

Jaarverslag 2021

MRA-Platform Smart Mobility

Definitief

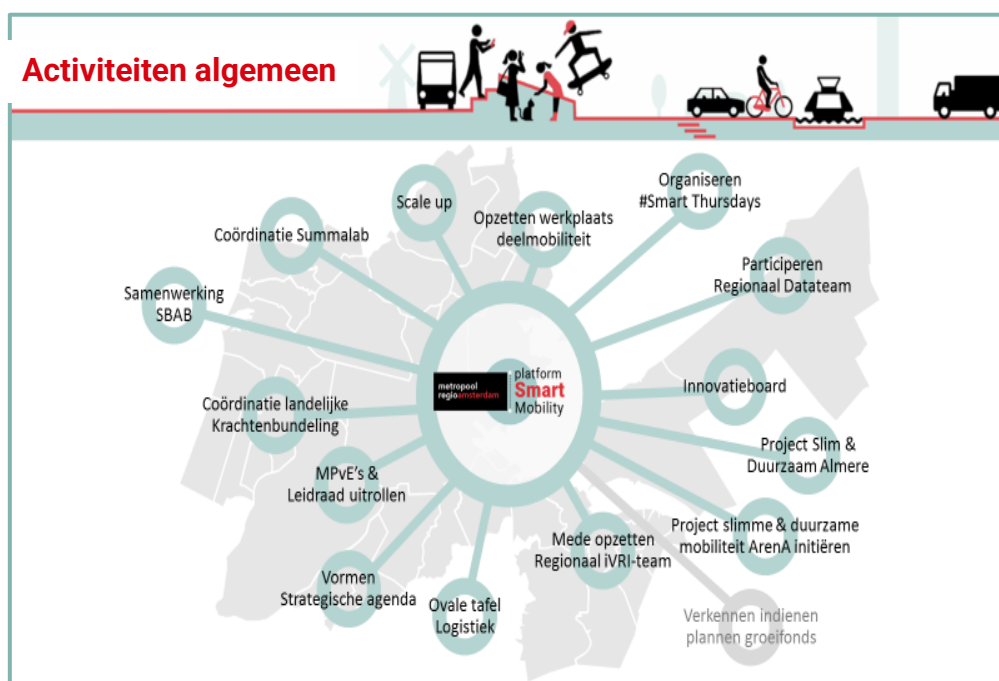
INHOUD

Voorwoord	3
Hoofdstuk 1 Thema's	5
Data & Digitalisering.	5
Gebiedsontwikkeling en hubs	6
Mobility as a Service & Deelmobiliteit	7
Slimme en schone logistiek	9
Smart infra.	11
Landelijk verbinden en agenderen	12
Hoofdstuk 2 Communicatie	15
Hoofdstuk 3 Financiën	17

VOORWOORD

Regionale samenwerking op het gebied van mobiliteit is van groot belang. Het platform Smart Mobility zorgt voor samenwerking en opschaling van innovaties en de kansen van digitalisering van de mobiliteit. Het platform signaleert kansen en zorgt voor verbindingen, ook naar het landelijke speelveld. Zo vertegenwoordigt het platform ons landsdeel in de Landelijke Krachtenbundeling Smart Mobility. Het afgelopen half jaar zijn er veel successen geboekt en is de regionale verbinding op het gebied van Smart Mobility wederom versterkt.

Die successen zijn geboekt ondanks het bijzondere gegeven van de beperkende Covid19-maatregelen, die net als in 2020 een grote impact hadden. De activiteiten van het Platform zijn afgestemd op die beperkingen vrijwel onverkort uitgevoerd; er is dan ook hard gewerkt aan het verbinden van mensen, het delen van kennis en het versneld uitrollen van kansrijke Smart Mobility oplossingen binnen de MRA. De ervaringen die we in 2020 en 2021 hebben opgedaan in het overdragen van kennis op een digitale manier, zullen we in 2022, ook als de maatregelen niet meer van toepassing zijn, blijven benutten.



Een aantal van de belangrijkste successen van 2021 laten zich als volgt samenvatten.

Data & Digitalisering

- Vanuit het thema Data & Digitalisering is bijgedragen aan de boost die het regionale Datateam heeft gegeven aan de uitrol van de zogenaamde Data top 15 en de Datapedia en het bijbehorende Handboek Data Top 15 is inhoudelijk uitgewerkt, verbreed en geactualiseerd.
- Het belang van investeren in kennis en ontwikkeling op het gebied van Data & Digitalisering is op beslisniveau nadrukkelijk onder de aandacht gebracht, zowel regionaal als op landelijk niveau.

Gebiedsontwikkeling en hubs

- Vernieuwing van de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility, met naast het MPvE aandacht voor het gebruik van instrumenten als de mobiliteitsvisie, het mobiliteitsconcept en het exploitatieplan mobiliteit.
- Ontwikkeling van een Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) voor een tweetal gebiedsontwikkelingen en voorbereidingen voor een drietal nieuwe locaties.

Mobility as a Service & Deelmobiliteit

- De MRA Werkplaats Deelmobiliteit is opgericht als broedplaats voor gemeenten om te komen tot onderlinge samenwerking en afstemming van beleid, het opstellen van uniforme handleidingen en kennisdeling over deelmobiliteit.
- De handleiding voor gemeenten – ‘Basis voor sturing op Deelmobiliteit’ is als product vanuit de Werkplaats opgesteld en geeft concrete handreikingen voor aanpassingen in parkeerverordeningen en APV. De handleiding is gepubliceerd via diverse gremia onder de gemeenten van de MRA en daarbuiten. Met deze handleiding kunnen gemeenten praktisch aan de slag.

Slimme & Duurzame Logistiek

- Er is een boost gegeven aan de uitvoering van de Green Deal ZES Stadslogistiek in het kader van het landelijke Klimaatakkoord: ontwikkeling dashboard logistieke stromen, netwerkaanpak duurzame logistieke hubs MRA en kanskaart duurzame en efficiënte bouwlogistiek.
- De vorig jaar opgerichte Ovale tafel Logistiek heeft geleid tot meer samenwerking tussen kennisinstututen, bedrijven en overheden. De eerste onderzoeken zijn afgerond. Dit heeft onder andere geleid tot input voor de netwerkaanpak duurzame logistieke hubs MRA.

Smart infra

- In het verlengde van het onderzoek aangaande de uitrol van de slimme verkeersregelininstallaties, de zogenaamde IVRI's, is het Regionaal iVRI-team opgericht en aan de slag met kennisoverdracht aan wegbeheerders en vertegenwoordiging van de regio op het landelijk speelveld.
- Binnen Scale Up hebben twee consortia pilots uitgevoerd rondom het sturen van bezoekersstromen bij evenementen. De pilot in Zandvoort is in het 3^e kwartaal afgerond, die in de Kalverstraat daarop volgend. De pilot in de Kalverstraat heeft te kampen gehad met het effect van de lockdown maatregelen. Het is nog niet duidelijk hoe dit zich vertaalt in de effecten. In het 1^e kwartaal van 2022 zullen de resultaten van beide pilots beschikbaar zijn en wordt duidelijk of deze maatregelen breder binnen de MRA worden toegepast.

Landelijke verbinden en agenderen

- Op verzoek van de Stuurgroep is gewerkt aan een Strategische agenda Smart Mobility voor de MRA, met hierin de gezamenlijke onderwerpen en prioriteiten voor de komende tijd. Deze is in het 4^e kwartaal vastgesteld, zodat begin 2022 de regionale samenwerking aan de hand hiervan kan worden versterkt en de prioriteiten ook op het landelijk speelveld kunnen worden geagendeerd.
- Het zogenaamde Landschap Slim is gepubliceerd waarin het landelijk en regionale speelveld van Smart Mobility is opgenomen, inclusief de belangrijkste contactpersonen. Het landschap is groot en complex in structuur en governance.

Dit zijn slechts enkele van de meest in het oog springende resultaten, maar er is nog veel meer gebeurd. Ik constateer dan ook dat veel doelen en resultaten zijn gerealiseerd die we voor ogen hadden. Het Platform legt steeds meer verbindingen en helpt de regio steeds beter in het gezamenlijk benutten van innovaties en digitalisering van de mobiliteit. Ik leg u dan ook graag dit jaarverslag voor!

Lode Goossens, voorzitter stuurgroep MRA Platform Smart Mobility

Hoofstuk 1 THEMA'S

Data & Digitalisering

Het thema Data & Digitalisering heeft ook in 2021 gewerkt aan de versterking van de basisstructuur voor mobiliteitsdata en de partners in de MRA gefaciliteerd bij het proces van digitalisering.

Doelen

1. Data op orde voor gemeenten

De digitaliseringsopgave voor wegbeheerders start met het op orde krijgen van de data. Hiertoe is het programma 'Digitalisering Overheden' opgezet vanuit het rijk. De regionale inzet hierop wordt gepleegd door het Regionale Datateam, waarin het Platform participeert. Onze focus is gericht op slim en veilig digitaliseren, inclusief de onderwerpen rond cyber security.

2. Organisaties stimuleren meer datagedreven te werken

Het stimuleren, volgen en opschalen van initiatieven die organisaties meer datagedreven maken en het vanuit deze experimenten aanjagen van de verandering op systeemniveau. Hierbij kan worden gedacht aan het opschalen / kennisuitwisseling in bijvoorbeeld Mobilab, AMdEX, de Mobiliteitscentrale van de toekomst en het recent opgerichte Cybersecurity platform

3. Inzetten op Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM)

Actief meedenken en –werken aan de totstandkoming van een nationaal toegangspunt voor mobiliteitsdata, zoals deze vanuit het Ministerie van IenW wordt voorbereid.

4. Ondersteuning digitalisering overige thema's

Ook bij de andere thema's spelen data en digitalisering een belangrijke rol. Daar waar nodig vindt vanuit Data & Digitalisering ondersteuning plaats.

Activiteiten en resultaten 2021

- **Datapedia & Handboek Data Top 15**

De Datapedia en het bijbehorende Handboek Data Top 15 is in het afgelopen jaar verder inhoudelijk uitgewerkt, verbreed en geactualiseerd. Het is daarmee een levend document geworden dat de actuele status van de regio weergeeft en wegbeheerders zo concreet mogelijk helpt bij de digitaliseringsopgave.

- **Vanuit Regionaal Datateam**

Vanuit Data & Digitalisering dragen wij actief bij aan het Regionaal Datateam, dat wordt aangestuurd en gefinancierd door het Opdrachtgeversberaad RDT. De capaciteit van het RDT is later uitgebreid dan verwacht, waardoor de inventarisatie van de huidige status van alle wegbeheerders in Noord-Holland en Flevoland, inclusief de hulp die ze van het RDT kunnen gebruiken, enigszins vertraagd op gang kwam. Inmiddels is aan de doelstelling om aan het einde van het jaar '*alle MRA-gemeentes te hebben bereikt en waar nodig/nuttig ondersteund bij (het starten van) activiteiten om een volgende stap van de digitalisering te zetten*' nagenoeg voldaan.

- **Organisaties stimuleren meer datagedreven te werken**

Meer en meer wordt duidelijk dat, wanneer een organisatie achterblijft qua digitalisering, het belangrijkste pijnpunt veelal gebrek aan urgentie op hoog niveau in de organisatie is. Hier ligt een belangrijke uitdaging: hoe krijg je de urgentie van digitalisering op beslisniveau tussen de oren? In Q1 en Q2 van 2021 is hier een gedegen inhoudelijk verhaal c.q. document voor gemaakt. In Q3 en Q4 zijn de eerste stappen gezet die op de juiste manier bij de juiste doelgroep te krijgen. Daarnaast is het vaak moeilijk om vanuit pilots op te schalen, ook hierbij gaan we hulp en ondersteuning bieden.

- **Inzetten op Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM)**
Landelijk loopt het project rondom NTM minder snel dan verwacht. Er is nog steeds sprake van weinig (regionaal zichtbare) voortgang, men is nog in een definiërende fase. Hierdoor zijn we nog niet toegekomen aan de genoemde activiteiten *'Actief meedenken en –werken aan de totstandkoming van een nationaal toegangspunt voor mobiliteitsdata, zoals deze nu vanuit het Ministerie van I&W wordt voorbereid'*. Wij in 2022 gezamenlijk met Ministerie van I&W, NDW en het regionaal data team west, value sessies organiseren om tot prototypes van dashboards te komen waarop beleidsbeslissingen kunnen worden genomen.
- **Ondersteuning digitalisering overige thema's**
In 2021 zijn vanuit Data & Digitalisering goede inhoudelijke bijdragen geleverd aan de verschillende thema's. Met het thema MaaS hebben we een presentatie over Deelmobiliteit gegeven in een kennissessie van CROW met meer dan honderd deelnemers, bij het thema Gebiedsontwikkeling hebben we de stukken over data gereviewed en bij het thema Logistiek hebben we goed kunnen bijdragen aan het projectmanagement van de realisatie van het dashboard Logistieke stromen. Ook voor 2022 geldt dat we onverkort zullen bijdragen aan de overige thema's.

Gebiedsontwikkeling & hubs

Het thema Gebiedsontwikkeling en hubs heeft zich ook in 2021 gericht zich op de kansen die smart mobility biedt bij de ontwikkeling van nieuwe wijken en de herinrichting van bestaande wijken. Hierbij is er specifiek aandacht geweest voor de kansen die mobiliteitshubs bieden.

Doelen

Gezien de schaarse ruimte en de klimaatdoelstellingen zijn slimme en schone mobiliteitsconcepten steeds meer randvoorwaardelijk om de ontwikkeling van nieuwe wijken mogelijk te maken. Deze slimme en schone mobiliteitsconcepten hebben echter een andere ruimtelijke impact dan we gewend zijn, waardoor het zaak is om deze vroeg in het proces van gebiedsontwikkeling mee te nemen. Daarnaast ontstaan er nieuwe uitdagingen op het vlak van governance en financiering van deze mobiliteitsconcepten, bijvoorbeeld van mobiliteitshubs.

Hieraan zijn de volgende doelen voor 2021 ontleend:

- Aan de hand van de leidraad Gebiedsontwikkeling met als kern het Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE) stimuleren en faciliteren van kansen van toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen.
- Aandacht voor marktpartijen (vastgoed en mobiliteit) en woningcorporaties, aangezien zij steeds meer aan de lat staan voor invulling van de mobiliteitsconcepten en hubs.
- Aandacht voor bestaande wijken, bijv. bij herstructurering of ambities om autoluw te worden.

Activiteiten en resultaten 2021

- **Vernieuwen van de leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility**
De nieuwe versie is vastgesteld en staat online. Tevens is de leidraad samengevat in een kernachtige brochure. Op 1 juli is deze gepubliceerd en via verschillende communicatiekanalen breed verspreid. In de vernieuwde leidraad is het onderdeel MPvE op basis van praktijkervaringen en actuele ontwikkelingen aangescherpt. Het gebiedsontwikkelingsproces is als rode draad genomen en aan de hand van deze ontwikkelfases zijn mobiliteitsinstrumenten uitgewerkt zoals de mobiliteitsvisie, het mobiliteitsprogramma van eisen, het mobiliteitsconcept en het exploitatieplan mobiliteit.

- **Versterken aandacht voor rol van marktpartijen**

In Q3 en Q4 is gestart met het onder de aandacht brengen van de vernieuwde leidraad bij marktpartijen, woningcorporaties en gemeenten. Hiertoe zijn als eerste contactpersonen binnen woningcorporaties en ontwikkelaars benaderd, hetgeen in 2022 zal worden doorgezet en verbreed, onder meer door de organisaties van webinars voor deze doelgroepen.

- **Ontwikkelen leidraad (personen)hubs in bestaande stad**

De gemeente Amsterdam werkt op basis van een Interreg subsidie aan de ontwikkeling van zo'n 15 tot 20 buurthubs in de openbare ruimte. Als onderdeel van deze Europese samenwerking wil de gemeente de opgedane kennis en ervaringen ook delen in de regio, waarbij het Platform actief ondersteuning heeft verleend in drie stappen. Allereerst is een artikel gepubliceerd, vervolgens is een Smart Thursday georganiseerd waarin de geleerde lessen zijn gedeeld en tenslotte is onder de vlag van de Werkplaats Deelmobiliteit verder samengewerkt.

- **Versterken olievlek gebruik MPvE en leidraad**

Er zijn diverse activiteiten ontplooid om de bekendheid en gebruik van de leidraad en het MPvE te vergroten.

- Afgelopen jaar is gewerkt aan MPvE's in Amstelveen (Legmeer), Amsterdam (Sloterdijk I Zuid). Legmeer is in juni 2021 afgerond en de Sloterdijk I Zuid in december.
- Er zijn presentaties gehouden bij de Vervoerregio, de MRA programmamanagers, bij het Amsterdam Smart City netwerk en in diverse andere regionale overleggen. Het doel was niet alleen kennis delen maar ook in gesprek gaan over de kansen en mogelijkheden die men ziet om mobiliteit beter in gebiedsontwikkelingen te verankeren.
- Daarnaast is er contact gelegd met Haarlemmermeer, Velsen en Purmerend om te bespreken welke gebiedsontwikkeling zich leent voor een MPvE. Deze contacten hebben er inmiddels toe geleid dat Haarlemmermeer een uitvraag heeft gedaan om tot MPvE's te komen voor twee locaties. Voor Purmerend is zo'n uitvraag inmiddels ook in voorbereiding.
- Om de kennis over de leidraad nog verder te verspreiden is een paper ingediend voor het Nationaal Verkeerskunde Congres 2021/2021 en is er een presentatie op het congres gegeven.

- **Ontwikkeling van mobiliteitsconcepten/hubs in gebiedsontwikkeling**

Het mobiliteitsconcept is een belangrijke tool die in de leidraad aan de hand van een routekaart is uitgewerkt. Dit is een belangrijke basis om onze drie doelgroepen te helpen bij de vervolgstap op het MPvE, als het gaat om vraagstukken rondom governance en financiering van mobiliteitshubs en deelmobiliteitsconcepten. Nu de nieuwe leidraad gepubliceerd is zetten we deze tool ook actief in om partijen in de regio te activeren en te ondersteunen.

Mobility as a Service (MaaS) & Deelmobiliteit

Het thema MaaS heeft zich ook in 2021 weer gericht zich op het concreet maken van het concept MaaS voor de MRA partners om zo meer zicht te krijgen op hoe MaaS kan bijdragen aan de opgaven en beleidsdoelstellingen op het gebied van mobiliteit. Vanwege het belang van deelmobiliteit binnen MaaS en de urgentie van diverse ontwikkelingen op dit vlak heeft deelmobiliteit in 2021 veel aandacht gekregen binnen dit thema.

Doelen

De verwachting is dat MaaS positief kan bijdragen aan het oplossen van de opgaven binnen de MRA. Het ontbreekt echter nog aan concrete casussen: 'The proof of the pudding is in the eating' en dus hebben we ook het afgelopen jaar stappen gezet om met MaaS de verwachting waar te maken.

Hiertoe richtte de aandacht zich op een aantal belangrijke onderwerpen binnen MaaS:

- de rol van de overheid in het stellen van kaders en regels om het publieke belang te borgen;
- data delen door mobiliteitsaanbieders benodigd voor het toetsen en vormgeven van beleid;
- het bieden van voldoende aantrekkelijke aanbod van aanbod- en vraag gestuurde mobiliteit.

In 2021 lag de focus op vraagstukken rondom het opschalen van de inzet van deelmobiliteit. Dit is relevant omdat een voldoende aantrekkelijk aanbod van verschillende vormen van vraag gestuurde deelmobiliteit noodzakelijk is voor een aantrekkelijk MaaS aanbod om daarmee een écht alternatief te bieden voor de privéauto.

Activiteiten en resultaten 2021

In het jaarplan zijn vijf hoofdactiviteiten gedefinieerd met daarbinnen verschillend sub activiteiten. Hieronder worden de activiteiten en resultaten aan de hand van deze hoofdactiviteiten weergegeven.

- **Deelmobiliteit binnen de MRA stimuleren**

- Werkplaats Deelmobiliteit

Naar aanleiding van een initiatief van PNH en een verkenning onder MRA-gemeenten, waaruit bleek dat er behoefte was om samen aan de slag te gaan en van elkaar te leren op het onderwerp deelmobiliteit, is de MRA Werkplaats Deelmobiliteit opgericht, die toegankelijk is voor alle gemeenten van onze partners. De Werkplaats wordt gefaciliteerd door het MRA Platform en voorbereid door een kernteam met vertegenwoordigers vanuit de Vervoerregio, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland.

De Werkplaats heeft de eerste bijeenkomsten gehad en de website van het Smart Mobility Platform is uitgebreid met een thema pagina waar relevante informatie is te vinden over de Werkplaats en voor gemeenten relevante documentatie over deelmobiliteit. Ook is vanuit de Werkplaats actief verbinding gelegd naar het opleidingstraject deelmobiliteit van de Vervoerregio. Gemeenten kunnen nu in de Werkplaats met die kennis verder aan de slag.

In Q3 is gewerkt aan het opstellen van concrete instrumenten, waarna in Q4 de handleiding voor gemeenten – ‘Basis voor sturing op deelmobiliteit’ is gepubliceerd en via diverse gremia onder de aandacht gebracht van de MRA gemeenten, overige gemeenten van de provincies Noord-Holland en Flevoland en andere geïnteresseerden.

- Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit waar we vanuit het Platform aansluiting bij hebben en input voor hebben geleverd in 2021. We noemen de belangrijkste:
 - verkenning PNH rol van de provincie binnen het landschap van MaaS;
 - opzet van het landelijk programma deelmobiliteit;
 - initiatief vanuit lenW om MaaS, deelmobiliteit en ontwikkelingen rondom hubs te bundelen.

- **MaaS waardigheid in ov-concessies door-ontwikkelen**

In het kernteam MaaS is dit aan de hand van een casus in de provincie Noord-Holland diverse malen geagendeerd. Door de impact van COVID stond MaaS waardigheid in ov-concessies minder nadrukkelijk op de agenda. We zijn de ontwikkelingen in 2021 desondanks op de voet blijven volgen.

- **Kennis en leren**

- Het kernteam MaaS is vanaf Q2 opgeschaald in frequentie naar een twee wekelijks overleg. Er was gegeven de hoeveelheid ontwikkelingen binnen het thema behoefte bij de deelnemers om frequenter met elkaar kennis te delen.
 - Daarnaast is regelmatig contact met het ministerie van lenW in het kader van de landelijke krachtenbundeling en het afsprakenstelsel MaaS.
 - Verder zijn in dit eerste half jaar drie workshops gegeven. Ook hebben diverse contacten plaatsgevonden met verschillende gemeenten.

- **(Door-)ontwikkelen leidraden**

In 2021 is vanuit het thema MaaS input geleverd op de vernieuwing van Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility. Er wordt nu nadrukkelijker ingegaan op de kansen van MaaS en deelmobiliteit binnen gebiedsontwikkeling.

- **Kennisontwikkeling**

- Er is een inhoudelijke kennissessie gehouden over de verkenning naar de toegevoegde waarde van de inzet van multimodale voorspelling / verkeersmodellen.
- De doorontwikkeling van de Amsterdamse Voorwaarden is een aantal keren in het kernteam aan de orde geweest. Het verbreden van toepasbaarheid binnen de MRA zal pas in 2022 plaatsvinden.
- Om de kennisontwikkeling binnen het kernteam MaaS te verdiepen zijn regelmatig specials gehouden, waarbij aan de hand van een concrete casus op verschillende onderwerpen is ingezoomd. Denk hierbij aan ontwikkeling van hubs, ontwikkeling deelmobiliteit door de jaren heen (en wat leren we daarvan) of MaaS waardigheid Gooi en Vechtstreek.

Slimme & Schone Logistiek

De transitieopgave voor de logistiek is enorm. Vanuit de werklijn slimme en schone logistiek is ook het afgelopen jaar ingezet op de verduurzaming en vergroting van de efficiency van de logistiek. Bedrijven in de logistiek kunnen dit niet alleen; hier is de juiste kennis en samenwerking voor nodig met andere bedrijven, overheden en kennisinstellingen. Een grote kans voor de transitieopgave is het digitaliseren van de logistieke keten.

Doelen

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

Nieuwe logistieke concepten helpen de transitieopgave te realiseren en te versnellen. De overheden hebben hierbij een faciliterende rol, bijvoorbeeld ruimte scheppen voor logistieke hubs, aanpassen van regelgeving en verlenen van privileges.

2. **Verbetering van doorstroming van logistiek door het creëren van slimme goederencorridors.**

De toenemende logistieke stromen op de belangrijkste goederencorridors vragen om een efficiencyslag. Bijvoorbeeld door bundeling of multimodaliteit te stimuleren. Maar ook door de toepassing van slimme ITS oplossingen.

3. **Vergroten van kennis van digitale connectiviteit van bedrijven en vergroten bereid om data te delen.**

De logistieke sector loopt achter met digitalisering van de werkprocessen. De verwachting is dat digitale platformen/marktplaatsen een grote bijdrage leveren aan het efficiënter maken van de logistiek: meer goederen worden gebundeld.

4. **Vergroten van de bewustwording en actiebereidheid bij bedrijfsleven en gemeenten over nut en noodzaak van Zero Emissie Stadslogistiek (ZES) en schone mainport logistiek.**

Nederland heeft 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.

Activiteiten en resultaten 2021

- **Zero emissie stadslogistiek**

- Vanuit de gezamenlijke aanpak Green Deal ZES MRA is het dashboard logistieke stromen ontwikkeld en in Q4 opgeleverd. Dit dashboard brengt in beeld waar wat rijdt en wat er vervoerd wordt en vormt de basis voor nieuw beleid en maatregelen voor slimme en schone logistiek.
- In april is het SPES onderzoek voor de Vervoerregio Amsterdam afgerond. Dit onderzoek geeft inzicht in het waterbedeffect van zero emissie zones en levert bouwstenen voor de regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek.
- RWS is in 2021 gestart met de regionale aanpak duurzame bouwlogistiek. Aan de hand van pilots van bedrijven (o.a. in Zaanstad, Haarlem en Amsterdam) wordt kennis opgedaan voor opschaling. In december is de kanskaart duurzame en efficiënte bouw-logistiek opgeleverd.
- Voor de regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek MRA is in 2021 een PvA gemaakt.
- Het Platform heeft bijgedragen aan de Agenda Slimme en Schone Logistiek van PNH.

- **Vergroten digitale connectiviteit**

- Halverwege 2021 is de coördinatie van de strategische agenda duurzame fooddistributie MRA overgenomen door het platform Smart Mobility en de Vervoerregio. Doelstelling is vergroting van de digitalisering bij bedrijven en de ontwikkeling van logistiek. De deelnemers zijn voor een groot deel bedrijven uit de foodlogistiek die met pilots willen innoveren en verduurzamen. Rijkswaterstaat heeft in dit jaar ondersteuning geleverd aan deze bedrijven.
- Het platform heeft twee inspiratie sessies georganiseerd.
- In oktober is de Future Food Logistics Challenge gestart met 12 bedrijven die nieuwe slimme en duurzame logistieke concepten ontwikkelen.
- Met het ministerie van IenW is afstemming geweest met betrekking tot het platform stadslogistiek. Via dit platform wordt in eerste instantie data gedeeld over bijvoorbeeld wegwerkzaamheden, inrijverboden en gewenste routes (via DEFlog). Later in het project is het ook bedoeling dat bedrijven zelf data delen over bijvoorbeeld ritplanning. In onze regio doet de gemeente Amsterdam mee.

- **Kennis delen en ontwikkelen**

De deelnemers aan de Ovale Tafel Logistiek hebben afgesproken dat ieder jaar nieuwe urgente onderzoeksvragen worden vastgesteld en ook actief wordt meegedaan aan de calls van Dialog. De Ovale Tafel Logistiek heeft zich sinds de oprichting in september 2020 met 5 onderzoeksvragen bezig gehouden, met name die over logistieke hubs en bundeling. De resultaten zijn gebundeld en worden gebruikt om voor de MRA een netwerkvisie duurzame logistieke hubs te ontwikkelen.

- **Logistieke hubs**

Studenten van Hogeschool Windesheim hebben onderzoek gedaan naar logistiek hubs in de MRA en zo in beeld gebracht wat de voorwaarden zijn voor goed functionerende hubs. Daartoe hebben ze een groot aantal bedrijven uit verschillende branches gesproken. De door de studenten gemaakte inventarisatie en de al ontwikkelde visie logistieke hubs van de gemeente Amsterdam dienen als input voor die netwerkvisie van de Vervoerregio Amsterdam. Het Platform heeft ook bijgedragen aan de ontwikkeling van de Amsterdamse visie.

- **Experimenten**

De thematrekker logistiek is in 2021 betrokken geweest bij een aantal experimenten en pilots, voornamelijk in de foodlogistiek en bouwlogistiek. Vanuit CTC Amsterdam Westkant is gestart met een pilot extern wachtrijbeheer op Schiphol. De bedoeling is om kennis op te doen voor verdere opschaling in de regio.

Het thema Smart Infra richtte zich ook in 2021 vooral op het toepasbaar maken van Smart Mobility in de beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en een leefbare openbare ruimte.

Doelen

- Smart Infra biedt een goed ontwikkeld regionaal netwerk met toegankelijke communities voor diverse gremia en onderwerpen om kennis te delen en bruikbare innovaties te helpen toepassen en waar nodig aan te jagen.
- Smart Infra biedt ondersteuning in het intelligent en doelgericht investeren in assetmanagement door het delen van inzicht in de ontwikkeling en kennis van Smart-Mobility-toepassingen. DVM- en infra-assets vertegenwoordigen een hoge waarde dus is een scherp zicht op innovaties van groot belang om de juiste keuzes te maken in het beheer & onderhoud.
- Smart Infra richt zich op het adviseren over en aanjagen van toepassingen en het opschalen daarvan op MRA-niveau en wil vraagbaak zijn voor alle zaken met betrekking tot multimodaal verkeersmanagement en betere benutting van infra.

Activiteiten en resultaten 2021

- **Smart Infra verbinden aan wat landelijk speelt**
 - De werkgroep Krachtenbundel Aanpassing Fysieke Infrastructuur heeft in Q1 een afwegingskader opgeleverd over de gevolgen van de ontwikkelingen van verkeerssystemen en in-car-systemen. Het vervolg wordt begin 2022 concreet en dan zal ook worden bepaald op welke wijze Smart Infra hierop aansluit.
 - Via de Krachtenbundeling wordt nadrukkelijk gevolgd welke ontwikkelingen zich afspelen rondom assetmanagement en de eisen die autonoom rijden aan de fysieke infra stelt.
 - De landelijke ontwikkelingen rondom autonoom vervoer zijn in Q4 in kaart gebracht, op grond waarvan is besloten hier vanuit het Platform, in nauwe samenwerking met Amsterdam, actief op in te gaan zetten.
 - De contacten met de CROW zijn het afgelopen jaar geïntensiveerd via de Toekomstradar. Deze worden uitgebreid via een kennisplatform dat CROW opricht rond innovaties voor infra.
- **iVRI's**
 - In 2021 is het onderzoek afgerond naar de reden waarom de uitrol van iVRI's niet vlot loopt en is het belangrijkste advies opgevolgd: het oprichten van een Regionaal iVRI-team (RiT). Het RiT is inmiddels gestart met het vormgeven van de beoogde kennisoverdracht en vertegenwoordiging van de regio op het landelijk speelveld.
 - Op 18 februari was tijdens Smart Thursday een kennissessie over de iVRI's waar zo'n 40 wegbeheerders uit de MRA aanwezig waren, hetgeen de behoefte onder die wegbeheerders nog eens onderstreepte.
- **Opschalen en aanjagen Smart Mobility Toepassingen**
 - Eind Q2 is besloten om de Toolbox Noord-Holland zodanig te publiceren dat deze breed in de MRA toepasbaar is, hetgeen in Q4 ook daadwerkelijk is gerealiseerd.
 - In het project Scale up Bezoekersstromen heeft de aanbesteding geleid tot de selectie van 3 consortia. Eén van deze consortia heeft zich na de gunning teruggetrokken vanwege de kosten die gemoeid zijn met het traject versus de onzekerheid van opdrachten in het verlengde hiervan. De overgebleven twee consortia hebben in Q3 de 1^e pilot in Zandvoort uitgevoerd en in Q4 de 2^e pilot in de Kalverstraat. De concrete resultaten worden in Q1 2022 verwacht.

- In de regio is een aantal gemeenten benaderd om de interesse te peilen voor toepassing van Crowdmanagement, echter zonder dat dit leidde tot de beoogde opschaling. Op 28 januari is daarnaast een Smart Thursday sessie gewijd aan het CMSA, waarbij sprake was van een relatief lage opkomst. In Q4 is een nieuw kanaal aangeboord, namelijk via de Programmamanager Toerisme van de MRA; dat zal in Q1 van 2022 worden opgevolgd.
- Het tot stand brengen van het Multimodaal Netwerkmanagementkader is actief gevolgd, één van de kernteamleden is de trekker van dit project in Noord-Holland. De multimodale benadering is een breed gevoelde behoefte, dus het is van belang om de uitkomsten en ervaringen te delen.
- Er is ingezet op de bevordering dat Smart Mobility een volwaardige rol krijgt bij infra-projecten via het traject van het ministerie dat zich bezighoudt met Smart Mobility in MIRT-projecten.
- **Acties buiten het jaarplan**
 - Met CROW is in het eerste half jaar overeenstemming bereikt over de overname van de Toekomstradar. Het platform blijft als deelnemer een rol spelen in de verdere ontwikkeling van deze Toekomstradar. In Q4 zijn de technische ins en outs afgestemd, zodat in Q1 2022 de overdracht een feit zal zijn.
 - In Q2 is het project Duurzaam Reisgedrag Johan Cruijff ArenA (JCA) geïnitieerd. Doel van het project is om via gedragsbeïnvloeding het bezoekersaantal dat met de auto komt te verlagen. Naast de JCA zijn ook de Ziggodome en Afas betrokken. HvA en NEMO Kennislink voeren het onderzoek uit en hebben in Q2 de basis gelegd om tot een goede aanpak te komen. In Q3 en Q4 hebben teams van de HvA eerste onderzoeken gedaan en op basis daarvan ideeën ontwikkeld. De resultaten hiervan worden in 2022 als basis benut voor de ontwikkeling van mogelijke interventies, die ook uitgerold kunnen worden naar andere evenementen.
 - Gedragsverandering en -beïnvloeding is een belangrijk instrument om mensen te stimuleren om niet, anders of op een ander moment te reizen. Er zijn veel initiatieven en projecten in de MRA gaande. Vanuit de optiek van kennisdeling heeft het platform in Q2 al deze initiatieven via een bijeenkomst bij elkaar gebracht (11 projecten). In Q4 heeft een eerste vergelijkbare sessie over wat er landelijk speelt plaatsgevonden die in Q1 2022 wordt opgevolgd.
 - Via het kernteam volgen we diverse ontwikkelingen en innovaties bij onze partners. Voorbeelden hiervan zijn de ontwikkeling van Verkeersmanagement as a Service (VMaaS) bij de provincie Noord-Holland en ZO Bereikbaar rond de Johan Cruijff ArenA. Ook de ontwikkeling van de Mobiliteitscentrale van de Toekomst binnen de gemeente Amsterdam wordt gevolgd

Landelijk verbinden en Agenderen

Het thema landelijk verbinden en Agenderen was ook in 2021 actief op het landelijke speelveld Slim en heeft dat weer beter verbonden met de regionale ambities en vragen en omgekeerd.

Doelen

- Het verkrijgen van een stevige positie in het landelijk netwerk om impact te vergroten en eigen prioriteiten te agenderen, onder meer via de in 2021 ontwikkelde Strategische Agenda, alsmede innovaties te volgen om te benutten in onze regio.
- We verbinden ons goed ontwikkelde regionale netwerk aan de landelijke netwerken, om zo onze vragen in de juiste gremia te agenderen en (inter-)nationaal ontwikkelde kennis goed te ontsluiten.
- Door de MRA te profileren op het landelijke speelveld maken wij ons tot een interessante partner voor andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen voor het initiëren en versnellen van innovaties op het gebied van mobiliteit.

Activiteiten en resultaten 2021

- **Opstellen Regionale Strategische Agenda**

- In een drietal sessies met vertegenwoordigers van de provincies Noord-Holland en Flevoland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam is gewerkt aan de opbouw van de zogenaamde Strategische Agenda. In die sessies is achtereenvolgens gewerkt aan het in beeld brengen van:
 - Specifieke en gezamenlijke opgaven en de rol van Smart Mobility daarin
 - Gezamenlijke beleidsdoelstellingen
 - Kansen voor gezamenlijke inzet daarin door:
 - Regionaal en landelijk te agenderen
 - Visie en beleid te ontwikkelen, onder meer om kaders te stellen
 - Samen te innoveren en daardoor sneller en makkelijker op te schalen en
 - Te monitoren en daardoor flexibeler in te spelen op de mobiliteitstransitie
 - Een gezamenlijke Strategische Agenda langs 6 koepelthema's voor de komende jaren
- De Strategische Agenda die zo tot stand is gebracht is in Q4 voorgelegd aan de stuurgroep en vastgesteld.
- In Q1 van 2022 zal de aanpak van de uitvoering van de Strategische Agenda worden vormgegeven, inclusief de rollen van de stuurgroep en het Platform, waarbij hoe dan ook de bestaande project- en overlegstructuren als eerste zullen worden benut.

- **MRA Landschap Slim**

- In Q1 is de basis van het Landschap uitgewerkt met inbreng van de MRA-partners, waarmee een totaaloverzicht tot stand is gebracht van alle gremia binnen de MRA en op het landelijk speelveld, alsmede de vertegenwoordigers die zitting hebben in die gremia.
- In Q2 is in opdracht van de stuurgroep en het DO Mobiliteit dat Landschap gevisualiseerd en gepubliceerd in de vorm van een voor de partners toegankelijke website.
- Het Landschap vormt de basis voor het denken over het simplificeren door het zoeken naar:
 - meer integratie op DO niveau
 - één plek waar de stukken BO MIRT Smart Mobility bij elkaar komen en
 - adequate kennisdeling

In Q1 van 2022 wordt dit proces doorgezet, onder meer door een nadere verkenning van de (verbindingen tussen de diverse) gremia met onder meer RWS, Noord-Holland, Amsterdam, SBaB en het Platform.

- **Actieve verbinding aan de Landelijke Krachtenbundeling**

- Ook in 2021 is vanuit het Platform door de Gebiedscoördinator actief deelgenomen aan het landelijke Afstemoverleg, waarmee een goede verbinding aan hetgeen zich in de Krachtenbundeling afspeelt is geborgd.
- Door een degelijke voorbereiding op en afstemming in het Landsdeeloverleg met lenW is ingezet op een betere verbinding van de regio op het landelijk speelveld. De Strategische Agenda kan hier in 2022 eveneens op worden ingezet.
- Het DO Slim heeft in 2021 gewonnen aan inhoud en impact. Door een brede inzet op de voorbereiding van het DO Slim zijn eerste stappen gezet in een actieve agendering van de regionale prioriteiten op landelijk niveau. In 2022 zal de deelname aan het DO Slim conform afspraak van de Vervoerregio Amsterdam worden overgenomen door Noord-Holland.
- Eind Q2 heeft een BO Slim plaatsgevonden waar breed draagvlak bleek te bestaan voor de Krachtenbundeling en het duurzaam investeren in de mobiliteitstransitie.

- **MIRT**
 - Gezien de demissionaire status van het kabinet is het BO-MIRT in het najaar niet doorgestaan c.q. uitgesteld.
 - Voor de inzet op de VSD-middelen is actief ingezet op afstemming met lenW en SBaB, overigens zonder bevredigend resultaat als het gaat om inzicht in de procedure en concrete toewijzing van VSD-middelen aan initiatieven.
- **Verbinden aan het landelijk speelveld**
 - Vanuit het Regionaal Afstemoverleg rond de Krachtenbundeling dat eens per kwartaal plaatsvindt hebben we actief verbindingen gelegd naar hetgeen landelijk speelt.
 - Voor bijzondere dossiers, zoals de iVRI's en Deelmobiliteit, zijn de verbindingen met lenW en de bundeltrekkers in de Krachtenbundeling versterkt.
- **Acties buiten het jaarplan**
 - Voor het gehele landsdeel Noordwest is vanaf Q2 gewerkt aan een regioaanpak voor de Human Capital Agenda. Hiertoe is samengewerkt met de bundeltrekker van de HCA van de Krachtenbundeling en diverse vertegenwoordigers van de partners om tot een regio-specifieke prioritering en aanpak te komen op dit gebied. Dit krijgt in 2022 een vervolg, onder meer in het verlengde van een in december door het DO Slim goedgekeurde landelijke aanpak.
 - In oktober is een succesvolle meet up georganiseerd met Utrecht. In deze sessie zijn langs een vijftal inhoudelijke thema's ervaringen uitgewisseld en zijn veel contacten gelegd. De reacties waren van dien aard dat deze meet up zeker navolging zal krijgen.

Hoofdstuk 2 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.

Onze verkorte kernboodschap luidt:

Ons Platform zorgt voor samenwerking, oplossingen en slagkracht bij de implementatie van Smart Mobility. Zo stimuleren én versnellen we innovaties die de groeiende Metropoolregio Amsterdam bereikbaar, veilig en leefbaar houden.

Doelen

Communicatie draagt bij aan deze kernboodschap door:

1. het op de kaart zetten van het MRA-platform Smart Mobility in de rol van kennispartner, aanjager van kansrijke oplossingen, verbinder van partners binnen en buiten de regio én facilitator bij het verder brengen van smart mobility;
2. kennis van onze partners en doelgroepen over mogelijkheden van smart mobility te vergroten;
3. doelgroepen te informeren over acties, voortgang en opbrengsten van de thema's.

Dit doen we door een actief netwerk van communicatieprofessionals van onze partners op te bouwen, gerichte evenementen te organiseren en het inzetten van onze online communicatiekanalen en -middelen.

Online doelen 2021

- Doelstelling aantal bezoekers op de website: 8.000.
- Doelstelling aantal volgers op onze LinkedIn pagina: 1.000.

Activiteiten en resultaten 2021

De voor 2021 voorgenomen activiteiten zijn voor het grootste deel doorlopend. Onderstaand zijn per communicatie-onderdeel de resultaten te lezen.

- **Communicatiestrategie**
 - In het 1^e half jaar van 2021 is een kernboodschap voor het platform opgesteld, die in 2022 de basis vormt voor scherpere keuzes in en een tactische programmering van communicatie-onderwerpen. Dat wil zeggen dat we kritischer kijken naar welke onderwerpen passen bij en bijdragen aan onze kernboodschap en meer vooruit plannen (dus minder ad hoc communiceren).
- **Website, LinkedIn en nieuwsbrief / contentkalender**
 - Met een eindstand van 8.343 websitebezoekers op 31 december 2021 is dit doel ruimschoots behaald.
 - De doelstelling aangaande het aantal volgers op LinkedIn hebben we niet gehaald. Dankzij een mooie eindsprint in december 2021 (37 nieuwe volgers) is het aantal toch uitgekomen op 826. Dit resultaat danken we aan onze extra inzet op LinkedIn in de tweede helft van het jaar. We hebben meer ingezet op het delen van content van partners, persoonlijke verhalen / interviews en voor het netwerk interessante onderwerpen. Ook gebruiken we meer tags en hashtags zodat onze berichten beter vindbaar zijn. Hier gaan we in 2022 uiteraard mee door.
 - Dit jaar is de redactieformule geactualiseerd. Hierin zijn een procesbeschrijving over hoe we omgaan met (het aanleveren van) content en de werkafspraken opgenomen. Zo hebben we vastgelegd dat we drie artikelen en drie agenda-items per maand publiceren.

Dat doel hebben we niet gehaald, het gemiddelde is uitgekomen op twee achtergrondartikelen. Om dit in 2022 te verbeteren, halen we structureel onderwerpen op tijdens de maandelijkse afstemmomenten met de thematrekkers.

- We zien een duidelijke link tussen het aantal artikelen/agenda-items en het aantal bezoekers op de website en doorkliks vanaf onze LinkedIn-pagina.
 - In april zijn we gestart met het maken en bijhouden van een contentkalender. Door de maandelijkse afstemmomenten met de thematrekkers is communicatie beter en eerder betrokken bij de activiteiten en ontwikkelingen binnen de thema's.
 - In januari, juli en november hebben we een nieuwsbrief verspreid. De bedoeling is om dit vanaf 2022 elk kwartaal te doen.
- **#SmartThursdays**

De onderwerpen die tijdens het Smart Mobility Festival in november 2020 geen plek hebben gekregen, zijn in achtergrond artikelen en tijdens online sessies in het eerste kwartaal van 2021 alsnog aan bod gekomen. Deze online sessies zijn gedoopt tot #SmartThursdays. De eerste sessies waren goed bezocht. Dit nam in de loop van de tijd af. Toch is besloten is om door te gaan met een maandelijkse #SmartThursday met een aantal aanpassingen in de werkwijze (o.a. meer sturing op onderwerpen, extra inzet op promotie en follow-up richting presentatoren en deelnemers). Dat heeft geleid tot een beperkt aantal sessies die wel beter zijn bezocht. Met de programmatische communicatieaanpak willen we sturen op een #SmartThursday per maand. Daarmee kunnen we ons netwerk aan ons binden. Agenda-items leveren ook extra bezoekers naar de website op en zorgen voor een toename van volgers op LinkedIn.
 - **Netwerk/zichtbaarheid**
 - De samenwerking met onze partners en bestaande (communicatie-)platforms heeft in 2021 nieuwe impulsen gekregen en heeft zich daardoor goed ontwikkeld. De werkgroep communicatie van de samenwerkende overheden in het platform komt elke vier weken bij elkaar. Ook zijn contacten gelegd met andere partners en organisatie om beter samen te werken bij PR-kansen en het delen van content.
 - We zijn zichtbaar via online bijeenkomsten, presentaties, symposia etc. (zie hetgeen is vermeld bij de verschillende thema's).

Hoofdstuk 3 FINANCIËN

In het jaarplan 2021 is een begroting vastgesteld. Hieronder het overzicht van die begroting en de uitputting per 31 december 2021. Het restant zal worden meegenomen naar 2022 en is als zodanig in het jaarplan 2022 bestemd, conform het besluit van de stuurgroep ter zake.

Onderdeel	Budget			Opmerkingen
	Budget 2021	Restant 2020	Besteed	
Bijeenkomsten en events	€ 45.000,00	€ -	€ -	
Eigen symposium november '22	€ 40.000,00	€ -	€ -	Eens per 2 jaar
Nieuwjaarsborrel	€ 5.000,00	€ -	€ -	
Onderzoeksgeld	€ 30.000,00	€ 10.000,00	€ 40.000,00	
Summalab	€ 30.000,00	€ -	€ 30.000,00	
Bijdrage nieuwe onderzoeken	€ -	€ 10.000,00	€ 10.000,00	
Divers aanjaaggeld	€ 96.000,00	€ 100.000,00	€ 5.000,00	
Eigen tools en projecten & cofinanciering	€ 96.000,00	€ 100.000,00	€ 5.000,00	
Communicatietools	€ 55.000,00	€ -	€ 75.000,00	
Beheer website en contentmanagement	€ 50.000,00	€ -	€ 40.000,00	
Diverse middelen	€ 5.000,00	€ -	€ 35.000,00	
Programmteam	€ 514.000,00	€ -	€ 625.000,00	
Programmamanager	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Communicatieadviseur	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Secretaris	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Thematrekkers	€ 514.000,00	€ -	€ 625.000,00	
Totaal	€ 740.000,00	€ 110.000,00	€ 745.000,00	
Totaal budget versus besteed		€ 850.000,00	€ 745.000,00	
Restant			€ 105.000,00	

Toelichting financiën

Totstandkoming begroting 2021

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. Er is afgesproken om het overschot van € 306.000 waar in 2020 sprake van was aan te wenden om de bijdragen in 2021 en 2022 te verlagen (dus jaarlijks € 153.000 minder).

Hieruit volgde voor 2021 de volgende kostenverdeling.

Partijen	Basis kostenverdeling	Kostenverdeling 2021
Vervoerregio Amsterdam	€ 305.000	€ 246.540
Gemeente Amsterdam	€ 150.000	€ 117.400
Provincie Noord-Holland	€ 150.000	€ 117.400
Provincie Flevoland en gemeente Almere	€ 135.000	€ 105.660
50% overschot 2020		€ 153.000
TOTAAL	€ 740.000	€ 740.000

De Vervoerregio Amsterdam heeft behalve de bovengenoemde financiële bijdrage ook in kind inzet geleverd in het programmteam (programmamanager, communicatieadviseur en secretaris). De reservering van 2021 voor het tweejaarlijkse symposium van € 40.000 zal in 2022 worden benut.

Bestedingen en resultaat

In 2021 is ongeveer het budget van € 740.000 besteed en is slechts € 5.000 ingeteerd op de reserve. De onder- en overschrijdingen binnen dit budget laten zich in hoofdlijnen als volgt verklaren.

- **Bijeenkomsten en events**

Hier is een reservering opgenomen voor het tweejaarlijkse congres; dat zal in 2022 plaatsvinden dus dan worden deze middelen aangewend. De Nieuwjaarsborrel heeft als gevolg van corona niet plaatsgevonden, dus is de reservering hiervoor niet benut.

- **Divers aanjaaggeld**

Op deze post is slechts € 5.000 geboekt, terwijl er feitelijk meer kosten zijn gemaakt. Deze zijn echter op andere posten geboekt.

- Visualisatie en publicatie Landschap Slim is op Communicatietools geboekt.
- Datzelfde geldt voor de kosten die zijn gemaakt voor het redigeren en vormgeven van de vernieuwde Leidraad gebiedsontwikkeling.
- Ook de grafische vormgeving van de Strategische Agenda en de handleiding deelmobiliteit zijn op Communicatietools geboekt.
- Tenslotte zijn de voor het opstellen van de Strategische Agenda gemaakte kosten geboekt op Programmteam (dat ging met name om de inhuur van Julie van Heteren).

- **Communicatietools**

Op deze post is sprake van een forse overschrijding. Deze laat zich als volgt verklaren.

- De voornoemde kosten voor de visualisatie en publicatie van het Landschap Slim en het redigeren en vormgeven van de Leidraad, de Strategische Agenda en de handleiding Deel-mobiliteit zijn in zijn geheel op deze post geboekt.
- Daarnaast zijn de kosten voor het herzien van de huisstijl op deze post geboekt.

- **Programmteam**

Op deze post is sprake van een forse overschrijding. Dit wordt veroorzaakt door een drietal factoren.

- De eerder genoemde inhuur voor het realiseren van de Strategische Agenda.
- De extra inhuur voor de vervanging van Julie van Heteren gedurende het 2^e half jaar.
- Tenslotte is er extra inhuur gepleegd op het dossier hubs.

Het overschot uit 2021 bedraagt conform het overzicht € **105.000**. Deze middelen worden in 2022 conform het jaarplan 2022 aangewend voor nieuwe onderwerpen en onderzoek.

Krachtenbundeling

Hoewel de bijdrage aan de landelijke Krachtenbundeling los staat van het platform, is in de stuurgroep van 12 maart 2020 besloten om de regionale (MRA) bijdrage via het platform te voldoen. Het gaat om een totale bijdrage van € 47.500 op jaarbasis voor een periode van 4 jaar. Conform het besluit van de stuurgroep geldt hiervoor de volgende kostenverdeling.

Partijen	Bijdrage
Vervoerregio Amsterdam	€ 17.500
Gemeente Amsterdam	€ 10.000
Provincie Noord-Holland	€ 10.000
Provincie Flevoland en gemeente Almere	€ 10.000
Totaal	€ 47.500

Deze kosten zijn separaat van de bijdrage aan het platform in rekening gebracht bij de partners.