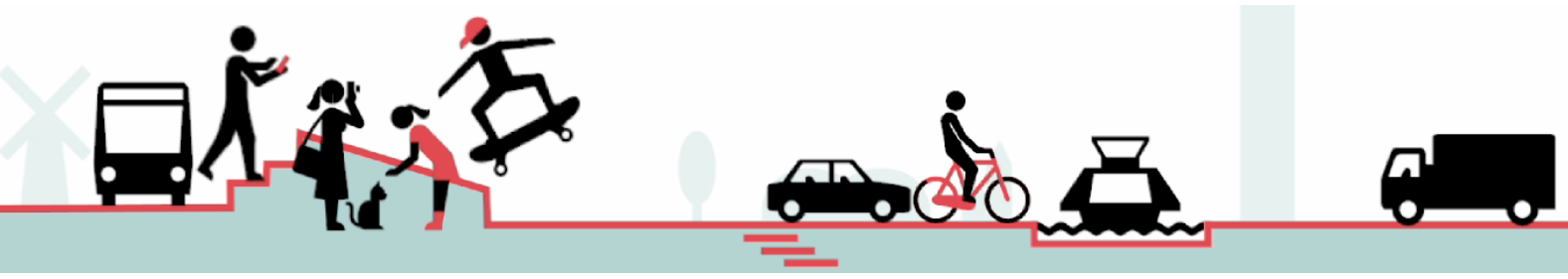


## Jaarverslag 2018

# MRA Programma Smart Mobility 2018-2022





## Inleiding jaarverslag 2018

De Metropoolregio Amsterdam is een belangrijke economische motor binnen Nederland. De komende twintig tot dertig jaar blijven we groeien; de komende jaren wordt er flink bijgebouwd, neemt het toerisme en ook de bedrijvigheid toe. Dat stelt steeds hogere eisen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid van de metropool. Smart Mobility-oplossingen helpen om personen en goederen sneller, schoner en gemakkelijker door de steeds drukker MRA te bewegen. Voor de hele regio: van drukke, oude binnensteden tot landelijke gebieden. Onder Smart Mobility verstaan we de digitalisering van de mobiliteit, dus alle oplossingen en toepassingen op het gebied van mobiliteit gebaseerd op technologie en gebruikmakend van data.

In 2017 is het MRA programma Smart Mobility vastgesteld. Het MRA programma Smart Mobility is geen projecten programma, maar een procesprogramma. De essentie is het aanjagen van kansrijke Smart Mobility toepassingen die bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van de MRA. Dit doen we door het vergaren van kennis, kennis te delen en te zorgen dat betrokken partners elkaar leren kennen. Tevens kijken we hoe we barrières waar tegenaan gelopen wordt, kunnen slechten.

Voor u ligt het eerste jaarverslag van het MRA-programma Smart Mobility 2018-2022. We hebben in 2018 gewerkt aan de volgende thema's.

- Data
- Digitale en Fysieke infrastructuur
- Voertuigtechnologie
- Mobility as a Service (inclusief Gebiedsontwikkeling)
  
- Kennis en leren
- Communicatie

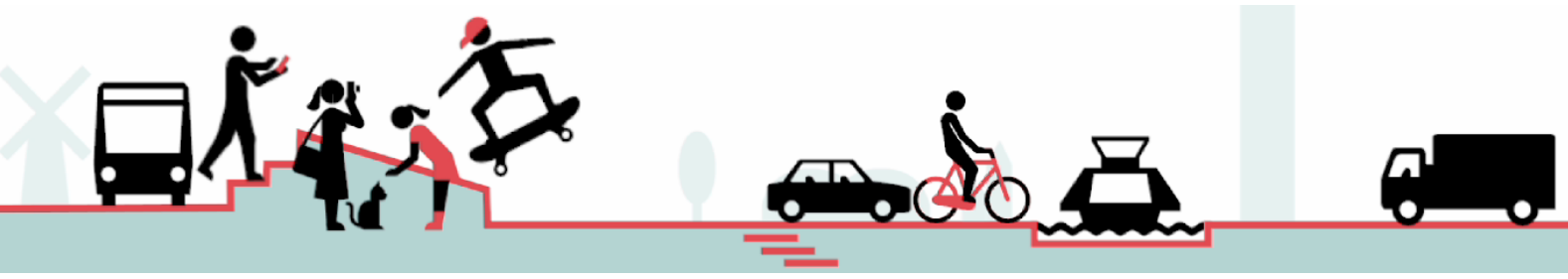
Het eerste jaar stond in het teken van pionieren en opbouwen; een zoektocht naar wat er met deze thema's en onderwerpen al gebeurt of niet gebeurt in de MRA, welke kansen er zijn en wat het MRA-programma daaraan kan toevoegen. Dit heeft geleid tot het inrichten van kernteams per thema en onderwerp, overzicht creëren op wat er gebeurt in de MRA, opbouwen van het netwerk, kennis vergaren en van daaruit concretisering van de activiteiten.

Gezien het karakter van het MRA-programma Smart Mobility is het programma adaptief. Voortschrijdend inzicht maakt dat er hier en daar afgeweken is van voorgenomen activiteiten en stappen. De einddoelstellingen per thema zoals aangegeven in het jaarplan 2018 blijven staan, het gaat vooral over de weg ernaartoe.

### Leeswijzer

Dit jaarverslag start met een algemene reflectie op de aanpak, werkwijze en activiteiten van 2018. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de activiteiten en resultaten op de bovenstaande thema's.





## Algemene reflectie op aanpak, werkwijze en activiteiten

### Ambities

De ambities van het MRA programma Smart Mobility zijn:

- De gebruiker staat centraal
- Smart Mobility is business as usual
- Goede bereikbare en aantrekkelijke steden
- Adequate ontsluiting van stedelijk en landelijk gebied
- Vergroten van de verkeersveiligheid
- Innovatief vestigingsklimaat voor de mobiliteitssector
- Duurzame en schone leefomgeving

Alle thema's hebben deze ambities als leidraad, doelstelling genomen bij de activiteiten en initiatieven die zij hebben ondernomen. Na 1 jaar is niet hard te maken hoe het MRA programma aan deze ambities heeft bijgedragen. Er is wel zichtbaar gewerkt aan de ambities Smart Mobility is business as usual: vanuit ieder thema is een rondje gemaakt langs stakeholders van overheden, kennisinstellingen en bedrijven om zicht te krijgen op de ontwikkelingen op het desbetreffende thema en op de vragen die er spelen. Met name bij de middelgrote en kleine gemeenten in de MRA is grote behoefte om meer zicht te krijgen op wat Smart Mobility is en hoe dit kan bijdragen aan de opgaven die er spelen. De inspanningen vanuit het programmateam hebben in ieder geval bij Haarlemmermeer, Zaanstad en Velsen geleid tot interne discussies en het op de agenda zetten van Smart Mobility. Daarnaast hebben we met meerdere bedrijven en gemeenten kennis gemaakt en afspraken op deelthema's gemaakt om hen te helpen en te ondersteunen.

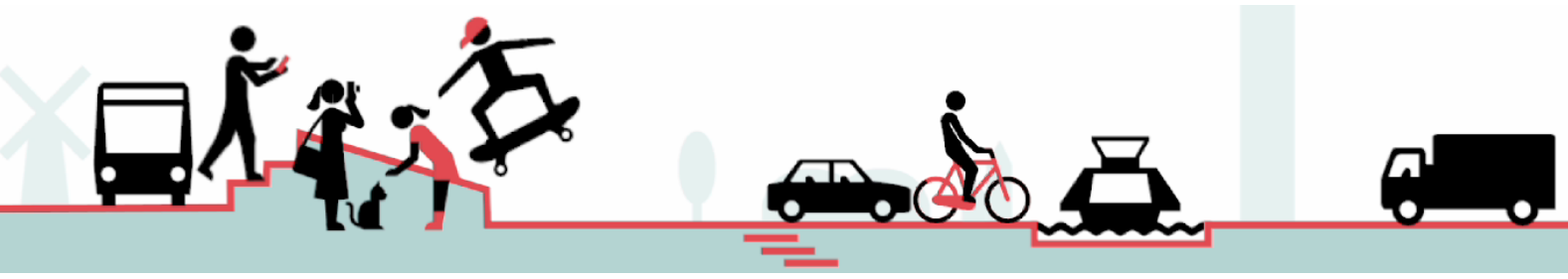
### Zoektocht naar meerwaarde

Het eerste halfjaar is vooral gebruikt om zicht en overzicht te krijgen op de stakeholders, de pilots en onderzoeken die al plaatsvinden en de vragen die er spelen. Het heeft ons meer tijd gekost dan we vooraf dachten om zicht te krijgen op de meerwaarde die we kunnen hebben. Ingewikkeld daarbij is dat we een procesprogramma zijn en geen projectenprogramma; de projecten worden door onze partners uitgevoerd. Het gevaar hierdoor is dat het programma te vaag en abstract blijft. We zijn vooral op zoek gegaan naar de overkoepelende producten die onze partners kunnen helpen om Smart Mobility concreet te maken. Dit heeft geresulteerd in het ontwikkelen van een aantal overall producten, zoals de Toekomstradar Assetmanagement, de basis Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility en het handboek van Pilot naar opschaling.

### Kennis ontwikkelen en kennisnetwerk creëren

Door het creëren van overzicht hebben alle thematrekkers ook kennis ontwikkeld op hun eigen thema. Vooral bij Mobility as a Service was het een zoektocht naar de kennis die er al is en de stappen die gezet moeten gaan worden om daadwerkelijk MaaS concepten op straat te krijgen. Bouwblokken en vraagstukken hierbij zijn onder andere interoperabiliteit, data delen, standaardiseren, level playing field, rol van de concessies, betaalwijzen en de rol van de overheid in





MaaS. Inmiddels is vanuit dit thema een koplopersgroep ontstaan die samen met het ministerie op de bouwblokken verder gaat onderzoeken wat er nodig is.

Het MRA programma wil een loket zijn op het gebied van Smart Mobility voor alle partners. We kunnen dat pas zijn als we voldoende kennis hebben van het netwerk en we weten wie waar mee bezig is. Het afgelopen jaar is hard gewerkt aan dit overzicht. In november heeft het eerste symposium plaatsgevonden waar een kleine driehonderd mensen bij aanwezig waren. Het doel van het symposium was om Smart Mobility projecten in de MRA het podium te geven en te zorgen dat mensen en organisaties elkaar leerden kennen. Deelnemers waren erg positief. Hiermee is een goede basis gelegd voor diverse kennissessies op de deelonderwerpen in 2019.

Ook hebben we als MRA mede richting en sturing gegeven aan de Krachtenbundeling, waarbij bestuurders op landelijk en regionaal niveau de intentie hebben uitgesproken om de krachten te gaan bundelen op zes onderwerpen op het gebied van Smart Mobility en zijn we hiermee landelijk zichtbaar geworden.

### **Adaptiviteit**

Bij de start van het programma hebben we aangegeven adaptief te gaan werken en vooral in te spelen op waar behoefte aan is en wat nodig is om Smart Mobility op straat te krijgen mits dit bijdraagt aan de beleidsdoelstellingen en opgaven van de MRA. We hebben de volgende wijzigingen doorgevoerd:

#### Thema gebiedsontwikkeling toegevoegd

Het afgelopen jaar kregen we meerdere vragen vanuit projectmanagers van gebiedsontwikkeling van stedelijke gebieden. Zij kampen met het probleem dat er weinig geld en ruimte is voor nieuwe infrastructuur en ov lijnen. Smart Mobility wordt gezien als één van de oplossingen om de nieuwe gebieden bereikbaar, leefbaar duurzaam en veilig te houden. Om te voldoen aan deze vraag zijn we de basis voor een Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility gaan ontwikkelen en is er ook een thematrekker gebiedsontwikkeling aangetrokken.

#### Thema Logistiek toevoegen vanaf 2019

Vanuit de MRA samenwerkingsagenda Logistiek is naar voren gekomen dat er veel kansen zijn om de logistieke stromen te optimaliseren door middel van Smart Mobility toepassingen. Op dit moment wordt er een Netwerkregisseur Logistiek geworven die deels ook in het MRA programma Smart Mobility mee gaat werken

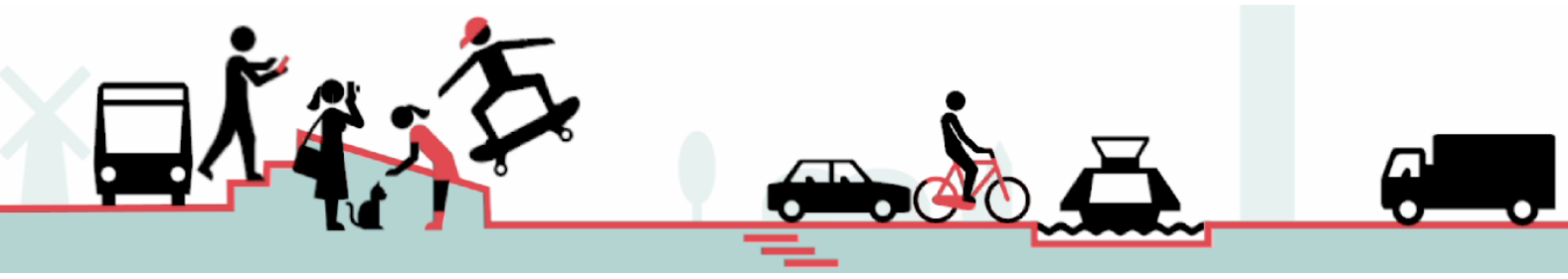
#### Thema voertuigtechnologie geen eigen initiatieven

De ontwikkelingen van voertuigen is iets wat door de markt gebeurt. In tegenstelling tot alle andere thema's heeft de overheid hier weinig invloed op. We hebben afgelopen jaar ontdekt dat vanuit het MRA programma het vooral belangrijk is om zicht te houden op wat er speelt, maar dat we hier niet direct invloed op uit kunnen oefenen om ontwikkelingen aan te jagen. Hierdoor hebben we besloten om het bijhouden van de ontwikkelingen toe te voegen aan het thema digitale en fysieke infrastructuur en het thema voertuigtechnologie te laten vallen.

#### Meer opgave gericht aan het werk

In de evaluatie met de opdrachtgevers hebben zij aangegeven de huidige producten en activiteiten nog te weinig concreet te vinden. Ook als procesprogramma kunnen we bijdragen aan de concrete



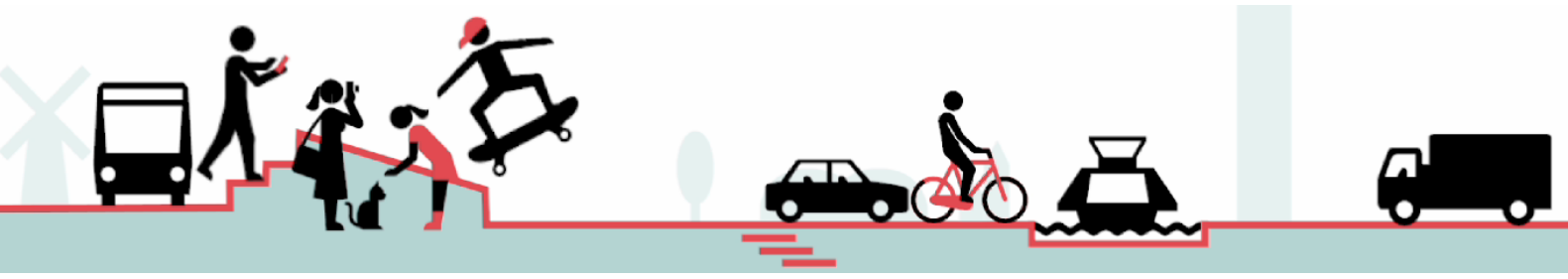


opgaven die er in de MRA spelen door te adviseren, kennis te verbinden, randvoorwaarden te scheppen en onderzoeken te doen waar meerdere partners iets aan hebben. Tevens worden hierdoor de verschillende thema's met elkaar verbonden. In 2019 gaan we daarom, naast themagewijs ook opgavegericht aan de slag.

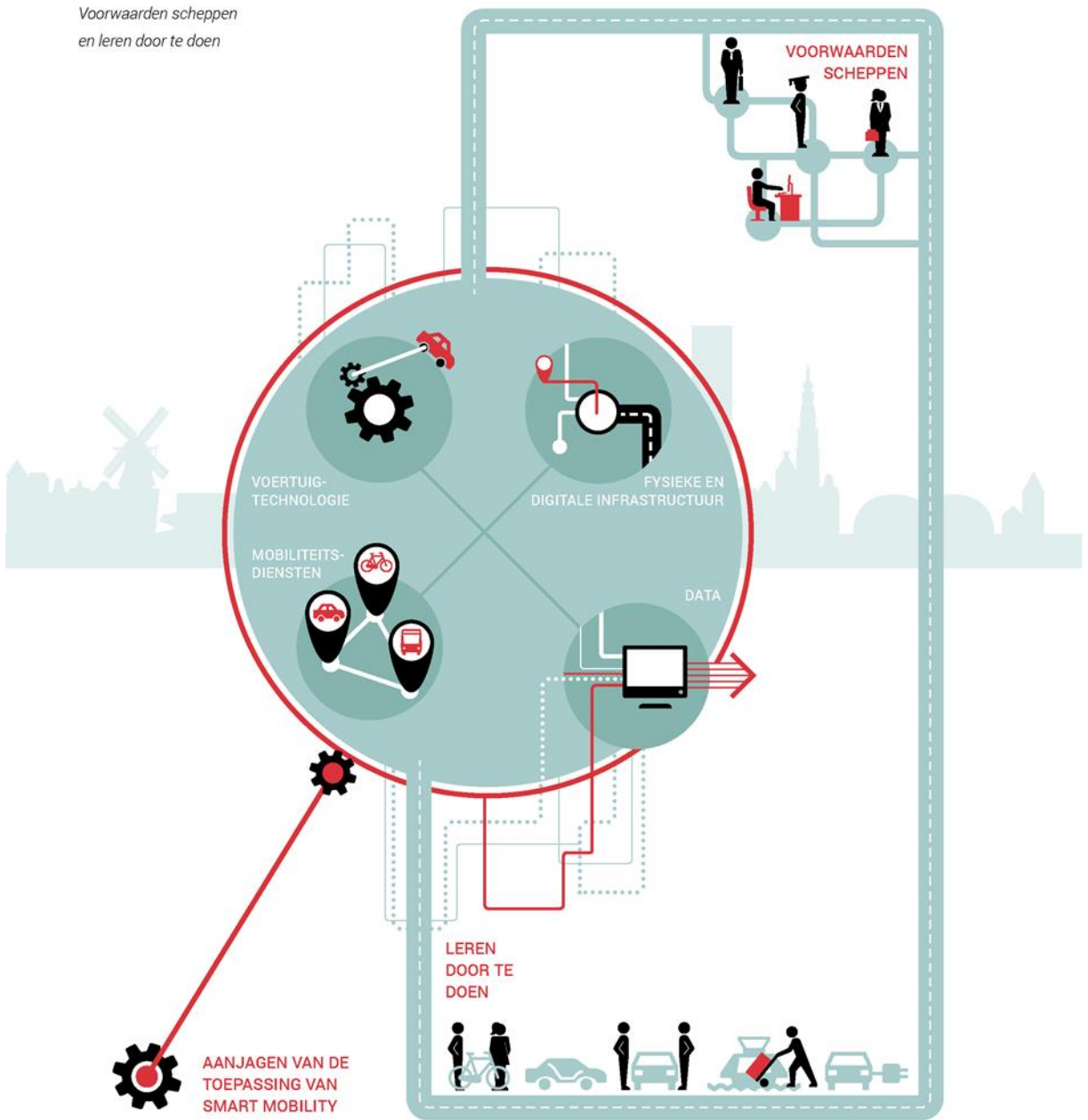
### Conclusies en aandachtspunten voor 2019

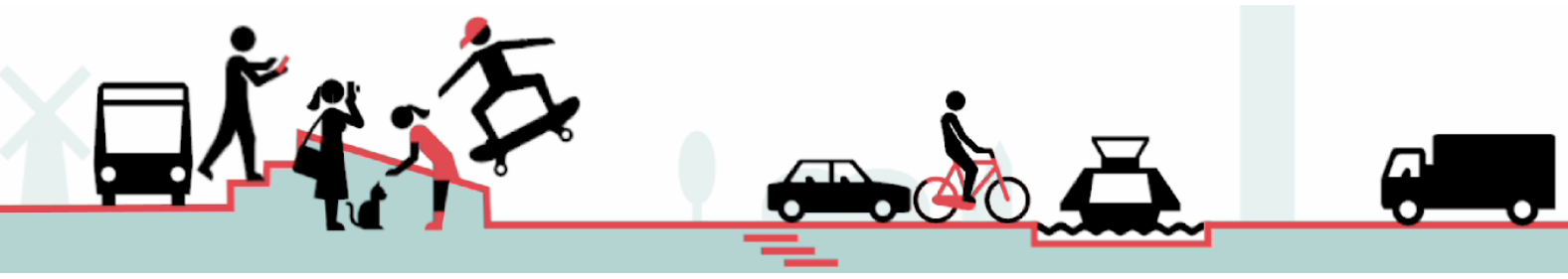
- De basis voor het aanjagen, leren door te doen en randvoorwaarden te scheppen is gelegd
- Het MRA programma is zichtbaar geworden als loket en kennisverbinder
- Er is een stevig netwerk opgebouwd
- We zijn als MRA landelijk zichtbaar geworden
- Er is kennis ontwikkeld op de thema's in het programmateam
- Er is overzicht op wat er speelt op het gebied van Smart Mobility in de MRA
- We willen in 2019 concreter aan de slag
- Met meer zicht op de bijdrage van het MRA programma aan de ambities
- Meer concreet vanuit de opgaven gaan werken





Voorwaarden scheppen  
en leren door te doen





## Data

*De beschikbaarheid en toegankelijkheid van data is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Smart Mobility-toepassingen. Voorbeelden hiervan zijn slimme verkeerslichten, navigatiesystemen en reisapps. Binnen Smart mobility streven we naar een situatie waarin zoveel mogelijk informatie uit data beschikbaar komt voor alle samenwerkende partijen en andere belanghebbenden. Het gaat hierbij zowel om overheden als om bedrijven, kennisinstellingen en nadrukkelijk ook de gebruiker.*

### Doel:

Het in het MRA-programma opgenomen einddoel voor het thema Data luidt:

***In 2022 is multimodale data realtime ontsloten en verrijkt. Deze data is beschikbaar, veilig, betrouwbaar en waar mogelijk open.***

Dit is in 2018 vertaald naar het leggen van een fundament voor gezamenlijke doelen (visie op het waarom en hoe), het beschikbaar maken (ontsluiten en delen) en verantwoord gebruik (veiligheid, betrouwbaarheid, openheid).

### Activiteiten 2018

- In 2018 is het kernteam Data gevormd, dat met bovenstaand doel aan de slag is gegaan. In dit team zitten vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, provincies Flevoland en Noord-Holland. Gezamenlijk hebben we gewerkt aan een eerste overzichtskaart van datagedreven mobiliteitspilots en projecten in de MRA. We blijven dit overzicht actualiseren.
- Daarnaast vormden de maandelijkse kernteambijeenkomsten ook een middel voor directe en informele kennisdeling.
- Ook is gestart met het ontwikkelen van een mobiliteitsdata-visie voor de MRA. Dit document beschrijft de gezamenlijke kerndoelen en -thema's en vormt de basis voor gezamenlijke acties.
- Om regionale mobiliteitsdata beter te ontsluiten en te delen is gestart met een plan van aanpak voor een regionaal dataplatform. Dit pakken we in 2019 op op basis van de zogenaamde drukteradar van Amsterdam en het AMDEX-framework voor verantwoord data delen van de Amsterdam Economic Board.
- Ter voorbereiding op het vormgeven van de toolbox Verantwoord Datagebruik is een literatuurstudie verricht naar alle wettelijke teksten, richtlijnen, manifesten en dergelijken op dit gebied. Deze opbrengst dient als input voor het uiteindelijk vorm te geven product. Verder is een link gelegd met het Privacy by Design-traject van het programma Digitale Infrastructuur 020 en de Krachtenbundeling.

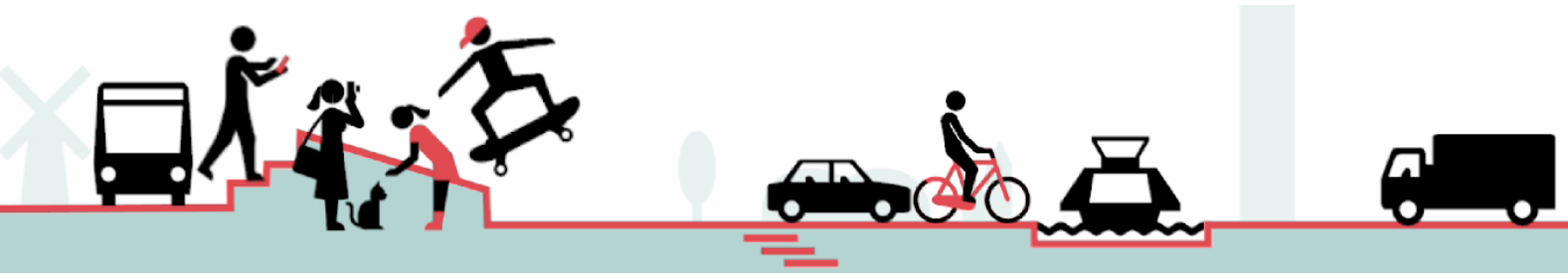
### Resultaten 2018

- Formatie kernteam Data
- Oplevering overzicht pilots en projecten
- Start opdracht Mobiliteitsdata-visie voor de MRA
- Eerste verkenning regionaal dataplatform op basis van AMDEX en drukteradar Amsterdam
- Oplevering literatuuronderzoek als ondergrond toolbox Verantwoord Datagebruik

### Geleerde lessen

- ➔ Wat gebeurt waar in de MRA en waar zit de energie?
- ➔ Er is behoefte aan eenduidigheid in datavraagstukken, bv rondom MaaS
- ➔ Op gebied van met name *realtime* data is nog een wereld te winnen
- ➔ Iedereen zoekt naar een handzame en veilige manier van datadeling.





## Digitale en Fysieke Infrastructuur

*Een goede digitale en fysieke infrastructuur is een absolute randvoorwaarde voor de succesvolle implementatie van Smart Mobility. De veranderingen rondom Smart Mobility gaan snel en hebben impact op keuzes die gemaakt moeten worden door wegbeheerders (assetmanagers) en verkeersmanagers. Voldoende kennis en handvatten helpen bij het maken van keuzes als het gaat om innovatieve toepassingen.*

### Doel:

**Zicht op én bouwen aan een toekomstbestendige fysieke en digitale infrastructuur.** Dit door wegbeheerders in de MRA te voorzien van informatie & kennis over Smart Mobility, hen handvatten te geven om slimme keuzes te maken en de investeringen/projecten die gedaan worden zo goed mogelijk voor te bereiden op implementatie in de bestaande organisatie.

### Activiteiten 2018:

In 2018 is gestart met het ophalen van de wensen / behoeftes bij wegbeheerders binnen dit onderwerp. Hieruit is gebleken dat niet altijd de kennis aanwezig is op het gebied van Smart Mobility om keuzes te kunnen maken als er investeringen nodig zijn op het gebied van beheer, onderhoud en vernieuwing. Daarom zijn in 2018 twee projecten gestart in de randvoorwaardelijke sfeer:

1. Het ontwikkelen van de Toekomstradar assets en verkeersmanagement: door wegbeheerders zoveel mogelijk inzicht te geven in de gevolgen van innovatieve ontwikkelingen voor het beheer van hun assets worden beheerorganisaties veel bewuster en kunnen zij zich op inkoop en organisatorisch toekomst klaar maken.
2. Een andere uitdaging die wegbeheerders tegen komen is het consolideren en implementeren van innovatie. Pilots worden uitgevoerd, maar hoe krijgen we een succesvolle innovatie daarna ook in beheer? Om wegbeheerders bij het starten van een pilot al na te laten denken over de implementatiefase, en daar handvatten voor aan te reiken wordt het Handboek van pilot naar opschaling ontwikkeld.

### Resultaten 2018:

Voor de **Toekomstradar** zijn in 2018 georganiseerd:

- sessies met wegbeheerders om input op te halen
- presentatie op het MRA Smart Mobility congres
- werkgroep sessies om inhoud vorm te geven

Voor het **Handboek** pilots zijn in 2018 georganiseerd:

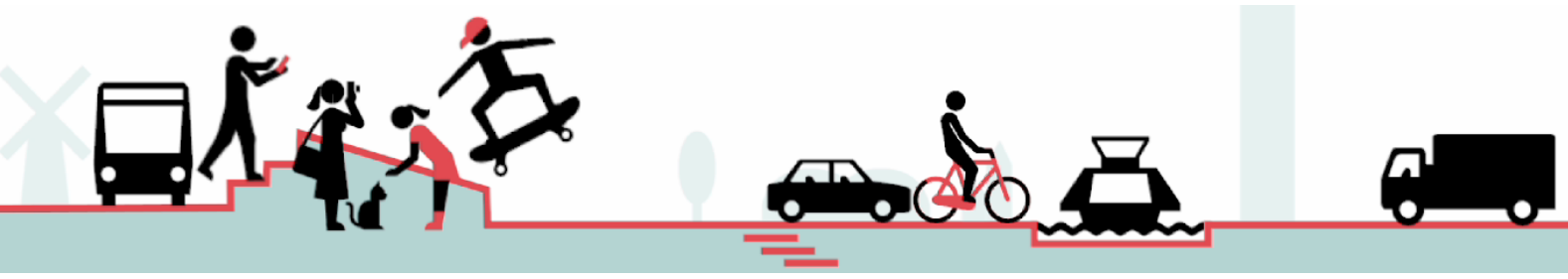
- interviews met experts in uitvoeren of opdracht geven aan innovatieve trajecten waaronder pilots
- expert sessie over kansen implementatie innovatie

### Geleerde lessen

- Op het onderwerp digitale en fysieke infrastructuur is nu vooral een informatie en kennis behoefte bij (weg)beheerders.
- Pilots worden er veelvuldig gedaan, de uitdaging zit hem in het consolideren en implementeren van innovatie
- Er is nog onzekerheid over de snelheid van de innovaties binnen Smart Mobility, hier kunnen we geen antwoord op geven maar wel inzicht in geven.







## Voertuigtechnologie

Binnen dit thema zijn we op zoek gegaan naar hoe voertuigtechnologie kan bijdragen aan bereikbaarheid, veiligheid, gemak, comfort en toegankelijkheid en Duurzaamheid en leefklimaat. Het oorspronkelijke doel voor 2022 was: **de MRA is een testbed voor voertuigtechnologie en we hebben zicht op succesvolle pilots ten behoeve van uitrol.**

Al vanaf het begin hebben we geworsteld met deze doelen voor 2022. We willen met het MRA programma bijdragen aan de beleidsdoelstellingen en konden niet de relatie maken met dit einddoel. Voor 2018 hebben we dit als volgt vertaald:

### Doel:

Volgen, Verbinden en Versnellen van initiatieven en Smart Mobility-ontwikkelingen rond voertuigtechnologie door antwoord te krijgen op de vraag: *“Hoe kan voertuigtechnologie helpen om de bereikbaarheid en veiligheid van een gebied of de mobiliteit van een doelgroep te verbeteren en tegelijk bijdragen aan de MRA-doelstellingen?”*

### Activiteiten 2018:

- Meerdere sessies met Rebel-Group, Programmteam (2x), OGO, Kernteam en externe input om de doelstelling voor dit thema helder te krijgen.
- Kernteam opgericht met deelnemers van Johan Cruijff Arena, Amstelveen/Aalsmeer, Amsterdam, provincie Noord-Holland, Schiphol, Royal FloraHolland en Haarlemmermeer.
- Zoektocht naar waar de meerwaarde vanuit het MRA programma zit op de ontwikkeling van dit thema. Conclusie hierbij is dat de aanjaagfunctie voor voertuigtechnologie niet op MRA niveau ligt, maar op landelijk niveau (experimenteer wet, standaardiseren, overleg met OEM's). In september was de gedachte nog om ons te richten op fiets en technologie. Na een workshop met diverse partners hebben we helder gekregen dat de vragen op andere aspecten gericht zijn (met name gedragsverandering) dan op de technologie. Deze vragen worden al elders opgepakt. Het MRA programma heeft hierin geen toegevoegde waarde

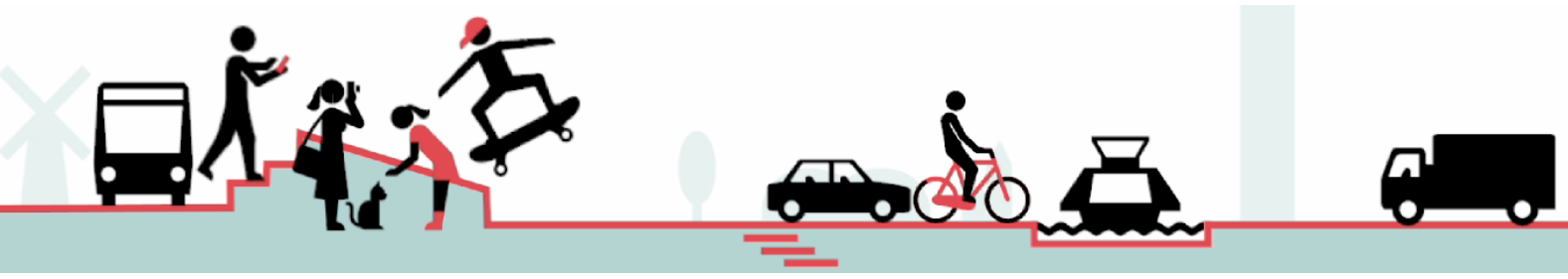
### Resultaten 2018:

- We hebben inzicht en overzicht op wat er speelt binnen de MRA
- In de MRA worden veel dezelfde pilots uitgevoerd

### Conclusie

- Op dit onderwerp is de aanjaagfunctie vanuit het MRA programma op dit moment niet nodig, gezien het onderwerp moeten we dat veel meer landelijk met elkaar organiseren. Dit wordt via de Krachtenbundeling opgepakt
- Vanuit het MRA programma gaan we wel zorgen voor het overzicht op de technologische ontwikkelingen en de pilots die er spelen. Tevens houden we verbinding met de Krachtenbundeling en andere landelijke ontwikkelingen op dit onderwerp
- Deze bovenstaande activiteiten worden in 2019 ondergebracht bij het onderwerp Digitale en Fysieke infrastructuur





## MaaS

*Mobility as a Service is vraaggerichte mobiliteit waarbij niet langer het aanbod van vervoer, maar de wens van de klant centraal staat. Bij stedelijke verdichtingsgebieden wordt MaaS gezien als kans om het autogebruik en bezit te verminderen en alternatieve reismogelijkheden te bieden aan bewoners. In landelijke gebieden wordt MaaS gezien als oplossing voor de vermindering van het aanbod van openbaar vervoer en vanuit doelgroepenvervoer wordt MaaS gezien als een mogelijkheid om flexibiliteit aan te bieden aan de gebruikers.*

### Doel:

Het einddoel voor 2022 is **werkende MaaS-concepten binnen de MRA op het gebied van bijvoorbeeld doelgroepenvervoer, reizigers in de stedelijke en landelijke gebieden en woon-werkverkeer.**

Voor 2018 was het doel:

- Het inrichten van een community of practice waarbij we ons richten op duidelijkheid op het gebied van gebruikersperspectief, governance, delen van data, consequenties voor concessies en functionaliteiten waaronder betaalwijze.
- Faciliteren, adviseren, agenderen, initiëren en verbinden.
- Voortzetten ecosysteem Amsterdam Economic Board,
- Ontwikkelen Leidraad Gebiedsontwikkeling,
- Volgen van landelijke MaaS pilots

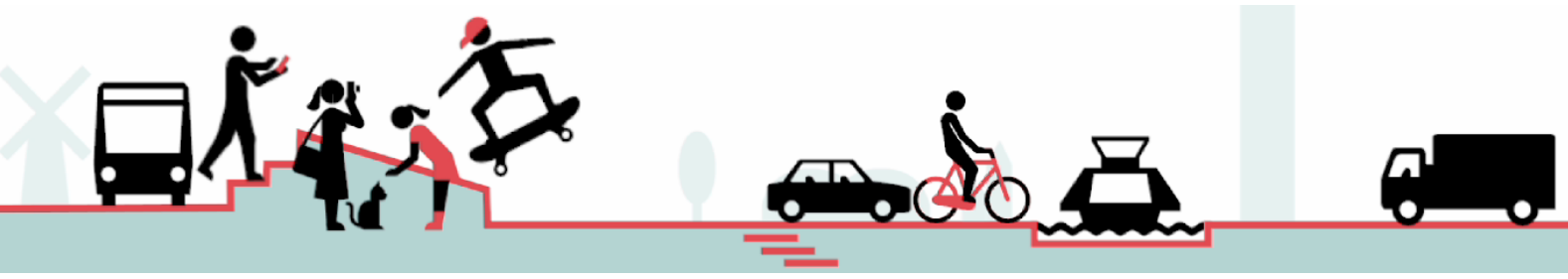
### Activiteiten en resultaten 2018

- MaaS-definitie en raamwerk bepaald
- Rol MRA bepaald (verbinden, aanjagen en versnellen; betrokken op verschillend schaalniveaus: sparringpartner voor de gemeente, inventariseren bij MRA-partners en betrokken bij NL-beleid)
- Kerngroep geformuleerd (maandelijks overleg) + extra schil (I&W, Schiphol, ArenA, gemeente, Vervoerregio)
- Zicht op pilots (veelvuldig contact)
- Zicht op MaaS-ervaringen wereldwijd
- Structuur aangebracht (dashboard)

### Geleerde lessen

- Belangrijk om eerst overzicht te creëren om daarna de eigen rol en concrete acties te bepalen
- Het MRA-programma heeft meerwaarde voor MaaS: we kunnen over de stad Amsterdam heen kijken en zijn in staat verschillende overheden en organisaties te verbinden
- Er zit nog een grote onzekerheid in de ontwikkeling van MaaS, met name door bestaande structuren die niet gemakkelijk te beïnvloeden zijn (ov-kaart, concessies, data en privacyregels, fiscaliteit). We hebben hier goed zicht op en gaan hier in 2019 op verder, gericht op werkende maaS concepten op straat.





## Kennis en leren

*Het programma jaagt Smart Mobility aan door voorwaarden te scheppen en kennis over te dragen met leren door te doen. Het leren gebeurt in beginsel bij de inhoudelijke thema's, Kennis en Leren ondersteunt hen daarbij. Kennis en Leren trekt nauw op met Communicatie.*

### Doel:

**Ondersteunen dat Smart Mobility business as usual wordt bij de partners.**

Leren gaat over mensen en mensen hebben verschillende inhoudelijke behoeften, leerstijlen, werken in verschillende omgevingen en kennen een eigen stijl en aanpak in opgaven en projecten. Maatwerk (de vraag) is dus leidend.

### Activiteiten 2018

Dit jaar stond in het teken van opstarten en verkennen. Wat betekent 'leren door te doen' in de praktijk? Dit is voor een belangrijk deel gebeurd in gesprekken met de thematrekkers en in het programmateam. Daarnaast is een lijn ontwikkeld voor een werkwijze.

Onder andere samen met Communicatie zijn bijdragen gedaan voor het uitdragen, waarbij de nadruk lag op de uitleg van wat 'Smart Mobility' nou eigenlijk is. Dit gebeurde door bijdragen aan We Make The City en het eigen congres vanuit de MRA-samenwerking op 1 november.

Landelijk heeft Kennis en Leren bijdragen geleverd aan het opzetten van een opleiding Smart Mobility, vanuit LVMB.

### Resultaten 2018

- Werkwijze 'Werkend Leren' ontwikkeld
- Presentaties over het programma Smart Mobility bij oa LVMB
- Workshop 'Smart Mobility 101'
- Eerste, platte versie Projectenlijst opgesteld

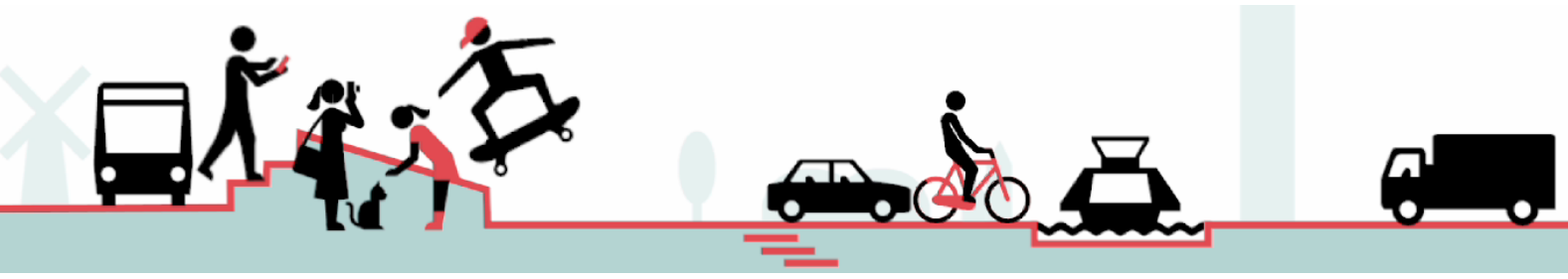
### Geleerde lessen

→ Beter te wachten met energie op evalueren tot er scherper projecten zichtbaar zijn.

→ De behoefte aan overzicht is groot, overzicht helpt bij het creëren van focus.

→ Leren door te doen als benoemde aanpak komt landelijk veel voor, laten we elkaars ervaringen daarover benutten.





## Communicatie

*Met de inrichting van het MRA programma en de thema's is ook de communicatie gestart. De communicatie uitdaging die in 2018 is geformuleerd is het verbinden van de mensen die zich met dit onderwerp bezighouden en het faciliteren van het uitwisselen van kennis.*

### Doel:

1. Het verhogen van de bekendheid met het onderwerp Smart Mobility onder professionals in de regio
2. Het vergroten en delen van het netwerk van professionals die zich met dit onderwerp bezighouden
3. Delen van kennis die rondom Smart Mobility wordt opgedaan

### Activiteiten 2018

- Uitgewerkt communicatieplan en -strategie
- Contact gelegd met communicatie-functionarissen diverse organisaties uit regio
- Opbouw relatiebestand en eventkalender
- Start communicatiewerkgroep Smart Mobility regio
- Kennis- en netwerkevenement 1 november 2018
- Aanwezig met stand en sessie tijdens Intertraffic 2018
- Diverse middelen: oa. spel en animatie 'wat is Smart Mobility', factsheet en animatie over MRA programma
- Stakeholdersanalyse

### Resultaten 2018

- Start met verbinden van het netwerk (o.a. 1 november)
- Overzicht van stand van zaken communicatie bij diverse organisaties in regio
- Start van zichtbaarheid programma door middel van diverse evenementen
- Overzicht van actieve professionals in de regio
- Basis voor communicatie van het programma gelegd

### Geleerde lessen

- ➔ Veel partijen in regio communiceren met zelfde/overlappende doelgroepen. Door af te stemmen kunnen we slim gebruik maken van elkaars netwerken.
- ➔ Netwerkevent (1 november) zinvol en positief beoordeeld in enquête. Evenement kost relatief veel voorbereidingstijd. In het vervolg tweemaaljaarlijks en jaarlijks kennissessies op specifieke onderwerpen en voor specifieke doelgroepen.
- ➔ Communicatiecollega's acteren op basis van beleids- en bestuurlijke lijn, communicatie afhankelijk van inhoud.
- ➔ Grote behoefte aan het samenbrengen van netwerken, programma kan faciliteren bijvoorbeeld in laagdrempelige borrel.
- ➔ Diversiteit aan stakeholders: ieder thema heeft met andere stakeholders te maken. Nuttig om af te bakenen wie onze stakeholders (en doelgroepen zijn), om voor onszelf focus te kunnen vinden.





## Financiën

De financiële middelen voor het programma zijn voor twee jaar vastgesteld. Voor 2018 was er €873.361 beschikbaar. Voor dit eerste jaar is vooraf een inschatting gemaakt van de benodigde financiële middelen. In het onderstaande overzicht is te zien dat er in totaal een bedrag van €472.892 opgemaakt is. Dit is €400.469 minder dan verwacht. De verklaring voor de onderbesteding is dat we in het eerste halfjaar vooral bezig waren met het opzetten en inrichten van de werkwijze en het zoeken naar de aanjaag activiteiten die meerwaarde hebben. In de tweede helft van 2018 zijn we gestart met een aantal randvoorwaardelijke- en aanjaagprojecten zoals de Toekomstradar Assetmanagement en Verkeersmanagement en de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility.

	Inkomsten
<b>Bijdrage Vervoerregio</b>	<b>€ 415.000</b>
<b>Bijdrage Provincie Noord-Holland</b>	<b>€ 138.340</b>
<b>Bijdrage Gemeente Amsterdam</b>	<b>€ 138.340</b>
<b>Bijdrage Flevoland/Almere</b>	<b>€ 135.000</b>
<b>Bijdrage symposium 1 november – Prov. N-Holland</b>	<b>€ 40.000</b>
<b>Bijdrage reis Kopenhagen – externen</b>	<b>€ 6.681</b>
<b>Totale inkomsten</b>	<b>€ 873.361</b>

Producten / middelen	Uitgaven
<b>Bijeenkomsten en events</b>	<b>€ 20.816</b>
Bijdrage We Make the City	€ 15.000
Drukwerk symposium 1 nov	€ 4.284
Overig	€ 1.532
<b>Onderzoeksgeld</b>	<b>€ 228.852</b>
Leidraad Gebiedsontwikkeling	€ 90.000
Visualisatie Leidraad Gebiedsontwikkeling	€ 13.970
Mobiliteitsdatavisie	€ 14.788
Toekomstradar assetmanagement	€ 33.207
Onderzoek opschalen pilots D&F infra	€ 11.473
PvA Voertuigtechnologie	€ 5.000
Inzet mede thematrekker MaaS	€ 49.074





Inzet kwartiermaker Logistiek	€ 11.340
<b>Aanjaaggeld</b>	<b>€ 49.793</b>
Bijdrage Samenwerkingsovereenkomst A'dam Smart City	€ 30.000
Bijdrage VRA Doelgroepenvervoer congres	€ 9.184
Inzet thematrekker Gebiedsontwikkeling	€ 10.609
<b>Communicatietools</b>	<b>€ 91.400</b>
Intertraffic	€ 4.430
Symposium 1 November	€ 62.366
Smart Mobility spel + animatiefilm	€ 11.332
Overig	€ 13.272
<b>Reizen</b>	<b>€ 34.827</b>
Studiereis Kopenhagen	€ 33.407
Overig	€ 1.420
<b>Kennis en Leren</b>	<b>€ 47.204</b>
Werkwijze lerend werken Smart Mobility	€ 32.416
Visie en strategie Mobiliteitsdata	€ 14.788
<b>Totale uitgaven</b>	<b>€ 472.892</b>

