

### 1. Aanleiding

Deze notitie is ingegeven door een aantal ontwikkelingen die noodzaken om de geormerkte middelen voor Smart Mobility vanuit het coalitieakkoord 2019 - 2023 beschikbaar te stellen. In het coalitieakkoord 2019 - 2023 zijn op het gebied van Smart Mobility een tweetal ambities geformuleerd:

- a. We dragen samen met de gemeenten zorg voor dat de kleine kernen bereikbaar blijven door op zoek te gaan naar de best mogelijke combinatie van flexibel OV, vervoer op maat en Smart Mobility;
- b. 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 hiervoor kansen.

Hiervoor is een jaarlijks budget van € 1,12 miljoen geormerkt in de stelpost Nieuw Beleid in de programmabegroting 2021 voor de planperiode 2021 - 2025, uitgaande van investeringen en samenhangende kapitaallasten. De afgelopen jaren is o.a. fors geïnvesteerd in de opbouw van een netwerk voor Smart Mobility, heeft de samenwerking met allerlei partners een vlucht genomen, is kennis opgedaan tijdens de vormgeving van het MITC en met de toepassing van slimme verkeersregelinstallaties door de afdeling INFRA. Hiermee is ook zicht gekomen op een invulling van de in het coalitieakkoord geformuleerde ambities op het gebied van Smart Mobility. Daarnaast is het gewenst om het fundament van Smart Mobility Flevoland te bouwen om hiermee goed in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen in de toekomst. Dit alles heeft geresulteerd in een actualisatie van de benodigde investeringen en een inschatting van de jaarlast per fundamenteel speerpunt.

Aangezien ons vigerende beleidskader voor Smart Mobility wordt herzien in een nieuw Programma Mobiliteit en Ruimte 2022 - 2025 willen we vooruitlopend hierop vaart maken met een aantal fundamentele speerpunten op het gebied van Smart Mobility en hiervoor het beschikbare budget van € 5,6 miljoen inzetten. De aanwending hiervan geschiedt op basis van onderhavige begroting, waarbij verantwoording wordt afgelegd en indien noodzakelijk wordt bijgestuurd in de reguliere P&C-cyclus.

De fundamentele speerpunten zijn bewust gekozen gericht op:

- versterking van het fundament van Smart Mobility in Flevoland;
- benutting van de economische en ruimtelijke kwaliteiten van Flevoland;
- kruisbestuiving tussen Noordelijk en Zuidelijk Flevoland en vice versa.

Op deze wijze wordt Flevoland gereed gemaakt om rechtstreeks met het Rijk in het kader van de onlangs gestarte Krachtenbundeling Smart Mobility landelijke afspraken te maken over gezamenlijke investeringen teneinde de mobiliteitstransitie in Nederland te versnellen vanuit een samenhangende lange termijn agenda. Het is evident dat de Krachtenbundeling met het Rijk ook nieuwe Flevolandse investeringen in Smart Mobility met zich mee gaat brengen, die gewogen met investeringen in traditionele mobiliteit blijvende ruimte gaan vragen in de provinciale investeringsagenda voor mobiliteit.

Voorname ontwikkeling sluit aan op het voornemen uit het regeerakkoord om het Infrastructuurfonds om te vormen naar een Mobiliteitsfonds. Doelstelling hiervan is dat mobiliteit centraal komt te staan en niet langer de modaliteit. Gevolg hiervan is dat nu ook maatregelen op het terrein van Smart Mobility hieronder worden verstaan. Beoogd wordt om de Wet Mobiliteitsfonds op 1 januari 2021 en de samenhangende lagere regelgeving tegelijk met de eerste begroting van het Mobiliteitsfonds per 1 januari 2022 in werking te laten treden.

## 2. Speerpunten

In onderstaande begroting zijn de navolgende fundamentele speerpunten geformuleerd, gericht op versterking van het fundament van Smart Mobility in Flevoland met benutting van onze ruimtelijke en economische kwaliteiten en de kruisbestuiving tussen Noordelijk en Zuidelijk Flevoland (en vice versa), t.w.:

Fundamentele speerpunten	2021	2022	2023	2024	2025	2021 - 2025
A. Actualisatie beleidskader Smart Mobility Flevoland *	-	-	-	-	-	-
B. Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum *	-	-	-	-	-	-
C. Verkennen Smart Area Flevoland *	-	-	-	-	-	-
D. Gecoördineerd netwerk breed verkeersmanagement	375.000	375.000	-	-	-	750.000
E. Digitalisering Overheden	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.000.000
F. Vraaggericht OV / Mobility as a Service	750.000	750.000	750.000	-	-	2.250.000
G. Elektrificeren mobiliteit "Smart Energy" *	-	-	-	-	-	-
H. Cross sectorale samenwerking	200.000	200.000	200.000	-	-	600.000
I. Scale Up in Residence	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	1.000.000
<b>Totaal</b>	<b>1.725.000</b>	<b>1.725.000</b>	<b>1.350.000</b>	<b>400.000</b>	<b>400.000</b>	<b>5.600.000</b>

\* A, B, C en G worden gefinancierd uit andere bronnen en maken derhalve geen aanspraak op bovenstaande begroting.

### A. Actualisatie beleidskader Smart Mobility Flevoland

Het vigerende beleidskader van Smart Mobility Flevoland dient geactualiseerd en beleidsmatig verankerd te worden in het provinciaal mobiliteitsbeleid. Het provinciaal mobiliteitsbeleid maakt onderdeel uit van het Omgevingsprogramma en op deze wijze voldoet de beleidspiramide van mobiliteit aan de vereisten uit de Omgevingswet. De inwerkingtreding van laatstgenoemde is voorzien voor 1 januari 2022.

Reeds dit jaar wordt een aanvang gemaakt met het ontwerp van een nieuw Programma Mobiliteit en Ruimte 2022 - 2025. Hierbij wordt gelijktijdig gestart met de herziening van het beleidskader voor Smart Mobility om deze vervolgens te integreren in dit nieuwe Programma Mobiliteit en Ruimte teneinde samenhang te brengen in de verschillende modaliteiten en onze mobiliteitsinvesteringen te richten voor de aankomende 10 jaar. Voor de opmaak van een nieuw Programma Mobiliteit en Ruimte 2022 - 2025 geldt de navolgende globale planning:

Analyse	Q1 2020
Agendering	Q2 2020
Beleidsvoorbereiding	Q2 2020
Beleidsbepaling	Q3 2020
Ontwerp	Q4/Q1 2021
Inspraak	Q2/Q3 2021
Definitief	Q4/Q1 2022

### B. Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum

Door uitbreiding van de bedrijvigheid bij Lelystad Airport moet de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) haar huidige testlocatie bij Lelystad verlaten. De noordelijke regio verheugt zich op de komst van de RDW naar Marknesse. De verplaatsing van de RDW van Lelystad naar Marknesse biedt kansen in Marknesse om, rondom de snelle ontwikkeling van 'steeds slimmer wordende' mobiliteit, invulling te geven aan 'Smart Mobility Dutch Reality' doelstellingen. Met het Rijk en regiopartijen hebben we in de Regio Deal Noordelijk Flevoland langs de lijnen fysieke ontwikkeling, Innovatie en Talent afspraken gemaakt over de ontwikkeling van een mobiliteit en infrastructuur test centrum (MITC) in Marknesse.

Het MITC kan de verbindende factor zijn om ervoor te zorgen dat de ambitie uit de landelijke krachtenbundeling gericht op uitrol en kennisdeling plaatsvindt. Doelstelling van het MITC is:

1. van testen & experimenteren met Smart Mobility naar toepassing & gebruik in de praktijk;
2. verantwoorde introductie van een nieuwe generatie voertuigen, toepassingen en diensten;
3. gecombineerde real life omgeving: communicatie tussen voertuig en omgeving testen;
4. zorgvuldig benutten van data-uitwisseling en connectiviteit.

Met het ontwikkelen van een Mobiliteit en Infrastructuur Test Centrum (MITC) in Marknesse en door economische structuurversterking op het thema Smart Mobility kan de welvaart in Noordelijk Flevoland worden verbreed.



De plannen met betrekking tot de realisatie van het MITC bestaan uit drie deelplannen:

- Deelplan 1: De verplaatsing van het RDW Testcentrum naar Marknesse, inclusief doorvoeren van een verlenging van de baan. Parallel de upgrade van de bestaande faciliteit van DNW (upgrade windtunnel) die hiermee geschikt wordt voor automotieve testen;
- Deelplan 2: De doorontwikkeling naar een nationaal testcentrum waar hulpdiensten (zoals politie, brandweer, ambulance en defensie) elkaar kunnen ontmoeten en zichzelf kunnen trainen, bekwamen en certificeren;
- Deelplan 3: De realisatie van een integrale MITC testomgeving bestaande uit een stedelijke testfaciliteit (Digicity), een onderwijs campus en een bedrijventerrein, naast de RDW kombaas.

Hierbij zijn de volgende stappen te onderscheiden:

Vorbereiden verplaatsing RDW	2020/2021
Wijzigen bestemmingsplan (gemeente)/ omgevingsprogramma (provincie)	2020
Ontwikkelen integrale grondstrategie	2020
Strategische agenda i.s.m. gebiedspartners voor de positionering en doorontwikkeling MITC (uitwerking governance, branding, marketingstrategie)	2020
Faciliteren en stimuleren clustervorming, ketenverbreding en cross-overs door goede samenwerking met marktpartijen en mede-overheden.	2020
I.s.m. onderwijspartijen bouwen aan een onderwijscluster binnen MITC	2020/2021
Aansluiting zoeken op bestaand economisch instrumentarium van Flevoland inzake Human Capital Agenda	2020 e.v.

Voor het programma MITC Marknesse is in de Regio Deal Noordelijk Flevoland afgesproken dat de regionale overheden zich inspanssen om € 8,0 mio bij te dragen. Hiervan is reeds € 7,5 mio beschikbaar vanuit de provincie en de gemeente Noordoostpolder (€ 3,5 mio ZZL + € 4 mio algemeen). De besteding van deze middelen wordt verwacht in de eerste fase, voor maatregelen die vloeien uit de wijziging van het bestemmingsplan, grondverwerving en verplaatsing van RDW. Voor de doorontwikkeling, de realisatie van een Dicity, campus en bedrijventerrein, is in het coalitieakkoord 2019-2023 een eerste tranche (van twee tranches) van € 3,0 mio benoemd voor cofinanciering.

### C. Verkennen Smart Area Flevoland

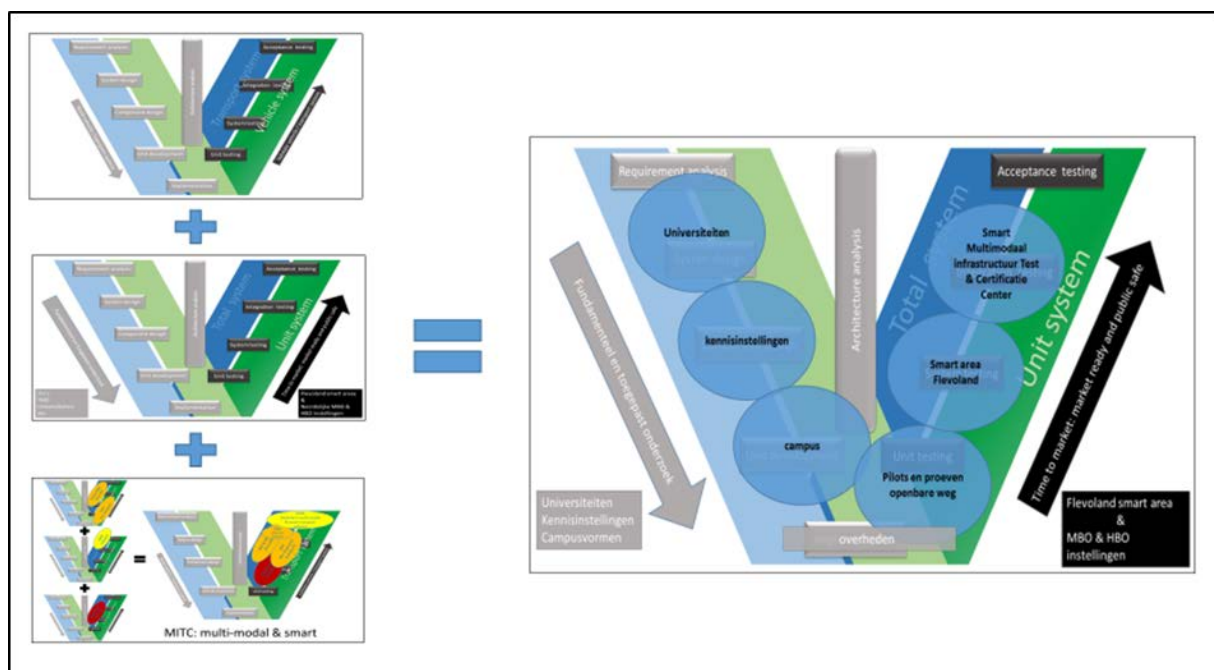
Met een verkenning naar Smart Area Flevoland kunnen draagvlak en kansen worden onderzocht voor een stevige, heldere economische positionering van de provincie als Smart Area. Dit kan bijdragen aan het aantrekken van bedrijvigheid, nieuwe investeringen, de ontwikkeling van passende werkgelegenheid voor de bestaande en toekomstige beroepsbevolking in Flevoland. Voor de gewenste clusterontwikkeling op het gebied van nieuwe mobiliteit in het MITC in Marknesse kan een dergelijke positionering van grote waarde zijn.

Gedeputeerde Staten moeten nog over een mogelijke verkenning Smart Area Flevoland geïnformeerd worden.

#### Schets Smart Area Flevoland

De oplossingen voor de uitdagingen van de toekomst zoekt Flevoland in verregaande digitalisering als basis voor efficiënt en effectief omgaan met informatie, schaarse middelen, vermindering van afval en uitstoot en veiligheidsrisico's. Dit vatten we onder de term SMART (=slim). Flevoland draagt bij aan de transitie naar een duurzame en innovatieve maatschappij met focus op acceptatie en veilige introductie van innovaties op het gebied van: Voedsel, Landbouw, Energie, Emissies, Natuur, Mobiliteit en Luchtvaart.

Belangrijk is dat wat in Flevoland plaatsvindt niet puur gericht is op de 'oude en traditionele' industrie maar vooral op de nieuwe, innovatieve, duurzame en data gedreven industrie. Dit betekent dat kennisoverdracht en synergievoordelen over specifiek inhoudelijke thema's, om te komen tot acceptatie en opschaling in Flevoland, kunnen worden georganiseerd.



Flevoland heeft fysiek en mentaal de ruimte en het urgentiebesef om maximaal in te zetten op deze ontwikkelingen. We zien dit aan de diverse clusters van organisaties die gericht zijn op het naar de markt brengen van innovaties en deze op een verantwoorde wijze introduceren in ons maatschappelijk domein (Technology Readiness Levels 5, 6, 7, 8 en 9). Hierbij zijn een aantal van deze Flevolandse bedrijven ook certificierend! Flevoland herbergt een groot aantal bedrijven / organisaties die zich in enigerlei vorm bezig houdt met het valideren, testen en certificeren van innovaties. Tezamen vormt dit Smart Area Flevoland: hét testgebied voor Nederland om innovaties veilig naar de praktijk te brengen.

#### D. Gecoördineerd netwerk breed verkeersmanagement

De verwachte groei van mobiliteit in de toekomst gaat ook in onze provincie leiden tot situaties waarbij het van nature blijven toevoegen van nieuwe infrastructuur niet altijd mogelijk of maatschappelijk verantwoord zal gaan worden. Het maximaal uitnutten van bestaande infrastructuur zal aan belang gaan winnen en als een volwaardig alternatief worden aanvaard.

Om de verwachte groei van mobiliteit nu en in de toekomst duurzaam het hoofd te bieden is het van essentieel belang om de komende jaren toe te groeien naar volwassen verkeersmanagement, die gecoördineerd voorbij de provinciale grenzen anticiperend kan sturen op verkeersstromen en gedrag van weggebruikers. Deze grensoverschrijdende samenwerking met alle stakeholders zal uitmonden in gecoördineerd netwerk breed volwassen verkeersmanagement gericht op het maximaal benutten van de bestaande fysieke infrastructuur.

Voorgesteld wordt om - gebruik makend van de innovatiekracht van marktpartijen op het gebied van Smart Mobility - klein te beginnen met het evenemententerrein van Walibi, daarna de lessons learned toe te passen tijdens de Floriade, vervolgens actief te gaan sturen op de verkeersintensiteit op het wegennet rond Luchthaven Lelystad en te eindigen met actieve anticipatie en sturing in samenwerking met omliggende regio's op de toevoerwegen van onze provincie en het wegennet binnen onze grenzen.

De opgedane ervaringen binnen het Smart Mobility Programma van de MRA (Praktijk Proef Amsterdam, Talking Traffic, iCentrale en Socrates 2.0) worden hierin actief betrokken, waardoor quick wins worden benut en ervaringen over en weer worden gedeeld om samen te leren. Op deze wijze kan stapsgewijs op een voor Flevoland passende wijze verkeersmanagement as a service worden geïmplementeerd.



Haalbaarheidsonderzoek naar innovatie via SBIR competitie	Q4 2020 - Q1 2021
Onderzoek en ontwikkeling tot een prototype	Q2 2021 - Q1 2022
Live testen bij evenementen Biddinghuizen	Q1 2021 - Q4 2022
Doorvoeren verbeteringen	Q1 - Q4 2022
Toepassen lessons learned tijdens Floriade Almere	Q1 - Q4 2022
Toepassen lessons learned op het wegennet rond Luchthaven Lelystad	2023
Toepassen lessons learned in heel Flevoland	2024

Op basis van een eerste voorlopige raming worden de kosten ingeschat op € 750.000,-.

#### E. Digitalisering overheden

Met de toegenomen digitalisering en onze toegenomen 'connectiviteit', door de mogelijkheden van internet en smartphones, kunnen diensten en data van verschillende bronnen worden gekoppeld. Ook communicatie tussen voertuigen onderling en tussen voertuigen en de weg wordt mogelijk (coöperatief). Ten slotte kunnen voertuigen gaan werken als 'sensor'. Een voertuig genereert allerlei data zoals gebruik van ABS, trillingen, weersituatie. Deze data kunnen (indien gedeeld met de wegbeheerder) real-time informatie opleveren over de staat van de weg en de verkeerssituatie. Smart Mobility drijft op data, niet alleen van het wegverkeer, maar ook van het OV en de fiets. De veelheid aan data is groot, de mogelijkheden en het combineren en toepassen ervan lijken oneindig. De precieze aard en snelheid van de ontwikkeling van Smart Mobility naar 'connected', coöperatieve en zelfrijdende systemen laat zich niet voorspellen.

De beschikbaarstelling van actuele informatie stelt (markt)partijen in staat om betere diensten aan te bieden aan hun afnemers. Deze diensten zijn vaak pas levensvatbaar en commercieel rendabel als ze minimaal op landelijk niveau uitgerold kunnen worden. Dat betekent dat er dus een landelijk basisniveau van data en datakwaliteit beschikbaar moet worden gesteld. In de Krachtenbundeling Smart Mobility tussen Rijk en regio wordt hierin landelijk samengewerkt. Onlangs is tussen Rijk en regio afgesproken om de noodzakelijke bestuurlijke aandacht, sturing en prioriteit te geven aan data als nieuwe, vijfde modaliteit. In 2023 moet de levering van 15 data-items door decentrale overheden minimaal 90% op orde zijn. Dat wil zeggen: de datalevering is structureel geborgd in de organisatie, met een voorspelbare leveringskwaliteit conform prestatieafspraken. Er is een 'Plan van Aanpak Digitaliseringsopgave landsdeel Noord-Holland en Flevoland' opgesteld samen met de gemeente Amsterdam, MRA, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

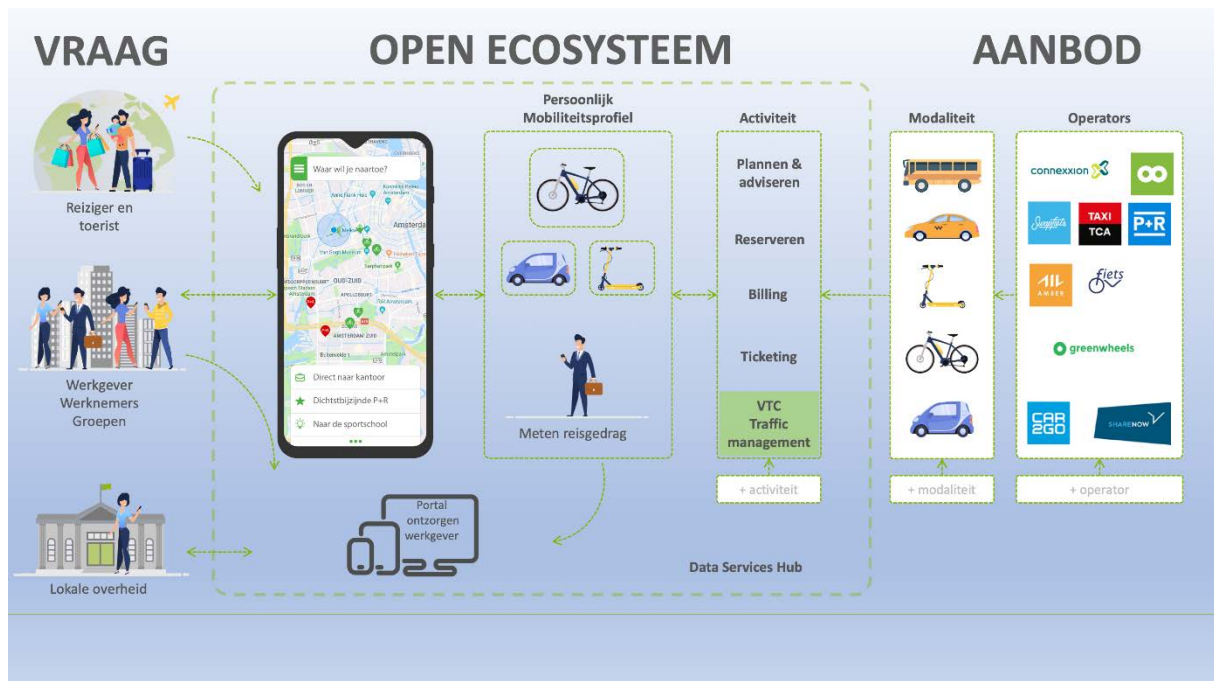
De digitalisering van overheden en de beschikbaarstelling van data leidt tot een betere benutting van onze infrastructuur en het bereikbaar houden van onze corridors, het optimaal faciliteren van de reiziger en het mogelijk maken van slimme logistiek. In het 'Plan van aanpak Digitaliseringsopgave landsdeel Noord-Holland en Flevoland' worden de volgende fasen onderscheiden:

Vorming governance	Q1/2 2020
Vorbereidende fase	Q3 2020
Concretiseren van digitaliseringsopgave	Q2 2021
Inrichten van effectieve werkprocessen	Q2 2022
Borgen in organisaties	Q2 2023
Naar een betrouwbare datalevering	Q4 2023

De kosten zijn o.a. afhankelijk van de noodzakelijke coördinatie, de bevindingen uit de gapanalyse van de verschillende overheden en de mate van ondersteuning om deze te dichtten. Vooralnog wordt uitgegaan van € 200.000,- op jaarbasis.

## F. Vraaggericht openbaar vervoer / Mobility as a Service

Bij vraaggericht openbaar vervoer / MaaS (Mobility as a Service) staat niet zo zeer de keuze voor de vervoersmodaliteit, maar de behoefte van de gebruiker voor een rit van A naar B centraal. Wij willen slim gebruik maken van de nieuwe technologie om het vervoer in het landelijk gebied en in de steden efficiënt en effectief in te richten, door op een andere manier te kijken en in te spelen op de vraag van de reiziger. Wij willen waar mogelijk initiatieven van burgers en vanuit de markt op deze terreinen ondersteunen en faciliteren. Het is van belang gezamenlijk ervaring op te doen met het concept van vraaggericht openbaar vervoer / MaaS. Smart Mobility heeft als principe in zich dat het mobiliteit voor meer mensen ontsluit. Deelsystemen bijvoorbeeld vermijden de noodzaak van aanschaf en bezit van (dure) auto's of elektrische fietsen. Tegelijkertijd ontstaat het gevaar dat, met het benutten van de toenemende digitalisering en ICT-toepassingen, de complexiteit toeneemt en dat deze als barrière gaat werken. Zo is bijvoorbeeld niet iedereen even behendig en vertrouwd met het gebruik van apps en digitale systemen en de veelheid ervan. Dit is in elk geval een aandachtspunt in het gebruik en ontsluiting van het platform dat de keuze voor de verschillende mobiliteitsdiensten (trein, deelauto, fiets et cetera) faciliteert: een instrument in ontwikkeling.



Vanwege het feit dat de bereikbaarheid van kleine kernen en daarmee het vitaal houden van ons platteland onder druk staat is door de provincie het project 'Nieuwe vervoerconcepten landelijk gebied' in de gemeente Noordoostpolder gestart. Om nieuwe vormen van vervoer op maat in landelijk gebied in Flevoland te laten slagen, is inzicht nodig in de werkelijke vervoersbehoefte in het landelijk gebied, nieuwe vormen van vervoer op maat, de behoefte en het aanbod. In het project wordt beoogd om tot een mobiliteitsfoto te komen, een dashboard, dat dusdanig inzicht verschaft in de mobiliteitsbehoefte dat een daarop afgestemd aanbod in traditionele en innovatieve vervoersconcepten kan worden vormgegeven. De schaalbaarheid van dit project naar andere landelijke gebieden in Flevoland en in combinatie met een goede samenwerking met de partners (OV, regiotaxi, et cetera) in de bestaande mobiliteitsketen is het ultieme doel. In dit project wordt onderstaande planning aangehouden:

Verzamelen benodigde data	Q4 2019
Vervoersbehoefte in beeld	Q1-Q3 2020
Demodag praktisch gebruik	Q4 2020
Besluitvorming	Q4 2020

Het onlangs afgeronde uitvoerige marktonderzoek laat een brede interesse zien naar vervoer op maat en de bereidheid om hiervoor te betalen. Een business plan moet inzicht geven in welke businesscases in de Noordoostpolder haalbaar geacht worden en welke (financiële) inzet dit vergt van de provincie Flevoland, de gemeente Noordoostpolder en het consortium. Voorgesteld wordt om:

1. een pilot van vraaggericht openbaar vervoer / MaaS in de gemeente Noordoostpolder te starten en hiermee een blauwdruk te ontwikkelen voor toekomstige businesscases in andere landelijke gemeenten alsmede in meer stedelijke gemeenten ter versterking en verlenging van de mobiliteitsketen naar de voordeur en gericht op verduurzaming van de mobiliteitsbehoefte;
2. als overheidspartners aanzienlijk bij te dragen in de aanloopverliezen in de eerste drie jaren na de start van de pilot gericht op het volledig commercieel exploiteren na deze drie jaren;
3. de regie over de uitvoering over te dragen aan de gemeente Noordoostpolder aangezien gestart zal worden met een custom made business case in de gemeentelijke openbare ruimte;
4. de provinciale bijdrage in de vorm van een subsidie op basis van de subsidieregeling Verkeer en Vervoer te maximaleren op € 750.000,- op jaarbasis gedurende de eerste drie jaren (2021 tot en met 2023) en beschikbaar te stellen aan de gemeente Noordoostpolder onder de voorwaarde dat de gemeente Noordoostpolder eveneens voor deze periode minimaal € 250.000,- op jaarbasis beschikbaar stelt, teneinde een totale overheidsbijdrage van € 1.000.000,- op jaarbasis gedurende de eerste drie jaren ter dekking van de aanloopverliezen van de pilot aan het consortium te kunnen garanderen.

#### G. Elektrificeren mobiliteit "Smart Energy"

Transport is verantwoordelijk voor meer dan een kwart van alle CO2 uitstoot in de EU en dit cijfer loopt nog steeds op. Daarom streeft de Europese Commissie naar een reductie van 90% van alle broeikasgassen in 2050. Om deze ambitie waar te maken is een versnelling nodig in het plaatsen van voldoende (publieke) laadinfrastructuur in de openbare ruimte. Dit vergt een behoorlijke inzet en is een logistieke uitdaging. Samenwerking met installatiebedrijven, energieleveranciers en netwerkbeheerders alsmede voldoende 'Smart' en uniforme laadpalen en voldoende capaciteit in het netwerk. Ingezet zal moeten worden op het verder ontwikkelen van Smart-Charging om problemen met energievoorziening (levering en afname) beter aan te kunnen en efficiënter laden om de transitie naar duurzame mobiliteit te laten slagen. In het kader van stimulering van de ontwikkeling van duurzame mobiliteit (klimaatakkoord) en de benodigde energietransitie wordt in MRA-verband volop ingezet op de realisatie van veel meer laadpunten. Landelijk gaat het om 250.000 laadpalen in 2030, in de regio MRA-E betekent dit 40.000 laadpalen en in Flevoland gaat het dan om ca. 4.000 laadpalen. Let wel, dit zijn alleen de publieke laadpalen. Daarnaast worden ook nog semipublieke laadpalen geplaatst en snelladers. Binnen onze organisatie hebben we hierin eveneens diverse stappen gezet, zoals de aanschaf van zuinige auto's, laadpalen op het parkeerterrein en zonnepanelen op het dak. Onlangs is de samenwerkingsovereenkomst MRA-E vastgesteld gericht op intensivering in de periode 2021 - 2025 en is door de MRA-E een concessie verleend aan PitPoint voor het realiseren van 20.000 laadpunten (1 laadpaal = 2 laadpunten) in de komende jaren in de publieke ruimte van het MRA-E gebied. In dit project worden de volgende stappen ondernomen:

---

Prognose aantal te plaatsen laadpalen in Flevoland:

250 *	2020
400	2021
600	2022
850	2023
1.150	2024

---

Exponentiële groei naar 2030 op basis van 1 laadpaal heeft 2 laadpunten.

---

Uitvoering geven aan het Schone Luchtakkoord, verduurzamen mobiliteit

---

Startnotitie duurzame mobiliteit (o.a. visie op duurzame brandstoffen, Clean Energy Hubs) Q4 2020

---

Indien mogelijk faciliteren onderzoeken Smart Mobility, zoals (tijdelijke) opslag overtollige duurzaam opgewekte energie in batterijen, omzetting naar waterstof.

---

\* Tot en met 14 oktober 2020 zijn in Flevoland reeds 314 laadpalen geplaatst.



Dit programma wordt gefinancierd uit de reguliere begroting (o.a. bijdragen aan de MRA-e van de deelnemende partijen). Als gevolg van aanbestedingsvoordelen zijn er voor de uitrol van de laadpalen geen aanvullende middelen benodigd.

#### *H. Cross sectorale samenwerking*

In het kader van de landelijke woningbouwopgave en de Flevolandse ambitie dienaangaande willen we de samenwerking aangaan met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de MRA en de gemeente Almere om cross sectoraal een integrale benadering van stedelijke ontwikkeling en mobiliteit te ontwikkelen gericht op het naast elkaar bestaan van volwaardige alternatieven voor vervoer en de eigen auto. Door Smart Mobility vroegtijdig in het proces van gebiedsontwikkeling een volwaardige plek te geven ontstaat een nieuwe balans tussen traditionele en meer innovatieve mobiliteit. Gestreefd wordt naar het opschaalbaar in de praktijk toepassen van Smart Mobility in personen- en goederenvervoer van deur tot deur, waardoor minder en duurzaam reizen aantrekkelijk wordt, verkeersmanagement wordt gecombineerd met mobiliteitsmanagementoplossingen, deelmobiliteit betaalbaar, betrouwbaar en toegankelijk is voor iedereen en de kwaliteit van het gebied blijvend wordt geoptimaliseerd door het gebruik van digitale inzichten in de formulering van nieuw beleid en bijbehorende randvoorwaarden. Organisatorisch en inhoudelijk wordt actief de verbinding gelegd met lopende programma's en initiatieven op landelijk niveau en de verbanden met andere gemeenten en provincies als G5, IPO en VNG.

#### Kruisbestuiving in Flevoland

De geteste, gevalideerde en ontwikkelde concepten van Smart Mobility in het MITC en de Smart Area Flevoland kunnen rechtstreeks in de praktijk worden toegepast in de gebiedsontwikkeling van de gemeente Almere in Zuidelijk Flevoland. De bevindingen in de gemeente Almere kunnen vanuit Zuidelijk Flevoland weer als input dienen voor de doorontwikkeling van concepten in Noordelijk Flevoland.

Daarnaast kan de gemeente Almere in integrale gebiedsontwikkeling uitgroeien tot een proeftuin van Flevoland, waar lessen worden geleerd die profijtelijk zijn voor en toegepast kunnen worden in de opgaven van de overige Flevolandse gemeenten.

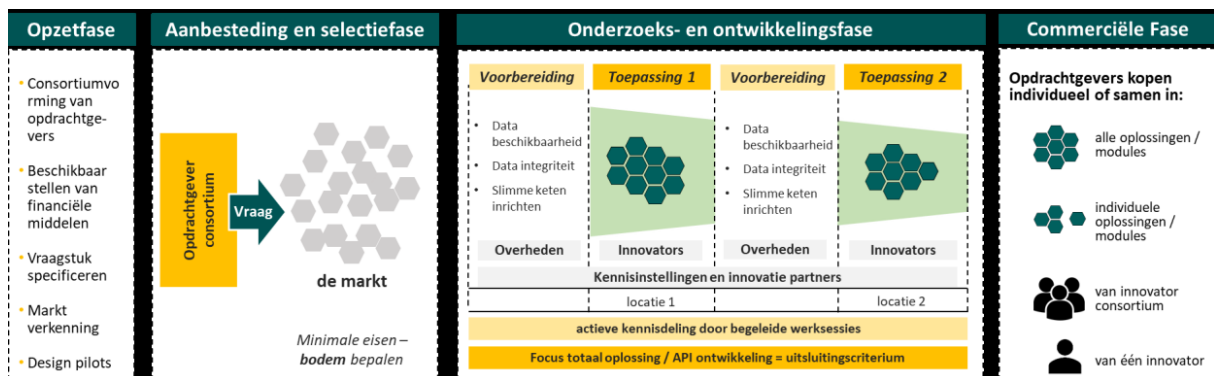
Op hoofdlijnen zijn deze stepping stones te identificeren:

- I. vertrekpunt vormt de Floriadewijk (Hortus) met de wereldexpo met in het kielzog de realisatie van een op geheel andere leest geschoeide woonwijk Oosterwold;
- II. binnenstedelijke ontwikkeling van Almere met beïnvloeding van ingesleten gedrag;
- III. integrale gebiedsontwikkeling van 25.000 woningen en mobiliteit in Pampus;
- IV. integrale gebiedsontwikkeling van 40.000 woningen in de rest van Flevoland.

Gekoerst wordt op het gezamenlijk ondertekenen van een intentieovereenkomst, waarin de ambitie tot cross sectorale samenwerking wordt vastgelegd. Het programmaplan dat duidelijkheid zal geven over de benodigde inzet van alle betrokken partijen en hoe de programmalijnen gefinancierd kunnen worden zal in het najaar worden opgeleverd.

## 1. Scale Up in Residence

Voor grote transitievraagstukken binnen het thema mobiliteit blijven innovaties vaak lang hangen in de pilot- of onderzoeksfase. Opschalen gaat gepaard met grote investeringen en bovendien zijn vraagstukken op dit thema vaak regiogrensoverschrijdend en vergen ze samenwerking tussen de verantwoordelijke overheden. Hoe zorgen we ervoor dat een succesvolle pilot kan doorgroeien? Hoe komen we sneller van pilots naar implementatie / toepassing? Hoe schalen we bestaande oplossingen op? Hoe maken we van verschillende deeloplossingen één systeemoplossing? Dit vergt een nieuwe manier van samenwerken met de partners binnen het MRA Platform Smart Mobility, CTO Amsterdam én met de markt. We bundelen de krachten van opdrachtgevers van (semi)overheden rondom een gemeenschappelijk vraagstuk en dagen de markt uit om samen aan een goede oplossing te werken en deze op te schalen. Door de cyclus toepassen, testen en aanpassen meerdere malen te herhalen willen we samen met de markt toewerken naar geschikte en gevalideerde oplossingen. Veel overheden hebben dezelfde vragen maar zoeken niet altijd dezelfde oplossing. Deze manier van samenwerken biedt elke opdrachtgever vrijheid en flexibiliteit om in te kopen wat aansluit bij zijn of haar behoeften.



De totale projectkosten voor de eerste planperiode bestaan uit kosten voor communicatie, bijeenkomsten en loonkosten voor de projectuitvoering (projectleiding, juridische coördinatie, inkoopproces coördinatie) en worden gedragen door het MRA Platform Smart Mobility en de deelnemende opdrachtgevers: provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, gemeente Amsterdam - Verkeersmanagement, gemeente Amsterdam - CTO en de Vervoerregio. Hiermee kunnen de kosten van de onderzoeks- en ontwikkelfase worden gedekt om de oplossingen aan te scherpen en toepassingen te ontwikkelen. Na de ontwikkelfase resulteren één of meerdere toepassingen die door alle opdrachtgevers naar eigen behoefte voor één of meerdere modules of een totaaloplossing aanvullend kunnen worden ingekocht.

Voorgesteld wordt om deze unieke samenwerkingsvorm blijvend te financieren en rekening te houden met de afname van toepassingen die voortkomen uit de opeenvolgende planperioden resulterend in een kostenraming van € 200.000,- op jaarbasis.