

JAARVERSLAG 2022 MRA-PLATFORM SMART MOBILITY

Januari 2023



Voorwoord	3
1. Thema's	5
1.1 Gebiedsontwikkeling en hubs	5
1.2 Smart Infra.....	8
1.3 MaaS en deelmobiliteit	10
1.4 Data en digitalisering	12
1.5 Slimme en schone logistiek	14
1.6 Regionaal en landelijk netwerken	16
2. Communicatie	19
3. Financiën	21

Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag over het jaar 2022 van het MRA - platform Smart Mobility. Het platform 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. Met Smart Mobility oplossingen dragen wij onder andere bij aan de klimaatdoelstellingen zoals opgenomen in het Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord Holland (RMP) en werken zo mee aan een duurzame mobiliteitstransitie. Daarnaast werken wij mee aan slimme mobiliteitsoplossingen die bijdragen aan de grote verstedelijkingsopgaven die spelen in de regio.

Op basis van de gestelde doelen vanuit het jaarplan 2022 zijn er weer veel vorderingen geboekt op het gebied van kennisdeling, productontwikkeling en is de regionale verbinding op het gebied van Smart Mobility wederom versterkt.

Hieronder opgesomd een aantal belangrijks successen van het afgelopen jaar per thema:

Gebiedsontwikkeling en hubs:

- Rond de zomer hebben wij een animatie van een wijkhub laten maken om richting te geven aan hoe hubs zouden kunnen functioneren (<https://smartmobilitymra.nl/een-wijkhub-biedt-uitkomst-voor-een-schone-bereikbare-en-leefbare-wijk/>) dit om richting te geven aan de verdere ontwikkeling van hubs. En in het najaar tijdens ons congres is de Wegwijzer mobiliteitshubs gelanceerd om beleidsmakers en meer wegwijs te maken in de wereld van mobiliteitshubs.
- Het gebruik van de leidraad gebiedsontwikkeling in de regio: drie Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MpVE's) zijn afgerond en twee nieuwe MpVE's zijn in gang gezet in Haarlemmermeer, Purmerend en Zaanstad. Werken aan en het borgen van duurzame mobiliteit bij gebiedsontwikkelingen.

Smart Infra:

- Scale Up Bezoekersstromen. Consortia van marktpartijen met oplossingen voor wegbeheerders voor drukke plekken in de regio. Vanuit het platform is het initiatief genomen om de Werkgroep Scale Up om te zetten naar het Kernteam Scale Up en speciaal aandacht te geven aan de uitrol en interactie met de consortia. De afronding van de Ontwikkel- en Onderzoeksfase is gestart met een evaluatie van het proces van Scale Up Bezoekersstromen, alsmede het onderzoeken naar andere mogelijkheden voor de methodiek Scale Up. Dit evaluatierapport biedt vele inzichten in het verbeteren van methodiek en de verdere begeleiding van de commerciële fase in 2023.
- CO2 neutraal reizen Johan Cruijff ArenA. Vanuit het thema Smart Infra hebben wij meegedacht en gewerkt aan het Plan van Aanpak voor een aantal pilots in 2023 om CO2 neutraal reizen naar evenementen in de JCA vorm te geven. In 2023 werken wij verder mee aan het concretiseren, uitvoering van. Wij denken daarbij aan Scale Up oplossingen om deze toe te passen.

MaaS (Mobility as a Service) en deelmobiliteit:

- Regionale samenwerking tussen partner gemeente Amsterdam, Vervoerregio en MRA - Elektrisch in 2022 om (electrisch) deelmobiliteit verder te brengen wordt gecontinueerd in 2023. Een belangrijke rol is hierbij weggelegd voor de werkplaats deelmobiliteit. In 2022 was deze re-actief.

In 2023 wordt deze pro-actiever ten behoeve van bijvoorbeeld deze regionale samenwerking ingezet voor de regio en haar partners

- Met de presentatie van de gids-MaaS is er een nieuw product opgeleverd wat beleidsmakers helpt bij het vormen van plannen bij het realiseren van MaaS. Het biedt een aantal laagdrempelige handvatten en voorbeelden om direct mee aan de slag te gaan.

Data & Digitalisering:

- De methodiek van Valuesessies is toegepast bij onder meer wegbeheerders om te laten zien welke mobiliteitsdata bruikbaar is voor wegbeheerdersdoeleinden. Deze methodiek is succesvol en wordt geïntroduceerd bij verschillende partners van het platform als voorbeeld van het werken met data als ondersteuning.
- Datapedia.nl is verder bijgewerkt met handreikingen voor gebruikers en wordt wegens haar succes landelijk verder uitgerold.

Slimme en schone Logistiek:

- Er zijn een tweetal Future Food Logistics Challenge (FFLC) georganiseerd waar wij aan hebben bijgedragen. De eindbijeenkomst in november telde 80 deelnemers. Prijswinnaar ZOEV City is een voorbeeld van een innovatief bedrijf dat laat zien hoe slimme logistiek over het water afgehandeld kan worden.
- Netwerkvisie duurzame logistieke hubs: levert een goede basis voor handelingsperspectief voor overheden om stadslogistiek via hubs gebundeld de stad in te laten gaan.

Regionaal en landelijk netwerken:

- Het initiatief tot structurele financiering heeft geleid tot een hechte samenwerking tussen rijk en regio's. Die stevige samenwerking heeft een gemeenschappelijke visie op nut en noodzaak van die vorm van financiering opgeleverd, waardoor in het BO MIRT van dit najaar een budget van € 2,2 miljoen beschikbaar is gesteld.
- Een groot succes van een andere orde was het tweejaarlijkse congres dat in november heeft plaatsgevonden. Een kleine 200 bezoekers hebben elkaar daar ontmoet en verbindingen gelegd. Het thema Grensverleggend groeien is wellicht niet in letterlijke zin waargemaakt maar het congres heeft bijgedragen aan de vervaging van de grenzen, hetgeen nodig is om in samenwerking duurzame bereikbaarheid te bewerkstelligen.

Mooie voorbeelden van kennisdeling, productontwikkeling en bijdragen aan innovatieve oplossingen. 2022 was ook een jaar van wisselingen: een nieuwe programmamanager, wisseling van enkele thematrekkers en sturgroepleden maar ook zagen wij meer bezoekers op onze website en hadden wij meer volgers op LinkedIn. Met al deze wisselingen bleef het platform draaien, leveren en nadenken over de toekomst. Begin 2023 willen wij de ontwikkelsessies ,die eind 2022 zijn gestart, met onze partners afgerond hebben zodat wij nog hechter, gericht, noem het ook slimmer, klaar staan voor de mobiliteitsopgaven in onze regio.

Namens de Sturgroep: Lode Goossens, voorzitter sturgroep MRA Platform Smart Mobility

1. Thema's

1.1 Gebiedsontwikkeling en hubs

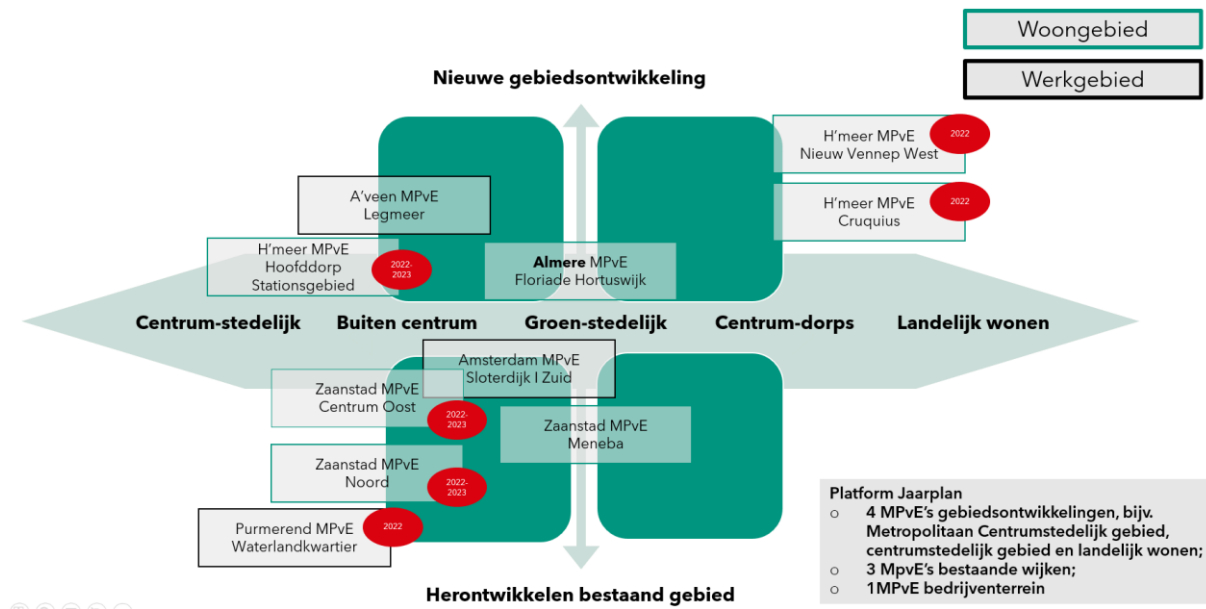
Het thema **Gebiedsontwikkeling en hubs** richtte zich op de kansen die smart mobility biedt bij de ontwikkeling van nieuwe wijken en de herinrichting van bestaande wijken. Hierbij was er specifiek aandacht voor de kansen die mobiliteitshubs bieden.

Doelen

Binnen die thema hanteerden we de volgende overkoepelende doelstellingen voor 2022:

- De vernieuwde leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility uitdragen en door-ontwikkelen;
- Opschalen van het gedachtegoed uit de leidraad door Mobiliteits Programma van Eisen (MPvE's) en mobiliteitsconcepten te borgen in gemeentelijke processen;
- Meer bekendheid en integratie van de leidraad bij regionale programma's en trajecten;
- Inzet van MPvE's in gebiedsontwikkelingen, bestaande wijken en bedrijventerreinen;
- Strategie met de 4 werklijnen voor mobiliteitshubs in de praktijk brengen.

Om het gedachtegoed uit de leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility goed te borgen is begin 2022 het kernteam Gebiedsontwikkeling & hubs van start gegaan. De kernteamleden zijn Paul den Otter (thema-trekker), Auke Adema (Gemeente Amsterdam), Mark Degenkamp (Vervoerregio), Paul Chorus (Provincie Noord-Holland), Anne Blankert (Bereikbare Steden, Sbab) en Robert-Jan Maaskant (Provincie Flevoland).



Activiteiten en resultaten 2022

Vernieuwde Leidraad en MPvE's

- De vernieuwde leidraad gebiedsontwikkeling heeft veel bekendheid gekregen, zo is het product als voorbeeld opgenomen in het Multimodaal Toekomstbeeld, het perspectief Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland, de hubsstrategie van de Provincie Noord-Holland en de Wegwijzer Mobiliteitshubs;

- De leidraad is ook toegelicht op verschillende events zoals het CROW event Parkeren en duurzame gebiedsontwikkeling;
- Op het congres van ons eigen platform zijn in een deelsessie de MPvE's van Haarlemmermeer toegelicht door de projectleider, het betrokken adviesbureau en de thematrekker gebiedsontwikkeling en hubs;
- Het afgelopen jaar zijn er binnen meerdere gemeenten in regio MPvE's opgesteld en opgeleverd. In Haarlemmermeer zijn de MPvE's voor Cruquius en Nieuw-Vennep-Zuid opgeleverd en wordt nu gewerkt aan het MPvE voor het Stationsgebied. In Purmerend is het in het najaar het MPvE voor het Waterlandkwartier opgeleverd;
- In Zaanstad is door de raad vastgesteld dat voor nieuwe gebiedsontwikkelingen een MPvE een verplichting is binnen het planproces. Binnen Zaanstad zijn in december twee MPvE-processen gestart: voor de gebieden Centrum-Oost en Zaanstad-Noord. Vanuit hier gaat de gemeente aan de slag met het opstellen van een Zaanse Werkwijze voor MPvE's. Wij zijn nauw betrokken geweest bij het proces van de totstandkoming van de MPvE's en denken mee in de ontwikkeling van de Zaanse Werkwijze. Deze werkwijze kan een inspiratiebron worden voor andere gemeenten in de regio om het gedachtegoed van de leidraad en MPvE's te borgen in gemeentelijk beleid;
- De thematrekker gebiedsontwikkeling en hubs is in alle MPvE's betrokken om samen met de projectleiders de procesdoelinden vanuit de Leidraad Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility goed te borgen;
- Eind 2022 is gestart met een evaluatie van de doorlopen MPvE's, waarbij met name gekeken wordt hoe de producten zijn meegenomen in het verdere planproces en hoe zij zijn ontvangen bij de verschillende stakeholders. De resultaten van deze evaluatie volgen in Q1 van 2023, hieruit kan bij animo een community of learning/practice rondom MPvE's worden opgezet.

Woningcorporaties en ontwikkelaars betrekken

- Er zijn een aantal gesprekken gevoerd met ontwikkelaars en woningcorporaties. Daaruit kwam het inzicht dat deze partijen met name veel waarde hechten aan een goede doelgroepenanalyse om de parkeerbehoefte en het mobiliteitsaanbod meer op maat te maken. Dit is ook een essentieel onderdeel van een MPvE en onderstreept het belang daarvan. De gemeente Amsterdam is bezig met het ontwikkelen van een datagedreven gebiedsscan die deze doelgroepenanalyse laagdrempeliger maakt. De uitkomsten van dit traject worden gedeeld in het netwerk.

Strategie met de 4 werklijnen voor mobiliteitshubs in de praktijk brengen

- Mobiliteitshubs is een thema dat ontzettend sterk leeft in de MRA. Elke gemeenten ziet veel potentie in het concept hubs maar weet nog niet hoe en wat ze er precies mee willen. In opdracht van het platform is afgelopen jaar daarom de Wegwijzer Mobiliteitshubs ontwikkeld door adviesbureaus Rebel en RHDHV. Een product dat gemeentelijke projectleiders en beleidsmakers houvast geeft in het opstellen van hubbeleid en het ontwikkelen en opzetten van mobiliteitshubs in buurten en wijken. De wegwijzer is tijdens het congres in november gelanceerd en toegelicht door de makers. In 2023 wordt de verdere uitrol in de regio opgepakt.
- Net voor de zomer is ook een animatie wijkhubs gelanceerd door het MRA Platform. Deze geeft een impressie hoe een wijkhub kan gaan werken en is een goede gespreksstarter voor met name doelgroepen die nog niet bekend zijn met hubs. In de animatie is de landelijke huisstijl van hubs gebruikt. De animatie wordt binnen én buiten het platform gebruikt in sessies rondom hubs en smart mobility;

- Ook speelt er een traject rond logistieke hubs, welke wordt getrokken vanuit het thema logistiek, maar waar we vanuit dit thema ook nauw bij betrokken zijn
- Tot slot zijn we sinds oktober aangesloten bij de Regionale werkgroep hubs vanuit de MRA en zijn we onderdeel van het netwerk slimme mobiliteit in gebiedsontwikkeling.

1.2 Smart Infra

De werklijn Smart Infra richtte zich voornamelijk op het toepasbaar maken van Smart Mobility in de beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbare openbare ruimte.

Doelen

- De huidige en nieuwe ontwikkelingen op het gebied van Smart Mobility vertalen naar kennis en inzichten voor Verkeersmanagers binnen de MRA, zodat zij verkeersstromen in de regio verder kunnen optimaliseren.
- Het ontsluiten van kennis en inzichten op het gebied van Smart Infra voor assetmanagers zodat zij gefundeerde keuzes kunnen maken over toekomstige investeringen in de infra, alsmede het beheer daarvan.
- Vanuit het regionale en landelijk netwerk adviseren over en aanjagen van toepassingen en het opschalen van deze toepassingen op MRA-niveau en tevens vraagbaak zijn voor alle zaken met betrekking tot multimodaal verkeersmanagement en betere benutting van infra.

Activiteiten en resultaten 2022

Regionaal I-VRI team

Het regionale I-VRI team (RIT) is in 2022 op stoom gekomen. Het kennisnetwerk binnen en buiten de regio is aangelegd en middels het houden van kennissessies ook acties. In 2022 zijn meerdere gemeenten begeleid met het indienen van de SPUK-aanvraag voor de 2^e tranche uitrol I-VRI's vanuit het Ministerie van I&W. Daarmee worden komend jaar binnen de regio's meerdere I-VRI's geplaatst. Aan het einde van het jaar is aangevangen met het opstellen van het regionale I-VRI plan, waarin de aanpak voor de langere termijn voor de gehele regio wordt omschreven.

Toekomstradar - Kennisagenda Smart Mobility

In 2022 is de overdracht van de Toekomstradar aan het CROW afgerond. Het CROW heeft dit moment aangegeven om de Toekomstradar passend te maken op de landelijke thema's binnen de kennisdeling. Daarbij is de naam veranderd naar de Kennisagenda Smart Mobility. Er zijn afspraken gemaakt over de bijdragen die vanuit het platform aan deze kennisagenda worden geleverd. Deze worden in 2023 verder uitgewerkt.

Oplevering Handreiking ADAS-kaart en Handreiking Digitaal Verkeersmanagement

In de LVMB Werkgroep Infrastructuur van de Toekomst is in 2022 samen met de partners meegewerkt aan het ontwikkelen van de Handreiking ADAS-kaart en de Handreiking Digitaal Verkeersmanagement. Beide documenten zijn nu definitief en worden vanuit het kernteam in de regio gedeeld. Daarbij wordt de terugkoppeling teruggegeven aan de Werkgroep.

Scale Up Bezoekersstromen

Aangaande Scale Up Bezoekersstromen is 2022 een belangrijk jaar geweest. Na een succesvolle afronding van de Ontwikkel- en Onderzoeksfase in het voorjaar zijn beide contracten met de consortia getekend. Middels meerdere themasessies (zowel openbaar als specifiek gericht op de inliggende MRA-gemeenten) zijn de resultaten en mogelijkheden gedeeld en kon de commerciële fase beginnen. Wel bleek rond de zomervakantie dat de uitrol niet zo vlot verliep zoals gedacht. Vanuit het platform is het initiatief genomen om de Werkgroep Scale Up om te zetten naar het Kernteam Scale Up en speciaal aandacht te geven aan de uitrol en interactie met de consortia.

Tegelijk is de afronding van de Ontwikkel- en Onderzoeksfase gestart met een evaluatie van het proces van Scale Up Bezoekersstromen, alsmede het onderzoeken naar andere mogelijkheden voor de methodiek Scale Up. Dit evaluatierapport is op de laatste dag van het jaar opgeleverd en biedt vele inzichten in het verbeteren van methodiek en de verdere begeleiding van de commerciële fase.

Pilot CO2 Neutraal Reizen Johan Cruijf ArenA

Het platform is aangehaakt bij de Pilot CO2 Neutraal Reizen Johan Cruijf ArenA. Samen met Gemeente Amsterdam, vervoerders, de Johan Cruijff ArenA, Ajax en Amsterdam Smart City onderzoeken we de mogelijkheden om de CO2 footprint van events van Ajax aan het einde van dit seizoen te verkleinen. In een gezamenlijk aanpak worden maatregelen op diverse niveaus opgesteld en uitgewerkt. Aandacht vanuit het platform is de relatie met de vervoerders en het borgen van de duurzaamheid van de te treffen maatregelen.

Smart Mobility in MIRT

Het thema Smart Infra is aangesloten bij het project van het ministerie van I&W om Smart Mobility inbedding te geven in het MIRT. Er is sprake van kennisdeling vanuit de partners zodat Smart Mobility ook binnen het MIRT structureel wordt opgenomen.

Xcarcity

Op initiatief van de TU Delft is in 2022 een plan van aanpak opgesteld en gehonoreerd door het Nationaal Groeifonds voor het project Xcarcity. Xcarcity heeft als doel om de effecten van Smart Mobility oplossingen in Digital Twin omgevingen te beproeven en te verfijnen. Het is een meerjarig onderzoeksprogramma waar het Platform het project faciliteert in het organiseren van kennissessies waarbij bijdragen aan het project vanuit de MRA wordt georganiseerd. Samen met de partner Noord Holland is afgestemd hoe deze invulling precies wordt gegeven.

1.3. MaaS en deelmobiliteit

De werklijn MaaS & Deelmobiliteit richt zich op het concreet maken van het concept MaaS voor de MRA-partners. Daardoor krijgen we zicht op hoe MaaS kan bijdragen aan de opgaven en beleidsdoelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit. Omdat deelmobiliteit een cruciale rol speelt bij het bieden van deur tot deur opties is opschaling daarvan een van de focuspunten.

Als een ware hype werd MaaS een 5-tal jaar geleden opgeworpen als de oplossing voor veel vraagstukken omtrent duurzame mobiliteit en klimaat. De Covid-19 pandemie zette een flinke rem op de groei van MaaS en het reisgedrag in het algemeen. Ondanks dat de file druk weer terug is op pre-pandemie niveau blijft het aantal reizigers in het OV steken op +- 90%. Daarnaast zijn de zeven MaaS-pilots van het IenW in 2022 afgelopen. Een aantal app-aanbieders zijn gestopt, andere gaan door. 2023 belooft weer een mooi jaar te worden waarin we de gestage groei verder kunnen uitbouwen.

Een vergelijkbare situatie speelde zich af in de wereld van Deelmobiliteit. Veranderende economische omstandigheden hebben aanbieders doen besluiten te stoppen (o.a. HTM-fiets), zich terug te trekken uit meerdere steden (GO-sharing) of juist de gebruikersaantallen enorm zien groeien (MyWheels). Een lastige spagaat voor beleidsmakers die actief met deelmobiliteit aan de slag willen. Hoe borgen we een duurzame samenwerking ondersteund door een betrouwbare dienstverlening en in welk type beleid kunnen we dit zo goed mogelijk vormgeven.

Doelen

Drie invalshoeken, doelen, stonden ook dit jaar weer centraal in de aanpak.

- Rol van de overheid;

Hierbij gaat het om antwoord te geven op de bovenliggende vraag 'wat is er nodig om te komen tot een succesvol multimodaal ecosysteem?'.
• Koppeling beleid en uitvoering met data inzichten;

We hebben een grote hoeveelheid data beschikbaar binnen het ecosysteem mobiliteit. De uitdaging zit erin om deze data op een goede manier te ontsluiten en te bewerken tot waardevolle inzichten om hierop datagestuurde besluiten te nemen.

- Inclusief en toegankelijk deur tot deur aanbod van deelmobiliteit en vraaggestuurd vervoer; Deelmobiliteit en vraaggestuurd vervoer zijn essentieel om multimodaal deur tot deur reizen mogelijk te maken. Daarbij geldt dat dit in voldoende mate beschikbaar moet zijn voor allen, economisch en demografisch.

Samenwerking

In 2022 zijn er veranderingen geweest in de samenstelling van het team en de aansturing daarvan. Chrétienne Hoek is gestopt als Thematrekker en vervangen door José van der Plaat. Daarnaast zijn er enkele wijzigingen geweest in het kernteam. Het kernteam Deelmobiliteit en het kernteam MaaS zijn eind 2022 samengevoegd tot één kernteam. Dit werkt effectiever en efficiënter.

Activiteiten en resultaten 2022

Rol van de Overheid

MaaS waardige OV-concessie eisen

De daadkracht van, en 'handhaving' op het toepassen van de concessie eisen is in beperkte mate tot wasdom gekomen. De eisen zijn geïmplementeerd maar vrijwel alle OV-ervoerders bieden momenteel nog tijdsgebonden proposities aan die in velen gevallen niet concurreren met kilometer gebonden proposities, nog los van het verstrekken van kortingsproducten. Het MRA-platform kan een bijdrage leveren aan het updaten van de concessie eisen naar een 2.0 versie.

Rivier

Er is op regelmatige basis contact met de organisatie achter Rivier en de ontwikkelingen worden gevolgd en gedeeld met het kernteam. Los van de samenwerking met NS i.r.t. het tonen van de locatie en beschikbaarheid van CHECK in de NS-app via het Rivier platform is er formeel nog weinig 'live' te gebruiken.

Amsterdamse Voorwaarden

Zoals beschreven in de tussentijdse rapportage van 2022 is dit onderwerp nog onvoldoende volwassen om verder kunnen opschalen binnen de regio.

Koppeling Beleid

MaaS-gids

Tijdens het MRA-congres Grenzeloos Groeien van 8 november 2022 is de MaaS-gids gepresenteerd. Deze gids helpt beleidsmakers een beeld te krijgen van MaaS, wat het is en wat ze er mee kunnen bereiken (en wat niet). Het product is beschikbaar op de website en kan daar gedownload worden.

Bieden voldoende deur tot deur diensten

In samenwerking met het programma 'versnellen deelmobiliteit in de regio' is gestreefd naar een beter dekkend mobiliteitsaanbod in en om de Gemeente Amsterdam. Na een goede inventarisatie en meerdere gespreksronde zijn verschillende Gemeente aan de slag gegaan met Deelmobiliteit. O.a. in Diemen en Amstelveen is deelmobiliteit beschikbaar. Echter is verdere groei de regio noodzakelijk om tot een wenselijk dekkend netwerk te komen. Het programma krijgt in 2023 een vervolg.

Overige acties

In Q4 van 2022 is het Nationaal Programma Deelmobiliteit aangekondigd. Onder de vleugels van lenW wordt er een landelijke programma opgezet. In dit programma worden zoveel mogelijk lopende (landelijke) tafels samengebracht. Dit om efficiënter en sneller te kunnen opschalen. Vanuit de MRA is er actief verbinding gezocht om zo goed mogelijk input te leveren, en aan te sluiten op het programma.

1.4 Data en digitalisering

Smart mobility bevindt zich op het kruispunt tussen digitale technologie, connectiviteit en mobiliteit. De werklijn data en digitalisering bood dan ook hulp op het gebied van data en digitalisering aan (lokale) overheden, vervoerders en dienstverleners.

Doelen

- Data top 15 op orde

We participeren in het regionaal datateam waarbij de focus ligt op het faciliteren van gemeentes en wegbeheerders bij het vergaren van de data uit de data top 15.

- Ondersteunen bij het opstellen van een duidelijke visie over hoe je van data, informatie kunt maken waarop geacteerd kan worden door middel van tastbare use-cases

We haken hierbij aan bij het ministerie van I&W en bij het NDW. Doel is om te zorgen dat het inzichtelijk wordt waarom data verzameld moet worden en om aan te sluiten bij de doelstellingen die gemeentes en wegbeheerders hebben. Dit zorgt ervoor dat het verzamelen van Data geen one-off wordt, dat wil zeggen dat dit een eenmalige actie en het bijhouden c.q. actualiseren achterwege blijft.

- Ondersteuning datacapabel maken van organisaties

Tastbare use-cases zorgen ervoor dat het belang van data wordt onderkend. Maar daarmee ben je er nog niet. Het datamanagement zal nog ingevuld moeten worden, zoals kwaliteitsborging, standaarden, best practices, scope, beheer etc.. Onderdeel daarvan is het demystificeren en concretiseren van data gedreven werken, maar ook van zaken zoals cyber security en safety. Ten behoeve van deze onderwerpen zullen we een visie ontwikkelen om te komen tot beleid op het gebied van Privacy en Cybersecurity. Hiervoor zullen we ook deelnemen aan het net opgerichte platform Cyber Security.

- Begrip en navigatie van het data landschap

Het transparant maken en een mapping maken van het relevante data landschap voor mobiliteit. Het opstellen van een eerste landkaart hiervan à la het zojuist ontwikkelde Landschap Slim. Welke gegevens zijn waar beschikbaar, zodat "we weten wat we weten".

- Ondersteuning digitalisering overige thema's

Daar waar nodig ondersteunen we de andere thema's bij data en digitaliseringsonderwerpen. Maar dit werkt ook de andere kant op. Het thema Data & Digitalisering betreft ook input van de andere thema's bij de bovenstaande tastbare use-cases.

Activiteiten en resultaten 2022

Data top 15 op weg naar op orde

We hebben actief deelgenomen en ondersteuning geboden. Zo hebben we een bijdrage geleverd aan wat nu de juiste datakwaliteit is (Wat is precies data 90% op orde hebben?). Daarnaast is een checklist borging data opgeleverd en deze is ook meegenomen in de Handreikingen voor alle data items van de data top 15. Er is deelgenomen aan diverse data-koplopergroepen (zelf trekker parkeerdata geweest). Aankomend jaar is het erop of eronder, 90% van de data moet dan op orde zijn van de data top 15. Het RDT Noord West heeft een Shared Service Centre opgericht om wegbeheerders ook praktisch te kunnen ondersteunen met het op orde krijgen van de data.

Ondersteunen bij het opstellen van een duidelijke visie over hoe je van data, informatie kunt maken waarop geacteerd kan worden door middel van tastbare use-cases

We hebben een werkwijze geïntroduceerd en hebben met een divers team een design sprint doorlopen. Daarna hebben we 4 use cases opgesteld, waarvan er 3 dit jaar zijn geïmplementeerd. De eerste drie cases gaan over automatisch opschonen data, bereikbaarheid, toestand weg en planning onderhoud. De vierde case gaat over het fietsnetwerk en intensiteit.

Datacapabel maken organisaties

- Er is actieve ondersteuning bij het oprichten van de Data Academy. Deze heeft nu proefgedraaid in Brabant, de evaluatie ervan lijkt goed, maar de definitieve evaluatie moeten we nog ontvangen. Deze data Academy richt zich vooral op het data-geletterd krijgen van medewerkers.
- Meegewerkt aan de visie ten behoeve van beleidsontwikkeling Privacy en Cybersecurity bij het MRA Digitale Weerbaarheid Ecosysteem.
- We worden nog steeds actief geconsulteerd door NTM en NDW op het gebied van standaarden en beheer.
- Ook bij de Vervoerregio wordt er door medewerkers een beroep gedaan op onze ervaring en kennis. De Vervoerregio is van plan om volgende jaar een extra stap te zetten in data-volwassenheid.
- Er is een kennissessie geweest over Cybersecurity en de checklist staat online.

Begrip en navigatie van het datalandschap

Het voorbeeldenboek is inmiddels gereed en staat op datapedia.nl. Niettemin vallen er dagelijks weer allerlei andere voorbeelden op de deurmat. Dit heeft ertoe geleid dat we een plan hebben opgesteld om een soort "community" op te zetten, waar ook code en algoritmes aanwezig zijn, zodat niet elke keer alles opnieuw wordt ontwikkeld (Github omgeving). Dat plan is er en de opzet ook, nu nog geïmplementeerd krijgen. De RDT's Noord West, Midden en Brabant nemen hierin het voortouw. Zeer recent is het NTM hierin ook betrokken, maar zij leveren nog niet een actieve bijdrage. Niettemin is ons standpunt dat deze omgeving uiteindelijk bij hen moet landen.

Ondersteuning digitalisering overige thema's

We hebben actief meegewerkt en meegedacht met CDS-M en de usecase-store voor data uitwisseling op het gebied van CDS-M (MaaS standaard). Daarnaast is er in meer of mindere mate effectieve inbreng geleverd op crossovers met andere thema's, al dan niet in de sessies waarbij de het MRA-Platform Smart Mobility andere partners in het land bezocht of eigen sessies.

1.5 Slimme en schone logistiek

De transitieopgave voor de logistiek is enorm. Vanuit de werklijn slimme en schone logistiek is de inzet 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

- 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.
- Verbetering van doorstroming van logistiek door het creëren van slimme goederencorridors.
De toenemende logistieke stromen op de belangrijkste goederencorridors vragen om een efficiency-slag. Bijvoorbeeld door bundeling of multimodaliteit te stimuleren. Maar ook door de toepassing van slimme ITS oplossingen.
- 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.
- 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 betekent dat er stillere, schonere, en veiligere voertuigen moeten worden ingezet. Tevens is er een uitdaging om de logistieke ketens efficiënter in te richten.

Activiteiten en resultaten 2022

Zero emissie stadslogistiek

Het dashboard logistieke stromen is in Q2 opgeleverd. Dit dashboard brengt in beeld waar wat rijdt en wat er vervoerd wordt. Het dashboard wordt de basis (0-meting) voor nieuw beleid en maatregelen voor slimme en schone logistiek. Voor de regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek MRA is een raamwerk gemaakt op basis van eerder uitgevoerde SPES onderzoeken. In oktober is gestart met de ontwikkeling van de regionale uitvoeringsagenda stadslogistiek (RUAS) . De RUAS komt onder het RMP te hangen. De netwerkaanpak duurzame logistieke hubs is eind december opgeleverd. Met deze netwerkaanpak maken we inzichtelijk wat de meest geschikte locaties voor logistieke hubs zijn en wat het handelingsperspectief voor overheden is voor de ontwikkeling van logistieke hubs. Bij de Amsterdamse hubsstrategie voor logistiek hebben in drie werksessies input geleverd.

Vergroten digitale connectiviteit

Het project Connected Transport Corridors (CTC) Amsterdam Westkant heeft in 2022 de focus gelegd op opschaling. In Q2 zijn 13 iVRI's rond Schiphol en Greenport Aalsmeer geïnstalleerd met CTC toepassingen voor vrachtverkeer (bijv. aanvragen prioriteit). De thematrekker logistiek heeft in september een netwerkbijeenkomst voor transporteurs georganiseerd. Doel is om in Q2 2023

minimaal 200 connected vrachtauto's te hebben rond Schiphol en Greenport Aalsmeer. Eind december is de eerste transporteur met 50 vrachtauto's connected gaan rijden. Voor het project Future Food Logistics Challenges (FFLC) zijn er samen met de HvA en gemeente Amsterdam twee bijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de tweede bijeenkomst in november is de winnaar van de challenge bekend gemaakt. ZOEV City heeft de eerste Food award gewonnen. ZOEV City bevoorraadt de horeca op Nieuwmarkt met een elektrische boot en werkt samen de Bidfood en Sligro. Er deden zes bedrijven mee aan de FFLC.

Kennis delen en ontwikkelen

De Ovale Tafel Logistiek is vier keer bij elkaar geweest. Voor de mainport logistiek is de logistieke foto opgeleverd. Dit onderzoek is uitgevoerd door de HvA. De HvA en het Amsterdam Logistics Programma willen dit jaar op basis van de logistieke foto een onderzoeksagenda ontwikkelen. Er zijn veel voorbereidende gesprekken geweest met stakeholders (binnen de gemeente Amsterdam) om draagvlak te krijgen voor een onderzoek (food)logistiek Oranje Loper. In 2023 gaan we eerst een probleemanalyse uitvoeren dat de basis vormt voor een breder onderzoek. Het uiteindelijke resultaat moet een blauwdruk zijn voor logistiek dat breed inzetbaar is. Het onderzoek wordt aangevlogen vanuit meerdere thema's, zoals gebiedsontwikkeling, gedrag, data en digitalisering. In november is een onderzoeksagenda logistiek voor het Amsterdam Logistics Programma opgeleverd.

1.6 Regionaal en Landelijk netwerken

Het thema **Regionaal en Landelijk netwerken (voorheen Landelijk Verbinden & Agenderen)** was in 2022 actief op het landelijke speelveld Slim en heeft dat verbonden met de regionale ambities en vragen en omgekeerd.

Doelen

Investeren in goede aansluitingen op het landelijk speelveld en verbetering van de regionale verbindingen blijft van groot belang. Ook in 2022 hebben de volgende doelstellingen dan ook centraal gestaan.

- Nog verder verstevigen van onze positie in het landelijk netwerk om impact te vergroten en eigen prioriteiten te agenderen en innovaties te volgen om te benutten in onze regio.
- Versterken van de relaties in het regionale netwerk om samen op te trekken bij het werven van fondsen (zoals Structurele Financiering), onze vragen in de juiste gremia te agenderen en (inter)nationaal ontwikkelde kennis goed te ontsluiten.
- Profileren van de MRA op het landelijke speelveld om een nog interessantere partner te worden voor andere overheden, marktpartijen en kennisinstellingen voor het initiëren en versnellen van innovaties op het gebied van mobiliteit.

Activiteiten en resultaten 2022

Gebiedscoördinatie Krachtenbundeling

- Deelname Afstemoverleg

Hier wordt de landelijke coördinatie op de Krachtenbundeling uitgevoerd en hebben lenW, het LVMB en, de G5 en de Gebiedscoördinatoren zitting. In 2022 zijn belangrijke stappen gezet naar een betere regie op de Krachtenbundeling, enerzijds middels een andere structuur (4 clusters in plaats van 19 bundels), anderzijds door meer sturing door het DO Slim op basis van concrete adviezen en besluiten.

Er is daarnaast vooral gewerkt aan een tweetal voor onze regio relevante dossiers.

- Structurele Financiering

Smart Mobility en Data & Digitalisering vragen meer en meer om structurele borging van middelen. Niet alleen (Europese) richtlijnen vragen om investeringen, maar ook de kansen die Smart Mobility te bieden heeft om ondanks bezuinigingen de ambities qua bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid waar te maken, maken duurzame financiering urgent. De 1^e tranche is in september goedgekeurd door het DO Slim en vervolgens doorgeleid naar het BO MIRT van dit najaar. In dat BO MIRT is een voorziening van € 2,2 miljoen beschikbaar gesteld voor 2023. Onze Gebiedscoördinator maakt deel uit van de werkgroep die zich bezighoudt met deze structurele financiering. Lindy Molenkamp is portefeuillehouder in het DO Slim en wordt voor dit dossier door de Gebiedscoördinator in samenwerking met collega's van Noord-Holland en Utrecht geadviseerd.

- Human Capital Agenda (HCA)

Er is een regiocoördinator benoemd, waarvoor Noord-Holland capaciteit beschikbaar heeft gesteld. Daarnaast is een kernteam opgericht, waarin de meeste partners zitting hebben. Behalve de MRA-partners zijn recent de provincie en gemeente Utrecht ingestapt, waardoor we nu als Noordwest een gezamenlijke aanpak hebben.

De regionale aanpak is door de stuurgroep goedgekeurd, maar in de 2^e helft van 2022 is hier door ziekte van de coördinator nauwelijks uitvoering aan gegeven. In 2023 wordt in

samenwerking met Utrecht en zal waar mogelijk cofinanciering vanuit de landelijke aanpak worden geregeld.

- **Landsdeeloverleg**
Hoewel dit een belangrijk schakelpunt op managerial niveau in de samenwerking tussen rijk en regio moet zijn blijft de inzet hierop achter op wat nodig is om de beoogde impact te hebben. Het overleg in Q2 is afgezegd vanwege afwezigheid van de sleutel-spelers van het ministerie. In Q3 heeft het overleg wel plaatsgevonden en heeft de beoogde afstemming wel plaatsgevonden. In Q1 van 2023 zal de invulling in nauw overleg met lenW worden geëvalueerd en zo nodig worden bijgesteld.
- **DO Slim**
Het DO Slim wint langzaam maar zeker aan belang, enerzijds vanwege de verbeterde regie op de Krachtenbundeling, anderzijds omdat het DO steeds nadrukkelijker op zoek is naar haar rol en deze op alle facetten steeds beter invult. Hierdoor zijn belangrijke initiatieven zoals de structurele financiering goed van de grond gekomen.
- **MRA Regio-overleg Krachtenbundeling**
Dit overleg met alle binnen de MRA bij de Krachtenbundeling betrokken collega's wordt goed bezocht, voorziet in een behoefte en wint steeds meer aan impact.
- **Relatie Utrecht**
Juist doordat de Gebiedscoördinator deze rol ook voor Utrecht invult is de samenwerking met Utrecht ook in 2022 weer hechter geworden. Een goed voorbeeld is de gezamenlijke advisering aan de directeuren die namens Noordwest in het DO Slim zitten. In Q4 is weer een succesvolle meet-up georganiseerd waar collega's van Utrecht en de MRA in ons werkveld elkaar hebben ontmoet en zo verbindingen hebben gelegd.

Versterken regionale verbindingen

- Eén van de vehikels die de Gebiedscoördinator hiervoor in het leven heeft geroepen is het MRA Experts Netwerk Slim (kortweg MENS). Na een voorzichtige start heeft deze tafel in de loop van 2022 steeds meer haar rol gepakt. In 2023 de rol van MENS steeds meer uitkristalliseren en de verwachting is gerechtvaardigd dat dit weer een boost geeft aan de samenwerking in de MRA.
- In samenwerking met de nieuwe programmamanager zijn de banden met de diverse gremia binnen de MRA, zoals SBaB, Amsterdam Bereikbaar, het RMP en de MRA 3.3. werklijn, weer verder aangehaald.
- Verder hebben we bijgedragen aan de analyse op de tafels en verbindingen die zich bezig houden met Verkeers- en Mobiliteitsmanagement en Smart Mobility. Dit heeft geleid tot een rapportage aan de opdrachtgevers in december. Het platform en Regionaal en Landelijk Netwerken zal in 2023 actief bijdragen aan de uitvoering van de aanbevelingen.

Strategische Agenda

- Er is een start gemaakt met de operationalisering van de Strategische Agenda, teneinde de doelen en ambities hiervan waar te maken en dus de samenwerking op de hierin benoemde thema's en onderwerpen te versterken.
- Hierin is MENS benut maar hoewel het de bedoeling was om dit initiatief in Q3 verder door te trekken is dit vanwege andere prioriteiten niet gelukt. Daardoor is een verdere goede toedeling van taken en verantwoordelijkheden in de uitvoering niet gematerialiseerd. Dit zal in Q1 en Q2 van 2023 wel verder worden opgepakt.

- De verdere verrijking op inhoud en deelnemende partners is geen onderdeel van de operationalisering, maar zal in 2023 wel parallel worden opgepakt.

MIRT

- De eerder benoemde structurele Financiering van Smart Mobility en Data & Digitalisering is geagendeerd in het BO MIRT van het najaar van 2022.
- Daarin is ook de meerjarige financiering van de landelijke Human Capital Agenda en de landelijke inzet op Deelmobiliteit betrokken.

En verder

- Behalve de meet-up met de smart-mobility-collega's van de provincie en gemeente Utrecht heeft in het najaar ook een meet-up met de collega's uit Rotterdam plaatsgevonden. Beide meet-ups zijn gericht op kennisuitwisseling en het leggen van verbindingen op onderwerpen waar we over en weer aan werken en wellicht op samen kunnen werken.
- In samenwerking met de HVA, NEMO en de Johan Cruijff ArenA is het afgelopen jaar gewerkt aan een project dat is gericht op de duurzame bereikbaarheid van de JCA, Ziggo Dome en AFAS Live. In september is in een evenement "Wat mensen beweegt" een belangrijke stap gezet naar de afronding van dit project, waarna in december de eindrapportage is geleverd.

2. Communicatie

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

Onze verkorte kernboodschap is:

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

Online doelen 2022

- Doelstelling aantal unieke bezoekers op de website: 10.000.
- Doelstelling aantal volgers op onze LinkedIn pagina: 1.000.

Activiteiten en resultaten 2022

De in het jaarplan voorgenomen activiteiten zijn voor het grootste deel doorlopend. Onderstaand is per communicatie-onderdeel de stand van zaken te lezen.

Vergroten bereik en herkenbaarheid platform

- De werkgroep communicatie is in het begin van het jaar een paar keer bij elkaar gekomen, daarna niet meer. Reden is dat er geen vertegenwoordiging meer is vanuit de MRA-partners. Dit heeft een negatieve invloed op de samenwerking en de zichtbaarheid van het platform (onder andere door het niet kunnen delen van content en PR-kansen). We hopen de werkgroep begin 2023 nieuw leven in te blazen als we aan de slag gaan met het ontwikkelplan.
- Het congres op 8 november was een groot succes. Er waren ongeveer 180 bezoekers. Na het congres hebben we een enquête gehouden. Een kleine greep uit de resultaten: het congres werd beoordeeld met een 7,8 en het aanbod van de sessies met een 7,5. De locatie Bimhuis kreeg een 8,7. Eén van de doelen van het congres was samen grenzen verleggen: 40% gaf aan het gevoel te hebben dat dit is gelukt, 48% is hier 'neutraal' over. Op onze website staat een [terugblik op het congres](#) en meer informatie over de resultaten van de enquête.
- We hebben dit jaar 1 #SmartThursday georganiseerd over Scale Up. Er zijn geen andere onderwerpen aangedragen of geschikt bevonden.
- De inzet van stuurgroepleden gaat redelijk goed. We hebben twee duo-interviews over de strategische agenda en de mobiliteitscentrale van de toekomst (smart infra) gepubliceerd waarbij per artikel twee stuurgroepleden aan het woord kwamen. De andere thema's komen in de eerste helft van 2023 aan bod. Daarnaast hebben we een afscheidsinterview met Rachel Tienkamp-Beishuizen gehouden.

- In juli hebben we de nieuwe huisstijl in gebruik genomen. We beschikken over een huisstijlgids en sjablonen voor Word, PowerPoint, e-mail handtekening en Teams achtergrond. Dit proces heeft langer geduurd omdat veelvuldig is afgestemd met MRA voor de aansluiting van onze huisstijl op die van de MRA. Het resultaat mag er zijn!
- We hebben drie nieuwsbrieven verstuurd, plus een special over het indienen van sessies voor het congres in november.

Scherpere keuzes maken in communicatieonderwerpen

- De cross-overs hebben nog niet voldoende aandacht gekregen, omdat ze nog bepaald moeten worden. Daar gaan we als team scherper op sturen om de samenwerking tussen de thema's te verbeteren. In 2023 leidt dit tot hopelijk tot meer verdiepende artikelen over de cross-overs.

Beter benutten van bestaande middelen

- De doelstellingen voor de website (eindstand 10.175 bezoekers) en LinkedIn (eindstand 1.270 volgers) zijn behaald.
- We zijn op LinkedIn gestart met het delen van tips. Elke week is een andere thematrekker aan de beurt voor de tip van de week. Daarnaast plaatsen we in de zomer en rondom de feestdagen persoonlijke berichten van de thematrekkers. Beide berichtsoorten leveren extra interactie (en volgers) op.
- In LinkedIn berichten maken we veel meer gebruik van tags en hashtags (#slimbezig).

3. Financiën

In het jaarplan 2022 is een begroting vastgesteld. Hieronder het overzicht van de uitputting en actuele stand van zaken per 31 december 2022.

Onderdeel	Budget			Opmerkingen
	Budget 2022	Restant 2021	Besteed	
Bijeenkomsten en events	€ 45.000,00	€ 40.000,00	€ 90.000,00	
Eigen congres 2022	€ 40.000,00	€ 40.000,00	€ 80.000,00	Eens per 2 jaar
Huur zalen en catering	€ 5.000,00	€ -	€ 10.000,00	
Onderzoeksgeld	€ 30.000,00	€ 20.000,00	€ 50.000,00	
Summalab	€ 30.000,00	€ -	€ 30.000,00	
Bijdrage nieuwe onderzoeken	€ -	€ 20.000,00	€ 20.000,00	
Divers aanjaaggeld	€ 95.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	
Eigen tools en projecten	€ -	€ 100.000,00	€ 80.000,00	
Cofinanciering MPvE's	€ 95.000,00	€ -	€ 20.000,00	
Communicatietools	€ 55.000,00	€ -	€ 70.000,00	
Beheer website en contentmanagement	€ 50.000,00	€ -	€ 50.000,00	
Diverse middelen	€ 5.000,00	€ -	€ 20.000,00	
Programmateam	€ 515.000,00	€ -	€ 540.000,00	
Programmamanager	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Communicatieadviseur	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Secretaris	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Thematrekker Slimme en schone Logistiek	€ -	€ -	€ -	Kosten Vervoerregio
Thematrekkers	€ 515.000,00	€ -	€ 540.000,00	
Totaal	€ 740.000,00	€ 160.000,00	€ 850.000,00	
Totaal budget versus besteed		€ 900.000,00	€ 850.000,00	
Restant			€ 50.000,00	

Toelichting financiën

Totstandkoming begroting 2021

Bij de besluitvorming van het MRA Programma Smart Mobility in 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 2022 de volgende kostenverdeling.

Partijen	Basis kostenverdeling	Kostenverdeling 2022
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 Platform team (programmamanager, thematrekker Slimme en schone Logistiek, communicatieadviseur en secretaris).

Bestedingen en resultaat

Bijeenkomsten en events

- Ons tweejaarlijkse MRA Smart Mobility congres heeft in november plaatsgevonden. De reservering van € 40.000 vanuit 2021 werd hiervoor in 2022 benut.
- Eind november waren we tevens vanuit Slimme en schone Logistiek betrokken bij - en sponsor van - de eindbijeenkomst van Future Food Logistics Challenge in de Centrale Markthal in Amsterdam West.

Onderzoeksgeld

- De jaarlijkse bijdrage aan SUMMA-Lab rust op deze post.
- Tevens o.a. de evaluatie van Scale up Bezoekersstromen.

Divers aanjaaggeld

Wat betreft eigen tools en projecten is deze post opgebouwd uit kosten voor:

- Wegwijzer mobiliteitshubs.
- Animatie wijkhubs.
- €25K rest subsidie aan Gemeente Amsterdam (CTO) voor Scale up Bezoekersstromen.

Communicatietools

Het beheer en redactie van onze website drukt het zwaarst op deze post. Verdere kosten betreffen:

- Opmaak van o.a. Gids MaaS voor decentrale overheden .
- Verandering eigen huisstijl.

Programmateam

Op deze post is sprake van een overschrijding wat zich laat verklaren doordat er door de thematrekkers als geheel meer uren gemaakt zijn dan van te voren geanticipeerd en gebudgetteerd.

Het overschot uit 2022 bedraagt conform het overzicht **€50.000**. Deze middelen worden in 2023 voornamelijk aangewend om verwachte lagere bijdrage van betalende partijen op te vangen.

Krachtenbundeling en Human Capital Agenda

Hoewel de bijdrage aan de landelijke Krachtenbundeling in feite 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 kostenverdeling zoals in onderstaande tabel.

Verder is in het DO Slim besloten om voor 2022 eenmalig het landelijke actieplan Human Capital Agenda Smart Mobility 2022-2025 te financieren vanuit rijk en regio. In de stuurgroep van 7 juli 2022 is derhalve besloten om de regionale bijdrage (Noordwest) van €34.000 te financieren conform de algemene bijdrage voor de Krachtenbundeling. Dezelfde opzet hanterend voor de (eenmalige) bijdrage voor de landelijke HCA, leidt tot de kostenverdeling zoals in onderstaande tabel.

Partijen	Krachtenbundeling		Human Capital Agenda	
Vervoerregio Amsterdam	€	17.500	€	10.400
Gemeente Amsterdam	€	10.000	€	5.900
Provincie Noord-Holland	€	10.000	€	5.900
Provincie Flevoland en gemeente Almere	€	10.000	€	5.900
Provincie Utrecht			€	5.900
Totaal	€	47.500	€	34.000

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