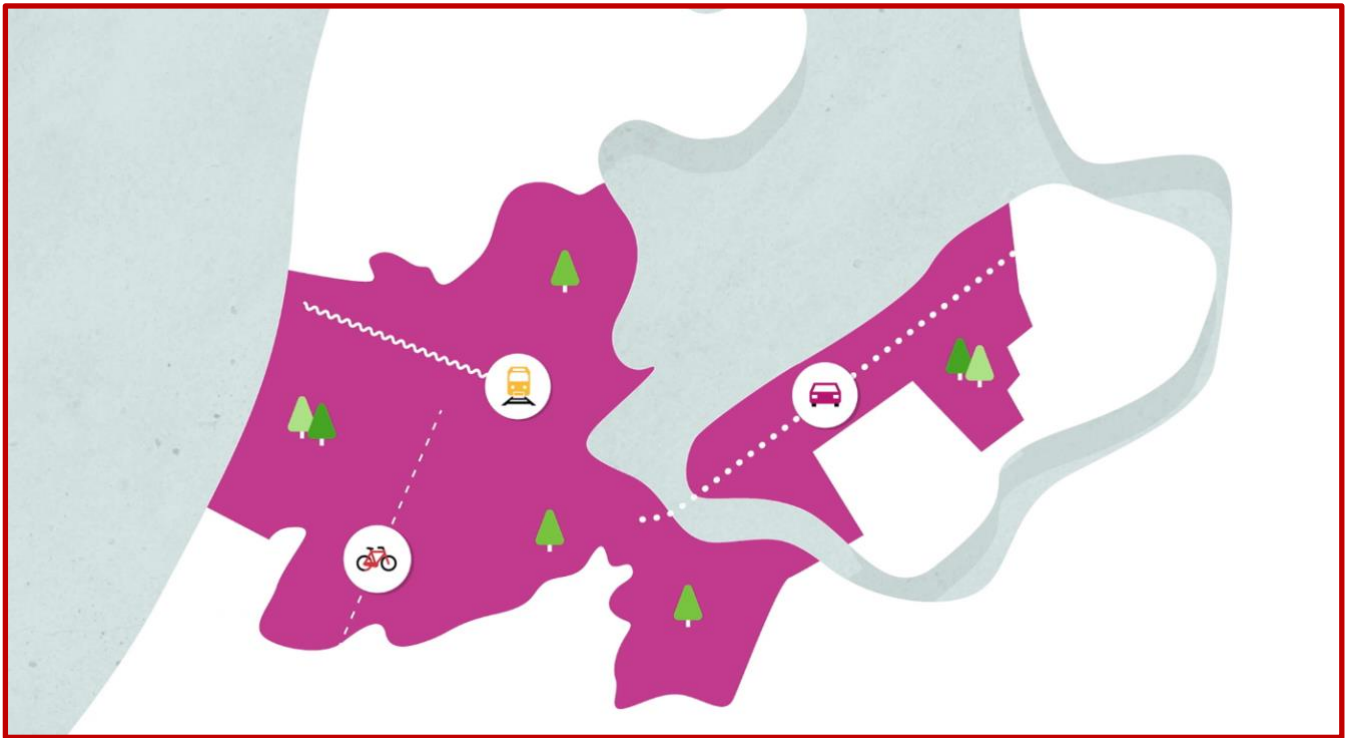
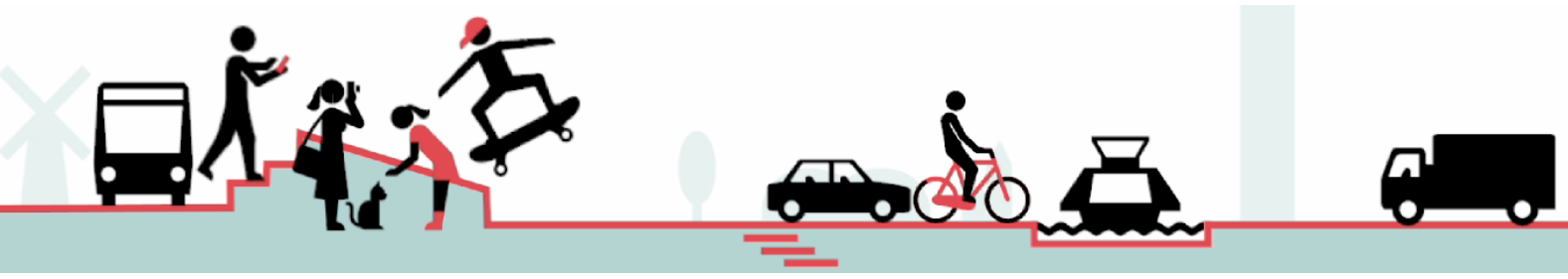


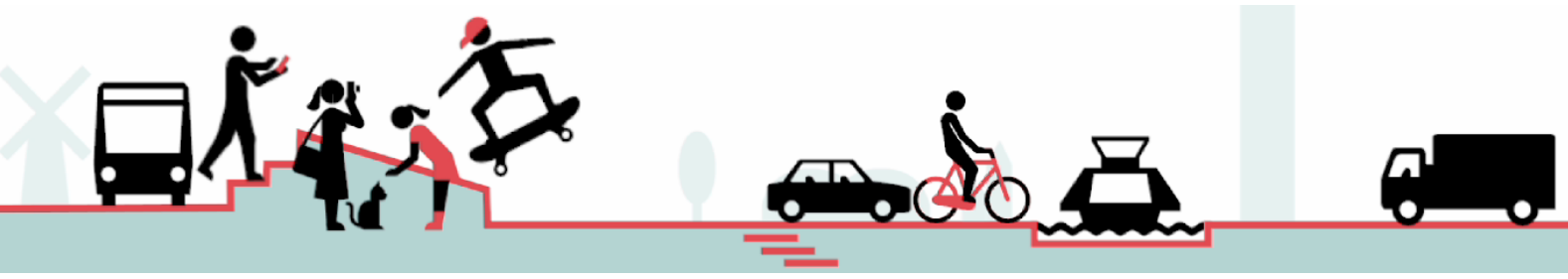
# Platform MRA ~~Programma~~ Smart Mobility Jaarplan 2020





## INHOUD

<b>Smart Mobility in de MRA</b>	3
Inleiding	3
Mobiliteitstransitie	3
Organisatie	4
Ambities en doelen	7
<b>Thema's</b>	8
Gebiedsontwikkeling	8
Logistiek	11
Mobility as a Service (MaaS)	14
Data	17
Digitale en Fysieke Infrastructuur	20
Overlapping thema's	22
<b>Kennis &amp; Leren</b>	23
<b>Communicatie</b>	25
<b>Samenwerking</b>	27
Regionale partners	27
Nationale verbanden	28
<b>Financiën</b>	29



## SMART MOBILITY IN DE MRA

### Inleiding

Het werkveld van mobiliteit is in beweging, zeker in een stedelijke regio als de MRA. Door de groei in het aantal toeristen, bedrijven en bewoners neemt de druk op de bestaande infrastructuur toe, terwijl er steeds minder ruimte is om die infrastructuur en het aanbod aan OV uit te breiden. Smart Mobility toepassingen worden gezien als een mogelijkheid om de MRA bereikbaar, duurzaam en economisch sterk te houden. Met het MRA programma Smart Mobility bereiden we de Metropoolregio Amsterdam voor op de mobiliteit van de toekomst.

3

We jagen Smart Mobility oplossingen en -toepassingen aan in de regio die bijdragen aan onze beleidsdoelstellingen: Smart Mobility is geen doel op zich. Het programma focust op vijf thema's: Data, Digitale en Fysieke infrastructuur (inclusief Voertuigtechnologie), Gebiedsontwikkeling, Logistiek en Mobility as a Service (MaaS).

Het MRA programma Smart Mobility is een triple helix-programma, hetgeen betekent dat overheid, markt en kennisinstellingen actief met elkaar samenwerken. De samenwerkende partners zijn de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam, de gemeente Amsterdam, Johan Cruijff Arena, Schiphol, AMS Institute en de Amsterdam Economic Board.

We zijn nu twee jaar in uitvoering. In deze periode hebben we telkens gemonitord of we op de goede weg zijn en of onze werkwijze aansluit bij het ondersteunen van de mobiliteitstransitie waar we met elkaar inzitten en meerwaarde biedt. Behalve dat we mooie resultaten hebben geboekt en impact hebben gehad op de ontwikkelingen in de MRA op het gebied van Smart Mobility, hebben we ook geconstateerd dat er aanleiding is om onze manier van werken aan te passen. Deze aanpassing moet ons in staat stellen nog meer dan voorheen effectief te zijn in de mobiliteitstransitie waar we ons in bevinden en aan werken. In het voor u liggende jaarplan is het voorstel voor deze nieuwe werkwijze opgenomen.

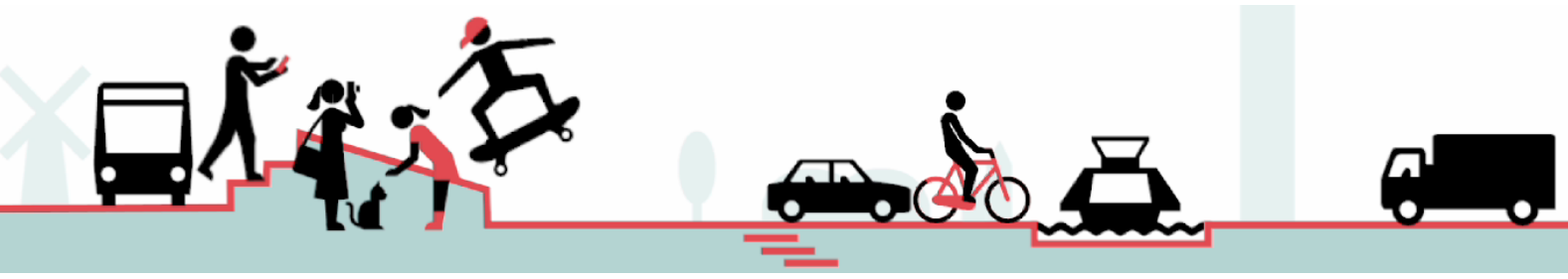
### Mobiliteitstransitie

De manier waarop wij ons verplaatsen verandert door technologische ontwikkelingen die elkaar in hoog tempo opvolgen. Bovendien zorgen ook opgaven zoals ruimtegebrek in steden, druk op de kwaliteit van de leefomgeving en de noodzaak om over te gaan naar meer duurzame vormen van energie ervoor dat we anders moeten omgaan met mobiliteit. Smart Mobility biedt digitale innovaties in mobiliteit die bijdragen aan de mobiliteitstransitie die op dit moment plaatsvindt.

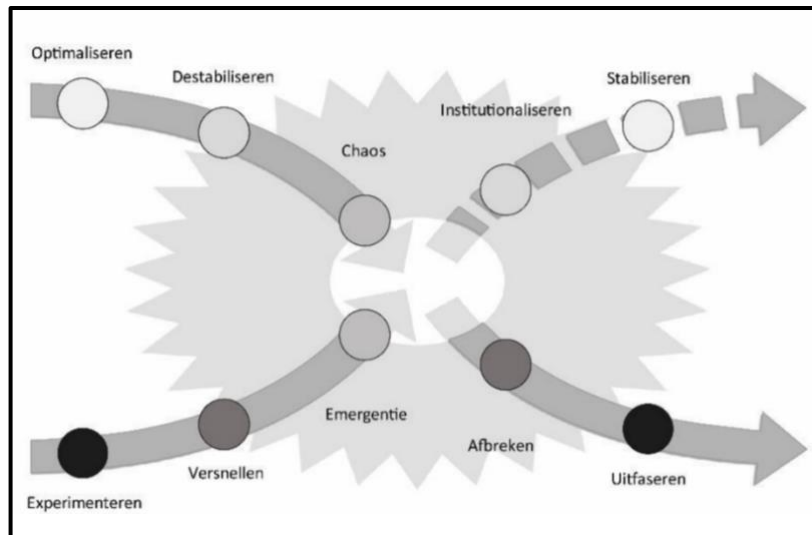
Kenmerkend aan transitie is dat ze complex zijn; er is sprake van meerdere oorzaken en gevolgen, er bestaat vaak onenigheid over feiten en waarden, ze spelen zich af op meerdere schaalniveaus en er zijn geen eenvoudige oplossingen voor te vinden. Dit vraagt om een fundamenteel andere werkwijze waarbij overheden, bedrijven, kennisinstellingen, andere maatschappelijke partijen en ook burgers moeten samenwerken om te komen tot toepasbare innovatieve oplossingen en tegelijk bestaande structuren af te bouwen.

De aanpassing in onze werkwijze richt zich dan ook precies daarop. In onze aanpak gaan we uit van de Transitietheorie, die handvatten biedt voor het ontwikkelen van innovatiestrategieën voor de





diverse Smart-Mobility-thema's (die zich in verschillende fasen kunnen bevinden). In de transitie-wetenschap en -praktijk richt de aandacht zich op de dynamiek van versnelling, destabilisatie en uitfasering, en de nieuwe vormen van sturing die hierbij horen. De onderliggende dynamiek en patronen zijn gevat in de zogenoemde het transitie-model in de onderstaande figuur [bron: Drift].



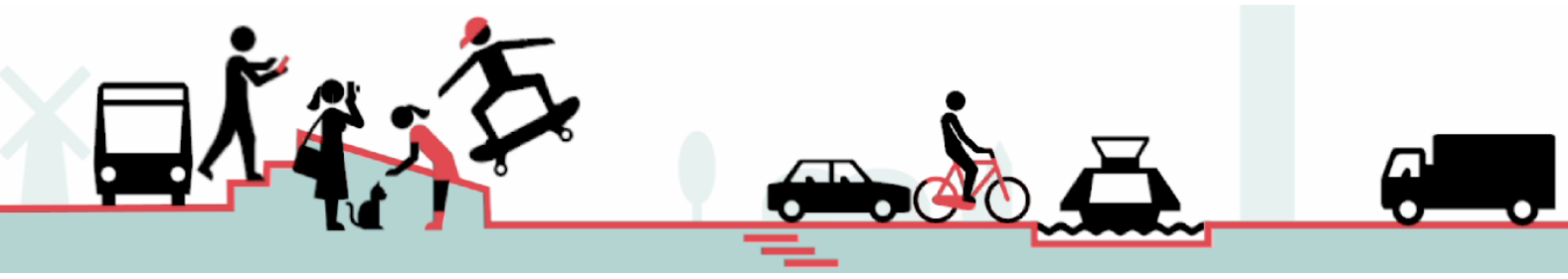
Het voert te ver om dit model in het kader van dit jaarplan uitputtend toe te lichten. In de basis komt het er op neer dat we bij het aanjagen van de toepassing van Smart Mobility er naar streven om gewenste (duurzame, inclusieve, kosten-efficiënte) innovaties naar een volgende fase te helpen; dit draagt bij aan doorbraken in de mobiliteitstransitie. Naarmate de transitie vordert - waarbij innovaties zorgen voor doorbraken en disruptie – moeten we oude regimestructuren afbreken (dominante cultuur, structuur en werkwijze). Wanneer het oude systeem onder genoeg druk staat van buitenaf, kan er uit de innovaties en alternatieven die zich in de marge hebben ontwikkeld een nieuw systeem ontstaan (emergentie).

Om de transitie naar het nieuwe regime te versnellen is het belangrijk om ruimte te creëren voor nieuwe ideeën, om initiatieven, structuren en pilots aan elkaar te verbinden en om de richting en resultaten vast te leggen. Daarnaast is het van belang om gericht in netwerken en coalities ervaringen uit te wisselen en deze naar buiten toe te delen. Het MRA-programma is hiervoor een ideaal platform. Om die reden zullen we in 2020 onze aanpak en werkwijze indringend op deze praktijk richten. Het thema Kennis & Leren wijst hierin de weg en zal zorgen voor implementatie en borging van de manier van werken die hieruit voortvloeit.

### Organisatie

Het spreekt vanzelf dat we de andere manier van denken en werken ook willen vertalen naar de organisatie. In de afgelopen twee jaar hebben we gemerkt dat onze meerwaarde en kracht zit in het faciliteren van het netwerk, delen van ontwikkelde kennis en het verbinden van mensen en organisaties.

Hier hoort ook de aanjaagrol bij: het initiatief nemen om mensen rondom een onderwerp te verbinden en te onderzoeken of zij samen een project of koers op willen gaan. Hier past een



programma-opzet eigenlijk niet bij. Om impact en resultaat te boeken is lenigheid, een groot aanpassingsvermogen en een zeer grote mate van interactie met de omgeving nodig. We zijn geen programma met een einddoel en diverse projecten om daar te komen. In onze ogen zijn we een **Platform**, die mensen en kennis met elkaar verbindt. Waar we ons eerder als procesprogramma profileerden zullen we met ingang van 2020 als platform ons werk doen.

Binnen dit Platform richten we ons, vanuit de transitiefilosofie, op kennisverwerving en -deling op het gebied van Smart Mobility, het actief volgen van de mobiliteitstransitie en het aanjagen van initiatieven c.q. projecten. Het is van belang om tot een goede, effectieve bezetting van het team te komen met een duidelijke sturingslijn. Ook daartoe heeft de evaluatie van de afgelopen periode conclusies opgeleverd.

5

### Voorstel herziene organisatie van het MRA Platform Smart Mobility

Bij de start van het MRA programma was de inzet om het team met mensen vanuit de deelnemende organisaties te vullen. Na twee jaar kunnen we met elkaar constateren dat het de betrokken organisaties niet lukt om deze capaciteit vrij te maken. Hierop is besloten om thematrekkers in te huren, die dedicated inzet kunnen leveren aan de thema's en 2 á 3 dagen per week beschikbaar zijn.

De verbinding met de partners is vanzelfsprekend van het allergrootste belang. Elke thema heeft een kernteam. In de kernteams moet de vertegenwoordiging van de partners geborgd worden. Dit werkt in twee richtingen: de behoefte van de partners bereikt via de kernteams de thema's en de opgedane kennis stroomt makkelijk terug.

### Van Opdrachtgeversoverleg naar Stuurgroep en Innovatieboard

Het opdrachtgeversoverleg bestond uit managers van de provincies Noord-Holland en Flevoland, de gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, de Johan Cruijff Arena, Schiphol, AMS en de Amsterdam Economic Board.

In onze evaluatie is met de opdrachtgevers gesproken over een nieuwe, passender overlegstructuur op dit niveau. Hieruit is naar voren gekomen dat een scheiding tussen sturing op de activiteiten door de betalende partijen effectiever is en dat de uitwisseling van ideeën en ervaringen de bredere context behoeft.

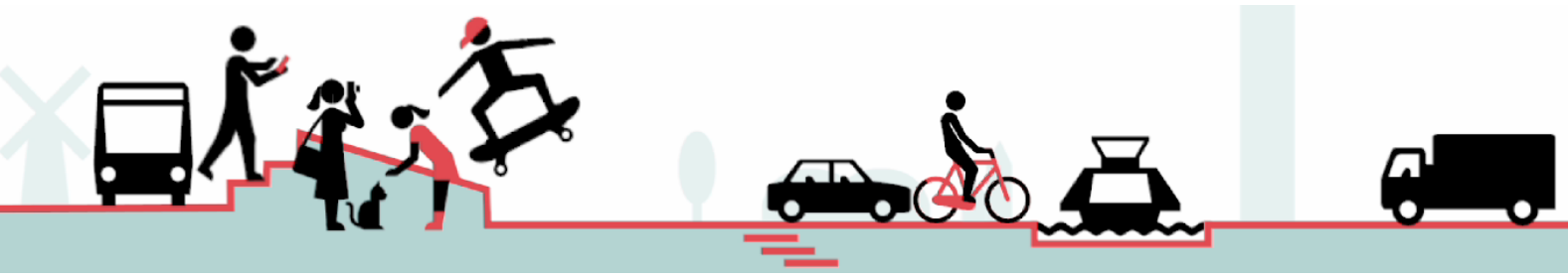
Hieruit ontstaat dan ook een tweedeling in een **Stuurgroep** van de betalende partijen en een **Innovatieboard** (het voormalige OGO). Het is de bedoeling om deze aansturing in Q1 van 2020 te implementeren en eind 2020 te evalueren. De Stuurgroep besluit over budgets in relatie tot het programma, de Innovatieboard wordt aangesproken als klankbord en inspiratie, maar heeft nadrukkelijk ook inhoudelijke inbreng en is mede bepalend voor de onderwerpen die worden geagendeerd.

### Programmteam

Dit team vormde de dagelijkse leiding van het programma, coördineerde, organiseerde en bewaakte de uitvoering.

Alle thematrekkers, inclusief die voor Kennis & Leren, en de communicatieadviseur maakten onderdeel uit van dit team, dat werd aangestuurd door de programmamanager en ondersteund door



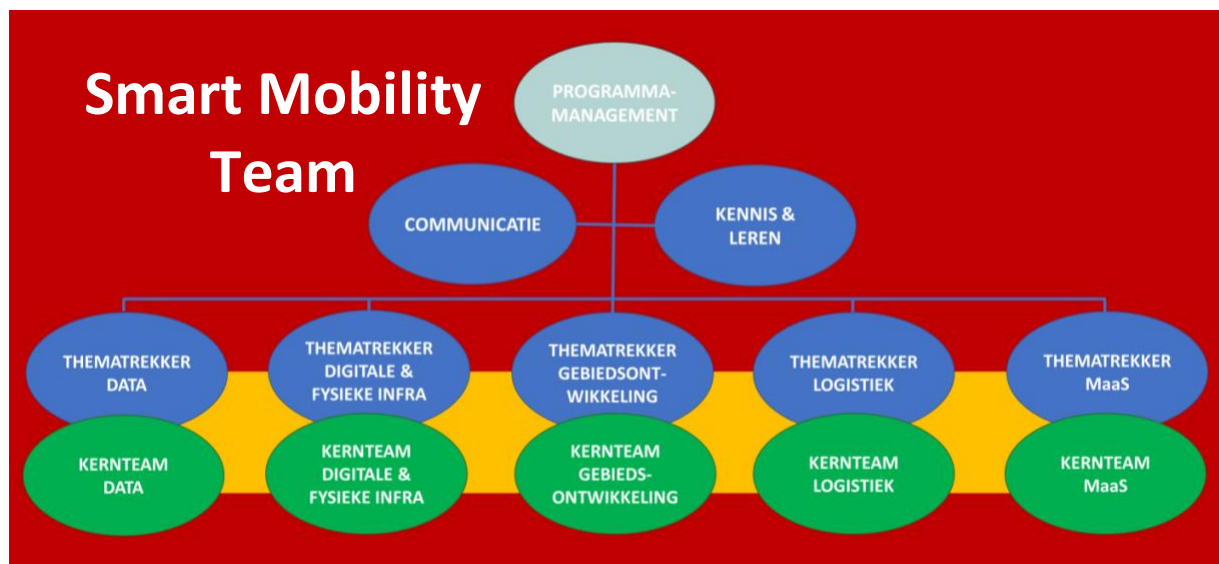


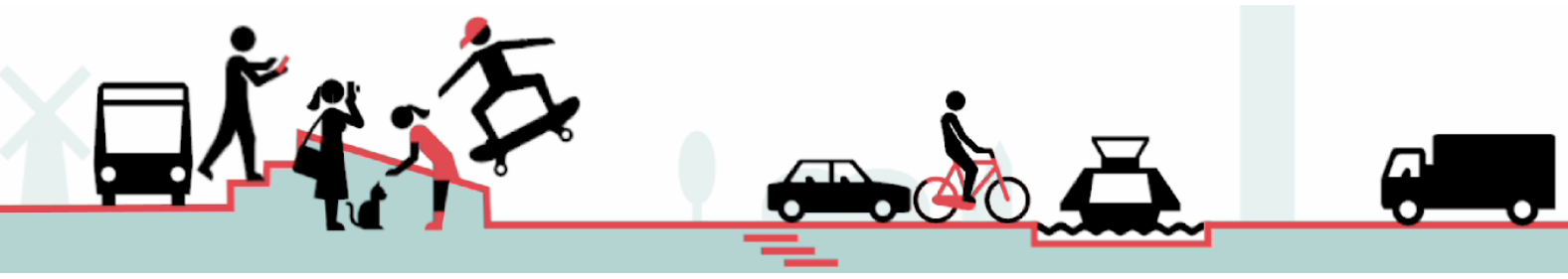
de programmasecretaris. Dit team blijft, zij het in de nieuwe werkwijze, haar werk doen als **Transitieteam** van het Platform.

### Kernteams

De kernteams voor ieder thema zijn samengesteld uit medewerkers van de partners uit de MRA. Zoals eerder vermeld is het van het allergrootste belang dat enerzijds de behoefte van die partners stevig landen op het Platform en anderzijds de kennis via een open lijn terugvloeit. Op die wijze zijn verbindingen naar de partners degelijk geborgd. Tegelijk is een zekere flexibiliteit in de bezetting bijzonder wenselijk. De bezetting kan variëren al naar gelang de behoefte, waardoor de spelers uit de MRA die met een concreet project of vraagstuk aan de slag zijn in de kernteams zitting hebben. Op deze wijze zijn verankering aan de partners en actieve inbreng vanuit de opgaven beide geborgd.

# Innovatieboard





### Communicatieoverleg

Er is, vergelijkbaar met de kernteams, een MRA communicatie werkgroep actief die is bezet door de (overheids-)partijen die in de Stuurgroep zitten. Doel van deze werkgroep is om de verschillende onderwerpen, activiteiten, bijeenkomsten en congressen op elkaar af te stemmen en te zorgen dat onze partners daar gebruik van kunnen maken en activiteiten te bundelen. Op lange termijn draagt deze samenwerking ook bij aan het verhogen van awareness en kennis van de brede scope van Smart Mobility.

7

### Ambities en doel

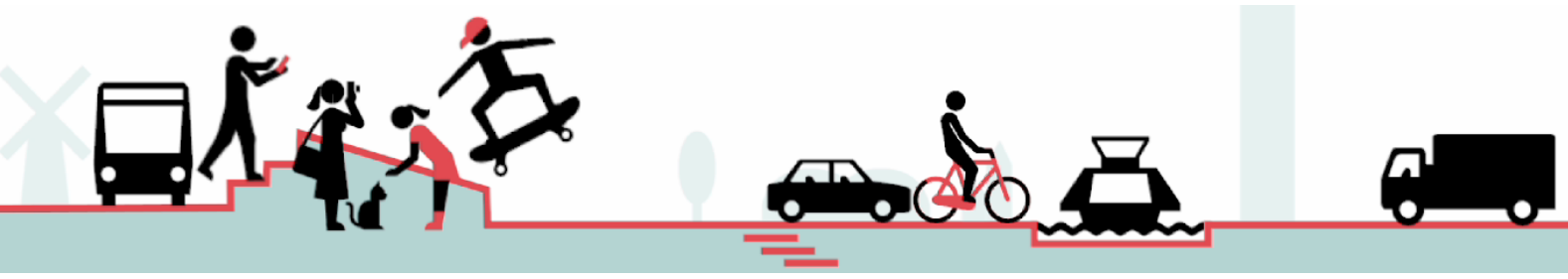
De **ambities** zoals verwoord in het oorspronkelijke programmaplan van 2017 blijven staan. We willen met Smart Mobility bijdragen aan de volgende ambities:

1. De gebruiker staat centraal
2. Smart Mobility is business as usual
3. Duurzame en schone leefomgeving
4. Goede bereikbare en aantrekkelijke steden
5. Een adequaat ontsloten stedelijk woon- en werkgebied en landelijk gebied
6. Een verkeersveilige regio
7. Stimuleren vestigingsklimaat voor innovaties mobiliteitsector

Het **doel** van het Platform is en blijft het aanjagen en helpen uitrollen van kansrijke smart mobility toepassingen in de MRA die een bijdrage leveren aan de bovenstaande ambities en beleidsdoelstellingen van de MRA. Dit doen we door kennis te vergaren en delen, organisaties en mensen aan elkaar te verbinden en zorgen dat ze elkaar kennen en door randvoorwaarden te scheppen.







## THEMA'S

### Gebiedsontwikkeling

In de aankomende decennia worden er meer dan 200.000 woningen in de regio bijgebouwd, waarvan ruim de helft binnenstedelijk. Hierdoor wordt het steeds drukker in de regio. Slimme en schone mobiliteitsoplossingen zijn in toenemende mate een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van deze woningbouwopgave. Dit thema richt zich dan ook op slimme en schone ("smart & clean") mobiliteitsoplossingen voor gebiedsontwikkeling, die op hun beurt een katalysator kunnen zijn voor een verdere uitrol van dergelijke mobiliteitsconcepten in de bestaande stad.

8

### Doelen

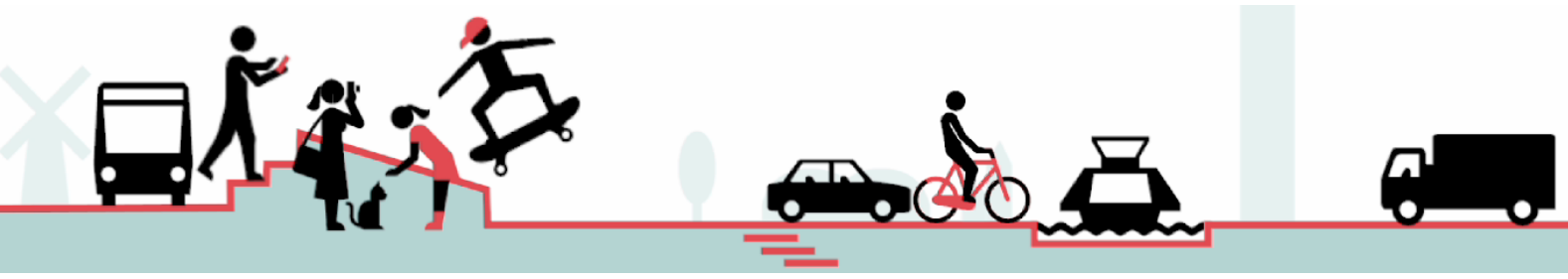
- We zijn hét loket voor projectmanagers gebiedsontwikkeling en mobiliteitsadviseurs bij gemeenten als het gaat om hulp (kennis, netwerk) bij de toepassing van smart & clean mobility in gebiedsontwikkelingsprojecten in de MRA (2020).
- Het mobiliteitsprogramma van eisen en bijpassende duurzame mobiliteitsconcepten zijn 'business as usual' voor gemeenten en ontwikkelaars bij gebiedsontwikkelingsprojecten (2022).
- Het MRA platform Smart Mobility is één van de leading partners in de kennisontwikkeling & -deling met G5 over de toepassing van smart mobility toepassingen in gebiedsontwikkelingsprojecten (2020).
- Samen met partners bieden we hét platform voor dialoog tussen overheid én markt als het gaat over de toepassing van smart & clean mobility in gebiedsontwikkelingsprojecten in de MRA (2022).

### Opgaven en specifieke vragen

- In gebiedsontwikkelingsprojecten moeten de juiste randvoorwaarden worden gecreëerd voor het succesvol realiseren van slimme en schone mobiliteitsoplossingen. Vroeg in het proces, voordat bindende ruimtelijke keuzes worden gemaakt, moet daartoe een **Mobiliteit Programma van Eisen - MPvE** worden opgesteld.
- Het realiseren van **slimme en schone mobiliteitsconcepten** vraagt nieuwe samenwerkingsvormen tussen publieke (o.a. gemeente, vervoerregio) en private partijen (o.a. ontwikkelaars, beleggers, aanbieders deelmobiliteit). Dit brengt vraagstukken met zich mee op het vlak van governance, financiering, beheer en flexibiliteit richting de toekomst.
- Voor veel gebiedsontwikkelingen zullen **mobiliteitshubs** onderdeel worden van het project. Maar wat is de ruimtelijke impact daarvan? Welke stromen komen in zo'n hub bij elkaar? Hoe wordt er door de verschillende partijen in de hub samengewerkt? Welke bijdrage kan de hub leveren aan de sociaal-maatschappelijke samenhang in de wijk? Etc., etc..
- Slimme en schone mobiliteitsconcepten hebben **impact op de omliggende wijken**. Het reguleren van het parkeren is bijvoorbeeld voorwaardelijk voor het slagen van deelmobiliteitsconcepten, maar als de omliggende wijken niet zijn gereguleerd brengt dat risico's voor bijvoorbeeld overloopparkeren met zich mee. Welke kansen levert een slim en schoon mobiliteitsconcept in een gebiedsontwikkeling omgekeerd op voor de omgeving?







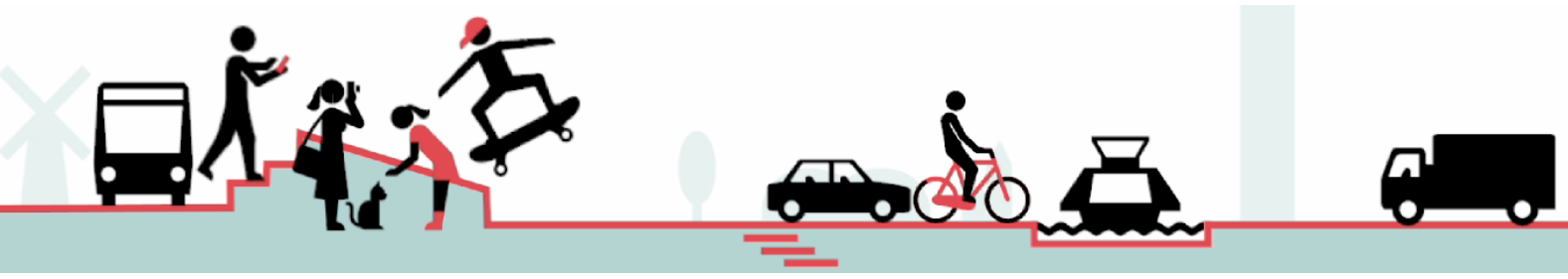
- Slimme en schone mobiliteitsconcepten kunnen een bijdrage leveren aan **inclusieve wijken**. Hoe zorgen we dat het mobiliteitsconcept voor iedereen bereikbaar is? Hoe gaan we om met specifieke mobiliteitsvragen van doelgroepen als senioren en minder validen?

### Activiteiten en producten

1. Experimenteren met de toepassing van een 'mobiliteitsprogramma van eisen' en/of een 'slim en schoon mobiliteitsconcept' in 4 concrete gebiedsontwikkelingsprojecten en de lessen hiervan breed te delen. Op dit moment zijn hiervoor de volgende gebiedsontwikkelingen in beeld.
  - Ontwikkeling Floriade wijk in Almere
  - Transformatie bedrijventerrein Legmeer in Amstelveen
  - Ontwikkelzone Haarlem Zuidoost
  - Transformatie Meneba terrein in Zaanstad
2. Actief aansluiten bij en meedenken over andere gebiedsontwikkeling in de regio waar slimme en schone mobiliteitsoplossingen worden onderzocht en/of ontwikkeld.
3. Actualiseren van de leidraad Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling (onderdeel MPvE, met specifieke aandacht voor de inpassing van MaaS en de impact op omliggende wijken) op basis van geleerde lessen in de pilots.
4. Doorontwikkelen van de leidraad Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling (voor de ontwikkeling van mobiliteitsconcepten, inclusief de rol van mobiliteitshubs daarbinnen).
5. Leveren van actieve bijdrage in oprichting en organisatie van een landelijk kennisnetwerk op Smart Mobility en Gebiedsontwikkeling waarin concrete casuïstiek wordt behandeld. Het verspreiden van de opgehaalde kennis van andere regio's binnen de MRA.
6. Organiseren van een (inspiratie)meetup voor elke subregio in de MRA. Hiervoor gaan we aansluiten bij bestaande overleggen. Doelgroep hiervoor zijn mobiliteitsadviseurs, projectmanagers en ambtelijk opdrachtgevers die aan de slag zijn / gaan met toepassing van smart & clean mobility in gebiedsontwikkelingsopgaven. In samenwerking met thema MaaS, zie paragraaf thema MaaS voor nadere toelichting.
7. Organiseren van minimaal één (netwerk-)meetup tussen gemeenten én marktpartijen als het gaat over Smart & Clean mobility oplossingen voor concrete gebiedsontwikkelingsprojecten binnen de MRA.
8. Agenderen van het thema: twee podiummomenten op nationale congressen/ symposia om kennis & ervaringen te delen.
9. Het inrichten en continu verzorgen van content voor de themapagina gebiedsontwikkeling op [smartmobilitymra.nl](http://smartmobilitymra.nl).
10. Verkenning van de aanhaking van kennisinstellingen (bijvoorbeeld onderzoeksprogramma SUMALab, AMS Institute, hogescholen of universiteiten) op dit thema.

### Kernteam

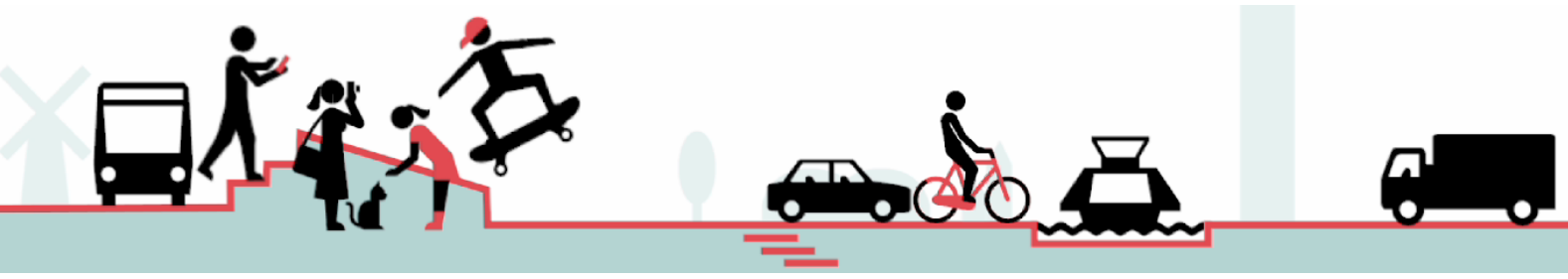
De bezetting van het kernteam is een aandachtspunt, vooral vanwege beschikbaarheid. De van oorsprong bedachte actieve bijdrage van kernteamleden speelt hierin een rol, dus de eerste opgave is om tot een goede opzet en invulling te komen.



Maarten de Vries is Mark Verbeet opgevolgd als thematrekker. Bart Schalkwijk van de VRA en Bart Groen van V&OR zullen ook in 2020 deelnemen, terwijl Debbie Dekkers (CTO) nog een vraagteken is qua beschikbaarheid c.q. interesse. De intentie is om de samenstelling van het kernteam verder te verbreden naar andere gemeenten uit de regio en de overige opdrachtgevers.

### Beoogde resultaten in 2020

Resultaat	Uitvoering
1. 4 uitgevoerde pilots MPvE en mobiliteitsconcept <ul style="list-style-type: none"> <li>• Floriade Almere</li> <li>• Legmeer Amstelveen</li> <li>• Haarlem Zuidoost</li> <li>• Meneba Zaanstad</li> </ul>	Q1-Q2 2020 Q1-Q2 2020 Q2-Q3 2020 Q2-Q3 2020
2. Actief aansluiten bij en meedenken over onderzoek en ontwikkeling van slimme en schone mobiliteitsconcepten voor gebiedsontwikkeling in de regio en verspreiden van de verworven kennis\	Continue
3. Actualiseren van de leidraad Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling (onderdeel MPvE)	Q3 2020
4. Doorontwikkelen van de leidraad Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling (mobiliteitsconcepten)	Q4 2020
5. Actieve bijdrage landelijk kennisnetwerk	Continue
6. Meetup in elke subregio van de MRA	Q1-Q2 2020
7. Minimaal één (netwerk)meetups tussen gemeenten én marktpartijen	Q3 2020
8. Minimaal twee podiummomenten op nationale congressen/symposia	Continue
9. Het leveren van content voor de themapagina gebiedsontwikkeling op <a href="http://smartmobilitymra.nl">smartmobilitymra.nl</a>	Continue
10. Verkenning aanhaking kennisinstellingen op dit thema	Q1 2020



## Logistiek

Binnen de logistiek biedt Smart Mobility met name kansen voor het optimaliseren van vervoerstromen, zoals bijvoorbeeld konvooi rijden, bundeling goederen en ontwikkeling van control towers. De voertuigen worden bijvoorbeeld uitgerust met slimme techniek en bedrijven gaan meer met elkaar samenwerken en delen daarbij data. Wij richten ons specifiek op de mainport-, bouw- en stadslogistiek.

11

## Doelen

### 1. Het vergroten van inzicht bij gemeenten en bedrijven over de toepassing en (ruimtelijke) inpassing van nieuwe logistieke concepten.

De toenemende logistieke stromen op de belangrijkste goederencorridors vragen om een efficiency-slag. Bijvoorbeeld door bundeling of multimodaliteit te stimuleren - zoals vervoer over spoor en water in plaats van over de weg - zeker voor goederen met herkomst en bestemming buiten de MRA die alleen door de regio vervoerd worden, of door te investeren in slimme ITS-oplossingen voor betere doorstroming. Vanuit deze opgave hebben we twee doelen geformuleerd:

### 2. Vergroten van het draagvlak en de kennis bij bedrijven en overheden voor verbetering van doorstroming van logistiek door het creëren van slimme goederencorridors.

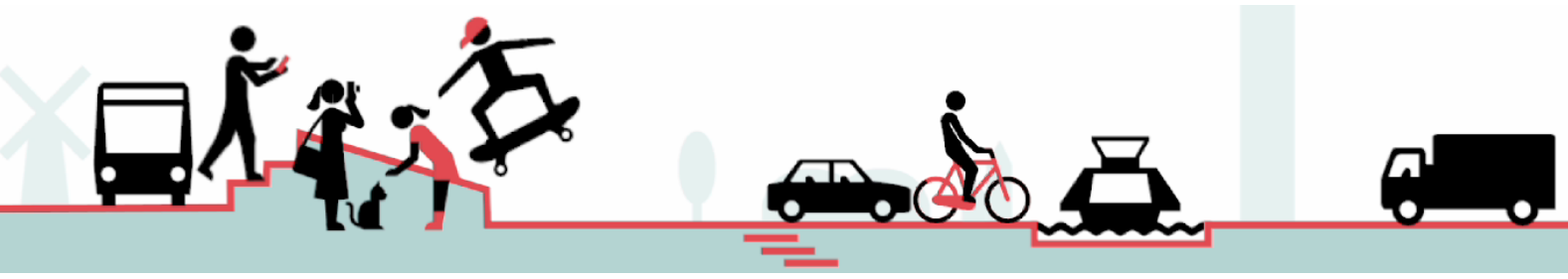
### 3. Vergroten van kennis van data delen bij bedrijven en overheden en vergroten bereid om data te delen

Om de MRA leefbaar te houden is het zaak dat geluidsoverlast wordt beperkt, de emissie-uitstoot wordt verminderd en dat de verkeersveiligheid wordt vergroot. Daarnaast heeft Nederland zich gecommitteerd aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord van Parijs. Voor de logistieke sector is de inzet op stillere, schonere, en veiligere voertuigen daarmee noodzakelijk. Daarbij kan worden gedacht aan de inzet van kleine elektrische voertuigen om goederen in binnensteden te bezorgen, maar ook aan betere organisatie van de keten om stromen efficiënter te verplaatsen door de stad zodat er minder voertuigbewegingen nodig zijn. Het doel voor deze opgave:

### 4. Vergroten van de bewustwording en actiebereidheid bij bedrijfsleven en gemeenten over nut en noodzaak van Zero Emissie Stadslogistiek (Zes).

Met een toenemende druk op de ruimte moeten passende oplossingen geboden worden voor verschillende schakels uit de logistieke ketens. Van belang is daarbij dat de relatie wordt gelegd met overige ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen in de MRA, zoals de overbrugging van de 'last mile', waarbij vanaf de rand van de stad goederen worden gebundeld om in kleinere, stillere voertuigen de stad in te rijden.





## Opgaven en specifieke vragen

In stedelijke gebieden staat de bereikbaarheid en leefbaarheid sterk onder druk. De stadslogistiek en bouwlogistiek moet slimmer (en dus efficiënter) en schoner (lieft zero emissie). Hoe organiseren we dat? Het delen van data en de ontwikkeling van nieuwe logistieke systemen kan hieraan een bijdrage leveren. Buiten de steden ontstaat een toenemende druk op het regionale- en rijkswegennet. De bereikbaarheid van de drie grote mainport hubs (Schiphol, Greenport en Port of Amsterdam), komt verder onder druk te staan. Voor de komende jaren is in de MRA ook een grote woningbouw opgave voorzien. De logistieke stromen zullen dus toenemen en er is weinig ruimte voor aanleg van nieuwe fysieke infrastructuur. Kunnen we met Smart Mobility de efficiency van het netwerk vergroten?

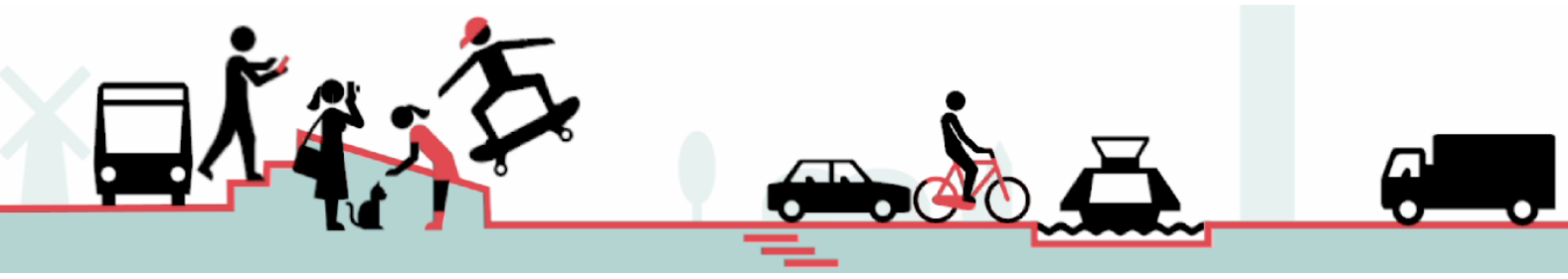
12

## Activiteiten en producten

- Aanjagen van onderzoeken naar nieuwe logistieke concepten (o.a. via de Ovale tafel Logistiek).
- In het begin van dit jaar wordt een programmaplan voor de nieuw op te richten Ovale tafel Logistiek gemaakt. De verwachting is dat eind 2020 de resultaten van de eerste onderzoeken bekend zijn.
- Advisering voor het opstellen van het uitvoeringsplan voor de Visie Logistiek MRA Ports en de visie voor regionale logistieke hubs.
- Kennisdeling van onderzochte voorstellen voor inpassing van nieuwe logistieke concepten. De kennisdeling kan al direct starten omdat er ook vanuit andere projecten al kennis wordt opgedaan voor nieuwe logistieke concepten.
- Adviseren over meer bundeling (data) en nieuwe logistieke concepten.
- De uitvoering van de Connected Transport Corridor (CTC) Amsterdam Westkant start naar verwachting medio 2020. Advisering over invulling deelprojecten is al gestart.
- Adviezen en kennis delen met andere stakeholders in de MRA, o.a. via netwerksessies.
- Organisatie van netwerksessies en opzet maken voor het programmaplan voor de gezamenlijke aanpak Green Deal Zes in de MRA.
- Wij ontwikkelen, indien nodig (afhankelijk van de uitkomsten van de verkenningen), een toolbox Green Deal ZES.

## Kernteam

De thematrekker is Ton Geuzendam. Het kernteam Logistiek is in november 2019 voor het eerst bij elkaar gekomen en heeft vooral een adviserende en verbindende rol bij de uitvoering van het jaarplan. In het kernteam zitten de Amsterdam Economic Board (Richard Hoving), de HVA (Kees-Willem Rademakers), SADC (Frans van de Beek), Vervoerregio Amsterdam (Martijn Kas), gemeente Amsterdam (Cathelijne Hermans) en provincie Noord-Holland (Harry van der Pijl). De provincie Flevoland is agendalid.



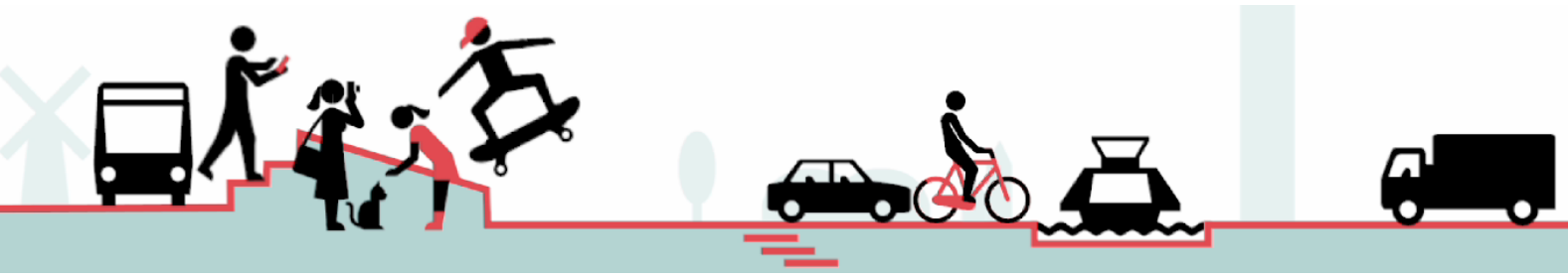
## Beoogde resultaten in 2020

1. In 2020 heeft SADC een uitvoeringsplan voor de Visie Mainport hubs vastgesteld en is de Vervoerregio gestart met een visie voor regionale logistieke hubs. De Ovale tafel Logistiek is ook gestart. De eerste resultaten en opgedane kennis zijn breed gedeeld.
2. Leidraad gebiedsontwikkeling is uitgebreid met de eisen/voorwaarden voor de invulling van logistiek en gedeeld.
3. Eind 2020 hebben partners van de CTC een start gemaakt met de uitvoering van de deelprojecten in de drie mainport hubs en opgedane kennis gedeeld.
4. Behoeftte om met andere partijen (publiek en privaat) data te delen is in kaart gebracht.
5. Verkenning naar LaaS is uitgevoerd en de opgedane kennis is gedeeld.
6. In 2020 is een MRA uitvoeringsplan Green Deal ZES vastgesteld en waarbij de afspraken over slimme logistieke oplossingen zijn gedeeld.

### Kennisagenda:

- Via de Ovale Tafel Logistiek en uit de verkenningen voor de Green Deal ZES komt kennis voor nieuwe logistieke concepten.
- Wij onderzoeken zelf de behoefte om data te delen bij bedrijven en overheden.
- Via het KpVV wordt een onderzoek opgestart om logistiek te integreren in knooppuntenbeleid.
- Wij onderzoeken of er behoefte en noodzaak is voor de ontwikkeling van een LaaS.





## Mobility as a Service (MaaS)

Met Mobility as a Service (MaaS) vervullen en beheren reizigers al hun mobiliteitsbehoeften on-demand, op basis van hun algemene voorkeuren en reis specifieke behoeften. De dienst baseert zich op de naadloze integratie van alle verschillende publieke en commerciële vervoersmodaliteiten en wordt geleverd via een digitale interface. De dienst omvat het multimodale plannen en reserveren van de reis, ondersteuning onderweg en het betalen en wijzigingen van de reis. MaaS genereert bovendien inzichten in vraag, behoeften en reisgedrag, hetgeen effectieve aanpassingen van diensten en investeringen in infrastructuur mogelijk maakt.

14

### Doelen

MaaS is in de beginfase van ontwikkeling. Er zijn veel verwachtingen te aanzien van potentiële individuele voordelen voor de reiziger zoals meer keuze mogelijkheden, meer reisgemak en een gunstigere prijs voor hun mobiliteitsbehoefte. Na succesvolle uitrol van MaaS zijn er ook collectieve voordelen zoals beter bereikbaarheid en leefbaarheid in met name stedelijke gebieden. Voor het platteland kan MaaS juist een bijdrage leveren in het voorkomen van mobiliteitsarmoede. De grote uitdaging ligt in het komen tot concrete casuïstiek waarbinnen dit wordt getoetst.

### Activiteiten en producten binnen het thema MaaS

Bij het realiseren van deze doelen staan vijf thema's centraal die tevens de basis vormen voor dit jaarplan 2020:

- De rol van de overheden in een MaaS-platform
- MaaS en ov-concessies
- MaaS en deelmobiliteit
- MaaS en gebiedsontwikkeling
- MaaS en doelgroepenvervoer

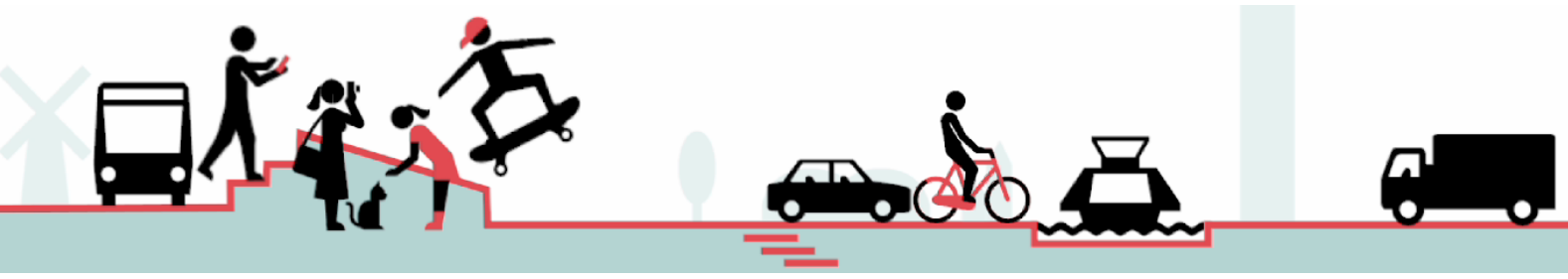
### Rol van overheden in een MaaS platform

De volgende activiteit wordt opgepakt:

1. De Vervoerregio heeft opdracht gegeven om nader uit te werken wat de belangen zijn van de overheidspartners met betrekking tot het tot stand komen van een MaaS-ecosysteem. Hoe worden publieke belangen geborgd bij de opzet van technische systemen (digitale infrastructuur)? En welke eisen gelden voor functionaliteiten die ontwikkeling van MaaS in lijn brengen met de beleidsdoelen van de Vervoerregio en haar gemeenten? Wij nemen actief deel aan dit onderzoek van de Vervoerregio door het leveren van inhoudelijke expertise, het opstellen van de vragenlijsten, het leggen van verbindingen naar specialisten en het uitvoeren van een inhoudelijke review.







## MaaS en OV concessies

2. De leidraad OV-concessies is opgeleverd vanuit CROW-DOVA-NOVB. We volgen hierbij de ontwikkelingen rondom deze leidraad en informeren MRA partners hierover. Dit is een doorlopende activiteit in 2020.

## Thema 'MaaS en deelmobiliteit'

Deelmobiliteit maakt onmiskenbaar deel uit van MaaS, of het nu deelauto's, -fiets, -scooters of -stepjes betreft. Daarom wordt de volgende activiteit opgepakt:

3. Om gemeentes te helpen bij het neerzetten van MaaS-proof deelmobiliteit wordt een MaaS ready keurmerk ontwikkeld. Hierbij wordt een minimale set eisen vastgesteld waar aanbieders van deelmobiliteit aan dienen te voldoen. Ook gaan we in op de vraag hoe deelmobiliteit kan worden gestimuleerd. De lessen geleerd van de pilot Zuidas, worden hierin meegenomen. Het MaaS ready keurmerk kan na oplevering van een eerste concept in samenwerking met de Krachtenbundeling verder worden doorontwikkeld, hetgeen wij zullen faciliteren. Eind Q2 2020 leveren we een eerste concept van het MaaS ready keurmerk op. Wij zullen vanuit het platform deze kennis vervolgens verder brengen binnen de MRA door middel van whitepaper, website en of andere communicatiemiddelen.

15

## MaaS en gebiedsontwikkeling

4. MaaS en gebiedsontwikkeling zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, en daarom worden diverse gezamenlijke acties opgepakt die nader worden toegelicht in het hoofdstuk Integraliteit en samenwerking tussen thema's.

## MaaS en Doelgroepen vervoer

5. Integratie van Doelgroepen vervoer met MaaS lijkt een aantal potentiële voordelen te kunnen opleveren ten aanzien van kosten, verrijken aanbod reiziger van vraag gestuurd vervoer en het borgen van sociale inclusiviteit en voorkomen van vervoersarmoede al dan niet in dun bevolkte gebieden.

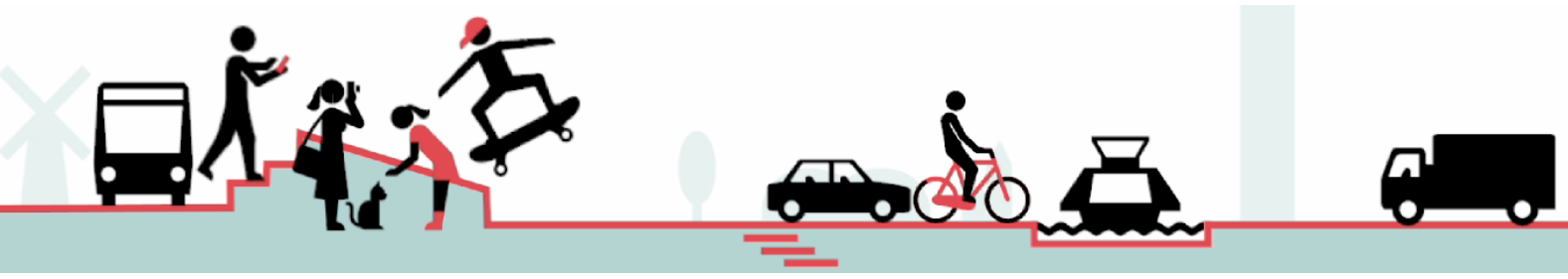
Daarnaast volgen we de belangrijkste landelijke en regionale ontwikkelingen, onder andere door het volgen van de 7 landelijke MaaS pilots, waaronder MaaS Zuidas in Amsterdam. Opgedane kennis nemen we mee in de adviezen aan onze partners en ontsluiten we zo mogelijk via de website.

## Kernteam

Het kernteam wordt gevormd door spelers uit de MRA die met een concreet project of vraagstuk aan de slag zijn. Het is geen vast team, de bezetting kan variëren al naar gelang de behoefte. Wel is tenminste altijd een contact persoon gewenst vanuit de organisaties die zitting hebben in de Stuurgroep om zo de verbinding te houden met de MRA regio.

Het kernteam ziet er als volgt uit. Chrétienne Hoek (thematrekker), Thomas Geier (Vervoerregio Amsterdam), Jan Wijkhuizen (Provincie Noord-Holland) en Robert Jan Maaskant (provincie



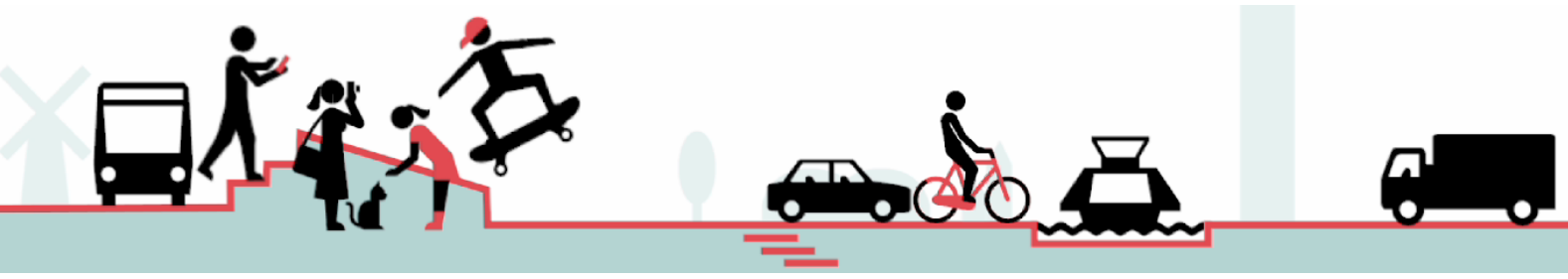


Flevoland). Er wordt een vervanger gezocht voor Menno van der Linden (gemeente Amsterdam c.q. Zuidas). Maarten de Vries (thematrekker Gebiedsontwikkeling) sluit optioneel aan bij het kernteam.

### Beoogde resultaten in 2020

Resultaat	Wanneer
1. Uitwerking MaaS platform/ eco-systeem en rol overheid	Q1 2020
2. Verkennen rol / aansluiting NOVB / MaaS in OV-concessies ten behoeve van ontwikkelen leidraad	Q1 2020
3. Volgen ontwikkeling leidraad MaaS in OV-concessies	Q2-Q4 2020
4. MaaS ready keurmerk deelmobiliteit	Q1-Q2 2020
5. Verkennen MaaS en doelgroepenvervoer	Q3-Q4 2020
6. Actualiseren Leidraad gebiedsontwikkeling / mobiliteit	Q3 2020
7. Doorontwikkelen leidraad Smart Mobility & Gebiedsontwikkeling	Q4 2020
8. Organiseren meet-ups regio MRA	Q1-Q2 2020
9. Verkennen samenwerkingsmogelijkheden thema's Smart Mobility platform	Continue
10. Active bijdrage Kennis & Leren en Communicatie	Continue





## THEMA'S

### Data

Alle partners hebben behoefte aan bredere toegang tot mobiliteitsdata en de ontwikkeling van kennis en vaardigheden met betrekking tot toepassing van mobiliteitsdata. Het biedt efficiëntievoordelen om de krachten te bundelen. Het thema Data richt zich dan ook op het organiseren van het datalandschap en het leveren van ondersteuning aan onze partners om de ambities op dit vlak waar te maken.

17

### Doelen

We willen vanuit de MRA de samenwerking versterken om de toepasbaarheid van mobiliteitsdata in de regio te verbeteren. De MRA Smart Mobility samenwerking bestaat uit krachtige partijen die gezamenlijk veel invloed uitoefenen op de bereikbaarheid van de regio. De gemeenten en provincies onder andere als wegbeheerders, de Vervoerregio onder andere in haar rol als concessieverlener, Schiphol als Mainport, Johan Cruijff ArenA als koploper op het gebied van evenementmanagement en tenslotte AMS als leverancier van kennis en toegepast onderzoek. Als deze partijen krachten kunnen bundelen en data beschikbaar stellen, profiteert de hele regio hiervan.

Dit vertalen we naar twee hoofddoelen voor het thema Data van het MRA Platform Smart Mobility:

1. Het thema Data **versterkt de basisstructuur voor mobiliteitsdata** in de regio door regionale schaalvoordelen in toegang, verwerking en toepassing van mobiliteitsdata aan te jagen.
2. Het thema Data **ondersteunt en faciliteert de partners** in de MRA bij het proces van digitalisering.

### Opgaven en specifieke vragen

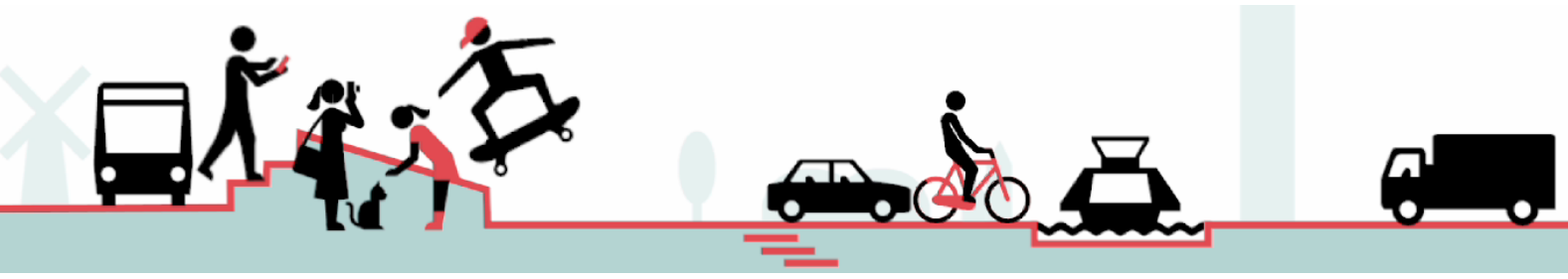
De hoeveelheid mobiliteitsdata neemt sterk toe vanuit assets, voertuigen en platforms. Toegang tot die data biedt kansen voor nieuwe diensten om onze maatschappelijke vraagstukken aan te pakken. De regionale partners in de MRA spelen een belangrijke rol in de organisatie van het datalandschap die Smart Mobility toepassingen mogelijk maken. Alle partners hebben behoefte aan ontwikkeling van kennis en vaardigheden met betrekking tot toepassing van mobiliteitsdata. Het biedt efficiëntievoordelen om de krachten te bundelen.

### Activiteiten en producten

Voor het realiseren van dit doel staat een viertal activiteiten centraal die de basis vormen voor het jaarplan 2020.

#### 1. Ondersteunen van het Datateam Digitalisering Overheden





Rijk en regio's zijn geïnteresseerd in het verbeteren van de datakwaliteit en digitalisering van de overheden. Dit richt zich op dit moment op de Data top 15, 15 onderwerpen waarvoor is afgesproken dat deze voor 90% op orde zijn in 20... Hiervoor is een plan van aanpak gemaakt en gaat een datateam aan de slag voor alle overheden binnen de provincie Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam.

Vanuit het thema Data gaan we in ieder geval de volgende ondersteuning leveren:

- Organiseren van kennissessies in de regio om nut en noodzaak rond (regionale) ontsluiting van mobiliteitsdata te bespreken.
- Het regionale Datateam ondersteunen in de advisering naar het Rijk over wat er regionaal nodig is om de DATA top 15 voor elkaar te krijgen
- Het opstellen van leidraden/ handleidingen om tot datapublicatie en borging te komen. Waarschijnlijk is er al materiaal beschikbaar hiervoor, die kunnen de framing krijgen van MRA om communicatief sterker te maken.
- Een rol spelen (ondersteunen van het regionale Datateam) in het maken van afspraken met andere regio's.

18

## 2. Opschaling Mobilab naar MRA niveau.

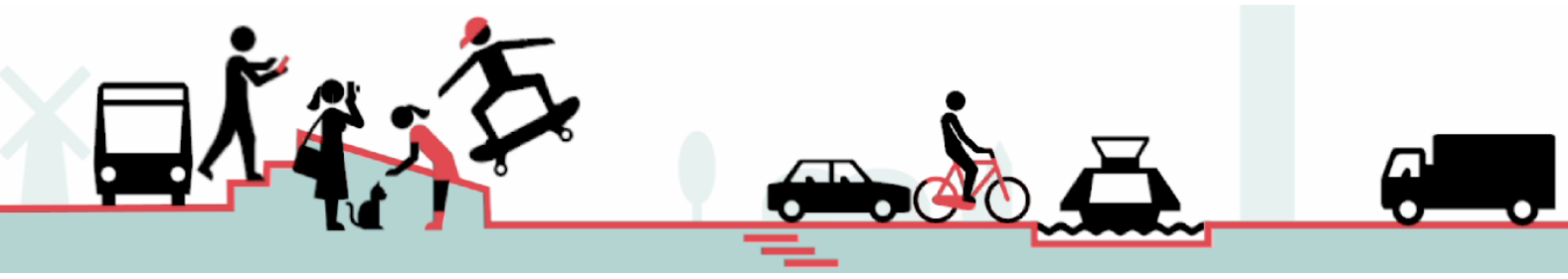
Met de Vervoerregio Amsterdam wordt momenteel verkend of het mobiliteitsdataportaal dat in ontwikkeling is in de gemeente Amsterdam regionaal kan worden opgeschaald tot een plek waar overheden mobiliteitsdata regionaal kunnen publiceren en gebruiken. Wij faciliteren het gebruik van dit portaal in de regio door:

- In kaart te brengen welke regionale databronnen ontsloten kunnen worden
- Leidraden te maken met standaard requirements (vereisten) voor het ontsluiten van die data
- Met user-stories de verschillende behoeften van de diverse gebruikers van het portaal in beeld te brengen.
- Ontwikkelen leidraad voor data-uitvraag bij mobiliteitsaanbieders, bijvoorbeeld met standaard teksten om op te nemen in de uitgifte van vergunningen voor deelsystemen en in concessies van openbaar vervoer.
- Een dynamisch overzicht van de beschikbare databronnen in de regio en welke instrumenten beschikbaar zijn om deze bronnen toe te voegen en van deze bronnen gebruik te maken (gepubliceerd op [www.smartmobilitymra.nl](http://www.smartmobilitymra.nl)).

## 3. Onderzoeken hoe nieuwe mobiliteitsbronnen gebruikt en toegepast kunnen worden

De groei van de hoeveelheid mobiliteitsdatabronnen en toepassingen is nog lang niet ten einde. Het biedt efficiëntiewinst om gezamenlijk met onze partners te verkennen wat kansen en vraagstukken zijn in het gebruik van nieuwe bronnen en toepassingen en het inspelen hierop. In 2020 organiseren we een aantal bijeenkomsten waarin mogelijke toepassingen van nieuwe databronnen worden





verkend, zoals fietsdata of veiligheid-gerelateerde data uit connected vehicles. De uitkomsten van de sessies worden gepubliceerd op [smartmobilitymra.nl](http://smartmobilitymra.nl).

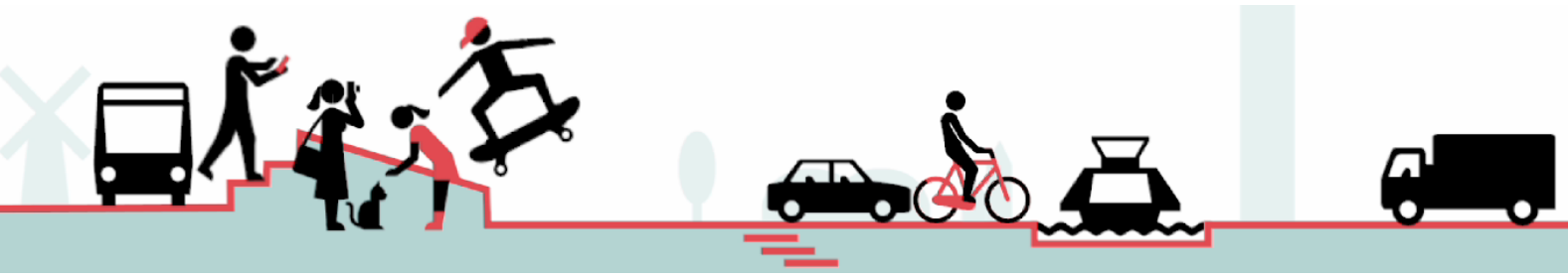
#### 4. Verbinden van organisaties in het gezamenlijk optrekken en meedoen in de Krachtenbundeling.

In gesprekken met andere overheden en met marktpartijen telt een stem van de MRA zwaarder dan die van de individuele organisaties. Zo trekken we als MRA op in de krachtenbundeling “digitale bescherming van de reiziger”. Het platform helpt dit te coördineren. Daarnaast willen we regionaal optrekken bij inwinning van data van externe partijen (zoals de NS of telecomproviders) en deze data regionaal ontsluiten via het platform.

#### Kernteam

Ruben Polderman treedt vanwege beschikbaarheid terug als thematrekker, maar blijft deel uitmaken van het kernteam. Het kernteam bestaat verder uit provincie Flevoland (Job Steneker), provincie Noord-Holland (Gerton Pieters), Vervoerregio Amsterdam (Mark Könst), gemeente Amsterdam (Vincent Lau) en de gemeente Haarlemmermeer (nog in te vullen).

Resultaat	Wanneer
1. Kennissessies nut en noodzaak data top 15	Q1 2020
2. Een modelovereenkomst die wegbeheerders in inkoopdocumenten voor assets kunnen opnemen.	Q1 2020
3. Leidraden voor data-uitvraag bij mobiliteitsaanbieders, zoals het leveren van input voor de leidraad OV-concessies.	Q2 2020
4. Requirements, user stories en formats voor ontsluiting databronnen in regionaal dataportaal	Q2 2020
5. Overzicht en gezamenlijke monitoring regionale ontsluiting mobiliteits-databronnen, gepubliceerd op <a href="http://smartmobilitymra.nl">smartmobilitymra.nl</a> .	Q2-Q4 2020
6. Regionale communicatiecampagne van start	Q2 2020
7. Vervolg plan van aanpak regionale data-ontsluiting	Q3 2020
8. Workshops verkenningen nieuwe databronnen en toepassingen	Q1 & Q3 2020
9. Verbinden van de datavraag vanuit andere thema's.	Q1-4 2020



## Digitale & Fysieke Infrastructuur

Het thema fysieke en digitale infrastructuur omvat alle infrastructuur die nodig is, zowel voor personen als voertuigen. Smart Mobility-concepten hangen in grote mate samen met de infrastructuur. In het verlengde hiervan richt het thema Fysieke en Digitale Infrastructuur zich op toekomstgericht asset management van het netwerk.

### Doelen

- Assetmanagers en verkeersmanagers helpen in het verkrijgen van inzicht en kennis waardoor zij gefundeerde keuzes kunnen maken op het gebied van toekomstige investeringen in de benodigde assets.
- Stimuleren en volgen van innovatieve pilots en de geleerde lessen delen.

20

### Opgaven en specifieke vragen

Assetmanagers hebben behoefte aan inzicht op de ontwikkelingen die spelen op het gebied van fysieke en digitale infrastructuur. “Welke consequenties heeft de mobiliteitsinnovatie/transitie op het gebruik, de aanschaf en het beheer van digitale en fysieke infrastructuur?”

### Activiteiten en producten

#### Kennis delen

Vanuit het thema worden minimaal twee presentaties gegeven of kennismiddagen georganiseerd over relevante onderwerpen. In beginsel werken we vraaggericht, dat wil zeggen dat we onze partners voorzien van die kennis die op enig moment relevant is voor hen. Tegelijk geldt dat de mogelijkheden die Smart Mobility te bieden heeft en de uitdagingen die het met zich meeneemt relatief onbekend zijn bij die partners. Dat betekent dat wij ook “zendingswerk” te doen hebben en dus ongevraagd kennis delen om Smart Mobility business as usual te doen worden.

We gaan in ieder geval aan de slag met:

- De vragen die, onder meer op de Vakbeurs Mobiliteit, zijn verzameld over de Toekomstradar worden opgevolgd in Q1 2020 en de contacten die zijn gelegd worden onderhouden.
- We gaan het up to date houden van de Toekomstradar in Q2 organiseren, maar ook het uitbreiden ervan met relevante assets.

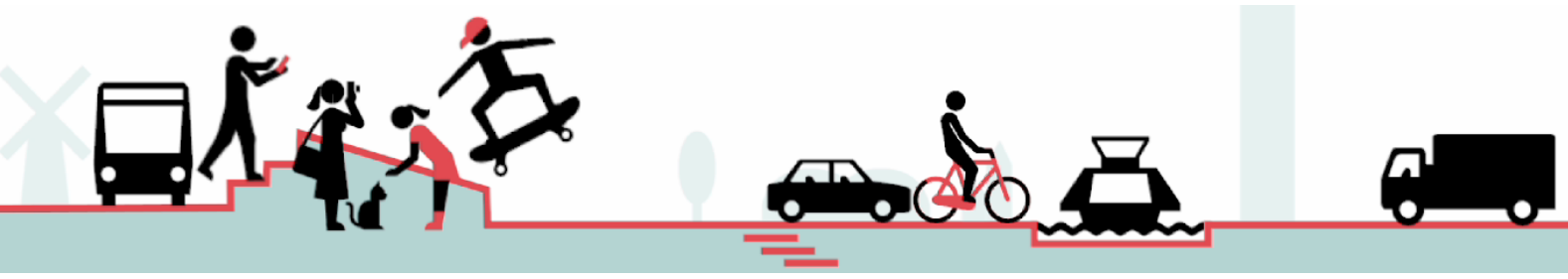
#### Kennis ontwikkelen

We zullen op aan aantal onderwerpen de kennis gaan verdiepen. Ook hiervoor geldt dat we de onderwerpen waarop we gaan verdiepen gaan ophalen bij onze partners. Vanuit het platform hebben we nu 3 onderwerpen in de planning staan.

- Autonome rijdende shuttles – een verkenning van de kansen binnen de MRA, alsmede welke praktijkervaringen er zijn en wat dit betekent. Dit leidt tot een advies aan de betrokken







wegbeheerders provincie Noord-Holland, Flevoland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam

- Volgen en adviseren van de shuttle pilot op het Marine terrein.
- Samen met wegbeheerders door ontwikkelen van de Toekomstradar Assetmanagement
- Voertuigtechnologie - We volgen de ontwikkelingen op dit gebied, waarbij het bepalen van de consequenties voor de digitale en fysieke infrastructuur ons eerste focus is.

### Samenwerking andere gremia

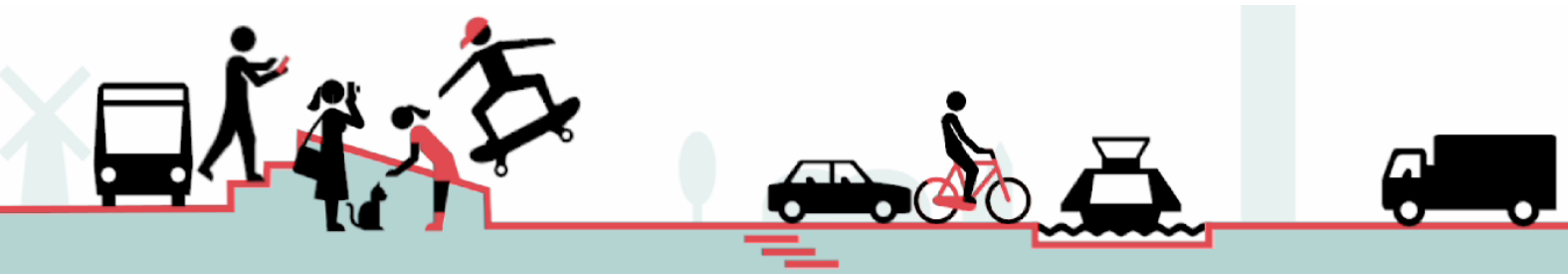
Op landelijk niveau heeft het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) een actieagenda Smart Mobility ontwikkeld. We participeren daarin en zorgen dat de kennis die hier ontwikkeld wordt, beschikbaar komt voor onze MRA partners, onder andere via de website [www.smartmobilitymra.nl](http://www.smartmobilitymra.nl). Naast onze eigen producten werken we samen met andere (landelijke) gremia om producten te ontwikkelen. Er zijn verschillende gremia/samenwerkingsverbanden met dit onderwerp en gelijksoortige vraagstukken bezig. Samenwerking vindt onder andere plaats met het landelijke traject Krachtenbundeling en met de actieagenda Smart Mobility van het Bij het LVMB is een kernteam actief met als doel de ontwikkeling van concrete producten die bijdragen aan onze doelstellingen.

### Kernteam

Lotte Bekenkamp (V&OR) en Jan-Willem Plomp (N-H), treden vanwege beschikbaarheid terug als thematrekkers, maar blijven deel uitmaken van het kernteam. Martin Visser is hun opvolger en dus de nieuwe thematrekker. De bezetting van het kernteam zal in Q1 worden uitgebreid, opdat de verbinding met andere partners is geborgd. Daarnaast zal thematisch voor versterking worden gezorgd als onderwerpen of projecten hier aanleiding toe geven.

Resultaat	Uitvoering
1. Uitbreiding Toekomstradar met andere assets, beheer Toekomstradar (inclusief updaten) geregeld en Toekomstradar bij partners onder de aandacht gebracht	Q1 – Q4
2. Handboek van Pilot naar Opschaling vastgesteld en de uitrol van pilots aangejaagd	Q1 – Q4
3. Minimaal twee kennisbijeenkomsten	Q2 en Q4
4. Contouren van Leidraad Mobiliteitsmanagement bij Groot Onderhoud	Q4
5. Actief Themateam Digitale & Fysieke Infrastructuur	Q2

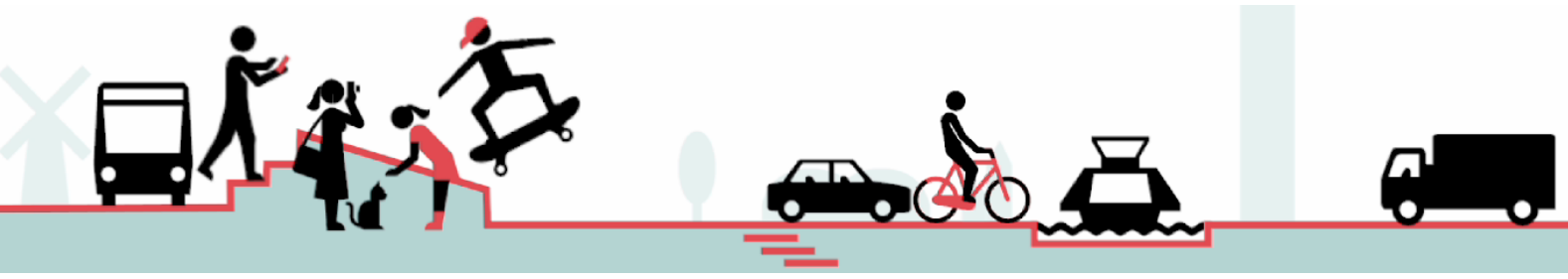




## Integraliteit en samenwerking tussen de thema's

Natuurlijk werken de thema's integraal met elkaar samen. In het onderstaande plaatje zijn de verbanden en crossovers aangegeven.

	Data	Digitale & Fysieke Infrastructuur	Gebieds-ontwikkeling	Logistiek	MaaS
Data		Verbinden aan regionale data-ontsluiting, Ontwikkelen modelovereenkomst inkoop assets		Verbinden regionale data-ontsluiting	Verbinden aan regionale data-ontsluiting, Ontwikkelen standaardtekst concessies en vergunningen
Digitale & Fysieke Infrastructuur	Gebruik data uit slimme assets, uitwerken van benodigde set van kwaliteitseisen data, eigenaarschap data		Koppeling MPvE Mobiliteit aan PvE Openbare Ruimte	Consequenties openbare ruimte logistieke vernieuwing	Eisen openbare ruimte deelmobiliteit
Gebieds-ontwikkeling	Slimme parkeer-garages, real-time informatie over beschikbaarheid deel-mobiliteit en parkeerplekken en benodigde ICT-netwerken	Verkeersmanagement in en inrichting van openbare ruimte in het gebied		Pakketbezorging afvalverwerking, slimme laad- en losplekken en bouwlogistiek	Inzet van deelmobiliteit, mobiliteits-hubs en aansluiting op OV
Logistiek	Behoefte data delen in beeld		Logistiek in Leidraad Gebieds-ontwikkeling		Relatie MaaS en Logistiek via de werkgever als centrale spil, LaaS wenselijk?
MaaS	Onderzoek wat Mobilab voor MaaS kan betekenen	Verkenning consequenties MaaS op fysieke leefomgeving (waaronder deelmobiliteit)	Actualisatie c.q. doorontwikkeling van de Leidraad, Meet-ups en workshops met gemeenten	Relatie MaaS en Logistiek via werkgever	



## KENNIS & LEREN

Ontwikkelen en implementeren werkwijze kennis en leren om zo als platform Smart Mobility MRA de mobiliteitstransitie in de MRA te ondersteunen en versnellen.

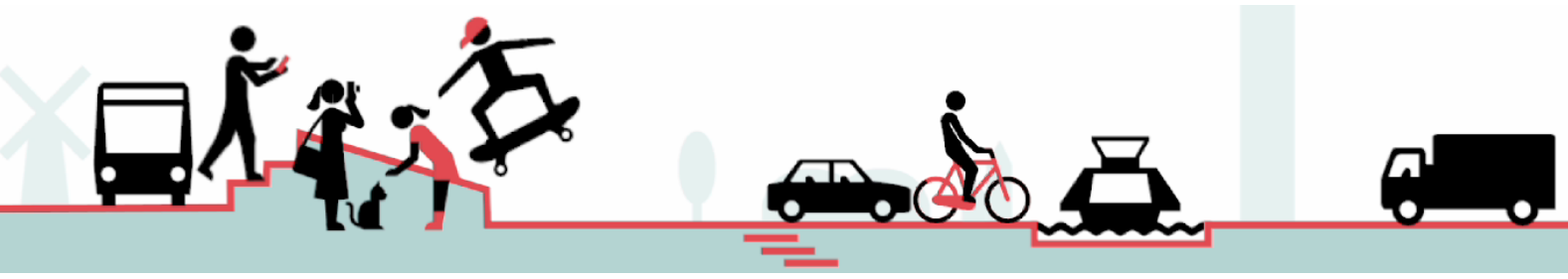
### Opgaven en specifieke vragen

In de paragraaf Mobiliteitstransitie is toegelicht dat we in onze aanpak uitgaan van de transitietheorie. Deze theorie biedt handvatten voor het ontwikkelen van innovatiestrategieën voor de diverse Smart Mobility thema's. Kennis & Leren biedt ondersteuning in het toepassen van deze strategie om zo structureel te kunnen bepalen welk type kennis op welk moment nodig is. In nauwe samenwerking met Communicatie wordt de ontwikkelde kennis verspreid onder de MRA-partners via de beschikbare communicatiemiddelen.

### Activiteiten en producten

Op basis van de transitietheorie willen we kennis en leren meer strategisch insteken. We benutten deze theorie voor het ontwikkelen van de werkwijze, omdat de verschillende stadia in de mobiliteitsinnovatie vragen om specifieke kennis en leervragen. Daarnaast vraagt het aanjagen van de toepassing van Smart Mobility om hulp bij opschaling van gewenste innovaties, om zo bij te dragen aan doorbraken in de mobiliteitstransitie. Omgekeerd moeten oude werkwijzen en structuren worden afgebroken om ruimte te bieden aan het nieuwe systeem. Beide lijnen vragen om een lerende en reflexieve houding. In onderstaande tabel zijn voorbeelden gegeven van specifieke kennis en leervragen in de verschillende stadia.

Opkomend systeem (innovaties)	Gevestigd systeem
<b>Experimenteren &amp; versnellen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In hoeverre maken huidige innovaties de weg vrij voor het gewenste toekomstige mobiliteitssysteem?</li> <li>- Wat staat opschaling van huidige innovaties en experimenten in de weg?</li> <li>- Welke impulsen kunnen er worden gegeven om innovatie, adoptie en opschaling te faciliteren?</li> </ul>	<b>Optimaliseren &amp; destabiliseren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- In hoeverre dragen huidige structuren, werkwijzen en cultuur bij aan transformatie of slechts optimalisatie van het regime?</li> <li>- Welke incidenten en externe druk voeren de urgentie tot verandering op?</li> <li>- Hoe kan deze druk gebruikt worden om de transitie te versnellen?</li> </ul>
<b>Emergentie &amp; institutionaliseren</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Welke kenmerken passen binnen het opkomende mobiliteitssysteem?</li> <li>- Hoe kan dit nieuwe systeem ingebed worden in structuren: financiering, wetregelgeving, etc.?</li> </ul>	<b>Chaos &amp; afbreken</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Welke structuren en werkwijzen afgebroken worden om ruimte te maken voor innovatie?</li> <li>- Hoe gaan we om met 'verliezers' van de transitie?</li> </ul>



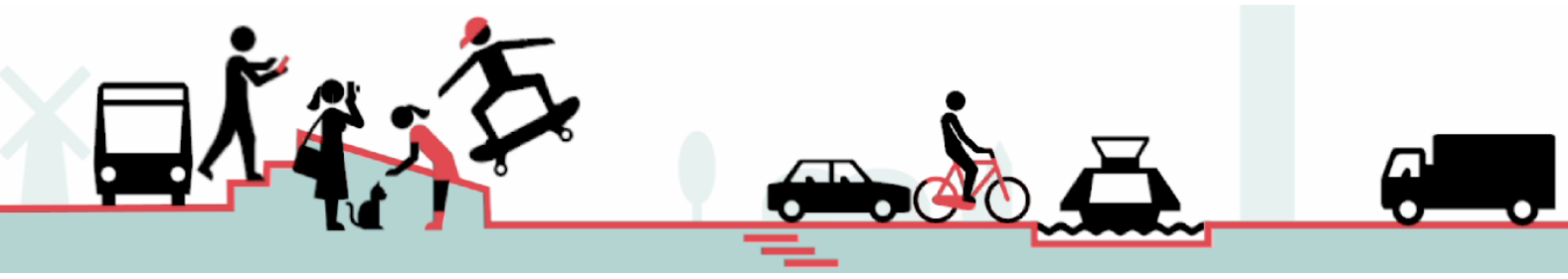
Deze vragen vormen een interessante, bij de opgaven en doelen passende basis voor het ontwikkelen en uitdragen van kennis om zo de mobiliteitstransitie in de MRA te kunnen versnellen.

### Activiteiten en producten

Het komende jaar worden vanuit Kennis & Leren de volgende activiteiten voorzien:

- Ontwikkelen van een dynamische Kennis- en Leeragenda waarin vragen en antwoorden van het Platform gebundeld worden. Dit faciliteert continue kennisontwikkeling en vormt tevens een basis voor communicatie uitingen.
- Ondersteunen van thematrekkers en kernteamleden in het adapteren van de beoogde manier van werken en denken en de vertaling daarvan in hun activiteiten door middel van trainingsbijeenkomsten en reflectiegesprekken.
- Begeleiden overkoepelend leerproces door middel van thema-overstijgende zaken zoals: juridische of organisatorische barrières, meer aandacht te schenken aan afbraakdynamiek en gedeelde vergezichten van de transitie. In deze leersessies zullen we aandacht besteden aan het ontwikkelen van een reflexieve, lerende houding, die noodzakelijk is voor het bijsturen in transitie.
- Ontwikkelen van een vorm van monitoring en evaluatie om op het niveau van de MRA overzicht te creëren in de ontwikkeling en toepassing van smart mobility oplossingen en de effectiviteit en effecten hiervan. Publiceren en uitdragen op [smartmobilitymra.nl](http://smartmobilitymra.nl).
- Benutten van kennisinstellingen bij het beantwoorden over specifieke vragen rondom bijvoorbeeld opschaling van innovatieve concepten.
- Bijdragen aan kennisontwikkeling binnen de MRA door het bijdragen aan grote onderzoeksprojecten als SUMMAlab.
- Uitdragen van opgedane kennis en leren binnen het netwerk.
- Meedoen in het Scale up in residence programma, Toeristenstromen en zondig updaten van de ontwikkelde werkwijze op basis van de ervaringen in de eerste scale up in Residence.
- Aansluiten bij de kennisontwikkeling en de Human Capital Agenda van de Krachtenbundeling.





## COMMUNICATIE

Voor alle thema's geldt dat communicatie de levensader is voor zowel het binnenhalen van kennis als het delen van die kennis. Communicatie staat dan ook zeker niet op zichzelf, dit is een onderdeel van alle thema's op ons Platform.

De bijeengebrachte kennis over de in gang gezette transitie van kansrijke, duurzame en innovatieve mobiliteit komt in 2020 steeds meer aan bod in goed vindbare communicatiemiddelen. Een van die middelen; de website [www.smartmobilitymra.nl](http://www.smartmobilitymra.nl) en haar LinkedIn-pagina, gaan in de loop van 2020 verder ontwikkeld worden tot een belangrijke bron van informatie bij het Platform.

25

Een van de doelen van het Smart Mobility Platform is het uitdragen van de ontwikkelde kennis richting alle regionale publieke en private partners. Hierin vormt communicatie een belangrijke schakel. Kennis die wordt ontwikkeld binnen de thema's, door onze partners en overkoepelende gremia rondom de mobiliteitstransitie, worden met en binnen de betrokken organisaties gedeeld en vanuit communicatie middels verschillende kanalen gepubliceerd, zoals bijvoorbeeld via kennissessies, publicaties op onze website, presentaties op symposia en (landelijke) bijeenkomsten.

### Doelen Communicatie Smart Mobility Programma

- Het op de kaart zetten van het Platform Smart Mobility in de rol van kennispartner én facilitator voor het ondersteunen van initiatieven.
- Verhogen awareness bij onze partners op impact en mogelijkheden van Smart Mobility
- Waar nodig basis kennisniveau verhogen van Smart Mobility bij haar doelgroepen
- Netwerk bouwen
- Middelen creëren voor het delen van kennis en netwerk

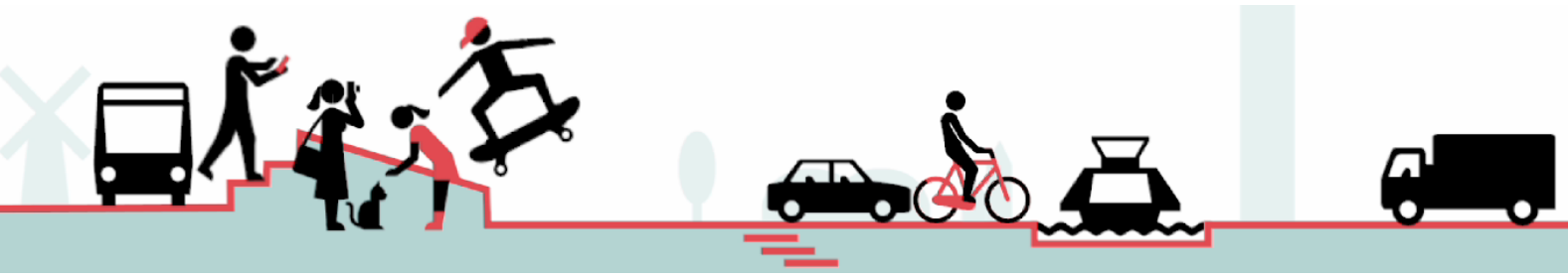
### Online doelen

Het waarom, wat en hoe van Smart Mobility, en daaruit voortvloeiende ervaringen en adviezen over lopende en toekomstige Smart Mobility projecten, worden op de website onder meer door de thematrekkers gedeeld. Ook de professionals van overheden en ondernemers komen aan het woord. De LinkedIn pagina van het platform en de website zijn als communicatiemiddelen aan elkaar verbonden en worden in 2020 verder ontwikkeld. Het doel is om eind 2021 circa 1000 unieke bezoekers per maand te hebben en evenveel volgers op LinkedIn. En het Platform heeft over 2 jaar een geholpen naamsbekendheid bij 30% van haar doelgroepen.

### Activiteiten en producten

- Herijken van de communicatiestrategie: gezien de verandering van programma naar platform en de nieuwe aanpak en werkwijze wordt in de loop van 2020 de huidige communicatiestrategie waar nodig aangepast
- Door ontwikkelen website en de LinkedIn pagina
- Er komt een evenementenkalender met op welke podia we waar en wanneer zichtbaar zijn en met welk onderwerp

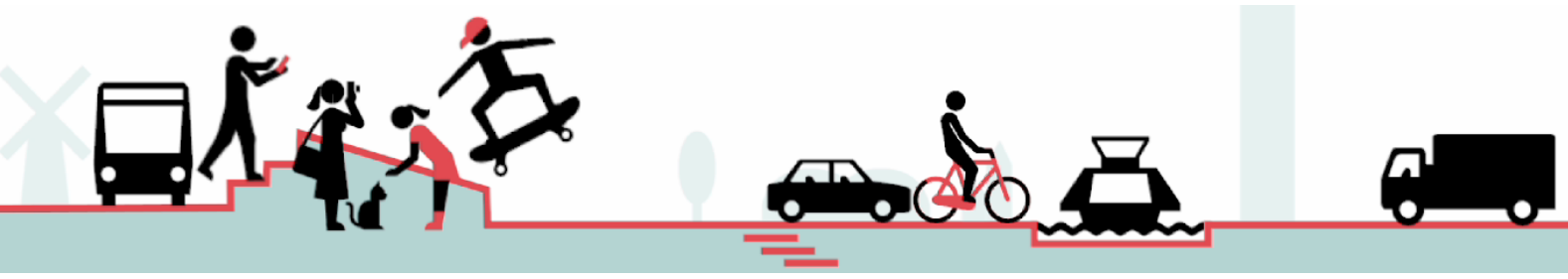




- Contentcreatie en publicaties in diverse gremia
- Het geven van handvatten en toerusting aan de thema trekkers om het Smart Mobility-verhaal te kunnen vertellen
- Communicatie-advies bij het organisatie van meet-ups en kennissessies
- Communicatie advies bij de (door) ontwikkeling van eigen producten als de Leidraad Gebiedsontwikkeling en de Toekomstradar
- Versterken netwerk met (communicatie)professionals binnen en buiten de Vervoerregio Amsterdam en MRA, middels periodiek overleg
- Mede - organisatie twee jaarlijks symposium Smart Mobility voor de MRA
- Pers- en woordvoering

• Herijkte communicatiestrategie 2020 - 2022	Q3
• Door ontwikkelen website <a href="http://www.smartmobilitymra.nl">www.smartmobilitymra.nl</a> en LinkedInpagina	Q1- Q4
• Zichtbaar zijn op relevante podia bij symposia en evenementen	Q1 -Q4
• Contentcreatie en publicaties in diverse gremia	Q1- Q4
• Het geven van handvatten en toerusting om het Smart Mobility-verhaal te kunnen vertellen	Q1- Q4
• Communicatie-advies bij het organisatie van meet-ups en kennissessies	Q1 – Q4
• Advisering bij doorontwikkeling Toekomstradar	Q1
• Versterken netwerk met (communicatie)professionals binnen en buiten de Vervoerregio Amsterdam en MRA, middels periodiek overleg	Q1 – Q4
• Organiseren twee jaarlijks symposium Smart Mobility voor de MRA	Q3
• Pers- en woordvoering	Q1 – Q4





## SAMENWERKING

### Regionale partners

Vanuit het platform hebben we contact gemaakt met diverse relevante gremia. In de paragraaf organisatie is toegelicht welke gremia we onderscheiden in de samenwerking op het platform. Behalve deze gremia is er voor onze bredere samenwerking in de regio nog een aantal gremia voor ons van belang.

#### MRA Programmanagers Smart Mobility overleg

Binnen de MRA hebben een aantal partners een eigen Smart Mobility programma voor de uitvoering van diverse projecten en onderzoeken. Dit geldt voor de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeente Amsterdam. Daarnaast heeft de Vervoerregio een Investeringsagenda Smart Mobility ontwikkeld en is er vanuit Slim en Duurzaam de mogelijkheid om Smart Mobility projecten te financieren. Om gezamenlijk overzicht te houden op de initiatieven en verbindingen te leggen, is in 2019 met een afstemmingsoverleg gestart dat het komende jaar zal worden voortgezet.

#### Amsterdam Economic Board (AEB)

De AEB is opgericht om de samenwerking tussen bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheden te verbeteren met als doel het verder versterken van de welvaart en het welzijn in de MRA. De Board heeft een groot netwerk bij de bedrijven in de MRA en is onderdeel van het OGO van het Smart Mobility Platform. In het OGO vertegenwoordigen zij onder andere het bedrijfsleven in de MRA.

#### Amsterdam Smart City (ASC)

ASC is het innovatie platform voor startups, bedrijven, bewoners en kennisinstellingen in de stad en steeds meer ook voor de MRA. ASC bestaat uit bedrijven, kennisinstellingen en vanaf 2018 ook uit overheden. Het doel op het gebied van mobiliteit is het versterken van de programma's die er al zijn door met bewoners/bottom-up projecten te gaan doen, hiervan de impact te meten en waar mogelijk op te schalen. Het MRA Platform participeert in ASC.

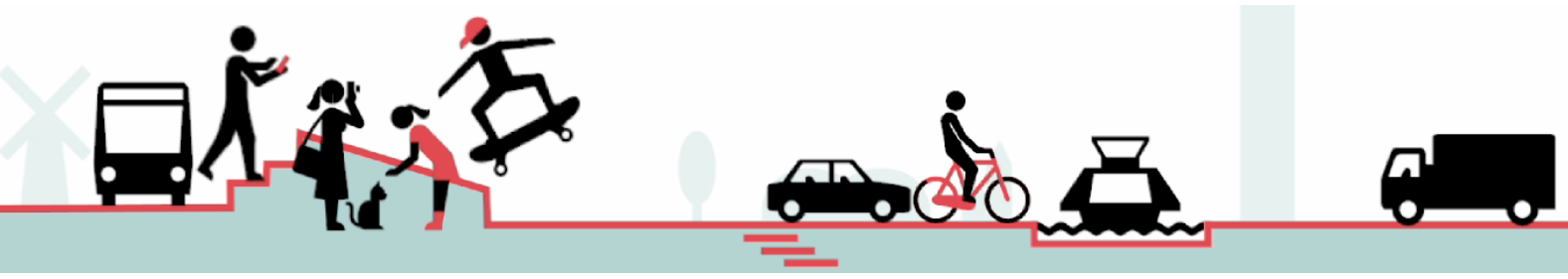
#### Ovale tafel

Aan de ovale tafel ontmoeten Amsterdamse kennisinstellingen en overheden elkaar op het onderwerp mobiliteit. Hier worden resultaten van onderzoeken met elkaar gedeeld en kennisvragen van overheden besproken. Tevens worden samenwerkingsafspraken gemaakt. Het MRA Platform houdt zicht op de onderwerpen en brengt waar nodig onderwerpen via diverse partners in.

#### Amsterdam Logistics Board (ALB) met de tafel Ruimte en Infrastructuur

In de ALB werken bedrijven, kennisinstellingen en overheden met elkaar aan gemeenschappelijke speerpunten voor een bloeiende, innovatieve logistiek in de MRA. Onderdeel van de ALB is het Programmteam Amsterdam Logistics die uitvoering geeft aan de samenwerking. Komend jaar wordt gewerkt aan een programma en activiteiten ter bevordering van de mainports. Het MRA Platform participeert in deze uitwerking.





## Nationale verbanden

### Krachtenbundeling

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met provinciale bestuurders, de 5 grote steden en de metropool- en vervoerregio's een initiatief ondertekend om de krachten rondom Smart Mobility te bundelen. Op dit moment wordt er vanuit een 20-tal (sub-)bundels gewerkt en wordt vanuit de verschillende landsdelen input geleverd op die (sub-)bundels. Het MRA Smart Mobility Platform participeert hierin namens de MRA in, levert daartoe zelfs de coördinator en draagt bij aan de uitwerking en concretisering.

28

### Samenwerkingsagenda Smart Mobility Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB)

Het LVMB is een landelijk samenwerkingsverband van wegbeheerders op het gebied van verkeersmanagement. Het LVMB heeft vorig jaar een samenwerkingsagenda Smart Mobility ontwikkeld. Vanuit het MRA Platform houden we verbinding en overzicht op de activiteiten. We participeren niet direct.





## FINANCIËN

Producten / middelen	Budget
<b>Bijeenkomsten en events</b>	<b>€ 55.000</b>
Eigen symposium	€ 40.000
Nieuwjaarsborrel	€ 5.000
Sessie en bijdrage symposia	€ 10.000
<b>Onderzoeksgeld</b>	<b>€ 60.000</b>
Summa Lab	€ 30.000
Diverse onderzoeken	€ 30.000
<b>Aanjaaggeld</b>	<b>€ 140.000</b>
Doorontwikkelen en beheer toekomstradar	€ 20.000
Divers aanjaaggeld	€ 120.000
<b>Communicatietools</b>	<b>€ 40.000</b>
Beheer Website	€ 30.000
Diverse middelen	€ 10.000
<b>Reizen</b>	<b>€ 10.000</b>
Studiereis	€ 10.000
<b>Kennis en Leren tools</b>	
<b>Programmateam</b>	<b>€ 435.000</b>
Thematrekkers	€ 375.000
Kennis en Leren	€ 60.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 740.000</b>