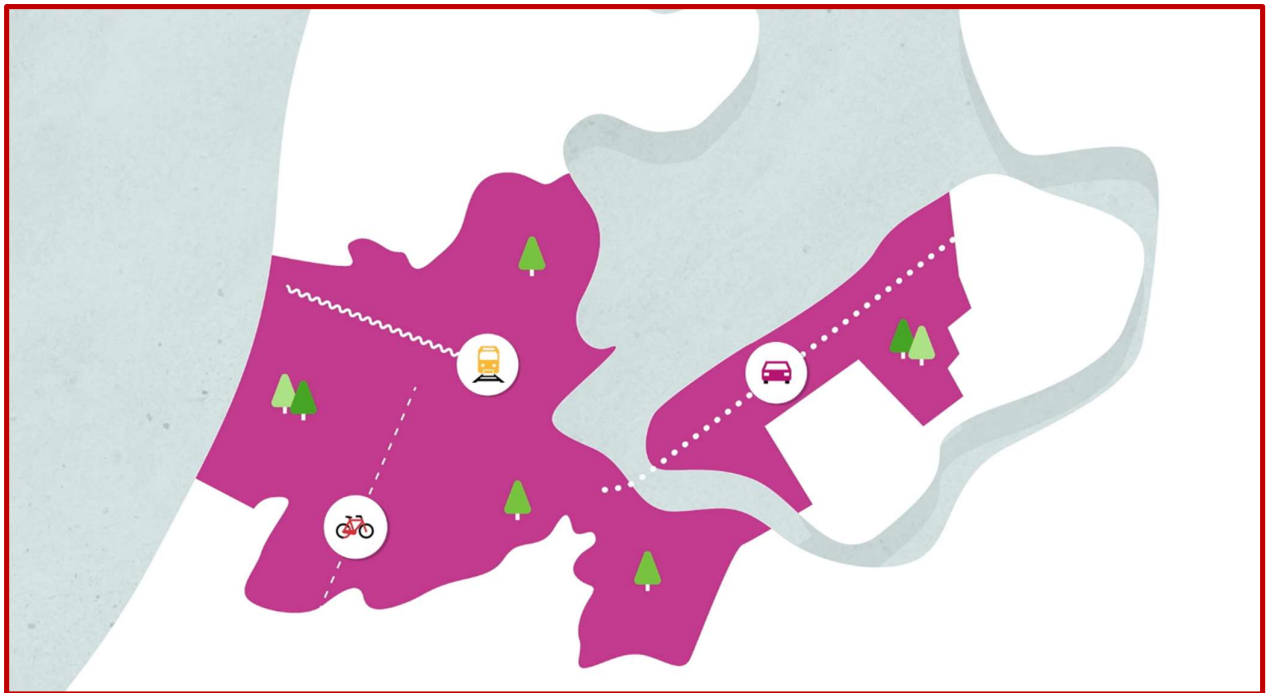


# Jaarverslag 2020

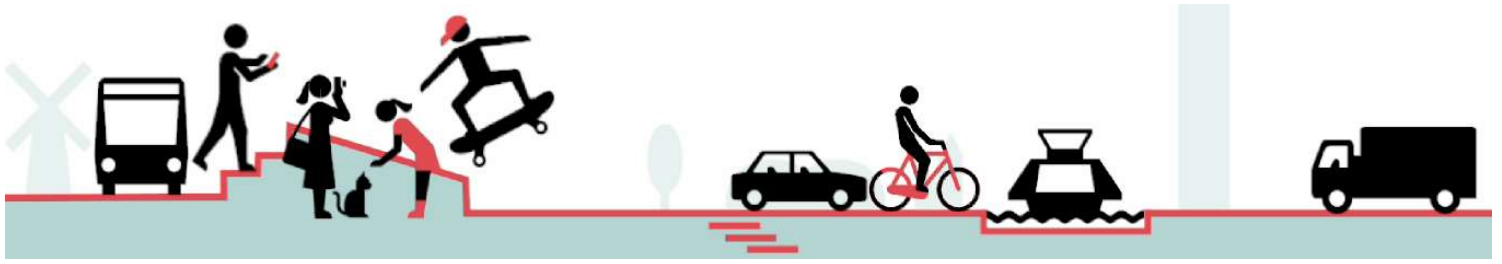
## MRA Platform Smart Mobility





## INHOUD

<b>1. Inleiding</b>	3
<b>2 Algemene reflectie</b>	
2.1 Partners faciliteren bij de mobiliteitstransitie	4
2.2 Herijking koers: introductie strategische agenda	6
2.3 Conclusies 2020 en aandachtspunten voor 2021	6
<b>3. Activiteiten en resultaten per thema in 2020</b>	
3.1 Gebiedsontwikkeling	8
3.2 MaaS	10
3.3 Logistiek	12
3.4 Data	14
3.5 Digitale en fysieke infrastructuur	16
3.6 Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility	18
<b>4. Activiteiten en resultaten Kennis en leren en Communicatie</b>	
4.1 Kennis en Leren	20
4.2 Communicatie	21
<b>5. Financiële verantwoording</b>	22



## H1 Inleiding jaarverslag 2020

Sinds 2018 werkt de Metropoolregio samen op het gebied van smart mobility, eerst via het MRA Programma Smart Mobility en vanaf januari 2020 via het MRA Platform Smart Mobility. Hiermee zet de MRA in en bereidt zich voor op de mobiliteit van de toekomst.

Smart Mobility toepassingen dragen bij aan het bereikbaar, duurzaam en economisch sterk houden van de MRA. Dit is bevestigd in de kamerbrief van 30 november 2020 over de impact van Smart Mobility.

Het MRA Platform richt zich op het aanjagen van smart mobility oplossingen en -toepassingen die bijdragen aan de beleidsdoelstellingen van de partners: smart mobility is geen doel op zich. Dit gebeurt onder andere door kennis te vergaren, te delen met de partners, mensen aan elkaar te verbinden, initiatieven te nemen en aan te jagen en te adviseren.

In 2020 is gewerkt op basis van de volgende zes thema's:

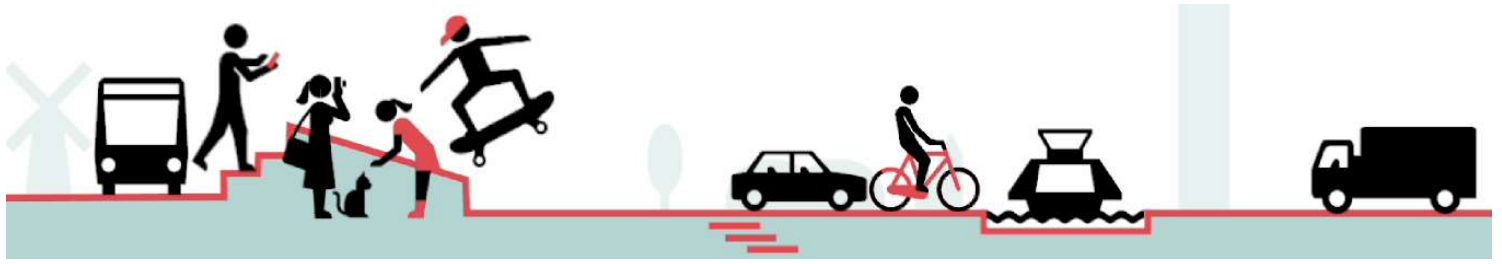
- Gebiedsontwikkeling
- Mobility as a Service (MaaS)
- Logistiek
- Data
- Digitale en Fysieke infrastructuur (inclusief Voertuigtechnologie)
- Landelijke Krachtenbundeling

De thema's werden in hun werk ondersteund door Kennis en Leren en Communicatie.

2020 was een bijzonder jaar, waarbij Nederland vanaf 14 maart door de corona pandemie deels tot stilstand is gekomen en nog steeds wordt beïnvloed door de gevolgen. Het thuiswerken heeft een enorme vlucht genomen. Dit heeft geleid tot positieve effecten op de files, maar heeft ook een drastische vermindering van reizigers in het openbaar vervoer teweeg gebracht, onder andere door de 1,5 meter maatschappij en de oproep zo weinig mogelijk te reizen.

Ondanks corona is het werk van het Platform voor het grootste deel door gegaan zoals gepland. Er is veelvuldig gebruik gemaakt van de digitale mogelijkheden, onder andere door het twee jaarlijkse symposium om te vormen tot een digitaal festival van vier dagen.

Dit jaarverslag start met een algemene reflectie en de belangrijkste conclusies en aandachtspunten. Daarna volgt een samenvatting van de belangrijkste activiteiten en resultaten in 2020 van het MRA Platform Smart Mobility.

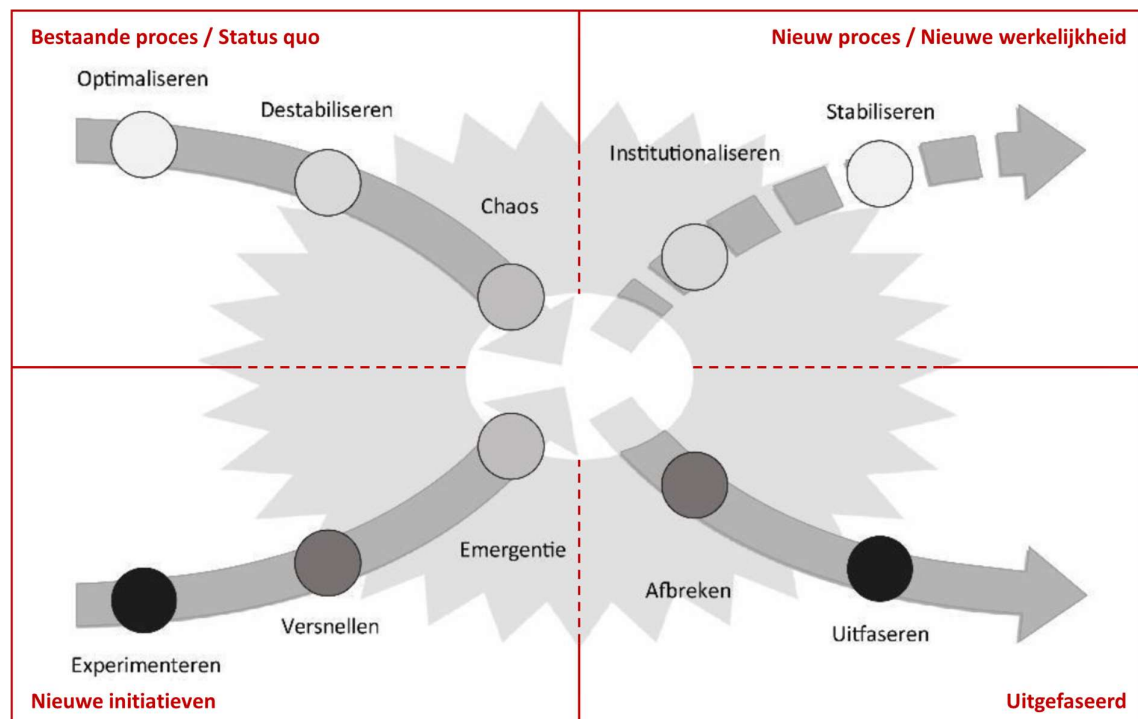


## H2 Algemene reflectie

### 2.1 Partners faciliteren bij de mobiliteitstransitie

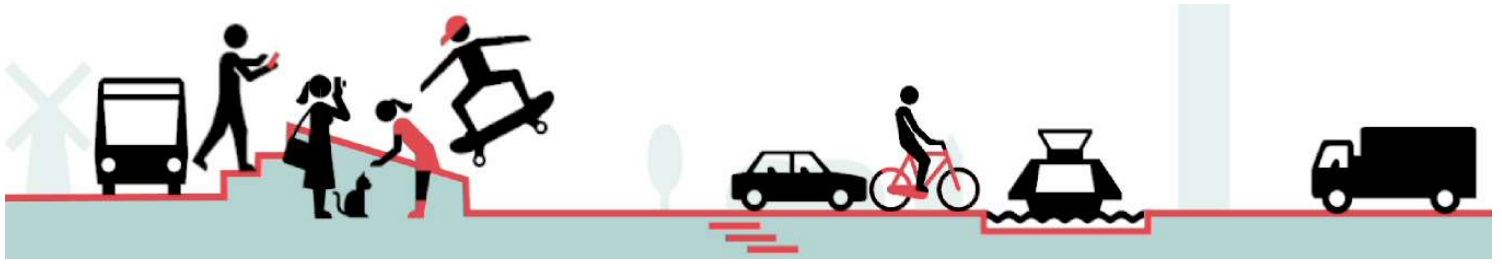
#### Transitietheorie als denkkader

In het jaarplan is de transitietheorie van onderzoeksinstituut Drift geïntroduceerd als denkkader. De belangrijkste begrippen en uitgangspunten hiervan zijn terug te vinden in het onderstaande plaatje.



Het bovenstaande model helpt in het duiden wat er om ons heen gebeurt in de verschillende thema's. Onderstaand geeft kort per thema aan hoe het Platform haar partners hier het afgelopen jaar in heeft geholpen.

**Data** is eigenlijk de grondstof voor alle smart mobility toepassingen. Naast de fysieke wereld wordt de digitale wereld steeds belangrijker. Veel overheden staan nog aan de basis als het gaat om data inwinnen, verwerken/bewerken en opslaan en data-gedreven werken. Het Regionaal Datateam gaat de komende jaren aan de slag met alle MRA gemeenten om dit goed in te richten. Het MRA Platform heeft het afgelopen jaar geparticipeerd in het Regionaal Datateam en ondersteunt de MRA in brede zin via de ontwikkeling van diverse tools en handreikingen.



De overheden staan aan de lat voor het aanpassen van de **digitale en fysieke infrastructuur** aan de nieuwe technologische kansen en mogelijkheden. Binnen verkeersmanagement wordt volop ingezet op het gebruik van nieuwe technieken en tools. De gemeente Amsterdam en de provincie Noord-Holland zijn hier ver mee. Als MRA Platform hebben we het afgelopen jaar de opgedane kennis met de partners van de MRA gedeeld en hebben we opschaling van succesvolle oplossingen aangejaagd.

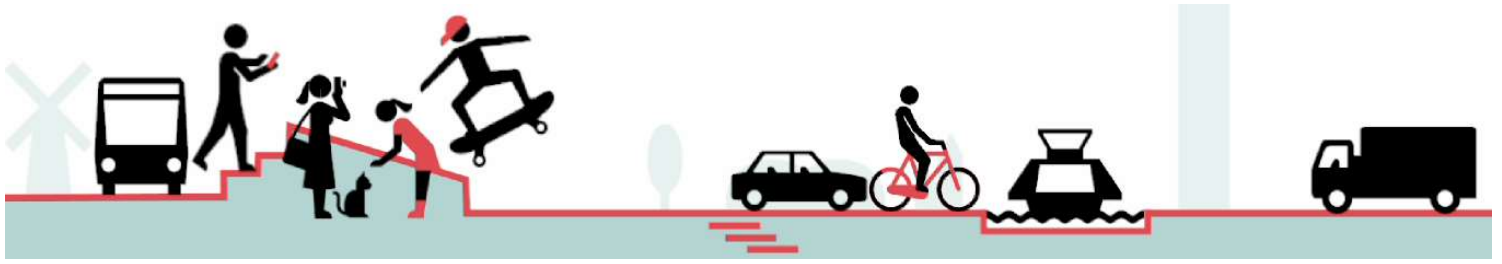
In **Gebiedsontwikkelingen** komen alle transities samen. Bijna iedere gemeente is bezig met het opstellen en implementeren van beleid op het gebied circulariteit, de energietransitie, klimaatadaptatie, biodiversiteit, gezondheid, inclusiviteit en duurzame mobiliteit. Dat betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden in het project; ambities kunnen niet eindeloos worden gestapeld. Daarbij is het van belang ambities concreet te maken en de relatie met de businesscase van de ontwikkelaar in het oog te houden. Het in de door het Platform geïntroduceerde Mobiliteitsprogramma van Eisen (MpvE) helpt bij het concreet maken van de mobiliteitseisen en legt de basis voor het mobiliteitsconcept voor nieuwe wijken en transformatiegebieden.

Het afgelopen jaar is meer aandacht gekomen voor de **logistiek** in de MRA. In 2020 is de **Ovale tafel Logistiek** opgezet en gestart, gefaciliteerd door het platform. Aan de Ovale tafel werken kennisinstellingen/opleidingsinstituten samen met overheden en bedrijfsleven en worden vraagstukken op het gebied van Logistiek gedefinieerd en samen middels onderzoek opgepakt. De logistiek is verantwoordelijk voor 4 miljoen vrachtautobewegingen per jaar in de MRA, en dit aantal groeit ieder jaar. Hier gaat de transitie over beter benutten van de vervoerwijzen (vrachtwagen, trein, boot), zorgen dat deze niet half gevuld zijn en in de keten kijken wat de meest optimale reis, vervoersketen is. En tijdens de reis zorgen voor het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur. Het MRA Platform heeft het afgelopen jaar partners geholpen (overheden en vervoerders) in het verduurzamen en digitaliseren van de logistieke stromen via onder andere de Green Deal zes Stadslogistiek.

**Mobility as a Service (MaaS)** komt in een fase dat het steeds verder wordt uitgewerkt. Er komt meer zicht op de rolverdeling in het totale ecosysteem: en dan specifiek welke rol de overheid zou moeten spelen in dit concept. Het MRA Platform heeft het afgelopen jaar geholpen om het ecosysteem te duiden en een aantal partners geadviseerd in de keuze voor de rol in het ecosysteem.

Ondanks corona hebben we ons netwerk toch kunnen vergroten, vooral door middel van het **Smart Mobility MRA Festival**. In vier dagen tijd was er een aanbod aan 26 digitale sessies op het gebied van smart mobility op de thema's Data, Digitale en Fysieke infrastructuur, MaaS, Gebiedsontwikkeling en Logistiek. Ruim 700 mensen hebben aan het festival deelgenomen. De reacties waren positief.

**Landelijke Krachtenbundeling** : In 2020 is de verbinding vanuit de MRA met de landelijke Krachtenbundeling versterkt. Daardoor is meer zicht ontstaan op wat er landelijk speelt, mede doordat op ons initiatief in factsheets scherp is geformuleerd wat er in alle bundels speelt. Het gesprek met het ministerie over onze eigen regionale inzet op Slim is verbeterd; de samenwerking met Utrecht binnen de Krachtenbundeling draagt hieraan bij. Het DO Slim, dat sinds dit jaar wordt gehouden, verbindt de activiteiten van de landsdelen en het ministerie op strategisch niveau ten einde te versnellen en nog meer impact op straat te realiseren.



**Innovatieboard:** In 2019 is besloten om de toenmalige publiek-private Opdrachtgeversgroep te splitsen in de huidige Stuurgroep en een Innovatieboard. Doelstelling van de Innovatieboard is het elkaar inspireren en helpen in de vraagstukken die spelen om vandaaruit wellicht samen aan de gang te gaan. Alhoewel het op de meeste onderwerpen gelukt is om de werkzaamheden door te zetten, is gebleken dat het lastig was om de Innovatieboard in 2020 goed vorm te geven. Het idee was om telkens aan de hand van een praktijkcase bij één van de partners met elkaar in gesprek te gaan. De RAI stond als eerste gepland. Inmiddels is de wereld voor de RAI volledig veranderd door corona. Als alternatief zijn er twee virtuele bijeenkomsten geweest. Deze hebben niet het gewenste resultaat gehad.

## 2.2 Herijking koers: introductie strategische agenda

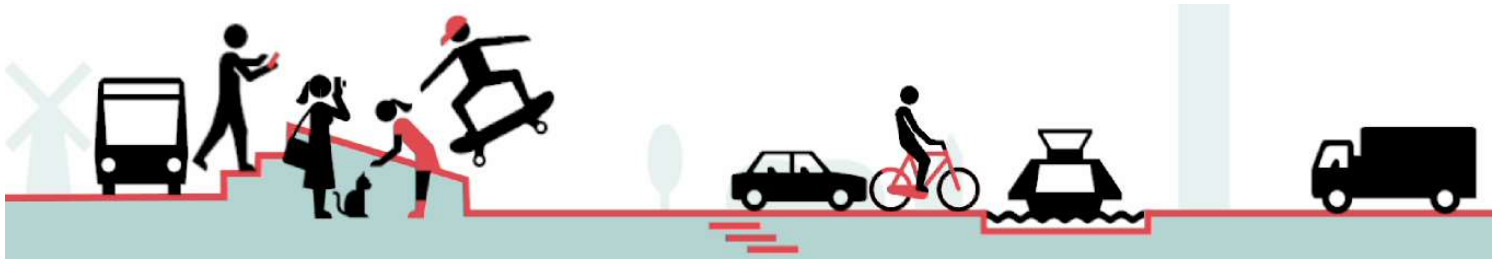
Bij de start van de MRA samenwerking op het gebied van smart mobility in 2018 is aangegeven dat we adaptief te werk gaan. Gezien de verandering in werkwijze van programma naar platform is samen met de Stuurgroep in het laatste kwartaal van 2020 de in 2017 ontwikkelde Koers tegen het licht gehouden. Dit heeft geleid tot de volgende nieuwe koers c.q. uitgangspunten:

- Het Platform ondersteunt partners bij de transitie van de mobiliteit door middel van smart mobility. Dit doen we vanuit de overtuiging dat smart mobility oplossingen kan bieden aan de opgaven die in de MRA spelen.
- Het Platform ontwikkelt zelf geen beleid maar helpt de partners bij het uitvoeren van haar ambities en beleid.
- Afhankelijk van de ontwikkelingen en opgaven die in de MRA spelen op het gebied van mobiliteit kan de focus en de activiteiten van het MRA Platform team verschuiven. Deze worden jaarlijks besproken met en bepaald door de Stuurgroep.
- De leidraad voor de focus wordt een **gezamenlijke strategische agenda** (ontwikkeld in Q1 2021). Deze vormt ook de basis voor de inbreng vanuit de MRA in het landelijke DO Slim
- In algemene zin richten de kernactiviteiten van het Platform zich op het verbinden van leren uit de praktijk aan veranderingen op systeemniveau door onder andere het volgen van pilots en experimenten, geleerde lessen te delen via webinars, de website en de LinkedIn pagina, ontwikkelen van leidraden zoals bijvoorbeeld de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility en adviezen aan de partners.

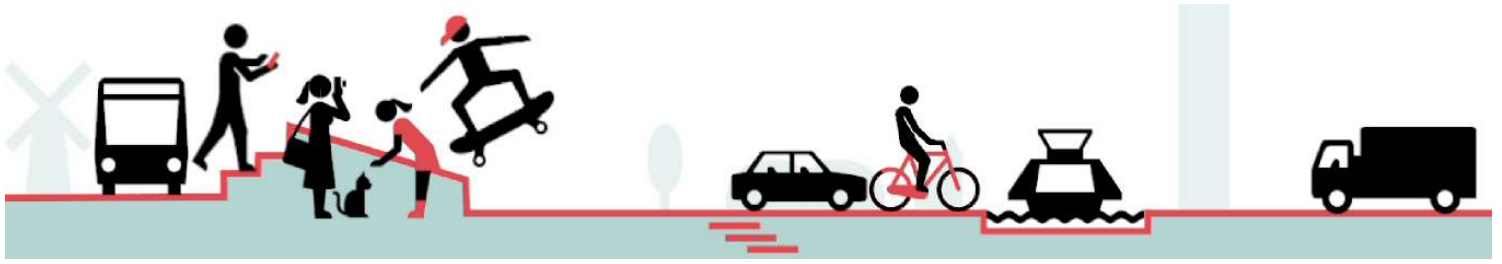
## 2.3 Conclusies 2020 en aandachtspunten voor 2021

De ervaringen van het afgelopen jaar hebben geleid tot de volgende conclusies en aandachtspunten:

- Het zijn van een platform in plaats van een programma is een juiste keuze. Het past bij de rol en de toegevoegde waarde van het MRA Platform voor de partners.
- De nieuwe opzet van het Smart Mobility team en het verkleinen van de Stuurgroep werkt goed. De activiteiten vanuit het team worden steeds concreter en sluiten aan bij de vraag uit de Stuurgroep en andere partners van het Platform



- Zolang door corona nog geen live bijeenkomsten gehouden mogen worden, wordt er geen nieuwe **Innovatieboard** gepland. In 2021 wordt dit onderwerp besproken in de Stuurgroep en opties voorgelegd om hier wel of niet mee door te gaan, het opnieuw op te pakken.
- Ook tijdens corona kunnen we onze Platform activiteiten uitvoeren, mensen verbinden, kennis delen en overdragen en het netwerk vergroten. In 2021 blijven we aandacht besteden aan het overdragen van kennis op een digitale manier, onder andere door middel van webinars tijdens de Smart Thursdays.
- Er is flink geïnvesteerd in de aansluiting bij de Landelijke Krachtenbundeling. Dit heeft geleid tot een sterker netwerk op landelijk niveau. Tevens geeft het landelijk ingestelde DO Slim mogelijkheden om (mede) de agenda te gaan bepalen op het gebied van smart mobility. In 2021 gaan we dit versterken door middel van de Strategische agenda.
- Tijdens het proces van het BO MIRT is duidelijk geworden dat er veel gremia zijn die soms ook elkaar in inhoud overlappen. In 2021 werken we aan een overzicht van deze gremia en bespreken we hoe een en ander beter gestroomlijnd kan worden.



## H3 Activiteiten en resultaten per thema in 2020

### 3.1 Thema Gebiedsontwikkeling

Hieronder wordt per onderwerp uit het jaarplan 2020 de activiteiten en resultaten weergegeven.

#### Loket voor projectmanagers gebiedsontwikkeling en mobiliteitsadviseurs

- Het netwerk binnen de MRA is het afgelopen jaar sterk gegroeid. Er is contact geweest met nagenoeg alle gemeenten in de regio. Veelal via workshops en presentaties, deels op individuele basis en deels in regionaal verband. De beschikbare kennis uit onder meer de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility en de opgedane ervaringen in de eerste pilotprojecten worden in deze gesprekken en workshops enthousiast ontvangen. Steeds meer gemeenten overwegen de inzet van een Mobiliteits Programma van Eisen voor één of meerdere van hun gebiedsontwikkelingen, om zo de kansen die smart mobility biedt voor het project goed te kunnen borgen.

#### Toepassing Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE)

- Het afgelopen jaar zijn MPvE's ontwikkeld voor de wijk Hortus op het Floriadeterrein in Almere en het Meneba terrein in Zaanstad. Daarnaast is de ontwikkeling van het MPvE voor Legmeer in Amstelveen gestart en zijn we als adviseur betrokken bij het MPvE voor de Haarlemse ontwikkelzone Zuidwest. De betrokken gemeenten zijn enthousiast over de werking van het MPvE, enerzijds als middel om mobiliteit eerder in het proces van gebiedsontwikkeling te borgen en anderzijds het bieden van handvatten om nieuwe mobiliteitsconcepten te introduceren.
- Almere en Zaanstad hebben uitgesproken het MPvE standaard in het proces van gebiedsontwikkeling op te willen nemen.
- In Q4 van 2020 is gestart met de doorontwikkeling van de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility, dit wordt in de loop van het eerste kwartaal van 2021 opgeleverd.

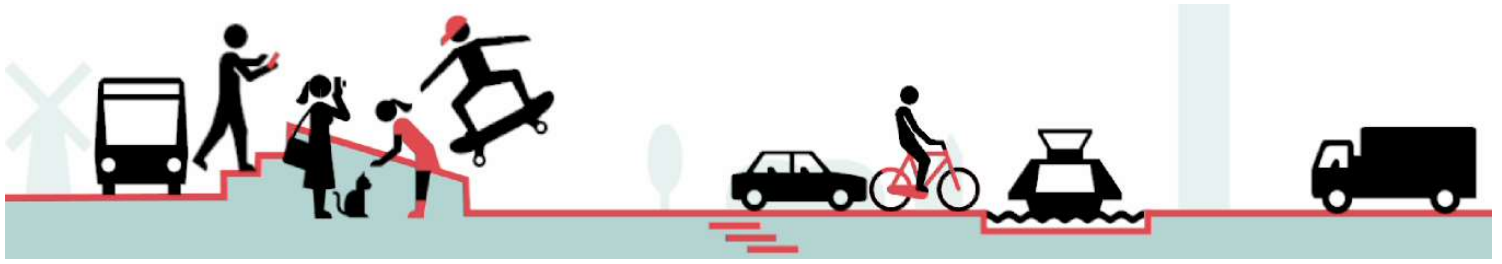
#### Leading partner in kennisontwikkeling & -deling (in de G5 én daarbuiten)

- De thematrekker gebiedsontwikkeling speelt een actieve rol in de bundel 'integratie ruimtelijke ordening' van de Krachtenbundeling en is aanwezig en adviseert bij gesprekken van de G5 over smart mobility in gebiedsontwikkeling en mobiliteitshubs.
- Kennisoverdracht Smart Mobility in Gebiedsontwikkeling op diverse (nationale) congressen, te weten: het jaarcongres stedelijke transformatie (inclusief een video-opname van de thematrekker voor de website van Platform 31), een van de liveshows van MRA Actueel (thema mobiliteit) en een masterclass en een werkatelier tijdens ons eigen MRA Smart Mobility Festival.
- Zo'n 10 publicaties op de website en de MRA Platform LinkedIn pagina, variërend van interviews met experts, verwijzingen naar lezenswaardige publicaties en onderzoeken en updates over onze eigen activiteiten.

#### Platform voor dialoog tussen overheid en markt

- Het MPvE is in de basis een gemeentelijk product, maar het betrekken van de ontwikkelaar helpt in het formuleren van ambitieuze, maar ook realistische, eisen voor de gebiedsontwikkeling,

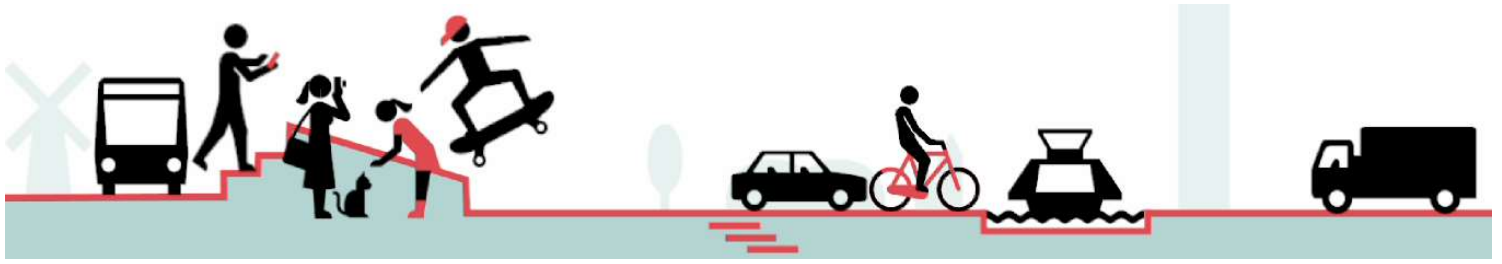




omdat de ontwikkelaar veel directer de gevolgen voor de businesscase overziet. Ook aanbieders van deelmobiliteit worden regelmatig geconsulteerd in deze trajecten.

### **Mobiliteitshubs**

- Verschillende partners van ons Platform zijn bezig met het opstellen van een visie of het uitvoeren van experimenten op dit vlak. Er zijn nog veel vragen rondom hubs, met name over de governance en financiering ervan. Vanuit het Platform hebben we geïnventariseerd wat er speelt in de regio en dat voorgelegd aan de stuurgroep. De stuurgroep heeft ons verzocht om in 2021 verder te onderzoeken welke bijdrage het Platform kan leveren aan de totstandkoming van een regionale visie en/of een leidraad over de ontwikkeling van mobiliteitshubs.



## 3.2 Thema Mobility as a Service

Hieronder wordt per onderwerp uit het jaarplan 2020 de activiteiten en resultaten weergegeven.

### Rol van de overheden in MaaS

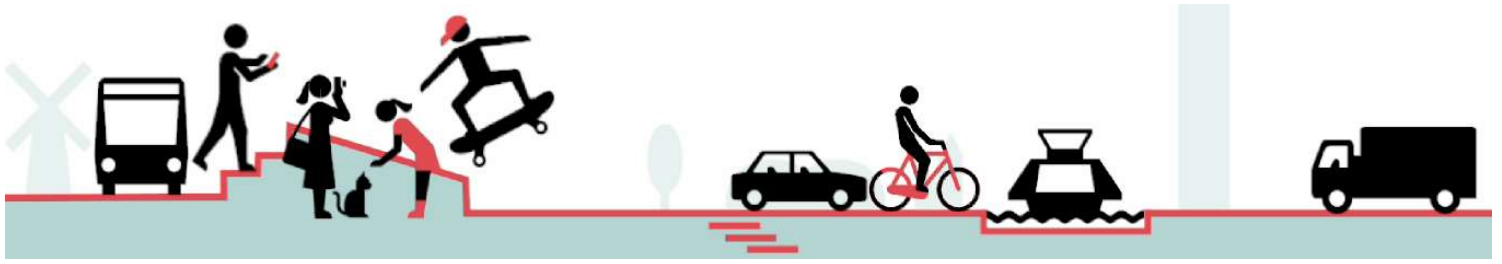
- De Vervoerregio is aan de slag geweest met het verder uitwerken van haar visie hierop. Het Platform heeft in dit traject actief geparticipeerd. Dit leidt in 2021 tot standpunt- en besluitvorming in de Regioraad. Daarnaast zijn we sparring partner voor de gemeente Amsterdam bij het formuleren van de zogenaamde Amsterdamse voorwaarden voor aanbieders van deelmobiliteit.
- Het Platform heeft gesprekken gevoerd met het ministerie van I&W om de geleerde lessen uit de zeven landelijke MaaS pilots beter te gaan borgen. Dit heeft geresulteerd in het hebben van inzicht hoe de governance binnen de MRA is ingericht. Daarbij zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop we borgen dat kennis die wordt opgedaan binnen de projectleiders groep en OGO via het kernteam MaaS verder kan worden gedeeld.

### MaaS en Openbaar Vervoer Concessies

- Binnen het kernteam van MaaS is kennis uitgewisseld over de manier waarop de MaaS waardige eisen binnen lopende en nieuwe concessies kunnen worden geïmplementeerd.
- Daarnaast zijn en worden de ervaringen uit de aanbesteding Gooi – en Vechtstreek opgehaald. De lessen worden gebundeld en ook als input gegeven aan het CROW ten behoeve van verdere doorontwikkeling.
- Doordat een aantal concessies zijn verlengd als gevolg van corona is hier nog geen volledige invulling aan kunnen geven.

### MaaS en deelmobiliteit

- We hebben het afgelopen jaar het proces om de TOMP-API als standaard te gaan gebruiken, gefacilieerd door een aantal MaaS aanbieders in contact te brengen met de werkgroep TOMP-API met als doel deze standaard te kunnen implementeren in hun diensten
- Daarnaast hebben we aansluiting gezocht bij de TOMP-API werkgroep om ontwikkelingen in deze, en andere standaarden zoals CMDS, nauw te kunnen volgen. Over die laatste wordt ook in breder verband met het ministerie van IenW en de gemeente Amsterdam gesproken om kennis hierover uit te wisselen.
- We hebben actief meegewerkt aan het borgen van een betere integratie van MaaS in de Leidraad Gebiedsontwikkeling en het MPvE. Dit wordt begin 2021 afgerond.
- Vanuit het Platform zijn gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van onder meer de gemeenten Amstelveen / Aalsmeer, Purmerend, Hilversum, Gooi en Vechtstreek, Gooise Meren en Haarlemmermeer over wat zij met MaaS en specifiek de inzet van deelmobiliteit kunnen doen. De conclusie is dat er slechts bij een beperkt aantal partijen voldoende kennis dan wel capaciteit aanwezig is en dat er vooral op deelterreinen (zoals bijv. specifiek deelmobiliteit) behoefte is aan informatie en projecten om tot resultaat op straat te komen.
- Via Krachtenbundeling wordt samengewerkt met de bundel beleid ontwikkeling op deelmobiliteit (bundeltrekkers Astrid Zwegers en Ananda Groag). Zo is input gegeven op de notitie voor DO Slim,



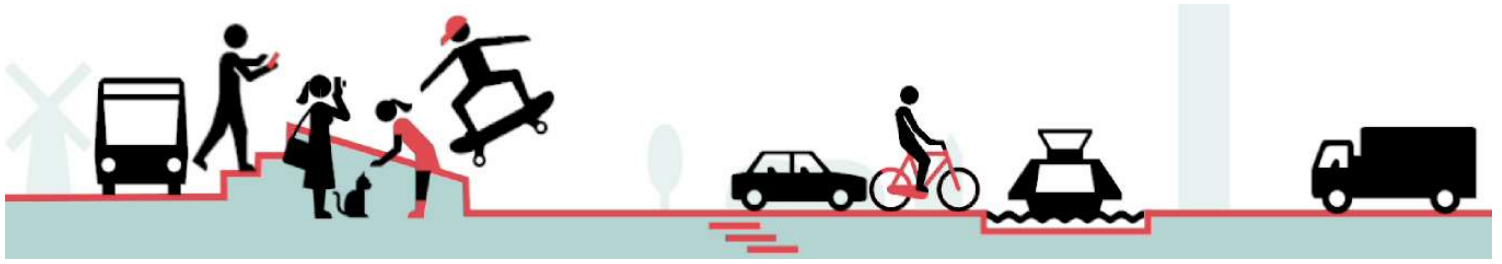
wordt samengewerkt binnen een bredere werkgroep die zich buigt over het vraagstuk van nationale parkeer vergunningen (mogelijk via SHPV - Service Huis Parkeer Vergunningen) en zijn op regelmatige basis gesprekken gevoerd met de vertegenwoordiger vanuit het ministerie over alle MaaS gerelateerde onderwerpen. Dit heeft geresulteerd in een actieve samenwerkingsrelatie met ministerie en krachtenbundeling

### **MaaS en doelgroepenvervoer**

Na een globale verkenning is in overleg met de Vervoerregio Amsterdam besloten om hier vanuit het Platform op dit moment geen verdere invulling aan te geven. Wel is er actief contact met de regio Twente om vinger aan de pols te houden bij de MaaS pilot die daar specifiek ingaat op de integratie van doelgroepen vervoer en openbaar vervoer.

### **Landelijke zichtbaarheid**

Begin 2020 is voor de derde keer het MaaS congres gehouden. We hebben daar een sessie georganiseerd waarbij de MaaS Zuid-as pilot centraal stond. Tijdens datzelfde congres is tevens in co-creatie een bijdrage geleverd in een werksessie over het belang van standaardisatie.



### 3.3 Thema Logistiek

Hieronder wordt per onderwerp uit het jaarplan 2020 de activiteiten en resultaten weergegeven.

#### Kennisdeling

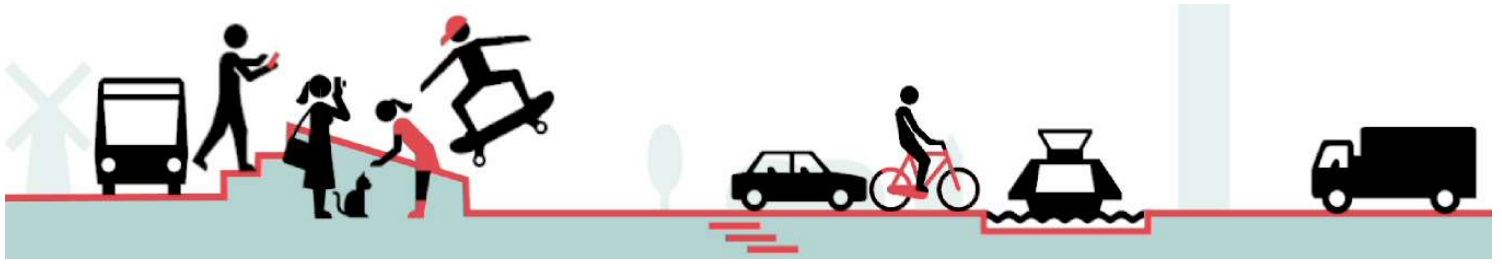
- In 2020 heeft het MRA Platform de Ovale tafel Logistiek opgezet. Deze wordt gefaciliteerd door het Platform en is inmiddels twee keer bij elkaar geweest. Er is gewerkt op basis van een jaarplan met 5 urgente onderzoeksvragen. Het eerste onderzoek is gestart en betreft een onderzoek naar logistieke hubs. Deze is uitgevoerd door vier studenten van Hogeschool Windesheim.
- In het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan heeft het MRA Platform Smart Mobility twee workshops logistiek gegeven. Dit heeft geleid tot meer draagvlak bij gemeenten voor duurzame en slimme stadslogistiek.
- Op de website van het Platform zijn 6 publicaties geweest over Logistiek.
- Vanuit Logistiek zijn 6 presentaties gegeven, onder andere bij de provincie, MRA en de Vervoerregio.

#### Advisering

- Het KPVV heeft een leidraad Knooppunten ontwikkeld. Op advies van het Platform is Logistiek als onderwerp hierin meegenomen.
- In de doorontwikkeling van de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility wordt Logistiek als onderdeel meegenomen. De thematrekker Logistiek heeft hier input voor geleverd.
- De Amsterdam Logistics Board (ALB) heeft in juni de Visie Logistiek MRA Ports vastgesteld. De insteek van de visie is gericht op verbetering van de concurrentiepositie van de MRA en de drie ports door samen te werken aan bereikbare, slimme en schone regio. Daaraan gekoppeld zit een uitvoeringsplan voor 2020 en jaren 2021-2023. Zowel het thema Logistiek als Data hebben input geleverd aan het uitvoeringsplan.
- In de update Koers Smart Mobility van de provincie Noord-Holland is nu ook het thema logistiek meegenomen.
- Vanuit het thema Logistiek is advies geleverd voor de uitvoering van de samen leren fase en de samen innoveren fase van de Connected Transport Corridor Amsterdam Westkant.
- Voor de agenda Slimme en Schone Logistiek van de provincie Noord-Holland is input geleverd gericht op onder andere de prioriteiten en het juiste handelingsperspectief.

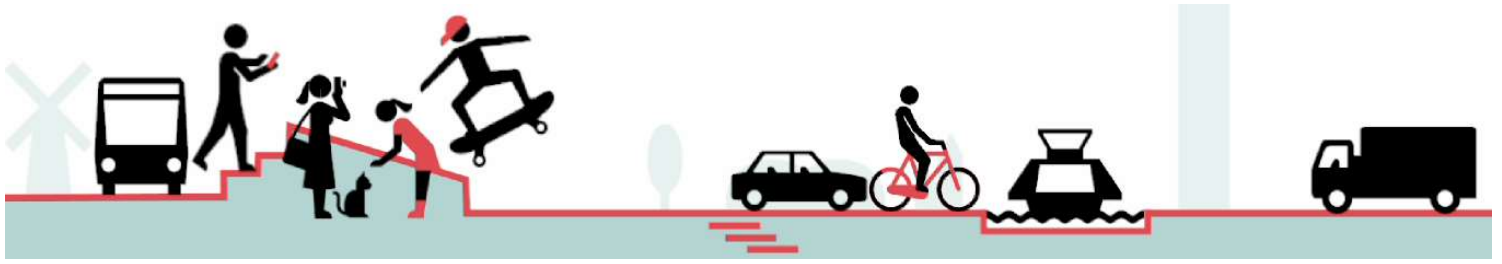
#### Aanjagen nieuwe logistieke concepten

- Vanuit het Platform is het project Connected Transport Corridors (CTC) geholpen door onder andere het bij elkaar brengen van de stakeholders en deze te betrekken bij het project. Inmiddels is de eerste pilot van start rondom Schiphol en Greenport Aalsmeer. Tevens zijn we actief deelnemer in de Krachtenbundeling sub-bundel CTC.
- In 2019 hebben ruim 50 partijen (publiek en privaat) in de MRA de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) ondertekend. De netwerkregisseur logistiek van de MRA (tevens thematrekker Logistiek van het Platform) heeft de coördinatie van een gezamenlijke aanpak Green Deal ZES voor de MRA op zich genomen. Dit heeft inmiddels geleid tot een plan van aanpak en borging binnen het programma Zero Emissie Mobiliteit van de Vervoerregio.



Het plan van aanpak bestaat uit 8 verkenningen waarvan het Platform er twee heeft gedaan, nl de nulmeting logistieke stromen (samen uitgevoerd met het Amsterdam Logistics Programma en de provincie Noord-Holland) en verkenning naar logistieke hubs (inventarisatie bestaande onderzoeken). Deze twee verkenningen zijn tevens bouwstenen voor het Regionaal Mobiliteitsplan (RMP) wat gemaakt moet worden als onderdeel van de Klimaat afspraken. Daarnaast hebben we geholpen om voor de 15 Vervoerregio gemeenten een zogenaamd SPES traject te starten. Het Samenwerkings Project Expertisepool Stadslogistiek (SPES) is door het Rijk geïnitieerd om gemeenten te ondersteunen bij de invoering van zero emissie zones. Het Rijk en Vervoerregio nemen de kosten voor hun rekening. Het SPES traject leidt tot een (regionaal) plan van aanpak voor de invoering van de ZE zones stadslogistiek en flankerende maatregelen. De verkenningen “roadmap” en “gezamenlijke inkoop ZE voertuigen gemeenten” worden nu opgepakt door de Vervoerregio.

- Noord West Connect bestaat nu uit 9 verschillende partijen, vanuit de overkoepelende ambitie: Het verplaatsen van vervoer van weg naar binnenvaart en spoor, met als beoogd effect het reduceren van de CO2-uitstoot en het behouden / verbeteren van de bereikbaarheid. Vanaf 2020 zijn de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio ook partner. Vanuit het thema logistiek hebben we nieuwe verbindingen gelegd en kennis gedeeld.



### 3.4 Thema Data

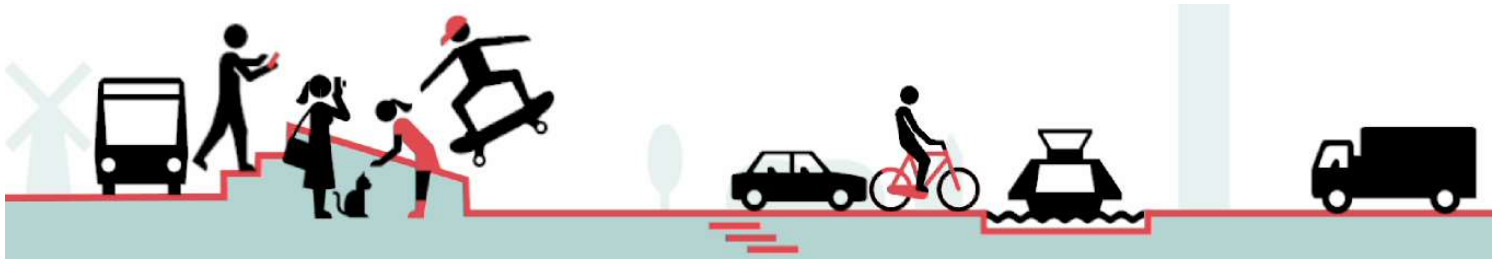
Hieronder wordt per onderwerp uit het jaarplan 2020 de activiteiten en resultaten weergegeven.

#### Versterken basisstructuur voor mobiliteitsdata

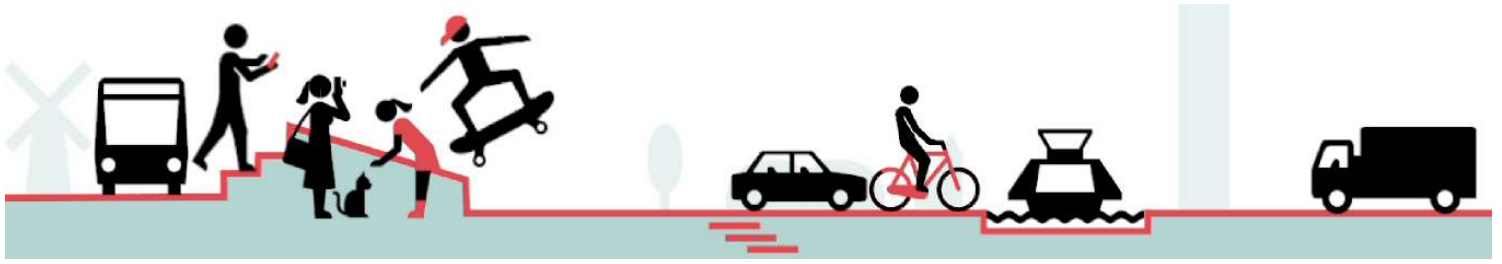
- In verschillende organisaties van de MRA is de kennis over data en de basisstructuur voor data inwinnen, bewerken en omzetten in informatie nog niet sterk ontwikkeld. Om de lokale gemeentes en organisatie te informeren over de beschikbare harde basisstructuur en hen concrete handvaten te bieden om er zelf mee aan de slag te gaan hebben we :
  - Een '[Datakookboek Smart Mobility](#)' opgesteld: een concrete handleiding waarmee iedereen direct aan de slag kan met data. Het geeft inzicht in welke data er is, welke standaardformaten er zijn, goede praktijkvoorbeelden en tips & tricks hoe je zelf aan de slag kunt gaan.
  - De 'Datapedia Smart Mobility' opgesteld, beschikbaar op [www.datapedia.nl](http://www.datapedia.nl). Deze bestaat uit:
    - Overzicht van alle relevante onderwerpen in de mobiliteit waarvoor mogelijk data beschikbaar voor is én inzicht in welke data nu al daadwerkelijk beschikbaar is. Met een verwijzing naar deze databronnen, incl. beoordeling en mogelijke verbeterpunten
    - Het 'Handboek Data Top 15', met voor ieder van de Data Top 15-items een overzicht van wat het is, welke landelijke voorzieningen beschikbaar zijn en een stappenplan om hiermee aan de slag te gaan
    - Voorbeelden van smart mobility en hoe data bij kan dragen aan het slimmer maken van de mobiliteit.
    - Per gemeente een intake/inventarisatie van de status per data-item, wat uiteindelijk in 2021 zal leiden tot een inzicht van de status van de Data Top 15 per gemeente, per data-item
  - Diverse (online) kennis- en werksessies over data, digitalisering en de data top 15. Waaronder een webinar voor 100 deelnemers, een werksessie over specifieke data-items en de introductie van de Datapedia op het MRA Smart Mobility Festival

#### Ondersteunen en faciliteren partners

- We zijn als adviseur vast onderdeel geworden van **het Regionaal Datateam** dat verantwoordelijk is voor het helpen van de partners in de MRA bij de zogenaamde landelijke opgave Digitalisering Overheden in het kader van de Landelijke krachtenbundeling. Ook wel 'Data top 15' genoemd. Met o.a. de Datapedia Smart Mobility hebben we hier een belangrijke bijdrage geleverd t.a.v. gestructureerd & gecoördineerd innoveren in de regio. Met de Vervoerregio Amsterdam hebben we verkend of het **mobiliteitsdataportaal (Mobilab)** dat in ontwikkeling is in de gemeente Amsterdam regionaal kan worden opgeschaald tot een plek waar overheden mobiliteitsdata regionaal kunnen publiceren en gebruiken. Mobilab werkt zelf op het moment nog aan een heldere propositie en communicatiemiddelen daaromheen. In de tussentijd hebben we diverse lopende projecten geïdentificeerd en benaderd die als use case voor Mobilab gebruikt kunnen worden.



- In het Kernteam Data is 'Fiets' vastgesteld als een onderwerp waarbij alle aangesloten partijen baat hebben bij samenwerking. Er is gewerkt aan diverse mogelijke initiatieven om hier gezamenlijk op te trekken (Bijv. t.a.v. gezamenlijke inkoop fietsdata en een regionaal dashboard Fietstellingen). Het resultaat hiervan is dat er in deze initiatieven nu wordt samengewerkt tussen de aan het Kernteam deelnemende partijen.
- In 2020 heeft de thematrekker Data diverse **advies gesprekken** gehad, onder andere over de nulmeting van Logistieke stromen en gesprekken over datastandaarden bij MaaS
- 4 publicaties op onze website



### 3.5 Thema Digitale en fysieke Infrastructuur

Hieronder wordt per onderwerp uit het jaarplan 2020 de activiteiten en resultaten weergegeven

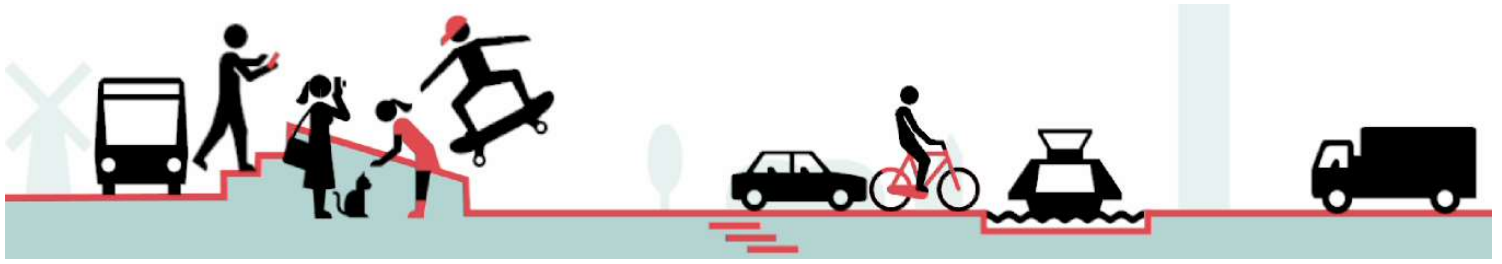
#### Opschalen

- Het Platform helpt om de **Toolbox minder hinder** van de provincie Noord-Holland op te schalen in de MRA. In 2020 is een start hiermee een start gemaakt in Zuidoost. Door de beperkingen als gevolg van COVID19 is dit programma ernstig gestagneerd en is ook de opschaling dientengevolge nauwelijks plaatsgehad.
- In 2019 is een methodiek ontwikkeld voor **Scale up in Residence**. Hierbij formuleren meerdere opdrachtgevers een vraag aan de markt. Er is gekozen voor een vaagstuk gericht op het management van toeristen- en bezoekersstromen. Opdrachtgevers zijn de gemeente Amsterdam, de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam. In 2020 heeft een marktconsultatie plaats gevonden en is een begin gemaakt met het samenstellen van de documenten voor de uiteindelijke uitvraag. Er is veel interesse van marktpartijen. In 2021 vindt de uitvoering plaats.
- Het Platform is eind 2020 gestart met het actief uitrollen van het **Crowdmanagement Monitoringssysteem** van de gemeente Amsterdam (CMSA), mede door de rol van dit systeem om drukte in winkelstraten en parken te meten tijdens corona. Er is interesse bij onder andere de gemeenten Edam-Volendam, Waterland en Zaanstad.

#### Adviseren en volgen

- **Adas**. Vanuit D&FI zetten we niet langer actief in op volgen van de ontwikkelingen op het gebied van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS). Noord-Holland behoort weliswaar tot de 42 landelijke publieke en private organisaties (de 'ADAS Alliantie') die een convenant hebben gesloten om het gebruik van ADAS te bevorderen, maar tegelijk gebeurt er vrijwel niets op dit gebied op regionale schaal. Om die reden acteren we niet actief op dit onderwerp.
- Vanuit Talking Traffic is volop gewerkt aan een nieuwe generatie van verkeersregelinstanties (**iVRI's**) die data uitzenden, maar ook data ontvangen vanuit de verschillende modaliteiten om daarop de regelingen aan te passen. Vanuit D&FI hebben we vooral ingezet op het ondersteunen en adviseren van onze partners bij installatie en gebruik van iVRI's. In Q1 en Q2 is vooral geïnvesteerd in het zicht krijgen op de behoefte van onze partners. Dit heeft geleid tot een adviesopdracht aan Arcadis en Keypoint over de stand van zaken van de uitrol, de knelpunten en barrières op het gebied van techniek, gebruik, beheer, organisatie en benodigde kennis en een advies voor de MRA wegbeheerders hoe hiermee om te gaan. De kern van het advies richt zich op wat er nodig is voor de verdere uitrol van iVRI's en de kennisopbouw en -uitwisseling. Het rapport is in Q1 2021 gereed
- Amsterdam (V&OR) richt zich met het concept **Mobiliteitscentrale van de Toekomst**, op het multimodaal sturen van verkeersstromen. D&FI participeert om de geleerde lessen te kunnen delen met andere partners in onze regio. Naast de Mobiliteitscentrale van de Toekomst participeren we ook in het **Innovatiecentrum voor Digitaal Management (IDM)**, gericht op data, en het Strategietraject met KPMG. Andere partners in de regio, zoals de provincie Noord Holland zijn geïnteresseerd in de ontwikkelingen bij de gemeente Amsterdam. Wellicht dat dit in de





toekomst kan leiden tot een gezamenlijke visie op de Mobiliteitscentrale van de Toekomst. Dit wordt de komende tijd onderwerp van gesprek in het Kernteam en daarna in de Stuurgroep.

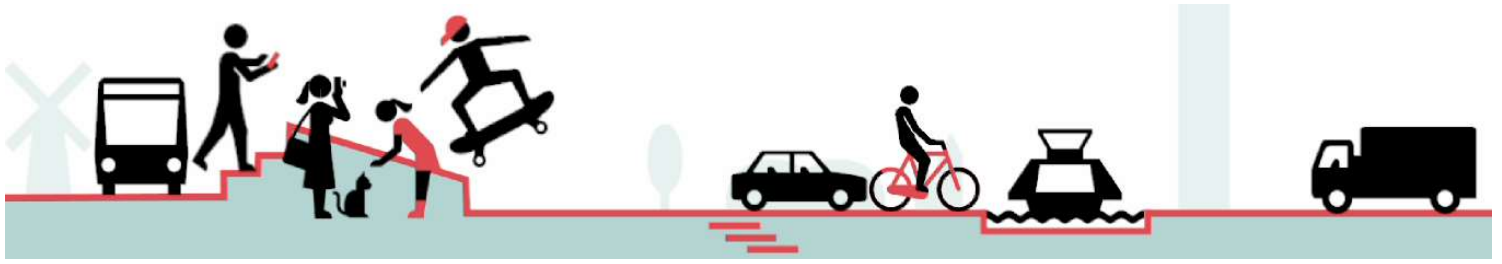
#### Kennisoverdracht

- Vanuit D&FI zijn via de website verschillende publicaties gedaan.

#### Handreikingen

- De in 2019 ontwikkelde **Toekomstradar** is beschikbaar op de website. Afgelopen jaar is gebleken dat het onderhouden en doorontwikkelen van de Toekomstradar zeer intensief is. Hiertoe zijn binnen het Platform onvoldoende capaciteit en middelen beschikbaar. Er zijn gesprekken gaande met het CROW om deze handreiking wellicht naar hen over te dragen. Dit zal in Q1 van 2021 verder zijn beslag krijgen.
- **Handboek van pilot naar opschaling:** Het handboek is via de website beschikbaar. Vanuit het Platform participeren we nu in het onderzoeksproject SUMMA-Lab, dat op wetenschappelijke basis tools ontwikkelt voor evaluaties om van pilot naar opschaling te komen. De resultaten daarvan willen we ontsluiten voor onze partners en om die reden wordt niet meer geïnvesteerd in het Handboek van Pilot naar Opschaling.

Bij de evaluatie van het Platform in Q4 van 2020 is besloten om de naam Digitale & Fysieke Infrastructuur te veranderen naar **Smart Infra**. Onder deze kortere en aansprekender naam zullen in 2021 de activiteiten worden doorgezet met een nadrukkelijker verbinding aan wat landelijk speelt.



### 3.6 Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility

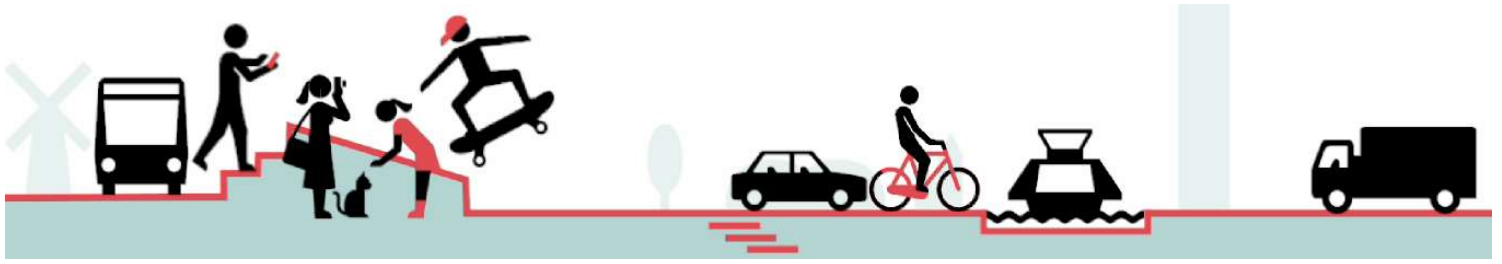
Hieronder worden de activiteiten en behaalde resultaten rondom de inbreng in de Landelijke Krachtenbundeling weergegeven.

#### Organisatie

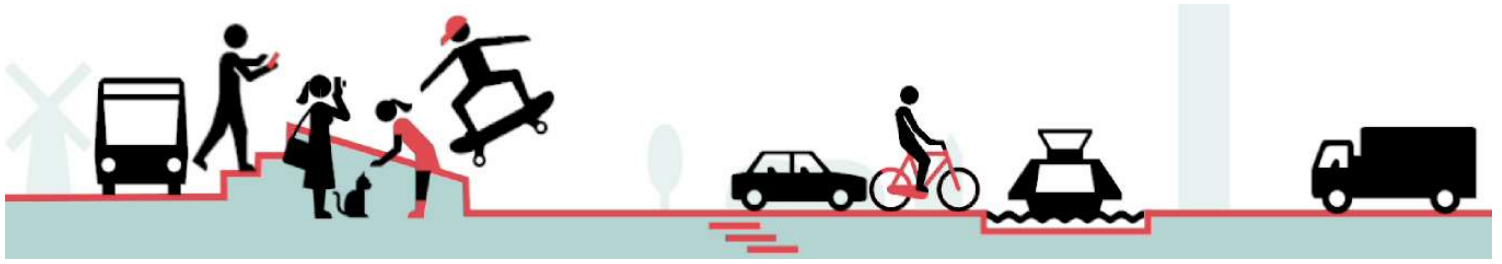
- Gebiedscoördinatie landsdeel Noordwest  
Vanaf Q1 is deze rol actief ingevuld door de thematrekker Digitale & Fysieke Infrastructuur van het Platform, niet alleen voor het MRA-deel van Noordwest, maar ook voor Utrecht.
- Afstemoverleg  
Dit overleg bestaat uit het ministerie van I&W, de 5 Gebiedscoördinatoren, vertegenwoordigers van de G5 en het Landelijk Verkeersmanagement beraad (LVMB). De gebiedscoördinator participeert hierin. Het Afstemoverleg komt twee wekelijks bij elkaar
- Landsdelig overleg met I&W  
Dit is een afstemoverleg met het ministerie van I&W dat in alle landsdelen 3 à 4 keer per jaar plaatsvindt. Bij het afstemoverleg zijn ook de vertegenwoordigers van de provincie en gemeente Utrecht betrokken. De Gebiedscoördinator zorgt voor afstemming vooraf en bewaakt tevens de uitvoering van de gemaakte afspraken.
- Stuurgroep MRA-Platform Smart Mobility  
In de Stuurgroep zijn het DO Slim en het Landsdelig overleg voorbereid. Vertegenwoordigers van de provincie en gemeente Utrecht nemen deel aan deze stuurgroep voor wat betreft de Krachtenbundeling, zodat hier de afstemming kan plaatshebben voor het hele landsdeel Noordwest. Vanaf 2021 wordt de inbreng van de Stuurgroep voor het DO Slim vooraf voorgelegd aan het DO Platform Mobiliteit.
- Directeuren Overleg Slim  
Het DO Slim is de landelijke afstemming op directeureniveau met vertegenwoordigers uit alle landsdelen (c.q. provincies), RWS en I&W. Gedurende 2020 en 2021 wordt het MRA-deel van Noordwest in dit overleg vertegenwoordigd door Thea de Vries, de directeur van de Vervoerregio Amsterdam. Vanaf 2022 zal zij het fakkelstokje in deze vertegenwoordiging overdragen aan Herman Schartman, directeur Beleid bij de provincie Noord-Holland.
- BO MIRT  
De Gebiedscoördinator heeft zorg gedragen voor het regionaal afstemmen van de beleidsmatige en financiële afspraken voor de onderdelen Slim van BO MIRT.
- MRA-Regiobijeenkomst  
De Gebiedscoördinator heeft in 2020 twee keer een digitale bijeenkomst georganiseerd met de mensen die op een of andere manier betrokken zijn bij de Krachtenbundeling.
- MRA-community  
Binnen de omgeving van de Dutch Mobility Innovations website is een digitale community tot stand gebracht om met de MRA-partners informatie, kennis en nieuws uit te wisselen.

#### Verbindingen/netwerk

- De **verbindingen** vanuit onze regio c.q. ons Platform met I&W, de andere landsdelen, LVMB en andere binnen de Krachtenbundeling actieve gremia is met name via het Afstemoverleg in Q1 en Q2 gelegd.



- **Agendazetting:** vanuit de Stuurgroep en onze inbreng in het DO Slim willen we agendazettend zijn. De Gebiedscoördinator zorgt voor deze inbreng in het Afstemoverleg. Voorbeelden hiervan zijn: een betere koppeling tussen hetgeen regionaal gebeurt op het gebied van MaaS en deelmobiliteit en hetgeen zich afspeelt binnen de Krachtenbundeling en de 7 MaaS pilots en het investeren in het op orde krijgen van de basis (inclusief het beheer) voor iVRI's in plaats van zonder meer investeren in plaatsing van installaties.
- **Kennismaken met de Bundeltrekkers:** Middels een actieve deelname aan het proces om te komen tot goede factsheets per krachtenbundel heeft de Gebiedscoördinator kennis gemaakt en een goede verbinding gelegd naar de bundeltrekkers.



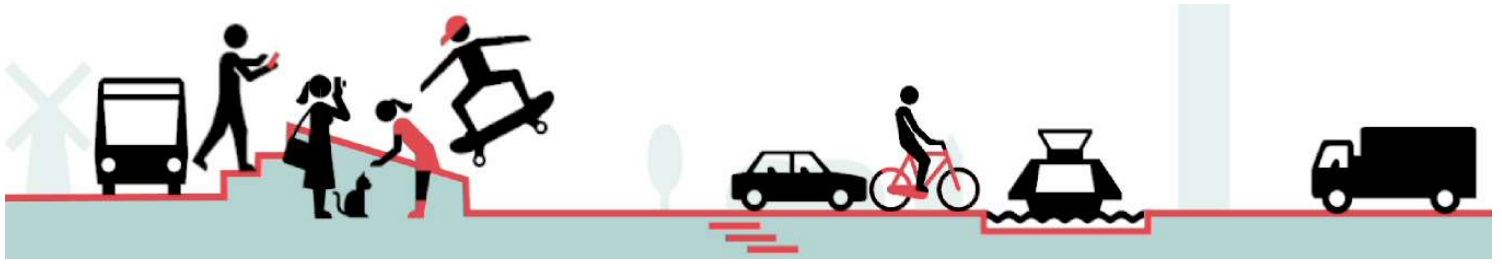
## H4 Activiteiten en resultaten Kennis en leren en Communicatie

### 4.1 Kennis en Leren

Vanaf januari 2020 heeft het Smart Mobility Platform voor het eerst centraal aan het versnellen van de mobiliteitstransitie gewerkt aan de hand van de zogenaamde Transitietheorie. De theorie rondom transitie biedt handvatten voor het ontwikkelen van innovatiestrategieën voor de diverse smart mobility thema's. Kennis & Leren heeft ondersteuning geboden in het toepassen van deze strategie.

#### Uitgevoerde activiteiten en resultaten

- Het afgelopen jaar heeft het MRA Smart Mobility team diverse **training- en reflectie bijeenkomsten** gehad om zo het denken en doen rondom transitie management in het werk te integreren. Dit heeft geleid tot integraler werken tussen de thema's en bewustwording in de rol en meerwaarde naar de verschillende partners toe.
- Het ontwikkelen van een vorm van **monitoring en evaluatie** vraagt nog extra aandacht. Het doel is 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. Dit kan vervolgens worden gepubliceerd op [www.smartmobilitymra.nl](http://www.smartmobilitymra.nl). Voor het ontwikkelen van monitoring en evaluatietools volgen en participeren we in SUMMALab (zie hieronder).
- Het Platform Smart Mobility van de MRA levert namens alle partners een belangrijke financiële bijdrage aan het onderzoeksprogramma SUMMALab (Smart Urban Mobility MetA Lab). Dit 5 jarig landelijke onderzoek is gericht in het ontwikkelen van monitorings- en evaluatietools voor experimenten en pilots. Het afgelopen jaar is vooral gericht geweest op het opstarten van het project. De eerste tools zijn ontwikkeld en worden nu getest. Hier heeft onder andere de Vervoerregio Amsterdam een bijdrage aan geleverd.
- Vanuit het Platform zijn we aangehaakt op de Human Capital Agenda van de Krachtenbundeling.
- De samenwerking met de afdeling Kennis en Onderzoek vanuit de Vervoerregio is verbeterd en er is samengewerkt aan de ontwikkeling van een afwegingskader voor de bijdrage aan onderzoeksprojecten.



## 4.2 Communicatie

### Uitgevoerde activiteiten en resultaten

- In november heeft het **MRA Smart Mobility festival** plaats gevonden. De bedoeling was dat dit een dag symposium zou zijn, maar vanwege corona hebben we voor een digitale vorm gekozen. In vier dagen tijd hebben 26 sessies plaats gevonden met diverse onderwerpen op het gebied van Data, Digitale en Fysieke Infrastructuur, Logistiek, MaaS en Gebiedsontwikkeling. De sessies zijn tot stand gekomen via een uitvraag bij al onze partners. Dit leverde meer dan 60 aanmeldingen voor sessies op. Voor het festival hebben zich 700 mensen aangemeld. Uit de evaluatie is veel positieve feedback gekomen. Het gemiddelde cijfer voor het totale festival was een 7,5 en voor de Live show een 8.
- De sessies die niet in het festival aan bod zijn gekomen, krijgen de komende tijd de kans via de zogenaamde **Winterprogramming**. De eerste sessie hiervan heeft inmiddels plaatsgevonden.
- De Thematrekkers zijn verantwoordelijk voor het uitdragen van de ontwikkelde kennis. Om hier meer structuur in te krijgen is afgelopen jaar een **marketingplan** ontwikkeld voor eigen gebruik.
- De zichtbaarheid van het Platform is gegroeid in 2020. De website [www.smartmobilitymra.nl](http://www.smartmobilitymra.nl) is verbeterd en opnieuw gelanceerd vlak voor het festival. Het aantal bezoekers is gegroeid van 600 in de eerste drie maanden naar gemiddeld zo'n 2.000 unieke gebruikers. Verspreid over het hele jaar werd de website door iets meer dan 6.700 unieke gebruikers bezocht.
- Dit geldt ook voor de **LinkedIn-pagina**. In januari van dit jaar (toen we net begonnen met de pagina) waren er nog maar 11 volgers. Inmiddels is dit gegroeid naar bijna 600 volgers
- Ook het aantal publicaties en agenda suggesties zijn gegroeid. We publiceren minimaal 3 artikelen en 3 agendaberichten per maand.
- De samenwerking met partners en bestaande (communicatie-) platforms is op gang gebracht. Er is nu een actieve MRA communicatie werkgroep met onder meer de gemeente Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland. Tevens heeft er een communicatie sessie plaats gevonden met het ministerie van I&W. Samen met communicatie professionals uit andere regio's gaan we de communicatie over dezelfde thema's op elkaar afstemmen.



## H5 Financiële verantwoording

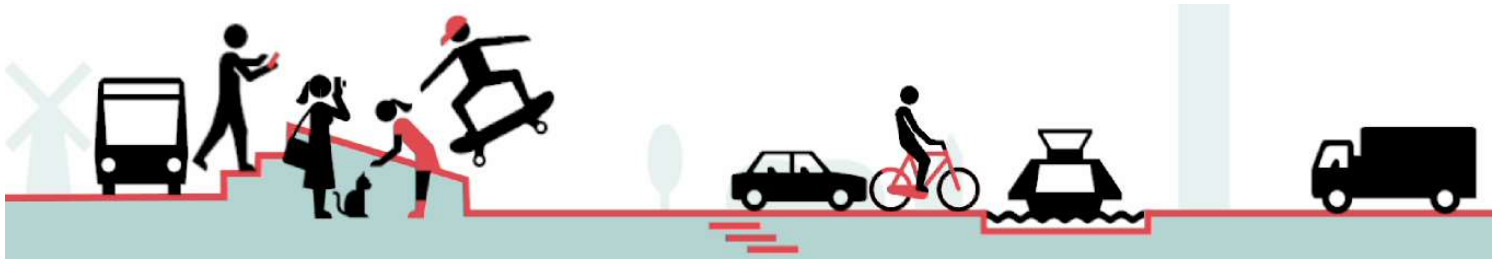
Producten / middelen	Budget uit Balans 2019	Budget 2020	Uitgegeven
<b>Bijeenkomsten en events</b>	<b>40.000</b>	<b>50.000</b>	<b>75.350</b>
Symposium/festival	40.000	40.000	65.000
Innovatieboard		5.000	5.450
Nieuwjaarsborrel		5.000	4.900
<b>Onderzoeksgeld</b>		<b>30.000</b>	<b>30.000</b>
Summalab		30.000	30.000
<b>Aanjaaggeld</b>	<b>220.000</b>	<b>100.000</b>	<b>210.450</b>
Ontwikkelen Mobiliteitsprogramma van eisen	80.000		53.000
Bijdrage scale up in Residence	100.000		
Doorontwikkeling Toekomstradar	40.000	20.000	28.300
Divers aanjaaggeld		80.000	129.150
<b>Communicatietools</b>	<b>50.000</b>	<b>20.000</b>	<b>50.000</b>
Doorontwikkeling website	50.000		50.000
Contentmanagement en beheer website		15.000	
Diverse communicatiemiddelen		5.000	
<b>Programmteam</b>		<b>540.000</b>	<b>529.700</b>
Inhuur 4 thematrekkers		460.000	432.000
Kennis en leren		80.000	97.700
Programmamanager		Kosten VRA	
Secretaris		Kosten VRA	
Communicatie adviseur		Kosten VRA	
<b>Totaal begroot en uitgegeven</b>	<b>310.000</b>	<b>740.000</b>	<b>895.500</b>

## Toelichting Financiën

### Totstandkoming begroting 2020

Bij de besluitvorming van het MRA Programma Smart Mobility in december 2017 is een inschatting van de kosten gemaakt. Voor 2018 was dit €830.000 en voor 2019 en verder €900.000. In 2018 en 2019 is er echter veel minder geld uitgegeven. Dit heeft geleid tot een verlaging van de begroting naar €740.000. Hierbij is de volgende kosten verdeling afgesproken

Vervoerregio Amsterdam:	€ 305.000
Gemeente Amsterdam:	€ 150.000
Provincie Noord-Holland:	€ 150.000
Provincie Flevoland samen met de gemeente Almere:	€ 135.000.



Op 31-12-2019 was er een overschot op de balans van in totaal €611.000. Afgesproken is dat een bedrag van € 310.000 in 2020 gebruikt ging worden voor extra kosten van onder andere Scale up in Residence en het twee jaarlijkse symposium.

Het overig bedrag op de balans gaat ingezet worden voor een korting van de bijdrage van de partners in 2021 en 2022.

Er zijn extra onvoorziene kosten gemaakt voor de coördinatie van de landelijke krachtenbundeling. Hiervoor is er een bijdrage gekomen van €50.000 vanuit SBAB.

De totale begroting voor 2020 was hiermee:  
 $€740.000 + €310.000 + €50.000 = €1.100.000$

### Toelichting besteding budget

Er is een onderuitputting van € 205.000. Enerzijds komt dit doordat het gereserveerde bedrag van € 100.000 voor Scale up in residence nog niet als subsidie is overgemaakt aan de gemeente Amsterdam. Dit gaat in 2021 gebeuren. Anderzijds zijn de kosten op verschillende posten lager gebleken dan vooraf ingeschat. Zo waren de kosten voor het symposium (het MRA Smart Mobility Festival) bijvoorbeeld €65.000 in plaats van de geraamde €80.000. Daarnaast is op basis van een kort onderzoek besloten om niet verder te investeren in de Toekomstradar en zijn de kosten voor de inhuur lager dan verwacht, mede doordat na het eerste kwartaal de uren verminderd zijn van 20- 24 uur per week naar 16-20 uur per week. Daarnaast hebben we een bijdrage van 50.000 gekregen uit SBAB voor de Gebiedscoördinatie van de landelijke Krachtenbundeling.

Het overgebleven bedrag komt terug op de balans en wordt deels gebruikt voor de begroting van 2021.

