

Onderzoek: Smart Mobility bij gemeenten

Een gesprek over Smart Mobility start altijd met discussies. We weten al steeds beter hoe de nationale overheid bezig is met Smart Mobility, maar hoe zit dit eigenlijk bij gemeenten?

Om hier beter zicht op te krijgen leek het me belangrijk om een blik te werpen op Smart Mobility in de alledaagse praktijk van gemeenten. In mijn stageonderzoek bij XTNT ben ik dan ook op zoek gegaan naar concrete voorbeelden rondom Smart Mobility. Ik heb gesproken met elf gemeenten, met de provincies Gelderland en Noord-Brabant, met Connecting Mobility en met het Programma Smart Mobility van Rijkswaterstaat, om te kijken hoe Smart Mobility daar leeft. Dat betekende een zoektocht naar associaties die Smart Mobility bij deze partijen oproept, naar concrete maatregelen, naar verschillen tussen schaalniveaus en naar uitdagingen rondom het thema.

Hieronder een impressie van de bevindingen uit de gesprekken van mijn onderzoek bij diverse overheidslagen, die ik steeds combineer en aanvul met mijn eigen mening.



Smart Mobility: waar hebben we het eigenlijk over?

Een eerste voorbeeld van de discussies over Smart Mobility is die rondom de definitie. Definiëren is bij een onderwerp als dit namelijk best lastig. Het thema lijkt soms wel een verzamelbak van alles wat met 'hippe' mobiliteit te maken heeft. Bij XTNT zien we Smart Mobility als technische mogelijkheden in combinatie met aandacht voor de gebruiker om – uiteindelijk – onze mobiliteit slimmer in te richten. De techniek kan ons helpen bijvoorbeeld veiliger, sneller, comfortabeler en duurzamer te reizen. Deze visie op Smart Mobility neemt 'aandacht voor technologie' als uitgangspunt, maar dat is niet bij alle gemeenten die ik heb gesproken zo.

Toen ik in mijn gesprekken bij gemeenten vroeg naar hun definitie van Smart Mobility, kwamen termen als 'raakvlakken ICT en mobiliteit', 'slim omgaan met bewegingen', 'duurzaamheid', 'data' en 'breed begrip' bijvoorbeeld naar voren (zie ook de Woordwolk hieronder). Er werden dus wel technologische ontwikkelingen genoemd, maar in de gesprekken werd ook vaak benadrukt dat het bij Smart Mobility niet alleen om technologie gaat, en dat technologie juist een middel (en niet een doel) is. Dit roept de vraag op of technologie nu wel of niet een voorwaarde is om van Smart Mobility te kunnen spreken. Neem bijvoorbeeld een onderwerp als fietsstimulering. Fietsstimulering is een thema dat niet altijd een technologie-component heeft, toch wordt het vaak onder Smart Mobility geschaard. In de gemeente Breda wordt bijvoorbeeld fietsen gestimuleerd met de 'technische toepassing' de Positive Drive app. Maar in datzelfde Breda wordt ook een (offline) fiets-magazine ('Sjees') ingezet als doelgerichte sociale marketing rondom fietsen en de gemeente Stichtse Vecht werkt bijvoorbeeld aan het goed organiseren van fietsenstallingen, om op die manier fietsen te stimuleren. Die laatste voorbeelden hebben geen sterke technologische focus, maar worden door sommige gemeenten wel als Smart Mobility bestempeld.

Uit mijn onderzoek blijkt dat meningen over de definitie (en het belang van technologie) niet bij iedereen hetzelfde zijn. Onder andere politieke invloed in gemeenten kan ervoor zorgen dat Smart Mobility definities en focuspunten tussen gemeente verschillen. Mijn impressie is dat er steeds vaker wordt gesproken over een verandering in denken rondom mobiliteit in het algemeen. Bovendien viel me nog iets op in de gesprekken die ik heb gevoerd: hoe kleiner de gemeente, hoe breder de Smart Mobility definitie gehanteerd wordt, lijkt het wel. En met de omvang van de gemeente en haar inwoners, neemt ook de focus op technologie toe. Ook zijn kleine gemeenten minder overtuigd dat ze aan Smart Mobility doen. In de interviews werden voorbeelden genoemd, maar er werd wel toegevoegd: “... maar ik weet niet of dat wat wij doen wel Smart Mobility is.”



Figuur. Wordwolk van Smart Mobility associaties genoemd door gemeenten

Maatregelen bij gemeenten

Hoewel ik net heb beschreven dat niet overal technologie in de definitie van Smart Mobility zit, werden tijdens gesprekken toch vaak technologische toepassingen genoemd. Voorbeelden van technologische toepassingen die concreet worden ingezet bij gemeenten die ik heb gesproken, zijn: slimme verkeersregelininstallaties (I-VRI's), waar bijvoorbeeld de gemeente 's-Hertogenbosch druk mee bezig is; pilots met elektrisch rijden; data; en bijvoorbeeld de zelfrijdende 'WEpod' in Ede-Wageningen.

Opvallend genoeg werd er zelden over digitale reisinformatie gesproken, terwijl er bijvoorbeeld bij marktpartijen en bij Rijkswaterstaat wel al veel op dit thema gebeurt. Daarnaast werd in een aantal van de gesprekken benadrukt dat een pilotproject opstarten relatief gemakkelijk is, terwijl iets structureel implementeren veel moeilijker is. Ofwel: gecontroleerd iets uitproberen is nog geen garantie dat we er op grote schaal ook echt iets mee kunnen. Daar ligt zogezegd een hele uitdaging.

Wat me nog meer opviel als het gaat om maatregelen, is dat verschillende mobiliteitsuitdagingen ook kunnen leiden tot de inzet verschillende Smart Mobility toepassingen. Het dorp Espel in de gemeente Noordoostpolder, is bijvoorbeeld gestart met het inzetten van de meerrijdienst 'Samobiel'. Deze flexibele dienst past bij de uitdaging dat busvervoer in kleine kernen nu niet altijd beschikbaar is in de avonduren en het weekend, en de dienst anticipeert op teruglopende OV-aanbod in landelijk gebied in de toekomst. In een grote stad daarentegen, bijvoorbeeld in Amsterdam, kan een concept als Mobility as a Service (MaaS) door de combinatie van fiets, huurauto's, openbaar vervoer, et cetera weer veel betekenen. Daarmee zou

MaaS bijvoorbeeld kunnen bijdragen aan het beter organiseren (en delen) van vervoer en het beter benutten van de ruimte in de stad. In mijn ogen zit er dus in Smart Mobility 'voor elk wat wils'.

Smart Mobility beleid

Maatregelen en pilots die onder de noemer 'Smart Mobility' vallen ben ik volop tegengekomen. Echt apart beleid op dit thema is er echter naar mijn gevoel niet. Met beleid bedoel ik in dit geval een langere termijn visie voor gemeenten waarin verschillende maatregelen op het gebied van Smart Mobility samenkomen, zodat er gericht gewerkt wordt aan 'slimme mobiliteit' voor de toekomst. Smart Mobility is soms wel ingebed in algemeen mobiliteitsbeleid of in een concreet plan. Helmond heeft bijvoorbeeld de *Mobiliteitsvisie*, waar Smart Mobility een onderdeel van uitmaakt en de gemeente Amsterdam heeft het actieprogramma Smart Mobility. Gemeenten geven dus op hun eigen manier invulling aan beleid en concrete acties rondom Smart Mobility. Toch bleek uit een aantal van mijn gesprekken ook dat gemeenten Smart Mobility soms liever niet willen vastleggen in een beleidsstuk, omdat het thema zo innovatief en flexibel is, dat je beleid dan snel niet meer actueel is.

Volgens een aantal van mijn geïnterviewden draait het meer om de daadwerkelijke invulling van Smart Mobility met concrete maatregelen, zoals de voorbeelden die ik eerder noemde, dan om Smart Mobility als 'kapstokbegrip' voor een visie. Smart Mobility wordt door diverse gemeenten dan ook niet gezien als einddoel, maar als een middel dat kan helpen bij het omgaan met de mobiliteitsuitdagingen waar zij voor staan. Wat mij betreft is dat een goede ontwikkeling. Tegelijkertijd roept Smart Mobility ook nieuwe uitdagingen op.

Samenwerking tussen markt en overheid in Smart Mobility

Hoewel Smart Mobility soms als 'kapstokbegrip' wordt gebruikt, lijkt het wel een onmisbaar begrip te zijn geworden op de weg naar toekomstige mobiliteit. Een belangrijk vraagstuk dat zowel bij gemeenten, provincies, de markt als de nationale overheid speelt, is hoe de rolverdeling bij verdere ontwikkeling van Smart Mobility eruitziet. Al deze partijen zijn namelijk in verdere uitwerking tot elkaar veroordeeld, ze kunnen niet zonder elkaar aan de slag met Smart Mobility. Zoals zo vaak zit de kracht dus in samenwerking. Mijn onderzoek heeft verschillende uitdagingen rondom deze samenwerking laten zien.

Zo kwam uit de gesprekken dat innovatieve toepassingen waar veel partijen belang bij hebben, vragen om nieuwe samenwerkingsprocessen, waarin op een andere manier dan voorheen nagedacht wordt over bijvoorbeeld inkoop, privacy, verantwoordelijkheid, betrouwbaarheid van systemen en verkeersveiligheid. Gemeenten die ik sprak wezen op de complexiteit van deze samenwerkingsprocessen. Soms worstelen gemeenten met hun eigen rol binnen het proces. Volgens mij hebben provincies en de nationale overheid hier op dit moment meer ervaring mee dan kleine gemeenten.

Het is voor alle overheden die bij Smart Mobility als geheel betrokken zijn, belangrijk om open te staan voor de positie van anderen in een veranderend samenwerkingsproces. De markt pakt tegenwoordig veel dingen zelf op. Dat vind ik een positieve ontwikkeling, want dit was lange tijd het streven binnen het speelveld van markt en overheid. Dat betekent alleen wel dat overheden bepaalde verantwoordelijkheden en taken moeten loslaten en zich meer moeten richten op het faciliteren, dan op het initiëren van ontwikkelingen. Zonder een sterk faciliterende rol van de overheid kunnen maatschappelijke doelen ondergesneeuwd raken.

Kleinere gemeenten die ik heb gesproken gaven ook aan een afwachterende rol aan te nemen. Als omliggende, grotere gemeenten aan de slag gaan met Smart Mobility, haken zij liever aan dan zelf het initiatief te nemen. Redenen die hiervoor genoemd werden hebben bijvoorbeeld te maken met prioriteit van het thema, budget en capaciteit. Gemeenten die ik sprak verwachten en wensen daarom ook meer regie vanuit provincies en het rijk. Als deze regie uitblijft, zie ik het gat tussen het nationale en lokale schaalniveau eerder groter worden dan kleiner.

Smart Mobility kennis delen

Veel gemeenten zoeken nog naar hun rol binnen het organiseren en ontwikkelen van Smart Mobility. Kennisdeling is daarom ontzettend belangrijk. Smart Mobility op grote schaal implementeren kost tijd en tegelijkertijd gaan de ontwikkelingen binnen dit thema razendsnel. Uit de gesprekken die ik voerde blijkt een grote behoefte aan kennisdeling. Dat is iets wat nu nog niet overal structureel is ingebed in bestaande werkprocessen. Toch is er wel al op verschillende manieren aandacht voor. Bijvoorbeeld in samenwerkingsverbanden tussen gemeenten (en provincie en overheid) waarin aandacht is voor Smart Mobility (zoals BrabantStad dat actief bezig is met ITS). Een ander voorbeeld is het ITS-overzicht van Connecting Mobility, dat inzicht in en overzicht van projecten, diensten en faciliteiten rondom ITS geeft.

Profilering rondom Smart Mobility kan kennisdeling in de weg staan: een partij die koploper wil zijn en met een ontwikkeling op wil vallen, legt de kennis liever niet op straat. Bovendien: vaak lopen organisaties al achter op de snel gaande Smart Mobility ontwikkelingen qua implementatie, laat staan qua kennisdeling.

Ook verdient het aandacht om te kijken naar de aard van kennisdeling. Er worden vanuit bijvoorbeeld WoW (Wegbeheerders ontmoeten Wegbeheerders), het Rijkswaterstaat Programma Smart Mobility en Connecting Mobility bijeenkomsten georganiseerd. De vraag is of deze bijeenkomsten echt aansluiten bij behoeften van gemeenten. Gemeenten geven namelijk aan behoefte te hebben aan meer gevarieerde kennisdeling, waarbij vooral aandacht uitgaat naar uitwisseling van kennis en ervaringen van gemeenten onderling. Een aantal geïnterviewden gaven aan het gevoel te hebben dat hier nu geen platform voor is en dat het de gemeenten aan voldoende capaciteit en kennis ontbreekt om dit soort bijeenkomsten zelf te organiseren.

Conclusie

Met mijn stageonderzoek heb ik slechts een tipje van de sluier rond Smart Mobility bij gemeenten kunnen oplichten. Toch heb ik diverse interessante knel- en verbeterpunten kunnen ontdekken. Er wordt veel verwacht van Smart Mobility, maar onduidelijkheden en verschillen in definitie, toekomstvisie, aanpak en opvatting over de samenwerking en kennisdeling lijken vooruitgang in de weg te staan.

Discussies rondom invulling en doorontwikkeling van Smart Mobility blijven de mobiliteitsagenda voorlopig bepalen. Discussie is goed, maar op dit onderwerp kan het wel wat meer structuur gebruiken. Er is meer behoefte aan begrip en kennis van elkaars standpunten en daar lijken nu niet voldoende geschikte platforms voor te bestaan. Zo zouden verschillende gemeenten graag beter aangesloten worden bij de ontwikkelingen rondom Smart Mobility.

Naar mijn idee is het vooral belangrijk om de discussie over definities, schaalgrootte en ver-weg-oplossingen wat meer los te laten en gezamenlijk de schouders te zetten onder het realiseren van praktische toepassingen. Alleen op die manier kunnen we erachter komen wat werkt en wat Smart Mobility ons in de toekomst allemaal nog meer kan bieden.