

BEREIKBAARHEIDSVERKLARING VERVOLGPROGRAMMA BETER BENUTTEN

Regio Metropoolregio Amsterdam

Inhoudsopgave

- 1. Aanleiding en inleiding**
- 2. Doel van de bereikbaarheidsverklaring**
- 3. Deelnemers**
- 4. Ambitie/ doelstelling van de regio**
- 5. Taken/rollen/werkwijze en samenwerking**
- 6. Besluitvormingsproces naar maatregelen**
- 7. Afstemming met andere trajecten**

6 maart 2014

1. Aanleiding en inleiding

De kernwaarden bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid blijven onze gezamenlijke aandacht vragen. Ongeacht het economische klimaat, blijft het nodig de bereikbaarheid van de belangrijkste stedelijke en economische centra, de MRA, te verbeteren en de doorstroming op de weg te bevorderen. Daarbij is de leefbaarheid, met name in de steden een belangrijk thema. De (Rijks)overheid wil ze echter op andere manier borgen dan ze traditioneel gezien gewend is. Om congestie te bestrijden is het goed om (regionaal) maatregelen te treffen om met name de grootstedelijke regio's bereikbaar te houden. Dit vraagt van de overheid dat ze verandert van een verticale, interveniërende overheid naar een horizontale, participerende overheid. Het bestrijden van de congestie in onze regio, voelen we als een gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, regionale overheden en bedrijfsleven.

Geconstateerd is dat de hoeveelheid geld substantieel en structureel is afgenomen. In het huidige programma van Beter Benutten, 2011-2014, is daarom het initiatief en de ruimte genomen om Rijk, regio en bedrijfsleven samen te laten werken aan de bereikbaarheid van de grootstedelijke regio's. Door de krachten te bundelen wordt gewerkt aan een (structurele) verbetering van de bereikbaarheid. In dit samenwerkingsverband wordt gezocht naar de koppeling van waarden tussen de samenwerkingspartners (bereikbaarheid met economie, duurzaamheid, of met goed werkgeverschap). De eerste meetbare resultaten van deze samenwerking laten positieve ontwikkelingen zien op het gebied van de bereikbaarheid en bieden kansen om dit programma door te trekken. Om bovengenoemde redenen wordt het huidige programma Beter Benutten na 2014 voortgezet tot eind 2017. In dit vervolgprogramma bouwen de betrokken partijen voort op de reeds ingezette samenwerking. Het is de ambitie om op basis van de leerervaringen van het huidige programma tot effectieve maatregelen te komen. Dat vraagt om een verlenging van de samenwerking tussen deze partijen waarbij de reiziger centraal wordt gesteld.

De aanpak van het vervolgprogramma Beter Benutten richt zich op een verbetering van de bereikbaarheid ter versterking van de (regionale) economie en heeft ook oog voor de verbetering van de (regionale) leefbaarheid. Dat doen we door te sturen op een verbetering van de reistijd van deur tot deur in de spitsperiode in de grootstedelijk regio's, waarbij we:

- Een betere spreiding over de dag in het gebruik van de infrastructurele netwerken nastreven;
- De beschikbare capaciteit van deze infrastructurele netwerken optimaliseren en deze netwerken slim(mer) met elkaar verbinden.

2. Doel van de bereikbaarheidsverklaring

De bereikbaarheidsverklaring legt de samenwerking tussen Rijk en regio vast ten behoeve van de ambitie die we gezamenlijk met het vervolgprogramma BB in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) willen realiseren. Deze bereikbaarheidsverklaring voor het vervolgprogramma bouwt voort op de eerder getekende bereikbaarheidsverklaring van het nu lopende programma (met als einddatum 2014) waarbij rekening wordt gehouden met de resultaten van het reeds lopende programma.

De bereikbaarheidsverklaring is de regiospecifieke uitwerking van de landelijke programma-ambitie voor het vervolgprogramma op Beter Benutten. Met de voorliggende bereikbaarheidsverklaring voor de MRA geven de ondertekenaars (hierna: "het trio") aan dat zij zich samen zullen inspannen om de bereikbaarheidsambitie van het programma Beter Benutten voor de MRA te realiseren voor eind 2017.

De bereikbaarheidsverklaring vormt voor het trio de basis om sturing te kunnen geven aan de uitvoeringsorganisatie van het programma Beter Benutten MRA.

Met deze verklaring worden de onderlinge verwachtingen, de te hanteren spelregels en de aan het trio ten dienste staande uitvoeringsorganisatie beschreven. Een nog gezamenlijk uit te voeren verdiepende probleemanalyse zal de grondslag en basis vormen voor de definitieve regiospecifieke ambitie en de vastlegging van financiële middelen tussen het Rijk en de Regio (zie ook de hoofdstukken 4 en 5 van deze verklaring)

Deze verklaring is niet juridisch afdwingbaar en behelst een intentieverklaring, geen resultaatsverbintenis.

3. Deelnemers

Rijk, regionale overheden en regionaal bedrijfsleven geven ieder vanuit de eigen rol, bevoegdheid en verantwoordelijkheid invulling aan het programma Beter Benutten. Dit gebiedsprogramma wordt voor de duur van het programma Beter Benutten aangestuurd door het trio. Voor de MRA regio is momenteel nog geen vertegenwoordiger van het bedrijfsleven benoemd. De regio zal binnen 3 maanden tot de keuze komen voor een CEO. Het trio bestaat uit:

*Mw. Drs. M.H. Schultz van Haegen, de Minister van Infrastructuur en Milieu (I&M)
(hierna: de minister);*

*Mw. E. Post MMC, namens het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, de gedeputeerde Financiën en Wegen Verkeer en Vervoer van de Provincie Noord-Holland
(hierna de regionale bestuurder);*

Een vertegenwoordiger vanuit het bedrijfsleven, (hierna: de CEO).

4. Ambitie/ doelstelling van de regio

a. Ambitie en doelstelling

De afgelopen maanden is door het Rijk een bereikbaarheidsanalyse uitgevoerd. De resultaten uit deze analyse zijn afgestemd en besproken met de regionale partners. In de analyse is de bereikbaarheid over de weg (personenauto en vracht) centraal gesteld. De analyse geeft daarmee inzicht in de relatieve zwaarte van de bereikbaarheidsproblemen op landelijke en regionale schaal. Tevens geeft de bereikbaarheidsanalyse informatie over de reistijden van het OV en de fiets. De bereikbaarheidsanalyse legt de focus op de reistijden, het geeft geen informatie over de knelpunten in de capaciteit en de kwaliteit van OV-, fiets- en ketenvoorzieningen.

De door het rijk uitgevoerde bereikbaarheidsanalyse, aangevuld met de regionale knelpuntenanalyse vormen het vertrekpunt voor de gezamenlijk door rijk en regio te uit te voeren verdiepende probleemanalyse. Uit deze verdiepende probleemanalyse moet de komende maanden blijken op welke specifieke plekken welke oplossingsrichtingen (kosten)effectief kunnen zijn. In deze nadere verdieping zal ook een analyse worden uitgevoerd van de knelpunten in de capaciteit en de kwaliteit van OV-, fiets- en ketenvoorzieningen in de regio.

De ambitie is om de komende jaren de reistijd op de grootste knelpunten van de in de probleemanalyse benoemde herkomst en bestemmingsrelaties met 10% te verbeteren ten opzicht van een situatie zonder het vervolgprogramma Beter Benutten.

Rijk en regio zullen op basis van de verdiepende probleemanalyse deze ambitie gezamenlijk vertalen naar een geoperationaliseerde doelstelling die meetbaar is en die substantieel bijdraagt aan het verbeteren van de dagelijks reistijd op de zwaarst vertraagde ritten. De komende maanden moet uit deze verdiepende probleemanalyse blijken op welke specifieke plekken welke oplossingsrichtingen (kosten)effectief kunnen zijn.

Binnen het vervolgprogramma Beter Benutten kunnen ook bereikbaarheidsproblemen als gevolg van specifieke evenementen of projecten worden aangepakt. Daarbij gaat het om maatregelen aanvullend op de reguliere aanpak van evenementen en projecten en de daardoor veroorzaakte overlast.

b. Bovenregionale thema's

De ondertekenaars vinden het van belang de volgende thema's bovenregionaal verder uit te werken. Dat betekent dat vooraf aan de uitwerking van de maatregelen afstemming tussen regio's plaatsvindt tbv kennisdeling en efficiencywinsten (wiel niet 2 keer uitvinden, aanbestedingswinsten). Het Rijk biedt aan op de onder genoemde thema's samen met de regio's regie te voeren. De regio's kunnen aangeven of zij voor een specifiek thema het aanspreek punt willen zijn. Dit betekent dat de mogelijke maatregelen op deze thema's die uit de regiopakketten komen, worden geclusterd zodat mogelijk winst behaald kan worden (kennis uitwisseling, aanbestedingen, schaalvoordelen etc.). Per thema zal de rol en verantwoordelijkheid tussen rijk en regio anders kunnen zijn. Het gaat om de volgende thema's:

- Benaderen van onderwijsinstellingen,
- fiets,
- spitsmijden/mobiliteitsdiensten/mobiliteitsbudgetten/marktplaats
- P&R / knooppunten
- Incidentmanagement (bovenop reguliere werkzaamheden)
- Logistiek
- ITS: Regio en Rijk intensiveren de goede samenwerking op ITS terrein door een aantal kaderstellende afspraken vast te leggen tbv de verdere ontwikkeling en uitvoering van gezamenlijke ITS-projecten, maatregelen en investeringen in de komende jaren (zie bijlage 1). Deze afspraken komen voort uit de door de publieke partners in december 2013 overeengekomen gezamenlijke ITS-agenda.
- Ondersteuning bij aanbestedingen, innovatie, diensten/projecten en PPS constructies.

Indien er zich gedurende de probleemanalyse nieuwe thema's voordoen die kansrijk zijn als bovenregionaal thema, kunnen deze aan bovenstaande opsomming worden toegevoegd.

5. Taken/rollen/werkwijze en samenwerking

a. Taak en rol van de minister en regionale bestuurder

De minister en de regionale bestuurder hebben als bestuurders drie hoofdtaken die terugkomen bij deelname aan het bestuurlijke trio:

1. Behartigen van het publieke belang, hetgeen voor het programma Beter Benutten in de MRA specifiek geconcretiseerd kan worden in het bevorderen van de bereikbaarheid van deur tot deur in de regio;
2. Monitoring en evaluatie van het gebiedsprogramma ten behoeve van het afleggen van verantwoording aan Kamer en raden/ staten;

3. Innovatieve manier van samenwerken met bedrijfsleven/ maatschappelijke partners continueren.

Ad. 1. De minister en de regionale bestuurder geven *inhoudelijk* invulling aan deze taak door het opstellen van een maatregelenprogramma (tranches juni en november 2014) en de uitvoering daarvan.

De minister en de regionale bestuurder geven financieel invulling aan deze taak door evenredig bij te dragen aan het programma (verdeling Rijk-regio 50%-50%). De rijksbijdrage is maximaal 50 mln. euro inclusief BTW. De MRA-regio zal zich op basis van de afspraak 50% cofinanciering inspannen om een gelijk bedrag te reserveren voor Beter Benutten Vervolg. De bijdrage van het rijk is inclusief BTW, de regiobijdrage is exclusief BTW voor het deel dat compensabel is binnen het BCF. Het BTW-gedeelte dat niet compensabel is, wordt gezamenlijk (rijk-regio) opgevangen binnen het programma. De bewijslast om aan te tonen welk gedeelte niet compensabel is, ligt bij de regio. Daarnaast blijft het (eventuele) restbudget (Rijk en regio) uit het lopende programma Beter Benutten beschikbaar voor het vervolgprogramma. Definitieve toekenning van de bedragen gebeurt op basis van de vastgestelde plannen van aanpak bij de eerste tranche (juni 2014), de tweede tranche (november 2014) en eventueel een derde tranche (maart 2015).

Ten opzichte van het huidige programma wil het rijk bijdragen aan programma-managementkosten ter aansturing van het vervolgprogramma, ter inrichting van een slagvaardige uitvoeringsorganisatie alsook voor het tot stand komen van een effectief programma. De rijksbijdrage is daarbij gemaximeerd tot 2% van de totale rijksbijdrage met een maximum van €0,5 mln. Voorwaarde voor de rijksbijdrage is de inrichting van een slagvaardige uitvoeringsorganisatie met een programmamanager zoals benoemd onder B, Procescriteria. Dit bedrag is meegenomen in de rijksbijdrage zoals hierboven beschreven.

Het afleggen van verantwoording aan Kamer c.q. raden/ staten is een eigenstandige verantwoordelijkheid van de betreffende bestuurder die hierin worden ondersteund door de uitvoeringsorganisatie.

Ad. 2. Afgesproken wordt dat de output en outcome van de verschillende maatregelen wordt gemeten. De daartoe op te leveren informatie zal voorafgaand aan de voor elke maatregel te nemen startbeslissing in het voor de betreffende maatregel op te stellen plan van aanpak worden vastgelegd. De insteek is dat gezocht wordt naar een sobere en doelmatige vorm de monitoring en evaluatie. De minister zal zorg dragen voor het opzetten van een uniforme monitoring en evaluatie over de regio's heen, waarbij afstemming wordt gezocht met de regio.

De informatie met betrekking tot monitoring en evaluatie wordt aan alle betrokken partijen beschikbaar gesteld. Deze informatie vormt ook sturingsinformatie voor het trio.

Ad 3: De minister en de regionale bestuurder zijn ervan overtuigd dat de samenwerking tussen Rijk, regio en bedrijfsleven eraan bijdraagt dat er een meer structurele gedragsverandering bij de reiziger tot stand komt. Daarom zullen zij er in de regio naar streven om het bedrijfsleven al in een vroeg stadium te betrekken in het proces van probleemanalyse en vormgeven van de maatregelen. Samen met de CEO zullen zij erop sturen dat het bedrijfsleven goed vertegenwoordigd is op operationeel, tactisch en strategisch niveau.

b. Taak en rol van de CEO

De CEO vormt samen met de minister en de regionale bestuurder het trio voor het programma Beter Benutten MRA. De CEO is de ambassadeur richting bedrijfsleven in de regio. Daarbij zal de CEO zich ten behoeve van het bedrijfsleven in de regio specifiek inspannen om:

- Werkgevers aan te spreken op hun (maatschappelijke) verantwoordelijkheid en hen ertoe te bewegen te participeren aan het programma Beter Benutten, bij voorkeur door maatregelen aan te bieden die de maatregelen vanuit de overheid versterken en zo een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid binnen de MRA
- Zelf een voorbeeld te zijn voor de introductie van (innovatieve) maatregelen op het gebied van mobiliteit, bijvoorbeeld door binnen eigen organisatie maatregelen te treffen die de spitsdruk doen afnemen.
- Afhankelijk van de regionale situatie en afspraken omtrent proces en project te sturen op de voortgang van het programma.

c. Werkwijze van en samenwerking binnen het trio

Het trio heeft de intentie om twee maal per jaar bij elkaar te komen onder voorzitterschap van de Minister om de voortgang van het programma te bespreken. De minister zal het initiatief nemen voor de planning van de halfjaarlijkse bijeenkomsten. Indien er binnen de MRA aanleiding is voor een hogere frequentie, dan zal het TRIO bij elkaar komen onder voorzitterschap van de regionale triobestuurder. De dagelijkse aansturing zal door een vertegenwoordiging van het trio gebeuren (zie hieronder: de programmaorganisatie).

Bij de uitvoering van het programma wordt door alle betrokken organisaties maximaal invulling gegeven aan de eigen verantwoordelijkheid binnen het programma. Het trio stuurt primair op het tijdig inrichten van een programma en de uitvoering daarvan om in de komende jaren de ambitie te kunnen bereiken. Bij de uitvoering van het programma ligt de focus op de outcome (de effecten). Daarnaast wordt gestuurd op de samenhang binnen het totale regionale programma, het versterken en verduurzamen van de samenwerking tussen de partners in de regio en het realiseren en structureel inbedden van de benuttingsambitie. Daarnaast zorgen de betrokken organisaties voor het betrekken van de leerervaringen van het huidige programma Beter Benutten. Hierin is eveneens ruimte voor innovatie.

De regionale overheid is verantwoordelijk voor de oprichting van een dedicated programmaorganisatie, waarin de triopartijen zijn betrokken. De dagelijkse aansturing van deze programmaorganisatie gebeurt door een programmamanager. Deze programmamanager heeft de ruimte om rechtstreeks te interveniëren richting de bij het programma betrokken projectleiders. Dit met inachtneming van de formele hiërarchische verantwoordelijkheden.

De programmaorganisatie ziet toe op de uitvoering van een brede probleemanalyse, de ontwikkeling van samenhangend pakket aan maatregelen en de uitvoering van het programma samen met het bedrijfsleven. De programmamanager voert in eerste instantie de nadere probleemanalyses uit. Hierbij wordt hulp en kennis aangeboden vanuit een multidisciplinair team. In dit team nemen experts van verschillende disciplines zitting. De minister zal dit multidisciplinaire team vormgeven en financieren.

Na de vaststelling van de probleemanalyse (in TRIO-verband) ontwikkelt het programmamanager op basis hiervan een samenhangend maatregelenpakket. Om optimaal gebruik te maken van de landelijke lessons learned, kunnen de regionale programmamateams rekenen op de ondersteuning van een flying brigade, gefaciliteerd door

de minister, bestaande uit experts van regio en Rijk voor de vormgeving van maatregelen.

6. Besluitvormingsproces naar maatregelen

A werkwijze vervolg Beter Benutten

Op basis van de leerervaringen in het eerste programma Beter Benutten is de BB-werkwijze gedestilleerd. Deze bestaat uit onderstaande vier eigenschappen. In het vervolgprogramma worden deze vier eigenschappen bij het opstellen van maatregelen pakketten systematisch doorlopen:

- 1.) Probleemanalyse: Een grondige probleemanalyse is de basis voor maatregelen; uit deze probleemanalyse wordt duidelijk waar de grootste knelpunten zich bevinden en wie (welke reizigers) of wat deze knelpunten veroorzaken.
- 2.) Potentieel kosteneffectieve maatregelen: Met de bereikbaarheidsanalyse als vertrekpunt wordt eerst een verdiepende probleemanalyse uitgevoerd. Deze probleemanalyse dient duidelijk te maken waar de grootste knelpunten zich bevinden en wie (welke reizigers) of wat deze knelpunten veroorzaken. Op basis van deze probleemanalyse wordt vervolgens gezamenlijk een breed spectrum aan oplossingsrichtingen en mogelijke maatregelen inzichtelijk gemaakt. Tenslotte wordt de beste oplossingsrichting en maatregel(en) gekozen, waarbij kosteneffectiviteit en de kans op duurzame (gedrags)verandering leidend zijn
- 3.) Samenwerking met andere partijen: Met de betrokken partijen (die invloed hebben op de dagelijkse reizigersstromen) worden afspraken gemaakt over hun bijdrage aan de oplossing van de geconstateerde problematiek.
- 4.) Metten is weten: Vanaf de start van het gezamenlijke programma worden er door alle betrokken partijen afspraken gemaakt over de monitoring en evaluatie van de effecten van de maatregelen.

Ad. 1) Probleemanalyse

- i. *Verkeerskundige analyse. Vertrekpunt is de foto van het Rijk, aangevuld met de door de Regio geconstateerde knelpunten;*
- ii. *Brede probleemanalyse vanuit reizigersperspectief;*
- iii. *Stakeholderanalyse (incl. werkgeversaanpak, inclusief werken met communities e.d.);*
- iv. *Identificeren mogelijke oplossingsrichtingen; zoeken samenhang en samenwerking thema's op bovenregionaal niveau.*

Het rijk biedt de regio's aan, om ten behoeve van de probleemanalyse gebruik te maken van een multidisciplinair team, bestaande o.a. uit gedragsexperts en verkeerskundige experts. De Regio neemt het initiatief om het multidisciplinair team in te schakelen..

Ad. 2.) Potentieel kosteneffectieve maatregelen

Opstellen van maatregelen. Voor de overkoepelende thema's biedt het rijk aan middels een flying brigade de regio's en tussen de regio's te ondersteunen om tot uitgewerkte maatregelen te komen. Initiatiefnemers van maatregelen kunnen de regio, private partijen of het rijk zijn.

Ad. 3.) Samenwerking met andere partijen

De samenwerking met het bedrijfsleven en maatschappelijke partijen is een belangrijk uitgangspunt van het vervolgprogramma Beter Benutten. Voor de samenwerking met het bedrijfsleven hanteren we de volgende algemene uitgangspunten:

- Maximale ruimte voor zowel regio's als bedrijven om te kunnen inspelen op de energie en innovatie mogelijk te maken. Vanuit het ministerie worden alleen de minimale kaders meegegeven.
- Samenwerking met bedrijven wordt zoveel mogelijk lokaal aangevlogen (rondom concrete knelpunten) om de ruimte voor eigenaarschap bij bedrijven te vergroten.
- Aandacht naar kwaliteit en gelijkwaardigheid in de samenwerking;
- Onderscheid wordt gemaakt in overheidsinvestering in de vorm van procesbegeleiding, projectgelden en slimme deals.
- Monitoring en harde afspraken hebben betrekking op projecten, maatregelen en slimme deals. Daarbij wordt SMART gemaakt wat de ambitie is.

Ad. 4.) Meten is weten

De bestuurlijke sturing tijdens de uitvoering van het regionale programma ligt bij het trio; de programmabrede politieke verantwoordelijkheid richting Tweede Kamer is aan de minister van I&M. Om aan beiden op adequate wijze invulling te kunnen geven, is informatie op het gebied van monitoring en evaluatie noodzakelijk. Deze informatie heeft betrekking op:

- Input (geld, planning, randvoorwaarden etc.);
- Output (bijv. opgeleverde stallingplekken of spitsstrook);
- Outcome (effecten op de weg, gebruikerstevredenheid etc.);
- Proces (samenwerking).

Bij de invulling van de M&E zal zoveel als mogelijke gebruik worden gemaakt van bestaande cijfers en informatie. Het proces zal doelmatig en efficiënt worden ingericht, maar in ieder geval zodanig dat er voldoende (in)zicht is in de met het programma bereikte effecten. Dit vertaalt zich in een juiste balans tussen kwalitatieve- en kwantitatieve beoordelingscriteria. De informatie op het gebied van input en output is één op één gekoppeld aan een maatregel; de organisatie die een maatregel daadwerkelijk uitvoert is primair verantwoordelijk voor het leveren van deze informatie via periodieke voortgangsrapportages. Om actief invulling te geven aan de samenwerking van het programma Beter Benutten (Overheden en bedrijfsleven) zal dit bij het halfjaarlijkse overleg worden besproken. Onder regie van de programmadirectie Beter Benutten zal aan het eind van 2017 een onafhankelijke procesevaluatie plaatsvinden.

B. Procescriteria voor opstellen van maatregelen

Proces/tranches

- Er is bestuurlijk commitment aan de uitvoering van het programma en de onderliggende projecten. Het bestuurlijk trio of de daartoe benoemde partijen met een financieel of uitvoeringsbelang, ondertekent de plannen van aanpak en stuurt op de voortgang via de periodieke triobijeenkomsten;
- Voorbereiding, totstandkoming en uitvoering van de maatregelen vindt plaats in een door de regio opgerichte dedicated programmaorganisatie, onder leiding van een programmamanager;
- De programmamanager is in staat tot praktische, operationele aansturing en van projectleiders in verschillende (uitvoerings-)organisaties. Dit zonder daarbij te treden in formele hiërarchische verantwoordelijkheden. Opschaling gebeurt via de hiërarchische lijnen van de betreffende organisaties. Hierover worden met betrokken organisaties afspraken gemaakt.
- Experts uit de flying brigade vanuit de regio en de programmadirectie kunnen bij de totstandkoming van de maatregelen ondersteunen;
- De plannen van aanpak worden getoetst op de onderdelen kosteneffectiviteit, uitvoerbaarheid door een nog nader te specificeren kennisboard samengesteld uit

vertegenwoordigers vanuit het Rijk, de MRA-regio en het bedrijfsleven. Daarna zal de kennisboard integraal toetsen op de onder "C" genoemde inhoudelijke toetsingscriteria. De uitkomsten van de toets worden ter besluitvorming aan het trio of een vertegenwoordiging daarvan voorgelegd;

- De programmamanager heeft de positie om op de Beter Benutten-plannen te sturen wat betreft tijd, scope en risico's;
- Organisatorische en inhoudelijke afstemming met lopende of nog te starten minder hinder maatregelen: (nog nader in te vullen);
- Organisatorische en inhoudelijke afstemming met lopende of te starten MIRT-onderzoeken (in deze regio zijn dat MIRT-onderzoek A9, MIRT-onderzoek A1, MIRT-onderzoek Stedelijke Bereikbaarheid);
- Op programmaniveau 50% cofinanciering vanuit de regio (publiek en of privaat). Bedragen van het Rijk zijn incl. BTW, niet geïndexeerd, incl. VAT kosten. De BTW wordt door het Rijk afgedragen aan het BTW-compensatiefonds. De regio kan de BTW declareren bij het BTW compensatiefonds. Netto ontvangt de regio rechtstreeks van het Rijk de Rijksbijdrage minus de af te dragen BTW aan het BTW-compensatiefonds.
- De eerste tranche van maatregelen zal in juni 2014 worden vastgelegd in een plan van aanpak, gedacht wordt aan één à twee maatregelen voor de MRA-regio;
- In de tweede tranche (november 2014) is het voornemen om afspraken te maken over het gehele uitvoeringsprogramma danwel, indien sprake is van een derde tranche, over 80% van het programma;
- Ingeval dat sprake is van een derde tranche (maart 2015) kunnen resterende plannen worden ingediend waar meer tijd voor nodig is.

Voor het vaststellen en toekennen van de Rijksbijdrage gelden de onderstaande criteria voor de plannen van aanpak:

C. Inhoudelijke toetsingscriteria voor plannen van aanpak BB maatregelen

Algemene criteria voor het opstellen en toetsen van maatregelen

- Inhoudelijk moet aangegeven worden hoe en in welke mate de maatregel bijdraagt aan de in 4a gesignaleerde problematiek en de gezamenlijk overeengekomen doelstelling;
- De voorstellen zijn kosteneffectief. De onderbouwing hiervan is kwantitatief van aard en wordt getoetst door een onafhankelijke partij, welke nog wordt benoemd
- De maatregelen dienen meetbaar effect te hebben uiterlijk in Q4 2017;
- Duurzaamheid wordt als criterium op de volgende wijze meegenomen:
 - o Maatregelen worden eerst gescoord op kosteneffectiviteit en bereikbaarheid
 - o Daarna wordt van deze categorie maatregelen ook de score op duurzaamheid, aan de hand van de criteria CO2, PM10, NOx vastgesteld.

Specifiek voor innovatieve maatregelen gelden de volgende uitzonderingen

- Kosteneffectiviteit: bij voorkeur onderbouwing kwantitatief, fall back kwalitatieve onderbouwing van de verwachte kosteneffectiviteit
- De innovatie moet opschaalbaar en reproduceerbaar zijn in de periode 2015-2017 (innovatie is geen fundamenteel wetenschappelijk onderzoek/experiment. Deze vinden plaats binnen NWO kader)
- Op termijn (voor eind 2017) moet er zicht zijn op een eigen business case (zonder bijdrage overheid/Rijk)

Is getekend d.d. 6 maart 2014,

De minister van Infrastructuur en Milieu



mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**Namens het Platform Bereikbaarheid Metropoolregio Amsterdam, de
gedeputeerde Financien en Mobiliteit van de provincie Noord-Holland**

Mw. E. Post MMC



BIJLAGE – afspraken over ITS

Regio's en I&M spreken met betrekking de ontwikkeling van Intelligente Transportsystemen het volgende af:

- de mogelijkheden van technische innovaties geven we voldoende gewicht in het Vervolg Programma;
- voorgesteld wordt per regio 10% van het beschikbare programmageld te reserveren voor de dekking van ITS-maatregelen;
- Deze maatregelen worden in gezamenlijkheid van regio's met I&M ontwikkeld en uitgevoerd, gericht op voldoende oplossend vermogen voor 2018 in de deelnemende regio's en voorzien van voldoende focus en samenhang om tot een gezonde, duurzame ontwikkeling van innovaties, diensten en ITS-markt te komen. Daarmee passen alle BB-ITS inspanningen in de transitie van Beter Geïntegreerd op Weg;
- De dialoog met de ITS-markt wordt in 2014 voortgezet zodat de markt stapsgewijs betrokken wordt bij de verder analyse van (multi-)regionale problematiek, functionele wensen en eisen van overheden en de doelen, ambities en uitvoerbaarheid van ITS-projecten;
- het doel is ITS projecten vorm te geven waar meerdere regio's gezamenlijk aan projecten werken, kennis en middelen poolen, gezamenlijk financieren in afzonderlijke projecten en 1 van de regio's projecttrekker is namens andere regio's en I&M. De goede samenwerking in het huidige programma wordt daarmee verder uitgebouwd en geïntensiveerd;
- we richten ons op implementaties; onderzoek en ontwikkeling zijn verantwoordelijkheden van marktpartijen. Ontwikkeling van diensten in een real life situatie kan wel onderdeel zijn van BB;
- investeringen in Groene Golf en publiek DVM vallen buiten de programmakaders omdat het structurele kerntaken van wegbeheerders betreft die structureel ingebed dienen te zijn (financieel, organisatorisch);
- indien marktpartijen duidelijk aangeven dat DVM-activiteiten en/of investeringen nodig zijn om hun commerciële diensten tot ontwikkeling te laten komen, dan wordt per project bekeken of en in welke mate als dan investeringen in het publieke DVM-deel nodig zijn;
- deelnemende overheden zijn als wegbeheerder en OV-concessiehouder zelf verantwoordelijk voor het adequaat (continuïteit, kwaliteit, tijdigheid, beschikbaarheid) leveren van data in het wegen- en OV-domein, bijv. maar niet uitsluitend conform de afspraken m.b.t. de data top 5 en in de verbanden van NDW en NDOV (volgens de daar overeengekomen afspraken en werkwijze);
- overheden gaan niet zelf informatiediensten leveren aan eindgebruikers, maar stellen commerciële partijen in staat dat te doen;
- de bestaande beoordelingscriteria worden gehanteerd: opschaalbaar, overdraagbaar, continueerbaar, kosteneffectief, meetbare effecten ultimo 2017