

# **BEREIKBAARHEIDSVERKLARING VERVOLGPROGRAMMA BETER BENUTTEN**

## **REGIO Maastricht**

### **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**

## 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 economische centra 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 het stedelijk gebied. We kijken daarbij naar:

- Een betere spreiding over de dag in het gebruik van de infrastructurele netwerken;
- 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 Beter Benutten Maastricht Bereikbaar in de regio Maastricht 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 van de regio Maastricht geven de ondertekenaars (hierna: "het trio") aan dat zij zich samen zullen inspannen om de bereikbaarheidsdoelstelling van het programma Beter Benutten voor de regio Maastricht 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 Maastricht Bereikbaar.

Met deze verklaring worden de onderlinge verwachtingen, de te hanteren spelregels en de aan het trio ten dienste staande uitvoeringsorganisatie beschreven. Ook worden de aan het programma ten grondslag liggende analyses bevestigd. Ze vormen de basis voor de regiospecifieke ambitie en voor de verdeling van financiële middelen door het Rijk.

Deze verklaring is niet juridisch afdwingbaar en behelst een inspanningsverbintenis, 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. Het trio bestaat uit:

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

*Dhr. Onno Hoes, burgemeester Maastricht*

*Dhr. Harry Odenhoven, Directeur Commercial Operations bij Vodafone Libertel*

### 4. Ambitie/ doelstelling van de regio

#### *a. Uitkomsten bereikbaarheidsanalyse, ambitie en doelstelling*

Geconstateerd is dat de grootste problemen wat betreft de automobilititeit in de regio Maastricht zich bevinden in de gemeente Maastricht, en in mindere mate in de gemeenten Sittard-Geleen en Heerlen. Dit betekent dat de primaire opgave van het vervolgprogramma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar ligt bij het oplossen van de gesignaleerde bereikbaarheidsproblemen in Maastricht. Uit de gebiedsfoto blijkt dat het aantal zwaar vertraagde ritten in Maastricht 11.000 bedraagt<sup>1</sup>, in Heerlen 5.000 en in Sittard-Geleen 4.000. In totaal gaat het in de regio Maastricht dan om structureel **20.000** ritten per dag met de grootste vertraging.

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

Geoperationaliseerd betekent dit dat er door 2.000 ritten per dag de spits moet worden gemeden.

Uit de verdiepende probleemanalyse moet de komende maanden blijken op welke specifieke plekken welke oplossingsrichtingen (kosten)effectief kunnen zijn.

#### Ruimte voor regionale teksten/ accenten

Bovenstaande opgave is door de regionale uitvoeringsorganisatie Maastricht Bereikbaar in overleg met de regionale partners vertaald naar een regionale doelstelling.

---

<sup>1</sup> Het betreft 7.000 structureel vertraagde ritten uit de gebiedsfoto, aangevuld met 4.000 extra vertraagde ritten als gevolg van de grootschalige werkzaamheden in Maastricht in de periode 2015-2017, te weten het project A2, de omlegging van de Noorderbrug, aanleg van de tram naar Hasselt en herinrichting stationsgebied.

De **primaire** opgave voor het vervolg van Beter Benutten Maastricht Bereikbaar is het realiseren van 2.000 extra spitsmijdingen op de Maas-kruisende corridors in de periode 2015-2017 ten behoeve van het opvangen van de hinder van de werkzaamheden in deze periode. Daarnaast hebben de projecten die worden ingezet om deze 2.000 extra spitsmijdingen te realiseren tot doel het in Beter Benutten 2012-2014 gerealiseerde effect (3.000 spitsmijdingen) te bestendigen.

Bovendien raakt een deel van de te realiseren spitsmijdingen in Maastricht ook de stedelijke gebieden Heerlen en Sittard-Geleen. Hierdoor wordt tegelijkertijd invulling gegeven aan de **secundaire** opgave van het programma, te weten respectievelijk 1.000 en 500 spitsmijdingen op de (ring)wegen in Heerlen en Sittard-Geleen. Hiermee wordt niet alleen de opgave voor Maastricht, maar ook de lokale opgaven van deze gemeenten in de periode 2015-2017 (deels) ingevuld.

Een **derde** opgave is het opvangen van de piek in de mobiliteit tijdens topdagen en evenementen (in het bijzonder Magisch Maastricht). Doel is om op topdagen 1.000 spitsmijdingen op de corridors naar het centrum te realiseren tussen 10:00 en 12:00 (spitsperiode topdagen). Het betreft hier een voortzetting van de huidige succesvolle aanpak topdagen en evenementen van Maastricht Bereikbaar. Doel is om de aanpak te bestendigen opdat deze ook na Beter Benutten ingezet kan worden bij topdagen.

Om de hierboven beschreven opgaven te kunnen bereiken zal in de periode 2014-2017 gezocht worden naar mogelijkheden om de overlast van de werkzaamheden ook specifiek voor fiets en OV te beperken. Fiets en OV zijn belangrijke pijlers om de hierboven beschreven spitsmijdingen mee te behalen en te bestendigen en daarom randvoorwaardelijk voor het realiseren van de primaire opgave. Uit de verdiepende probleemanalyse de komende maanden moet blijken welke mitigerende maatregelen voor fiets en OV noodzakelijk zijn om deze vervoerwijzen in te kunnen zetten bij het realiseren van de beoogde spitsmijdingen.

#### *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 om uiterlijk na 6 maart 2014 op deze thema's samen met toonaangevende regio's regie te voeren. 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. *In februari/maart wordt de rol en de verantwoordelijkheid per thema verder uitgewerkt.* 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 I). 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.

## 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 Maastricht 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 de 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 in principe evenredig bij te dragen aan het programma (verdeling Rijk-regio 50%-50%). De rijksbijdrage is € 15.5 mln. inclusief BTW, de regiobijdrage is € 15.5 mln. 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. Definitieve toekenning van de bedragen gebeurt op basis van de plannen van aanpak bij de eerste (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 programmamanagementkosten 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 hieronder ad 2 VII beschreven. 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 minister zal zorg dragen voor het opzetten van een uniforme monitoring en evaluatie over de regio's heen;

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 Maastricht Bereikbaar. De CEO is de ambassadeur richting bedrijfsleven in de regio. Daarbij zal de CEO zich ten behoeve van het bedrijfsleven in de regio specifiek inspanssen om:

- Werkgevers aan te spreken op hun (maatschappelijke) verantwoordelijkheid en hen ertoe te bewegen te participeren aan het programma Beter Benutten, bij voorkeur door via package deals een bijdrage te leveren aan de bereikbaarheid van de regio Maastricht;
- 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*

De minister is voorzitter van het trio;

Het trio heeft de intentie om twee maal per jaar bij elkaar te komen om de voortgang van het programma te bespreken, tenzij er aanleiding is voor een (incidenteel) hogere dan wel lagere frequentie. De dagelijkse aansturing zal door een vertegenwoordiging van het trio gebeuren (zie organisatie);

De minister zal het initiatief nemen voor de planning van de periodieke bijeenkomsten;

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 benuttingambitie. 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. In de regio Maastricht betekent dit continuering van de organisatie van Maastricht Bereikbaar. Deze 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 programmamleden voeren 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 programmateam op basis hiervan een samenhangend maatregelenpakket. Om optimaal gebruik te maken van de landelijke lessons learned, kunnen de regionale programmateams rekenen op de ondersteuning van een flying brigade, gefaciliteerd door de minister, bestaande uit experts van regio en Rijk voor de vormgeving van maatregelen.

Er dient te worden bepaald wie van welke betrokken partijen in deze organisatievorm participeren op operationeel, tactisch en strategisch niveau.

## **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: Op basis van de probleemanalyse wordt een samenhangend maatregelenpakket samengesteld dat in eerste instantie ingaat op het beïnvloeden van het gedrag van de reizigers die bereikbaarheidsknelpunten veroorzaken. Mocht die niet voldoende blijken of niet effectief zijn komen kleine infrastructurele maatregelen aan bod gekoppeld aan slimme deals.
- 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.

Bij het doorlopen van deze stappen kan gebruik worden gemaakt van handleidingen / informatiepakketten zoals weergegeven in bijlage VI (BEO+ werkwijze, kentallen, omgaan met bedrijven, vragenlijst/analysekader tbv verdieping probleemanalyse, handleiding kosteneffectiviteit). Dit om de leerervaringen van het eerste programma goed te borgen:

#### Ad. 1) Probleemanalyse

- i. *Verkeerskundige analyse. Vertrekpunt is de foto van het Rijk*
- 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. Regio blijft initiatiefnemer hiervan.

#### 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. De CEO wordt daarbij op de volgende manier organisatorisch ondersteunt..... 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. Monitoring en harde afspraken zijn daaraan ondergeschikt.
- 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. We maken SMART wat de ambitie is: De ambitie van de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties 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).

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 de tweejaarlijkse 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 van maatregelen vindt plaats in een dedicated programmaorganisatie opgericht door de regio. Experts uit de flying brigade vanuit de regio en de programmadirectie kunnen bij de totstandkoming van de maatregelen ondersteunen
- Voor de totstandkoming van de maatregelen, de uitvoering daarvan en de aansturing hanteert de regio de organisatiestructuur zoals in bijlage 2 beschreven. De programmamanager is in staat tot praktische, operationele aansturing en van projectleiders in verschillende (uitvoerings-)organisaties. Ook kan de programmamanager rechtstreeks interveniëren. 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.

- De plannen van aanpak worden getoetst op de onderdelen kosteneffectiviteit (wordt nog bekend gemaakt), uitvoerbaarheid (door RWS). Daarna zal de kennisboard integraal toetsen op de hier opgesomde criteria. 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:
  - o Afstemming project omlegging Noorderbrug met programma vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar.
- Organisatorische en inhoudelijke afstemming met lopende of te starten MIRT onderzoeken: geen.
- Op programmaniveau minimaal 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 plaatsvinden, waarbij nu gedacht wordt aan één à twee maatregelen per regio.
- In de tweede tranche (november 2014) is het voornemen om afspraken te maken over circa 80% van het programma.
- In een eventuele 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 (aantal spitsmijdingen op de weg en in het ov zijn afgezet tegen de kosten). De onderbouwing hiervan is kwantitatief van aard en wordt getoetst door een onafhankelijke partij (wordt nog bekend gemaakt)
- De maatregelen dienen meetbaar effect te hebben uiterlijk in 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 (CO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub>) vastgesteld. Hieruit volgt een ranking.

#### **Specifieke 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**



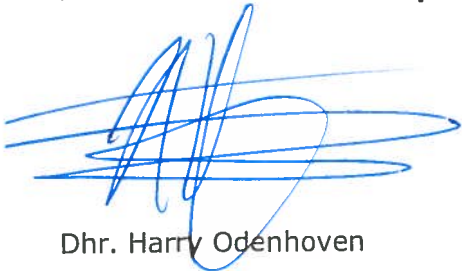
mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

**De burgemeester van Maastricht**



dhr. Onno Hoes

**Directeur Commercial Operations bij Vodafone Libertel**



Dhr. Harry Odenhoven

## BIJLAGE I

Regio's en I&M spreken m.b.t. de ontwikkeling van Intelligente Transportsystemen het volgende af:

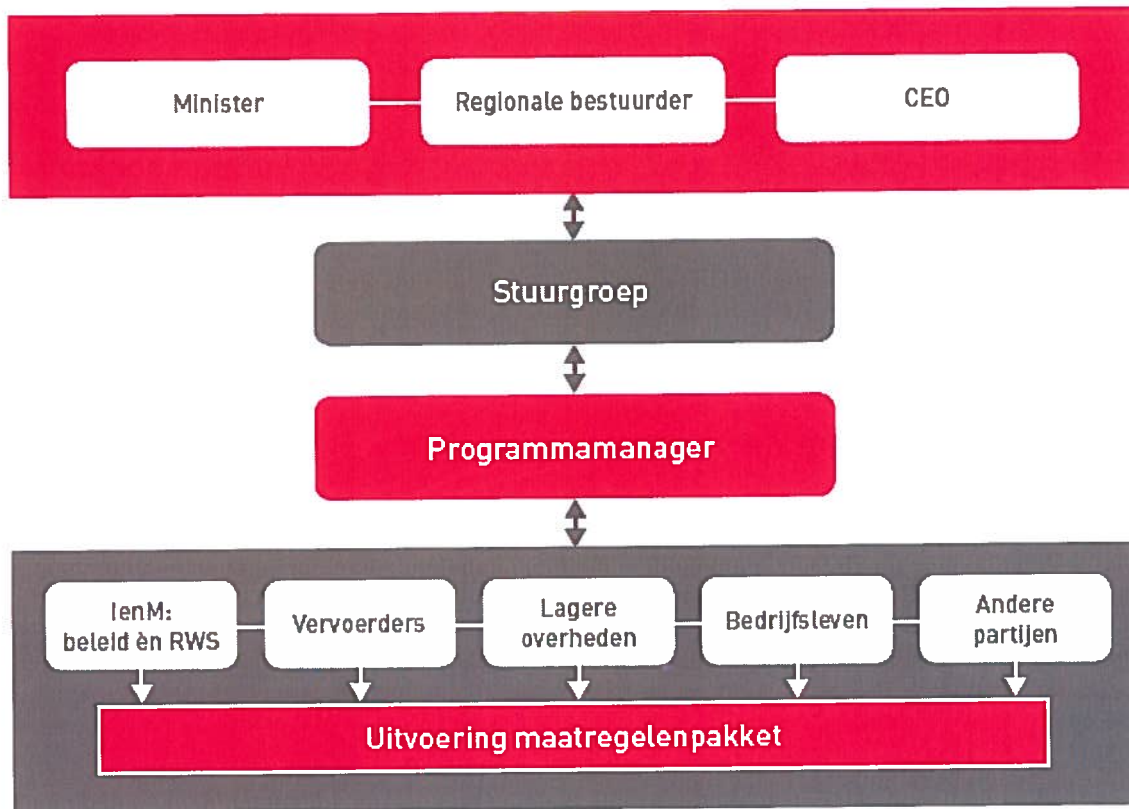
- \* de mogelijkheden van technische innovaties geven we voldoende gewicht in het Vervolg Programma.
- \* Per regio wordt minimaal 10% van het beschikbare programmageld gereserveerd ter dekking van ITS-maatregelen
- \* Deze maatregelen worden in gezamenlijkheid van regio's met I&M ontwikkeld en uitgevoerd, 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 Geïntformeerd 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 uitgebreid 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

Deze bijlage is de samenvatting van gezamenlijk met regio's opgestelde agenda ITS, die op 12 december 2013 in het ITS directeurenoverleg in concept is vastgesteld en die op 6 en 11/2 met marktpartijen in een brede dialoog is besproken en op instemming en draagvlak kan rekenen. In de komende maanden zal deze agenda op basis van de regionale probleemanalyses stapsgewijs worden aangevuld, specifiekere worden vertaald naar projecten, uitvragen en investeringen in dialoog met de markt.

## BIJLAGE II

### UITVOERINGSORGANISATIE MAASTRICHT-BEREIKBAAR 2015-2017

De uitvoeringsorganisatie van BBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie van Beter Benutten Maastricht Bereikbaar (BBMB) is schematisch in onderstaand schema aangegeven. Het bestuurlijk trio (minister IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone Libertel) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar.



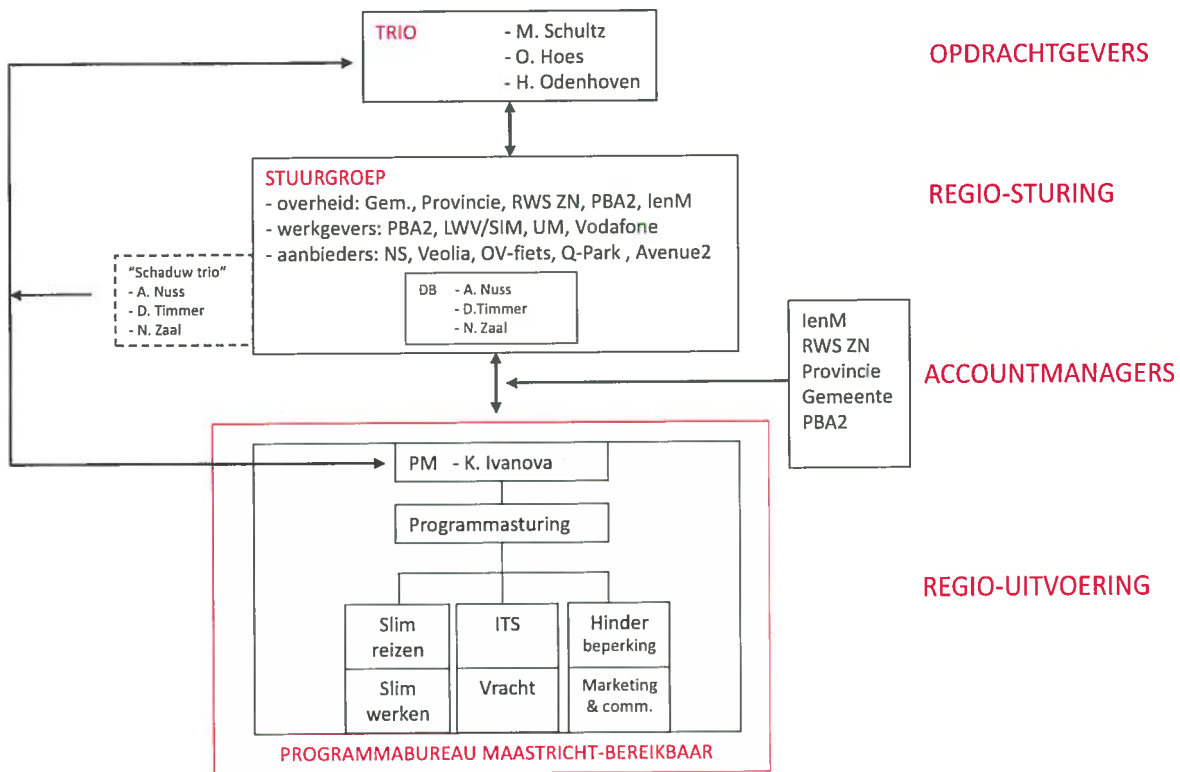
In de regio ligt de reguliere besluitvorming en dagelijkse aansturing bij de stuurgroep BBMB. In de stuurgroep zitten alle partijen die één of meerdere maatregelen uitvoeren. Het trio legt met deze bereikbaarheidsverklaring ook de samenwerking met de stuurgroep en het programmabureau/ programmamanager Maastricht Bereikbaar vast.

De stuurgroep is momenteel samengesteld uit de regionale vertegenwoordigers op directieniveau/bestuurlijk niveau van de volgende partijen:

|              |  |
|--------------|--|
| Werkgevers : | A2-bedrijvenplatform, Samenwerkende Industrie Maastricht, Universiteit Maastricht, Vodafone Libertel |
| Overheden:   | Gemeente Maastricht, Provincie Limburg, RWS Zuid Nederland, projectbureau A2                         |
| Aanbieders:  | NS, Veolia Transport Limburg, Q-Park Nederland, NS-OV fiets, Avenue2                                 |

Bij de nadere uitwerking van het programma in 2014 is het mogelijk dat nieuwe (publieke en/of private) partijen toetreden tot de stuurgroep.

Momenteel is dit organisatieschema als volgt nader ingevuld:



Voorzitter van de stuurgroep is wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Maastricht, Albert Nuss. Namens het rijk zijn Jan-Bert Dijkstra (BB, agendalid) en Diederik Timmer (RWS Zuid Nederland) lid van de stuurgroep.

De schakeling tussen het bestuurlijke trio en de stuurgroep MB wordt praktisch ingevuld door een voorbereidingsgroep van het trio uit de volgende stuurgroepleden (Albert Nuss – gemeente Maastricht, Diederik Timmer – Rijkswaterstaat Zuid Nederland, Nataschja Zaal – Vodafone Libertel en Katya Ivanova - programmamanager MB). De programmamanager MB is tevens de ambtelijk secretaris van het trio-overleg. De programmamanager zal voordat zij beslissingen voorlegt aan het TRIO, vooraf de stuurgroep dan wel de hiervoor genoemde stuurgroepleden consulteren.

De dagelijkse uitvoering van het programma BBMB wordt gedaan door het programmabureau MB onder leiding van de programmamanager. De programmamanager is eindverantwoordelijk voor het management van het gehele uitvoeringsprogramma inclusief alle daarbij horende zaken zoals financiële zaken en personeel. De stuurgroep heeft een besluit-voorbereidende en adviserende taak in de richting van het bestuurlijke trio.

De stuurgroep mandateert een programmamanager (i.c. Katya Ivanova) om de voorbereiding (resultaat startbeslissingen) en uitvoering van het programma aan te sturen en overeenkomsten te sluiten met de uitvoerende partijen (overheden, aannemers, werkgevers, aanbieders van diensten en producten). De programmamanager zorgt voor een goede en tijdige voorbereiding en uitvoering van het gehele programma: startbeslissingen en voortgangsbewaking van alle BBMB projecten. Ook de zorg voor

goede en tijdige verspreiding van actuele informatie aan de stuurgroep behoort tot haar taken. De besluitvorming en informatievoorziening verloopt via bovenstaand schema.

#### Specifieke rol IenM en Rijkswaterstaat Zuid Nederland

Gelet op de goede ervaringen met de dedicated organisatie zal Maastricht Bereikbaar voor het vervolg van Beter Benutten haar uitvoeringsorganisatie op dezelfde wijze organiseren. Rijkswaterstaat Zuid Nederland zal capaciteit beschikbaar blijven stellen voor de bemensing van het programmabureau. Dit alles in nauw overleg met de andere leden van het programmabureau en onder eindverantwoordelijkheid van de programmamanager.

Rijkswaterstaat Zuid Nederland is lid van de stuurgroep, het dagelijks bestuur en het kernteam. Zij bemenst momenteel (o.a.) twee sleutelrollen in het programmabureau. De inzet op deze sleutelrollen wordt in het vervolg van Beter Benutten gecontinueerd. Ten behoeve van het programmabureau MB levert Rijkswaterstaat Zuid Nederland de programmamanager. De rol van de programmamanager is hierboven beschreven. Daarnaast levert Rijkswaterstaat Zuid Nederland een projectleider bedrijfsvoering met taken op het gebied van interne bedrijfsvoering van het gehele programmabureau, voortgangsbewaking projecten/monitoring en managementrapportages aan stuurgroep/trio. Indien deze sleutelfuncties gedurende de looptijd van het programma vrijvallen dan zal Rijkswaterstaat Zuid Nederland zich inspannen om voor een kwalitatieve juiste vervanging zorg te dragen.

Voor de voorbereiding van de besluitvorming in de stuurgroep en trio opdrachtgevers is een kerngroep BBMB ingesteld ("accountmanagers") onder leiding van de programmamanager. Hierin zijn de belangrijkste financiers vertegenwoordigd : Ministerie IenM (Paul Weststeijn), Rijkswaterstaat-Zuid Nederland (Huub Winten), Provincie Limburg (Marco Luijten), Projektbureau A2 (Jeroen Maas), Gemeente Maastricht (Etienne Westbroek).

De programmamanager legt voorstellen en besluiten voor aan stuurgroep en trio opdrachtgevers. De stuurgroep MB weegt af of/hoe het trio geïnformeerd moet worden dan wel gevraagd moet worden besluiten te nemen c.q. gerichte acties moet ondernemen voor versterking van de uitvoering van de maatregelen. Het rapporteren over de uitvoering van het programma verloopt via de geschetste informatiestructuur.

Binnen het programmabureau wordt in nauw overleg met het ministerie van IenM een monitoringsysteem voor het gehele programma ingericht en uitgevoerd. De monitoringrapportages van BBMB vormen mede input voor een ten behoeve van het beleid op te stellen landelijke rapportage. In het format van de rapportages wordt hier expliciet rekening gehouden.