

## Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

### MRA-BBV-703

**Naam Maatregel:** Stimuleren busgebruik Purmerend/ Volendam-Amsterdam

**Naam Regio:** Metropoolregio Amsterdam

### Algemene gegevens:

Uitvoerende organisatie:	Provincie Noord-Holland
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Gedeputeerde Elisabeth Post
Verantwoordelijke projectmanager:	Bram Derix
Betrokken andere organisaties:	Stadsregio Amsterdam, diverse gemeenten
Datum / versie:	13-07-2015

## 1. Samenvatting

### Opgave

Uit de probleemanalyse van medio 2014 blijkt dat de corridor A7/A8 een belangrijke herkomst en bestemmingsgebied is van sterk vertraagde ritten in de MRA. De corridor A7-A8 richt zich met name op de prioritaire gebieden Purmerend, Zaanstad, Westpoort en Amsterdam centrum. Daarnaast maakt Hoorn deel uit van deze corridor. Met een samenhangende aanpak van zowel fietsmaatregelen, OV-maatregelen, P+R-maatregelen en gedragscampagnes wordt in dit gebied gewerkt aan het realiseren van de in de bereikbaarheidsverklaring opgenomen doelen voor het vervolg van Beter Benutten.



Voor de corridor A7/A8 is een samenhangende aanpak uitgewerkt om de vertraagde ritten aan te pakken (MRA-BBV-700; Corridorbenadering A7/A8). Onderdeel van deze aanpak is het stimuleren van

het busgebruik Purmerend/ Volendam-Amsterdam. Op de corridor Purmerend-Amsterdam (N235-N247) en de corridor Edam-Volendam-Monnickendam-Amsterdam (N247) zet de maatregel in op:

- A. *Het verlengen van de huidige tidal flow busbaan (spitsbusbaan) tussen Het Schouw en Ipendam tot aan Purmerend*, zodat bussen beter kunnen doorrijden. Een belangrijk neveneffect hiervan is:
- o dat ook de automobilisten in reistijd profiteren. Het autoverkeer ondervindt geen hinder meer van het invoegen van het OV op de rijbaan. In de huidige situatie levert dit congestie op voor zowel het OV als het overige gemotoriseerd verkeer.
  - o er ruimte ontstaat om extra bussen in te kunnen zetten. De inschatting is dat er per spitsperiode 8 extra bussen kunnen worden ingezet. Hiermee kunnen, ondersteund door de Innovatieve samenwerking A7-A8 corridor, 160 potentiële nieuwe reizigers worden geworven.
- B. *Het verbeteren van overstapvoorzieningen bij het kruispunt N235/N247* waar verschillende buslijnen bij elkaar komen (P+R en P+B-maatregelen)
- C. *Innovatieve samenwerking door Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en bedrijfsleven*. Gezamenlijk introduceren deze partijen een nieuwe werkwijze waarbij zij op een innovatieve manier samenwerken om de forens met afgestemde interventies vanuit publieke en private zijde te stimuleren om tot een ander reisgedrag te komen. Doel is om het effect te vergroten van bovenstaande maatregelen aan de aanbodzijde; eenvoudig door meerdere interventies gelijktijdig en vanuit verschillende kanten aan de forens aan te bieden. Interventies aan publieke en private zijde die elkaar versterken en gericht zijn op een specifieke doelgroep.

#### Effecten

Door Goudappel Coffeng is een berekening gemaakt van de kosteneffectiviteit van de maatregel en het met de maatregel dagelijks te verminderen aantal vertraagde ritten. Op deze berekening is conform de programmaspelregels door een onafhankelijk bureau een second opinion uitgevoerd en heeft op basis hiervan vervolgens een bijstelling van de oorspronkelijke berekening plaatsgevonden. De verwachting is dat er **173 spitsmijdingen per spitsuur** worden gerealiseerd. Dit leidt in totaal tot een vermindering van ca. **813 "meest vertraagde ritten" per dag**. De bijgestelde berekening is als bijlage 1 bij voorliggende plan van aanpak gevoegd.

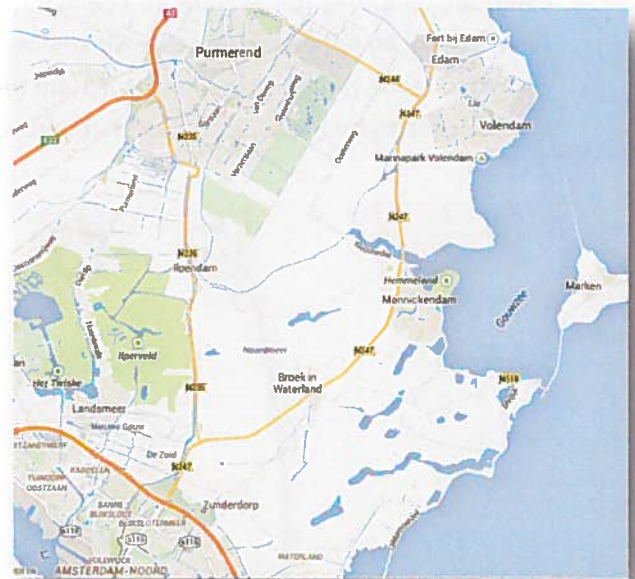
#### **Bijgevoegde (beslis)documenten**

<b>Naam document</b>	<b>Kenmerk</b>	<b>Datum</b>
Corridorbenadering A7/ A8	MRA-BBV-700	04-02-2015
Probleemanalyse		Medio 2014
Kostenonderbouwing	Kostenraming N235 variant 1	
Risicodossier	150601 Risicodossier N235 Spitsbusbaan	
Gedetailleerde planningsbijlage	20150601 Planning N235 Spitsbusbaan	
Addendum Kosteneffectiviteit MRA-BBV-703, aanvulling PvA 2 juli 2015		02-07-2015
Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor, versie 7 juli 2015		7 juli 2015

## 2. Beschrijving van de maatregel

De corridor A7/ A8 is een belangrijk herkomst en bestemmingsgebied van sterk vertraagde ritten in de MRA. De corridorbenadering A7/ A8 stelt een pakket aan maatregelen voor om de vertraagde ritten in het gebied aan te pakken. Met een samenhangende aanpak van zowel fietsmaatregelen, OV-maatregelen, P+R-maatregelen en gedragscampagnes wordt in dit gebied gewerkt aan het realiseren van de in de bereikbaarheidsverklaring opgenomen doelen voor het vervolg van Beter Benutten.

De maatregel "Stimuleren busgebruik Purmerend/ Volendam-Amsterdam" is onderdeel van dit maatregelenpakket.



Het stimuleren van het busgebruik gaat om de verbinding tussen aan de ene kant Purmerend en Amsterdam (N235) en de andere kant tussen Edam/ Volendam en Amsterdam (N247). Op beide verbindingen ondervinden reizigers dagelijks in de spits congestie. Dit geldt voor zowel de bestaande OV-gebruikers als het autoverkeer. Doel van de maatregel is het OV te versnellen om zodoende automobilisten te verleiden gebruik te maken van het OV. Een gedragscampagne inclusief probeerkaarten helpt daarbij om de potentiële keuzereiziger het snellere OV-aanbod te ervaren. Uit de probleemanalyse blijkt dat tussen de 60 en 70% van de autoritten op de N247 een bestemming heeft waar het OV een alternatief kan zijn. Ondanks de vertraging die de automobilisten in de corridor tijdens de spits ondervinden, kiezen ze desondanks nog steeds voor de auto. De gedragsanalyse toont aan dat de belangrijkste drijfveer om geen gebruik te maken van het OV is de reistijd en betrouwbaarheid van het OV. In mindere mate wordt prijs genoemd en wordt aangegeven dat het OV geen alternatief biedt omdat de reiziger op meerdere bestemmingen moet zijn. De maatregel stimuleren busgebruik Purmerend/ Edam/ Volendam naar Amsterdam zet in op het wegnemen van de barrières voor het OV-gebruik. De maatregelen op de N247, die buiten het Beter Benutten traject worden gerealiseerd, zullen zorgen voor een beter betrouwbaar OV netwerk.

### A. Verlengen Tidal flow busbaan N235

Een belangrijke maatregel om de reistijd voor het OV te versnellen en vooral betrouwbaarder te maken is het verlengen van de aanwezige tidal flow busbaan tussen Het Schouw en Ipendam (N235) tot aan Purmerend. Een neveneffect hiervan is dat ook de automobilisten in reistijd gaan profiteren. Het autoverkeer ondervindt geen hinder meer van het invoegen van het OV op de



rijbaan ter hoogte van Ipendam waar de huidige tidal flow stopt. In de huidige situatie levert dit congestie op tussen Het Schouw en Ipendam. De huidige tidal flow busbaan eindigt ter hoogte van Ipendam en bij het invoegen op de rijbaan wordt het groen van het autoverkeer afgekapt. Door de hoge frequentie (in het spitsuur gaat het om meer dan 60 bussen per uur) is tussen de ingrepen onvoldoende tijd om de wachtrij van het autoverkeer weg te werken.



In het kader van Beter Benutten 1 is aan de zuidzijde van de bestaande tidal flow tussen 't Schouw en Watergang al een ontbrekend deel van deze busbaan aangelegd. Deels is deze open gesteld en deels gereed gemaakt voor gebruik als tidalflow. Tevens is destijds ook de veerpont verplaatst. Het realiseren van het ontbrekend noordelijk deel tot aan Purmerend zal zorgen voor een vrijliggende businfra waardoor de bus niet alleen sneller kan rijden maar ook op geen enkele locatie nog hinder ondervindt van mogelijke calamiteiten op de naast gelegen provinciale weg.

Het verlengen van de tidal flow maatregel is randvoorwaardelijk om meer bussen in te kunnen zetten op dit traject, evenals de infrastructurele maatregelen die de provincie neemt op de N247.

#### *Huidige situatie*

In de huidige situatie is er aan de westzijde van de N235 een direct aan de weg liggende busstrook aanwezig voor het OV vanuit Purmerend richting het zuiden.



Huidige situatie Ipendam-Purmerend, een aanliggende busbaan

### Nieuwe situatie



Nieuwe situatie IJpendam-Purmerend (foto van bestaande situatie ten zuiden van IJpendam), een vrijliggende busbaan

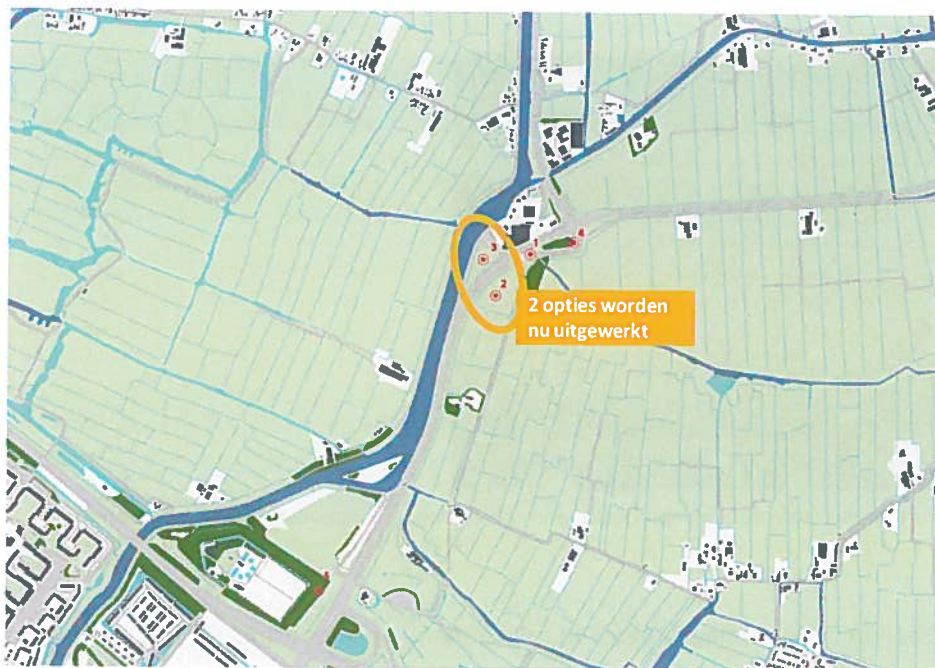
Omdat de tidal flow busbaan in twee richtingen bereden zal worden (in ochtendspits richting het zuiden en in de avondspits richting noorden), dient deze vrij te liggen van de rijbanen voor het overige verkeer. Tussen de busbaan en de N235 komt een geleiderail te staan. De extra ruimte welke daarvoor noodzakelijk is wordt alleen aan de westzijde (dus kanaalzijde) gezocht. Daarvoor is bewust gekozen omdat op die wijze er geen particuliere gronden hoeven te worden verworven. Tevens is het kanaal in beheer en eigendom van de provincie zelf waardoor toestemmingen intern snel geregeld kan worden.

De werkzaamheden bestaan hoofdzakelijk uit:

1. het kappen van circa 180 bomen aan de vaarwegzijde,
2. plaatsen nieuwe stalen damwand langs traject IJpendam – Purmerend (circa 3,5km)
3. verwijderen bestaande fundering en wegconstructie oud profiel
4. aanbrengen fundering en wegconstructie nieuw profiel met vrijliggende busbaan
5. verwijderen bestaande wisselpunt spitsbusbaan ter hoogte van Dorpsstraat IJpendam
6. aanleg nieuw wisselpunt spitsbusbaan ter hoogte van kruispunt N235 Verzetslaan
7. aanpassen bushaltes IJpendam Dorp en Purmerlandersteiger naar spitsgebruik.

### **B. Verbeteren overstapvoorziening N235/ N247**

Een belangrijk kruispunt tussen de beide assen naar Purmerend en naar Edam/ Volendam is de knoop N235/ N247 bij 't Schouw. Dit is een kruispunt waar verschillende buslijnen bij elkaar komen. Een goede overstapvoorziening ontbreekt op dit punt. De maatregel verbeteren overstapvoorziening N235/ N247 zet in op het verbeteren van de knoop voor P&R en P&B. De plek moet gaan functioneren als knooppunt in de regio, waarbij een P&R voorziet in een overstap voor automobilisten en een P&B voor werknemers de mogelijkheid biedt om het laatste deel van de reis met een leenfiets te doen. Het verbeteren van de overstapvoorziening voor P&R en P&B wordt gekoppeld aan de uitwerking van een nieuwe locatie van het tankstation. Hiervoor worden op dit moment 2 locaties bestudeerd (locatie 2 en 3); zie onderstaande kaart.



#### P&R

De maatregel voorziet in het combineren van de parkeerplaatsen voor het tankstation, de omliggende bedrijven en de P+R. De P+R ligt op loopafstand van het overstappunt Schouw waar steeds meer passagiers overstappen van de gele (stad)bussen op het R-net.

Op dit moment ligt een voorstel voor de verplaatsing van het tankstation bij de toetsingscommissie van de gemeente Amsterdam. Begin juni is hierover een positief advies richting het college van B&W van Amsterdam gestuurd. Tevens is de provincie inmiddels in gesprek met de huidige grondeigenaar

over de grondverwerving. Ook met de huidige exploitant van het tankstation is overleg gaande.



#### P&B 't Schouw

Om bereikbaarheidsproblemen in stedelijke gebieden het hoofd te bieden zou het Park and Bike (P+B) concept een waardevolle aanvulling kunnen zijn op de bestaande Parkeer en Reis (P+R) faciliteiten. P+B faciliteiten zijn

overstappunten waar reizigers hun auto kunnen parkeren en hun reis voort kunnen zetten met de fiets. De fiets is op korte afstanden relatief snel en biedt in vergelijking met het huidige openbaar vervoer in veel gevallen meer vrijheid en flexibiliteit.



Om na te gaan of een combinatie van de P&R met P&B op deze locatie een goede is zal er opdracht worden gegeven voor een quickscan. Daarbij dient de volgende vraag te worden beantwoord: *“Hoe kan de regio de totstandkoming en het succesvol gebruik van P&B bij ‘t Schouw realiseren en op welke wijze dient deze locatie dan te worden ingericht zodat deze zo optimaal mogelijk wordt vormgegeven?”*

Tevens wordt daarbij uiteraard gekeken naar de aanwezigheid van een goed fietsnetwerk en worden mogelijke optimalisaties daarvan in kaart gebracht.

De uitkomsten van dit onderzoek wordt naar verwachting in Q1 2016 voorgelegd aan het Trio met daarbij een definitief go/no go voor de realisatie van deze voorziening.

Vanaf het nieuwe P&R terrein loopt een fietsroute richting Amsterdam parallel aan het Noord-Hollandskanaal. Tevens is er een looproute naar de bushaltes bij het kruispunt ‘t Schouw waardoor deze locatie centraal ligt ten opzichte van alle vervoersvormen.

### **C. Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor**

Uit de gedragsanalyse blijkt dat veel forenzen niet voor het OV-kiezen vanwege de reistijd en betrouwbaarheid. Met de infrastructurele maatregelen die de provincie neemt op de N247 en het voorstel van realisatie verlengen tidal flow busbaan N235 wordt het busvervoer tussen zowel



Purmerend en Amsterdam als het busvervoer tussen Edam/ Volendam en Amsterdam voor potentiële reizigers aantrekkelijker. Bovendien ontstaan door de verbeterde overstapvoorziening bij Schouw meer mogelijkheden om gebruik te maken van het OV-aanbod. De Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor speelt in op de maatregelen en wil de realisatie van iedere maatregel benutten als compelling event. De forenzen kunnen ervaren of het snellere OV een alternatief voor ze biedt. Uiteindelijk als doel om de automobilisten kennis te laten maken met het snellere OV en ze te verleiden structureel vaker het OV te gebruiken.

Met de Innovatieve samenwerking op de A7/A8 corridor introduceren de drie partijen een nieuwe werkwijze waarbij zij op een innovatieve manier samenwerken om de forens met afgestemde (meerdere interventies vanuit publieke en private zijde) en toegespitste ((beperkte, vooraf bepaalde doelgroep) interventies vanuit publieke en private zijde te stimuleren om tot een ander reisgedrag te komen.

Doel van deze samenwerking en afgestemde interventies is om het effect te vergroten van maatregelen die worden genomen aan de aanbodzijde (beter openbaar vervoer, fietsstimulering en uitbreiding P&R-locaties). De ervaringen en leerprocessen uit deze studie zullen worden toegepast op de corridor Purmerend-Amsterdam (N235-N247) en de corridor Edam-Volendam-Monnickendam-Amsterdam. Uit ervaring weten we dat alleen het creëren van aanbod onvoldoende is om het reisgedrag van forenzen in sterke mate te beïnvloeden. Aan de andere kant hebben gedragsinterventies weinig effect wanneer er geen alternatieven voor de auto voor handen zijn. En de effecten van interventies zijn helemaal beperkt wanneer maatregelen van het bedrijfsleven en de overheid niet op elkaar aansluiten.

Een verdere gedetineerde uitwerking van dit projectdeel is opgenomen als bijlage 2 bij voorliggende plan van aanpak.

### **3. Mogelijkheid om extra bus capaciteit in te zetten**

Wanneer meer reizigers worden verleid om het OV te gebruiken, door middel van Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor, moet er voldoende OV-capaciteit aanwezig zijn. In de huidige situatie zijn de bussen vol, er moet dus extra capaciteit worden gecreëerd. Met de verlenging van de tidal flow busbaan ontstaat er ruimte om per spits 8 bussen extra in te kunnen zetten.

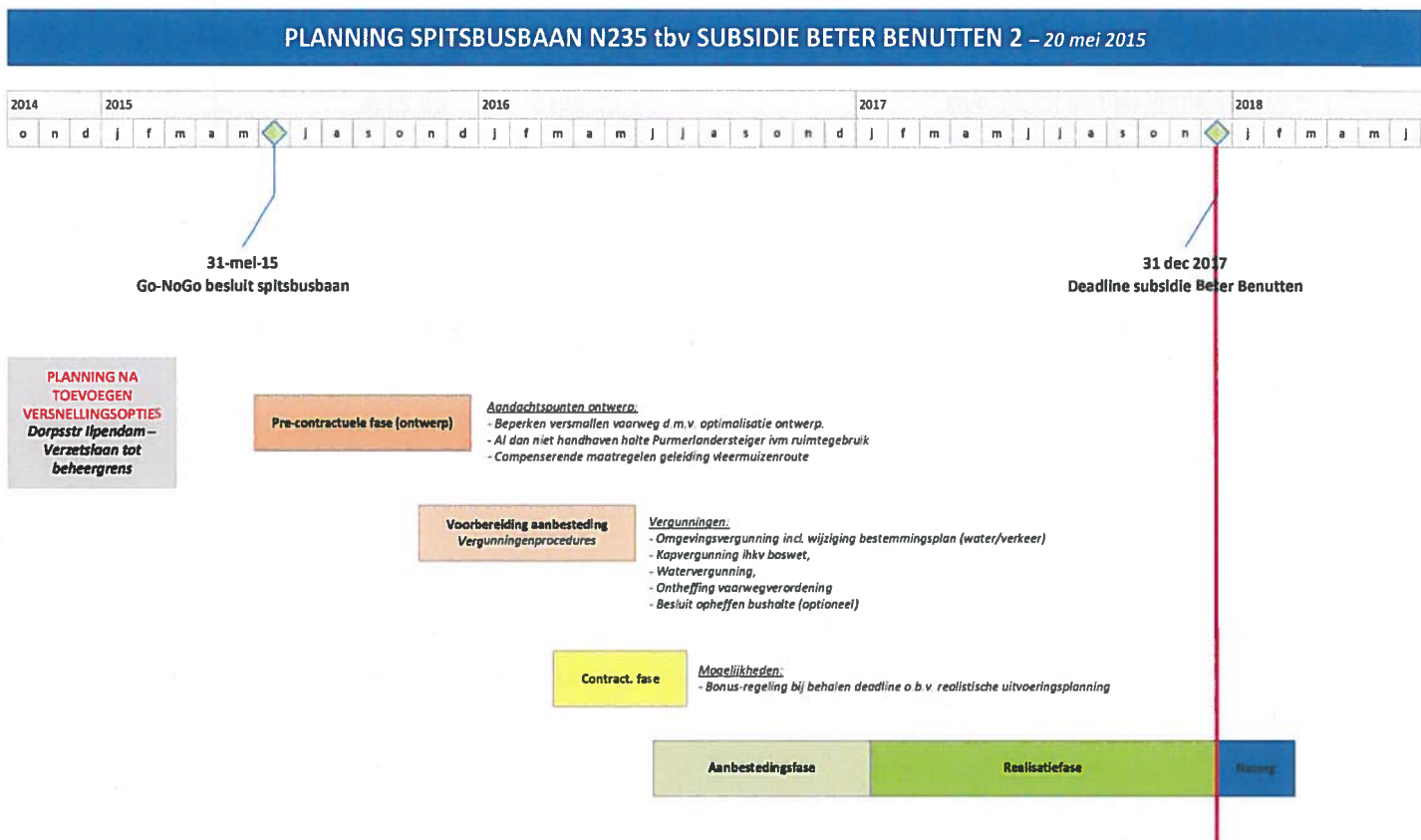
Op dit moment is de Stadsregio Amsterdam, de concessieverlener, bezig met een lijnennetvisie voor Waterland welke naar verwachting Q3 2015 wordt vastgesteld. Hierin is de opening van de Noord-Zuidlijn (2017) een belangrijke ontwikkeling. Na Q3 2015 is meer duidelijkheid over de mogelijkheid om de capaciteit uit te breiden. Deze informatie zal voorafgaand aan het definitieve Go/NoGo besluit over de aanbesteding van de busbaan via de programmamanager Beter Benutten MRA aan het Trio worden overlegd. De Stadsregio zal zich als concessieverlener inspannen om de inzet van de benodigde extra buscapaciteit te realiseren. De vigerende concessie bevat de voorwaarden dat indien er extra capaciteit nodig is, de vervoerder die ook in moet zetten. In het huidige Programma van Eisen voor concessie Waterland (2011), staat in artikel 5.2. dat "Het de Concessiehouder niet is toegestaan op dienstregelingsritten minder capaciteit in te zetten dan nodig is om aan dit PvE te voldoen. Indien de Concessiehouder minder capaciteit biedt treedt een boeteclausule in werking". Daarnaast staat in artikel 5.2.4. "Wanneer tijdens de uitvoering van de dienstregeling blijkt dat de capaciteit zoals vastgelegd in zijn voorstel voor een nieuwe dienstregeling structureel onvoldoende is, zet de Concessiehouder extra capaciteit in. De structurele kosten van deze capaciteitsuitbreiding komen voor rekening van de Concessiehouder. Wel is de Stadsregio voornemens tijdelijk aanvullend budget beschikbaar te stellen om aanloopverliezen van het extra aanbod af te dekken".



## 4. Aanpak en planning van de maatregel

### A. Verlengen Tidal flow busbaan N235

Onderstaand is op hoofdlijnen de planning van de aanleg van de spitsbusbaan aangegeven. Een meer uitgebreide planning is beschikbaar (zie tabel "bijgevoegde beslisdocumenten").



#### Uitgangspunten planning:

1. Realisatie N235 Spitsbusbaan in los contract
2. Vergunningprocedures starten in precontractuele fase, direct na onderzoek
3. Geen jaar-rond vleermuizenonderzoek in planning
4. Omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan verleend binnen 26wk
5. Geen beroep op vergunningen/procedures in planning
6. Contractuele fase start tijdens vergunningprocedures
7. Pre-selectie aanbesteding start tijdens contractuele fase
8. Mijlpaal gereed 31-12-17 (met evt. bonus) opnemen in contract

B) Verbeteren overstapvoorziening N235/ N247	Planning	
	Start	Gereed
<b>Mijlpalen</b>		
<b>FASE: VOORBEREIDING</b>		
Verkennd onderzoek uitwerking locatiekeuze P&B/ P&R	Q1 2015	Q2 2015
Verkennd onderzoek grondverwerving en vergunningen	Q1 2015	Q2 2015
Onderzoek P&B	Q3 2015	Q4 2015
Advies aan Trio	Q3 2015	Q4 2015
<b>Formele besluitvorming Trio (go/nogo)</b>	<b>Q1 2016</b>	<b>Q1 2016</b>
<b>FASE: CONTRACTUELE FASE EN AANBESTEDING</b>		
Afronding procedures	Q2 2016	Q3 2016
Procedure aanbesteding tm gunning	Q2 2016	Q3 2016
<b>FASE: REALISATIEFASE</b>		
Aanleg P&R + P&B (hangt samen met verplaatsing tankstation)	Q1 2017	Q3 2017

C) Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor	Planning	
	Start	Gereed
<b>Mijlpalen</b>		
Voor een uitgebreidere planning zie bijlage 2: Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor		

## 5. Risico's

Er zijn diverse risico's gedurende het project. Door middel van bijsturing moeten deze risico's voorkomen of beperkt worden. De wijze waarop er wordt bijgestuurd wordt bij de verdere uitwerking van het project vastgelegd.

Om effectief én efficiënt te werken, wordt door het projectteam risico gestuurd gewerkt. Dit betekent dat het projectteam de focus legt op beheersing van belangrijke en/of urgente risico's, waarbij het volgende werkproces wordt gehanteerd:

- **Plan.** Het risicomanagement wordt conform de PNH-methodiek uitgevoerd. De RISMAN methodiek wordt gebruikt in combinatie met het PNH format van het risicodossier.
- **Do.** Het inventariseren van risico's, kwantificeren en benoemen van beheersmaatregelen vindt plaats met het gehele projectteam waarmee de volledige scope en invalshoeken zijn vertegenwoordigd. Het inventariseren van risico's vindt met name plaats rondom faseovergangen, eventuele scopewijzigingen en voor de afweging van scenario's.
- **Check.** Tussentijds wordt het risicodossier actueel gehouden door maandelijkse actualisaties tenzij de projectdynamiek vraagt om een ander interval. In deze actualisaties wordt gecheckt of beheersmaatregelen zijn uitgevoerd en wordt de impact daarvan op kwantificering verwerkt. In deze actualisaties ligt de focus op de belangrijke risico's. Daarnaast worden de beheersmaatregelen verwerkt in de actielijst van het project waarmee in het IPM-overleg wordt gecheckt of de opvolging van maatregelen conform planning verloopt. Hierin ligt de focus op de urgente risico's.
- **Act.** Op basis van de resultaten van beheersmaatregelen wordt een risico afgevoerd, bijgesteld of

herbenoemd. Daarnaast worden indien benodigd aanvullende maatregelen getroffen.

Hiermee wordt geborgd dat de rolhouders continu de aandacht houden op de beheersing van de belangrijkste risico's en daarmee risico gestuurd werken. Van de rolhouders vraagt dit een actieve houding waarbij bewust conform de prioriteiten vanuit het risicoprofiel wordt gewerkt. Risicomanagement is de verbindende schakel tussen de projectbeheerselementen. In het maandelijks projectbeheersoverleg wordt geborgd dat ieder projectbeheerselement van dezelfde uitgangspunten uitgaat en de samenhang blijft bestaan.

Kwantificering risico's:

Kwantificering				
score- /gevolgklasse	Kans (%)	Tijd	Geld	
<i>Afkorting</i>	K	T	G	
1	0 - 5%	<3 mnd	<€500k	
2	5 - 10%	3 - 6 mnd	€500k - €1M	
3	10 - 25%	6 - 12 mnd	€1 - €2M	
4	25 - 50%	>12 mnd	>€2 M	

Risico's	Oorzaak	Gevoeg	Kans (%)	Tijd	Geld	SOOR	Overeenkomstige	Actie	Overname	Actie
Meer tijd direct aanvoeren in tegeenvoerting	Omvoeren in verliezen grotere uitstraling	Bezuigen en beroep door omvoeren	4 25 - 50%	4 6-12 mnd	3 €500k - €1M	24	De druk maken van Oris-Hersie met Omgevingswet om te trekken bij plannen Compensatie maatregelen aan omgevingswet	Omgevingsmanager	NTB	Actie
Beroep op bestemmingsplan procedure of vergunning procedure	Beleggen in omvoeren in tegeenvoerting met de omgevingswet	Uitvoeren planning	3 10 - 25%	4 6-12 mnd	2 €500k - €1M	18	De druk maken van Oris-Hersie met Omgevingswet om te trekken bij plannen Compensatie maatregelen aan omgevingswet	Omgevingsmanager	NTB	Actie
Eenmalige informatie uitvergunningen, anderszels tijdig de beslissing voor de grante in contrast	Geleidelijke invoering van processen vergunningen toe te geven met de omgevingswet	Verhoogde risico voor uitvoeringsfase	3 10 - 25%	3 6-12 mnd	3 €1 - €2M	18	De druk maken van Oris-Hersie met Omgevingswet om te trekken bij plannen Compensatie maatregelen aan omgevingswet	Contract manager	NTB	Actie
Overname van de risico's met de omgevingswet	Beleggen in omvoeren in tegeenvoerting met de omgevingswet	Uitvoeren planning, de risico's met de omgevingswet realiseren	3 10 - 25%	4 6-12 mnd	2 €500k - €1M	18	De druk maken van Oris-Hersie met Omgevingswet om te trekken bij plannen Compensatie maatregelen aan omgevingswet	Projectmanager	NTB	Actie
Jaarlijkse onderzoeken is roep	Omvoeren in verliezen grotere uitstraling	Verhoogde risico voor uitvoeringsfase	4 25 - 50%	3 6-12 mnd	1 <€500k	16	Directe actie in het onderzoek, informatie aan de omgevingswet uit andere bronnen te halen	Omgevingsmanager	ZEM	Actie

Bovenstaande tabel geeft de belangrijkste risico's (top-5) weer per 26-05-2015. Onder de achterliggende beslisdocumenten is een uitgebreid overzicht opgenomen (zie ook tabel biz. 2)

## 6. Kosten

### A) Verlengen Tidal flow busbaan N235

De kosten voor het doortrekken van de Tidal Flow tussen IJpendam en Purmerend zijn:

Onderdeel	Kosten
Bouwkosten	€ 16.293.939
Vastgoedkosten	€ -
Engineering, Administratie en Toezicht	€ 2.867.734
Overige bijkomende kosten	€ 497.004
Risicoreservering (project onvoorzien)	€ 2.948.802
<b>Totaal (excl. BTW)</b>	<b>€ 22.607.479</b>

## B) Verbeteren overstapvoorziening N235/ N247

De kosten voor de werkzaamheden voor het verbeteren van de overstapvoorziening N235/ N247 zijn onderdeel van een groter programma. De kosten voor P+R (aanleg wegverharding en marking voor parkeerplaatsen, bushalte, looproute, verlichting) en kosten P+B (fietskluizen en selectie aanbieder) zijn geraamd op €1.500.000.-

## C) Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor

Voor de kosten van de Innovatieve samenwerking willen we uitgaan van een taakstellend budget van € 1000.000.-. In dit bedrag zitten dan de kosten voor een adviseur en de bekostiging van de onderzoeks-, organisatie en interventiefase. de communicatiecampagnes, de probeeracties forenzen, de tijdelijke extra bemensing service-centrum en de Monitoring. Met de stakeholders zal de definitieve maatregel gezamenlijk worden uitgewerkt. Daarbij komt ook de bijdrage van de stakeholders ter sprake.

De totale kosten van het gehele project zijn:

Onderdeel A, Tidal flow	€ 22.607.479,-
Onderdeel B, verbeteren overstapvoorziening	€ 1.500.000,-
Onderdeel C, Innovatieve samenwerking	€ 1.000.000,-
	€ 25.107.479,- (exclusief BTW)

Bijdrage van voor de onderdelen A en B € 24.107.479	Budget in €			Prognose Kasritme (exclusief BTW)		
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017
Rijksbijdrage	13.199.117	€ 10.908.362		545.418	1.636.254	8.726.690
Provincie Noord-Holland			€ 8.101.203	405.013	1.215.196	6.480.995
Stadsregio Amsterdam, gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en A'dam			€ 5.097.914	254.397	763.190	4.080.327
<b>Bijdrage aan de innovatieve samenwerking onderdeel C € 1.000.000</b>						
Rijksbijdrage	€ 547.511	€ 452.489		22.624	67.873	361.992
Provincie Noord-Holland			€ 273.755	13.688	41.063	219.004
Stadsregio Amsterdam, gemeenten Waterland, Edam-Volendam, Purmerend en A'dam			€ 273.755	13.688	41.063	219.004
<b>Totaal A, B en C</b>	<b>€13.746.628</b>	<b>€ 11.360.851</b>	<b>€ 13.746.628</b>	<b>1.254.828</b>	<b>3.764.639</b>	<b>20.088.012</b>

De rijksbijdrage is maximaal € 13.746.628,- inclusief BTW. Deze bijdrage wordt onder aftrek van de door het Rijk aan het BTW-compensatiefonds af te dragen BTW ter beschikking gesteld aan de Provincie Noord-Holland.

## **7. Uitvoeringsorganisatie**

De infrastructurele projecten worden uitgevoerd door de Provincie Noord-Holland. Ten behoeve van de uitwerking en uitvoering van de innovatieve samenwerking wordt een programmateam samengesteld. Aansturing van dit team vindt plaats door Provincie Noord-Holland (Horck), Stadsregio (Joustra) en bedrijfsleven (programmaregisseur). Voor een nadere beschrijving zie verder bijlage 2 bij voorliggend plan van aanpak.

### 11.1 Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland

De tidalfow maakt deel uit van het programma Bereikbaarheid Waterland. De Stuurgroep Bereikbaarheid Waterland wordt gevormd door de portefeuillehouders van de betrokken partijen (provincie, SRA en gemeenten). Het totale beschikbare regionale budget voor het programma bedraagt circa € 50 mio. De Stuurgroep heeft onlangs besloten de tidalfow te realiseren en de daarvoor benodigde gelden vanuit het budget vrij te maken. De bestuurders hebben daarbij extra aandacht gevraagd voor de benodigde compensatie van de te kappen bomen.

De bijdragen van de betrokken partijen dienen formeel nog te worden bevestigd. Dit gebeurt naar verwachting direct na de zomervakantie. Tevens staat de provincie, zodra de formele besluitvorming bij de SRA en provincie is afgerond, garant voor eventuele tegenvallers. De raming heeft een nauwkeurigheid van +/-30%. De provincie staat garant voor een eventuele tegenvaller tot 30% boven het geraamde bedrag. In de Stuurgroep wordt besproken hoe dit risico intern wordt verdeeld.

Binnen het programma van Beter Benutten heeft de Stuurgroep verder geen actieve rol meer. De Stuurgroep zal uiteraard wel op de hoogte worden gehouden van de stand van zaken en, mocht de aanbesteding hoger uitvallen dan +30%, dan zal de Stuurgroep een besluit dienen te nemen over eventuele extra financiering. Er is echter geen reden om te verwachten dat een aanbesteding zo hoog uit zal gaan vallen. Medio oktober 2015 is er meer inzicht in een aangepaste raming.

### 11.2 Trio overleg

Het Trio overleg wordt gevormd door de bestuurders van I&M, MRA en PNH. Dit overleg vindt plaats op reguliere basis. Onder dit Trio is een ambtelijk BB-Voortgangsoverleg (directeuren) en een BB-Kernteam waarin periodiek de stand van zaken wordt besproken. Indien tijdens de voorbereiding of realisatie van het project onbeheersbare risico's optreden dan zal de provincie via de programmamanager Beter Benutten MRA meteen naar het BB-Voortgangsoverleg opschalen. In dit Voortgangsoverleg wordt besloten of opschaling naar de bestuurders noodzakelijk is. Het initiatief voor het inschakelen van het BB-Voortgangsoverleg ligt bij de projectmanager van de provincie. *Voor start van de aanbesteding wordt voor de in voorliggend plan van aanpak opgenomen onderdelen "A" en "B" aan het Trio gevraagd om een Go/NoGo-beslissing op basis van een bijgestelde raming.*

### 11.3 Omgevingsmanagement

Op het project is reeds een omgevingsmanager van de provincie betrokken. Hij heeft direct contact met betrokken organisaties zoals het waterschap (watercompensatie) en de Koninklijke Schuttevaer (Binnenvaart Logistiek Nederland) maar ook met direct aanwonenden, gemeenten en natuurorganisaties. Tevens wordt de politiek van de gemeenten waar de benodigde ruimtelijke procedures dienen worden te doorlopen en de benodigde vergunningen worden verleend vanaf het begin al bij het project betrokken. Op deze wijze worden

mogelijke risico's in een vroeg stadium gesignaleerd en kunnen deze worden opgelost of mogelijke gevolgen hiervan geminimaliseerd.

Voor het project dient een ruimtelijke procedure gevolgd te worden. Er dient nog bepaald te worden welk type procedure gevolgd wordt. Hiervoor is er de keuze tussen een provinciaal inpassingsplan, een lange omgevingsvergunning of een bestemmingsplanprocedure. In overleg met de gemeenten zal door de provincie een inschatting gemaakt worden welke procedure de minste risico's oplevert. De stakeholders bij deze procedure bestaan uit de provincie, de gemeenten, de weggebruikers en de direct omwonenden. De procedures duren allemaal gemiddeld 26 weken tot een jaar, zonder rekening te houden met beroepsprocedures.

Gedurende de realisatiefase houdt de omgevingsmanager rechtstreeks contact met belanghebbenden waaronder omwonenden en gemeenten, maar ook met de hulpdiensten. Belanghebbenden worden regelmatig door middel van nieuwsberichten en inloopbijeenkomsten op de hoogte gesteld van de voortgang van het project. In dergelijke berichten worden ook voorziene verkeershinder aangekondigd. Op deze wijze worden de omgevingsrisico's geminimaliseerd.

## **8. Projectmanagement**

Provincie voert op dagelijkse basis realisatie en onderhoudsprojecten uit van een omvang vergelijkbaar of groter. Deze projecten worden uitgevoerd volgens het Handboek Projectmatig Werken. Dit handboek is gebaseerd op de Prince2 methodiek en beschrijft per projectfase wat er nodig is. Elke fase wordt afgesloten met een beslisdocument/beslissing voordat de volgende fase wordt gestart.

Voor dit project onderscheiden wij de volgende fasen:

1. Projectvoorbereiding, in deze (huidige) fase wordt het projectplan opgesteld
2. Pre-contractuele Fase, doel van deze fase is een volledig dossier te maken op basis waarvan een UAV-gc contract kan worden opgesteld, en de conditionering te verzorgen voor zover nodig voor de contractuitvoering.
3. Contractfase, het doel van deze fase is het opstellen van het contract en het contractbeheersplan
4. Aanbestedingfase, het doel van deze fase is het aanbesteden van het contract
5. Uitvoeringsfase, het doel van deze fase is het realiseren van het werk
6. Nazorgfase, het doel van deze fase is het overdragen van het werk aan de beherende organisatie

In de pre-contractuele fase en contractfase worden ramingen opgesteld en bijgesteld, voor zover daar aanleiding toe is.

Provincie gebruikt voor het realiseren van projecten verder het Integraal Project Management model en besteedt in principe aan middels UAVgc contracten. Dit betekent dat er een 5-tal rollen zijn in de projectorganisatie bestaande uit een projectmanager (ambtelijk eindverantwoordelijk), een contractmanager (verantwoordelijk voor het opstellen, aanbesteden en realiseren van een contract), een omgevingsmanager (verantwoordelijk voor het mogelijk maken van het project in de (ruimtelijke) omgeving), een technisch manager (verantwoordelijk voor de specs en de kwaliteit van het eindproduct) en een manager projectbeheersing (verantwoordelijk voor de beheersing van het project). Deze rollen kunnen naar wens

worden samengevoegd. Gebruikelijk is dat de provincie 4 personen inzet op de kernrollen van een project van deze omvang. De projectorganisatie moet nog worden vormgegeven.

Het realiseren van dit project zal plaatsvinden via een UAVGc contract, op basis van Design en Construct of Engineering en Construct. Provincie besteed aan door middel van EMVI. Op deze wijze wordt een hoge kwaliteit van de opdrachtnemer gevraagd waarbij de raakvlakrisico's voor de opdrachtgever worden verminderd.

## **9. Monitoring en evaluatie**

Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van Beter Benutten Vervolg wordt uitgevoerd is:

- Het toetsen en aanscherpen van de maatregelen door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers en stakeholders;
- voortgang monitoren en waar mogelijk bijsturen om de slagingskans van het maatregelenpakket te vergroten;
- bereikte effecten verantwoorden en lessen trekken.

In het kader van de Monitoring en Evaluatie (M&E) van het Programma Beter Benutten levert de verantwoordelijk projectmanager tijdig de benodigde gegevens aan de programmamanager Beter Benutten MRA. Met betrekking tot de inhoud van deze informatie en de wijze van aanlevering (proces) worden nadere afspraken gemaakt. Namens de programmamanager Beter Benutten MRA is de M&E-coördinator van het Beter Benutten programma hiervoor het aanspreekpunt. In ieder geval zal de aan te leveren informatie betrekking hebben op:

1. het één maal per jaar aanleveren van de informatie over de beoogde resultaten/effecten;
2. het één maal per jaar aanleveren van informatie over de financiële voortgang;
3. het tweemaal per jaar aanleveren van informatie over de voortgang van de in dit plan van aanpak beschreven aanpak.

### Specifiek voor wat betreft de informatie met betrekking de resultaten/effecten (ad. 1):

Een deel van de informatie voor de monitoring en evaluatie halen we uit de landelijke analyses: Vanuit het rijk wordt HERE data aangeleverd over de doorstroming op de corridor. Hieruit halen we de verbeterde doorstroming op de N235 en de N247, en het aantal vertraagde ritten op de corridor.

Deze analyse geeft informatie over de totale doorstroming op deze corridor. Om de effecten van de maatregel 'stimuleren busgebruik Purmerend/Volendam –Amsterdam' te meten wordt ook het succes van de individuele maatregelen bijgehouden.

Voor elk (deel)project wordt een monitoringsplan opgesteld. Voor de infrastructurele deelprojecten monitoren we in eerste instantie de voortgang (hoe staat het met de uitvoering?). Als de maatregel is uitgevoerd meten we het gebruik. Voor de uitvoering Tidal Flow meten we na realisatie van de maatregel de versnelling van het OV tussen Purmerend en Amsterdam. Deze informatie is ook nodig voor de campagne richting de forens.

Voor de P+R en P+B locatie meten we het dagelijks aantal gebruikers van deze voorzieningen. Met een enquête bevragen we ook hun motief om op deze locatie over te stappen, en welk reisgedrag ze voor de uitrol van de maatregel hadden (gebruikten ze de auto of reisden ze al met het OV?)

Voor de gedragsmaatregelen is de monitoringsstrategie nu lastig te voorspellen, omdat de maatregel nog niet definitief is vormgegeven. Dit wordt nog nader uitgewerkt.

Bovenstaande opties voor de effectmeting zullen nader worden besproken tussen de verantwoordelijk projectmanager en de M&E-coördinator van het Beter Benutten programma. Op basis van dit onderling overleg wordt de definitieve set met de voor de effectberekening te hanteren indicatoren bepaald. Voor elke maatregel is daarbij de uitsplitsing in de reductie van het aantal vertraagde ritten het uitgangspunt; dit conform de bij de kosteneffectiviteitsbepaling gehanteerde systematiek (de zogenaamde "waterval"-methodiek). Op deze wijze kan inzichtelijk worden gemaakt of de aan doelstelling voor het reduceren van het aantal vertraagde ritten wordt voldaan en indien nodig tijdig worden bijgestuurd. Als de wijze van monitoring en effectbepaling tussen projectmanager en M&E-coördinator is vastgelegd, wordt dit als integraal onderdeel van de afspraken toegevoegd aan voorliggend plan van aanpak.

## **10. Uitkomsten externe toetsen**

### *Uitvoerbaarheidstoets:*




Het advies naar aanleiding van de externe uitvoerbaarheids toets geeft aan dat deze maatregel uitvoerbaar is. Er wordt wel gewezen op de strakke planning, waarbij het risico groot wordt geacht dat oplevering van de verlengde Tidal Flow een kwartaal later (= 1<sup>e</sup> kwartaal 2018) wordt gerealiseerd. Als beheermaatregel is er door de provincie daarom voor gekozen om de aannemer een bonus te geven bij oplevering voor 31 december 2017.

### *Kosteneffectiviteitstoets*

Door Goudappel Coffeng is een berekening gemaakt van de kosteneffectiviteit van de maatregel en het met de maatregel dagelijks te verminderen aantal vertraagde ritten. Op deze berekening is conform de programmaspelregels door een onafhankelijk bureau een second opinion uitgevoerd. Vervolgens heeft op basis hiervan een bijstelling van de oorspronkelijke berekening plaatsgevonden. De verwachting is dat er 173 spitsmijdingen per spitsuur worden gerealiseerd. Dit leidt in totaal tot een vermindering van ca. 813 "meest vertraagde ritten" per dag.



**Vaststelling / ondertekening**

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Minister	Mw. drs. M.H Schultz van Haegen-Maas Geesteranus		28-11-'15
Provincie Noord- Holland: Directeur Beleid (a.i.)	Dhr. drs. H.J. Schartman		14-7-'15
Stadsregio Amsterdam: Secretaris	Dhr. drs. Joustra		12/7/15

## Addendum Kosteneffectiviteit MRA-BBV-703

### Stimuleren busgebruik Purmerend/Volendam-Amsterdam

Regio Amsterdam – juni 2015

Dit document geeft de definitieve Kosteneffectiviteitsberekeningen weer voor MRA-BBV-703. Voor de aangepaste berekeningen zijn de volgende bronnen meegenomen:

1. de Kosteneffectiviteitstoets van Ecorys
2. gesprekken tussen indiener en het rijk die hebben geleid tot aanpassingen in het plan
3. Aangeleverde effectberekeningen van de stadsregio Amsterdam

Met deze aangepaste berekeningen is de kosteneffectiviteit opnieuw berekend. In plaats van de oorspronkelijke € 30,- komen we op een kosteneffectiviteit van € 47,- per vertragingsuur. We concluderen dat de maatregel kosteneffectief is, ook na het verwerken van de aanpassingen. In onderstaande tabel zijn de aanpassingen opgenomen.

Kosteneffectiviteitstoets Ecorys	Aanpassingen in berekeningen	Effect op KE
<b>Oorspronkelijke KE</b>		<b>€ 30</b>
Ecorys vindt 234 spitsmijdingen per spitsuur aan de hoge kant. (dit is exclusief overstap-voorzieningen) Ten eerste is het niet waar-schijnlijk dat 90% van de doelgroep zal worden bereikt. Verder zal waarschijnlijk minder dan 25% mee doen aan de campagne en hiervan stapt niet meer dan 20% structureel over op het OV. Het totaal aantal door de regio verwachte spits-mijdingen per spitsuur van de twee maatregelen samen komt neer op 280. Ecorys is van mening op basis van de eerdere opmerkingen dat het aantal spitsmijdingen met een factor 2 te hoog lijkt ingeschat.	We hanteren de aanpassingen van Ecorys. Daarnaast is de maatregel aangevuld met een werkgeversaanpak. Deze vergroot het effect. In bijlage 1 is de effectberekening opgenomen. Dit is Als definitieve waarde hanteren we <b>173 spitsmijdingen per spitsuur</b> . Het effect neemt daarmee af met 40%.  <i>Aangepaste effectberekening: een 40% minder spitsmijdingen leidt tot een afname van 40% in het directe effect op vertraagde ritten. Het 2e orde effect is opgebouwd uit twee componenten: verbeterde doorstroming op de N235 door aanleg van Tidal Flow, en verbeterde doorstroming doordat automobilisten overstappen op de bus. Op het tweede orde effect wordt daarom een correctie toegepast van 20%. Het effect op de KE is daarmee aan een verslechtering van 30%, oftewel een factor 1,4. Zie ook de aangepaste effectberekeningen in bijlage 2.</i>	<b>*1,4 = € 42</b>
De regio heeft de KE berekend over 2017 t/m 2027. De KE dient berekend te worden over de periode 2015-2024.	De KE is aangepast naar 2015-2024	<b>*1,02 = € 43</b>
De regio veronderstelt geen afbouw in effect. Het effect van 2017 blijft volgens de regio constant in de jaren erna. Ecorys verwacht echter dat na afloop	In de berekeningen is afgepeld van het aantal busreizigers dat het OV probeert, naar busreizigers die hun gedrag blijvend aanpassen. Daarmee is al	<b>Geen effect</b>

van de gedragsmaatregel het gebruik van de bus af zal nemen.	rekening onderscheid gemaakt tussen structureel en tijdelijk effect: alleen het structurele effect is meegenomen.	
De regio heeft in de spreadsheet berekend dat de KE-score over 10 jaar voor de maatregel 'stimuleren busgebruik' per vermeden vertragingsuur voor alle ritten 30 euro is. De berekende kosteneffectiviteit zoals in het PVA vermeld is € 34 per vertragingsuur.	Tikfout, 30 euro is correct	<b>Geen effect</b>
De factor tijdelijk en factor structureel zijn omgedraaid in het bijgeleverde Excel bestand. De structurele factor neemt af in de tijd, terwijl de tijdelijke factor gelijk blijft.	Tikfout, geen effect op de berekening	<b>Geen effect</b>
<b>Aanpassingen in het plan</b>		
Vanuit de werkgeversaanpak wordt extra inspanning gepleegd om het aantal gebruikers te vergroten.	Dit effect is al meegenomen in de eerste regel van deze tabel.	<b>Geen effect</b>
De kosten zijn aangepast. Het geraamde bedrag voor het verbeteren van de overstapvoorziening N235/N247 gaat van € 2,5 mln., naar € 1,5 mln. Verder is een post toegevoegd voor innovatieve samenwerking a € 1 mln. (alles excl. BTW).	De gewijzigde kosten en de verdeling zijn verwerkt in de KE-berekening. Aangezien de innovatieve samenwerking een gedragsmaatregel is, met een kortere afschrijvingstermijn, veranderd ook de verdeling die wordt gehanteerd voor de factor.	<b>* 1,07 = € 47</b>
<b>Definitieve Kosteneffectiviteit</b>		<b>€ 47</b>

Tabel 1: Aangepaste KE op basis van Ecorys toets en aanpassingen in PVA.

## Aangepaste berekening Kosteneffectiviteit

### Kosten en afschrijvingen

De totale kosten blijven gelijk op 31,35 miljoen (incl. BTW), maar de verdeling en afschrijving wijzigt. De tabel geeft een overzicht.

	Kosten (inclusief BTW)	afschrijvingsperiode	
		in jaren	kosten per jaar
Infra	€ 29.170.049,59	25	€ 1.166.801,98
ITS	€ 0,00	5	€ 0,00
overige kosten	€ 2.178.000,00	3	€ 726.000,00
<b>Totaal</b>	<b>€ 31.348.049,59</b>	<b>Jaar 1-3</b>	<b>€ 1.892.801,98</b>

Tabel 2: Kosten en afschrijvingstermijn (alles inclusief BTW).

### Kosteneffectiviteit

De gemiddelde kosteneffectiviteit voor de periode 2015 t/m 2024 komt uit op € 28,- per vertragingsuur inclusief BTW. Onderstaande tabellen geven de kosteneffectiviteit per jaar van het maatregelenpakket weer voor de periode 2015 t/m 2024. Omdat in 2015 en 2016 nog geen effecten worden bepaald zijn deze jaartallen niet meegenomen in de tabel.

KEA	2017	2018	2019	2020
Afname SVR	189.476	189.476	189.476	189.476
Afname vertraagde uren binnen SVR	22.834	22.834	22.834	22.834
<b>Afname vertr. Uren alle ritten</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>
Factor verloop	1,00	1,00	1,00	1,00
Jaarlijkse kosten infra maatregelen	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802
Jaarlijkse kosten gedragsmaatregelen	€ 726.000	€ 726.000	€ 726.000	€ 0
<b>Totale jaarlijkse kosten</b>	<b>€ 1.892.802</b>	<b>€ 1.892.802</b>	<b>€ 1.892.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>
<b>Kosteneffectiviteit</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 38</b>

Tabel 3: Kosteneffectiviteitsberekeningen 2017-2020.

KEA	2021	2022	2023	2024	Totaal
Afname SVR	189.476	189.476	189.476	189.476	<b>1.515.805</b>
Afname vertraagde uren binnen SVR	22.834	22.834	22.834	22.834	<b>182.672</b>
<b>Afname vertr. Uren alle ritten</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>246.048</b>
Factor verloop	1,00	1,00	1,00	1,00	
Jaarlijkse kosten infra maatregelen	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802	
Jaarlijkse kosten gedragsmaatregelen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
<b>Totale jaarlijkse kosten</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 11.512.416</b>
<b>Kosteneffectiviteit</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 47</b>

Tabel 3: Kosteneffectiviteitsberekeningen 2021-2024.

## Conclusie

We concluderen dat de maatregel matig kosteneffectief is met € 47,- per vertragingssuur, leidt tot een afname van ca. 813 vertraagde ritten per werkdagemaal en tot 173 spitsmijdingen per spitsuur.

## Nadere toelichting op de aangepaste effectinschatting

De berekeningen zijn opgedeeld in twee delen:

1. Het effect van het versnellen van het OV
2. de aanleg van de nieuwe overstapvoorziening bij Het Schouw

Voor beide onderdelen geven we aan wat de effecten zijn vanuit de verschillende rekenmethodes:

- De oorspronkelijke berekeningen
- De toets van ecorys op deze oorspronkelijke berekeningen
- De aanvullende berekeningen van de stadsregio

De oorspronkelijke berekeningen en de ecorys toets zijn gebaseerd op hetzelfde plan. De aanvullende berekeningen van de stadsregio zijn gebaseerd op het oorspronkelijke plan, met daarbij aanvullend de inspanningen vanuit de werkgeversaanpak. Je zou dus verwachten dat de stadsregio hoger uitkomt qua resultaten dan de andere twee berekeningsmethoden.

## **Het versnellen van het OV**

Het OV wordt zowel versneld richting Purmerend als richting Edam-Volendam. Enkel de infrastructurele investering op het deel richting Purmerend is onderdeel van deze aanvraag. De stimulering van het gebruik via campagnes en de werkgevers werkt zowel richting Edam-Volendam als richting Purmerend. Daarom wordt in beide richtingen extra busgebruikers verwacht.

### **Oorspronkelijke berekeningen**

De oorspronkelijke berekeningen zijn te vinden in bijlage 2, en komen voor dit deel uit op **234** spitsmijdingen per spitsuur.

### **Toets van Ecorys**

Ecorys vindt 234 spitsmijdingen per spitsuur aan de hoge kant. (dit is exclusief overstapvoorzieningen) Ten eerste is het niet waarschijnlijk dat 90% van de doelgroep zal worden bereikt. Verder zal waarschijnlijk minder dan 25% mee doen aan de campagne en hiervan stapt niet meer dan 20% structureel over op het OV....Het totaal aantal door de regio verwachte spitsmijdingen per spitsuur van de twee maatregelen samen komt neer op 280. Ecorys is van mening op basis van de eerdere opmerkingen dat het aantal spitsmijdingen met een factor 2 te hoog lijkt ingeschat.

Ecorys komt voor dit deel daarmee uit op **117** spitsmijdingen per spitsuur.

### **Aanvullende berekeningen Stadsregio**

De Stadsregio Amsterdam heeft aanvullende berekeningen gedaan naar het aantal extra busgebruikers, ten gevolge van de aanleg van Tidal Flow, de campagnes en de werkgeversaanpak. Deze laatste zat niet in de oorspronkelijke berekeningen en de Ecorys toets.

De inschatting van de stadsregio is als volgt opgebouwd:

- Op dit moment rijden er in ochtendspitsperiode circa 80 bussen richting Amsterdam. Capaciteitsuitbreiding is niet mogelijk vanwege vastlopen autoverkeer waarvan bussen zelf ook weer last hebben. Met Tidal flow zijn de stromen gescheiden waardoor uitbreiding van het aantal bussen mogelijk is. Deze uitbreiding is niet onbeperkt. Maximaal zouden er na realisatie 10 bussen extra in de ochtendspitsperiode kunnen rijden. Bij een 50% bezetting zou dat 200 meer passagiers betekenen. Een groei van 6,5%.
- Gegeven de aanpak (zicht op doelgroep, interventies bij werkgevers en overheid, investeringen vanuit overheid en bedrijfsleven, koppeling aan de opening van de Noord-Zuid lijn, inclusief de communicatie rondom dit megaproject) gaan wij uit van een realistische groei van 5%. Dit is een uitbreiding van 8 bussen, met een gemiddelde bezetting van 50%. Dit betreft ca 160 reizigers per spitsperiode (**80 per spitsuur, enkel richting Purmerend**).
- Dagelijks rijden 887 lijnbussen van en naar Amsterdam. Het merendeel van deze bussen rijden tijdens de spits van en naar Amsterdam. In Waterland is sprake een duidelijke spitsrichting waardoor een Tidal flow voor het busverkeer een oplossing is.

### **Beste estimate spitsmijdingen: Versnellen OV**

In onderstaande tabel zijn de verschillende effectberekeningen opgenomen:

Ecorys zit op 50% van het oorspronkelijke effect. De stadsregio doet alleen uitspraken over busgebruikers vanuit Purmerend, en komt daarmee hoger uit dan Ecorys, maar lager dan de oorspronkelijke berekeningen. De inschatting

van de stadsregio (64% van het oorspronkelijke effect) wordt als definitief effect beschouwd. Dit percentage is ook losgelaten richting Edam-Volendam en Waterland, omdat ook op deze gebieden de werkgeversaanpak van toepassing is. Deze werkgeversaanpak was nog niet meegenomen in het oordeel van Ecorys, waarmee het uiteindelijke effect dus hoger wordt.

1. Versnellen OV	%	Purmerend (via N247)	Purmerend (via A8)	Edam/Volen- dam	Waterland	Totaal
Oorspronkelijke effectberekening	100%	87	37	39	70	234
Toets Ecorys	50%	44	18	19	35	117
Aanvullende berekening stadsregio	64%	80		Niet bepaald		
Conclusie effect		80		25	45	150

Tabel: Spitsmijdingen door versnellen van OV.

Het totale aantal spitsmijdingen door het versnellen van het OV, in combinatie met campagnes en werkgeversaanpak komt daarmee op **150 spitsmijdingen per spitsuur**.

### Overstapvoorzieningen verbeteren

#### Oorspronkelijke berekeningen

De oorspronkelijke berekeningen zijn te vinden in de bijlage, en komen voor dit deel uit op **46 spitsmijdingen per spitsuur**.

#### Toets van Ecorys

Het totaal aantal door de regio verwachte spitsmijdingen per spitsuur van de twee maatregelen samen komt neer op 280. Ecorys is van mening op basis van de eerdere opmerkingen dat het aantal spitsmijdingen met een factor 2 te hoog lijkt ingeschat.

Ecorys komt voor dit deel daarmee uit op **23 spitsmijdingen per spitsuur**.

#### Aanvullende berekeningen Stadsregio

De Stadsregio Amsterdam doet geen uitspraken over dit onderdeel.

P+R en P+B	%	Purmerend (via N247)	Purmerend (via A8)	Edam/Volen- dam	Waterland	Totaal
Oorspronkelijke effectberekening	100%	24	4	6	13	46
Toets Ecorys	50%	12	2	3	6	23
Aanvullende berekening stadsregio	geen	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Conclusie effect		12	2	3	6	30

Tabel: Spitsmijdingen door overstapfaciliteiten bij kruispunt N247/N235.

Ook op deze effecten zal de aanvullende werkgeversaanpak een positief effect hebben. We gaan daarom uit van het oordeel van Ecorys qua effect (23 spitsmijdingen) en hogen dit op vanwege de werkgeversaanpak. Daarmee komt het aantal **spitsmijdingen** voor dit onderdeel op **30 per spitsuur**.

## Conclusies spitsmijdingen

De oorspronkelijke berekeningen kwamen op 280 spitsmijdingen per spitsuur. Ecorys komt op 140 spitsmijdingen per spitsuur. De berekeningen van de stadsregio, die rekening houden met de aanvulling vanuit de werkgeversaanpak, komen op 173 spitsmijdingen per spitsuur.

Spitsmijdingen	Purmerend	Edam/Volendam	Waterland	Totaal
oorspronkelijke berekeningen	152	45	83	280
Ecorys toets	76	22	42	140
Conclusie effect	94	28	52	173

Tabel: Conclusies spitsmijdingen.

Als definitieve waarde hanteren we **173 spitsmijdingen per spitsuur**.

## Nadere toelichting op de aangepaste KE-berekeningen

Oorspronkelijke effectberekeningen met de Mobiliteitsscan.

Totaal	Vermindering vertraagde ritten	Vermindering vertragsuren van vertraagde ritten	Vermindering vertragsuren alle ritten
1 <sup>o</sup> orde	502	46	92
2 <sup>o</sup> orde + 1 <sup>o</sup> orde	1.142	134	188
Enkel 2 <sup>o</sup> orde	640	88	96

Tabel: 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> orde effect vertraagde ritten - oorspronkelijke effectberekening.

Berekeningen na aanpassingen op basis van nieuwe effectberekeningen. Het 1e orde effect is met **40%** naar beneden bijgesteld. Het 2e orde effect met **20%**. Dit omdat het 2e orde effect is opgebouwd uit twee componenten: 1. verbeterde doorstroming op de N235 door aanleg van Tidal Flow, en 2. verbeterde doorstroming doordat automobilisten overstappen op de bus. Alleen het 2<sup>o</sup> deel moet worden gecorrigeerd.

Op het tweede orde effect wordt daarom een correctie toegepast van **20%**.

Gecorrigeerde effectberekeningen met de Mobiliteitsscan.

Totaal	Vermindering vertraagde ritten	Vermindering vertragsuren van vertraagde ritten	Vermindering vertragsuren alle ritten
1 <sup>o</sup> orde	301	28	55
2 <sup>o</sup> orde + 1 <sup>o</sup> orde	813	98	132
Enkel 2 <sup>o</sup> orde	512	70	77

Tabel: 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> orde effect vertraagde ritten - gecorrigeerde effectberekening.

## Kosteneffectiviteit

De gemiddelde kosteneffectiviteit voor de periode 2015 t/m 2024 komt uit op € 28,- per vertragingsuur inclusief BTW. Onderstaande tabellen geven de kosteneffectiviteit per jaar van het maatregelenpakket weer voor de periode 2015 t/m 2024.

KEA	2017	2018	2019	2020
Afname SVR	189.476	189.476	189.476	189.476
Afname vertraagde uren binnen SVR	22.834	22.834	22.834	22.834
<b>Afname vertr. Uren alle ritten</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>
Factor verloop	1,00	1,00	1,00	1,00
Jaarlijkse kosten infra maatregelen	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802
Jaarlijkse kosten gedragsmaatregelen	€ 726.000	€ 726.000	€ 726.000	€ 0
<b>Totale jaarlijkse kosten</b>	<b>€ 1.892.802</b>	<b>€ 1.892.802</b>	<b>€ 1.892.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>
<b>Kosteneffectiviteit</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 62</b>	<b>€ 38</b>

Tabel: Kosteneffectiviteitsberekeningen 2017-2020.

KEA	2021	2022	2023	2024	Totaal
Afname SVR	189.476	189.476	189.476	189.476	<b>1.515.805</b>
Afname vertraagde uren binnen SVR	22.834	22.834	22.834	22.834	<b>182.672</b>
<b>Afname vertr. Uren alle ritten</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>30.756</b>	<b>246.048</b>
Factor verloop	1,00	1,00	1,00	1,00	
Jaarlijkse kosten infra maatregelen	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802	€ 1.166.802	
Jaarlijkse kosten gedragsmaatregelen	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
<b>Totale jaarlijkse kosten</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 1.166.802</b>	<b>€ 11.512.416</b>
<b>Kosteneffectiviteit</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 38</b>	<b>€ 47</b>

Tabel: Kosteneffectiviteitsberekeningen 2021-2024.

## Nadere toelichting op de oorspronkelijke effectberekeningen

### 6.2.1 Spitsmijdingen stimuleren busgebruik

Deze maatregel richt zich op de volgende doelgroepen:

- *Doelgroep 1.1: automobilisten uit Waterland/Purmerend/Edam-Volendam met een bestemmingsrelatie binnen het OV-bereik die het huidige OV te traag vinden.*
- *Doelgroep 1.2: automobilisten Waterland/Purmerend/Edam-Volendam met een herkomst/bestemmingsrelatie binnen het OV-bereik die de afstand tot de herkomsthalte te ver vinden.*

Per doelgroep wordt de effectiviteit ingeschat. Zie hiervoor de onderstaande tabel.



Versnellen OV	%	Purmerend (via N247)	Purmerend (via A8)	Edam/Volen- dam	Waterland	Totaal
Spitsritten met OV- potentie <sup>1</sup>		5.975	2.305	2.056	3.529	13.865
Deel dat OV te traag vindt <sup>2</sup>		52%	57%	67%	71%	
Doelgroep 1.1: automobilisten in de spits met een herkomst/bestemmings- relatie binnen het OV-bereik die het huidige OV te traag vinden		3.107	1.314	1.378	2.506	8.304
Deel dat door de gedragscampagne wordt bereikt <sup>3</sup>	90%	2.796	1.182	1.240	2.255	7474
Deel dat het OV probeert <sup>4</sup>	25%	699	296	310	564	1868
Deel dat blijvend gedrag verandert <sup>5</sup>	50%	350	148	155	282	934
<b>Spitsmijdingen per spitsuur</b>	<b>25%</b>	<b>87</b>	<b>37</b>	<b>39</b>	<b>70</b>	<b>234</b>

Tabel: Spitsmijdingen door versnelling buscorridor Purmerend-Amsterdam. Ook tussen Edam/Volendam/ Waterland en Amsterdam wordt het OV versneld, maar deze maatregelen vallen buiten Beter Benutten. Daarom worden de effecten niet meegenomen.

P+R en P+B	%	Purmerend (via N247)	Purmerend (via A8)	Edam/Volen- dam	Waterland	Totaal
Spitsritten met OV- potentie		5.975	2.305	2.056	3.529	13.865
Deel dat afstand herkomsthalte te ver vindt		14%	6%	10%	13%	
Doelgroep: automobilisten met een herkomst/bestemmings- relatie binnen het OV-bereik die de afstand tot de herkomsthalte te ver vinden		837	138	206	459	1639
Deel dat door de gedragscampagne wordt bereikt	90%	753	124	185	413	1475
Deel dat het OV probeert	25%	188	31	46	103	369
Deel dat blijvend gedrag verandert	50%	94	16	23	52	184
<b>Spitsmijdingen per spitsuur</b>	<b>25%</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>46</b>

Tabel: Spitsmijdingen door overstapfaciliteiten bij kruispunt N247/N235.

Spitsmijdingen	Purmerend (via	Purmerend	Edam/	Waterland	Totaal

<sup>1</sup> Zie tabel 3.1 en tabel 3.2 voor de herkomst van deze getallen.

<sup>2</sup> Zie tabel 4.1.

<sup>3</sup> De gedragscampagne heeft een grote penetratie met billboards langs de weg; alle automobilisten passeren deze borden.

<sup>4</sup> Tussen de 13-18% van de automobilisten op deze corridor geeft aan dat het OV te duur is. Een groot deel van deze mensen zal het OV proberen. Inclusief andere redeneringen om het OV te gaan gebruiken komt samen op 25% probeerders.

<sup>5</sup> Uit campagne snelwegbus Utrecht-Breda (monitoringsrapport, jan 2014) blijkt dat 50% van de deelnemers van plan is blijvend gebruikte maken van de bus na de proefperiode.

<b>maatregel 1</b>	<b>N247)</b>	<b>(via A8)</b>	<b>Volendam</b>		
<b>Totaal spitsmijdingen per spitsuur</b>	<b>111</b>	<b>41</b>	<b>45</b>	<b>83</b>	<b>280</b>

*Tabel: Totaal aantal spitsmijdingen door de maatregelen.*

**Naam Maatregel:**      **Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor**  
**Naam Regio:**            **Metropoolregio Amsterdam**

MRA-BBV-703

**Algemene gegevens:**

<p>Uitvoerende organisatie: Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam, Werkgeversaanpak MRA Verantwoordelijke bestuurder: Post, Litjens, Markerink Verantwoordelijke projectmanager: Frank Steijn, Datum / versie: 4 juli 2015, versie definitief</p>
---

**Beknopte beschrijving van de maatregel**

De corridor A7/A8 kent veel vertraagde ritten. Een oplossing hiervoor is niet eenvoudig te vinden. Op korte afstanden proberen we het fietsen te stimuleren, op middellange afstanden zetten we in op verbetering van het openbaar vervoer en op langere afstand zien we in uitbreiding van P&R-locaties een oplossing. Provincie, Stadsregio en bedrijfsleven beseffen dat dit onvoldoende is om grote veranderingen in het reisgedrag van automobilisten te bewerkstelligen. Alleen meer aanbod van infrastructuur en mobiliteitsdiensten is onvoldoende.

Met de samenwerking op de A7/A8 corridor deze maatregel introduceren de drie partijen een nieuwe werkwijze waarbij zij op een innovatieve manier samenwerken om de forens met afgestemde interventies vanuit publieke en private zijde stimuleren om tot een ander reisgedrag te komen.

De maatregel behelst twee aspecten:

- Innovatieve samenwerking
- Afgestemde interventies

Doel van de innovatieve samenwerking en afgestemde interventies is om het effect te vergroten van maatregelen die worden genomen aan de aanbodzijde (beter openbaar vervoer, fietsstimulering en uitbreiding P&R-locaties). Uit ervaring weten we dat alleen het creëren van aanbod onvoldoende is om het reisgedrag van forenzen in sterke mate te beïnvloeden. Aan de andere kant hebben gedragsinterventies weinig effect wanneer er geen alternatieven voor de auto voor handen zijn. En de effecten van interventies zijn helemaal beperkt wanneer maatregelen van het bedrijfsleven en de overheid niet op elkaar aansluiten.

Op de A7/A8 corridor slaan overheden en bedrijfsleven de handen ineen om toegespitste (beperkte vooraf bepaald doelgroep) en afgestemde (meerdere interventies vanuit publieke en private zijde)

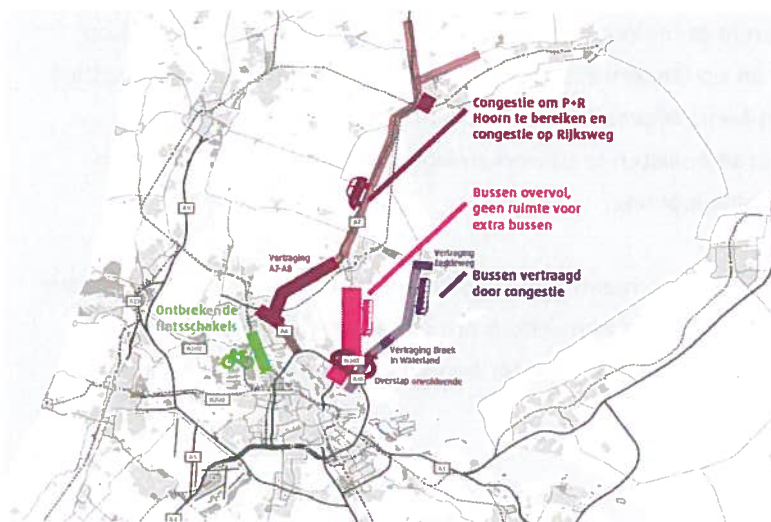
interventies af te vuren op de autorijdende forens. Deze laatste zin is een actie/voornemen terwijl de rest van de paragraaf over doel en analyse gaat. Wellicht bruggetje maken naar deze zin, want dat is een belangrijke boodschap begrijp ik.

### De maatregelen op de A7/A8 corridor

De situatie op deze corridor is erg overspannen: zowel automobilisten als busreizigers staan in de file en de bussen zijn in de spitsen vol. Door de infrastructurele maatregelen te treffen ontstaat meer ruimte om extra bussen in te zetten. Ook zetten we in op fietsstimulering en uitbreiding van P&R-terreinen.

Om tot een succesvolle gedragsverandering te komen op de A7/A8 corridor betrekken we een aantal aspecten in samenhang:

1. meer capaciteit creëren met behulp van infrastructurele ingrepen;
2. het versnellen van de bus met behulp van infrastructurele ingrepen;
3. het stimuleren van het gebruik van bus en P&R met behulp van campagnes;
4. Fietscoalitie;
5. Werkgeversaankpak.



Figuur: huidige knelpunten op de corridor A7-A8

#### 1. meer capaciteit creëren.

De huidige tidal flow busbaan eindigt ter hoogte van Ipendam (in de zuid-noord richting). Bij het invoegen op de rijbaan wordt het groen van het autoverkeer afgekapt. Door de hoge frequentie (in het spitsuur gaat het om meer dan 60 bussen per uur) is tussen de ingrepen onvoldoende tijd om de wachtrij van het autoverkeer weg te werken. Hierdoor ontstaat en file die zo ver terugslaat (tot voorbij 't Schouw) dat ook de bussen vertraging oplopen.

Op dit moment zijn de bussen in de spitsuren vol. Als er meer bussen worden ingezet wordt de wachtrij voor het autoverkeer onacceptabel hoog. Het verlengen van de tidal flow maatregel is

daarmee randvoorwaardelijk om meer bussen in te kunnen zetten op dit traject, evenals de infrastructurele maatregelen die de provincie neemt op de N247.

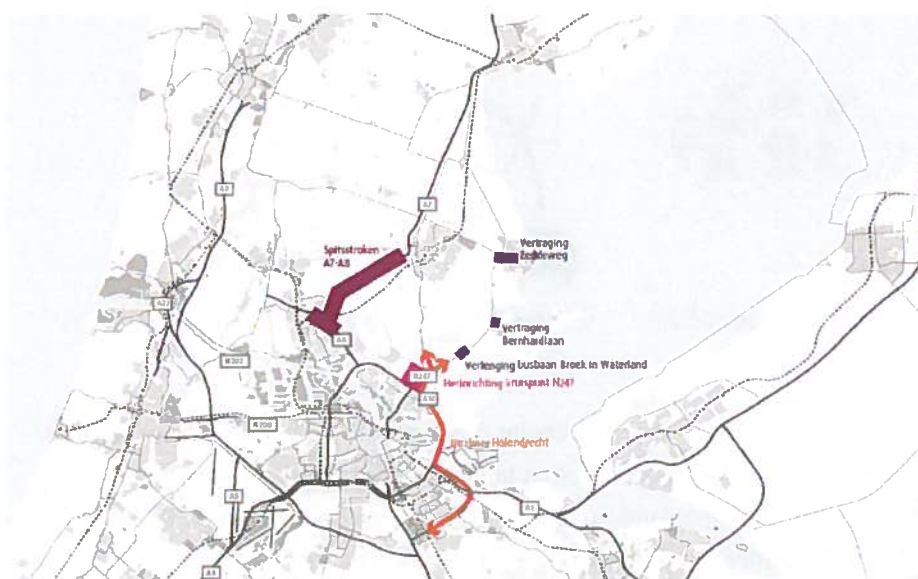
Pas als de infrastructuur op orde is kunnen de vervoerders ook meer materieel inzetten. In dit laatste is voorzien in de concessie.

*In het huidige Programma van Eisen voor concessie Waterland (2011), staat in artikel 5.2. dat "Het de Concessiehouder niet is toegestaan op dienstregelingsritten minder capaciteit in te zetten dan nodig is om aan dit PvE te voldoen. Indien de Concessiehouder minder capaciteit biedt treedt een boeteclausule in werking". Daarnaast staat in artikel 5.2.4. "Wanneer tijdens de uitvoering van de dienstregeling blijkt dat de capaciteit zoals vastgelegd in zijn voorstel voor een nieuwe dienstregeling structureel onvoldoende is, zet de Concessiehouder extra capaciteit in. De structurele kosten van deze capaciteitsuitbreiding komen voor rekening van de Concessiehouder. Wel is de Stadsregio voornemens tijdelijk aanvullend budget beschikbaar te stellen om aanloopverliezen van het extra aanbod af te dekken".*

## 2. versnellen van de bus

De aanleg van de Tidal Flow busbaan op de N235 heeft beperkte invloed op de snelheid van de bus (5 minuten in de avondspits, 1-1,5 minuut in de ochtendspits). Met name het autoverkeer profiteert van deze ingreep (op sommige momenten een verbetering van 30 minuten). De ingrepen die de provincie doet op de N247 hebben ook invloed op de snelheid van de bus (2 á 3 min reistijdwinst).

Groter is het reistijdeffect van de inzet van extra bussen: hierdoor kunnen meer reizigers opstappen en hoeven ze minder lang te wachten. Een ander belangrijk aspect voor de reiziger is de verbetering van de betrouwbaarheid van de rit. Nu en in de toekomst wanneer bij een toename van het autoverkeer (verslechtering van de reistijd met de auto) het openbaar vervoer daar geen last van heeft, omdat het grotendeels op eigen infrastructuur rijdt en/of prioriteit krijgt bij verkeerslichten.



Figuur: Knelpunten die de komende jaren zullen worden aangepakt of al zijn aangepakt.

### 3. het stimuleren van het gebruik met behulp van campagnes;

Oplevering van nieuwe infrastructuur is altijd een aanleiding om door middel van campagnes extra reizigers te trekken. Hiervoor is het OV-marketingbureau Stadsregio Amsterdam ingericht. Marketingactiviteiten behoren tot de reguliere taken van het bureau, ze vinden in nauwe samenhang met dit project plaats.

### 4. Fietscoalitie;

De Fietscoalitie biedt een gebiedsgerichte aanpak aan voor de fiets, bestaande uit campagnevoering en inzet van innovatieve technieken voor een duurzame gedragsverandering. Doel is een reductie van 10% op de vertraagde autoritten op de knelpuntlocaties in het doelgebied, zoals berekend in de mobiliteitsscan voor de MRA.

### 5. Werkgeversaankpak

De werkgeversaankpak bestaat uit drie onderdelen: kennisportaal, mobiliteitsfonds en ondersteuning gebiedsgerichte aanpak. Doel is om bedrijfsleven te stimuleren om maatregelen te treffen die leiden tot minder autogebruik onder hun medewerkers. Hiervoor is kennis nodig over de mogelijkheden om slimmer te reizen (kennisportaal) en misschien een duwtje in de rug om maatregelen te treffen (mobiliteitsfonds). Steeds zullen we de koppeling leggen met andere projecten in het gebied uit het programma Beter Benutten, zowel die van het bedrijfsleven als die van de overheid.

## Innovatieve samenwerking en afgestemde interventies

De woon-werkrelaties op deze corridor laten zien dat er goede mogelijkheden zijn om vertraagde ritten te verminderen door:

- In te zetten op andere vervoersmiddelen;
- Of de route te versnellen.



1. Rit niet maken



2. Ander vervoermiddel



3. Andere route



4. Route versnellen

Uit de verkeersanalyse blijkt dat de ochtendspits vroeg begint (voor zeven uur) en doorloopt tot half tien. Dit biedt weinig ruimte om automobilisten te verleiden buiten de spijstijden te reizen. Andere route biedt vanwege het beperkt aantal tunnels ook weinig ruimte. Met de aanleg van de tidel flow wordt een aanzienlijke reistijdwinst gerealiseerd op de route Amsterdam richting Edam/Volendam/Purmerend . Andere mogelijkheden om de route te versnellen zijn echter beperkt. De gezamenlijke inzet richt zich dan ook vooral op het stimuleren van andere vervoersmiddelen. Dit is

echter geen eenvoudige opgave. Provincie Noord-Holland, Stadsregio Amsterdam en het bedrijfsleven kiezen voor een innovatieve samenwerking met afgestemde interventies aan zowel de publieke als private kant.

### **1. Innovatieve samenwerking**

De programma's van Beter Benutten kenmerken zich door maatregelen die enerzijds het aanbod van alternatieven voor de auto verbeteren, anderzijds door maatregelen die de vraag van de reiziger beïnvloeden. Overheden en bedrijfsleven werken in de meeste gevallen – ook al is het een gezamenlijk programma – de maatregelen naast elkaar uit. Een enkele keer komen met slimme deals beide programmaonderdelen samen. Van een systematische samenwerking is echter nog geen sprake. Vraag en aanbod, overheid en bedrijfsleven; ze interacteren nog onvoldoende. Op de corridor A7/A8 willen provincie, Stadsregio en bedrijfsleven een innovatieve samenwerking tot stand brengen die leidt tot een grotere gedragsverandering onder forenzen op deze corridor. Eenvoudig doordat de forens meerdere interventies gelijktijdig en vanuit verschillende kanten op zich af ziet komen. Interventies van publieke en private zijde die elkaar verstreken.

De wijze waarop overheden en bedrijfsleven straks met elkaar samenwerken zien wij als één van de leerdoelen. Het is een meervoudig en complex vraagstuk en impliceert een (verander)opgave voor alle betrokken partijen. De eigentijdse vraagstukken zijn complexer, de burger is mondiger en reizigers onafhankelijker. Dit vraagt dat partijen samen en anders met elkaar moeten werken. Samen ontrafelen, samen overzicht scheppen, samen ambitie formuleren, je als partijen aan elkaar verbinden en samen gericht zijn op beweging. De kunst is om belangen te kennen, belangen te verbinden, bruggen te slaan en manieren van organiseren te vinden die hierbij passen.

Winst van het proces is dat we een omgeving creëren dat bij gebleken succes ook na Beter Benutten zijn waarde behoudt.

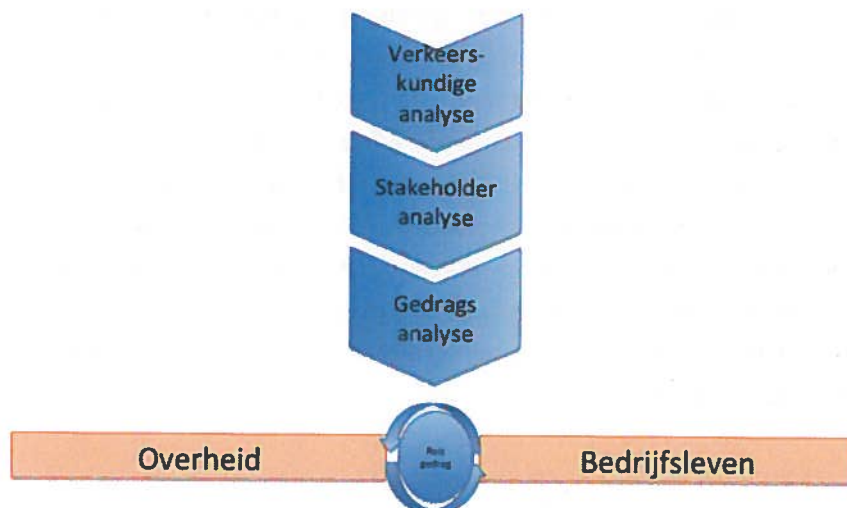
Op voorhand lijkt een traditioneel model met een bestuur (met publieke en private partijen) of een stuurgroep niet het meest geschikt. We zoeken het eerder in tijdelijke coalities met beslis- en doorzettingsmacht. We willen hierbij voortborduren op de CORT & Krachtig methodiek en de ervaringen in Brabant met het opzetten van communities. Communities zien wij als een groep gelijkgestemden met een helder gemeenschappelijk doel voor ogen. Is het doel gerealiseerd dan stopt de community en werken de partijen in een andere samenstelling aan het realiseren van nieuw gemeenschappelijk doel. De tijdelijke coalities bestaan op deze manier vooral uit personen die de energie, pijn en belang hebben om gezamenlijk het beoogde doel te realiseren.

Het vinden en formeren van deze tijdelijke coalities is misschien wel de belangrijkste opgave in onze aanpak. We combineren daarbij twee methoden:

- CORT & Krachtig;
- Community building.

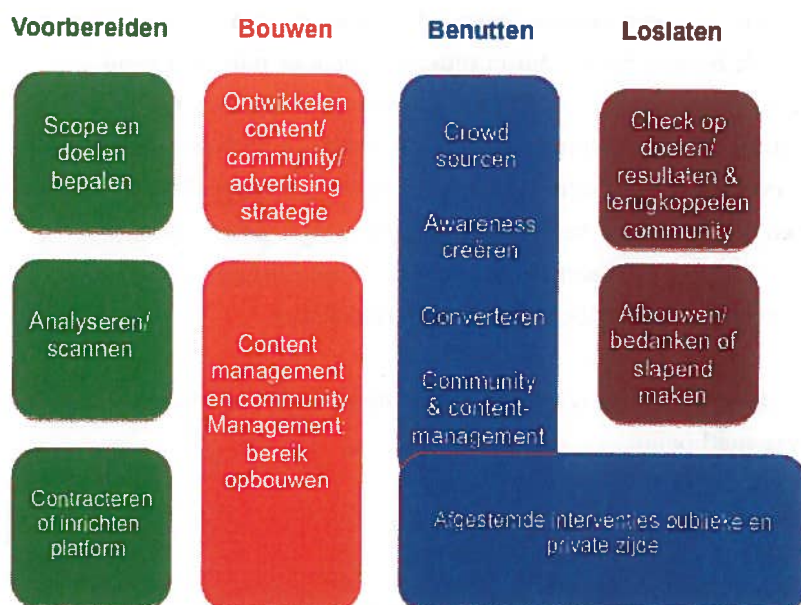
In onderstaand figuur is de CORT & Krachtig methode vereenvoudigd weergegeven. De verkeers- en vervoersstromen op de A7/A8 corridor worden gedetailleerd in kaart gebracht. Daarbij zullen we

gebruik maken van bestaande (open) data en waar nodig aanvullende interviews/enquêtes. Wie rijden er op de corridor? Wat zijn hun beweegredenen? En waar rijden zij naar toe (wie is de werkgever)? Ook zullen we ze conform de 1000 van Algera en Bereik van Spijk ook betrekken in het formuleren van oplossingsrichtingen.



De resultaten uit de CORT & Krachtig analyse vormen de input voor de afgestemde interventies vanuit publieke en private partijen.

Voor het bouwen van communities kan onderstaand figuur een leidraad zijn. Over het figuur is veel te melden. Wat we hier alleen willen benadrukken is dat community bouwen meer is dan het samenbrengen van partijen. Het is een proces met vier duidelijke stappen die zorgvuldig vorm worden gegeven om de juiste partijen aan tafel te krijgen met beslis- en doorzettingskracht. Alleen dan kom je tot afgestemde interventies die elkaar versterken en het reisgedrag van de forens kan beïnvloeden.





Zoals gezegd gaat het om tijdelijke coalities met verschillende partijen. Vanuit de overheid zullen de provincie en/of Stadsregio op bestuurlijk en ambtelijk niveau aanschuiven. De sectormanager verkeer en vervoer van de provincie (Peter-Paul Horck) en de secretaris van de Stadsregio (Anne Joustra) stimuleren en bewaken vanuit deze partijen dit proces. Henk Markerink doet dit vanuit het bedrijfsleven, zodat ook hier op het juiste niveau partijen aanschuiven. De programmaregisseur van de Werkgeversaankpak MRA (Frank Steijn) zal op ambtelijk niveau aanhaken. Samen met Peter-Paul en Anne is hij de opdrachtgever voor het project Innovatieve samenwerking A7/A8 corridor. Door zijn rol als regisseur richting de andere bedrijfslevenprojecten in Beter Benutten is er een directe link naar bedrijven in Westpoort, Telepoort, Riekerpolder, Zuidas, Zuidoost, Centrum en Schiphol. Naast werkgevers zal verder per community worden bekeken welke andere partijen deel uitmaken van de community, denk bijvoorbeeld aan vervoerder EBS voor verbeteringen in de dienstverlening in Waterland.

## 2. Afgestemde interventies

Uiteindelijk zit de kracht van de aanpak in de op elkaar afgestemde interventies aan publieke en private zijde. Woon-werkverkeer is voor de meeste forenzen onbewust gedrag, een gewoonte die al jaren is ingesleten. Met een beperkte interventie, bijvoorbeeld een snellere reistijd met het openbaar vervoer, doorbreek je dit gedrag niet. Eén prikkel is geen prikkel. Een veelheid aan interventies zal nodig zijn om het gewoontegedrag van een forens te doorbreken. De betrokken partijen in een community zullen zelf interventies ontwerpen, bouwen en tot uitvoer brengen. In deze Design & Build fase maken we gebruik van de CORT & Krachtig analyses en zullen we die leggen op de verschillende beïnvloedingsstijlen, zoals hieronder weergegeven. Als mensen zich laten overtuigen door steekhoudende argumenten ('weten'), zich laten inspireren, gewaardeerd weten of hun voorkeuren gehoord zien ('willen') en/of zelf veranderingen kunnen vormgeven ('ontdekken') zijn zij vatbaar om hun gedrag aan te passen. Ook 'moeten' of juist 'vrij laten' zijn bekende interventies die invloed hebben op gedrag.



### **Hoe kan het werken**

De afgestemde interventies richten we op een specifieke doelgroep, bijvoorbeeld forenzen vanuit de corridor A7/A8 richting Westpoort. Of nog specifieker vanuit Edam/Volendam richting Westpoort. Wie zijn deze forenzen? Wat zijn hun beweegredenen? Waar werken zij? Aan de hand van deze informatie gaan we interventies ontwerpen en bouwen. Aan publieke zijde kan het gaan om informeren van de verbeterde dienstregeling, probeeracties, belonen. Aan de private zijde kan deze zelfde groep prikkels krijgen door beperkingen in parkeren, belonen, informatie. Samen kunnen ze besluiten om de Westpoortbus door te trekken naar Centraal Station. Al die interventies samen helpen om tot een nieuw gewoontegedrag te komen.

### **Uitvoeringsorganisatie**

Als externe uitvoeringsorganisatie zijn wij van niemand, van iedereen, maar vooral van het proces en het resultaat. Verschillende disciplines komen in het uitvoeringsteam samen: bestuurskundig, organisatiekundig, veranderkundig, kennis van inhoud, data, communities en vormen van samenwerken. Aan de opdrachtzijde zijn drie partijen betrokken; provincie, Stadsregio en het bedrijfsleven, vertegenwoordigd door de programmaregisseur van de Werkgeversaankpak MRA. Zij worden ondersteund door een adviseur die ervaring heeft met het begeleiden van veranderprocessen en zicht heeft op de stappen die nodig zijn om het project tot een succes te maken. Hij/zij heeft zicht op bestuurlijke processen, kent de waarde van onderzoek, weet de kracht van communities en heeft ervaring met het ontwerpen van interventies. Samen met de adviseur richten de drie opdrachtgevers de onderstaande drie fasen in:

1. Onderzoeksfase;
2. Organisatiefase;
3. Interventiefase.

Tussen de drie fasen zit in het begin een volgtijdelijkheid. Gedurende het project zullen de drie fasen meer door elkaar lopen.

### **Onderzoeksfase**

De onderzoeksfase richt zich op het kennen van de doelgroep en stakeholders die daar invloed op hebben. Wie is de forens? Welk gedrag vertoont hij? Wat zijn zijn wensen? Waar woont en werkt hij? En kijkend naar mogelijke stakeholders: wie is zijn werkgever? Welke belangen heeft hij? Welke vervoerders kunnen alternatieven bieden? Welke rol hebben de verschillende overheden? In de onderzoeksfase zullen verschillende bronnen worden geraadpleegd. Bestaande bronnen, zoals eerder uitgevoerde onderzoeken, maar ook (open) data die mogelijk eerder nog niet zijn geraadpleegd. Daarnaast zal ook nieuwe data worden gegenereerd door rechtstreeks met de forens in gesprek te gaan. Enerzijds met vragenlijsten die via werkgevers zullen worden verspreid, anderzijds door (social) media in te zetten. Doel van de onderzoeksfase is om doelgroep beter en gericht in kaart te brengen om passende interventies te ontwerpen.

## **Organisatiefase**

De organisatiefase kent twee aspecten:

1. de verdere inrichting en verankering van de wijze waarop overheid en bedrijfsleven innovatief samenwerken;
2. de concrete inrichting van communities die interventies ontwerpen.

De verdere inrichting en verankering van de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is een taak voor de adviseur van de drie opdrachtgevers. Hoe krijgt deze samenwerking een meer structurele vorm die past bij de wisselende coalities die de innovatieve samenwerking kenmerkt.

Voor de opzetten van communities zullen we een expert inschakelen. Hoe prikkel je anderen om samen te werken aan oplossingen die leiden tot een verandering in het reisgedrag? Hoe breng je partijen vanuit verschillende belangen bij elkaar om nieuw te vormen gemeenschappelijke doelen na te streven? Hoe houd je energie bij de partijen als resultaten niet direct zichtbaar zijn? Het bouwen van een community is een vak en zeker in de beoogde samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven luistert het nauw om dit goed vorm te geven.

## **De interventiefase**

In de interventiefase gaan overheden en werkgevers concrete interventies ontwikkelen en tot uitvoer brengen. Welke prikkels kunnen overheden inzetten om gedrag van in kaart gebrachte groep reizigers te beïnvloeden. Wie is die groep en waar zijn zij gevoelig voor? Gelijktijdig worden ook de mogelijkheden voor interventies via werkgevers in kaart gebracht. Welke middelen hebben zij tot beschikking om gedrag te beïnvloeden? In deze fase worden vooral veranderdeskundigen en gedragsdeskundigen ingeschakeld die met behulp van de verschillende beïnvloedingsstijlen en samen met de partijen uit de community interventies ontwikkelen.

## **Aanpak en planning van de maatregel**

### **Planning/mijlpalen**

De maatregel bestaat uit twee onderdelen:

- Onderzoek, organisatie en interventies Tidal Flow;
- Onderzoek, organisatie en interventies A7/A8 corridor.

In de eerste periode zullen we ons richten op gezamenlijke interventies op de A7/A8 corridor. In Q3 2016 zal het zwaartepunt van onze acties verschuiven naar onderzoek, organisatie en interventies specifiek voor de Tidal Flow. Bij realisatie van de Tidal Flow in Q4 2017 zijn we klaar om gerichte acties op geselecteerde doelgroepen uit te voeren om gedragsverandering te bewerkstelligen. De interventies richting de geselecteerde doelgroepen komen zowel vanuit de overheid als het bedrijfsleven.

De verdeling van het budget ligt op 50% voor adviseurs/onderzoek en 50% voor daadwerkelijke interventies. De verdeling A7/A8 corridor en Tidal Flow ligt ook ongeveer 50/50. De uitvraag voor adviseurs loopt via de provincie.

Met de vernieuwende aanpak verwachten we een grote gedragsverandering te realiseren. Beter zicht op de doelgroep, samenwerking en interventies vanuit overheid en bedrijfsleven, 250K budget voor interventies, investeringsbereidheid bij werkgevers (om eigen doelen te halen) en een koppeling aan de opening van de Noordzuidlijn, leidt tot een betere verleiding van de reiziger dan bij alleen een aanpak via OV-gedragscampagne.

Werkwijze: per potentiële doelgroep kijken wij naar werklocatie. Op de werklocatie, bijvoorbeeld Westpoort, centrum, Zuidas, benaderen we werkgevers die graag willen participeren om meer medewerkers anders te laten reizen dan met de auto. Overheid en werkgevers bedenken gezamenlijk interventies om tot de gewenste gedragsverandering te komen bij de doelgroep.

Een voorbeeld: werknemers woonachtig in Purmerend en werkzaam op de Zuidas krijgen vanaf eind 2017 een snelle OV-verbinding richting hun werk (Tidal Flow/Noordzuidlijn). Naast een gedragscampagne vanuit de overheid, zullen we samen met bedrijven op de Zuidas ook interventies ontwerpen die rechtstreeks vanuit de werkgevers kunnen worden ingezet richting hun medewerkers.

Op de meeste werklocaties in Amsterdam worden andere Beter Benutten projecten uitgevoerd, zoals op Westpoort, Rieker Business Park, Zuidas, Zuidoost en Amstel Business Park. Voor de benadering van werkgevers voor innovatieve samenwerking, zal met deze projecten worden samengewerkt., waarbij ieder zijn eigen verantwoordelijkheid behoudt voor het realiseren van het eigen project en de doelstellingen daarin.

Onderstaand is de globale projectplanning per kalenderjaar opgenomen, met belangrijke mijlpalen en uitvoering van actie. De aan te trekken adviseur wordt gevraagd een gedetailleerde projectplanning op te leveren. Vervolgens starten we volgtijdelijk met de onderzoeksfase, organisatiefase en interventiefase. Daarna zullen deze fasen door elkaar heen lopen. Zo start de onderzoeksfase Tidal Flow in Q3 2016, terwijl elders samenwerkingen tussen overheid en bedrijfsleven tot stand komen (organisatiefase) en/of interventies ontworpen en/of uitgevoerd worden (interventiefase). Ambitie is om naast de inspanningen rond Tidal Flow, twee andere innovatieve samenwerkingen te hebben opgezet in de A7/A8 corridor die de drie fasen hebben doorlopen.

Per fase zien de mijlpalen er als volgt uit:

- Onderzoeksfase: start, onderzoek, zicht op problematiek, doelgroep en stakeholders
- Organisatiefase: start, gesprekken/samen brengen, formuleren gezamenlijk doel, intensieve (tijdelijke) samenwerking tussen partijen met energie
- Interventiefase: start, ontwerpen van interventies, toetsen, evalueren, bijsturen, implementeren.

De mijlpalen Tidal Flow zijn afgestemd op de planning van de maatregel mra-bbv-703: Stimuleren busgebruik Purmerend / Volendam/Amsterdam.

Mijlpalen per kalenderjaar	Door	Planning	
		Start	Gereed
Aanstellen adviseur voor opdrachtgevers	Opdrachtgevers	01-07-2015	01-09-2015
Gedetailleerde projectplan/planning	Opdrachtgevers / adviseur	01-09-2015	01-10-2015
Samenstelling projectteam			
. onderzoeksfase	Opdrachtgevers / adviseur	01-09-2015	01-11-2015
. organisatiefase	Opdrachtgevers / adviseur	01-11-2015	01-12-2015
. interventiefase	Opdrachtgevers / adviseur	01-02-2016	01-03-2016
Start onderzoeksfase	Ingehuurde adviseur(s)	01-11-2015	01-02-2016
Start organisatiefase	Ingehuurde adviseur(s)	01-02-2016	01-05-2016
Start interventiefase	Ingehuurde adviseur(s)	01-05-2016	01-08-2016
Vervolg onderzoeksfase (Tidal Flow)	Ingehuurde adviseur(s)	01-04-2016	01-07-2016
Eerste samenwerking	Ingehuurde adviseur(s)	01-05-2016	01-03-2017
Eerste interventies	Ingehuurde adviseur(s)	01-10-2015	01-03-2017
Samenwerking Tidal Flow	Ingehuurde adviseur(s)	01-01-2017	31-12-2017
Interventies Tidal Flow	Ingehuurde adviseur(s)	01-05-2017	31-12-2017

### Risico's

Nr	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld in k€	
1	Beperkte betrokkenheid overheden	Midden	Innovatieve samenwerking komt niet van de grond			Nauwe betrokkenheid Trio
2	Beperkte betrokkenheid bedrijfsleven	Midden	Innovatieve samenwerking komt niet van de grond			Nauwe samenwerking met lopende projecten in de werklocaties
3	Doelgroep wordt niet bereikt	Laag	Doelen worden niet gerealiseerd			Grondige analyses en betrokkenheid juiste partijen in samenwerking

### Kosten

#### Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partner

Er wordt een taakstellend budget van € 1.000.000,- gehanteerd (exclusief BTW).

De prognose van het benodigde kasritme is gebaseerd op de vaste kosten voor de ondersteuning van de opdrachtgevers, de data-analyse, het opzetten van innovatieve samenwerkingen, het ontwerpen van interventies en de daadwerkelijke uitvoering van interventies. De kosten worden gedragen door de provincie Noord-Holland en de Stadsregio. De uitvraag van de adviseurs loopt via de provincie. Het totale budget voor het inhuren van adviseurs is maximaal € 500.000. Het overige budget is voor interventies, waarvan € 250.000 voor Tidal Flow. Mogelijk kan dit minder zijn, afhankelijk van de

mogelijkheden om mee te liften met de opening van de Noordzuidlijn en andere acties van het OV marketing bureau.

Bijdrage van	Budget in k€			Prognose Kasritme excl. BTW		
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage partijen excl. BTW	Regionale bijdrage excl. btw	2015	2016	2017
Rijksbijdrage	547	452		10%	45%	45%
Provincie			274	10%	45%	45%
Stadsregio			273	10%	45%	45%
<b>Totaal</b>	<b>547</b>	<b>452</b>	<b>547</b>			

### ***Beknopte onderbouwing kosten***

Het taakstellende budget is gebaseerd op de volgende programmaonderdelen. Voor de daadwerkelijke interventies is ook € 500.000.

#### Ondersteuning opdrachtgevers

De hele aanpak van het project is nieuw voor de opdrachtgevers. Op verschillende onderdelen is nog onvoldoende kennis om het project zelfstandig uit te voeren. Kennis en ervaring ontbreekt. Ter ondersteuning van de opdrachtgevers zal een adviseur worden aangesteld. Belangrijkste taken: inrichting project, procesbewaking, betrokkenheid en kennisniveau opdrachtgevers verhogen, selectie en aansturing uitvoerders van het project.

Totaal beschikbaar budget: € 140.000

#### Onderzoek doelgroepen

Belangrijk aspect van de aanpak is een grondige analyse van de doelgroepen. Hier volgen we de CORT & Krachtig methodiek om meer zicht te krijgen op de ervaren problemen, de beweegredenen en de stakeholders.

€ Totaal beschikbaar budget: 125.000

#### Innovatieve samenwerkingen

Hoe breng je overheden en bedrijfsleven samen in een energieke omgeving die op (relatief) korte termijn leidt tot gerichte interventies op geselecteerd doelgroepen? Dat is de uitdaging waar we hier voor staan. Welke vorm past het beste? Hoe stuur je dit aan? En hoe zorg je voor voldoende betrokkenheid om succesvolle werkvormen breder in te zetten?

Totaal beschikbaar budget: € 135.000

#### Ontwikkelen interventies

Samenwerken is de eerste opgave, vervolgens moeten uit de samenwerking ook concrete maatregelen/interventies komen. Niet op gevoel of vanuit een belang, maar onderbouwd door analyses en getoetst. Kennis van doelgroep en gedrag is in deze fase belangrijk.

Totaal beschikbaar budget: € 100.000