de benodigde werkprocessen	Per data item is hier een plan van aanpak voor opgesteld. De scope voor sommige data items is nog nader te verfijnen	Bijlage
Uitvoeren Gap-analyse	Het dataketen onderzoek in combinatie met de startfoto van de regio geeft de gap tussen de stand van zaken en de gewenste situatie weer	7
Realiseren verzameling en levering kwalitatieve beschikbare data	Langlopende actie voor het RDT	<i>Wordt binnen RDT opgepakt – loopt ook door in fase 3</i>

Fase 3: *Realisatie en Borging en bewaken kwaliteit* – periode 1 juni 2021 tot 31 december 2023

Uiteindelijk is het doel van de opgave dat het verzamelen en ontsluiten van de data in alle beheerprocessen is opgenomen. Daartoe zal er frequent moeten worden gerapporteerd over de status in de regio. De borging in de werkprocessen is één van de voornaamste doelen van het RDT en wordt zodoende meegenomen in de samenwerking.

Acties benoemd in het implementatieplan	Voortgang geboekt door het kwartiermakersteam i.s.m. het RDT	Toelichting in hoofdstuk
<i>Realiseren verzameling en levering kwalitatieve beschikbare data</i>	<i>Langlopende actie voor het RDT</i>	<i>Wordt binnen RDT opgepakt – loopt ook in fase 2</i>
Borging levering en verzamelen kwalitatieve en beschikbare data	In voorbereiding	6
Evaluatie en rapportage aan opdrachtgevers	Voorgelegd in dit document	4

1.3 Data Top 15 – landelijke en regionale scope

De digitaliseringsopgave start met vijftien data items die eind 2023 90% actueel beschikbaar moeten zijn. Dit is nadrukkelijk niet het einddoel van de opgave maar het begin. Bovendien zijn de regio's vrij om hier data items aan toe te voegen. Vanuit het landelijke programma Digitalisering Overheden worden landelijke plannen van aanpak per data item opgesteld. Voor een aantal data items zijn deze plannen van aanpak gereed, voor een aantal nog niet. De landelijke plannen van aanpak beschrijven

onder andere welke scope geldt voor het ontsluiten van de data items: om welke data gaat het? Welke kwaliteit wordt verwacht? Vooruitlopend op de landelijke overeenstemming hierover stelt Midden-Nederland voor om aan de slag te gaan met per data item een scope die past bij hetgeen de regio met dat data item wil bereiken. Dit is niet in beton gegoten en kan in de aankomende jaren nog verder worden aangescherpt.

Hieronder staat de Data Top 15 beschreven, inclusief in het rood de scope die Midden-Nederland hanteert. Daarnaast wordt per data item in het kader aangegeven wat de stand van zaken voor dit data item is en waar het digitaliseren van het data item aan bijdraagt.

1. Geplande werkzaamheden

Alle geplande werkzaamheden aan of nabij de weg die invloed hebben op de doorstroming van het verkeer, op alle Nederlandse wegen. Hieronder vallen dus ook werkzaamheden aan/in de berm, het meubilair, kunstwerken en eventuele gebouwen vlak naast de weg. Inclusief de van toepassing zijnde verkeersmaatregelen (resterende wegcapaciteit, regelscenario's, en maximum snelheid in de werkvakken) en de fasering. **In Midden-Nederland starten we met het RVM netwerk en de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen in steden, dorpen en kernen. Dit sluit deels aan bij de werkwijze die nu vanuit Regioregion wordt gehanteerd.**



2. Actuele werkzaamheden

Alle actueel, door een persoon gemelde aan- en afmeldtijdstippen van werkzaamheden aan of nabij de weg, die invloed hebben op de doorstroming van het verkeer, op alle Nederlandse wegen. Inclusief de van toepassing zijnde verkeersmaatregelen (resterende wegcapaciteit, regelscenario's en maximum snelheid in de werkvakken) en de fasering. **In Midden-Nederland starten we met actueel melden op het RVM netwerk. Actueel melden wordt nog zeer beperkt gedaan in Midden-Nederland. Voorstel is te starten met de hogere orde wegen (conform de regionale sturingsvisie) en dan uit te bouwen naar andere RVM netwerk wegen.**



3. Incidenten

Alle afwijkende situaties, niet-zijnde wegwerkzaamheden of evenementen, die hinder of gevaarlijke situaties kunnen veroorzaken op alle Nederlandse wegen. Waaronder, maar niet-uitsluitend, pech (verkeershinder door een voertuig op de weg) en ongevallen. **In Midden-Nederland starten we met het digitaliseren van ongevallen op het incidentmanagement (IM) netwerk. Dit sluit aan bij de werkwijze die nu in de verkeerscentrale wordt gehanteerd.**



4. Restduur incidenten

Verwachte restduur tot aan het moment van vrijgeven van de weg en resterende wegcapaciteit bij een incident. In Midden-Nederland starten we met het digitaliseren van ongevallen op het incidentmanagement (IM) netwerk. Dit sluit deels aan bij de werkwijze die nu in de verkeerscentrale wordt gehanteerd.



5. Maximum snelheid

De statische wettelijk verplichte maximumsnelheden inclusief tijdvensters van alle wegen in Nederland. In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.



6. Borden (o.a. ge- en verbodsborden)

Data over alle verkeersborden, behalve de RVV-categorie K1 t/m 13. In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.



7. Regelscenario's uit verkeerscentrales

Geplande en genomen verkeersmaatregelen door wegbeheerders. In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope met de toevoeging dat het maatregelen betreft die vanuit de verkeerscentrale worden ingezet. Midden-Nederland heeft zich aangesloten bij het project VM-IVRA. Dit is een landelijk project dat samen met regio's werkt aan het beschikbaar stellen van strategische kaders (netwerkvisies) en verkeersmanagementmaatregelen uit regelscenario's. Het project VM-IVRA pakt dit data item op.



8. Beeldstanden rijkswegen (niet relevant voor gemeenten)

Rode kruizen, aangepaste maximum snelheden, einde alle verboden, verdrijfpijlen. Hieronder valt ook het open- en dichtzijn van spits-/plusstroken (niet relevant voor gemeenten). In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.

9. Brugopeningen

Actuele openingen en sluitingen van alle bruggen in Nederland, inclusief een prognose van deze openingen ca. 15 minuten voorafgaand. **In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.**



10. Statische parkeerdata

Informatie van publiek toegankelijke en publiek en privaat beheerde on- en off straatparkeerfaciliteiten. De door gemeenten en afnemers meest belangrijk gevonden data items zijn locatiegegevens, tarieven, openingstijden, contactgegevens (parkeerloket), beperkingen en capaciteit. **In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.**



11. Dynamische parkeerdata

Het aantal beschikbare parkeerplekken op het moment van opvragen in publiek toegankelijke, publiek en private beheerde off-street parkeerfaciliteiten. **In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.**



12. Evenementen

Geplande en actuele data over locatie evenementen, verkeersmaatregelen, verwachte hinder en tijdelijke parkeervoorzieningen ten gevolge van evenementen op alle Nederlandse wegen. **In Midden-Nederland starten we met het ontsluiten van de verkeersmaatregelen op het RVM netwerk en gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen in steden en dorpen via LTC/SPIN/MELVIN. Dit sluit deels aan bij de werkwijze die nu bij Regioregione wordt gehanteerd.**



13. iVRI data

Data voortkomend uit intelligente Verkeersregelininstallaties (iVRI): SPAT-data, MAP-data en SSM. **In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope. Wanneer een iVRI gerealiseerd wordt, wordt deze data ter beschikking gesteld via het Nationaal Data Overnamepunt (UDAP). NDW is daar onderdeel van.**

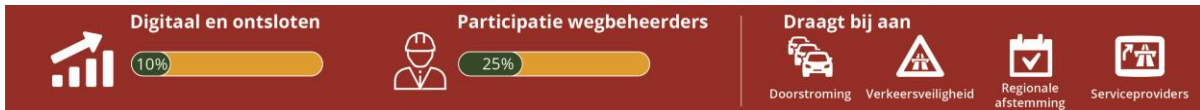
14. Data voor logistiek

Data t.b.v. logistiek, waaronder data over beperkingen inzake gewicht/lengte/breedte/hoogte en voertuigcategorie, voorkeursroutes van wegbeheerders voor vrachtverkeer, venstertijden, milieuzones, gevaarlijke stoffen beperkingen en routeringen, laad- en losplaatsen (locatie, aantal plaatsen en beperkingen), parkeerplaatsen voor vrachtwagens, parkeerverboden voor vrachtwagens. **In Midden-Nederland sluiten we aan bij deze scope.**



15. Fietsdata

Data die voor operationele en beleidsmatige doeleinden wordt verzameld door overheden en een meerwaarde kan hebben voor de ondersteuning en ontwikkeling van marktactiviteiten, mits beschikbaar en van goede kwaliteit. Zoals: fietsdata over snelheden, reistijden, routes, parkeren en hoeveelheden. **Midden-Nederland vindt fietsdata erg belangrijk en ziet de toegevoegde waarde in bovenstaande data. De scope wordt momenteel in een landelijke werkgroep verder uitgewerkt.**



2. What's in it for me?

In regio Midden-Nederland legt het RDT als facilitator en aanjager van de uitvoering van de opgave de nadruk op de meerwaarde van de digitaliseringsopgave voor de regio en de individuele wegbeheerders. Het inwinnen en ontsluiten van data is niet zomaar een actie om serviceproviders te voorzien van betrouwbare data. Het op orde krijgen van mobiliteitsdata heeft juist ook voordelen voor de wegbeheerders zelf. Voor het assetmanagement, verkeersmanagement, de beleidsmakers, de weggebruikers, de nood- en hulpdiensten en uiteindelijk ook voor serviceproviders.

Met een betrouwbaar en actueel beeld van het netwerk kunnen wegbeheerders verkeersmanagement beter en dynamischer inrichten. Ook maakt het beheer van objecten eenvoudiger en inzichtelijker. Beleidsmakers kunnen op basis van (historische) data-analyses gericht beleid maken. Dat beleid is vervolgens te toetsen aan de nieuwe data. En kan vervolgens weer bijgesteld worden. Daarnaast kunnen met behulp van data voorspellingen worden gedaan. Ten slotte is betrouwbare data een belangrijke bouwsteen om innovaties op de weg te ondersteunen. Bijvoorbeeld MaaS of zelfrijdend vervoer. Ieder data item heeft haar eigen voordelen, waarvan een aantal voorbeelden hieronder staan beschreven.



2.1 Voorbeelden en voordelen per data item

Om de effecten van ontsloten en betrouwbare data meer te duiden, geven we voor ieder data item één of meerdere voorbeelden. Daarbij geven we ook weer op welke vlakken de data (het meest) effect heeft; *bestuurlijk*, voor de *gebruiker* en/of op de *leefomgeving*.



Bestuurlijk kan een data item direct bijdragen aan de onderbouwing van beleids- of investeringskeuzes richting de samenleving en binnen de politiek. Ook voor de monitoring of evaluatie van beleidspunten kan (historisch) betrouwbare data een grote bijdrage leveren. Het onderbouwt constatering over langere tijd.



Voor de gebruiker heeft actueel ontsloten data vrijwel altijd direct effect. Met informatie over verstoringen op het wegennet kan de weggebruiker kiezen voor bijvoorbeeld een andere route of andere vertrektijd. Dit draagt voor de gebruiker bij aan een betrouwbaar regionaal netwerk.



Ten slotte heeft een aantal data items ook effect op de leefomgeving. Mobiliteitsdata kan bijdragen aan de doorstroming op het netwerk. Betere doorstroming betekent vaak minder overlast. Ook kan inzicht in de data items de verkeersveiligheid in de directe omgeving verhogen.

1. Geplande wegwerkzaamheden



Door de planning van wegwerkzaamheden direct digitaal te ontsluiten via bijvoorbeeld LTC, communiceren wegbeheerders transparant en direct over de werkzaamheden. Dit heeft tot gevolg dat wegbeheerders onderling beter kunnen afstemmen. Dit gebeurt nu ook al via Regioregie voor werkzaamheden met regionale impact. Betere communicatie en afstemming leidt vervolgens tot een betere doorstroming, want er zijn minder 'gestapelde' werkzaamheden. Ook stelt data over geplande werkzaamheden wegbeheerders in staat 'werk met werk' maken. Wanneer een weg wordt gerenoveerd, kan bijvoorbeeld een nutsbedrijf aansluiten om ook de leidingen te vervangen. Maar niet alleen de communicatie met andere wegbeheerders wordt verbeterd. Ook de communicatie met bijvoorbeeld OV, logistieke partijen, serviceproviders en nood- en hulpdiensten kan met data over geplande werkzaamheden directer plaatsvinden.



bron: In de buurt

2. Actuele wegwerkzaamheden



Data over actuele wegwerkzaamheden heeft op hoofdlijnen dezelfde soorten effecten als data over geplande wegwerkzaamheden. Daarnaast draagt data over actuele wegwerkzaamheden bij aan ruimte

voor innovaties op de weg en verbetering van het verkeersmanagement. Ongeplande maar actuele wegwerkzaamheden kunnen een vervelende situatie creëren voor (autonoom) openbaar vervoer, die daardoor vertraging kan oplopen. Betrouwbare data helpen in de directe communicatie naar alle weggebruikers (ook toekomstige) en verkeersmanagement om alternatieve routes aan te bieden.

3. Incidenten



Het doel van wegbeheerders is om zo snel en adequaat mogelijk te handelen bij incidenten. Incidenten brengen de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid in het geding. Om dat te voorkomen dienen incidenten zo snel mogelijk te worden verholpen en dus snel inzichtelijk te zijn. Inzicht in incidenten helpt ook bij het in kaart brengen van verkeersonveilige situaties. Wegbeheerders kunnen op basis van die inzichten verbeteringen aanbrengen. Deze inzichten ondersteunen bestuurders om samen met inwoners te kunnen werken aan betere verkeersveiligheid.

4. Restduur incidenten



Het is voor de wegbeheerder belangrijk om ook de restduur van incidenten inzichtelijk te hebben. Met informatie over de restduur van incidenten weet de wegbeheerder of en voor welke periode weggebruikers dienen te worden omgeleid. De weggebruikers komen hierdoor niet onnodig in een lange file. De weggebruikers die al reeds in de file staan kunnen ook worden geïnformeerd over de aard van het incident en de verwachte restduur. Door gepaste omleidingsroutes aan te geven kan bijvoorbeeld sluipverkeer geminimaliseerd worden.



bron: RTL Nieuws

5. Maximum snelheden



De maximum snelheid op wegen is zeer belangrijke informatie voor alle weggebruikers. Het heeft directe invloed op de doorstroming op de weg en op de verkeersveiligheid. Borden langs de weg informeren weggebruikers over de snelheidslimiet. Maar serviceproviders geven de snelheidslimiet ook weer in apps. Als serviceproviders hierbij over nauwkeurige informatie kunnen beschikken, dan draagt dat bij aan de doorstroming en veiligheid op het netwerk. Bovendien is zulke informatie belangrijk voor rijtaak ondersteunende diensten en – in de toekomst – zelfrijdende voertuigen. Data over maximum snelheid kan op termijn wellicht ook het aantal verkeersborden op straat reduceren.

Daarnaast kan data over maximum snelheden ook gebruikt worden voor geluidsberekeningen en verkeersmodellen. En het helpt de wegbeheerder zicht te krijgen op het eigen areaal en de onderliggende verkeersbesluiten.

6. Borden



Borden zijn een belangrijk communicatiemiddel richting alle weggebruikers en zijn randvoorwaardelijk voor de verkeersveiligheid en doorstroming. Overheden zijn verantwoordelijk voor het plaatsen van verkeersborden (zoals opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens). Voor het plaatsen van borden moet meestal een verkeersbesluit worden genomen. Overheden zijn wettelijk verplicht deze besluiten digitaal te publiceren. Alle aanduidingen en aanwijzingen moeten zo breed en nauwkeurig mogelijk onder de aandacht worden gebracht van de weggebruikers en bewoners.

Door bebording te digitaliseren, ontstaat er een extra communicatiekanaal wegbeheerders naar serviceproviders. Met een betrouwbaar en actueel databestand kunnen serviceproviders de informatie van borden namelijk direct in-car communiceren. Dit draagt bij aan de informatievoorziening voor de weggebruikers en daarmee aan de doorstroming en verkeersveiligheid. Ook draagt digitalisering van bebording bij aan het verbeteren van assetmanagement voor de wegbeheerder.

7. Regelscenario's uit verkeerscentrales



Bij dit data item gaat het over het digitaal beschikbaar stellen van de strategische kaders op basis waarvan wegbeheerders verkeersmanagement uitoefenen. Denk bijvoorbeeld aan de regionale netwerkvisie. Deze informatie geeft serviceproviders inzicht in de achterliggende strategie waarop de wegbeheerders keuzes maken. Met die informatie kunnen serviceproviders verkeer over onwenselijke routes (bijv. sluisverkeer of verkeer langs schoolzones) helpen voorkomen.



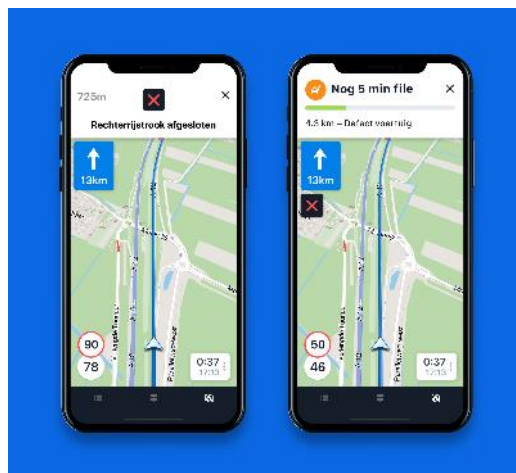
bron: AD.nl

Daarnaast gaat het hier om het actueel beschikbaar stellen van maatregelen die de verkeerscentrales inzetten ten aanzien van afsluitingen en omleidingen, bijvoorbeeld tijdens werkzaamheden of incidenten. Dit draagt bij aan een betere informatievoorziening: weggebruikers worden tijdig geïnformeerd over ingezette maatregelen. Op termijn kan dit als vervanging gaan dienen voor wegkantsystemen zoals DRIP's.

8. Beeldstanden rijkswegen



Het delen van beeldstanden van rijkswegen leidt tot betere informatie voor de weggebruiker. Weggebruikers kunnen bijvoorbeeld in-car gewaarschuwd worden voor afgesloten rijstroken. Dit helpt bijvoorbeeld tegen roodkruisnegatie. Zo draagt dit data item bij aan een betere doorstroming en verkeersveiligheid.



bron: Flitsmeister

9. Brugopeningen



Opstoppingen die ontstaan door (geplande) brugopeningen zijn vervelend voor weggebruikers. Het vroegtijdig communiceren van deze openingen stelt weggebruikers in staat alternatieve routes of reizen te kiezen. Op de hoogte zijn van geplande openingen helpt wegbeheerders daarnaast in het proactief ingrijpen wanneer het verkeer dreigt vast te lopen. Bijtijds bijsturen op alternatieve routes kan zo dus beter worden georganiseerd. Voorkomen van onnodige opstoppingen bij brugopeningen draagt bij aan een betere leefomgeving en milieu.

10. Statische parkeerdata en;

11. Dynamische parkeerdata



Parkeren in de (binnen)stedelijke omgeving zorgt vaak voor aanzienlijk zoekverkeer met tijdverlies, ergernis, verkeersonveiligheid, onnodig gebruik van wegcapaciteit, belasting van het milieu en overlast voor de omgeving als gevolg. Met goede en actuele informatie over de locatie, actuele en te verwachten beschikbaarheid van parkeervoorzieningen, kunnen we de weggebruiker helpen het zoekverkeer te reduceren. Daarnaast maakt het voor onszelf ook inzichtelijk of en hoe parkeervoorzieningen worden gebruikt. Zo kunnen wij ons beleid beter sturen op het reduceren van zoekverkeer en een gepaste parkeercapaciteit per deelgebied. Overigens is ook informatie over zaken als tarief, openingstijden en aansluiting op het OV waardevol voor de gebruiker. Het helpt hem of haar immers een afgewogen keuze te maken.



bron: Zeist in beeld

12. Evenementendata



In elke gemeente zijn regelmatig evenementen, verschillend van grootte. Het digitaliseren, actualiseren en ontsluiten van evenementdata helpt de wegbeheerder bij het minimaliseren van de overlast van het evenement op zowel de leefbaarheid als doorstroming. Met name actualiteit en uniformiteit draagt bij aan het tijdig kunnen anticiperen op het voorkomen van overlast. Een eventuele 'stapeling' van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden en evenementen komt hierdoor sneller aan het licht, waardoor de wegbeheerder tijdig alternatieve routes aan kan bieden. Daarnaast is het voor omwonenden in de directe omgeving ook van groot belang dat de overlast van evenementen geminimaliseerd wordt.

13. iVRIdata



In het kader van het landelijke programma Talking Traffic worden traditionele VRI's omgebouwd tot of vervangen door Intelligente VRI's (i-VRI). Dit biedt nieuwe mogelijkheden op het gebied van onderlinge communicatie van voertuigen en wegkantsystemen. Het helpt vooral om relevante informatie (zoals snelheidsadviezen) bij de weggebruiker te krijgen. Maar het maakt het ook mogelijk dat relevante informatie terugkomt. Dat zorgt er weer voor dat er effectiever geregeld kan worden en dat er weer meer betrouwbare informatie aan de weggebruiker gegeven kan worden.

Daarnaast biedt Talking Traffic kansen voor de ontwikkeling van nieuwe innovatieve verkeersregelingen. Dit zal de komende jaren verder ontwikkeld worden. Daarbij is ook een belangrijke rol voor marktpartijen weggelegd.

IVRI's verzenden berichten naar het UDAP (Urban Data Access Platform). Wanneer deze informatie juist wordt verzonden, werken de iVRI's samen met andere onderdelen van het Talking Traffic ecosysteem. iVRI's helpen wegbeheerders bij het dynamisch verkeersmanagement. Ze dragen bij aan het automatisch optimaliseren van de doorstroming en verkeersveiligheid.

14. Data voor logistiek



Logistieke data kan veel impact hebben op de verkeersstromen door het land: het kan leiden tot een optimalisatie en verbetering van het weggebruik. Denk hierbij aan minder sluipverkeer door omleidingen en een schonere lucht in de binnenstad. Maar bijvoorbeeld ook aan het voorkomen dat vrachtwagens zich vastrijden onder viaducten of dat zij op plekken rijden waar zwaar verkeer niet wenselijk is.

Deze data beschikbaar heeft veel voordelen voor wegbeheerders. Het verbetert de leefbaarheid van hun werkgebied en geeft hen meer controle geeft over de verkeersstromen. Daar zijn de weggebruikers natuurlijk bij gebaat. Verder biedt deze data de wegbeheerder de mogelijkheid om zonder verdere IT-kennis invloed te hebben op hoe de navigatiesystemen het verkeer door hun werkgebied leiden.



bron: Regio Leidscherijjn

15. Fietsdata



Mobiliteitsbeleid richt zich de laatste jaren steeds meer op de fiets, wordt er meer en meer gefocust op ook de fiets, mede dankzij de opkomst van de elektrische fiets en de speed pedelec. Dit heeft geleid tot extra investeringen in fietsinfrastructuur. Om de investeringen beter te onderbouwen en te kunnen toetsen, is een scherper inzicht in het fietsnetwerk en fietsgebruik nodig. Het gaat bijvoorbeeld om inzicht in routekeuzes, capaciteit, herkomst-bestemmingspatronen, snelheden en typen fietsen/fietsers. Deze data helpt bijvoorbeeld om iVRI's zo in te richten dat de fietser voorrang krijgt. Maar de data kan bijvoorbeeld ook helpen om belangrijke en/of ontbrekende netwerkschakels te identificeren. Fietsdata is dus van belang voor zowel verkeersmanagement als mobiliteitsbeleid.



2.2 Samenhang tussen verschillende data items

Data heeft op zichzelf geen meerwaarde voor wegbeheerders. Data is pas waardevol wanneer het wordt vertaald naar informatie en vervolgens naar inzichten. Wat zegt die data over het wegennet, de leefbaarheid of de verkeersveiligheid? De informatie uit data helpt wegbeheerders en beleidsmakers eigen taken te toetsen en bij te sturen waar nodig.

Om te laten zien hoe het combineren van data en juiste informatie kan leiden tot nieuwe inzichten, beschrijven we hieronder een aantal voorbeelden.

- *Minder zoekverkeer door correcte parkeerdata*

Steden groeien. Het wordt er drukker. Weggebruikers inzicht bieden over waar geparkeerd kan worden én waar er nog plek is reduceert de hoeveelheid zoekverkeer. Dit is een paar jaar geleden al geïntroduceerd door o.a. de gemeente Amersfoort en Amsterdam. Daarnaast zorgen diensten als Parkline en Yellowbrick in samenwerking met Q-Park voor het elektronisch reserveren en de afrekening van een parkeerplek. De vermindering van zoekverkeer komt de verkeersveiligheid en doorstroming ten goede. De parkeerroute-informatiesystemen kunnen hierdoor worden aangevuld/vervangen met in-car informatie voor weggebruikers. Dit drukt mogelijk ook de kosten voor wegbeheerders.

- *Verkeersveiligheid*

De bijdrage die de data items kunnen leveren aan verkeersveiligheid op en rond de weg gaat veel verder dan alleen het inzichtelijk maken van incidenten. Het gaat om alle informatie die de weggebruiker ontvangt én wat hij/zij daar mee doet. Zo geven de actuele beeldstanden weggebruikers inzicht in de huidige maximum snelheid. In combinatie met informatie over naderende files verkleint dat de kans op incidenten als gevolg van kop-staart botsingen. Mocht de naderende file nog lang duren (restduur incidenten), kan de weggebruiker alternatieve routes kiezen die hem worden aangeboden vanuit de verkeerscentrale.

Niet alleen actuele data levert een bijdrage aan verkeersveiligheid. Ook met statische data kunnen wegbeheerders de verkeersveiligheid verbeteren. Voorkeurroutes voor logistiek helpen bijvoorbeeld om logistiek vervoer gevoelige punten op het netwerk te laten vermijden. Ook

kunnen gemeenten schoolzones digitaal zichtbaar maken, waardoor weggebruikers nog meer informatie tot zich krijgen.

Ten slotte kunnen data analyses inzicht geven in de relatie tussen gegevens met betrekking tot de onveiligheid (incidenten) en de risicofactoren (snelheden, bebording, intensiteiten, (weers)omstandigheden, etc.). Dit sluit naadloos aan bij de risico gestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Deze risico-informatie helpt wegbeheerders de weg veiliger in te richten.

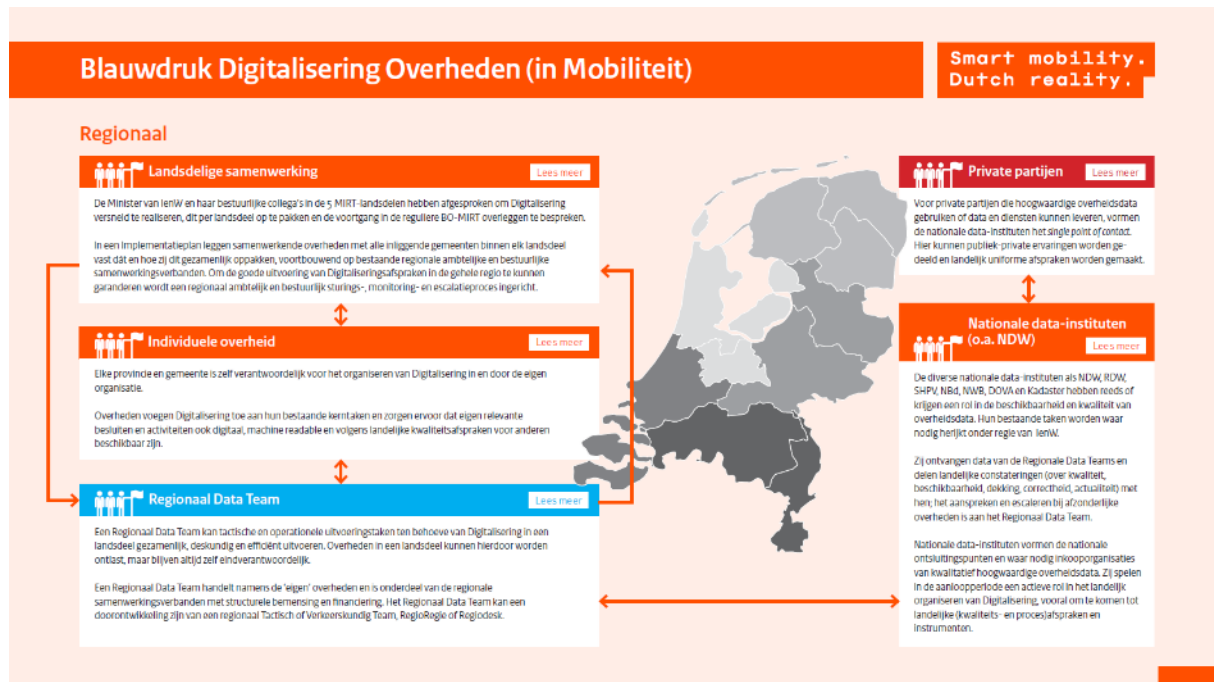
- *Doorstroming en routeplanners*

Als bekend is waar en wanneer er wegwerkzaamheden, evenementen, incidenten, etc. zijn, kunnen navigatiesystemen zorgen voor optimaal route-advies dat zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer. De weggebruiker volgt de navigatie en hoeft niet alle extra bebording in de gaten te houden, wat de aandacht af kan leiden van het verkeer.

3. Bestaande organisatie en verantwoordelijkheden – wat is er al?

3.1 Landelijke organisatie voor overkoepelende activiteiten

De minister van IenW en haar bestuurlijke collega's in de vijf MIRT-landsdelen hebben afgesproken om de digitalisering versneld te realiseren. Dit wordt per landsdeel opgepakt. De voortgang wordt binnen meerdere gremia besproken, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Om duidelijk te kunnen communiceren over de opgave is er landelijk een Blauwdruk Digitalisering Overheden (in Mobiliteit) opgesteld. Dit document verduidelijkt de onderlinge samenwerking en verantwoordelijkheden. Belangrijke elementen zijn hieronder nader beschreven.



3.1.1 Landelijk Dataketenoverleg(LDKO) als landelijke tactische spin in het web

In het programma Digitalisering Overheden Mobiliteitsdata bundelen de overheden hun krachten. Ieder landsdeel heeft een eigen Regionaal Data Team (RDT). Ieder RDT heeft in elke regio een coördinerende rol voor de opgave. De voorzitter van elk RDT vertegenwoordigt zijn/haar regio in het Landelijk Dataketenoverleg (LDKO). Hier vindt de ambtelijke afstemming plaats over de opgave. Ook het ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de nationale dataloketten (zoals het NDW) nemen deel aan dit overleg. Private partijen die data leveren aan overheden kunnen ook worden uitgenodigd voor dit overleg.

In het LDKO is per data item een trekker benoemd. De trekker stelt een plan van aanpak op voor dat specifieke data item en dient landelijk als aanjager en vraagbaak voor de regio's. Het plan van aanpak bevat de scope, de te leveren inspanningen en de kwaliteitseisen aan de data. Als overheden niet zelf in staat zijn de data te produceren wordt hierbij ook gekeken naar mogelijkheden om de inwinning en digitalisering van de data uit te besteden.

Het LDKO is een belangrijk platform voor kennisuitwisseling tussen regio's onderling. Het draagt ook bij aan de monitoring van de voortgang per regio. Het LDKO rapporteert aan het Directeuren Overleg Digitale Transitie Mobiliteit (DO DTM).

3.1.2 DO Digitale Transitie Mobiliteit – breder dan de Data Top 15

Op strategisch niveau is landelijk het DO DTM opgericht. Hier komen de directeuren van de regio's samen ten behoeve van de opgave 'Digitalisering Overheden'. In het DO DTM wordt de transitie richting digitale mobiliteit opgepakt. Het DO behandelt de concrete voorstellen van het LDKO (bijvoorbeeld de plannen van aanpak), maar kijkt ook verder dan de Data Top 15. Op dit strategische niveau bespreken overheden vraagstukken die randvoorwaardelijk zijn voor of faciliterend aan de brede digitaliseringsopgave en digitale transitie. DO DTM heette tot eind 2020 DO LDKO.

3.1.3 Dataknooppunten en platforms voor het ontsluiten van data

Op landelijk niveau is er al een groot aantal dataknooppunten en -platforms. Deze organisaties voorzien overheden van de mogelijkheid om data op te slaan en via die weg publiekelijk te ontsluiten. Voor de meeste data items uit de Data Top 15 is een platform in werking. Het gaat hier om data instituten zoals NDW, RDW, SHPV, NBd, NWB, DOVA en Kadaster. Deze dataknooppunten hebben uiteenlopende rollen. Het gaat voornamelijk om het bieden van een platform om de data te ontsluiten. Er is nog geen instituut dat actief de aangeleverde data controleert en monitort welke wegbeheerders wel of niet de data hebben aangeleverd. De dataknooppunten hebben dus een faciliterende functie. De rol van en onderlinge samenhang tussen de instituten staat wel ter discussie en wordt in samenwerking met het LDKO verder vormgegeven in 2021.

3.1.4 Relatie met andere Regionale Data Teams

Regio Midden-Nederland voert de opgave niet alleen uit. Ook in andere regio's zijn de wegbeheerders actief bezig om data in te winnen en te ontsluiten. Iedere regio heeft een eigen RDT. Dus ook de andere regio's doen veel ervaring op. Deze ervaring kan waardevol zijn voor ons. De samenwerking met andere RDT's is ook juist relevant voor samenwerkende regio's die in verschillende provincies vallen, maar wel veel onderling dienen af te stemmen (denk aan wegwerkzaamheden). Gaat concreet o.a. om de gemeenten Nijkerk, Barneveld (provincie Gelderland) en Eemnes (als onderdeel van de BEL combinatie) in de regio Amersfoort en de gemeenten Ede en Wageningen (provincie Gelderland) in de afstemming met gemeenten Veenendaal, Renswoude en Rhenen in de provincie Utrecht. De vertegenwoordiging van de RDT's in het LDKO biedt al de nodige handvatten om kennis te delen. Een directe link met andere RDT's maakt de communicatielijns korter en biedt mogelijkheden om ideeën uit te wisselen. Het RDT Midden-Nederland heeft reeds contact met bijvoorbeeld (vertegenwoordigers van) de RDT's van Metropoolregio Amsterdam, Oost-Nederland, Zuid-Holland en regio Brabant. Er wordt o.a. kennis gedeeld over de geraamde kosten en aanhaken en ondersteunen van wegbeheerders.

3.2 Actief gebruikmaken van de bestaande regionale overlegsgremia

Ook in de regio beginnen we niet bij nul. Er wordt op het gebied van bereikbaarheid goed samen gewerkt. Als uitgangspunt hanteren we dat we binnen de digitaliseringsopgave optimaal gebruik maken van de reeds bestaande gremia en niet 'iets nieuws gaan organiseren' als dat niet nodig is. Rondom verkeersmanagement en afstemming van wegwerkzaamheden zijn er een aantal bestaande gremia (RTT, rKCO, SODVM, WAR) die van grote toegevoegde waarde zijn voor de realisatiefase van de digitaliseringsopgave. De digitalisering van een aantal van de data items zal door deze gremia worden opgepakt. Dit wordt in hoofdstuk 5 verder toegelicht. Daarnaast zijn er een aantal sterke gebiedsgerichte afstemmingsgremia zoals Foodvalley, regio Amersfoort, BEL combinatie en U10 waar de voortgang, de toegevoegde waarde van de digitaliseringsopgave (what's in it for me) en de aanhaking van wegbeheerders mede zal plaatsvinden. De samenwerking met deze regio's wordt momenteel opgebouwd. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op de rol van deze afstemmingsgremia.

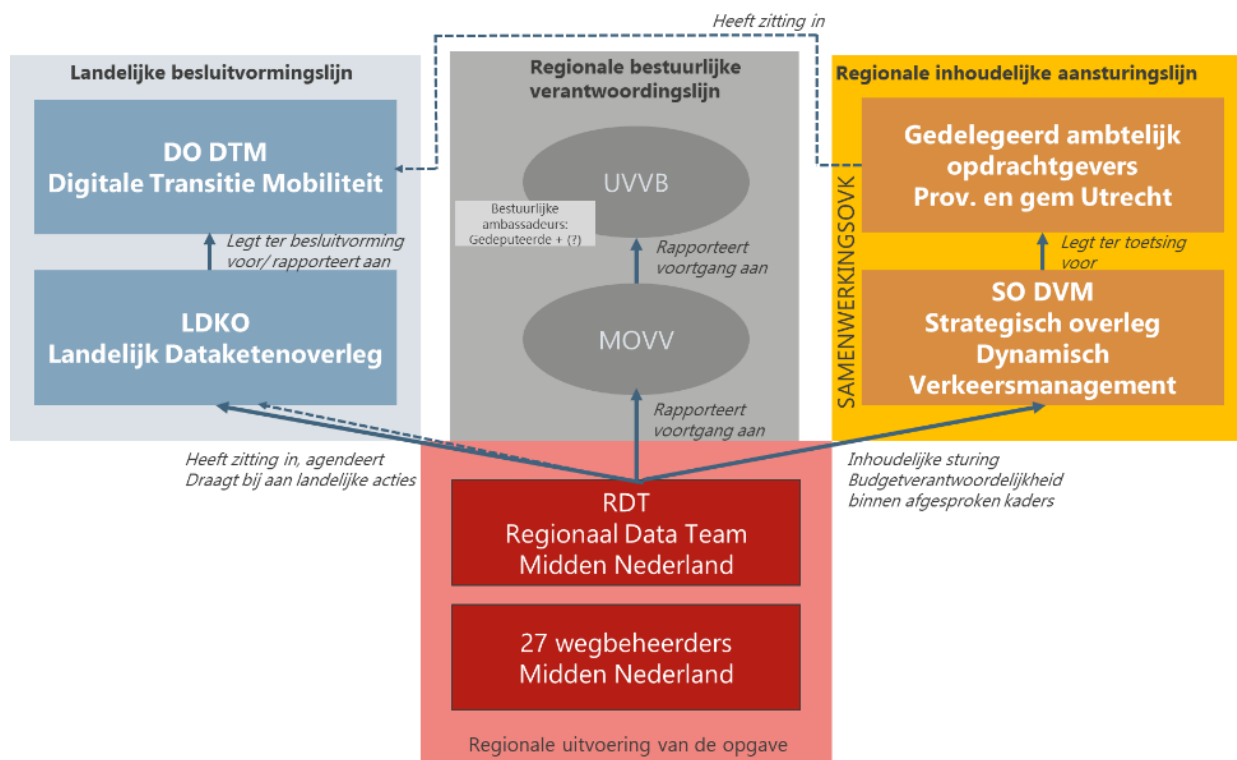
4. Governance voor de realisatiefase (fase 3 uit het implementatieplan)

De digitaliseringsopgave wordt door de regionale wegbeheerders gezamenlijk opgepakt en uitgevoerd. Wegbeheerders participeren actief in de opgave. Enerzijds om de opgave vorm te geven (bijvoorbeeld door een rol te vervullen in het Regionaal Data Team) en anderzijds doordat zij zelf verantwoordelijk zijn voor het ontsluiten van de eigen data. En aansluitend daarop omdat zij een van de primaire gebruikers zijn van de data. Zij gebruiken de data immers voor betere beleidsprocessen en het uitvoeren van verkeers- en assetmanagement.

Bij deze regionale aanpak maken we onderscheid tussen enerzijds de bestuurlijke verantwoordingslijn via MOVV, UVVB en de landelijke overleggen en anderzijds de inhoudelijke ambtelijke aansturinglijn.

4.1 Bestuurlijke verantwoordingslijn via MOVV en UVVB

Voor de realisatiefase (fase 3 uit het implementatieplan) van de digitaliseringsopgave stelt het kwartiermakersteam voor om de bestuurlijke verankering van de opgave te beleggen bij het UVVB. Zo borgen we dat deze opgave gezamenlijk als regio op bestuurlijk niveau ondersteund wordt. Wij verzoeken iedere deelnemer van het UVVB binnen zijn of haar organisatie het belang van deze opgave te delen. Met de keuze voor het UVVB en het MOVV als ambtelijk voorportaal sluiten we aan bij de bestaande gremia en de reguliere besluitvormingslijnen voor mobiliteit-gerelateerde vraagstukken in de regio.

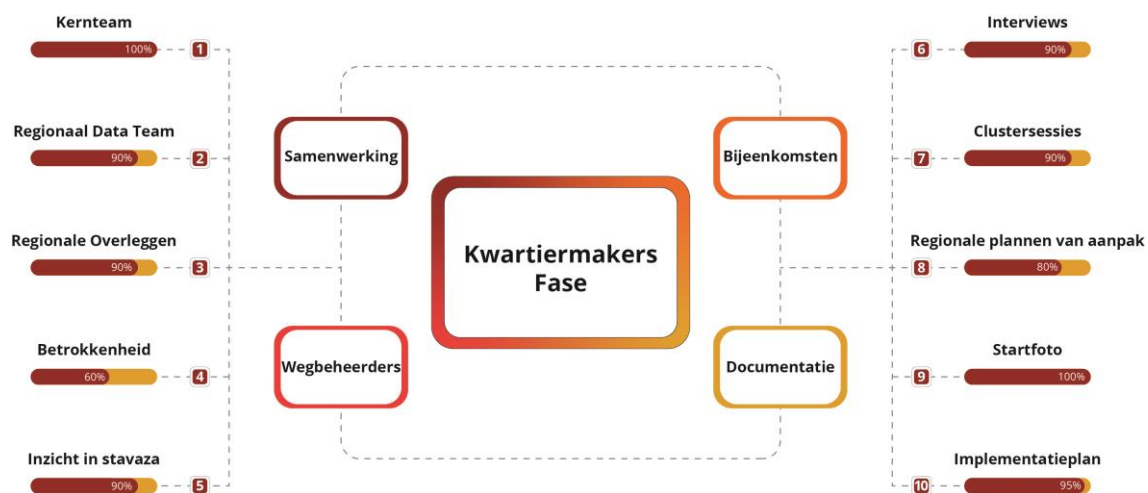


Het Regionaal Data Team verzorgt jaarlijks een voortgangsmelding aan het MOVV en UVVB. Tijdens deze voortgangsmelding wordt ten minste aandacht besteed aan:

- Voortgang binnen de regio op de doelstelling van 90% van de data digitaal beschikbaar in 2023.
- Prioriteiten/doelen RDT aankomend jaar.

- Resultaten van de samenwerking, landelijk en binnen de regio.
- Bemensing en functioneren RDT.
- Mate van aanhaking van wegbeheerder bij de opgave.
- Behaalde successen en verbeteringen bij wegbeheerders door het gebruikmaken van betere kwaliteit van data. Ontwikkelde toepassingen op basis van de data binnen de regio en landelijk (toegevoegde waarde).
- Uitputting budgetten en doorkijk naar toekomstige financiële uitgaven. Wanneer er een afwijking optreedt van meer dan 10% ten aanzien van begroting of scope wordt dit door het RDT voorgelegd aan en getoetst bij MOVV/UVVB. Vervolgens wordt de verwachting bijgesteld en/of meer budget aangevraagd.

Deze voortgangsmelding zal op aantrekkelijke en overzichtelijke wijze visueel worden vormgegeven, passend bij de opgave waarin we gezamenlijk aan werken. Zie ter inspiratie de figuur hieronder de wijze van voortgangsmelding aan het MOVV.



4.2 Inhoudelijke aansturingslijn – via samenwerkingsovereenkomst

Vanuit het MOVV wordt het ambtelijk opdrachtgeverschap gedelegeerd naar ambtelijk opdrachtgevers vanuit provincie Utrecht en de gemeente Utrecht. Gezamenlijk dragen zij met het RDT zorg voor de (bestuurlijke) verantwoordings- en besluitvormingslijn, zowel landelijk als regionaal. Het RDT is verantwoordelijk voor de realisatie van de regionale opgave in samenwerking met alle wegbeheerders. Het monitort de voortgang op het digitaliseren van de data items en het maken van beheerafspraken.

Het RDT stelt voor om de opgave te verankeren in een regionale samenwerkingsovereenkomst. Deze samenwerkingsovereenkomst zal gesloten worden door alle 27 betrokken wegbeheerders. De opgave voor de regio is nieuw en er wordt, via de samenwerkingsovereenkomst en het RDT, actief gebouwd aan de vormgeving van de opgave. Daarbij zijn op tactisch/strategisch inhoudelijk niveau nog een hoop keuzes te maken. Daarom stellen we voor een ambtelijk inhoudelijke aansturingslijn in te richten. In lijn met het programma Multimodaal Verkeersmanagement (MUVM) lijkt het SO DVM (dat eind april van naam verandert in Multimodaal Verkeersmanagement overleg (MVO)) hiervoor de meest geschikte plek. Dit moet verder vormgegeven worden in samenwerking met SO DVM/MVO en RDT.

5. Organisatie – versnellen van de opgave

5.1 Randvoorwaarden – basis principes voor digitalisering van data

Om de opgave succesvol te volbrengen zijn er in de basis twee randvoorwaarden:

- *Privacy en security*

De geldende wet- en regelgeving zoals de Algemene Verordening Gegevensbescherming zorgt ervoor dat er zorgvuldig met de privacy van weggebruikers moet worden omgegaan. Voor de meeste data items worden geen persoonsgegevens opgeslagen. Maar in combinatie met andere gegevens kan deze mobiliteitsdata weldegelijk in strijd zijn met de privacy wetgeving. Uiteindelijk is de bronhouder verantwoordelijk voor het ontsluiten van geanonimiseerde data. Gedurende het hele proces dient hierop een strikte en overkoepelende controle te zijn. Als er wel onderling persoonsgegevens worden gedeeld of verstrekt, moeten afspraken worden vastgelegd in een verwerkingsovereenkomst of convenant ter borging van de privacy. Het is mogelijk dat niet alle wegbeheerders beschikken over kennis en capaciteit om dit intern te beleggen. Daarom is het verstandig om hiervoor vanuit de regionale samenwerking ondersteuning te bieden.

Afspraken rond informatiebeveiliging zijn vastgelegd in de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). De BIO heeft als doel de informatie(-systemen) bij alle bestuurslagen en bestuursorganen van de overheid te beschermen. Alle bestuursorganen van de overheid dienen erop toe te zien dat onderling uitgewisselde gegevens beveiligd zijn in overeenkomst met wet- en regelgeving. Ook hiervoor geldt dat wegbeheerders op regionale schaal samenwerking kunnen organiseren.

- *Overheden zijn zelf verantwoordelijk voor hun eigen data*

Vanuit de regio biedt het RDT de nodige handvatten om de opgave te versoepelen. Het RDT heeft deels een faciliterende functie. De afspraak is dat overheden zelf verantwoordelijk zijn voor het ontsluiten van hun eigen data. De randvoorwaarde is dus dat alle wegbeheerders, gemeenten en andere organisaties actief deelnemen aan de opgave.

5.2 Regionaal Data Team (RDT) als aanjager en facilitator van de opgave

Het RDT is de spin in het regionale web en trekt de opgave. Het RDT fungeert ook als draaischijf tussen hetgeen landelijk wordt ontwikkeld en de vragen die in de regio leven. Het RDT heeft daarmee een faciliterende en informerende rol. Het RDT heeft een groot netwerk binnen en buiten de regio, overziet de opgave en is bovenal ambassadeur van het digitaal werken in het mobiliteitsdomein. Het RDT staat aan de lat voor:

- *Faciliteren en informeren*

Het RDT faciliteert en informeert de wegbeheerders. Faciliteren houdt niet in dat het RDT de digitaliseringstaken van de wegbeheerders overneemt. Het betekent dat het RDT alle beschikbare middelen aanreikt: van inhoudelijke documenten tot hulp bij processen. Hiertoe vult het RDT zogenaamde 'koffertjes'. Data-ambassadeurs kunnen met deze koffertjes (digitaal) langs bij wegbeheerders. De koffertjes bevatten concrete stappenplannen, links naar belangrijke websites, uitnodigingen voor sessies, procesuitleg en andere relevante hulpmiddelen.

- *Betrekken van wegbeheerders en betrokken houden*

Het RDT betreft de wegbeheerders regelmatig bij regionale sessies. Deze sessies staan in het teken van specifieke data items of clusters. De sessie geeft deelnemers meer achterliggende informatie over het 'waarom'. Ook geeft de sessie concrete handvatten om de data zelf te ontsluiten. Hierbij worden ook de landelijk ingeschakelde private partijen betrokken. De sessies hebben als hoofddoel om te informeren, maar dragen natuurlijk ook bij aan de participatie van wegbeheerders.

- *Ambassadeurschap*

Het RDT is dé ambassadeur van de opgave in regio Midden-Nederland. De rolomschrijvingen geven deze taak ook direct weer. In alle activiteiten dienen de leden van het RDT zich echt als ambassadeur op te stellen: enthousiasmerend en ondersteunend. Als een wegbeheerder achterop raakt, is het aan de ambassadeurs hem of haar er weer bij te krijgen. Het RDT draagt ook actief de 'what's in it for me' uit en draagt zorg voor aansprekende voorbeelden en best practices vanuit het landelijke en de wegbeheerders uit de regio.

- *Monitoren en rapporteren*

Het is de taak van het RDT om de voortgang van de opgave scherp te monitoren en hierover te rapporteren aan verscheidene gremia en via de rapportagelijijn naar bestuurders. De monitoring is met name belangrijk om de planning te volgen en waar nodig bij te sturen. Het nogmaals invullen van de (start)foto kan hiertoe een goed middel zijn. Maar ook contacten met de data instituten zijn hierbij belangrijk.

Het doel is om een functioneel, daadkrachtig en duurzaam RDT in te richten. De kern van het RDT noemen wij *de vaste kern*. Deze wordt gevormd door een vertegenwoordiging van wegbeheerders uit de regio die de aankomende jaren werken aan de vormgeving en uitvoering van de opgave. De vertegenwoordiging van wegbeheerders kan over de jaren heen wisselen. De vaste kern wordt ondersteund door een *flexibele schil* waarin additionele capaciteit, kennis en expertise kan worden ingehuurd.

5.2.1 Vaste kern – gevormd door regionale wegbeheerders

De vaste kern bevat alle rollen die nodig zijn om de opgave consistent voort te zetten. Deze rollen zijn *dataregisseur/voorzitter*, *secretaris*, *adviseur communicatie*, *adviseur monitoring & rapportage*, *privacy officer* en *ambassadeurs*. Deze lichten we hieronder nader toe:

- De *voorzitter* van het RDT is de trekker van de opgave. Daarmee is de voorzitter verantwoordelijk voor het overzicht houden binnen het RDT en het sturen op de te behalen mijlpalen. Ook is de voorzitter de vertegenwoordiger in het LDKO en verantwoordelijk voor het budget van het RDT.
- De *secretaris* heeft een belangrijke rol als de brede ondersteuning van het RDT. Zowel op organisatorisch als op inhoudelijk vlak. De secretaris is verantwoordelijk voor het aanhaken en aangehaakt houden van wegbeheerders.
- De adviseur *communicatie* vervult als het ware een platformfunctie; een centrale plek waar alle achtergrond- en werkdocumenten toegankelijk zijn. In de communicatie staat altijd de 'what's in it for me?' vraag van wegbeheerders centraal.
- De adviseur *monitoring & rapportage* draagt zorg voor het nauwkeurig monitoren van de voortgang per wegbeheerder en de regionale voortgang. Deze adviseur verzorgt

voortgangsmeldingen. Hierbij wordt nauw samengewerkt met het landelijke programma waarin een monitoringsdashboard wordt ontwikkeld.

- De *privacy officer* waakt voor de veiligheid van de data en verbindingen. De privacy officer ondersteunt wegbeheerders bij vragen rondom privacy en (cyber)security. Dit gebeurt volgens de wet- en regelgeving op dit vlak, zoals BIO-2019 en de Europese AVG. In de basis is iedere wegbeheerder verantwoordelijk voor haar eigen Cyber security en AVG toetsingen. Vanuit het RDT zoeken wij actief aansluiting met de eigenaren van dit thema binnen de wegbeheerders. Daar waar mogelijk en technisch haalbaar zal vanuit het RDT gekeken worden of er regio breed inzet kan komen om de data items te beschermen en te toetsen op persoonlijke gegevens.
- In het RDT hebben meerdere *ambassadeurs* zitting. Deze ambassadeurs zijn wegbeheerders uit de regio die binnen de digitaliseringsopgave een vooruitgeschoven post vervullen. Zij zijn hét gezicht van de opgave en geven óf inhoudelijk óf procesmatig invulling aan de opgave. We onderscheiden twee typen ambassadeurs:
 - De *data ambassadeur* betreft, enthousiasmeert en jaagt aan. De data ambassadeur is de linking pin tussen het RDT en een groep wegbeheerders. We maken onderscheid naar drie groepen:
 1. Wegbeheerders met capaciteit en kennis om data te digitaliseren
 2. Wegbeheerders met beschikbare capaciteit, maar nog ondersteuning nodig om data te ontsluiten
 3. Wegbeheerders zonder de beschikbare capaciteit of kennis om data te ontsluiten

De data ambassadeur is samen met de secretaris van het RDT het aanspreekpunt voor de wegbeheerders in één van de drie groepen. Hij of zij gaat met een 'koffertje' (gevuld door het RDT) vol uitleg (hoe moet het?) en toepassingen (wat kan je ermee?) langs bij de wegbeheerders zodat zij aan de slag kunnen met het digitaliseren van de data items. De koffer wordt aangepast op basis van het behoefteniveau en ambitie van de wegbeheerders. Want die ambitie kan per groep verschillen. Wegbeheerders die nog niet zo ver zijn met digitaliseren (groep 3) zullen naar verwachting meer ondersteuning nodig hebben dan wegbeheerders die al wat verder zijn (groep 1). Laatstgenoemde groep zal daarentegen wel de andere groepen kunnen voorzien van voorbeelden waarbij zij baat hebben (gehad) van de digitalisering, welke toepassingen zijn verder nog zien en hoe zij processen hebben ingericht.

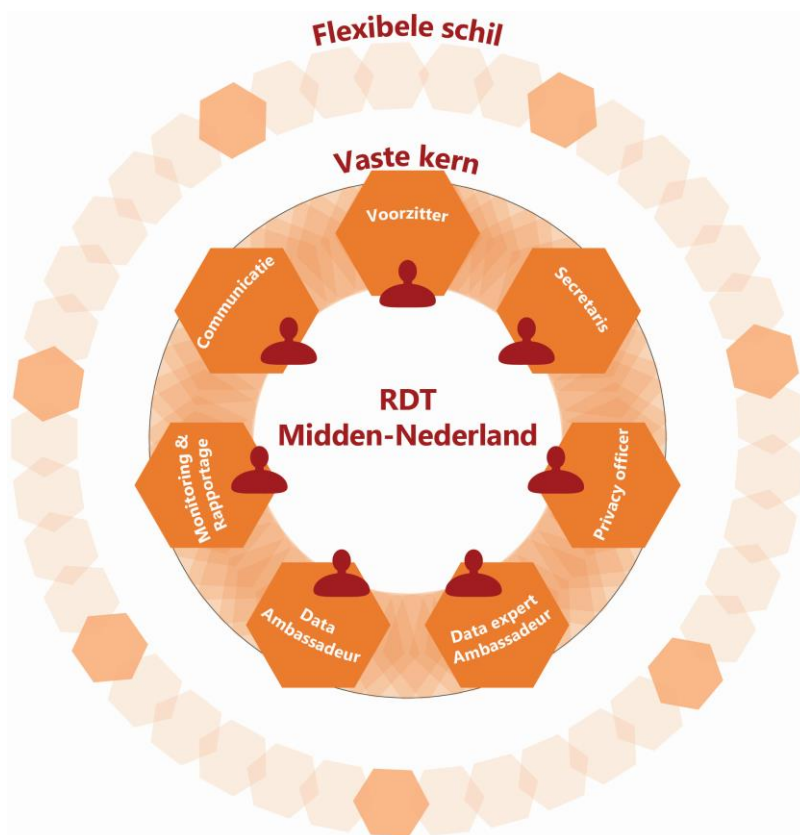
- De *data expert ambassadeur* heeft ervaring met en kennis van één of meerdere data items. De data expert brengt wegbeheerders concreet verder in het digitaliseren van een data item. Bijvoorbeeld door eerste stappen in de digitalisering te zetten, de wegbeheerder op te leiden en hem of haar te coachen op de benodigde activiteiten voor de digitalisering van de data. Bijvoorbeeld het vormgeven van de te maken afspraken met Regioregie over data-standaarden of het opzetten van de regionale aanpak voor Fiets-data. Maar de data expert ambassadeur kan ook de coördinator zijn richting RTT waar veel van de verkeersmanagement data items worden gedigitaliseerd.

Er vindt nauwe afstemming plaats tussen beide typen ambassadeurs. Zo kan een data expert een data ambassadeur bijvoorbeeld inhoudelijk ondersteunen. Of de data ambassadeur kan worden ingevlogen door de data expert ambassadeur om te enthousiasmeren of het belang van de opgave te duiden.

Het ambassadeurschap kan eventueel gedurende de uitvoering van de opgave door verschillende wegbeheerders of wisselende vertegenwoordigers van eenzelfde wegbeheerder worden opgepakt.

Op moment van schrijven bestaat het RDT uit:

- Peter Reffeltrath (Amersfoort) – data expert ambassadeur
- George Stern (provincie Utrecht) – data expert ambassadeur
- Leander Hepp (Leusden) – data ambassadeur
- Hans Reijnen (Bunschoten) – data ambassadeur
- Eric van Dijk (provincie Utrecht) – data expert ambassadeur
- Erwin Sterenberg – gemeente Woerden/Oudewater
- Mirelle Peters (gemeente Utrecht) – data ambassadeur + kwartiermaker
- Waldo Kolk (provincie Utrecht voorzitter) – voorzitter RDT + kwartiermaker
- Aafke den Hollander (Rebel) – procesondersteuning + kwartiermaker
- Luuc van Tiel (Rebel) – secretaris + kwartiermaker
- André van Est (provincie Utrecht) – data ambassadeur NDW – RDT



RDT werkt nauw samen met bestaande gremia

Het RDT werkt bij de uitvoering van de opgave onder andere nauw samen met de bestaande gremia Regioregie, RTT en Goedopweg. De aankomende maanden wordt de samenwerking door RDT, Regioregie, RTT en Goedopweg verder uitgewerkt.

- *Regioregie - voor de data items geplande en actuele werkzaamheden en evenementen*

In de regio vindt frequent afstemming plaats over de geplande wegwerkzaamheden. Dit gebeurt in Regioregie. Op basis van dit overleg passen wegbeheerders hun planning aan. Dit overleg is dus de aangewezen plek om onderling afspraken te maken over de te gebruiken standaarden en kwaliteitseisen betreffende geplande wegwerkzaamheden, actuele wegwerkzaamheden en evenementen.

- *Regionaal Tactisch Team (RTT) - voor de data items incidenten, restduur incidenten, regelscenario's en brugopeningen*

Onderdeel van de taken van het RTT is het monitoren van netwerkprestaties. Dit sluit aan bij de te digitaliseren data voor verkeersmanagement. Samenwerking tussen het RTT en RDT is dus nodig om afspraken te maken over de data items rondom verkeersmanagement.

- *Goedopweg (Gow) - projectteam iVRI*

Een afvaardiging van het projectteam iVRI is aangesloten bij het RDT om te borgen dat daar waar het RDT wegbeheerders kan ondersteunen in het voldoen aan de criteria ten aanzien het verkrijgen van subsidie voor de 2^{de} trance iVRI en ten behoeve van het borgen van de Cyber Security aspecten gerelateerd aan de iVRI en de koppeling met het regionale netwerk/software.

5.2.2 Flexibele schil – voorbeelden van inzet externe capaciteit

De vaste schil is een groep die elkaar kent en langdurig deelneemt als lid van het RDT. Aanvullend daarop werken we ook met een flexibele schil. Mensen uit de flexibele schil vliegen we tijdelijk in als extra ondersteuning van/aanvulling op het RDT gewenst is. Bijvoorbeeld het op gang te komen met een data item (bijvoorbeeld eenmalig invoeren van data) of om specifieke technische uitdagingen op te lossen. Ook zien we op het organisatorische vlak een mogelijke behoefte. Bijvoorbeeld een tijdelijke rol om wegbeheerders actief aan te haken. Of bijvoorbeeld om de benodigde kaders in samenwerking met regionale overleggen zoals het RTT, Regioregie, Goedopweg (iVRI), de WAR (Wijzigingsadviesraad) en het rKCO (regionaal Kortcyclisch overleg) vorm te geven. De invulling van de flexibele schil zal gedurende de uitvoeringsperiode door het RDT verder vorm worden gegeven en kan dus nog niet worden vastgezet.

5.2.3 Rol wegbeheerders

Enkele wegbeheerders maken deel uit van het RDT. Daarnaast verwachten we van alle wegbeheerders de capaciteitsinzet om de data items succesvol te digitaliseren. De wegbeheerders zijn immers zelf verantwoordelijk voor het digitaliseren van de eigen data en de structurele borging van de levering in de organisatie. Het RDT biedt hierbij een helpende hand. Wegbeheerders worden in de regio niet aan hun lot overgelaten.

Wij verwachten inzet van de wegbeheerders op drie onderdelen:

- De digitalisering van vijftien data items zelf (als start). De gevraagde inspanningen verschillen per item. Voor bijvoorbeeld logistieke data worden wegbeheerders gevraagd om de data aan te leveren aan een bestaand platform. Voor een ander item, zoals bebording en parkeren,

worden wegbeheerders gevraagd om reeds geïnventariseerde data te controleren. Belangrijk is dat het hierbij niet gaat om het éénmalig aanleveren van data: ook het beheer ervan moet geborgd worden in de organisatie.

- Regionale afstemming en het actief bijwonen van regionale bijeenkomsten. Regionale afstemming vindt zo veel mogelijk plaats in bestaande gremia, maar specifiek voor deze opgave zullen we wegbeheerders ook betrekken in bijeenkomsten. Daarnaast vragen we om afstemming op zowel ambtelijk als bestuurlijk vlak. Elke wegbeheerder levert een contactpersoon aan het RDT aan ten behoeve van de regionale afstemming.
- Actief aan de slag gaan met de data voor betere beleidsprocessen, verkeersmanagement, effectiever beheer etc. Hierbij zal het RDT faciliterend optreden door bijvoorbeeld het aanbieden van dashboarding voor monitoring en best practices. Maar het écht aan de slag gaan met de data ligt bij de wegbeheerders zelf.

Naast de inzet van capaciteit vragen we de wegbeheerders ook om een jaarlijkse financiële bijdrage om de ondersteuning in de flexibele schil te kunnen faciliteren. Zie voor benodigde capaciteit en financiële bijdrage hoofdstuk 8.

5.3 Wat doen we na de digitaliseringsopgave? Informatie-gestuurd werken na 2023

Dit uitvoeringsplan beschrijft alle activiteiten die ondernomen worden om te komen tot een transitie van de huidige werkwijze naar een informatie-gestuurde werkwijze en data-gedreven organisatie. Informatie-gestuurd werken biedt bestuurders de mogelijkheid beslissingen te nemen gebaseerd op basis van data van goede kwaliteit. Het zorgt dat mobiliteitsgebruikers keuzes kunnen maken hoe zij comfortabel en veilig van A naar B kunnen reizen. Het biedt beleidsmakers inzicht in de staat van assets, zorgt dat verkeersonveilige situaties goed in kaart gebracht worden en draagt bij aan het nemen van ontwerpbesluiten die positieve impact hebben op de leefomgeving.

Aan het einde van dit programma zijn vijftien mobiliteitsdata items voor 90% op orde en zijn er passende beheerafspraken gemaakt. Dat wil zeggen dat de juiste data van de juiste kwaliteit is, en dat die data beschikbaar is voor overheid en markt. Daarnaast is het ook zo dat de vijftien data items niet het einddoel vormen, maar slechts het begin van de transitie. De opgave is niet in beton gegoten. Hij kan wellicht nog worden aangepast als die behoefte er is bij wegbeheerders en/of de vraag vanuit serviceproviders ontstaat.

Als het programma geëindigd is stopt de vraag naar kwalitatief juiste data niet. Ook dan is informatiegericht werken nog steeds belangrijk. Sterker nog: dit wordt steeds belangrijker om actuele vraagstukken goed te kunnen oplossen. Binnen dit programma worden dan ook de contouren ontwikkeld om te zorgen dat de transitie die nu is gestart ook na 2023 voortgezet kan worden. De verwachting is dat we begin 2023 starten om afspraken te maken met beleidsmakers en uitvoerende afdelingen die aansluiten op de behoefte om informatie gestuurd te blijven werken.

6. Transitie naar Digitalisering

De transitie naar digitalisering betekent voor veel wegbeheerders een verandering in de werkwijze van de organisatie. Een verandering naar data gedreven werken en het uitvoeren van eigen taken op basis van actuele informatie voorziening. De grootste opgave is niet zozeer het digitaliseren van de data items zelf maar het inbedden van de transitie in het denken en doen van de wegbeheerders. Hier kunnen we regionaal een mooie stap in zetten door dat wat al digitaal ontsloten is aan te vullen met de data items uit de Data Top 15.

Logischerwijs heeft een dergelijke transitie energie vanuit zowel het RDT als de wegbeheerders zelf. Op ambtelijk én bestuurlijk niveau. Om de komende periode deze transitie te bewerkstelligen, richt het RDT zich op het betrekken van wegbeheerders, het waarom en de platformfunctie.

6.1 We starten zeker niet bij nul: er wordt al data beschikbaar gesteld

Het inwinnen van data is voor wegbeheerders niet nieuw. Veel wegbeheerders winnen al jaren data in voor verschillende data items. Om de te nemen stappen voor wegbeheerders en het RDT in Midden-Nederland goed in kaart te kunnen brengen, is er in het begin van de kwartiermakersfase een zogenaamde startfoto opgesteld. Deze foto geeft in één document weer wat de huidige status is per data item. Hierin is een onderscheid gemaakt tussen wegbeheerders vertegenwoordigd in de WAR en andere gemeentelijke wegbeheerders. Dit onderscheid is gemaakt omdat de verschillen tussen de twee groepen groot kunnen zijn: niet alle data items zijn voor iedere wegbeheerder relevant.

De startfoto laat zien dat wegbeheerders over het algemeen al actief bezig zijn met het inwinnen van data. De manier waarop de data worden ingewonnen, opgeslagen en vooral beschikbaar is en gebruikt wordt verschilt onderling zeer. Het ontbreken van kwaliteitseisen draagt niet bij aan de uniformiteit: voor maar een enkel data item zijn er regionale kwaliteitseisen bekend. Regionaal moeten er kwaliteitseisen per data item afgesproken worden. Alleen via die weg creëren wegbeheerders gezamenlijk een betrouwbare en kwalitatief hoogwaardige dataset.

De foto-methode kan door het RDT in de toekomst vaker worden gebruikt om de voortgang te bemeten. Daarmee wordt ook duidelijk waar meer aandacht en energie naar toe moet.

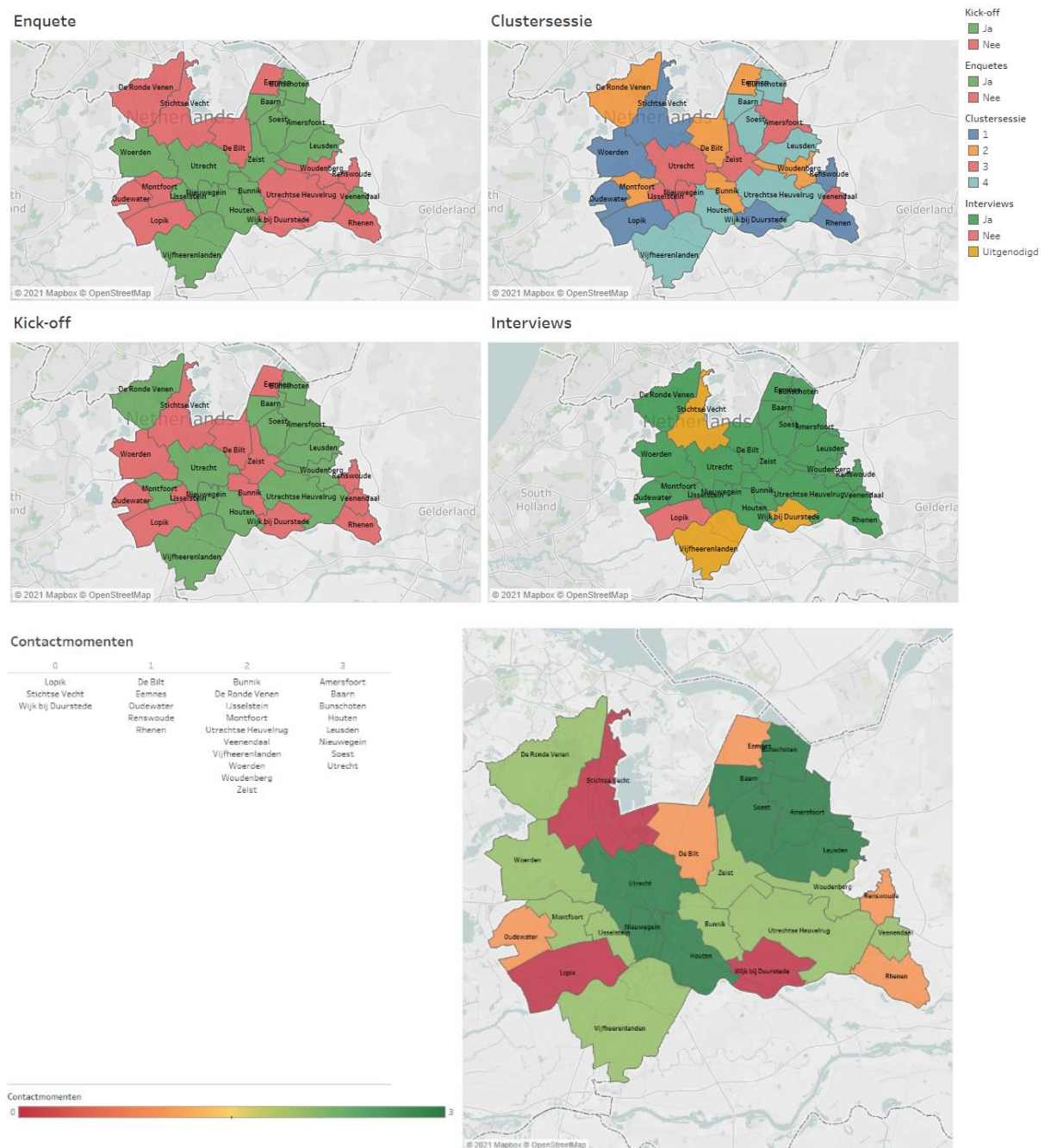
STARTFOTO (leesbare versie in bijlage II)

Wegbeheerdersvereniging in de WAR										Gemeentelijke wegbeheerders									
Cluster	Deplende afdelingen	nr	Datatum	Data beschikbaar: lineair, niet digitaal, wel digitaal, digitaal ontsloten.	toelichting	Binnen de WAR worden alle wegbeheerders in LC.	X	X	X	X	Data beschikbaar; lineair, niet digitaal, wel digitaal, digitaal ontsloten.	toelichting	Binnen de WAR worden alle wegbeheerders in LC. Een enkeling in MBO's.	X	X	X	X		
1	Deplende wegwerkzaamheden			digitaal en ontsloten	toelichting	Binnen de WAR worden alle wegbeheerders in LC.	X	X	X	X	toelichting	De wegbeheerders sluiten een onderling verkenbesluit af. De mate van detail bij het invullen verschilt wel onderling.	digitaal en ontsloten	Wijvel alle wegbeheerders werken in LC. Een enkeling in MBO's.	X	X	X	X	
2	Actuele wegwerkzaamheden			niet digitaal	incidenteel wordt dit gecommuniceerd richting de wegbeheerder, maar niet digitaal.	incidenteel wordt dit gecommuniceerd richting de wegbeheerder, maar niet digitaal.	X	X	X	X	niet digitaal	De planning wordt gactualiseerd wanneer dat voorst veromen, maar niet incidenteel.	toelichting	De planning wordt gactualiseerd wanneer dat voorst veromen, maar niet incidenteel.	X	X	X	X	
12	Deenemendata			digitaal en ontsloten	binnen de WAR worden evenementen ingevoerd via LCT. Een enkeling via Live Events.	binnen de WAR worden evenementen ingevoerd via LCT. Een enkeling via Live Events.	X	X	X	X	digitaal en ontsloten	Jaarlijkse evenementengranda wordt wel ingevoerd in LCT.	toelichting	Alleen evenementen die invloed hebben op de doorstroming worden ingevoerd in LCT. Wijzigingen worden vaak niet aangebracht.	X	X	X	X	
Pro-en reactief	3	Incidenten		wel digitaal	Digitale registratie in verschillende systemen, provinciaal overzicht, VUWet, VeiligheidsLCT. Met name een overzicht van verkeersongevallen.	Digitale registratie in verschillende systemen, provinciaal overzicht, VUWet, VeiligheidsLCT. Met name een overzicht van verkeersongevallen.	X	X	X	X	wel digitaal	Provinciaal en landelijk gegevens zijn beschikbaar bij de wegbeheerders.	toelichting	Wegbeheerders ontvangen frequent rapportages via VeiligheidsLCT, de provincie en VUWet. Hierin staan vaak enkel gegevens. Wegbeheerders worden anders betrokken bij incidenten.	X	X	X	X	
verkeersmanagement	4	Rechtstreek incidenten		niet digitaal	Alleen via HWN	Alleen via HWN	X	X	X	X	niet digitaal	Geen monitoring ter plaatse	toelichting	Wegbeheerders worden niet op de hoogte gesteld van incidenten en hebben dus ook geen beeld bij de reductie daarvan.	X	X	X	X	
	7	Regulacemant' uit verkeerscontracten		wel digitaal	HWN is wel ontsloten	HWN is wel ontsloten	X	X	X	X	niet		toelichting	Niet aan de orde	X	X	X	X	
	8	Beleidsdata rijbewijzen		digitaal en ontsloten	Geld voor RWS	Geld voor RWS	X	X	X	X	niet		toelichting	Niet aan de orde	X	X	X	X	
Verkeersbesluiten	5	Maatsum oeverbnden		digitaal en ontsloten	Ob verkeersbesluiten, landelijk traject	Ob verkeersbesluiten, landelijk traject	X	X	X	X	digitaal en ontsloten	Landelijk ingekocht	toelichting	Verkeersbesluiten moeten worden gedeeld met landelijk data.	X	X	X	X	
en vergunningen	6	Borden (o.a. ge- en verbodsborden)		digitaal en ontsloten	Landelijk ingekocht	Landelijk ingekocht	X	X	X	X	digitaal en ontsloten	Landelijk ingekocht	toelichting	Private actie - bebouwing is nog niet volledig gecentraliseerd. Verkeersbesluiten worden wel opgeleverd, maar niet via een digitaal proces.	X	X	X	X	
	14	Data voor logistiek		niet digitaal	Private actie - Matrimon haalt de data op bij wegbeheerders.	Private actie - Matrimon haalt de data op bij wegbeheerders.	X	X	X	X	niet digitaal	Lokaal afgeleverd	toelichting	Niet alle wegbeheerders zijn hierin op de hoogte.	X	X	X	X	
Beheer van objecten	9	Buigingen		wel digitaal	Deel ontsloten door Sluise Golf	Deel ontsloten door Sluise Golf	X	X	X	X	niet digitaal	niet ontsloten	toelichting	Deel wegbeheerders hebben een relatie met Sluise Golf.	X	X	X	X	
	10	Statische parkeerdata		wel digitaal	Interne documentatie van parkeerdata is wel beschikbaar. Met name de opbrengsten, ligten en uitsonderingen zijn goed in kaart gebracht	Interne documentatie van parkeerdata is wel beschikbaar. Met name de opbrengsten, ligten en uitsonderingen zijn goed in kaart gebracht.	X	X	X	X	wel digitaal	Interne kaartoverzichten en tellingen	toelichting	Wegbeheerders hebben interne de tellingen van parkeerdata vaak digitaal beschikbaar in een GIS omgeving in PDF vorm. Dit bevat de capaciteit en bij een groot deel ook de uitsonderingen, vergoedingen en tijden.	X	X	X	X	
	11	Dynamische parkeerdata		wel digitaal	Enkele wegbeheerders hebben geen gegevens ontsloten en een PWS-beheerder	Enkele wegbeheerders hebben geen gegevens ontsloten en een PWS-beheerder	X	X	X	X	niet		toelichting	De meeste wegbeheerders hebben geen betaalde locaties in beheer. Uitsonderingen, ligten of vergoedingen zijn vaak alleen intern in kaart gebracht.	X	X	X	X	
	13	HRV data incl. topologie		digitaal en ontsloten	Deenit niet gecentraliseerd	Deenit niet gecentraliseerd	X	X	X	X	niet		toelichting	Nog niet relevant	X	X	X	X	
Fiets	15	Fietdata		wel digitaal	Provinciaal worden de tellingen gemaakt. Dit zijn regelmatig tellingen met waven en vergelijkbare locaties. Grote gemeenten hebben eigen tellingen.	Provinciaal worden de tellingen gemaakt. Dit zijn regelmatig tellingen met waven en vergelijkbare locaties. Grote gemeenten hebben eigen tellingen.	X	X	X	X	wel digitaal	Wegbeheerders ontvangen provinciale tellingen	toelichting	Wegbeheerders worden zelf minimaal tellingen uit. Vaak zijn de provinciale tellingen de enige data die ze ontvangen.	X	X	X	X	

6.2 Betrekken van wegbeheerders bij de opgave

Het kwartiermakersteam heeft hard gewerkt aan het in beeld brengen van de opgave en heeft daarbij actief de wegbeheerders betrokken. Hieronder het overzicht van de mate waarin de wegbeheerders tot begin 2021 betrokken zijn. We onderscheiden hierbij een online *A) enquête* uitgezet onder de wegbeheerders, *B) een brede kick-off bijeenkomst*, *C) persoonlijke interviews* en *D) clustersessies* waarbij met wegbeheerders van gelijke grote/uitdagingen wat dieper de inhoud in is gegaan.

Hieruit concluderen we dat het aanhaken van wegbeheerders uit de startblokken is, maar dat er nog een flinke weg te gaan is. Het RDT zal de opgave moeten blijven uitdragen. Na het vaststellen van het plan in het UVVB zal daadwerkelijk gestart worden met het betrekken van de wegbeheerders bij het digitaliseren van de data items. Wegbeheerders kunnen zich voor de realisatiefase aansluiten bij één van de drie groepen die het beste bij hun organisatie en ambitie past. Zie paragraaf 5.2.1 en 6.9 voor meer informatie over de groepen



6.3 Fasering van de data items – prioritaire data items

In het Landelijke Dataketenoverleg (LDKO) hebben de vertegenwoordigers van alle regio's inmiddels een landelijke fasering afgesproken. Regionaal starten we met de digitalisering van data items waar (1) de energie zit bij de wegbeheerders en/of (2) de toegevoegde waarde in de regio nu groot is. De startfoto (zie bijlage II) en de contactmomenten met de wegbeheerders hebben hiervoor waardevolle informatie verschaft.

De toegevoegde waarde van inzicht in data zit voor wegbeheerders vooral in de efficiëntie die het met zich meebrengt en de kennis die zij ermee opdoen voor de eigen beleids- en beheerprocessen. Wegbeheerders hebben in verschillende sessies voorkeuren uitgesproken betreffende de fasering van de data items. Deze input hebben we in het uitvoeringsplan meegenomen.

Door de regionale voorkeur en landelijke fasering te combineren, is de volgende fasering van data items opgezet:

- Fiets. De regionale doelstelling is om dé fietsregio van Europa te worden. Er ligt bovendien een gemeentelijke ambitie om fietsgebruik te stimuleren. Daardoor is er veel behoefte aan inzicht in het fietsgebruik en het fietsnetwerk.
- Geplande werkzaamheden. Op regionaal niveau staat Midden-Nederland komende jaren voor een grootschalige hinderopgave. Wegbeheerders hebben de behoefte om wegwerkzaamheden, ook in relatie tot de regionale opgave, goed op elkaar af te stemmen.
- Incidenten. De effecten van incidenten op de robuustheid van het wegennet zijn tijdens hinderopgaven nog groter dan in reguliere situaties. Door te starten met incidentdata kunnen scenario's regionaal beter worden ingericht. Zo wordt de overlast op het omliggend wegennet geminimaliseerd.
- Bebording en logistiek. Wegbeheerders willen een beter en actueel zicht hebben op de (eigen) bebording; maximum snelheden en ge- en verbodsborden (ook voor logistiek zoals laad- en loszones en venstertijden). Daarmee kan er actief nieuw beleid worden gemaakt en kan huidig beleid worden herzien. Bovendien zorgt goede data over bebording voor minder kosten bij de inventarisatie van aanwezige bebording. Die inventarisaties zijn bijvoorbeeld nodig bij aanvang van een studie of project. Ook maakt goede bebordingsdata het uitvoeren van assetmanagement effectiever. Het proces rond bebordingsdata is in gang gezet. De wegbeheerders moeten de ingewonnen data controleren en indien nodig aanvullen of wijzigen.
- Parkeren (statisch en dynamisch). Het landelijke programma heeft een uitgebreide inventarisatie gedaan van parkeerdata. Daardoor is door wegbeheerders als eerste stap alleen een controle van de ingevoerde data nodig. In een volgende fase volgt de aanpak om de bestending in de processen en het beheer te borgen.
- iVRI's. De installatie van iVRI's is regionaal georganiseerd via Goedopweg. De uitrol hiervan is momenteel al gaande. Bij dit data item volgen we de regionale aanpak.

6.4 Private acties

Landelijk zijn een aantal digitaliseringsacties (deels) ondergebracht bij private partijen. Het gaat om data die inzicht geeft in de data items (ge- en verbods-) borden, maximum snelheden, data voor logistiek en statische en dynamische parkeerdata. Deze gezamenlijke inkoop is efficiënter dan wanneer iedere wegbeheerder dit zelf zou moeten inventariseren. Het uitbesteden van deze acties heeft voordelen voor de wegbeheerders, maar nog niet iedere wegbeheerder maakt hier gebruik van. Zo zijn niet alle wegbeheerders op de hoogte van het feit dat bepaalde data landelijk is ingewonnen, of

hebben ze de ontsloten data nog niet gecontroleerd en is het beheer georganiseerd. Hieronder lichten we de data items waar het om gaat nader toe.

- (Ge- en verbods-) Borden en maximum snelheden. HR groep heeft landelijk alle verkeersborden in kaart gebracht met scanauto's. Deze foto's heeft HR groep verwerkt tot bruikbare informatie. In de data is een splitsing te maken naar de rode en de zwarte code. De rode code bevat informatie over welke categorie bord het betreft, de zwarte code bevat ook de precieze teksten op de borden. De rode code is als open data beschikbaar. De zwarte code is beschikbaar bij het platform van HR groep zelf. Om deze data kwalitatief hoogwaardig te maken en houden, dienen wegbeheerders de data actief te controleren.
- Data voor logistiek. Eenzelfde actie is uitgezet om de logistieke data in te winnen. Matrixian verzamelt vanuit verschillende bronnen data voor logistiek. Dat doen ze door gemeenten te verzoeken de data aan te leveren, het scannen van gemeentelijke websites, verkeersbesluiten te analyseren en veldwerk uit te voeren. Zo verzamelen ze zo veel mogelijk de al beschikbare informatie. Matrixian stelt de data beschikbaar op haar eigen platform en in het format Open Trip Model (OTM). Daarnaast wordt gekeken naar een koppeling met het NDW. De verzamelde data zijn al inzichtelijk voor wegbeheerders. Bij hen ligt dus de actie om die data te controleren en aan te vullen waar nodig.
- Statische en dynamische parkeerdata. Het Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV) is in het leven geroepen om te helpen bij het digitaliseren en vernieuwen van parkeerdiensten. Het SHPV verzorgt het beheer van de parkeer- en verblijfsrechten database. Ook helpt het SHPV gemeenten om de database te vullen door zelf een inventarisatie uit te voeren. Het SHPV heeft veel hulpmiddelen gereed om wegbeheerders te helpen. Nog niet alle wegbeheerders zijn hierbij aangesloten of van op de hoogte.

6.5 Regionale plannen van aanpak

Om wegbeheerders écht de handreiking te geven waar ze mee aan de slag kunnen, zijn – op basis van de landelijke plannen – regionale plannen van aanpak per data item gemaakt. Het regionale plan van aanpak legt de nadruk op het waarom en bevat concrete stappenplannen. De plannen worden de aankomende periode tijdens de realisatiefase op basis van de verdere uitwerking/aanscherping van de landelijke plannen van aanpak en de regionale ervaringen verder aangescherpt. De regionale plannen van aanpak zijn te vinden in bijlage IV. Onderstaand een voorbeeld:

Plan van aanpak Maximum Snelheden

Acties voor wegbeheerders in Midden-Nederland

Waarom

De maximum snelheid op wegen is zeer belangrijke informatie voor alle weggebruikers. Het heeft directe invloed op de doorstroming op de weg en op de verkeersveiligheid. De borden langs de weg dienen de weggebruikers te informeren, maar ook serviceproviders geven deze informatie weer in de apps. Nauwkeurige data aanleveren bij serviceproviders helpt wegbeheerders dus ook bij het verbeteren van de doorstroming en veiligheid op het netwerk.

WAT

Het gaat om het controleren van de maximum snelheden bekend bij het NDW. Voor het Hoofdwegennet staan deze gegevens hier: [HWN](#)
 Voor het Onderliggend wegennet staan de gegevens hier: [OWN](#)
 De gegevensverzamelingen worden elke eerste week van iedere maand vernieuwd.
 Maximum snelheden dienen te worden vastgelegd in verkeersbesluiten. Wegbeheerders zijn verplicht verkeersbesluiten in de Staatscourant bekend te maken. Middels de verkeersbesluiten applicatie (KOOP) kunnen wegbeheerders wijzigingen eenvoudig doorvoeren. Deze wijzigingen worden automatisch doorgevoerd in het databestand.

HOE

De inventarisatie van de maximum snelheden gaat om het controleren en dekkend krijgen van de bekende dataset. Daarbij is het van belang dat de wegbeheerder digitaal inzicht heeft in de geldende maximum snelheden in de gemeente. Ook mogelijke (tijdelijke) wijzigingen in de maximum snelheden dienen te worden opgenomen in dit bestand. Via de landelijke KOOP verkeersbesluitenapplicatie kan de wegbeheerder eenvoudig wijzigingen doorvoeren.
 Naast het dekkend krijgen van het bestaande bestand, is het ook belangrijk de tijdelijke wijzigingen in de applicatie door te voeren.
 Het gaat dus om het eenmalig dekkend krijgen van het databestand én om de borging van tijdelijke wijzigingen in de werkprocessen. Via de KOOP applicatie en de Staatscourant worden verkeersbesluiten automatisch ontsloten.

Digitalisering
Mobiliteitsdata

Doe jij al mee?

STAPPENPLAN

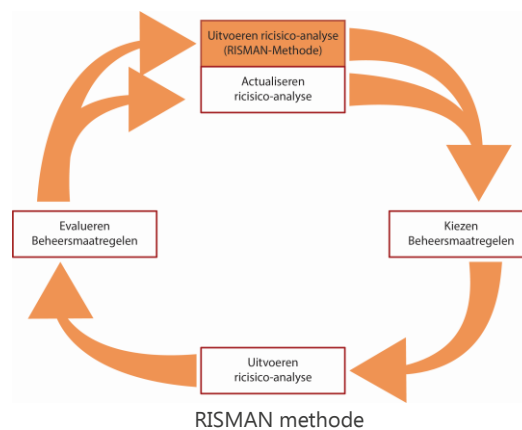
- Stap 1:** het achterhalen van het (digitaal) actueel beeld op de maximum snelheden
- Stap 2:** het up-to-date brengen van dit bestand. Controle met het landelijke bestand (klik hier: <http://opendata.ndw.nu/>)
- Stap 3:** discrepanties aangeven via de KOOP applicatie
- Stap 4:** achterhalen wie er verantwoordelijk is voor de beslissing voor tijdelijke maximum snelheden en hoe het proces eruit ziet.
- Stap 5:** één verantwoordelijke aanstellen -het liefst zo dicht mogelijk bij de LTC-verantwoordelijke- die tijdelijke maximum snelheden aangeeft via de KOOP applicatie

Beheer: jaarlijkse evaluatie ism de verantwoordelijke voor de invoering van tijdelijke maximum snelheden.

De regionale plannen van aanpak vormen onderdeel van de informatiepakketten/'koffertjes' waarmee de ambassadeurs de wegbeheerders betrekken.

6.6 Risico gestuurde aanpak

Het RDT voert dit uitvoeringsplan uit om regionaal de vijftien data items op orde te krijgen volgens landelijke afspraken over kwaliteit en beschikbaarheid. Daarbij kiezen we bewust voor een risico gestuurde aanpak. Dit betekent dat het RDT een risico matrix uitwerkt en de risico's mitigeert door het inzetten van beheersmaatregelen. Door deze aanpak borgt het RDT dat gestelde doelen behaald worden door risico's vooraf te voorkomen.



6.7 Monitoring en evaluatie

Monitoring is een belangrijk onderdeel van de digitaliseringsopgave. Enerzijds gaat het dan over de monitoring van de levering van de data en bijbehorende kwaliteit. Zo monitoren we de voortgang op de doelstelling (Data Top 15 90% actueel en beschikbaar). Bovendien moet de kwaliteit van de data bewaakt worden door deze te monitoren. Anderzijds gaat het ook om het monitoren van het multimodale netwerk en de assets op basis van de data. Feitelijk: de toepassing van de data. Zo kunnen wegbeheerders hun eigen taken en processen beter uitvoeren. Dit pakken we als regio niet alleen op: we sluiten aan bij de landelijke stappen die vanuit LDKO in samenwerking met bestaande dataplatforms als NDW, SHPV, RDW etc. en private partijen zijn en worden gezet. Zij werken bijvoorbeeld aan dashboards en monitoringstools. Het RDT rapporteert op maandelijkse basis aan de ambtelijk opdrachtgevers en het MVO (voorheen SO DVM) over de voortgang van het ontsluiten van de data items bij de wegbeheerders.

6.8 Community bouwen: het RDT als platform in de regio

Het doel is om het RDT een platformfunctie/community functie te geven binnen de regio. Dit houdt in dat wegbeheerders hun weg naar het RDT eenvoudig kunnen vinden en dat ze weten wat ze aan het RDT hebben. De platformfunctie geeft goed weer hoe het RDT zich opstelt: faciliterend en informerend. Het RDT fungeert als actieve vraagbaak en is in communicatie en stijl herkenbaar voor wegbeheerders. Bij het RDT kunnen wegbeheerders terecht voor meer informatie over data items (databibliotheek) en voor hulp bij het ontsluiten ervan. Bovendien draagt het platform actief de meerwaarde van de digitale transitie uit en inspireert zij de wegbeheerders met prikkelende voorbeelden. Andersom benadert de community via de ambassadeurs de wegbeheerders ook actief om de opgave, meerwaarde en best practises uit te dragen.

Als onderdeel van de community willen we de wegbeheerders op verschillende niveaus goed aanhaken. We willen de 'what's in it for me' voor verschillende doelgroepen duiden. Zo maken we de toegevoegde waarde duidelijk en creëren we draagvlak voor de aanpak. Dit doen we op de volgende drie niveaus waarbij voor elk van de niveaus een andere insteek wordt gekozen:

- Bestuurlijk niveau
- Directeuren/afdelingshoofden niveau
- Beleidsadviseurs, verkeerskundigen, verkeersmanagers, assetmanagers etc.

Zo'n community opzetten voor verschillende doelgroepen vraagt om een eigen communicatiestijl en passende communicatievormen. Dit kan in de vorm van een huisstijl in documentatie, een website, herkenbare frequente sessies (bijvoorbeeld data-donderdag), brede bijeenkomsten, een nieuwsbrief, etc. De invulling hiervan wordt nader bepaald in samenspraak met de communicatieadviseur.

6.9 Planning

Na besluitvorming in het UVVB gaat het RDT met de wegbeheerders aan de slag om de data items te ontsluiten en afspraken over kwaliteit en beheer te maken. Dit gebeurt over drie schijven:

- Via de data ambassadeurs
- Via de lopende activiteiten/bestaande gremia (zoals Regioregie, RTT en Goedopweg (iVRI))
- Via de community

Het RDT gaat aan de slag 'daar waar de energie zit'. Het RDT zal geheel volgens de 'what's in it for me' gedachte via de community proberen deze energie (verder) aan te wakkeren bij de wegbeheerders. Het RDT hanteert hiervoor geen strikte planning. Het RDT zet in op een adaptieve planning op hoofdlijnen voor het ontsluiten van de prioritaire en niet prioritaire items (zie paragraaf 6.3) per groep wegbeheerders. **De deadlines verschillen, we starten echter wel in 2021 met aanhaken van alle groepen.** Voor het prioritaire item *fiets* geldt dat we voor de deadline van groep 1 een slag om de arm houden omdat de landelijke scope nog niet bekend is. Tot die bekend is gaan we uit van het leveren van de data die nu bij de gemeenten beschikbaar zijn. Voor het prioritaire item *IVRI* geldt dat we de regionale uitrol volgen. Voor de andere data items gaan we uit van de regionale scope zoals beschreven in paragraaf 1.3.

Dit resulteert in de volgende adaptieve planning op hoofdlijnen:

Digitaliseren data items en beheerafspraken maken betreft deadline, er wordt in 2021 gestart met alle drie de groepen	Groep 1 <i>Wegbeheerders met capaciteit en kennis om data te digitaliseren</i>	Groep 2 <i>Wegbeheerders met beschikbare capaciteit, maar nog ondersteuning nodig om data te ontsluiten</i>	Groep 3 <i>Wegbeheerders zonder de beschikbare capaciteit of kennis om data te ontsluiten</i>
Prioritaire data items	Gereed eind 2021	Gereed medio 2022	Gereed medio 2023
Niet prioritaire data items	Gereed eind 2022	Gereed medio 2023	Gereed eind 2023

NB: Welke items behoren tot de prioritaire items (en welke niet) en welke wegbeheerders behoren tot groep 1,2 of 3 kan over de tijd verschillen. Ook in die zin gaan we dus adaptief te werk.

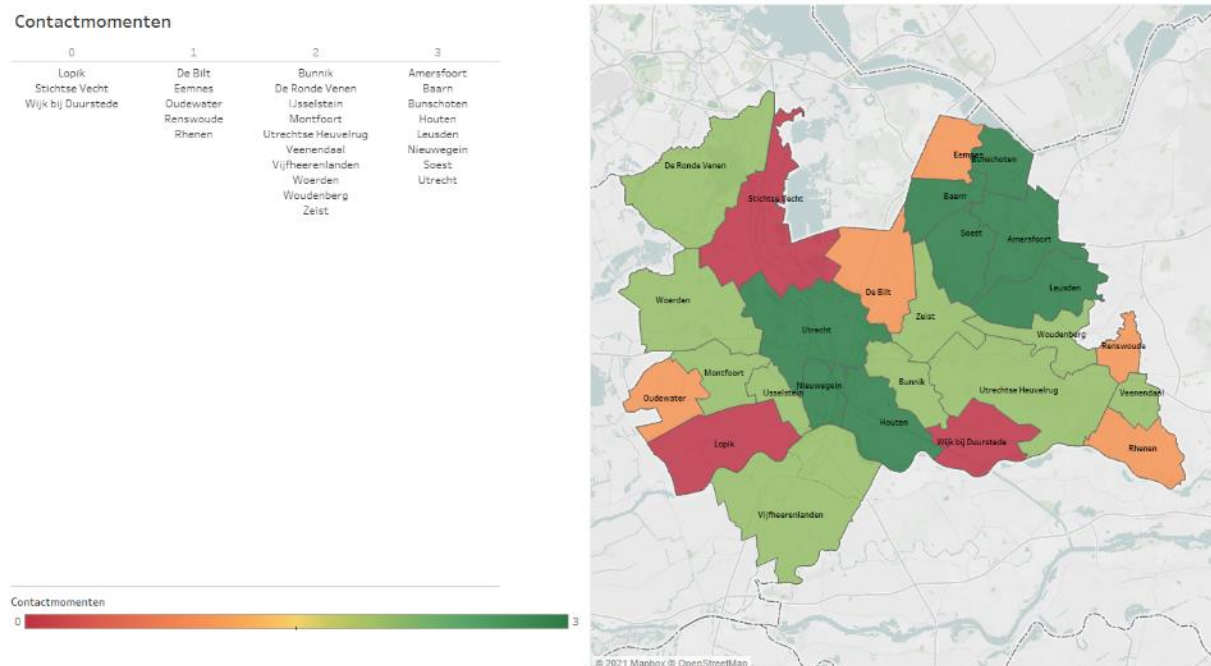
7. Gap analyse

Zoals reeds gesteld start de digitaliseringsopgave niet bij nul. Enerzijds hebben de kwartiermakers en het RDT al goede stappen gezet in het betrekken van de wegbeheerders. Kortom: de eerste stappen richting de voorgestelde community building zijn gezet. Anderzijds lopen er al veel initiatieven in de regio. Veelal vanuit bestaande gremia zoals Regioregie en RTT of vanuit de verkeerscentrale.

Om inzichtelijk te krijgen wat er de komende jaren nog nodig is, heeft het RDT een gap analyse gemaakt. De gap analyse is een globale analyse die op hoofdlijnen aangeeft wat er in de opgave nog nodig is: het geeft de gap – het gat – weer tussen wat er al is en waar we naartoe willen. Deze analyse maken we op basis van:

- I. Betrekken van wegbeheerders bij digitale transitie: de gesprekken en bijeenkomsten met wegbeheerders
- II. De mate waarin data nu al digitaal beschikbaar is: startfoto
- III. De mate waarin de dataketen per data item op orde is: dataketenanalyse

7.1 I: Betrekken van wegbeheerders bij digitale transitie – werk aan de winkel



Na de kwartiermakersfase hebben we geconcludeerd dat het aanhaken van wegbeheerders in de regio bij de opgave over het algemeen redelijk tot goed gaat. Maar het is wel een arbeidsintensief proces dat verschillende stappen vergt: het initiële contact leggen, de juiste contactpersoon/personen voor het betreffende data item vinden, de opgave laten landen in de organisatie, data items ontsluiten en uiteindelijk de beheeropgave inrichten.

We schatten in dat er per wegbeheerder behoorlijk wat begeleidingstijd vanuit het RDT nodig is. Deels richten we dat in via de secretaris, de communicatie/community en via de data ambassadeurs. Voor dit onderdeel zetten we in totaal vanuit de vaste schil zo'n 0,7 FTE in (secretaris (eventueel via inhuur) en data ambassadeurs). Dat betekent dat er - naast de plenaire bijeenkomsten - gemiddeld zo'n 1 uur per week tijd is om elke individuele wegbeheerder te benaderen, te betrekken en op weg te helpen.

Van de wegbeheerders zelf vragen we 100 uur per jaar. Die tijd is bedoeld om de data items daadwerkelijk te ontsluiten (niet om de data te verzamelen), het beheer te organiseren en regionale bijeenkomsten bij te wonen. Via de flexibele schil kunnen wegbeheerders hierbij extra ondersteund worden.

7.2 II De mate waarin data nu al digitaal beschikbaar is

Per data item hebben we in beeld gebracht wat de mate is waarin de data ontsloten is en in hoeverre de wegbeheerders hier al mee bezig zijn. Let op: dit gaat vaak al via reguliere processen zoals het RTT en Regioregie of via private initiatieven als SHPV (Servicehuis parkeren). De mate waarin data nu al aanwezig/betrouwbaar/beschikbaar is, is onderzocht door middel van een deskresearch (startfoto), interviews/clustersessies met wegbeheerders en interviews met experts binnen en buiten de regio. Dit is dus een andere mate van betrokkenheid dan onder 7.1 I waar het meer gaat over de betrokkenheid bij de opgave en de digitale transitie op zich.

Geplande werkzaamheden:



Actuele werkzaamheden:



Incidenten en restduur incidenten:



Maximum snelheden:



Borden (ge- en verbods-):



Regelscenario's:



Brugopeningen:



Statische parkeerdata:



Dynamische parkeerdata:



Evenementen:



Data voor logistiek:



Fietsdata:



7.3 III De mate waarin de dataketen per data item op orde is: dataketenanalyse

Uit de dataketenanalyse (zie uitwerking in bijlage III) blijkt dat de meeste dataketens op een enkele koppeling na technisch goed op orde zijn, maar dat er functioneel nog wat nodig is. Daarmee gaat het vaak over het ontbreken van invoer of controle op kwaliteit aan de wegbeheerderskant.

Per data item zijn de belangrijkste conclusies gericht op de acties behorende bij de regio. Hierbij gaan we uit van de scope per data item zoals beschreven in paragraaf 1.3:

Data items	Dataketen technisch	Dataketen functioneel	Data kwaliteit
Geplande wegwerkzaamheden en evenementen	Grotendeels op orde, geen koppeling tussen meldsystemen en eigen lijstjes/tools wegbeheerders	Veel gebruik van eigen lijstjes/tools, niet alle wegbeheerders doen mee	Kaders voor invoer en controle op kwaliteit ontbreken
Actuele wegwerkzaamheden	Op orde	Wordt nog zeer beperkt actueel gemeld	Controle op kwaliteit ontbreekt
Incidenten en restduur incidenten	Op orde	Niet alle meldingen worden doorgegeven aan NDW of als informatiebericht gedeeld	Duidelijke afspraken over IM maar nog niet over kwaliteit van deze te ontsluiten data.

Maximum snelheden en bebording	Grotendeels op orde, koppeling tussen eigen beheerssystemen wegbeheerders en NDW ontbreekt	Niet alle informatie of wijzigingen worden accuraat bijgewerkt in beheersysteem of verwerkt in verkeersbesluiten	Controle op kwaliteit door wegbeheerder ontbreekt, beheerafspraken ontbreken
Regelscenario's	De keten is nog niet op orde. Wordt aan gewerkt i.k.v. VM IVRA	Regio werkt mee aan VM IVRA, relatief beperkt aantal regelscenario's actueel in de regio.	Kwaliteitseisen zijn bekend
Brugopeningen	Op orde	Nog niet alle eigen beheersystemen zijn daadwerkelijk aangesloten op het systeem	Kwaliteitseisen zijn bekend
Parkeerdata	Op orde	Nog niet alle wegbeheerders voeren controle op de privaat ingewonnen data uit en/of leveren data aan. Nog niet alle systemen voor dynamische data zijn aangesloten	Kwaliteitseisen bekend, Beheerafspraken rondom controle van ingevoerde data ontbreken
Logistiek	Deels op orde	Nog niet alle wegbeheerders voeren controle op de privaat ingewonnen data uit en/of leveren data aan	Beheerafspraken rondom controle van ingevoerde data ontbreken
Fietsdata	Grotendeels niet op orde, nog niet voor alle subdata items is de keten beschikbaar	Data rondom parkeren en tellingen worden door wegbeheerders nog niet altijd gedeeld	Kwaliteitseisen en beheerafspraken ontbreken grotendeels
iVRI	Wordt aan gewerkt via landelijk programma Talking Traffic	Wordt aan gewerkt via landelijk programma Talking Traffic	Kwaliteitseisen zijn bekend

Deze eerste inzichten – die gedurende de realisatie nog verder worden aangescherpt – laten zien dat er in de keten zowel op technisch, functioneel en kwaliteitsniveau nog behoorlijk wat acties nodig zijn aan de zijde van de regio. Deze betreffen (mogelijk) het leggen van koppelingen tussen verschillende systemen, het opstellen van de benodigde kaders en kwaliteitseisen en afspraken over controle en beheer. De meeste van deze onderdelen zal het RDT regio breed organiseren. Deze actie organiseren we voornamelijk via de data expert ambassadeurs, via inhuur van expertise en via de aanschaf van tooling/koppelingen vanuit de flexibele schil.

8. Capaciteit en middelen

In het implementatieplan dat in 2020 door het UVVB is vastgesteld, is onderscheid gemaakt tussen de volgende 3 fasen (de cursieve gedeelten zijn later toegevoegd in het kader van de leesbaarheid en koppeling met voorliggend uitvoeringsplan):

1. Kwartiermakersfase: van huidige situatie (2019) naar draagvlak en effectieve werkprocessen voor een Regionaal Data Team. Bereikt uiterlijk op 1 maart 2021.
2. Implementatie en uitvoering: Implementatie van werkprocessen binnen de organisaties en concretiseren en (*voorbereiding van het*) realiseren van kwalitatieve beschikbare data. Bereikt op uiterlijk 1 juni 2021.
3. *Realisatie en* borging van kwalitatieve en beschikbare data en data gedreven werken volledig geïmplementeerd en onderdeel van de standaard werkwijze, ook na 2023. Bereikt uiterlijk op 31 december 2023. NB: deze fase is inclusief realisatie van de opgave.

8.1 Capaciteit en middelen voor Fase 1 en 2

De financiële middelen die door het Rijk en regio in 2020 beschikbaar zijn gesteld voor de periode 2020/2021 (gezamenlijk €410.000,- excl. BTW) dekken de kwartiermakersfase (fase 1) en de implementatiefase (fase 2). Zie ook paragraaf 8.3. Tevens heeft de regio er met de inrichting van de opgave en de oprichting van het RDT voor gezorgd dat er 4 FTE wordt geleverd vanuit de regio.

8.2 Overzicht benodigde capaciteit en middelen voor Fase 3 (realisatie)

De aankomende jaren zal het RDT in nauwe samenwerking met alle wegbeheerders zorgdragen voor de realisatie van de opgave. Op basis van de beschreven opzet van de organisatie en werkwijze van het RDT en de benodigde inzet van de wegbeheerders (zie hoofdstuk 5) komen we tot de volgende grove inschatting van de jaarlijks benodigde capaciteit en middelen voor de periode 2021 tot en met 2023. Over de financiële bijdragen moeten Rijk en regio op basis van dit uitvoeringsplan aanvullende afspraken maken.

- *RDT vaste kern: 4,3 FTE*
 - Provincie Utrecht: 2 FTE
 - Utrecht: 0,6 FTE
 - Nader in te vullen rollen: secretaris (t.b.v. RDT en ondersteuning ambassadeurs) 1 FTE (evt. inhuur)
 - Wegbeheerders: Ambassadeurs (3x data ambassadeur + 4x data expert): $7 \cdot 0,1 = 0,7$ FTE
 - Provincie Utrecht, Utrecht, Leusden, Amersfoort en Bunschoten zijn reeds betrokken als ambassadeur. Er staan nog 2 plekken open.
- *RDT flexibele schil: €500.000,- excl. BTW*
 - ondersteuning vanuit flexibele schil voor inhoudelijke en/of procesmatige ondersteuning: €300.000,- excl. BTW
 - technische en functionele dataketen activiteiten (koppeling, verbindingen, platform etc.): €200.000,- excl. BTW
- *Inzet alle 27 wegbeheerders: 1,6 FTE (totaal)*

- o Capaciteit voor digitaliseringsacties: 100 uur/0,05³ FTE per wegbeheerder. Voor 27 wegbeheerders is dit totaal ongeveer 1,6 FTE. Deze capaciteitsinschatting betreft het minimum dat nodig is voor de regionale afstemming en het digitaliseren van de beschikbare data zelf. Het gaat niet om het initieel verzamelen of inwinnen van de data.

8.3 Overzicht kosten en mogelijke bijdragen vanuit Rijk en regio

Voor de periode 2020-2021 (fase 1+2+voorbereiding fase 3) is al ongeveer €410.000,- excl. BTW beschikbaar gesteld door het Rijk (afgerond €260.000,- excl. BTW) en de regio (€150.000,- excl. BTW). Daarmee zijn de kosten voor 2020-2021 gedekt.

De kosten voor 2022 en 2023 bedragen jaarlijks €500.000,- excl. BTW. Op basis van dit uitvoeringsplan worden afspraken gemaakt met het Rijk over de rijksbijdrage. De rijksbijdrage is formeel nog niet vastgesteld. We gaan op dit moment uit van een cofinanciering van 50% van de benodigde €500.000,- excl. BTW voor 2022 en 2023 (fase 3). Dit betekent dat de overige €250.000,- excl. BTW door de regio beschikbaar moet worden gesteld vanuit de vrijwillige bijdrage van de wegbeheerders.

Onderstaande tabel vat de kosten en de (mogelijke) bijdragen samen. Daarna gaan we nader in op de onderbouwing van de in 2022 en 2023 benodigde €500.000,- excl. BTW en op de vrijwillige bijdrage.

	kosten	bijdrage I&W excl BTW	bijdrage provincie excl BTW	bijdrage wegbeheerders excl BTW	bijdrage FTE regio
2020	€ 100,000	€ 140,496			4 FTE
2021	€ 300,000	€ 118,500	€ 150,000		RDT- 4.3 FTE
2022	€ 500,000	€250,000 vanuit afspraak 50% cofinanciering		€ 250,000	RDT- 4.3 FTE
2023	€ 500,000	€250,000 vanuit afspraak 50% cofinanciering		€ 250,000	RDT- 4.3 FTE
totaal	€ 1,400,000	€ 750,000	€ 150,000	€ 500,000	

8.4 Onderbouwing van de benodigde jaarlijkse financiële middelen 2022-2023

De benodigde ondersteuning voor het programma digitalisering bestaat grofweg uit drie onderdelen. Per onderdeel hebben we een inschatting gemaakt in de benodigde middelen, procentueel ten opzichte van de jaarlijkse beschikbare €500.000,- excl. BTW

- *Middelen ten aanzien van MENS (ca. 45% van de kosten)*

Het gaat om het inhuren van mensen ter ondersteuning van de wegbeheerders en de regionale ambassadeurs van het RDT. Zij gaan zorgen/ondersteunen dat data op orde komt, ook in de kleinere gemeenten. Het gaat ook om het inhuren van programma-ondersteuning gedurende de doorlooptijd van het programma en posten die wij niet met hulp van de regionale wegbeheerders kunnen vullen (denk bijvoorbeeld aan Cyber en AVG specialist).

- *Middelen ten aanzien van PROCES (ca. 20% van de kosten)*

³ Inschatting van inzet (afgerond en op basis van 1FTE = 47 werkweken van 36 uur = 1692) Dit geeft afgerond per wegbeheerder 0.05 FTE (in werkelijkheid 0,059) maar in totaal 27*100=2700 uur --> 2700/1692=1.6 FTE)

Het gaat om het inrichten van regionale processen en aanhaking bij interne overleggen van regionale wegbeheerders. Zo zorgen we dat wegbeheerders betrokken worden/blijven bij de opgave, de meerwaarde (what's in it for) zien en de data ontsloten wordt en blijft. Het gaat ook om het inrichten en ontsluiten van structurele communicatiemiddelen, het opbouwen van netwerk voor ontvangen van toegesneden communicatie en omzetten van content tijdens duur van dit programma – community building en databibliotheek - (dit ter belangrijke ondersteuning in de transitie van informatie gestuurd denken en handelen) naar het regionale belang.

- *Middelen ten aanzien van TECHNOLOGIE (ca. 35% van de kosten)*

Het gaat hier bijvoorbeeld om technische maatregelen om de cyber security te borgen in de keten van data opwekking tot opslag en distributie. Maar ook om benodigde koppelingen tussen bestaande data systemen te leggen (bijvoorbeeld eigen planning/incident-tools van wegbeheerders en LTC), functionaliteiten van platforms of tooling uit te breiden (bijvoorbeeld bij fietsdata) of data connectie iVRI met centrale dataopslag te realiseren.

8.5 Jaarlijkse vrijwillige bijdrage van wegbeheerders

We vragen elke wegbeheerder om voor 2022 en 2023 een jaarlijkse vrijwillige financiële bijdrage te leveren. Deze bijdrage wordt vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Onderstaand schema bevat een inschatting van de hoogte van de jaarlijkse vrijwillige bijdrage per wegbeheerder per groep. De onderste regel toont welke financiële middelen op die manier in totaal beschikbaar (kunnen) komen. Indien de jaarlijkse vrijwillige bijdrage vanuit de regio lager uitvalt dan de begrootte €250.000,- excl. BTW valt ook de cofinanciering vanuit het Rijk lager uit.

	Groep 1 <i>Wegbeheerders met capaciteit en kennis om data te digitaliseren</i>	Groep 2 <i>Wegbeheerders met beschikbare capaciteit, maar nog ondersteuning nodig om data te ontsluiten</i>	Groep 3 <i>Wegbeheerders zonder de beschikbare capaciteit of kennis om data te ontsluiten</i>
Vrijwillige jaarlijkse bijdrage van <u>€20.000,-</u> excl. BTW	6 wegbeheerders		
Vrijwillige jaarlijkse bijdrage van <u>€10.000,-</u> excl. BTW		13 wegbeheerders	
Vrijwillige jaarlijkse bijdrage van €0,- excl. BTW			7 wegbeheerders
Totaal = €250.000,- excl. BTW	€120.000,- excl. BTW	€130.000,- excl. BTW	€0,- excl. BTW

Bovenop de beoogde €250.000,- excl. BTW zet de regio jaarlijks ook nog minstens 3.3 FTE in voor de bemensing van het RDT (bemensing RDT ingeschaald op 4.3 FTE waarvan 1 FTE mogelijk via inhuur flexibele schil) en de totaal 1.6 FTE inzet vanuit de wegbeheerders voor het ontsluiten van de data items.

8.6 Risico's

Het belangrijkste risico bij het opstarten en realiseren van deze opgave is dat we het benodigde budget niet of niet geheel verkrijgen

Het belangrijkste risico zit in de vrijwillige financiële bijdrage. Als die lager blijkt dan begroot, ontvangen we ook een lagere rijksbijdrage. Immers, de rijksbijdrage gaat uit van het principe van cofinanciering. De rijksbijdrage ondersteunt de maatregelen die wij gaan uitvoeren. Met de rijksbijdrage kunnen wij juist tegen minder kosten, meer doen voor de regio Midden-Nederland. Mocht de regionale vrijwillige bijdrage niet optellen tot de benodigde €250.000,- excl. BTW per jaar – waar het Rijk dan €250.000,- excl. BTW tegenover zet – dan heeft dat consequenties voor de mate waarin we de onderdelen kunnen uitrollen. Onderstaande tabel geeft dit weer aan de hand van drie scenario's.

<i>Scenario's</i>	Totale regionale bijdrage Excl. BTW	Bijdrage Rijk (50% cofin.) Excl. BTW	Totaal budget Excl. BTW	<i>MENS</i>	<i>PROCES</i>	<i>TECHNOLOGIE</i>
Best	€250.000,-	€250.000,-	€500.000,-	€225.000,-	€100.000	€175.000,-
Managet	€125.000,-	€125.000,-	€250.000,-	€82.500,-	€100.000,-	€67.500,-
Worst <i>(provincie+ 2 gemeenten)</i>	€50.000,-	€50.000,-	€100.000,-	0	€100.000,-	0

We gaan daarbij niet uit van de kaasschaaf methode. Het budget voor het regionale proces kunnen wij niet verminderen. Immers, de opgave moet vormgegeven en aangestuurd worden, de landelijke afstemming moet plaatsvinden en de community voor data gedreven werken in het mobiliteitsdomein moet worden opgezet. Zonder deze acties halen we onze doelstelling⁴ sowieso niet. Een lager beschikbaar budget zal dus met name leiden tot minder ondersteuning van de wegbeheerders (bij het digitaliseren van de data items) en minder middelen voor technologie (tools om data gedreven te werken, koppelingen). Waarschijnlijk resulteert dit in het niet behalen van de landelijk (en BO-MIRT) afgesproken doelstellingen.

8.7 Hoe organiseren we dit? Samenwerkingsovereenkomst met alle wegbeheerders

De nog af te stemmen en overeen te komen samenwerkingsovereenkomst (SOK) dient als leidraad. Het geeft de mogelijkheid om bij te sturen wanneer belangen onvoldoende gediend worden vanuit dit programma. Het afstemmen van de SOK met alle wegbeheerders is zeer tijdsintensief. Op dit moment wordt onderzocht of de inhoud van de SOK afgestemd kan worden met vertegenwoordiging van de drie groepen waarin de wegbeheerders een plek gezocht hebben. Het RDT spant zich in om voor het UVVB van najaar 2021 een door iedereen getekende SOK te hebben.

⁴ 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.

Om zo efficiënt mogelijk te werken is gekozen om de inhoud van de SOK van het regionale multimodaal verkeersmanagement programma als richting te gebruiken. Dit moet bijdragen aan een snellere ondertekening omdat de inhoud van die overeenkomst op het moment van schrijven van dit stuk afgestemd wordt met een aantal wegbeheerders. Deze SOK bestaat uit de volgende hoofdstukken die één op één bruikbaar zijn voor digitalisering overheden

Hoofdpijnen van de SOK:

- Doel van overeenkomst:
 - Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de samenwerking vastleggen
 - Inhoudelijke en procedurele afspraken maken over taken, definitie van die taken, organisatie ervan, wijze van samenwerking en de inzet van beschikbare middelen
- Verplichtingen:
 - Elkaar informeren
 - Inspannen om doelen van samenwerking te bereiken
 - Bij vertragingen of andere hinder met elkaar in overleg te treden
- Onze taken:
 - Regisseur en voorzitter
 - Financiële beheersing
 - Projectleiding enkele taken uit programma, en hiervoor ook aanbestedingen doen
 - Penvoerder bij communicatie
- Taken andere partijen:
 - Projectleiding enkele taken uit programma, en hiervoor ook aanbestedingen doen
 - Deelname projectteam
- Financiën:
 - Middelen beschikbaar t/m 2023
 - Personele inzet uit eigen middelen
- Organisatie:
 - Mandaat voor uitvoering bij werkgroep
 - MOVV en UVVB worden 1x per jaar geïnformeerd over voortgang programma en financiën
- Evaluatie: halverwege 2e jaar van samenwerking