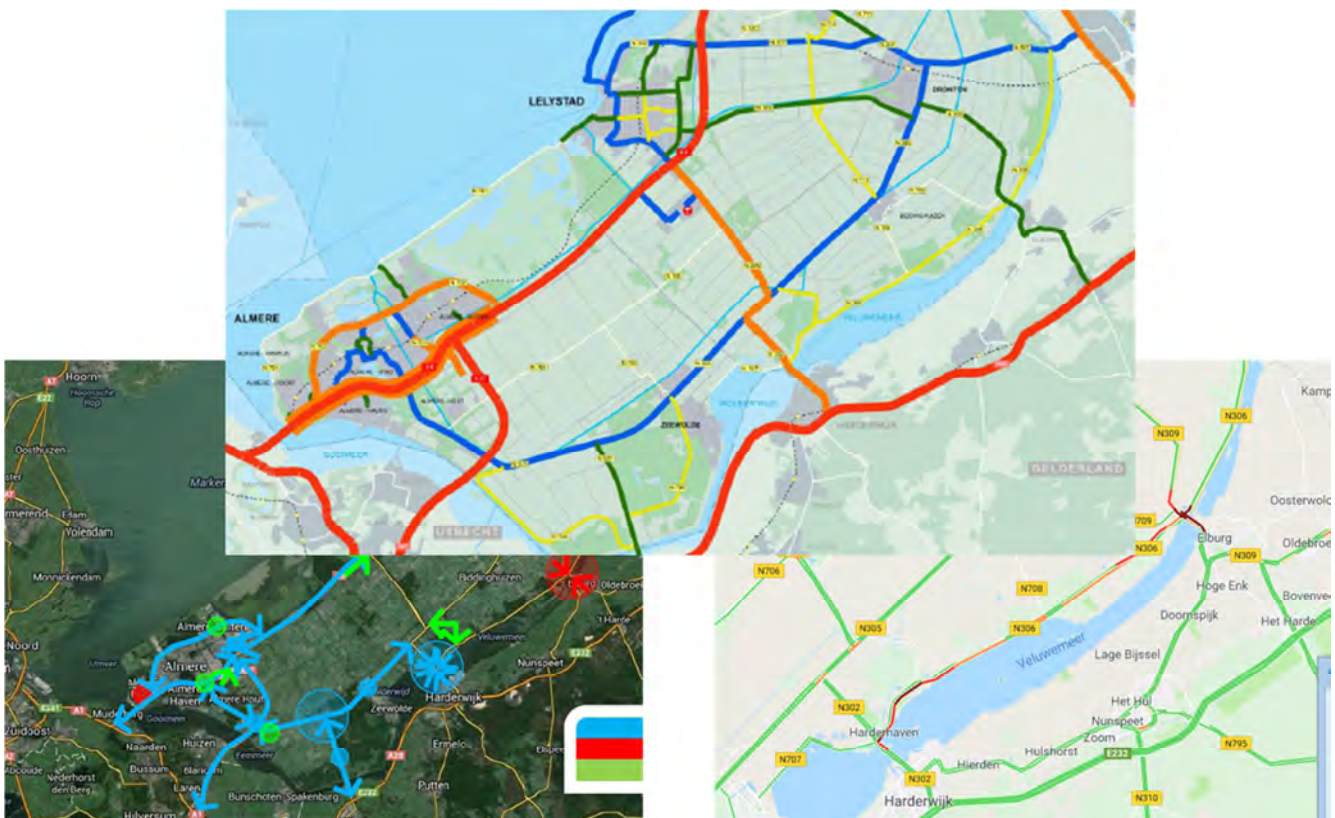


opties voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid van flevoland door middel van volwassener verkeersmanagement



verkenningsfase voor een integrale mobiliteit aanpak in flevoland

Dit rapport is gemaakt door BOSMA Management en Advies

Spoorstrjitte 19
9033 WJ DEINUM
T +31 6 53778237
E jan.bosma@mobility40.com
I www.mobility40.com

© **BOSMA Management en Advies**

Informatie uit dit rapport mag niet worden gedupliceerd en / of worden gepubliceerd in welke vorm dan ook, zonder van tevoren door BOSMA Management en Advies gegeven schriftelijke toestemming.

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	4
1.1	De opgave	4
1.2	Mobiliteitsvisie 2030	4
1.3	Mobiliteitsontwikkeling.....	4
1.4	Volwassener verkeersmanagement	4
1.5	Opties voor volwassener verkeersmanagement	5
1.6	Leeswijzer	5
2.	RESULTAAT VAN DE VERKENNING	6
2.1	Ontwikkelingen nu	6
2.2	Ontwikkelingen in de toekomst	7
2.3	Integratie door samen te werken	8
2.4	Wat kunnen we nu doen	9
2.5	Het projectidee	10
3.	CONCLUSIES	11
3.1	Optie 1 - IMCF	11
3.2	Optie 2 - regio centrale Flevoland	11
3.3	Optie 3 - iCentrale.....	11
3.4	Advies	12
3.5	Gevraagd besluit.....	12
3.6	Proof of Concept voor volwassener verkeersmanagement	13
4.	BIJLAGE – AANPAK VERKENNING	16
4.1	Interviews	16
4.2	Literatuur studie	16
4.3	Beantwoorden verkenningsvraag	17
5.	BIJLAGE – VOORSTEL AANPAK VERVOLG.....	18
5.1	Proces.....	18
5.2	Aanpak	19
5.2.1	Input van idee tot plan (groen)	20
5.2.2	Resultaat verkenning (groen)	20
5.2.3	Eerste stap Projectidee IMCF (rood)	20
5.2.4	Werkwijze (rood).....	21
5.2.5	Perspectief (grijs).....	21
5.3	Proof of Concept.....	21
5.3.1	Stappen naar de live demonstratie.....	22
5.4	Stakeholders en actoren Walibi	23
5.4.1	Stuurgroep Smart Mobility oplossingen Walibi	23
5.4.2	Operationeel mobiliteitsoverleg gemeente Dronten	23
6.	BIJLAGE – WALIBI.....	24
6.1	Algemeen	24
6.2	Fysieke maatregelen	24

6.3	Wensen fysieke infrastructuur	24
6.4	Verkeerssituatie (2018)	25
6.5	Komende bedreigingen.....	26
6.6	Volwassener verkeersmanagement.....	26
6.6.1	Meten is weten is kwaliteit verbeteren	26
6.6.2	Regio overstijgend verkeersmanagement	26
6.6.3	Basis op orde.....	27
6.7	Mobiliteitsmanagement voorstellen	27
6.8	Mogelijkheden Smart Mobility.....	28
6.9	Toepassen Smart Mobility.....	29
7.	BIJLAGE – PROJECTIDEE IMCF.....	31
7.1	Waarom een IMCF	31
7.2	Hoe dan.....	32
7.3	Met wie.....	32
7.4	Resultaat	33
7.4.1	Meer grip door samenwerken	33
7.4.2	Minder overlast.....	33
7.4.3	Meer comfort.....	33
7.4.4	Betere dienstverlening	34
8.	BIJLAGE – BUSINESS CASE VOOR EEN IMCF.....	35
8.1	Program Canvas van een IMCF	35
8.1.1	Regio overstijgend verkeersmanagement	36
8.1.2	Structurele aanpak van evenementen	36
8.1.3	Verbinden verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.....	36
8.1.4	Van bezit naar gebruik	36
8.2	Waarde propositie IMCF.....	36
8.3	MKBA.....	37
9.	BIJLAGE – VERSLAG INTERVIEWS EN LITERATUURSTUDIE....	38
9.1	Context	38
9.1.1	Coalitieakkoord 2019-2023	38
9.1.2	Beleid	38
9.2	Mogelijke problemen bereikbaarheid.....	38
9.3	Huidige oplossingsrichtingen	39
9.3.1	Algemeen	39
9.3.2	Mobiliteitsmaatregelen evenemententerrein Walibi.....	40
9.3.3	Verkeersmanagement.....	40
9.3.4	iCentrale.....	40
9.3.5	Dronten en Zeewolde.....	40
9.4	Gewenste oplossingsrichtingen	41
9.4.1	Algemeen	41
9.4.2	Mobiliteitsmaatregelen evenemententerrein Walibi.....	41
9.4.3	Verkeersmanagement.....	41
9.4.4	iCentrale.....	42
9.4.5	Dronten en Zeewolde – slim OV.....	42
9.4.6	Oeververbindingen	42
9.5	Welke rol hebben Decentrale Overheden	42

9.6	Welke rol willen Decentrale Overheden hebben	43
9.7	Smart Mobility	43
9.7.1	Wat is het	43
9.7.2	Hoe passen we het toe.....	44
9.7.3	Landelijke ontwikkelingen	44

1. INLEIDING

1.1 De opgave

Hoe houden we de Provincie Flevoland duurzaam bereikbaar zonder extra fysieke infrastructuur aan te leggen. Binnen de context van “volwassener verkeersmanagement”.

Onder het motto van A naar B naar Connected wil Flevoland profiteren van “Smart Mobility” door de fysieke en de virtuele wereld met elkaar te integreren. Waar wegbeheerders en weggebruikers samenwerken om te komen tot een optimaal gebruik van het bestaande wegennet.

Om bezoekers en toeristenstromen (bijvoorbeeld tijdens grootschalige evenementen als Walibi en Floriade) duurzaam te beheersen. Met de ambitie om op te schalen naar heel Flevoland.

1.2 Mobiliteitsvisie 2030

De economie van de MRA (incl Almere en Lelystad) en Flevoland kenmerken zich als: GROEI – GROEI – GROEI. Dit zorgt voor een groeiende vraag naar mobiliteit.

Flevoland vormt een verbindende schakel tussen de Randstad en het noorden en oosten van Nederland. De ambitie van de provincie Flevoland wordt samengevat als “het nieuwe centraal”: Flevoland als voordeur voor weg, water, rail en lucht. Voor het vervoer van personen en goederen. Mobiliteitsvraagstukken hebben dan ook steeds vaker een provincie-grens-overschrijdend karakter: het wegennet van Flevoland staat niet op zichzelf.

Dit vraagt om een gerichte en flexibele planvorming, vanuit duidelijke uitgangspunten en met doelstellingen op hoofdlijnen. De provincie Flevoland zoekt daarbij actief afstemming met omliggende gemeenten en provincies; waaronder Utrecht, de MRA¹, Noord-Holland, Gelderland, de regio Kampen-Zwolle en het Noorden.

1.3 Mobiliteitsontwikkeling

De provincie Flevoland wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen. De mobiliteitsontwikkeling gaat gepaard met een verbetering van de leefbaarheid. Vlot en veilig van A naar B.

Om dit te bereiken wil de provincie Flevoland volwassener worden met verkeersmanagement, met als resultaat:

- De provincie wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen.
- Een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de normale reistijd.
- Reizigers in staat stellen om optimale keuzes te maken ten aanzien van reistijd en vervoermiddel, zodat de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk wordt benut.

1.4 Volwassener verkeersmanagement

Aandachtspunten om verkeersmanagement volwassener te maken zijn:

- Overbruggen van de harde verkeersmanagement grenzen, door operationeel samen te werken met wegbeheerders van omliggende regio's.
- Verrijken van de netwerkvisie 2015-2020 door afwijkende, maar voorspelbare verkeerssituaties mee te nemen in de verkeersmanagement aanpak.

¹ Metropool Regio Amsterdam, waar onder andere ook Almere en Lelystad in zitten.

- In de praktijk brengen van Smart Mobility oplossingen om de capaciteit van het bestaande wegennet te vergroten; in eerste instantie gericht op de oostrand van Flevoland.
- Efficiënter inkopen van verkeersmanagement systemen, om Flevoland duurzaam bereikbaar te houden.

1.5 Opties voor volwassener verkeersmanagement

In deze verkenning hebben we 3 opties bekeken om te komen tot volwassener verkeersmanagement:

- optie 1: intensiveren van de samenwerking tussen wegbeheerders onderling en tussen wegbeheerders en mobiliteitsdienstverleners, zoals bedoeld in het projectidee voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland (IMCF);
- optie 2: bestaande situatie door ontwikkelen, zoals nu bijvoorbeeld gebeurt in de regio centrale Flevoland;
- optie 3: consolidatie en efficiënt uitvragen van verkeersmanagement diensten zoals bedoeld in iCentrale.

1.6 Leeswijzer

Voor u ligt het verkenningsrapport “opties voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid van Flevoland door middel van volwassener verkeersmanagement”.

Dit document heeft als opbouw:

- Hoofdstuk 1 – Inleiding met daarin de opgave, mobiliteitsvisie 2030, mobiliteitsontwikkeling en aandachtspunten en opties voor volwassener verkeersmanagement. En Hoofdstuk 1 bevat deze leeswijzer.
- Hoofdstuk 2 – Resultaat van de verkenning. Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkelingen nu en in de toekomst, het belang van integrale samenwerking en wat we nu kunnen doen: bijvoorbeeld in de vorm van een IMCF.
- Hoofdstuk 3 – Conclusies, met daarin de opties, het uit deze verkenning afgeleide advies, het gevraagde besluit en een voorstel voor de eerstvolgende stap.

In de bijlagen wordt de aanpak van deze verkenning beschreven, wordt de situatie rondom Walibi verder uitgewerkt en wordt het projectidee voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland (IMCF) toegelicht. En er is een eerste uitwerking van de Business Case voor optie 1 om te komen tot volwassener verkeersmanagement door middel van het IMCF. Ook is in de bijlagen het plan voor vervolg en het verslag van de interviews en literatuurstudie terug te vinden.

2. RESULTAAT VAN DE VERKENNING

2.1 Ontwikkelingen nu

Nu geen probleem

Flevoland heeft op dit moment geen structurele verkeersknelpunten. Qua infrastructuur is de situatie in het grootste deel van Flevoland op orde². De laatste werken die deze infrastructuur verder verbeteren bevinden zich langs de oostrand van Flevoland bij de verbindingen met het oude land. De werkzaamheden rond Almere en Lelystad Airport worden in 2021–2022 verwacht afgerond te zijn.

Het verkeer over deze infrastructuur wordt vanuit de verkeerscentrale van Almere begeleid door de inzet van verkeersmanagement maatregelen en de aansturing van wegkantsystemen. Sjaak Roosenboom van verkeerscentrale Almere vertelt dat gemeenten en provincie verkeersmanagement diensten afnemen van de verkeerscentrale in Almere. En dat de onderlinge samenwerking van gemeenten en provincie voor het bedienen van wegkantsystemen goed is georganiseerd.

Economische groei

De verkeersknelpunten die op dit moment optreden binnen de provinciegrenzen, spelen zich veelal af bij grote evenementen rond Biddinghuizen. Door de structurele groei van de economie in Flevoland, met aanjagers als Floriade, Lelystad Airport, Lelystad Haven en andere logistieke initiatieven, zal de vraag naar mobiliteit de komende jaren gestaag toenemen. Juist ook van verkeer dat van buiten Flevoland komt. En er wordt in Almere en Lelystad ook veel gebouwd. Volgens Martin Visser is er bij de Provincie het besef dat Flevoland en de Metropoolregio Amsterdam een grote opgave hebben als het gaat om duurzame bereikbaarheid.

Toevoegen infrastructurele maatregelen geen duurzame optie

Toevoegen van asfalt en andere fysieke infrastructuur is niet meer de meest logische aanpak³ om de bereikbaarheid van Flevoland te behouden.

Bijvoorbeeld rondom het Walibi evenementen terrein zijn de grenzen nu wel bereikt als het gaat om het nemen van infrastructurele maatregelen. Het beheersen van het evenementenverkeer richt zich daarom vooral op het beter organiseren van de verkeersstromen bij evenementen in Walibi⁴.

Mobility Lab

De Provincie moet daarom op zoek naar slimme mobiliteitsoplossingen, waarmee de infrastructuur beter wordt benut. Om hier inhoud aan te geven verschaft het Flevoland Mobility Lab een denkkader om de juiste Smart Mobility ontwikkelingen en innovaties op een juiste manier te laten landen bij de afdeling Infrastructuur.

In februari van dit jaar zorgde het Mobility Lab voor een 15tal inschrijvingen; 15 Smart Mobility ideeën waarmee Flevoland duurzaam bereikbaar kan blijven.

Onder de 4 winnende inschrijvingen zat ook het projectidee voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland (IMCF). Het doel van dit projectidee is om Provincie Flevoland faciliteiten te bieden om de

² Gert-Jan van Scherrenburg geeft aan dat de fysieke infra, op grond van de huidige situatie, wordt beschouwd als toekomst vast. De wegen zijn “vierkant” en ontworpen op optimale doorstroming.

³ Meer naar de toekomst is het toevoegen van asfalt volgens Arnoud Turkstra geen duurzame optie; dit geldt met name aan de oostrand en in het zuiden rond Almere.

⁴ Gert-Jan Hakkers geeft aan dat er in de “normaal situatie” geen grote bereikbaarheidsproblemen in de gemeente Dronten zijn. Bij het evenementen terrein van Walibi zijn diverse infrastructurele maatregelen genomen om de bereikbaarheid te verbeteren.

verwachte groei van mobiliteit nu en in de toekomst het hoofd te bieden. Grensoverschrijdende samenwerking over verkeersafwikkeling met alle stakeholders is hier een belangrijk onderdeel van.

2.2 Ontwikkelingen in de toekomst

Verplaatsingen zijn nodig om als samenleving te kunnen functioneren; werken, ondernemen, sociale contacten en recreëren: goede bereikbaarheid is een belangrijke randvoorwaarde. Burgers moeten snel, makkelijk en comfortabel van A naar B kunnen reizen. En daarbij kenmerkt Flevoland zich door relatief grote afstanden.

Slimme mobiliteit biedt kansen om het verkeer veiliger, vlotter, schoner en efficiënter te organiseren. Bijvoorbeeld reisinformatiediensten en auto's die met elkaar kunnen communiceren. Of auto's die rijtaken overnemen. Over snelheid, rijgedrag en locatie is veel data beschikbaar en Nederland bevindt zich in de perfecte positie om hier gebruik van te maken. We beschikken over een excellente digitale infrastructuur en kennen een traditie van samenwerking tussen overheid, onderwijs en ondernemers.

Voor een verbetering en verduurzaming van het mobiliteitsnetwerk zijn overheden aangewezen op samenwerking en afstemming. Provincie Flevoland schrijft in haar coalitieakkoord 2019–2023 dat zij Smart Mobility wil inzetten als onderdeel van de oplossing voor knelpunten in de bereikbaarheid. Om op die manier maatregelen te treffen, die de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren. In elk geval tijdens de Floriade en bij het evenemententerrein van Walibi worden hiervoor kansen gezien.

Kern van Smart Mobility⁵ is de reiziger centraal stellen, door deze optimaal te informeren, van voldoende mobiliteitsopties te voorzien en te ontzorgen. Maar Smart Mobility moet ook leiden tot collectieve doelstellingen als verbetering van doorstroming, veiligheid en milieu. Om Smart Mobility effectief en efficiënt in te zetten, kan de Provincie aanhaken bij landelijke Smart Mobility ontwikkelingen⁶, als Praktijk Proef Amsterdam en Socrates2.0, Talking Traffic en iCentrale.

Praktijk Proef Amsterdam en Socrates2.0

Volwassener verkeersmanagement is een van de speerpunten van de afdeling Infra van de Provincie. Enerzijds om te zorgen dat de basis op orde is, maar ook dat er beter operationeel samengewerkt wordt met alle belanghebbenden van duurzame bereikbaarheid.

Het PPA-project in Amsterdam Zuidoost (PPAZO) onderzocht hoe de verkeersdruk voor, tijdens en na evenementen is te verminderen. De proef maakte gebruik van bestaande in-car technologie en van wegkantsystemen om de drukte over de verschillende parkeergarages in het gebied te verdelen. Waarbij er in de Amsterdam Johan Cruijff Arena een Operationeel Mobiliteits Centrum is geïnstalleerd, waar alle stakeholders aan 1 tafel zitten. Op deze manier wordt het verkeer optimaal gespreid, afhankelijk van de locatie en de wens van de weggebruiker. Onderdeel van de proef is het verkennen van de mogelijkheden om verkeersmanagement- en verkeersinformatiediensten van gespecialiseerde bedrijven af te nemen. Waarbij deze bedrijven gebruik kunnen maken van de verkeersmanagement systemen van overheden.

⁵ Smart Mobility gaat over het beter sturen van verkeersstromen, ondersteund door moderne individuele technologie die weg en weggebruiker verbindt. Tjesco Gerts: "het gaat om het totaal plaatje. Inzetten van Smart Mobility (dat heel veel kan omvatten) om verkeersstromen beter te sturen en daarmee doorstroming, leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. Daar wordt iedereen blij van :)"

⁶ Flevoland is waarschijnlijk te klein om nieuwe oplossingsrichtingen vanuit Smart Mobility te initiëren. Wim Kaljouw spreekt daarbij uit dat Provincie Flevoland meer kan meeliften met andere initiatieven die al veel verder zijn.

SOCRATES2.0 is de Europese doorontwikkeling van PPAZO en voorziet voertuigbestuurders van slimmere verkeersinformatie en navigatiediensten; zoals het kiezen van de slimste route (smart routing), het geven van rijstrookadvies en het melden van plotseling gevaarlijke situaties op de weg.

Talking Traffic

De Provincie ziet winstkansen met Talking Traffic op het gebied van verbeterde doorstroming, leefbaarheid en luchtkwaliteit. Talking Traffic is een meerjarig partnership tussen vijftien marktpartijen en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de twaalf Beter Benutten-regio's, waaronder Flevoland. Doel is het verbeteren van bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid, door real-time informatie-uitwisseling tussen weggebruikers en verkeerssystemen: onder andere door de inzet van iVRI's⁷. De partijen investeren hier tot 2020 90 miljoen euro in. Vanuit het project komen steeds meer slimme iVRI verkeerslichten op belangrijke kruisingen in ons land.

iCentrale

De Provincie Flevoland en de gemeente Almere hebben een intentieverklaring ondertekend om deel te nemen aan het landelijke programma iCentrale. In Flevoland worden kansen gezien in het meer volwassen worden in (de uitvoering van) verkeersmanagement door verdergaande samenwerking. Gefaciliteerd door de inzet van Verkeers Management-as-a-Service (VMaaS)⁸. iCentrale wordt daarbij vooral gezien als een nuttige set van standaarden, waaronder een opleidingsspoor om goed gekwalificeerd personeel voor de flexibele schil op te leiden. En iCentrale kan een rol spelen om inzichtelijk te krijgen welke eisen aan volwassener verkeersmanagement gesteld moeten worden.

Het landelijke programma iCentrale voorziet in een efficiencyslag met drie mogelijke transities, die ook nog eens te combineren zijn.

1. Eén mogelijkheid is dat een gemeente of provincie losse, op één domein gerichte centrales integreert tot een centrale die meerdere domeinen bedient. Met zo'n multi-domein-centrale bespaart de organisatie op huisvesting, maar ook op systemen en personeel.
2. Een tweede transitie is om bediencentrales regionaal in te zetten: in plaats van een centrale voor gemeente A of provincie B wordt het een regionale centrale voor meerdere overheden. Ook hier geldt: minder kosten voor huisvesting, systemen en personeel.
3. Een derde transitie is dat de overheid niet alles zelf uitvoert, maar werkzaamheden als diensten afneemt van gespecialiseerde bedrijven. De verwachting is dat bedrijven de taken goedkoper kunnen uitvoeren dankzij schaalgrootte (hetzelfde werk voor meerdere klanten) en specialisatie (specifiek ingericht voor de taak).

2.3 Integratie door samen te werken

Flevoland – het nieuwe centraal

Het verkeersnetwerk van Flevoland kenmerkt zich door verbindingen vanuit de provincie richting Noord-Nederland, Amsterdam, Midden-Nederland en Gelderland, die vaak als doorgaande verbinding gebruikt worden. Met alleen de inzet van verkeersmaatregelen op eigen grondgebied, is de provincie beperkt in staat om op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te sturen. Het moment en de plek van aankomst in Flevoland wordt meestal buiten de provinciegrenzen bepaald. Grensoverschrijdende samenwerking over verkeersafwikkeling met alle stakeholders is daarom belangrijk.

Integrale netwerkvisie

Bereikbaarheid is niet alleen een inhoudelijk thema. Bij grensoverschrijdende inzet van verkeersmaatregelen, spelen ook wederzijdse bereikbaarheidsdoelstellingen een rol. Volwassen

⁷ Een intelligente verkeersregelinstallatie, iVRI, kan interactief communiceren met voertuigen en fietsers.

⁸ Voor de operationele inzet van een iCentrale loopt een onderzoek naar de toegevoegde waarde voor Flevoland.

verkeersmanagement vraagt om een integrale netwerkvisie, waarbij uitgelegd wordt waarom bepaalde verstoringen op een specifieke locatie plaatsvinden: bijvoorbeeld de buffering op een onderliggende weg in de Provincie, om de doorstroming op een hoofdweg van RWS te garanderen. Om zo het hele netwerk beter te laten presteren.

Regio overstijgende samenwerking

Om het verkeer vanaf vertrek in goede banen te leiden is gecoördineerde samenwerking vereist met omliggende wegbeheerders; maar ook samenwerking in de mobiliteitsketen met andere stakeholders als organisatoren van evenementen, publieke en private mobiliteitsaanbieders en publiekstrekkingen als Lelystad Airport. Regio overstijgende samenwerking op het gebied van tactische en strategische regelscenario's wordt daarom gezien als een belangrijk verbeterpunt als het gaat om het volwassen worden van verkeersmanagement in Flevoland. Ook de samenwerking met Provincies Gelderland en Overijssel kan verder worden ontgonnen.

2.4 Wat kunnen we nu doen

Provincie Flevoland mag daarom meer zoeken naar deze samenwerkingen⁹. Niet alleen tussen overheden onderling, maar ook tussen overheden en bedrijfsleven. En met kennis- en onderwijsinstellingen om opgedane lessen te borgen en frisse ideeën op te doen.

Onderlinge samenwerking tussen wegbeheerders

Om maximale impact te bereiken is samenwerking tussen wegbeheerders onderling een belangrijke randvoorwaarde. Met focus op gebiedsgerichte benutting van de infrastructuur. Waar instroom en uitstroom beter in de tijd worden gespreid, zodat de bezoekers niet allemaal op hetzelfde moment het gebied in en uit willen. In het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (het LVMB) maken gemeenten, provincies en Rijkswaterstaat afspraken over een efficiënte en effectieve invulling van verkeersmanagement, incidentmanagement, datagebruik en Smart Mobility.

Samenwerkingen waar het LVMB de Provincie kan helpen om snel voortgang te boeken zijn:

- samenwerking met omliggende regio's en RWS om de fysieke infrastructuur niet alleen beleidsmatig, maar ook operationeel te integreren: op operationeel niveau wordt er nu niet gecoördineerd als het gaat om regio overstijgend verkeersmanagement; wegwagent systemen van Flevoland werken daardoor niet samen met wegwagent systemen van RWS;
- samenwerking bij incident management, waar nu zeker al goede stappen worden gezet, om coördinatie en samenwerking verder te verbeteren, met name bij het delen van data.

Onderlinge samenwerking tussen wegbeheerders en mobiliteitsdiensten

Het vergroten van de bewustwording bij weggebruikers over hoe en wanneer zij hun reizen maken, is voor de Provincie een belangrijk sturingsmiddel. Voor een groot deel van het verkeer dat een herkomst of bestemming buiten Flevoland heeft, blijft de (deel-)auto voornamelijk de meest aantrekkelijke optie. In Flevoland worden zowel bij wegbeheerders als bij mobiliteitsdienstverleners projecten gedraaid die optimalisatie in de eigen kolom opleveren.

Verdere optimalisatie is mogelijk door het verbinden van de verkeersmanagement kolom (het collectief optimaliseren van het gebruik van de infrastructuur) met de mobiliteitsmanagement kolom (gericht op de optimale reisbeleving van de consument). Bij Walibi leren we dat:

- iedere evenementorganisatie zijn eigen mobiliteitsmaatregelen treft;
- harmonisatie van mobiliteitsmaatregelen voor alle evenementen tot verbetering leidt;

⁹ De provincie zal actiever dan voorheen samen met gemeenten, wegbeheerders en andere betrokken actoren opgaven identificeren en oppakken. Toos Lodder geeft aan dat het belangrijk is om te leren van elkaar.

- er rond wegwerkzaamheden om meer afstemming tussen wegbeheerders en evenement organisatoren wordt gevraagd;
- er kansen zijn om bezoekers naar verder weg gelegen parkeerterreinen te geleiden door hen via wegwantsystemen en in-car navigatie uniform te informeren.

2.5 Het projectidee

Het Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland (IMCF) komt voort uit landelijke ontwikkelingen als Praktijk Proef Amsterdam en Socrates2.0, Talking Traffic en iCentrale.

Het IMCF gaat over een andere manier van samenwerken met alle stakeholders. Gericht op regio overstijgende samenwerking tussen wegbeheerders onderling en tussen wegbeheerders en mobiliteitsdienstverleners. Met als insteek om vanuit nieuwe samenwerkingen te komen tot volwassener verkeersmanagement.

Als eerste concrete stap verbinden we “verkeersmanagement door wegbeheerders” met “mobiliteitsmaatregelen van evenementen bij Walibi”.

En kunnen we:

- elkaars belangen en uitdagingen beter leren kennen;
- komen tot gedragen besluiten over (dynamische) verkeersmaatregelen;
- komen tot volwassener verkeersmanagement aan de oostrand van Flevoland, rondom het evenementen terrein bij Walibi;
- in de praktijk leren welke impact op straat we bereiken en wat het maatschappelijk belang is;
- vaststellen wat we van elkaar nodig hebben en welke kansen er zijn om verder op te schalen;
- stap voor stap opschalen naar Floriade, Lelystad Airport en de Provincie Flevoland als geheel;
- met publieke en private partijen werken aan een duurzaam behoud van de bereikbaarheid, zonder het toevoegen van infrastructurele maatregelen.

Het IMCF levert een waardevolle bijdrage aan:

- **Proactief sturen van verkeersstromen**
Het IMCF is gebaseerd op het concept van Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement (GNV). Met GNV zetten wegbeheerders verkeersmanagement maatregelen gecoördineerd – in samenhang – in. Door het verkeer beter te spreiden over het netwerk (Flevoland en omliggende provincies) wordt filevorming uitgesteld of zelfs voorkomen. De ‘restruimte’ op het wegennet wordt zo efficiënt gebruikt en daarmee is doorstromingswinst te behalen. Het IMCF zet dit GNV concept in door potentiële verkeersknelpunten te identificeren en deze te instrumenteren met dynamische verkeersmaatregelen. Door samen met de omliggende verkeerscentrales scenario’s te ontwikkelen, kan Provincie Flevoland capaciteitsval op de potentiële verkeersknelpunten uitstellen of zelfs voorkomen. De communicatie met wegwantsystemen wordt proactief ondersteund door slimme verkeersmanagement systemen van het IMCF.
- **Beïnvloeden weggebruikers**
Daarnaast levert het IMCF de koppeling met individuele Smart Mobility technologie om weggebruikers te ondersteunen bij hun gepersonaliseerde rit. Ook zorgt het IMCF voor interactie met dienstverleners van mobiliteit, die andere opties voor verplaatsing aanbieden. Met het IMCF worden weggebruikers beter geïnformeerd en krijgen ze meer opties om zich te verplaatsen.

3. CONCLUSIES

Er zijn in deze verkenning 3 opties onderzocht om te komen tot volwassener verkeersmanagement:

- optie 1 intensiveren van de samenwerking tussen wegbeheerders onderling en tussen wegbeheerders en mobiliteitsdienstverleners, zoals bedoeld in het projectidee voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland (IMCF);
- optie 2 bestaande situatie door ontwikkelen: basis op orde met een regiocentrale;
- optie 3 consolidatie van bestaande verkeersmanagement diensten in een iCentrale.

Deze 3 opties kunnen worden gezien als 3 aparte componenten in de route naar volwassener verkeersmanagement. Het gevraagde besluit ligt gelegen in de vraag welke optie leidend is.

3.1 Optie 1 – IMCF

Het projectidee voor een Integraal Mobiliteit Centrum voor Flevoland (IMCF) is gericht op de integrale samenwerking tussen wegbeheerders onderling en tussen wegbeheerders en mobiliteitsdienstverleners.

Het projectidee voor een IMCF is agnostisch voor de keuze voor specifieke verkeersmanagement diensten of individuele mobiliteitsmaatregelen. Het IMCF richt zich op een nieuwe manier van samenwerking, door een tafel met actoren en stakeholders te faciliteren. Een tafel om te komen tot een duurzame bereikbaarheid van een bepaald gebied. Waar problemen en uitdagingen samen worden vastgesteld, geanalyseerd en van een oplossing voorzien. Oplossingen waarbij de integratie van wegkant systemen en mobiliteitsmaatregelen zorgt voor een betere benutting van de bestaande infrastructuur.

Deze optie heeft als insteek om vanuit nieuwe samenwerkingen te komen tot volwassener verkeersmanagement.

3.2 Optie 2 – regio centrale Flevoland

Binnen de provincie wordt hard gewerkt om, binnen de regio centrale Flevoland, steeds meer wegkant systemen in heel Flevoland aan te sluiten op de verkeerscentrale in Almere. En steeds meer verkeersprocessen vanuit deze regio centrale te coördineren.

Binnen de route naar volwassener verkeersmanagement kunnen we deze optie duiden als “basis op orde”.

3.3 Optie 3 – iCentrale

Het landelijk programma iCentrale is er op gericht om bestaande verkeerscentrales te consolideren over beheer domeinen heen. Door bijvoorbeeld water en wegcentrales in 1 iCentrale onder te brengen. iCentrale helpt ook om stap voor stap te komen tot afname van verkeersmanagement diensten, als alternatief voor het bezit van eigen verkeerscentrales.

In iCentrale zijn landelijke standaarden ontwikkeld op gebied van iDiensten en onderlinge koppelvlakken. Ook zijn er templates beschikbaar om DCO's te helpen met de concrete uitvraag voor iDiensten.

Binnen de route naar volwassener verkeersmanagement kunnen we deze optie duiden als “efficiënt inkopen van (nieuwe) verkeersmanagement diensten.”

3.4 Advies

Betere oplossingen door nieuwe samenwerking

De rode draad in deze verkenning is dat de geïnterviewden aangaven dat nieuwe samenwerking belangrijk is om te komen tot betere oplossingen. Betere oplossingen om Flevoland duurzaam bereikbaar te houden. Wat ook appelleert aan de mobiliteitsvisie 2030 van de Provincie Flevoland.

Walibi als goed startpunt

Wat in de verkenning steeds terugkwam, is dat er grenzen zijn aan het toevoegen van fysieke infrastructuur. En dat dit rondom het evenementen terrein van Walibi nu al het geval is. Zodat de casus in Walibi een goed startpunt is om te oefenen met nieuwe samenwerkingen. Om met gelijkblijvende infrastructuur het gebied duurzaam bereikbaar te houden.

Aanhaken bij landelijke ontwikkelingen

Daarbij werd ook opgemerkt dat Flevoland wellicht te klein is om zelfstandig nieuwe Smart Mobility oplossingen te ontwikkelen en dat het aanhaken bij landelijke Smart Mobility programma's raadzaam is. Het projectidee voor een IMCF is gebaseerd op landelijke Smart Mobility projecten als Praktijk Proef Amsterdam en Socrates2.0. En maakt gebruik van datadiensten die binnen Talking Traffic zijn ontwikkeld.

Projectidee voor IMCF

Het projectidee voor een IMCF heeft de potentie om nieuwe samenwerkingen te onderzoeken en uit te proberen. Ondersteund door Smart Mobility oplossingen, maar zonder keuzes te maken op welke manier de "basis op orde moet komen" of op welke manier de Provincie "nieuwe verkeersmanagement diensten moet uitvragen".

3.5 Gevraagd besluit

De verkenning naar "opties voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid van Flevoland door middel van volwassener verkeersmanagement" en het door iCentrale opgeleverde rapport "een roadmap voor en door provincie Flevoland!" leiden tot een concreet startpunt voor volwassener verkeersmanagement.

Ons voorstel is om het projectidee voor een IMCF te combineren met het stappenplan van iCentrale. Zodat de Provincie Flevoland optimaal profiteert van ervaringen uit een aantal landelijke Smart Mobility programma's (Praktijk Proef Amsterdam, Talking Traffic, iCentrale en Socrates2.0). En stapsgewijs, op een voor Flevoland passende wijze, VerkeersManagement as a Service (VMaaS) kan implementeren. Gericht op volwassener regio overstijgend verkeersmanagement voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid in Flevoland.

Vanuit de resultaten van de verkenning en geïnspireerd door het stappenplan van iCentrale, wordt besluitvorming gevraagd om met de volgende stap, Stap 1, te starten.

1. Stap 1 – samenvoegen van het spoor Smart Mobility Lab (optie 1 – Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland) en iCentrale (optie 3); met als voorgestelde aanpak:
 - a. Werk vanuit optie 1:
vanuit de insteek van het bevorderen van nieuwe samenwerkingen, ondersteund door het concept voor een IMCF, stellen we voor om te werken aan een "proof of concept voor volwassener verkeersmanagement". Wat we willen ondersteunen door concrete live pilots. In overzichtelijke stappen, te beginnen met de casus voor Walibi.
 - b. Maak gebruik van de ontwikkelingen in optie 2:
er zijn al goede ontwikkelingen gaande rond het inrichten en operationaliseren van de

regiocentrale Flevoland. Daarom is het voorstel om hierbij aan te haken, zodat de basis voor verkeersmanagement verder op orde wordt gebracht. Waarbij de ontginning van nieuwe samenwerkingen uit optie 1 helpt om focus te creëren als het gaat om investeringen in de “basis op orde”.

- c. Integreer met optie 3:
combineer het stappenplan van iCentrale met de aanpak voor een Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland. Hierdoor zijn de resultaten van de ontwikkeling naar volwassener verkeersmanagement, direct bruikbaar voor besluitvorming om verkeersmanagement diensten efficiënt en volgens de landelijke iCentrale standaard uit te vragen.

Aansluitend bij het voorstel vanuit de iCentrale roadmap zijn verdere vervolgstappen, die eventueel parallel aan Stap 1 kunnen worden uitgevoerd:

2. Benoem een trekker vanuit Provincie Flevoland om het plan voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland in relatie tot de activiteiten voor iCentrale te brengen. Om op die manier maximaal te profiteren van de kennis en ervaring van beide initiatieven.
3. Start met het opstellen van een “plan van aanpak om te komen tot volwassener verkeersmanagement” en het bepalen van de baten van een integrale mobiliteitscentrale. Waar de resultaten van stap 1 worden gebruikt om het Plan van Aanpak solide te onderbouwen.

3.6 Proof of Concept voor volwassener verkeersmanagement

Binnen het projectidee *Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland (IMCF)* brengen we publieke wegbeheerders met private dienstverleners samen om de individuele reis-doelstellingen van weggebruikers te verbinden aan het optimale en gebiedsgerichte gebruik van de beschikbare infrastructuur. Waarbij we in concrete stappen komen tot volwassener verkeersmanagement.

Het zetten van concrete stappen in de ontwikkeling van het IMCF helpt om de waarde van een dergelijk IMCF zichtbaar te maken. En daarmee de diverse belanghebbenden (omliggende gemeenten, evenementen organisaties) te enthousiasmeren om hierin te investeren. Door het operationeel maken van het IMCF kunnen we ook de maatschappelijke baten plukken. En wordt richting het publiek en de stakeholders een positieve en concrete boodschap gebracht over de voortgang en invulling van de ambities voor een bereikbaar Flevoland.

Demonstratie IMCF als eerste concrete stap

Deze demonstratie kent de volgende kernelementen:

- de verknoping van een aantal verkeerscentrales in het gebied, inclusief publieke en private datadiensten op basis waarvan coördinatie en samenwerking mogelijk wordt;
- een demonstratie van het IMCF in een workshop voor de direct betrokken partijen, als voorbereiding voor de inzet van het systeem tijdens een eerste pilot bij Walibi;
- optie om deze demonstratie tijdens de Intertraffic 2020 te tonen en een ceremonieel tekenmoment ter plekke met de betrokken partijen te organiseren: als belangrijk tussenresultaat van het Mobility Lab.

Wat levert het op en wat hebben we nodig?

Voor de *provincie Flevoland* levert het de eerste concrete implementatie van het IMCF op. Die direct ingezet kan worden als pilot bij evenementen. Om van daaruit verder te bouwen.

Belangrijk bijeffect is, dat deze eerste stap helpt bij het organiseren van (draagvlak voor) de samenwerking tussen de betrokken publieke partijen. En kan de provincie laten zien wat het Smart Mobility Lab-Flevoland nu al oplevert; dat de Provincie druk bezig is om vanuit verkeerskundig oogpunt oplossingen te implementeren; die de provincie duurzaam bereikbaar houden.

Als tegenprestatie wordt de Provincie gevraagd om deze eerste concrete stap naar een IMCF demonstratie te cofinancieren.

Voor *Rijkswaterstaat / PraktijkProefAmsterdam* helpt deze IMCF demonstratie bij de consolidatie van het PPA gedachtengoed: een van de doelstellingen van de derde fase waarin PPA zich nu bevindt. Voor een deel is het IMCF ook een ontwikkeling die aansluit op wat er binnen Socrates2.0 gebeurt. Aan Rijkswaterstaat en PPA wordt gevraagd om cofinanciering en hulp bij het verkrijgen van: bestuurlijke goedkeuring voor het verknopen van de centrales; en het gebruik van bestaande middelen.

Voor de partijen die zich binnen de *coalitie* met elkaar verbonden hebben, levert deze eerste stap een kickstart op van het implementatietraject: zodat invulling wordt gegeven aan het projectidee voor een IMCF. Het IMCF waarin de coalitie ook zelf investeert. Hiermee ontstaat voor de coalitie een breder perspectief voor de doorontwikkeling en toepassing van de dienst "Integraal Mobiliteit Centrum".

4. BIJLAGE – AANPAK VERKENNING

In het Flevoland Mobility Lab dat begin dit jaar in 2 etappes heeft plaatsgevonden is een viertal winnende ideeën geselecteerd. Eén daarvan was het projectidee Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland (IMCF). De Provincie heeft met alle initiatiefnemers gesproken en is voor het IMCF tot de conclusie gekomen dat er vóór uitvoering van het idee een nadere verkenning nodig is.

Deze verkenning moet een compleet beeld opleveren van de opties voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid van onze provincie, binnen de context van “volwassener verkeersmanagement”.

In de verkenning wordt een scan gedaan van de huidige situatie op dit vlak, niet alleen bij de provincie, maar ook bij de gemeenten Almere, Lelystad, Zeewolde en Dronten. En er wordt een analyse gemaakt van de relevante Smart Mobility ontwikkelingen, inclusief die rond iCentrale.

4.1 Interviews

Met de interviews is een goed beeld verkregen, hoe er door de verschillende belanghebbenden tegen bereikbaarheid wordt aangekeken. Dit in relatie tot de taken die de Decentrale Overheden uitvoeren om de bereikbaarheid te garanderen. Er zijn 10 interviews gehouden met vertegenwoordigers van Provincie en gemeenten, te weten: Peter Noordijk, Tjesco Gerts, Toos Lodder, Wim Kaljouw, Arnoud Turkstra, Job Steneker, Gert-Jan Hakkers, Gert-Jan van Scherrenburg, Sjaak Roosenboom en Willem Mak.

De resultaten van deze interviews zijn opgetekend in een samengestelde notitie, wat als document M4-PFL-1_Samengestelde notitie interviews IMCF_04112019 bij dit verkenningsrapport is toegevoegd. In Bijlage – Verslag interviews is deze notitie wat meer ingedikt.

4.2 Literatuur studie

Met de afdeling Infra (Tjesco Gerts) van de Provincie is een gezamenlijke analyse gemaakt van relevante Smart Mobility ontwikkelingen; onder andere de ontwikkeling van het landelijk programma iCentrale.

Hiervoor zijn diverse documenten gebruikt als literatuurstudie. Om een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de huidige situatie en van de ambitie van de Provincie op het gebied van mobiliteit.

- Opgave Flevoland:
 - Vensters op Flevoland 2018.
 - Mobiliteitsvisie Flevoland 2030.
 - Coalitieakkoord 2019–2023 Provincie Flevoland.
 - Netwerkvisie 2015–2020 regio Flevoland.
 - Kansen voor betere bereikbaarheid in stedelijke regio's – Raad voor de leefomgeving en Infrastructuur – december 2016.
- Integraal Mobiliteit Centrum voor Flevoland
 - 28022019 – PvA-Flevoland-Mobility-Lab format – clean version ThemaH-GNV 1.0
 - 20190625 – A4 Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland – versie 0.2
 - 20190515 – Opstartdocument Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland – versie 0.1
 - PvA-Flevoland-Mobility-Lab format
- iCentrale:
 - Stappenplan iCentrale.
 - iCentrale Roadmap Provincie Flevoland dd 2019-04-15.
 - iCentrale KTA-formulier PFL december 2018 v0_4 CORRECTIE TG.
 - Verzamelde documentatie iCentrale, zoals gepubliceerd op <https://www.icentrale.nl/>.

- Walibi:
 - Presentatie stuurgroep evenemententerrein Walibi 2017.
 - Verslag bijeenkomst NET Smart Mobility 2018.
 - Samenvatting evenementen Flevoland oktober 2017.
 - Verkeersafwikkeling De Opwekking, Defqon, Lowlands en Frightnights 2018.
 - Verslag bijeenkomst Nationaal Evenemententerrein jan 2018.
 - Terugkoppeling evenementen mrt 2018.
 - Verkeersdata_evenemententerrein_Windesheim_Flevoland_(Kelvin_Könst) nov 2017.
 - Notulen Jaarlijks operationeel mobiliteitsoverleg (29-01-2019).
 - Eindpresentatie Flevoland Smart Mobility voor evenementen 20180723.

4.3 Beantwoorden verkenningsvraag

In overleg met Ad Otte, Martin Visser en Robert Jan Maaskant is vastgesteld op welke wijze de uitkomsten van de interviews en de literatuurstudie in het verkenningsrapport worden vastgelegd.

5. BIJLAGE – VOORSTEL AANPAK VERVOLG

De verkenning naar “opties voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid van Flevoland door middel van volwassener verkeersmanagement” en het door iCentrale opgeleverde rapport “een roadmap voor en door provincie Flevoland!” leiden tot een concreet startpunt voor volwassener verkeersmanagement.

Ons voorstel is om het projectidee voor een IMCF te combineren met het stappenplan van iCentrale. Zodat de Provincie Flevoland optimaal profiteert van ervaringen uit een aantal landelijke Smart Mobility programma’s (Praktijk Proef Amsterdam, Talking Traffic, iCentrale en Socrates2.0). En stapsgewijs, op een voor Flevoland passende wijze, VerkeersManagement as a Service (VMaaS) kan implementeren. Gericht op volwassener regio overstijgend verkeersmanagement voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid in Flevoland.

Vanuit de resultaten van de verkenning en geïnspireerd door het stappenplan van iCentrale, wordt besluitvorming gevraagd om met de volgende stap, Stap 1, te starten.

1. Stap 1 – samenvoegen van het spoor Smart Mobility Lab (optie 1 – Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland) en iCentrale (optie 3); met als voorgestelde aanpak:
 - a. Werk vanuit optie 1:
vanuit de insteek van het bevorderen van nieuwe samenwerkingen, ondersteund door het concept voor een IMCF, stellen we voor om te werken aan een “proof of concept voor volwassener verkeersmanagement”. Wat we willen ondersteunen door concrete live pilots. In overzichtelijke stappen, te beginnen met de casus voor Walibi.
 - b. Maak gebruik van de ontwikkelingen in optie 2:
er zijn al goede ontwikkelingen gaande rond het inrichten en operationaliseren van de regiocentrale Flevoland. Daarom is het voorstel om hierbij aan te haken, zodat de basis voor verkeersmanagement verder op orde wordt gebracht. Waarbij de ontginning van nieuwe samenwerkingen uit optie 1 helpt om focus te creëren als het gaat om investeringen in de “basis op orde”.
 - c. Integreer met optie 3:
combineer het stappenplan van iCentrale met de aanpak voor een Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland. Hierdoor zijn de resultaten van de ontwikkeling naar volwassener verkeersmanagement, direct bruikbaar voor besluitvorming om verkeersmanagement diensten efficiënt en volgens de landelijke iCentrale standaard uit te vragen.

Aansluitend bij het voorstel vanuit de iCentrale roadmap zijn verdere vervolgstappen, die eventueel parallel aan Stap 1 kunnen worden uitgevoerd:

2. Benoem een trekker vanuit Provincie Flevoland om het plan voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland in relatie tot de activiteiten voor iCentrale te brengen. Om op die manier maximaal te profiteren van de kennis en ervaring van beide initiatieven.
3. Start met het opstellen van een “plan van aanpak om te komen tot volwassener verkeersmanagement” en het bepalen van de baten van een integrale mobiliteitscentrale. Waar de resultaten van stap 1 worden gebruikt om het Plan van Aanpak solide te onderbouwen.

5.1 Proces

Om de samenwerking binnen de afdelingen van de Provincie vorm te geven wordt de zogenoemde “beleids-acht” toegepast.



Figuur 1 – Beleids-acht zoals toegepast in Provincie Flevoland

Hierbij wordt opgave-gericht gewerkt.

- De afdeling Strategie & Beleid formuleert de opgave:
hoe kan de Provincie Flevoland volwassener verkeersmanagement inzetten om een duurzame bereikbaarheid van Flevoland te realiseren.
- Vervolgens wordt, met ondersteuning van de afdeling Infra, een verkenning gedaan en worden de opties geformuleerd:
deze verkenning leidt tot het rapport “Opties voor een duurzaam behoud van de bereikbaarheid van Flevoland door middel van volwassener verkeersmanagement”.
- S&B samen met Infra selecteren vervolgens de meest kansrijke optie of opties;
in het verkenningsrapport wordt de meest kansrijke optie geadviseerd om een concrete stap te zetten richting volwassener verkeersmanagement; als input voor de besluitvorming van afdeling Strategie en Beleid.
- Daarna worden de opties die inhoud geven aan de opgave door S&B geprogrammeerd en in de organisatie opgenomen.
- De uitvoering wordt vervolgens door de afdeling Infra ter hand genomen.

5.2 Aanpak

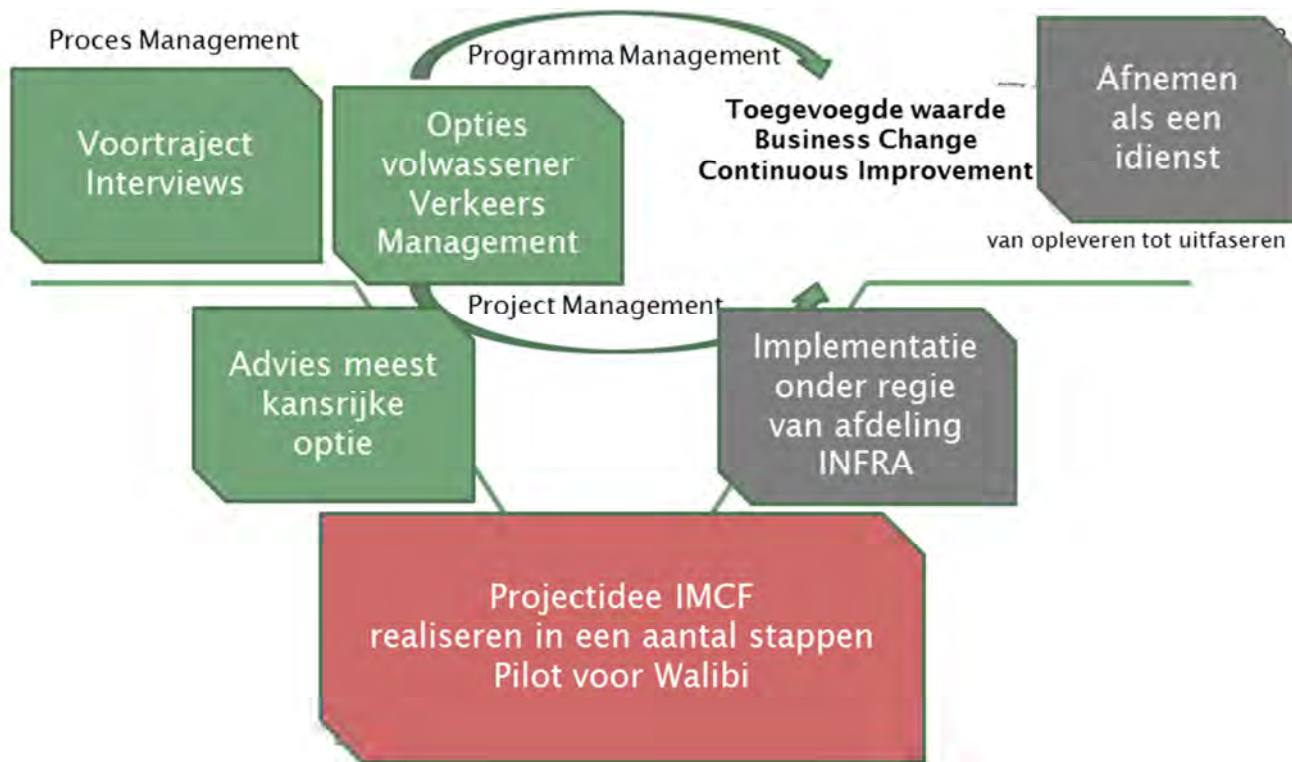
De aanpak relateert aan het Smart Mobility uitvoeringsprogramma van de Provincie Flevoland. En is onderdeel van het werken aan een projectplan INFRA Smart Mobility 2021, 22 en 23.

De voorgestelde aanpak is gebaseerd op het V-model uit systems engineering. Zodat het beleidsproces en de hoofdlijnen van de aanpak goed op elkaar aansluiten.

De realisatie van overzichtelijke tussenstappen wordt in de punt van de V gedaan. In overzichtelijke stappen (Agile aanpak), ondersteund door projectbeheersing gebaseerd op SGOKITR (Scope, Geld, Organisatie, Kwaliteit, Informatie, Tijd en Risico's).

Zo gebruiken we een continu verbeterproces, waar we stapsgewijs komen tot volwassener verkeersmanagement.

In Figuur 2 is de opzet van de aanpak schematisch weergegeven. En in de onderstaande paragrafen is kort beschreven wat de resultaten per onderdeel zijn.



Figuur 2 Projectaanpak voor een IMCF

5.2.1 Input van idee tot plan (groen)

- Voortraject van projectidee tot besluit voor verkenning.
- Interviews en literatuurstudie tijdens verkenning.
- Integreeren van IMCF met de iCentrale leidraad en de huidige acties rond de regio centrale Flevoland.

5.2.2 Resultaat verkenning (groen)

- Advies voor afdeling S&B: welke opties voor volwassenere verkeersmanagement; ontwerp voor een IMCF toegepast op de casus Walibi; gevraagd besluit.
- Concrete opties voor volwassenere verkeersmanagement voor afdeling Infra: advies voor het meest kansrijke voorstel om te kiezen voor de aanpak vanuit nieuwe samenwerking (IMCF), voortbouwend op huidige investeringen (basis op orde) en gebruikmakend van landelijke programma's (iCentrale).

5.2.3 Eerste stap Projectidee IMCF (rood)

- Uitwerken projectidee IMCF voor een pilot / schaduwdraaien voor de casus evenemententerrein Walibi (voor meer details zie BIJLAGE - Walibi):
 - Functionele architectuur voor volwassen verkeersmanagement, om de tafel van samenwerkende actoren en stakeholders met een IMCF te faciliteren.
 - Monitoring van het gebied rondom het evenemententerrein.
 - Ontwikkelen regio-overstijgende scenario's.

- Live demo ontwikkelen in samenwerking met de private coalitie partners van het projectidee IMCF: deze live demo is geschikt om mee (schaduw) te draaien tijdens evenementen bij Walibi.
- Implementeren van de regio overstijgende scenario's in de live demo omgeving.
- Testen van deze regelscenario's in samenhang met Provincie en RWS.
- Met als optie om deze live demo te tonen tijdens Intertraffic 2020.
- Bedoeld om mee te (schaduw) draaien tijdens het eerste evenement van het nieuwe seizoen: de opwekking.

5.2.4 Werkwijze (rood)

- Stap voor stap op reis, learning by doing, fouten maken mag, met focus op opschalen.
- Door binnen het IMCF concept te experimenteren met Smart Mobility oplossingen in werkprocessen en organisatie.
- Met gebruik van Smart Mobility oplossingen zoals iVRI, data op orde, Smart Traffic Management, informatie uitwisseling tussen wegbeheerder en weggebruiker.
- Met respect voor bestaande investeringen en systemen.
- Met als einddoel "volwassener regio overstijgend verkeersmanagement voor de Provincie Flevoland".
- Om te komen tot een betere benutting van het bestaande wegennet.

5.2.5 Perspectief (grijs)

Tijdens iedere iteratie zoals beschreven in Werkwijze (rood) wordt het resultaat van die iteratie vertaald naar een aanbestedbare set van eisen:

- voor de inrichting van een IMCF; naar voorbeeld en gebruikmakend van de iDiensten uit het landelijk programma iCentrale;
- om succesvolle resultaten van het concept voor een IMCF te kunnen implementeren in de operationele organisatie en processen;
- met focus op opschalen van het concept voor een IMCF naar Floriade en Lelystad Airport;
- en mogelijk zelfs uitrollen als een integrale mobiliteitsmanagement dienst in heel Flevoland.

5.3 Proof of Concept

Het IMCF gaat over nieuwe samenwerkingen, gebruikmakend van Smart Mobility oplossingen die voortkomen uit het landelijk programma Beter Benutten, gericht op het daadwerkelijk implementeren op straat.

Om het concept van een IMCF concreet tastbaar te maken is een eerste stap nodig in de vorm van een Proof of Concept.

Zodat we vragen beter kunnen beantwoorden als:

- welke partij(en) willen en kunnen een rol spelen in de realisatie van volwassener verkeersmanagement;
- welke partijen willen investeren in de ontwikkeling van het IMCF concept en hoe verhoudt zich dat tot landelijke Smart Mobility ontwikkelingen, zoals iCentrale;
- wat draagt het IMCF concept bij aan volwassener verkeersmanagement voor een bereikbaar Flevoland en wat zijn de maatschappelijke baten van het IMCF concept.

Deze Proof of Concept is de 1^e iteratie van de voorgestelde werkwijze. Een 1^e iteratie om te komen tot een functionele definitie van de uitdagingen en oplossingen voor een specifiek knelpunt. Met door de private partijen geleverde Smart Traffic Management oplossingen om het IMCF met een Integrale

Dit is een belangrijke opmaat voor het Floriade-verkeer en enkele andere evenementen zoals Defcon en FrightNight (Walibi).

Demonstratie in workshop

De gerealiseerde implementatie van de eerste stap van het IMCF wordt vervolgens gedemonstreerd aan de direct betrokken stakeholders, waaronder Almere, Muiden, de Gelderse gemeenten Elburg, Harderwijk, en de provincie Utrecht. Om inzicht te geven in welke mogelijkheden hierdoor worden geboden, focussend op evenementen en de meerwaarde richting de toekomst.

De demonstratie laat zien dat door toepassing van de ontwikkelde standaarden het goed mogelijk is om de centrales van twee verschillende leveranciers met elkaar te koppelen zowel op maatregelenvlak als op datavlak. Daarnaast zal duidelijk worden wat de vervolgstappen zijn, hoe we de IMCF kunnen inzetten bij evenementen en hoe de diverse partijen daarbij betrokken kunnen en willen zijn.

Eerste resultaat

Tijdens de Intertraffic 2020 wordt de demonstratie getoond bijvoorbeeld in de MRA stand: in de MRA stand staat PPA en ook de provincie Flevoland. Tevens wordt er tijdens de Intertraffic 2020 een fotomoment gecreëerd waarbij de diverse betrokken partijen (publiek en privaat) een intentieverklaring ondertekenen voor de inzet en verdere doorontwikkeling van het IMCF.

5.4 Stakeholders en actoren Walibi

5.4.1 Stuurgroep Smart Mobility oplossingen Walibi

- Rob Souren, Milan Raven en Stef Luteijn – Q-dance / Defcon
- Derk Wantia, Maarten van Lokven en Mark Hakkert – Mojo / Lowlands
- Martijn Hoogenraad – De Opwekking
- Pierre van der Wijst en Gerben Kempenaar – Walibi Holland
- Ronald van de Weg – Traffic Support
- Gert Jan Hakkers – Gemeente Dronten
- Tjesco Gerts, Jasper Meershoek en Ron Dooyeweerd – Provincie Flevoland – Infrastructuur
- Ad Otte, Wim Kaljouw en Robert Jan Maaskant – Provincie Flevoland – Strategie en Beleid
- Job Steneker – Provincie Flevoland – Strategie en Beleid (beleid, faciliteert proces en monitord verkeersstromen)

5.4.2 Operationeel mobiliteitsoverleg gemeente Dronten

- Gemeenten: Elles Magielsen (Lelystad), Michel de Reus, Jesse van Oostrum, Warn Schimmel, Gert-Jan Hakkers (Dronten), Sjako Ruster (Elburg) en Miranda van der Weerd (Harderwijk)
- Provincie: Job Steneker en Ron Dooyeweerd (Flevoland), Peter Wegdam (Gelderland)
- Organistoren: Martijn Hoogenraad, Jan van den Burgt (Stichting Opwekking), Derk Wantia (MOJO), Rob Souren (Q-dance), Mark Hakkert (AgroTechniek Holland) en Pierre van der Wijst (Walibi Holland), Henri Barelds (Mud Masters)
- Overheidsdiensten: Rob Tanis, Gerben Groothoff (Politie Flevoland) en Rein van den Berg (Brandweer Flevoland)

6. BIJLAGE – WALIBI

6.1 Algemeen

Het evenemententerrein bij Walibi kent 4 evenementen van ongeveer 60.000 bezoekers per evenement. Met ieder hun verschillende publiek en aanpak.

Het evenementen terrein heeft een centrale ligging in Nederland wat met de auto toegankelijk is via:

- Amsterdam/Almere via A6, N302, N306;
- Utrecht/Amersfoort via A28 afslag Harderwijk N302, N306;
- Vanuit het Noorden via N50 afslag Dronten N309, N306;
- Vanuit het Noord Oosten via A28 afslag Elburg N309 en N306.
- Vanuit het Zuiden via A27, N305;
- Het OV faciliteert de Walibi Express (lijn 247) vanaf station Harderwijk.

De verkeersmonitoring leidt tot verschillende verkeersbeelden: elk evenement kent zijn eigen vraagstukken. En hoewel de monitoring fragmentarisch en deels handmatig geschiedt, worden de verkeersbeelden wel bevestigd door de evenement organisaties.

De evenement organisaties denken graag mee over oplossingen en komen met concrete ideeën.

6.2 Fysieke maatregelen

Rond Walibi zijn een aantal fysieke maatregelen genomen (de laatste aanpassingen zijn gereed voor het nieuwe festivalseizoen in 2020):

- Voetgangersbrug over de N306 om de parkeerterreinen aan de overzijde bij Walibi te ontsluiten voor voetgangers, zonder dat zij kruisend verkeer veroorzaken met het wegverkeer.
- Calamiteiten route gescheiden van de N306 (via Alikruikweg).
- Verbeterde invoegstrook parkeerterreinen.
- De fietsroute vanaf de N306 richting de Bremerbergdijk is aangepast.
- Gescheiden route pendelbussen in 1 richting via Strandgapertocht; als onderdeel van het verkeerscirculatieplan voor de evenementen; met de inzet van verkeersregelaars om de veiligheid te borgen tov kruisend fietsverkeer en vanwege de matige staat van de bestaande weg. De wens om deze route beter te verharderen (asfalteren) past niet in het natuurlandschap en de recreatiebestemming van het betreffende gebied.
- Campers en caravans worden tijdens Lowlands standaard via Biddinghuizen, Alikruikweg en Bijsselseweg geleid.

6.3 Wensen fysieke infrastructuur

Aandachtspunten als het gaat om fysieke maatregelen, die (nog) niet zijn gehonoreerd:

- aanpassing rotonde N306|N708 (Bremerbergweg–Spijkweg) om met name bussen en auto's met caravans eenvoudiger te laten doorstromen; deze ingreep is te kostbaar en besloten is deze aanpassing niet uit te voeren.
- verlenging Bremerbergdijk naar rotonde bij de N306–Bremerbergerweg (N708) in combinatie met éénrichtingsverkeer via twee stroken tijdens piekbelasting.
- aandacht voor landbouwverkeer op N306.
- aandacht voor uitstroom vanaf de parkeerterreinen aan de Spijkweg (vastlopen verkeer door onvoldoende afstroom bij P-terrein)
- aandacht voor Kiss&Ride met name tijdens Fright Nights rond 23.00 uur.

6.4 Verkeerssituatie (2018)

Over het algemeen geldt:

- De drukte concentreert zich voornamelijk op eerste en laatste dag
- Grootste drukte is in twee richtingen en concentreert zich voornamelijk op N306
- Grootst gemeten vertragingen tussen de 25 en 70 minuten extra reistijd
- Bij kruispunten N302 en N309 soms nog enkele opstoppingen
- In 2018 was er minder vertraging dan in 2017



Figuur 3 Filebeelden Walibi tijdens evenementen

Tijdens De Opwekking is op de zondag een ware fietsfile waargenomen. Dit evenement heeft een eigen verkeerscentrale en is een religieus festival. Verkeersoverlast blijft voor de rest beperkt (wellicht door weinig verkeer vanwege Pinksteren).

Bij Defqon komen veel mensen per auto, het aandeel OV is minimaal (mogelijk doordat pendelverkeer beperkt is tot Dronten en geen Lelystad zoals bij Lowlands). Congestie loopt op tot 60-70 minuten op aankomst,- en vertrekdagen. Door drukte ook veel overlast op de wegen rondom Elburg en Harderwijk.

Lowlands kenmerkt zich, in tegenstelling tot andere evenementen, in meer gebruik van openbaar vervoer. Daarnaast zijn er veel specifieke pendels vanuit heel Nederland.

Tijdens Fright Nights komen veel bezoekers overdag per auto of OV. Daarnaast is het in de avond druk in twee richtingen door halen en brengen. Grootste spits is rond 23:00u vanwege Kiss and Ride. De verkeersafwikkeling is niet te vergelijken met de andere grote evenementen, onder meer door late tijdstippen (=minder verkeer op de weg).

6.5 Komende bedreigingen

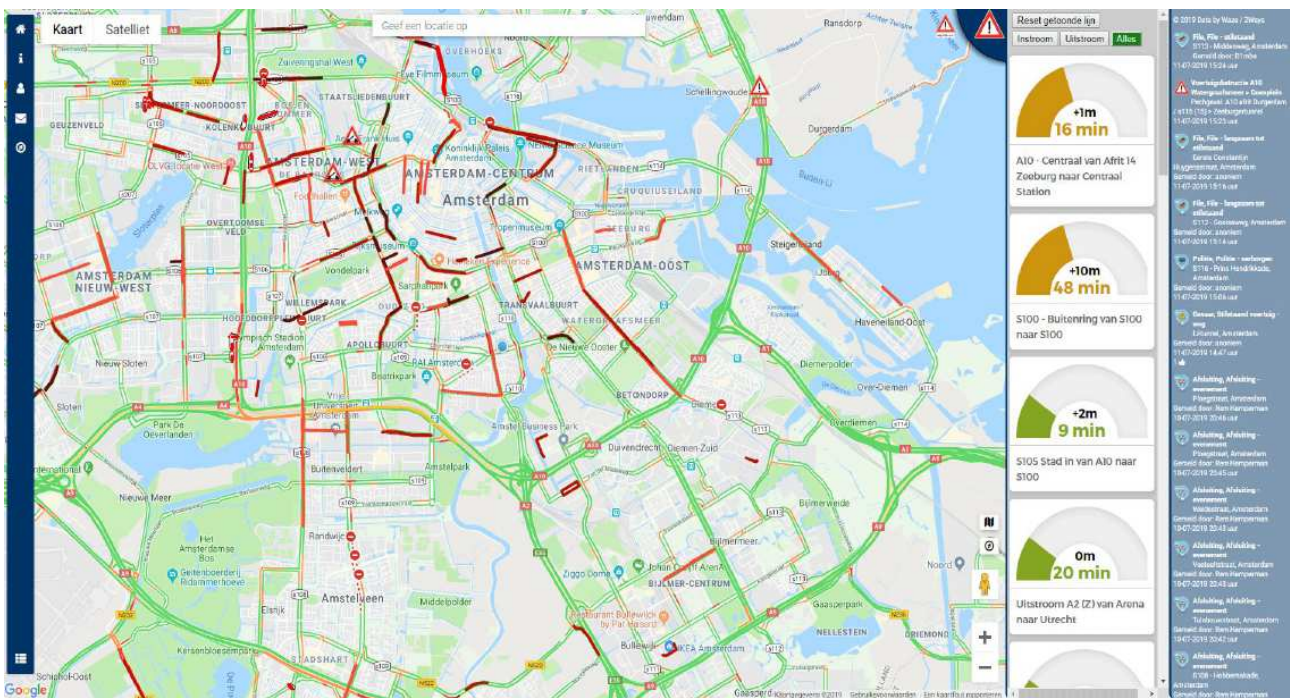
De aanpassingen bij de rotonde naar Harderwijk (ongelijkvloers) en de aankomende afsluiting rondom de Roggebotsluis zullen impact hebben op de verkeersstromen richting Walibi tijdens evenementen. Bij Harderwijk blijft de doorstroming Noord ⇔ Zuid geborgd en wordt het verkeer richting Walibi omgeleid via de N305. Bij Roggebotsluis blijft de verkeersstroom Oost ⇔ West geborgd, wat betekent dat de “normale” route naar Walibi beschikbaar blijft.

6.6 Volwassener verkeersmanagement

6.6.1 Meten is weten is kwaliteit verbeteren

Een eerste actie betreft het inzetten van continue verkeersmonitoring. Hiervoor zijn diverse verkeersmonitoring diensten beschikbaar, zoals Google Maps, TomTom, BeMobile, HERE, Inrix, Localyse en TripService.

Hiervoor zijn geen extra meetpunten nodig, maar wordt het bestaande areaal aan meetpunten geïntegreerd met Floating Car Data en informatie uit diverse online media diensten. Zoals bijvoorbeeld Waze. Hierbij geldt meten=weten en deze kennis helpt om om regel-scenario's te ontwerpen, in te zetten en te evalueren.



Figuur 4 Voorbeeld van een monitoring dashboard

En bij de inzet van deze regelscenario's kan de afwikkelingskwaliteit worden gemonitord en afwikkelingsknelpunten worden gesignaleerd; om zo een continue kwaliteitsverbetering te realiseren in de verkeerskundige oplossingen. En die vervolgens weer naar een nieuw of aangepast regelscenario worden vertaald.

6.6.2 Regio overstijgend verkeersmanagement

De Provincie streeft naar “volwassener verkeersmanagement”. Vanwege de centrale ligging, is het beter om te spreken van “volwassener regio overstijgend verkeersmanagement”. Door het verkeer eerder “op te vangen” is betere spreiding in aanrijtijden mogelijk. Dit eerder opvangen kan vaak al plaatsvinden in andere regio's of op de rijkswegen.



Figuur 5 Regio overstijgend verkeersmanagement

6.6.3 Basis op orde

Basis op orde gaat over:

- optimaal ingerichte infrastructuur, inclusief de juiste inzet van wegkantsystemen;
- wegkantsystemen onderdeel laten zijn van een netwerk management systeem in de verkeerscentrale, zodat de wegkantsystemen via regelscenario's aan te sturen zijn. Met als resultaat op straat bijvoorbeeld:
 - reistijdbepaling o.b.v. Floating Car Data voor het tonen van de juiste informatie op de (virtuele) DRIP's;
 - Het gedrag van (i)VRI's, in relatie tot het actuele verkeersaanbod, te vertalen naar correcte triggers waarmee regelscenario's in worden gezet; om op die manier beter te anticiperen op verstoringen.
- over de hele linie kwalitatief goede verkeersdata als basis voor actuele verkeers-analyse en het definiëren van triggerpoints voor nieuwe of aan te passen regelscenario's;
- actueel overzicht van werkzaamheden en projecten in de regio, inclusief de verwachte impact op de doorstroming en omleidingsroutes;
- duidelijke aanpak bij incidenten als het gaat om de restduur en impact informatie en tijdelijke omleidingen om het incident te vermijden.
- samenwerking met alle actoren (verkeerscentrales, mobiliteit dienstverleners en probleemeigenaren van doorstroming, leefbaarheid en veiligheid) om elkaar te informeren, knelpunten te identificeren en oplossingsrichtingen te genereren; bijvoorbeeld de stuurgroep Walibi en het operationeel mobiliteitsoverleg Dronten.

6.7 Mobiliteitsmanagement voorstellen

Andere (mobiliteitsmanagement) voorstellen die door de gesprekspartners rond Walibi zijn gedaan:

- Verruimen van openingstijden (voor bijvoorbeeld Defqon, van vrijdag naar donderdag) en beter spreiden van in- en uitstroom (ook in relatie tot bijvoorbeeld internationale bezoekers die vluchten willen boeken) en de interne logistiek van evenementen (optredens,

- voorzieningen regelen op het terrein). Daar tegenover wordt door Defqon een geluidscompensatie voorgesteld wat betreft de nachtelijke uren (uur korter).
- Extra buspendels vanaf Harderwijk/Elburg/Lelystad, meer inzetten nog op OV.
 - Last mile parkeren, niet alleen bij Dronten en soms Lelystad P+R, maar naast Dronten altijd bij Lelystad P+R, Harderwijk Dolfinarium (1.500 parkeerplaatsen) en mogelijk zelfs Lelystad Airport.
 - De verschillende evenement organisatoren werken al met diverse maatregelen voor mobiliteitsmanagement. Die wellicht ook in te zetten zijn bij de andere evenementen.
 - Parkeerbeleid in relatie tot de evenement bezoekers: betaald ⇔ onbetaald parkeren; in combinatie met een ticket en parkeertijdstip
 - Vooraf aanmelden (via ticket of kampeerplaats, zodat evenementbezoekers vooraf bekend zijn) en evenementbezoekers pre-trip optimaal geïnformeerd kunnen worden
 - Festival app, bijvoorbeeld via een evenement app als LiveCrowd, om evenement bezoeker te informeren over waarom bepaald verkeerssituaties aan de hand zijn en wat de oplossing is om bezoekers zo snel en comfortabel mogelijk ter plekke te laten komen.
 - Eigen mobiliteits-centrale, bijvoorbeeld een IMCF als vervolgstap op de centrale die nu bij de Opwekking wordt gebruikt, als een eerste stap om samen met de wegbeheerder te zoeken naar optimale invulling van de mobiliteits-opties
 - Busvervoer vanuit het hele land (Defqon 550 opstapplaatsen, Lowlands 570 opstapplaatsen, Fright Nights 195 opstapplaatsen) bijvoorbeeld via een dienst als Mobility Portal, die via een gescheiden verkeersstroom op de evenementlocatie worden afgezet
 - Gratis pendelbussen vanaf overstapplaatsen en P+R parkeren: Dronten, Lelystad P+R en LA, Harderwijk, die via een gescheiden verkeersstroom op de evenementlocatie worden afgezet
 - Beschikbaarheid OV (hier lijken hiaten te zitten in de dienstregelingen) garanderen gedurende het gehele evenement, zodat bezoekers hun eigen vervoer niet nodig hebben als ze tijdens het festival ergens anders naar toe willen; deze maatregel zorgt ervoor dat evenementbezoekers minder nut zien om hun auto dichtbij te parkeren.
 - Combinatie aanbod van OV (NS ticket) en gratis pendelbus van evenementorganisator als onderdeel van de ticket.

6.8 Mogelijkheden Smart Mobility

Als aanvulling op de fysieke maatregelen die tot op heden zijn gerealiseerd en de los van elkaar staande mobiliteitsmanagement maatregelen, levert Smart Mobility manieren (bijvoorbeeld consistente sturing vooraf via applicaties of push-berichten in coördinatie met wegkantssystemen) om bezoekers van evenementen voor en tijdens de reis op een betere manier te sturen en te geleiden. Zodat overlast op de wegen beter ingeperkt kan worden.

Hiervoor werken alle betrokken actoren (verkeerscentrales, mobiliteits dienstverleners en probleemeigenaren) samen, om de mobiliteitsmaatregelen goed op elkaar aan te laten sluiten. Zodat er wordt gezorgd voor consistente routeverwijzing via borden, (virtuele) DRIP's en in-car navigatie adviezen. En wordt er maximaal geïntegreerd met het aanbod van specifieke mobiliteitsdienstverleners, in samenwerking met de evenementorganisatoren.

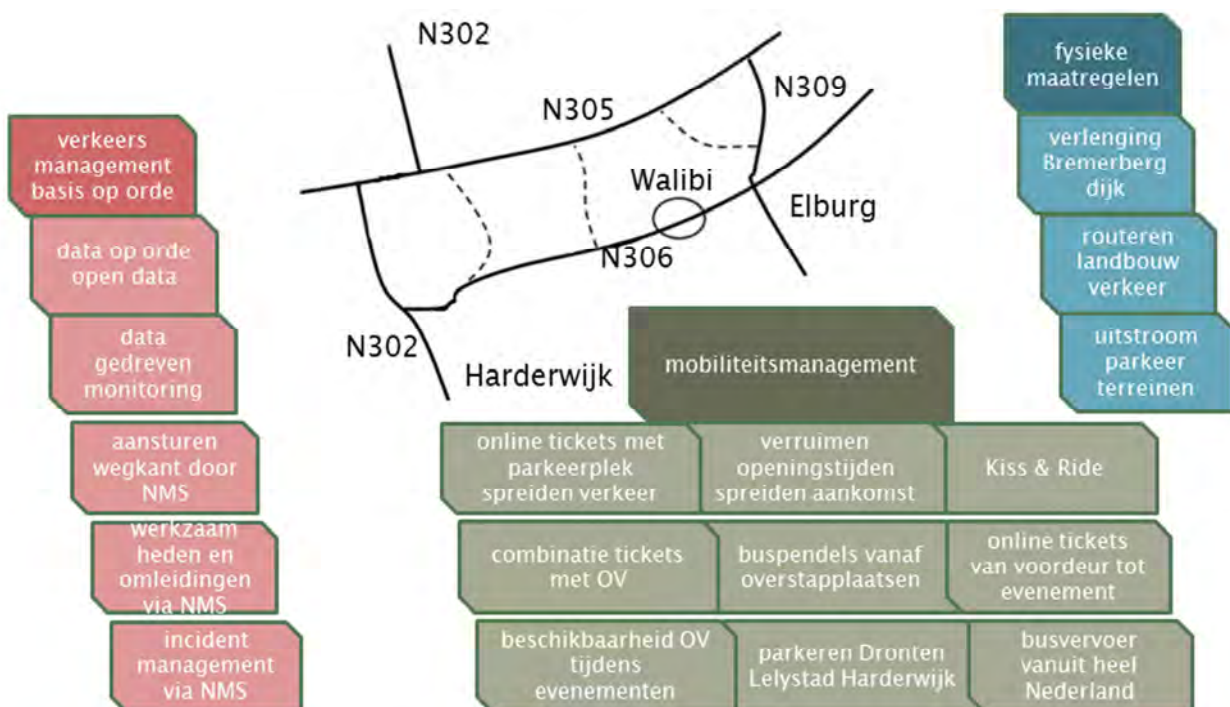
Met als beoogd effect tijdens evenementen:

- Spreiden van de routes en inprickers richting evenement:

- Routeadvies gebaseerd op vertreklocatie en gewenste plek op het evenement, inclusief voorstel voor het meest geschikte parkeerterrein (voorbeeld: Mobility Portal, Trip Service, LiveCrowd, Festival app)
- Gewenste actuele aanrijroutes, gegenereerd vanuit de regelscenario's, aan de beheerder van online routeplanner/ navigatie-apps doorgeven (voorbeeld: Google, Waze, Tomtom)
- Route-advies op keuzepunten d.m.v. notificaties (voorbeeld: Virtuele DRIP als aanvulling op de navigatie in Flitsmeister)
- Spreiden in tijd:
 - Reistijdadvies n.a.v. aankoop ticket en actuele verkeersinformatie (Mobility Portal, Trip Service, LiveCrowd; maar ook met standaard apps als GoogleMaps of TimesUp).
 - Reisadvies o.b.v. reisdoel en vertreklocatie. Persoonlijk reistijdadvies wanneer je moet vertrekken om op de gewenste aankomsttijd te arriveren bij het optreden of wedstrijd.
- Andere modaliteit:
 - (Multimodaal) advies waarin de auto, fiets, het OV en eventuele pendelbussen integraal en actueel meegenomen worden (voorbeeld: Mobility Portal, Trip Service, LiveCrowd, maar ook standaard apps als GoAbout, Google Maps)

6.9 Toepassen Smart Mobility

Een eerste stap in het toepassen van Smart Mobility oplossingen is om in een workshop met stakeholders en actoren vraag en aanbod bij elkaar te brengen. Voor een deel om elkaars kennis te delen, maar voor een belangrijk deel ook om elkaars uitdagingen en zorgen te ontdekken. Om vervolgens samen naar realistische Smart Mobility toepassingen te zoeken.



Figuur 6 Scope voorgestelde situatie Walibi

Onderwerpen die tijdens deze workshop tenminste aan bod komen:

- basis op orde, wat doen de provincie en gemeenten om de basis op orde te brengen; als basis voor volwassener regio overstijgend verkeersmanagement.
- welke mobiliteitsmaatregelen worden er door evenementen al ingezet en hoe kan iedereen daar van profiteren;

- inventarisatie waar welke evenement organisatie behoefte aan heeft als het gaat om de inzet van Smart Mobility om de diverse mobiliteitsmaatregelen effectiever in te zetten;
- samen ontdekken welke mobiliteitsproblemen de meeste urgentie hebben;
- samen uitwerken hoe we met Smart Mobility een volgende stap kunnen zetten.

De resultaten van deze workshop worden geconsolideerd in een live demo:

- Met als optie om deze live demo te tonen tijdens Intertraffic 2020.
- Bedoeld om mee te (schaduw) draaien tijdens het eerste evenement van het nieuwe seizoen: de opwekking.

Als een eerste tastbare resultaat van de prijsvraag van Mobility lab van Provincie Flevoland. Gebaseerd op het winnend projectidee voor een IMCF.

7. BIJLAGE – PROJECTIDEE IMCF

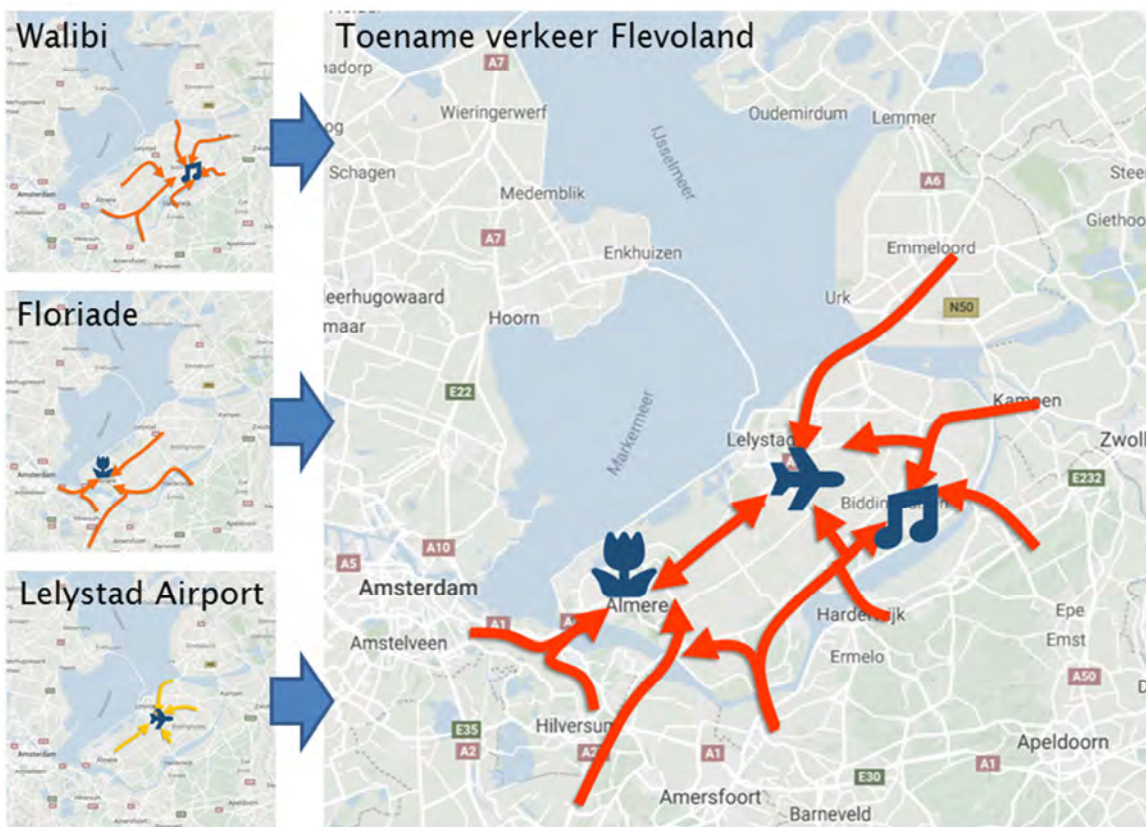
Het Integraal Mobiliteit Centrum Flevoland is een andere manier van samenwerken tussen wegbeheerders, evenement organisatoren¹⁰ en locatie eigenaren¹¹: het IMCF.

Tijdens het Mobility Lab evenement heeft Provincie Flevoland het projectidee IMCF als winnaar beoordeeld: vanwege de potentie om toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement te helpen ontwikkelen.

Het IMCF wordt ondersteund door een Integrale Mobiliteit Centrale, waarmee publieke wegbeheerders en private dienstverleners technisch met elkaar worden verknoot. Deze Integrale Mobiliteit Centrale is gebaseerd op Trigger Based Gecoördineerd Netwerkbreed Verkeersmanagement en Traffic Management 2.0.

7.1 Waarom een IMCF

De komende jaren zullen niet alleen evenementen aan de oostrand van Flevoland de doorstroming beïnvloeden, maar zullen Lelystad Airport en de Floriade een behoorlijke structurele toename van het verkeer in Flevoland veroorzaken. En hoewel Flevoland een eiland lijkt, kan Flevoland deze toename van verkeer niet in haar eentje beheersen.



Figuur 7 Toename van het verkeer in Flevoland

De Infra rond Almere is de afgelopen jaren flink opgewaardeerd en op orde gebracht. N305 verdubbeld, A6 hoofdrijbanen met parallelstructuur, Hogering Almere voorzien van extra wegcapaciteit. Aanpassingen rondom Lelystad Airport.

¹⁰ Dit kunnen evenementen zijn zoals tijdens Lowlands of Floriade, maar ook tijdelijke verstoringen van de doorstroming zoals bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden.

¹¹ Bijvoorbeeld Walibi Flevoland of Lelystad Airport.

Om de instroom van verkeer vanuit de invalswegen te monitoren en bij te sturen is hulp nodig van omliggende verkeerscentrales. Verkeerscentrales in de omliggende regio's.

7.2 Hoe dan

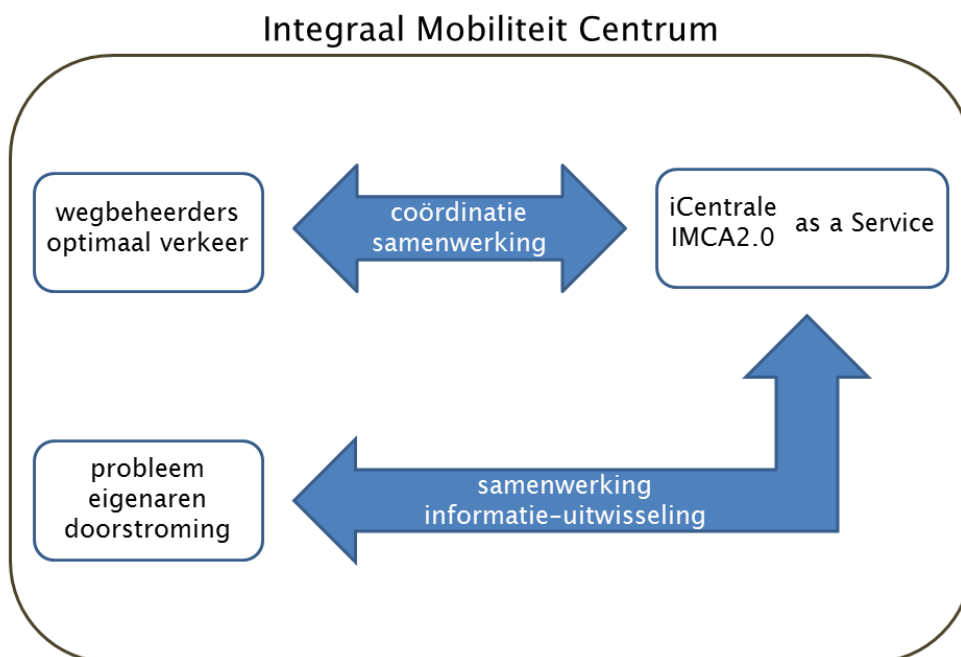
Met het projectidee voor een IMCF, verknopen we verkeers- en mobiliteitsmanagement in Flevoland met de omliggende regio's en intern met alle sleutelspelers. Wat we willen faciliteren met een innovatief mobiliteitsplatform: het IMCA2.0 platform.

In dit IMCA2.0 platform bevinden zich een aantal innovatieve basis componenten:

- een uniform dashboard dat een data gedreven totaaloverzicht van de (voorspelde) verkeerssituatie en de genomen verkeersmaatregelen levert; ook wel Publiek Private Common Operationele Picture genoemd;
- waar we de nieuwste innovaties en standaarden toepassen zodat we de juiste verkeersmaatregelen real-time kunnen aanpassen; waar we innovaties en standaarden uit landelijke projecten en programma's als Praktijk Proef Amsterdam, Talking Traffic en iCentrale gebruiken;
- en we informatie over de genomen verkeersmaatregelen rechtstreeks naar weggebruikers sturen in de vorm van reis en route advies of rijtaakondersteuning; zoals toegepast in Praktijk Proef Amsterdam en doorontwikkeld binnen Socrates2.0.

7.3 Met wie

Om deze hulp zo optimaal mogelijk in te zetten, is coördinatie en samenwerking tussen wegbeheerders nodig. Coördinatie om de verschillende verkeersmaatregelen goed op elkaar af te stemmen aan de hand van een gemeenschappelijk overzicht/beeld.

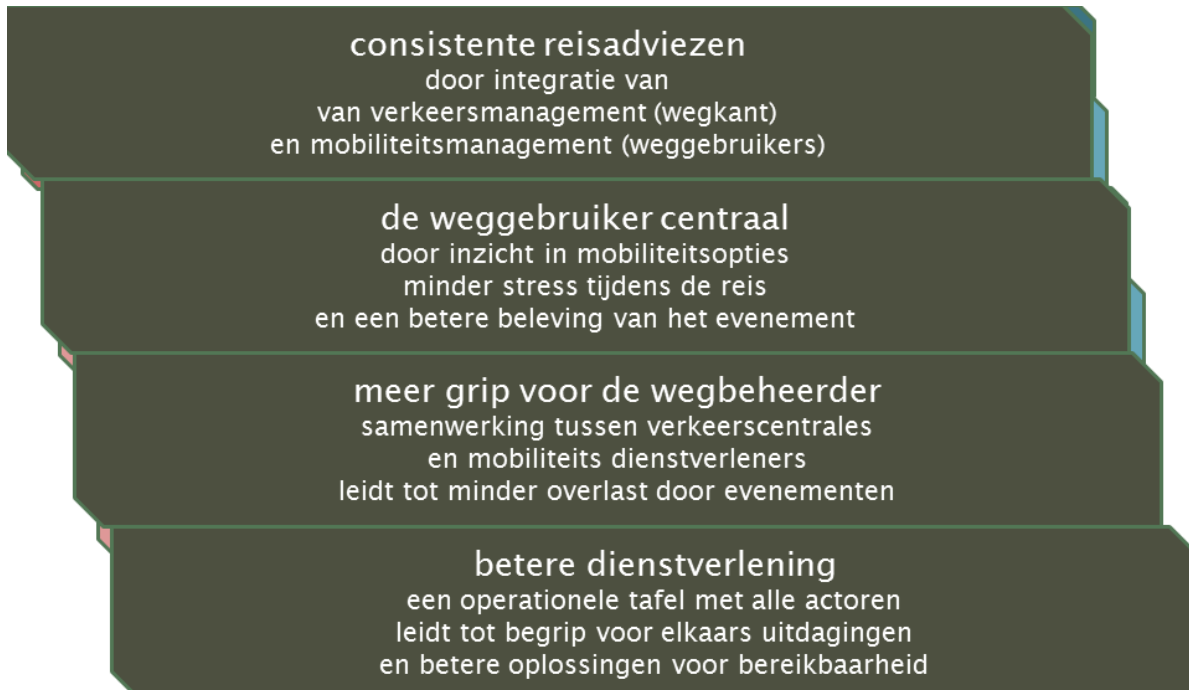


Figuur 8 Context van IMCA2.0 binnen het IMCF

Waar we expliciet de samenwerking zoeken met organisaties die belang hebben bij een goede bereikbaarheid: de probleem eigenaren voor behoud van doorstroming. Bij deze “probleemeigenaren doorstroming” kun je denken aan organisatoren van evenementen in de omgeving van Walibi, de programmaorganisatie van het evenement de Floriade of de locatie-eigenaar van Lelystad Airport. Maar ook hulpdiensten, Openbaar Vervoer, taxidiensten en exploitanten van recreatiegebieden.

7.4 Resultaat

De inzet van Smart Mobility in de vorm van een samenwerkende tafel van wegbeheerders en weggebruikers, in de vorm van een IMCF, leidt tot een aantal directe voordelen.



Figuur 9 Resultaten bij inzet van IMCF

7.4.1 Meer grip door samenwerken

- voor wegbeheerders betekent dit dat zij in samenwerking met omliggende wegbeheerders meer grip houden op de verkeerssituatie;
- door samen op te trekken met andere wegbeheerders, kunnen DCO's beter inschatten welke maatregelen nodig zijn om knelpunten structureel op te lossen met Smart Mobility; en wat voor investeringen dat met zich meebrengt;
- zodat de wegbeheerders daarmee verkeersstromen beter kunnen sturen; en filevorming wordt voorkomen, door de verkeersdruk beter te verdelen;
- om op die manier met Smart Mobility knelpunten op te lossen, waar toevoegen van fysieke Infrastructuur geen optie meer is;
- door eerder te signaleren (of voorspellen) en daar actief op te anticiperen; zodat de capaciteitsval van stroomwegen wordt voorkomen of uitgesteld; en daardoor het gehele netwerk beter presteert.

7.4.2 Minder overlast

- voor evenementen, Lelystad Airport en de Floriade betekent dit dat zij hun mobiliteitsdiensten betrouwbaarder kunnen leveren, zodat de toegevoegde waarde hiervan toeneemt en bezoekers op een gecontroleerde en voorspelbare wijze op de locatie arriveren;
- voor gemeenten, steden en overheden geldt dat de overlast door (evenementen) verkeer beter wordt beheerst vanwege betere voorspelbaarheid van de verkeersstromen.

7.4.3 Meer comfort

- voor bezoekers en weggebruikers geldt dat zij: beter inzicht hebben in hun mobiliteitsopties; consistente reisadviezen en rijtaakondersteuning krijgen; comfortabeler en zonder stress reizen;

- voor evenement organisatoren geldt dat zij op deze wijze een betere reisbeleving kunnen leveren als onderdeel van de totale evenement beleving;
- voor locatie-eigenaren geldt dat een betere bereikbaarheid van hun locatie zorgt voor een aantrekkelijke propositie richting evenement organisatoren.

7.4.4 Betere dienstverlening

- Service Providers worden betrokken in het proces om verkeersmaatregelen in te zetten en kunnen daarmee beter anticiperen op wat dit voor hun klanten betekent;
- wegbeheerders werken samen met Service Providers en kunnen daardoor betere keuzes maken als het gaat om verkeersmaatregelen.

8. BIJLAGE – BUSINESS CASE VOOR EEN IMCF

Door de grote woningbouwopgave van Almere en de structurele groei van de economie in Flevoland, met aanjagers als Floriade en Lelystad Airport, Lelystad Haven en andere logistiek/distributie initiatieven, zal de vraag naar mobiliteit in Flevoland de komende jaren gestaag toenemen; juist ook van verkeer dat van buiten Flevoland komt. Vanwege de extra druk die dit zal leggen op de infrastructuur wordt het belangrijker, zo niet essentieel, om het verkeer in Flevoland beter te gaan sturen. Door volwassener verkeersmanagement.

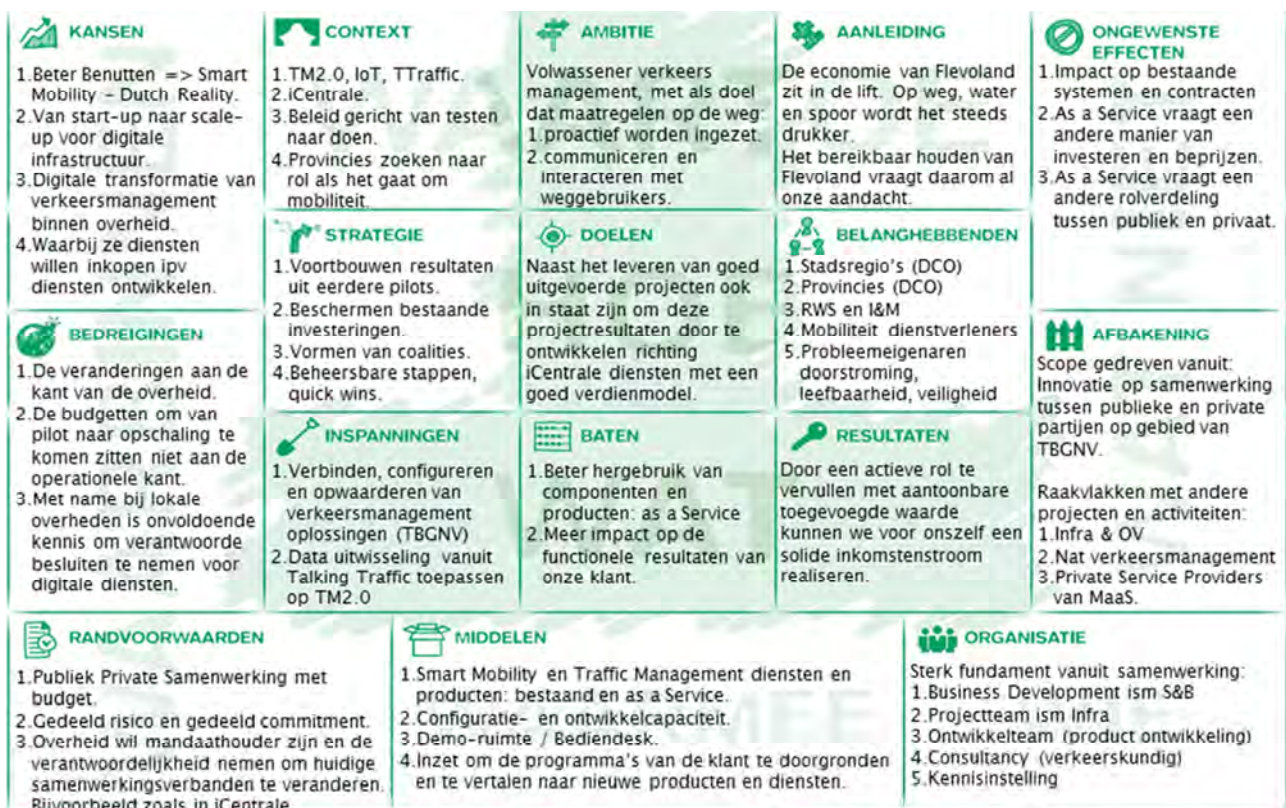
Dit kan bereikt worden door samen te gaan werken met omliggende verkeerscentrales en met aanbieders van mobiliteitsdiensten: meer afstemming, betere beslisinformatie en benutting van nieuwe sturingsmogelijkheden. De provincie ziet Smart Mobility dan ook als een belangrijke ontwikkeling die haar kan helpen om Flevoland duurzaam bereikbaar te houden.

8.1 Program Canvas van een IMCF

Waar in Flevoland de economie groeit, bereikt de fysieke infrastructuur langzaam haar grenzen aan de uitbreidbaarheid. Op veel plekken wordt nog druk gewerkt aan de weg, maar op sommige plaatsen kan al geen nieuwe infrastructuur meer worden aangelegd.

In het coalitie akkoord van 2019–2023 heeft de Provincie Flevoland de ambitie uitgesproken om met hulp van Smart Mobility te komen tot volwassener verkeersmanagement. Met name aan de oostrand van Flevoland.

In Figuur 10 is vastgelegd op welke manier een IMCF kan bijdragen aan volwassener verkeersmanagement. Hoe wordt aangehaakt op landelijke initiatieven, maar ook welke risico's er aan deze transitie kleven.



Figuur 10 Program Canvas van een IMCF

8.1.1 Regio overstijgend verkeersmanagement

In de netwerkvisie 2015–2020 is nog onvoldoende aandacht voor operationele samenwerking met omliggende VM regio's; **aandachtspunt 1** – samenwerking met omliggende VM regio's vormgeven door regio overstijgende regelscenario's op tactisch niveau (conform landelijke regelaanpak), geoperationaliseerd in gebiedsgerichte verkeerscentrales; *bijvoorbeeld een gebiedsgerichte verkeerscentrale voor Walibi en Floriade.*

8.1.2 Structurele aanpak van evenementen

In de netwerkvisie 2015–2020 is nog geen paragraaf voor afwijkende en voorspelbare verkeerssituaties; bijvoorbeeld rondom evenementen Walibi zijn de wegen prio4, terwijl deze tijdens evenementen anders gecategoriseerd zouden kunnen worden; **aandachtspunt 2** – vaststellen van een addendum op de netwerkvisie voor uitzonderlijke en afwijkende, maar voorspelbare verkeerssituaties (evenementen, wegwerkzaamheden); gebiedsgerichte benutting van de fysieke infrastructuur bij afwijkende en voorspelbare verkeerssituaties; *door deze variaties op de "normale" scenario's vast te leggen in een gebiedsgerichte verkeerscentrale kunnen wegbeheerders en service providers profiteren van proactieve informatie en geleiding van verkeer tijdens bijvoorbeeld evenementen. Volgens vooraf gemaakte afspraken.*

8.1.3 Verbinden verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement

Toevoegen van fysieke infra is niet altijd meer mogelijk. Daarom is beter gebruik van de bestaande capaciteit noodzakelijk. Door te spreiden in tijd en het aanbieden van alternatieve manieren van verplaatsen; **aandachtspunt 3** – in de praktijk brengen van relevante Smart Mobility oplossingen om de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem te vergroten; in eerste instantie gericht op de oostrand van Flevoland; *waar het IMCF de spin in het web is tussen overheden en private partijen; waar de kracht van mobiliteitsmanagement zich beter ontwikkelt als deze verbonden wordt met verkeersmanagement; en waar mobiliteitsmaatregelen in relatie worden gebracht met de capaciteit van het wegennet.*

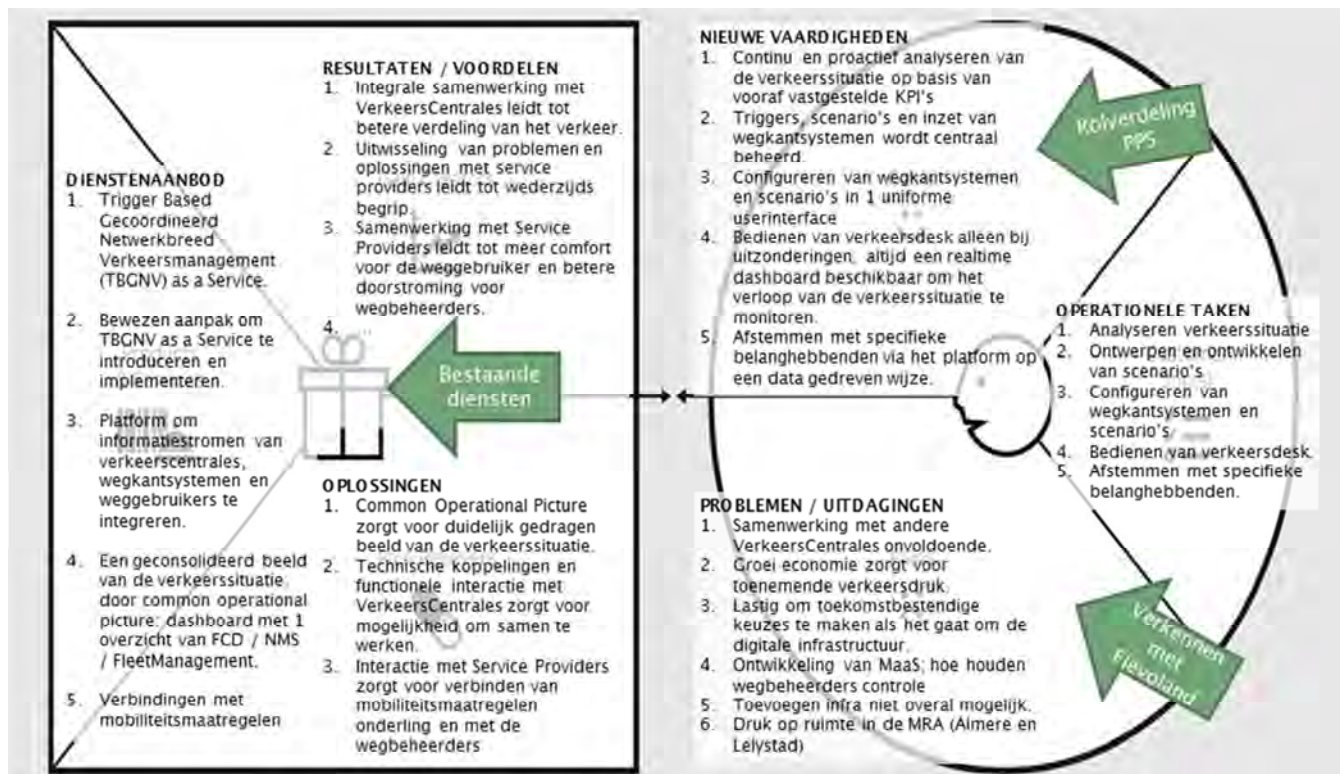
8.1.4 Van bezit naar gebruik

Omdat de Provincie anno nu weinig verkeersmanagement kosten maakt, drijft de ontwikkeling naar volwassen verkeersmanagement de kosten op; **aandachtspunt 4** – systemen om de bereikbaarheid van Flevoland te garanderen worden ingekocht als een Service, langs bijvoorbeeld de leidraad (protocol van eisen, standaardisatie, consolidatie, soort diensten, opleidingen, aanbestedingstemplates) die iCentrale biedt; *as a Service kenmerkt zich als betalen voor gebruik, zonder investeringen in systemen vooraf: de kosten van implementatie beperken zich tot aanpassingen aan bestaande systemen, inpassing van de nieuwe dienst in organisatie en processen en het gebruik van de dienst tijdens operatie. Door dit in beheersbare stappen te doen kunnen de financiële risico's beheerst worden.*

8.2 Waarde propositie IMCF

In de waarde propositie voor een IMCF worden diensten gebruikt, die in landelijke en Europese programma's zijn ontwikkeld. In bijvoorbeeld Praktijk Proef Amsterdam zijn slimme verkeersmanagement diensten ontwikkeld, die nu in Socrates2.0 worden beproefd in Europees verband. Waar implementatie in Flevoland helpt om aan te tonen dat deze diensten klaar zijn om naar de markt te gaan.

Het IMCF brengt publieke wegbeheerders samen met private dienstverleners om de individuele reisdoelstellingen van weggebruikers te verbinden aan het optimale en gebiedsgerichte gebruik van de beschikbare infrastructuur.



Figuur 11 Waarde Propositie IMCF

De waarde propositie beschrijft met welke nieuwe verkeersmanagement vaardigheden de toenemende vraag naar mobiliteit wordt gehonoreerd; zonder daarvoor nieuwe infrastructuur aan te leggen.

In Figuur 11 wordt aan de rechterkant de klantvraag georganiseerd vanuit een IMCF met daarin een vertegenwoordiging van publieke en private partijen. De IMCA2.0 diensten aan de linkerkant zijn marktrijp en worden door de coalitie van Vialis, Technolution en Goudappel Coffeng geleverd.

8.3 MKBA

Gemeenten en Provincie moeten kosten maken om verkeersmanagement te organiseren, daar staan geen kostenbesparingen tegenover. De financiële business case is dan ook negatief.

In Flevoland worden alle wegaktsystemen ondergebracht bij VC Almere, als het nuttig is om deze interactief aan te sturen. Bijvoorbeeld in het geval van de VRI bij Elburg als je specifieke gebiedsgerichte scenario's wilt inzetten om de gewenste doorstroming te faciliteren.

Maatschappelijke baten volgens iCentrale:

- Op basis van ervaringen binnen de provincie Noord-Holland (op de provinciale wegen) kan de doorstroming als gevolg van verkeersmanagement met 8,3 procent per VRI toenemen.
- Als gevolg van de betere doorstroming binnen gemeenten treden ook positieve leefbaarheidseffecten op.
- Door de inzet van verkeersmanagement kan de vertraging rond evenementen met 20 procent worden gereduceerd. Wat zomaar tot een extra tijds winst van 15 minuten kan leiden.
- De integratie van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement levert bovendien een beter geïnformeerde reiziger op, wat bijdraagt aan een betere reisbeleving.

9. BIJLAGE – VERSLAG INTERVIEWS EN LITERATUURSTUDIE

De literatuurstudie en de interviews vormen samen de rode draad van wat de verkenning heeft opgeleverd. In dit hoofdstuk zijn de resultaten daarvan opgetekend.

9.1 Context

9.1.1 Coalitieakkoord 2019–2023

Als uitgangspunt voor het programmatisch beleid ten aanzien van Smart Mobility, geldt het Coalitieakkoord 2019–2023.

Het projectidee voor een Integraal Mobiliteit Centrum in Flevoland appelleert aan de ambitie:

- we zetten Smart Mobility in als onderdeel van de oplossing voor knelpunten in de bereikbaarheid. In elk geval tijdens de Floriade en bij het evenemententerrein van Walibi zien we kansen voor volwassener verkeersmanagement.

Het projectidee biedt voor de provincie Flevoland aanknopingspunten voor:

- samenwerking en afstemming op het gebied van verkeers- en mobiliteitsmanagement, om te komen tot verbetering en verduurzaming van het wegennetwerk;
- treffen van maatregelen die de doorstroming en de verkeersveiligheid verbeteren.

Met als te bereiken resultaat (uiterlijk in 2023):

- we hebben Smart Mobility ingezet als middel om de bereikbaarheid te verbeteren van evenemententerreinen (zoals bij de Floriade en bij Walibi).

9.1.2 Beleid

Binnen de Provincie Flevoland wordt opgave-gericht gewerkt. De afdeling Strategie & Beleid formuleert de opgave; vervolgens wordt, met ondersteuning van de afdeling Infra, een verkenning gedaan en de opties geformuleerd; S&B samen met Infra selecteren vervolgens de meest kansrijke optie of opties; daarna worden de opties die inhoud geven aan de opgave door S&B geprogrammeerd en in de organisatie opgenomen. De uitvoering wordt daarna door de afdeling Infra ter hand genomen.

9.2 Mogelijke problemen bereikbaarheid

Grootste opgave is de doorontwikkeling van Flevoland en de daarmee samenhangende groei van de mobiliteitsbehoefte. Qua infrastructuur is de situatie in het grootste deel van Flevoland nu op orde. De laatste werken die deze infrastructuur verder verbeteren bevinden zich langs de oostrand van Flevoland bij de verbindingen met het oude land. De werkzaamheden rond Almere en Lelystad Airport worden in 2021–2022 verwacht afgerond te zijn.

De belangrijkste bereikbaarheidsproblemen in Flevoland bevinden zich op de volgende locaties: de verbindingen met het oude land (Nijkerk, Harderwijk, Elburg, Kampen, A27–N305), de ontsluiting van het evenemententerrein van Walibi en de omliggende recreatiegebieden.

Door de werkzaamheden aan de N302 bij Harderwijk en bij de Roggebotsluis, in de N307 nabij Kampen, zal bovendien de capaciteit in dat gebied de komende jaren tijdelijk onder druk staan. Wat impact heeft op het verkeer bij grotere drukte.

Tevens kunnen andere projecten van derden (bouw Windplan Blauw, Windplan Groen, onderhoud A6 tussen Lelystad-Noord en de Ketelbrug door Rijkswaterstaat) invloed hebben op het verkeersaanbod en -afwikkeling op het onderliggende wegennet.

Het toevoegen van asfalt is geen blijvend duurzame optie, bovendien is de opname capaciteit van het stedelijk netwerk beperkt; dit geldt met name aan de oostrand van Flevoland en in het zuiden rond Almere.

De bereikbaarheid in Flevoland wordt voor een groot deel beïnvloed van buiten de provincie, waardoor een optimale bereikbaarheid en verkeersdoorstroming in Flevoland een zaak is van samenwerken met de omliggende gebieden. De A1, A6, A27 en N50 zijn bijvoorbeeld belangrijke stroomwegen die van belang zijn voor de doorstroming in Flevoland, maar die buiten het verkeersmanagement-areaal liggen van de Provincie. In de figuur is goed te zien waar rood (provincie Flevoland) en oranje (omliggende regio's) met elkaar verbonden zijn.



Figuur 12 Tactisch verkeerskader vanuit de netwerkvisie 2015–2020

9.3 Huidige oplossingsrichtingen

9.3.1 Algemeen

De belangrijke corridors in Flevoland zijn deels (bijvoorbeeld niet voor N301, N306 en N307) 2*2 verbindingen en zijn qua infrastructuur goed geproportioneerd.

De Provincie streeft naar een betrouwbare reistijdnorm van 1,25. Dit betekent dat de reistijd van deur tot deur, ook in de spits, nooit langer mag zijn dan 125% van de normale reistijd. Hierbij moet aangetekend worden dat deze norm lastig is voor relatief korte ritten.

9.3.2 Mobiliteitsmaatregelen evenemententerrein Walibi

Bij het evenemententerrein van Walibi zijn diverse maatregelen genomen om de bereikbaarheid van de parkeerterreinen, direct langs de Spijkweg, te verbeteren. Het gaat dan om diverse fysieke aanpassingen, verkeersregelaars en evenement specifieke mobiliteitsmaatregelen: in de huidige situatie gebeurt dit bijvoorbeeld door te parkeren buiten het gebied (Dronten, Lelystad) en bezoekers te stimuleren met het OV of speciale buspendels naar het terrein te komen.

9.3.3 Verkeersmanagement

Binnen verkeersmanagement wordt doorlopend gewerkt aan integrale mobiliteitsscenario's in samenwerking met Almere, Lelystad en RWS. Dit gebeurt vooral op tactisch en strategisch niveau, in de vorm van bijvoorbeeld de netwerkvisie voor Flevoland:

- op operationeel niveau wordt binnen Flevoland goed samengewerkt;
- met de omliggende provincies en RWS wordt wel gewerkt met regio-overstijgende regelscenario's (bijvoorbeeld het stormprotocol voor de dijk tussen Enkhuizen en Lelystad), maar over het algemeen wordt dit als onvoldoende ervaren.
- regio overstijgende samenwerking wordt gezien als een belangrijk verbeterpunt als het gaat om het volwassener worden van verkeersmanagement in Flevoland;
- binnen de Provincie is er speciale aandacht voor incident management waar goede stappen worden gezet. Er is een draaiboek voor incidentmanagement (wat moet een toezichthouder doen, etc.), speciale IM-scenario's (als een weg geblokkeerd wordt als gevolg van een ongeval, over welke wegen wordt dan omgeleid, etc.), en afspraken met bergers.

In de mobiliteitsvisie en meer inhoudelijk de netwerkvisie, wordt de aanpak voor duurzame bereikbaarheid beleidsmatig beschreven. Rode draad zit in de kansen van de samenwerking met de omliggende regio's en RWS om de fysieke infrastructuur niet alleen beleidsmatig, maar ook operationeel te integreren op het gebied van verkeersmanagement.

9.3.4 iCentrale

De Provincie Flevoland en de gemeente Almere hebben een intentieverklaring ondertekend om deel te nemen aan iCentrale. Voor operationele inzet van een iCentrale loopt momenteel een onderzoek naar de toegevoegde waarde voor Flevoland.

Op dit moment wordt iCentrale gezien als een zeer nuttige set van standaarden, waaronder een opleidingsspoor waarin goed gekwalificeerd personeel voor de flexibele schil wordt opgeleid. En iCentrale kan een rol spelen om inzichtelijk te krijgen welke eisen aan volwassener verkeersmanagement gesteld moeten worden en wat voor diensten er vanuit iCentrale beschikbaar zijn.

9.3.5 Dronten en Zeewolde

Net als de Provincie nemen de gemeenten in Flevoland verkeersmanagement diensten af van de (Vialis) verkeerscentrale van Almere. Voor heel Flevoland geldt dat de onderlinge samenwerking van gemeenten en provincie voor het bedienen van wegkantsystemen goed is georganiseerd:

- in de plaatsen Zeewolde en Dronten worden geen verkeersmanagement middelen ingezet;
- rondom Walibi staat er 1 VRI op de kruising bij Elburg; en in de kruising van N302 met N306 vanuit Harderwijk is er een rotonde met een toeritdosering: zowel de VRI bij Elburg als de toeritdosering bij Harderwijk worden beheerd door Provincie Flevoland, maar staan niet in samenhang met andere wegkant systemen.

9.4 Gewenste oplossingsrichtingen

9.4.1 Algemeen

De samenwerking met RWS en omliggende provincies is nog niet overal een vanzelfsprekendheid. Op operationeel niveau wordt er (nog) niet gecoördineerd als het gaat om regio overstijgend verkeersmanagement. In het overzicht van de beschikbare wegen uit het tactisch verkeerskader (Figuur 12 Tactisch verkeerskader vanuit de netwerkvisie 2015–2020) is goed te zien waar de verbindingen met omringende wegbeheerders zich bevinden.

Quick wins, zonder wegverbredingen binnen de bestaande infrastructuur, zijn verbeterde begeleiding voor het invoegen en de inzet van vluchtstroken als spitsstrook.

Rond wegwerkzaamheden zien we dat de afstemming tussen de wegbeheerders en evenement organisatoren van Walibi verbeterd kan worden, door wegwerkzaamheden onderdeel te maken van een integrale regelstrategie. Zodat op die manier duidelijker gecommuniceerd kan worden richting de gebruikers van de weg. Bijvoorbeeld in geval van grote evenementen.

9.4.2 Mobiliteitsmaatregelen evenemententerrein Walibi

Rondom het Walibi evenementen terrein zijn de grenzen bereikt als het gaat om het nemen van infrastructurele maatregelen. Om als Provincie (in samenwerking met andere partijen) toch vervolgstappen te nemen om de bereikbaarheid verder te verbeteren, wordt daarom nadrukkelijk gekeken naar Smart Mobility oplossingen: zoals de inzet van een Integraal Mobiliteit Centrum voor Flevoland (IMCF).

Om de verkeersstromen rondom evenementen bij Walibi beter te organiseren moet actief gestuurd worden op het spreiden van instroom en uitstroom. Iedere evenementorganisatie doet dit op zijn eigen wijze en een harmonisatie van mobiliteitsmaatregelen voor alle evenementen leidt al tot verbetering. Waarbij samenwerking met de wegbeheerders een belangrijke randvoorwaarde is.

Ook zou de instroom en uitstroom beter in de tijd moeten worden gespreid, zodat niet alle bezoekers op hetzelfde moment het gebied in en uit willen.

9.4.3 Verkeersmanagement

Bereikbaarheid is niet alleen een inhoudelijk thema. Als het gaat om de uitruil van belangen spelen ook wederzijdse bereikbaarheidsdoelstellingen een rol. Volwassen verkeersmanagement vraagt om een integrale netwerkvisie, waarbij uitgelegd wordt waarom bepaalde verstoringen op een specifieke locatie plaatsvinden: bijvoorbeeld de buffering op een onderliggende weg, om de doorstroming op een hoofdweg te garanderen, zodat het hele netwerk beter presteert.

Regio overstijgende samenwerking op het gebied van tactische en strategische regelscenario's wordt gezien als een belangrijk verbeterpunt als het gaat om het volwassener worden van verkeersmanagement in Flevoland. Ook de samenwerking met Provincies Gelderland en Overijssel is nog onvoldoende ontgonnen.

Het projectidee IMCF levert een concrete "Smart Traffic Management" aanpak om volwassener verkeersmanagement in te richten voor Walibi. Als pilot, met een nadrukkelijk oog voor opschaling naar andere soortgelijke evenementen:

- het evenement Floriade; door te oefenen met volwassener verkeersmanagement rond Walibi, kunnen Almere en de Provincie zich optimaal voorbereiden;

- vakantievluchten Lelystad Airport; met volwassener verkeersmanagement kunnen verkeersstromen tijdens pieksituaties beter worden begeleid.

9.4.4 iCentrale

In Flevoland worden kansen gezien in het meer volwassen worden in (de uitvoering van) verkeersmanagement door verdergaande samenwerking; gefaciliteerd door de inzet van VerkeersManagement-as-a-service (VMaaS).

Deze ontwikkeling wordt samen met de regiopartners opgepakt en in chronologisch volgorde gericht op: evenemententerrein Biddinghuizen, Lelystad Airport, Floriade 2022 en tot slot de gehele provincie Flevoland.

Het iCentrale-programma voorziet voor de efficiencyslag drie transities, die ook nog eens te combineren zijn.

- Eén mogelijkheid is dat een gemeente of provincie losse, op één domein gerichte centrales integreert tot een centrale die meerdere domeinen bedient. Met zo'n multidomeincentrale bespaart de organisatie op huisvesting, maar ook op systemen en personeel.
- Een tweede transitie is om bedien centrales regionaal in te zetten: in plaats van een centrale voor gemeente A of provincie B wordt het een regionale centrale voor meerdere overheden. Ook hier geldt: minder kosten voor huisvesting, systemen en personeel.
- Een derde transitie is dat de overheid niet alles zelf uitvoert, maar werkzaamheden als diensten afneemt van gespecialiseerde bedrijven. De verwachting is dat bedrijven de taken goedkoper kunnen uitvoeren dankzij schaalgrootte (hetzelfde werk voor meerdere klanten) en specialisatie (specifiek ingericht voor de taak).

9.4.5 Dronten en Zeewolde – slim OV

Bij Dronten en Zeewolde was vooral bereikbaarheid voor haar inwoners een belangrijk onderwerp; en dat slim OV hieraan een bijdrage kan leveren; op dit gebied kunnen Dronten en Zeewolde als buitengebied worden beschouwd met als dilemma dat een optimaal OV niet perse leidt tot korte reistijden; hier kunnen Smart Mobility oplossingen, zoals Mobility as a Service, bijdragen aan een effectievere reistijdbeleving, zonder dat inwoners een eigen auto hoeven te bezitten.

9.4.6 Oeververbindingen

Van een andere orde is de waarneming dat brugopeningen in Flevoland, vooral in de zomerperiode, als een storend doorstromingsprobleem voor het wegverkeer wordt gezien. En ook dat dit politieke aandacht heeft. Toevoegen van de samenhang van bruggen met wegverkeer biedt daarin aantoonbaar toegevoegde waarde: bijvoorbeeld in geval van de brug van de oeververbinding bij Elburg; tijdens evenementen bij Walibi.

9.5 Welke rol hebben Decentrale Overheden

De provincie Flevoland wil dat reizigers snel, betrouwbaar en veilig kunnen reizen en kunnen kiezen tussen vervoermiddelen. De mobiliteitsontwikkeling gaat gepaard met een verbetering van de leefbaarheid. Vlot en veilig van A naar B.

De provincie en gemeenten zijn verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid en een veilige doorstroming. Dit wordt ondersteund door de inzet van fysieke infra en diverse verkeersmanagementsystemen. En verkeer(smanagement) stopt niet bij de provincie- of gemeentegrens. Daarom is samenwerking een belangrijke randvoorwaarde.

De provincie vertegenwoordigt het algemeen belang en is eigenaar van de weg. Als zodanig is de Provincie verantwoordelijk voor de regionale regie van de verkeersveiligheid en de doorstroming op haar eigen wegen.

De gemeentes zijn als wegbeheerders verantwoordelijk voor bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. In de situatie rondom evenementen van bijvoorbeeld Walibi, is de gemeente Dronten verantwoordelijk voor ontheffingen, vergunningen, algemene veiligheid. Waar de verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is van Provincie en gemeente.

Wegwerkzaamheden worden gecoördineerd en door provincie en gemeentes vastgelegd in het landelijke MELVIN platform.

9.6 Welke rol willen Decentrale Overheden hebben

De Provincie wil op een andere wijze samenwerken met haar partners. De provincie zal daarbij actiever dan voorheen samen met gemeenten, wegbeheerders en andere betrokken actoren opgaven identificeren en oppakken. Met partners als: hulpdiensten, OV, communicatie, MELVIN, locatie-eigenaren, evenement organisatoren, recreatiebedrijven, provincies, gemeenten en RWS.

Belangrijk is om in die nieuwe samenwerkingen te leren van elkaar. Door bijvoorbeeld de voor volwassener verkeersmanagement betrokken actoren met hulp van een IMCF bij elkaar aan 1 tafel te brengen. Zodat deze actoren elkaars problemen en oplossingen beter begrijpen en elkaar helpen om te komen tot nieuwe oplossingen. Oplossingen die vervolgens door het IMCF geactiveerd kunnen worden.

Bij deze nieuwe samenwerkingen zoeken overheden en bedrijfsleven naar een nieuwe balans tussen inspanning en doelstellingen. En hoe er wederzijds waarde wordt uitgeruild. Bijvoorbeeld hoe kun je als DCO sturen op algemene doelstellingen en toch gebruik maken van moderne mobiliteitsdiensten die vooral bestaan op basis van toegevoegde waarde voor de individuele consument.

In de casus Walibi wil de Provincie bijvoorbeeld het bereikbaarheidsprobleem tijdens evenementen verbeteren. Samen met de gemeente Dronten, de recreatiebedrijven aan de oostzijde, Provincie Gelderland, de locatie-eigenaar van Walibi, de evenement organisatoren, het OV en de hulpdiensten.

in het verlengde hiervan geldt ook dat de markt vooruit loopt met het aanbod van Smart Mobility diensten. Als je als overheid iets op het gebied van Smart Mobility gaat doen, is het van belang om goed te kijken naar de meerwaarde van je activiteiten: bijvoorbeeld het aanleveren van actuele (open) data over wegwerkzaamheden, stremmingen en voorkeursroutes.

9.7 Smart Mobility

9.7.1 Wat is het

Voor de afdeling Infra betekent Smart Mobility: “slim omgaan met infrastructuur en innovaties, voor een vlot en veilig Flevoland”. Voor VC Almere gaat het vooral om de juiste informatie op het juiste moment, gericht op de reisbeweging als geheel: multimodaal en met de reiziger centraal.

De vraag is of we met Smart Mobility alleen de technische ontwikkelingen willen duiden. Denk aan de Smart Phone, maar dan gericht op de interactieve samenwerking tussen wegwagensystemen en in-car technologie waarbij we, met moderne individuele technologie, verkeersstromen op een slimmere manier sturen. Of dat het toch meer gaat over de inzet van slimme mobiliteit, waar we proberen verkeersproblemen op te lossen, zonder direct aan toevoegen van fysieke infrastructuur te denken.

Als we Smart Mobility relateren aan “volwassener verkeersmanagement”, dan kom je tot de volgende definitie:

het **doel** “*slimme mobiliteit om verkeersstromen beter te sturen*”, wordt ondersteund door het **middel** “*moderne individuele technologie die de digitale integratie tussen wegkant en weggebruiker vormgeeft*”.

Kern van alle interviews is dat bij Smart Mobility de reiziger centraal moet staan, door deze optimaal te informeren, van voldoende mobiliteitsopties te voorzien en vooral te ontzorgen. Met aan de andere kant het maatschappelijke belang als het gaat om betere doorstroming en minder reistijdverlies: duurzame bereikbaarheid van Flevoland.

9.7.2 Hoe passen we het toe

De verwachtingen over Smart Mobility zijn waarschijnlijk te hoog gespannen. En de praktijk zal niet afhangen van de mogelijkheden die technisch voorhanden zijn, maar vooral in hoeverre slimme mobiliteit wordt geaccepteerd.

Om meer concreet inhoud te geven aan Smart Mobility, is door de afdeling Strategie en Beleid (S&B) een actieplan gemaakt, wat tot uiting komt in het Smart Mobility Lab Flevoland. Door de denkkraft van S&B te verbinden met de realisatiekracht van de afdeling Infrastructuur wil Flevoland de komende jaren concrete stappen zetten. Vanuit een integrale aanpak, die is uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma voor Smart Mobility. De afdeling Infrastructuur is onder andere in gesprek met provincie Noord Holland om dit uitvoeringsprogramma te ontwikkelen.

Er spelen op dit moment in Flevoland een aantal zaken rondom Smart Mobility:

- OV in het buitengebied (initiatief vanuit het Smart Mobility Lab);
- MITC, Mobiliteit & Infrastructuur Test Centrum, waar transport, DNW (Duits-Nederlandse Windtunnel), het testcentrum van RDW en de Hyperloop testbaan een plek hebben. Zodat de Provincie een Living Lab kan bieden om praktisch invulling te geven aan nieuwe technologie, waar duurzaam bewezen Smart Mobility diensten en producten kunnen worden opgeschaald en waar ondersteuning wordt geboden voor aanloopinvesteringen.
- Afdeling Infra om, met hulp van duurzaam bewezen Smart Mobility diensten en producten, slim om te gaan met infrastructuur en innovaties.

9.7.3 Landelijke ontwikkelingen

Van afstand zien DCO's dat er veel partijen betrokken zijn en dat het lijkt of iedereen toch voornamelijk voor zichzelf bezig is. Maar ook dat aan de kant van overheden er veel zelfbenoemde Smart Mobility regio's ontstaan.

Doel van landelijke ontwikkelingen moet zijn dat het verkeer zo goed mogelijk wordt gereguleerd en dat Smart Mobility ervoor zorgt dat we slim om kunnen gaan met verkeer. Smart Mobility ontwikkelingen moeten gericht zijn op gebiedsgericht benutten en vanuit de samenwerking worden opgetuigd.

Er is ook wel een zekere verbazing over de waarde-discussie en wie waarvoor betaald. Maar dat dit een lastig vraagstuk is en verschillende invalshoeken heeft, wordt alom herkend.