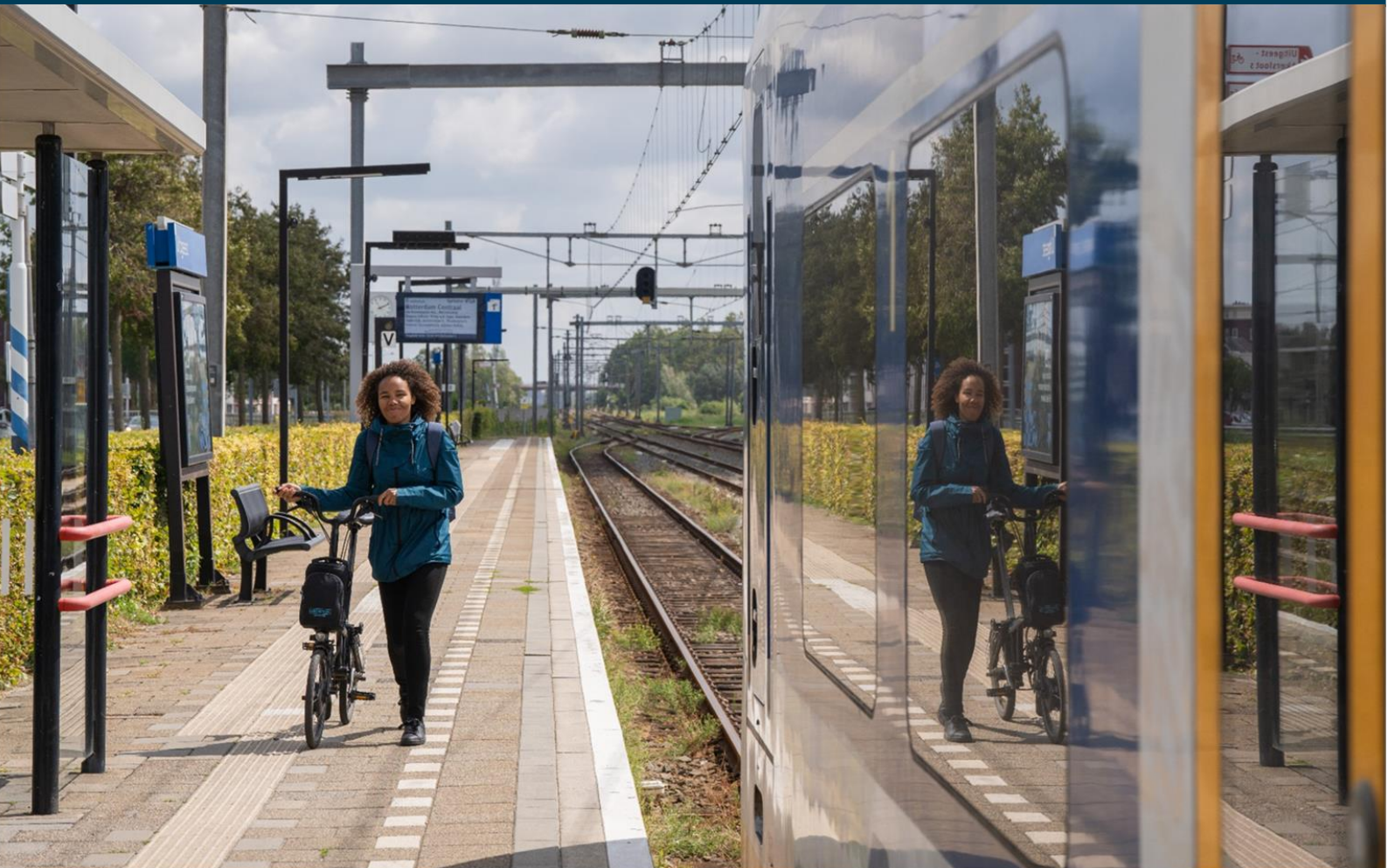


**SAMEN BOUWEN AAN  
BEREIKBAARHEID**



**HET GEBIEDSGERICHTE  
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA  
METROPOOLREGIO AMSTERDAM**



PROGRAMMAPLAN 2024-2026

# **HET MULTIMODAAL TOEKOMSTBEELD VAN PAPIER NAAR PRAKTIJK**

2 mei 2024

# VOORWOORD

In 2023 bestond ons programma vijf jaar. In deze periode heeft het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) zich ontwikkeld tot een sterk netwerk van partijen van het Rijk en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het programma heeft bijgedragen aan de onderlinge regionale afstemming en de integrale samenwerking met het Rijk. Er zijn mooie resultaten geboekt, maar de opgaven in de MRA blijven zeer groot. Al onze samenwerkingspartners zijn dan ook overtuigd in het voortzetten van deze programmatische aanpak van Rijk en regio.

Deze vernieuwde versie van ons programmaplan kent de grootse koerswijziging tot nu toe. Niet langer staat het versterken van de internationale concurrentiepositie van de MRA centraal, maar het minimaal behouden van het huidige niveau van brede welvaart.

*Door het behoud van brede welvaart centraal te stellen, dragen we met ons mobiliteitsbeleid bij aan een MRA die zich toekomstbestendig en evenwichtig ontwikkelt tot een internationale topregio met een hoge leefkwaliteit. Een regio die kansen biedt voor iedereen en verduurzaamt om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.*

En dit doen wij in uitdagende omstandigheden. Wij verwachten dat geld en menskracht voor de mobiliteitsopgaven nog een tijd schaars zullen blijven en dat de stikstofcrisis niet zomaar opgelost zal zijn. Voor het nijpende woontekort hebben wij te maken met het dilemma dat, zonder forse investeringen in bereikbaarheid, het bouwen van extra woningen zal leiden tot een achteruitgang van de brede welvaart in de regio.

Het voorliggende programmaplan 2024-2026 beschrijft waar we de komende 3 jaren op zullen inzetten. Dit programmaplan is in nauwe samenwerking met onze partners tot stand gekomen en vastgesteld in het programmateam, Directeurenoverleg en de bestuurlijke Programmaraad van SBaB. Met dank aan allen die eraan mee hebben gewerkt. Samen bouwen wij aan bereikbaarheid.

Met vriendelijke groet,  
Frank Hoekemeijer & Martijn Kas  
Programmamanagers Samen Bouwen aan Bereikbaarheid



Figuur 1. Programmamanagers Martijn Kas en Frank Hoekemeijer

# INHOUD

Voorwoord.....	1
1. Inleiding.....	3
2. Programmadoelen en programmalijnen.....	7
3. Organisatie en Bestuur.....	12
4. Omgevingsmanagement en communicatie.....	19
5. Programmabeheersing en kwaliteitsborging.....	21



Figuur 2. Hub met bus, fietsen, auto en trein



# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een aantrekkelijke en veelzijdige regio. Er wonen ruim 2,4 miljoen mensen. De economie groeit flink en dat trekt bedrijven en mensen aan. Tot 2040 komen er naar verwachting nog 250.000 woningen bij en groeit de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen. Die verdere verstedelijking biedt kansen, maar heeft ook een keerzijde. Zo gaat de capaciteit op de wegen en in het openbaar vervoer hun grenzen bereiken. De uitdaging is om in deze dynamiek een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat te behouden. Dat lukt alleen door goed samen te werken. Daarom hebben Rijk en regio de handen ineengeslagen met het gebiedsgerichte programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

In het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid werken Rijk en MRA aan de opgave op het gebied van bereikbaarheid, die voortkomt uit de verstedelijkingsopgave. Na de kwartiermakersfase is het programma begin 2018 officieel gestart. In het BO MIRT van 15 maart 2018 is het eerste Programmaplan SBaB vastgesteld. Vervolgens is het Programmaplan in 2019 en in 2021 geactualiseerd. Het voorliggende programmaplan legt afspraken vast voor de periode 2024-2026.

Een actualisatie van het programmaplan is nodig om in te kunnen spelen op een aantal veranderingen in de context van ons programma, waaronder de impactvolle besluiten die zijn genomen in het BO MIRT 2022. Ook is de maatschappelijke en economische context waarin we leven verandert. Zo is er bijvoorbeeld meer aandacht gekomen voor kansengelijkheid (inclusieve mobiliteit). Verder ligt er een grote opgave op beheer en onderhoud van de huidige infrastructuur en mede daardoor is er schaarste in investeringsruimte voor nieuwe infrastructuur. Met het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) heeft het programma bovendien haar ambities verbreed naar het bijdragen aan de brede welvaartsdoelen. In dit plan streven we ernaar om zo goed mogelijk in te spelen op deze gewijzigde context.

## 1.2 Urgentie

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) komen er naar verwachting tot 2040 250.000 woningen bij en groeit de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen. Hiervan worden al 175.000 woningen tot 2030 gerealiseerd. Naast deze groeiopgave staat de MRA voor de uitdaging om in 2030 55% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten en in 2050 95% minder (de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet). Ook willen Rijk en regio bijdragen aan het verbeteren van de brede welvaart in de MRA.

Tegelijkertijd zien we schaarste optreden op allerlei gebieden die een voortvarende aanpak van deze opgaven in de weg staan. Schaarste in investeringsruimte, in capaciteit op de arbeidsmarkt, in stikstofruimte en in fysieke ruimte. Het is een enorme uitdaging om in deze dynamiek het huidige niveau van brede welvaart te kunnen behouden. Investerings in schaa sprongen blijven noodzakelijk en tot dat weer kan moeten wij vol inzetten op het realiseren van een mobiliteitstransitie en slim ruimtelijk-economisch beleid.

## 1.3 Resultaten en successen van SBaB

In de afgelopen jaren is al veel bereikt binnen SBaB. Allereerst is met het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) gewerkt aan een gemeenschappelijk beeld van de opgaven. Het MTB is in 2022 vastgesteld en wordt inmiddels breed binnen de MRA gebruikt als uitgangspunt voor te maken keuzes. De zeven samenhangende sturingsprincipes vormen de leidraad voor toekomstig (mobiliteits)beleid. Het MTB vormt hiermee een belangrijke basis voor concrete maatregelen die Rijk en regio de komende jaren uitwerken.

Daarnaast zijn de gebiedsgerichte MIRT-onderzoeken Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp (ZWASH) en Amsterdam Bay Area (ABA) in respectievelijk 2021 en 2022 afgerond en vastgesteld.

Als vervolg op ZWASH zijn inmiddels de volgende twee MIRT-Verkenningen gestart:



- OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
- OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam Centrum

Voor ABA zijn in het BO MIRT van 2022, als vervolg op het MIRT-onderzoek, drie aanvullende onderzoeken vastgesteld:

- Het verdiepend onderzoek naar de wegbereikbaarheid
- De quickscan HOV Pampus
- Het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP)

De IJmeerlijn blijft de stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus. In het BO MIRT 2022 zijn naast korte termijn maatregelen ook afspraken gemaakt voor het uitvoeren van onderzoeken naar de multimodale ontsluiting van het versneld realiseren van woningen in Pampus, Oosterwold en Lelystad Zuid. Daarnaast wordt een Ruimtelijke Economische Aanpak voor Almere ontwikkeld, met als doel werkgelegenheid te realiseren in Almere om de toenemende eenzijdige pendel richting Amsterdam zoveel mogelijk te ontlasten. Binnen SBaB blijven deze onderzoeken onderwerp van gesprek via het DO Oostflank.

SBaB heeft bijgedragen aan samenhangende keuzes in de MRA op het vlak van infrastructuur, mobiliteit en verstedelijking. Onder andere in Bereikbare Steden, waarin Rijk en regio gezamenlijk werken aan de verdichtingsopgave in tien stadsharten (waarvan twee net buiten de MRA). Na de vaststelling van de gebiedsplannen van Bereikbare Steden eind 2021, zijn de gesprekken tussen Rijk en regio over uitvoering en (co-)financiering geïntensiveerd. In het BO Leefomgeving en het BO MIRT van 2022 zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio om een deel van de plannen van Bereikbare Steden te bekostigen.

In de programmalijn Mobiliteitsgedrag (nu: Spreiden en Mijden) is gewerkt aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag om de mobiliteitsgroei af te remmen en te spreiden. Hiervoor is de afgelopen jaren geïnvesteerd in de werkgeversaanpak, onderwijsaanpak en meerdere gebiedsaanpakken. Met name de werkgeversaanpak via Breikers en IJmond Bereikbaar is effectief, waarbij de afgelopen 3 jaar 13.300 automijdingen en meer dan 41.000 kg CO2 reductie per dag zijn behaald.

In 2023 is het Meerjarenaanpak Mobiliteitsgedrag 2024-2030 vastgesteld, dat richting geeft aan de activiteiten voor de komende jaren. Naast voortzetting en uitbreiding van de werkgeversaanpak en onderwijsaanpak werken wij aan de doelgroepen bewoners, bezoekers en reizigers op een traject.



Figuur 3. Station Amsterdam Zuid, reizigers wachten op de metro

## 1.4 De meerwaarde van SBaB

In de Mobiliteitsvisie 2050 van het Rijk en de beleidskaders van de Vervoerregio Amsterdam en de Provincies Noord Holland en Flevoland wordt het belang van gebiedsgericht werken opnieuw benadrukt. In nauwe samenwerking met alle bestuurlijke partners moeten integrale doelen worden nagestreefd. Met de omvang van de bereikbaarheidsopgaven in de MRA en de complexiteit van de mix van maatregelen die per deelgebied nodig zijn, is het evident dat een intensieve samenwerking tussen Rijk en regio onontbeerlijk is. SBaB en het MTB geven hier binnen de MRA uitvoering aan.

*De meerwaarde van de Rijk-regio samenwerking binnen SBaB wordt gevormd door de gezamenlijke zoektocht naar de meest effectieve set van maatregelen, zowel gebied- als modaliteiten overstijgend.*

Organisaties kijken daarbij niet alleen naar hun eigen belang. De overleggremia van SBaB vormen de basis voor korte (escalatie)lijnen tussen de organisaties en faciliteren de benodigde afstemming voor integrale afwegingen. De samenwerking in SBaB heeft geleid tot inhoudelijke resultaten en een belangrijke bijdrage geleverd aan MIRT-besluiten. Er is een goed netwerk opgebouwd tussen rijk en regio en regiopartijen onderling en er is steeds meer begrip voor elkaars standpunten. Ook heeft SBaB bijgedragen aan gezamenlijke focus en afstemming van beleidspunten tussen Rijk en regio.

Hierdoor kan effectiever worden ingespeeld op de complexe opgaven van de mobiliteitstransitie en de implementatie van de samenhangende MTB sturingsprincipes. Voor het borgen van deze meerwaarde zullen betrokken organisaties actief moeten blijven werken aan het inbrengen van de eigen beleidsinzet en realisatie en aan het bijsturen daarvan als gevolg van de integrale afstemming.

## SBaB en de realisatie van mobiliteitsmaatregelen

Ondanks de beleidsmatige verankering van het Multimodaal Toekomstbeeld is de vertaling van papier naar praktisch nog een uitdaging. Het grootste gedeelte van de dilemma's speelt zich af in de overgang van algemene beleidsvisies naar het daadwerkelijk uitvoeren van acties en maatregelen. Hierbij moet aandacht zijn voor samenhang tussen de sturingsprincipes en tussen de keuzes op de verschillende schaalniveaus (lokaal, regionaal, rijk). Het uitblijven van effecten zal gevolgen hebben voor de woningbouwmogelijkheden dan wel voor de brede welvaartsdoelen.

SBaB heeft geen zeggenschap over (en budget voor) de realisatie van projecten. De afstemming over maatregelen kan plaatsvinden binnen SBaB, maar de verantwoordelijkheid voor de realisatie ligt bij de Rijks- en regiopartijen zelf. De komende jaren zal SBaB nadrukkelijker een signalerende rol vervullen wat betreft kansen en knelpunten. Hiervoor wordt een pragmatische vorm van monitoring ingericht. Met behulp van ambassadeurs per sturingsprincipe worden knelpunten geagendeerd en mogelijke oplossingen binnen SBaB besproken. SBaB zal zich daarnaast blijven inzetten voor het vinden van bekostigingsbronnen en het ondersteunen van proposities. SBaB zal geen flexibele schil faciliteren voor de inzet bij realisatieprojecten.

## 1.5 SBaB en de NOVEX MRA

In het programma SBaB staat de bereikbaarheidsopgave van de MRA centraal, die voorkomt uit de verstedelijkingsopgave. De ontwikkeling van de bereikbaarheid hangt nauw samen met de manier waarop de verstedelijking zich ontwikkelt. Dit laatste wordt uitgewerkt in de NOVEX MRA (voorheen Verstedelijkingsstrategie), ook een samenwerking tussen Rijk en MRA-partners.

Begin 2022 is het Verstedelijkingsconcept MRA door zowel het Rijk als alle gemeenteraden en de twee Provinciale Staten van de MRA onderschreven, waarin afspraken zijn gemaakt over de ontwikkeling van de MRA



op middellange en lange termijn. Het Verstedelijkingsconcept MRA is in de NOVEX-aanpak te beschouwen als Ontwikkelperspectief. Nu wordt op basis van die systematiek gewerkt aan de Uitvoeringsagenda MRA.

De relatie en samenhang tussen bereikbaarheid en de verstedelijking - en daarmee tussen SBaB en de NOVEX MRA - werkt twee kanten op. Enerzijds zijn investeringen in bereikbaarheid nodig als gevolg van nieuwe woningbouw en extra werkgelegenheid. Aan de andere kant zijn bereikbaarheidsmaatregelen vaak randvoorwaardelijk om een gebied te kunnen ontwikkelen. SBaB en de NOVEX MRA kunnen dus niet zonder elkaar. Daarom worden continue contacten tussen beide trajecten onderhouden, zowel ambtelijk als bestuurlijk.

### Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 worden de programmadoelen en de vijf programmalijnen toegelicht. Daarbij wordt ook de scope en reikwijdte van het programma behandeld en de inhoudelijke raakvlakken die het programma kent met andere projecten en programma's inzichtelijk gemaakt.
- Hoofdstuk 3 gaat in op de organisatie en het bestuur van het programma. Ook de manier waarop we binnen het programma samenwerken wordt in dit hoofdstuk beschreven.
- Hoofdstuk 4 behandelt omgevingsmanagement en communicatie.
- Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op programmabeheersing en kwaliteitsborging.



# 2. PROGRAMMADOELEN EN PROGRAMMALIJNEN

## 2.1 Ambitie en doelen

### Ambitie

De ambitie van SBaB is om bij te dragen aan de brede welvaart in de MRA. We willen het huidige niveau van brede welvaart in de MRA minimaal behouden en zetten ons in om de toekomstige brede welvaart te verbeteren.

Brede welvaart kijkt verder dan economische groei en materiële welvaart. Het gaat over de kwaliteit van leven in het hier en nu, rekening houdend met de mate waarin dit invloed heeft op de kwaliteit van leven van toekomstige generaties en mensen ergens anders in de wereld. Hierin zijn alle welvaarts- en welzijnsaspecten van belang, zoals gezondheid, werk en vrije tijd, zorg, wonen, inclusiviteit, gelijke kansen, veiligheid, onderwijs, kwaliteit van de natuur en leefomgeving en de waardering van het eigen leven.

### Programmadoelen

In het Multimodaal Toekomstbeeld zijn vijf manieren beschreven waarop mobiliteit kan bijdragen aan de brede welvaart. Wij stellen deze vijf manieren centraal in onze programmadoelen. Dit betekent een accentverschuiving ten opzichte van de programmadoelen in het programmaplan 2021-2024.

#### 1. Aantrekkelijke en gezonde leefomgeving

Vanuit mobiliteitsperspectief betekent dit dat wij mensen in de MRA stimuleren om zo veel mogelijk gezonde en ruimte-efficiënte vervoerswijzen te gebruiken. Denk aan lopen, gebruik van fiets, e-bike of het OV. Daarnaast streven wij ernaar om inwoners en bezoekers van de MRA voldoende ruimte te bieden om buiten te spelen en te recreëren, behouden we ruimte voor groenvoorziening en werken we aan een gezond milieu met weinig fijnstof, geluidsoverlast en verkeersongelukken.

#### 2. Duurzame mobiliteit

Een duurzame ontwikkeling van de MRA betekent dat de regio in haar ontwikkeling tegemoetkomt aan de levensbehoeften van de huidige generatie, zonder die van de toekomstige generaties tekort te doen. Op het vlak van mobiliteit betekent dit het verminderen van het energieverbruik en inzetten op emissieloze mobiliteit. Op die manier dragen wij bij aan de doelen uit de Klimaatwet en doelstellingen van de Europese Unie voor het verminderen van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### 3. Vitale economie en verstedelijking

Hierbij richten wij ons op het faciliteren van de voorziene woningbouw (+250.000 woningen) en op de mate waarin economische toplocaties en arbeidsplaatsen (beter) bereikbaar zijn. Zowel vanuit de bestaande als de nieuw te ontwikkelen gebieden, voor verschillende groepen in de samenleving. In het bijzonder wordt hierbij ook gekeken naar de bereikbaarheid voor het goederenvervoer en het verminderen van de economische verliezen in de logistieke sector.

#### 4. Mobiliteitssysteem voor iedereen

De NOVEX MRA wil de kansen en beperkingen die het ruimtelijke systeem biedt aan individuen en groepen eerlijk verdelen over de bevolking. Dit met als doel de MRA inclusiever te maken. Vanuit een brede blik op kansengelijkheid is er daarbij speciale aandacht voor sociaaleconomisch kwetsbaardere groepen. Voor het mobiliteitssysteem betekent dit dat we ervoor willen zorgen dat verschillende groepen in staat zijn om de voor hen relevante activiteiten te bereiken binnen redelijke reistijd, en tegen redelijke moeite en kosten.





## 5. Bereikbare regio

Naast de criteria die volgen uit brede welvaart, is voor de netwerken openbaar vervoer en weg ook specifiek gekeken waar knelpunten optreden. Hierbij volgen wij de definitie van knelpunten zoals gehanteerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) in de Integrale Mobiliteitsanalyse. Ons streven is om het aantal knelpunten in de MRA te verminderen.

Door het behoud van brede welvaart centraal te stellen, dragen we met ons mobiliteitsbeleid bij aan een MRA die zich toekomstbestendig en evenwichtig ontwikkelt tot een internationale topregio met een hoge leefkwaliteit. Een regio die kansen biedt voor iedereen en verduurzaamt om bij te dragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

## 2.2 Opdracht 2024-2026

Om toe te werken naar de programmadoelen van de brede welvaart in de MRA zijn in het MTB de volgende zeven sturingsprincipes uitgewerkt:

1. Stem verstedelijking nog beter af op de kwaliteit van de bereikbaarheid en nabijheid
2. Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei
3. Verbeter stedelijke en regionale fietsnetwerken
4. Ontwikkel regionale hubs per corridor, dichtbij en verder van de steden
5. Neem goederenvervoer integraal mee in de bereikbaarheids- en verstedelijkingsopgave
6. Realiseer een schaa sprong openbaar vervoer door stapsgewijze ontvlechting
7. Houd de ringen draaiende

De opdracht aan het programma SBaB voor de voorliggende periode is om deze zeven sturingsprincipes van papier naar praktijk te brengen. Daarbij ligt de daadwerkelijke uitvoering grotendeels bij deze organisaties zelf. Zo werken gemeenten bijvoorbeeld samen met de provincies en de Vervoerregio Amsterdam aan de verbetering van hun fietsnetwerken. En werken overheden in de MRA bijvoorbeeld samen met het bedrijfsleven en kennisinstellingen aan een agenda voor slimmere en schonere logistiek.

De focus van SBaB zal daarmee vooral komen te liggen op het monitoren en aanjagen van de realisatie van de MTB-principes. We richten ons bij het monitoren op een praktische invulling. Met als doel kansen en knelpunten in de uitvoering tijdig te signaleren, bespreekbaar te maken en passende oplossingen aan te dragen.

## 2.3 Scope

Het werkgebied van SBaB betreft het gebied van de Metropoolregio Amsterdam. Daarbij is er in het programma ook aandacht voor de (wederzijdse) relaties met MRA-projecten en voor de omliggende gebieden zoals Noord-Holland Noord en (delen van) Utrecht en Zuid-Holland.

Wanneer er sprake is van een MIRT-traject, behelst dit de onderzoeks- en de verkenningsfase. Vanaf de planuitwerking wordt het project overgedragen aan de uitvoerende partij(en), doorgaans de beheerder van de infrastructuur. Per 2024 kent SBaB de volgende MIRT-Verkenningen:

- OV-Verkenning Amsterdam-Haarlemmermeer
- OV-Verkenning Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centrum.

Deze verkenningen vallen onder de paraplu van SBaB, maar kennen een eigen projectorganisatie, Directeurenoverleg en bestuurlijk overleg.

## Toelatingscriteria

Een wijziging van de scope van het programma door bijvoorbeeld het toevoegen of loslaten van onderwerpen of opgaven is alleen mogelijk als de Programmaraad hierover instemmend heeft besloten. Het programmateam en Directeurenoverleg adviseren de Programmaraad hierover.

De belangrijkste criteria hierbij zijn:

1. Is het project of de activiteit in lijn met de ambitie van SBaB?



2. Draagt het bij aan één of meerdere programmadoelen?
3. Gaat het om een vraagstuk waar landelijke, regionale en lokale belangen samenkomen?
4. Leveren regio en Rijk beiden een evenwichtige financiële en/of beleidsmatige bijdrage?

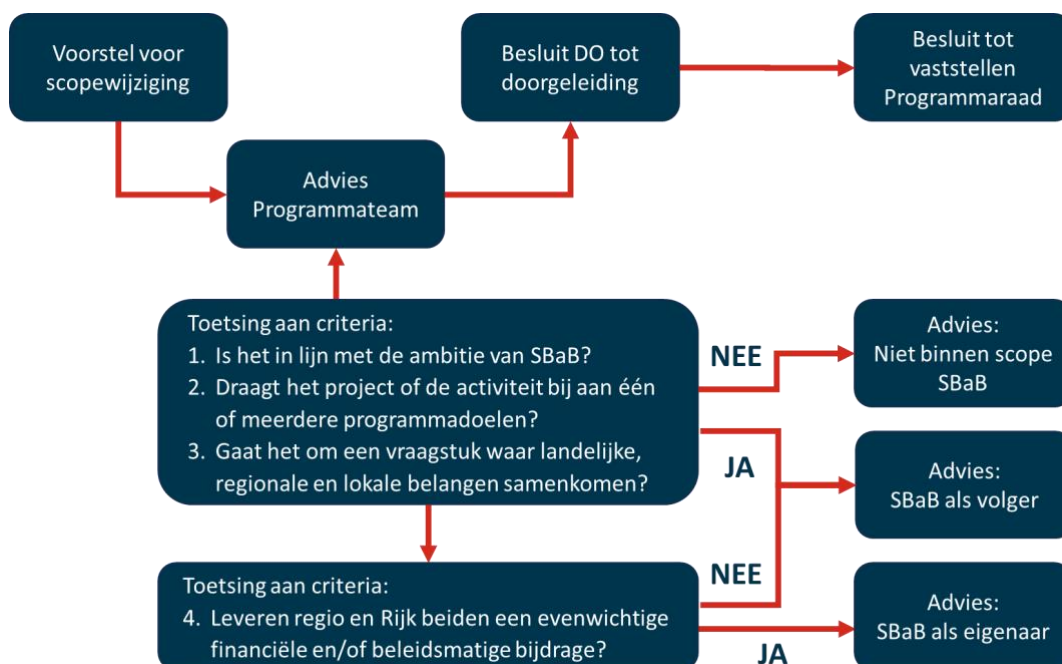
Richtsnoer en toetsingskader daarbij is dat het project of de activiteit betrekking heeft op de bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking van de Metropoolregio Amsterdam, dat zowel Rijk als Regio instemmen en dat de ambtelijke organisatie in staat is het project uit te voeren.

## 2.4 Taken en verantwoordelijkheden

We werken in SBaB samen aan de activiteiten die nodig zijn om de MTB principes te implementeren. Bij de uitvoering van activiteiten zien we dat de rol van SBaB kan verschillen. Aan de hand van de vier eerdergenoemde criteria wordt getoetst of activiteiten binnen SBaB belegd worden (als eigenaar) of dat SBaB als overlegtafel gebruikt kan worden (als volger).

- SBaB als eigenaar: Dit betreft activiteiten die aan alle vier de criteria voldoen. Het eigenaarschap en daarmee de regie op de activiteit is belegd in de SBaB-organisatie, waarbij Rijk en regio evenwichtig capaciteit en financiering inbrengen (via de programmabegroting van SBaB).
- SBaB als volger: Dit betreft activiteiten die aan de criteria 1 t/m 3 voldoen, maar waarvan er (nog) geen evenwichtige bijdrage is van Rijk en regio. Het eigenaarschap is belegd bij één of meerdere van de deelnemende partijen. SBaB levert geen capaciteit of middelen maar heeft alleen een rol als overlegtafel. Bijvoorbeeld om eventuele knelpunten te bespreken, elkaar aan te spreken, maar ook om de samenhang tussen de activiteiten te bewaken. De eerdergenoemde monitor is hiervoor een hulpmiddel.

SBaB is een adaptief programma en daarmee is de invulling van activiteiten veranderlijk. Het is dan ook mogelijk dat er activiteiten zijn die doorschuiven van SBaB als volger naar SBaB als eigenaar of andersom. Bijvoorbeeld wanneer een project in eerste instantie volledig vanuit de regio wordt getrokken en bemenst, maar er in een later stadium alsnog actieve inbreng vanuit het Rijk wordt toegezegd. Een besluit voor toetreding dan wel uittreding tot het programma wordt genomen door de Programmaraad SBaB op advies van het Directeurenoverleg. Dit advies komt tot stand door toetsing aan de toelatingscriteria.



Figuur 4. Schema besluitvorming over scopewijziging programma SBaB

## 2.5 Programmalijnen en activiteiten

Het programma heeft een adaptief karakter. De bereikbaarheidsopgaven kunnen immers veranderen als omstandigheden wijzigen. Begin 2024 wordt de scope van SBaB bepaald door de volgende vijf programmalijnen:

- Slim Verstedelijken
- Spreiden en Mijden
- Multimodale Netwerken
- Oostflank MRA
- Monitoren en aanjagen MTB

### Slim Verstedelijken

Deze programmalijn richt zich op bereikbaarheid in relatie tot verstedelijking, door de komst van extra woningen en arbeidsplaatsen. Er is een nauwe relatie met het NOVEX Ontwikkelperspectief en de NOVEX Uitvoeringsagenda (UA). De NOVEX UA levert het totale integrale beeld van de opgaven. Voor SBaB ligt de focus op de bereikbaarheid en het leveren van input aan de NOVEX UA hiervoor.

De relatie en samenhang tussen bereikbaarheid en de verstedelijking – en daarmee tussen SBaB en de NOVEX UA - werkt twee kanten op. Enerzijds zijn investeringen in bereikbaarheid nodig als gevolg van nieuwe woningbouw en extra werkgelegenheid. Aan de andere kant zijn bereikbaarheidsmaatregelen vaak randvoorwaardelijk om een gebied te kunnen ontwikkelen.

Naast het in beeld brengen welke bereikbaarheidsmaatregelen nodig zijn om de verstedelijksopgave te realiseren, valt binnen deze programmalijn ook de Pilot programmatische bekostiging voor Amsterdam Zuidoost.

### Spreiden en Mijden

De programmalijn spreiden en mijden richt zich op het stimuleren en aanjagen van slim en bewust reisgedrag. Dit doen we door het mobiliteitsgedrag van de reizigers in, van en naar de MRA structureel te verduurzamen. De ambitie is om tot 2030 48.000 automijdingen per dag te realiseren en daarnaast ook de spits te mijden, zowel op de weg als in het OV. Dit doen we door ons te richten op vijf verschillende doelgroepen: werkgevers, onderwijs, bewoners, bezoekers en reizigers op een traject.

Hiervoor zetten we in op:

- Mijden van mobiliteit: meer thuiswerken en minder de weg op, daarbij rekening houdend met de ontwikkeling van de hyperspits, zoals de huidige extra drukte op dinsdag en donderdag.
- Spreiden van mobiliteit: spreiden van de (hyper)spits door later of eerder te reizen en/of door te spreiden over dagen in de week.
- Het stimuleren van wandelen, fietsen, OV en (deel) mobiliteit, volgens het STOMP-principe.

De activiteiten richten zich op:

- Werkgeversaanpak: we stimuleren werkgevers in de MRA om een duurzamer mobiliteitsbeleid op te stellen, zodat de werknemers slimmer en duurzamer kunnen reizen.
- Onderwijsaanpak: door middel van spreiding en modal shift stimuleren we onderwijsinstellingen en studenten om de druk op de hyperspits te verminderen.
- Bewonersaanpak: we zetten in op gedragsverandering van bewoners. De focus ligt daarbij op bewoners die net verhuisd zijn of bewoners die meer dan één auto bezitten. Ook spelen we in op hinder of verandering in de omgeving.
- Bezoekersaanpak: de MRA kent veel publiekstrekkingen en evenementenlocaties. We spelen daarop in.
- Reizigersaanpak: we stimuleren reizigers om op een duurzame manier te reizen, buiten de spits te reizen of als mogelijk om thuis te werken.

### Multimodale Netwerken

De infrastructurele kant van de mobiliteitstransitie voor personen en goederen staat centraal in deze programmalijn. Het gaat hierbij om de verschillende modaliteiten, zoals weg, OV en fietsen de afstemming daartussen, via hubs.



Begin 2024 zijn in deze programmalijs de volgende activiteiten belegd:

- Onderzoek naar toekomstige regiohubs
- Netwerkvisie en coördinatie BRT-studies MRA
- Oprichten van een afstemtafel over netwerkvraagstukken wegen
- Activiteiten multimodaal netwerk goederenvervoer
- Volgend: doorfietsroutes MRA, landelijke herprioritering wegen en OV, BRT-initiatieven MRA

### Oostflank MRA

Aan de Oostflank maken Lelystad en Almere deel uit van de MRA. Flevoland bouwt naar verwachting tot 2040 zo'n 80.000 woningen. Een groot deel hiervan komt in Lelystad en Almere. In het BO MIRT van 2022 zijn een aantal samenhangende afspraken gemaakt over de verstedelijking en bereikbaarheid van de Oostflank van de MRA. Deze programmalijs coördineert de voortgang van deze afspraken door agendering van de voortgang van deze afspraken in het DO Oostflank en eventuele doorgeleiding naar de Programmaraad SBaB (via DO SBaB). Binnen deze programmalijs wordt verder het Bereikbaarheidsonderzoek Lelystad Zuid en de Monitoring A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde uitgevoerd.

### Monitoren en aanjagen MTB

Om de MTB-principes van papier naar praktijk te brengen, monitoren wij de voortgang en jagen we daar waar nodig aan. Naast activiteiten waar SBaB eigenaar van is, gaat het ook om de activiteiten waar SBaB volgend aan is. Twee keer per jaar brengt een monitor de voortgang in beeld en maakt de knelpunten inzichtelijk. Deze monitor resulteert ook in het faciliteren van een strategisch gesprek richting BO Leefomgeving en BO MIRT.



*Figuur 5. Personen lopen door OV poortjes*

# 3. ORGANISATIE EN BESTUUR

## 3.1 Programma-organisatie

SBaB werkt op programmatische basis. Dat betekent dat de deelnemende partijen zodanig samenwerken dat de doelen van het programma behaald worden en aansluiten bij de eisen en wensen van de betrokken organisaties.

De producten komen tot stand in het programmateam. Dat programmateam legt verantwoording af aan het Directeurenoverleg en de Programmaraad. Het programma heeft als uitgangspunt dat de leden van het programmateam geworven worden onder de deelnemende partijen. Dat gaat in beginsel met gesloten beurs. Ofwel, programmamedewerkers worden om niet uitgeleend aan het programma. Daar zijn uitzonderingen op, die verder in dit hoofdstuk worden beschreven.

### Programmamanagement

Het programma(team) wordt aangestuurd door twee fulltime programmamanagers. Eén programmamanager is afkomstig van het Rijk en de andere programmamanager van één van de regiopartners in de MRA. De huidige programmamanager Rijk is afkomstig van het ministerie van IenW en de huidige regionale programmamanager is werkzaam bij de Vervoerregio Amsterdam. Er is geen scherp afgebakende taakverdeling tussen de duo-programmamangers. De programmamanagers fungeren als sparringpartners voor elkaar en kunnen de diverse belangen en ontwikkelingen bij Rijk en regio aftasten en mee laten wegen in de besluitvorming. Zij leveren elkaar ook tegenspraak. De programmamanagers leggen verantwoording af aan het opdrachtgeversteam (zie verder).

### Projectsturing programmalijnen en werkstromen

Voor de vijf programmalijnen zijn – net als voor het programmamanagement – steeds twee projectleiders aangesteld: één vanuit het Rijks en één vanuit de regio. Uitgangspunt is dat programmalijnen worden bemenst met duo-trekkers om de balans te behouden en signalen en ontwikkelingen binnen zowel Rijk en regio op te halen en bij elkaar te kunnen brengen.

Binnen programmalijnen zijn in veel gevallen ‘werkstromen’ te onderscheiden. Hiervoor is geen duo-trekkerschap vereist, de rol wordt desgewenst ook ingevuld door (één van de) duo-trekkers.

In het geval dat een duo-trekkerschap van een programmalijn nog niet volledig is ingevuld, wordt er geen plan van aanpak voor die betreffende programmalijn vastgesteld. Wel kunnen de activiteiten binnen de werkstromen worden opgepakt wanneer daarvoor een projectleider en een (Rijk-regio) projectteam beschikbaar is.

### Programma-ondersteuning

Voor de programma-ondersteuning is een fulltime programmasecretaris beschikbaar.

De programmasecretaris verzorgt in de eerste plaats de secretariële ondersteuning, waaronder het zorgdragen voor het inplannen van afspraken, de verslaglegging van overleggen en het organiseren van locaties voor vergaderingen en bijeenkomsten.

Daarnaast draagt de programmasecretaris zorg voor de financiële en contractuele ondersteuning. Hieronder vallen het innen van de bijdragen van de betalende partners, het periodiek inzichtelijk maken van de programmatische uitgaven en het overzicht houden over en waar nodig ondersteunen van contractuele verplichtingen. Dit in afstemming met de contactpersonen financiën en inkoop bij de betalende partners.

Als derde verantwoordelijkheid draagt de programmasecretaris zorg voor de programmabeheersing. Hieronder vallen het opstellen van de overall programmaplanning, het bewaken van de voortgang van acties ten opzichte van deadlines, het bewaken van de integrale kwaliteit van stukken en besluitvorming en het delen en archiveren van relevante programma-informatie.



## Omgevingsmanagement en communicatie

Voor het programma is er een *overall*-omgevingsmanager. De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het omgevingsmanagement van het programma en stuurt het communicatiebureau aan. De communicatie voor het programma is uitbesteed aan een (extern) communicatiebureau.

## Programmteam (plus) & procesteam

Het programmteam SBaB is een tweewekelijks overleg dat voorgezeten wordt door de programmamanagers. Deelnemers aan het overleg zijn naast de programmamanagers, de omgevingsmanager, de programma-ondersteuner en de duo-trekkers van de programmalijnen. Het programmteam bereidt onder andere de agenda en inhoudelijke stukken voor het Directeurenoverleg en de Programmaraad SBaB voor.

In het programmteam plus wordt het programmteam aangevuld met (duo)projectleiders van de activiteiten waar SBaB eigenaar van is. Dit overleg komt ongeveer eens in de zes weken bijeen en heeft als doel om de samenhang tussen de verschillende activiteiten in SBaB te versterken.

Het procesteam SBaB komt wekelijks bij elkaar en verzorgt onder meer de agenda van het programmteam. Deelnemers zijn de programmamanagers, de omgevingsmanager en de projectondersteuner.

## 3.2 Werkwijze programmteam

### Samenwerken (op locatie)

Vanwege de zeer gevarieerde herkomst van de leden van het programmteam is het van belang dat zij elkaar goed weten te vinden, zowel letterlijk als figuurlijk. Daarom is samenwerken op één locatie in elkaars nabijheid zeer gewenst. Voor het samenwerken op dezelfde locatie kunnen wij gebruik maken van het gebouw van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord te Haarlem en het gebouw van de Vervoerregio Amsterdam in Amsterdam Noord.

### Neutrale aanpak & cultuur

Van teamleden wordt verwacht dat zij ernaar streven zich te conformeren aan de programmatische doelen. Dat kan botsen met de doelen uit hun moederorganisatie. Uiteraard kan van teamleden niet verwacht worden om belangen van hun moederorganisatie te negeren. Maar er wordt wel een neutrale aanpak of houding verwacht. Essentie van die neutrale houding is dat men zich bewust is van de verschillen tussen programmatische doelen en de diverse belangen in organisaties die partner zijn van het programma. Wat daarbij helpt is open en transparant gedrag binnen het programmteam over de mogelijke dilemma's die hiermee gepaard kunnen gaan.

### Bemensing programma-organisatie

Het programmteam is samengesteld uit personen die afkomstig zijn uit de deelnemende partijen. Deze worden 'om niet' ingebracht in het programmteam. Ofwel, de bekostiging en inzet is voor rekening van de betreffende moederorganisatie. In het geval functies niet betrokken kunnen worden uit deze organisaties, kan besloten worden tot het tijdelijk extern inhuren. Al dan niet via de programmabegroting. Wanneer vervanging aan de orde is, gebeurt dit bij voorkeur door dezelfde moederorganisatie. Wij verwachten van alle programmpartners een actieve bijdrage aan de programmalijnen en werkstromen.

## 3.3 Besturing programma

Het programma SBaB acteert primair op drie niveaus:

1. Het programmteam: Levert beslisinformatie ten behoeve van de ambtelijke en bestuurlijke besluitvorming;
2. a) Het Directeurenoverleg: Brengt de ambtelijke besluitvorming tot stand en adviseert de Programmaraad;  
b) het ambtelijk opdrachtgeversoverleg: draagt zorg voor de operationele besluitvorming over de programma-organisatie;



3. De Programmaraad: Neemt bestuurlijke besluiten en geeft richting aan het programma. In de Programmaraad wordt bovendien het jaarlijkse BO Leefomgeving en BO MIRT wat betreft besluitvorming in de Metropoolregio Amsterdam voorbereid.

### Directeurenoverleg (DO)

Het Directeurenoverleg SBaB is primair verantwoordelijk voor de integrale besluitvorming over het van papier naar praktijk brengen van de MTB principes. Ook functioneert het DO als voorportaal voor de Programmaraad. Dit betekent dat alle zaken die voor besluitvorming in de Programmaraad worden geagendeerd, in ieder geval worden voorbereid en besproken in het DO.

Huidige leden van het Directeurenoverleg:

- Ministerie IenW
- Ministerie BZK
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Almere
- Rijkswaterstaat West Nederland Noord
- ProRail
- Nederlandse Spoorwegen

Het DO SBaB wordt ongeveer 5x per jaar georganiseerd, waarvan 1x ook gezamenlijk met de leden van het DO NOVEX MRA ter voorbereiding op het BO MIRT. Ter voorbereiding op het BO Leefomgeving worden de DO SBaB leden uitgenodigd voor een gezamenlijk deel met het DO NOVEX MRA. Wanneer de actualiteit daarom vraagt kan het DO SBaB besluiten een of meerdere MRA-deelregio's en/of gemeenten uit te nodigen.

### Overleg directeuren SBaB en MRA-deelregio's

Om bredere betrokkenheid bij de deelregio's en andere stakeholders te bewerkstelligen wordt ongeveer 2x per jaar een overleg georganiseerd met (uitvoerende) Rijksoverheidsorganisaties, vertegenwoordigers van alle zeven deelregio's van de MRA en de belangrijkste vervoerders. Bij voorkeur worden deze overleggen gekoppeld aan actualiteiten en in combinatie met bijvoorbeeld een werkbezoek.

### Programmaraad

Het bestuurlijk opdrachtgeverschap is belegd bij de Programmaraad SBaB. De Programmaraad heeft als opgave om de benodigde sturing te geven aan het programma. De deelnemers zijn bestuurders in de MRA, aangevuld met ambtelijke vertegenwoordiging van bewindvoerder(s) van het ministerie van IenW en Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK).

Huidige leden van de Programmaraad:

- Ministerie IenW (ambtelijke vertegenwoordiging bewindspersonen)
- Ministerie BZK (ambtelijke vertegenwoordiging bewindspersonen)
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Almere

Naast de leden van de Programmaraad is er in de vergadering een vertegenwoordiging van het programmamanagement aanwezig ter ondersteuning (projectmanagers, projectondersteuning en zo nodig projecttrekkers). De bestuurder (wethouder) van de gemeente Amsterdam is momenteel de voorzitter van de Programmaraad.

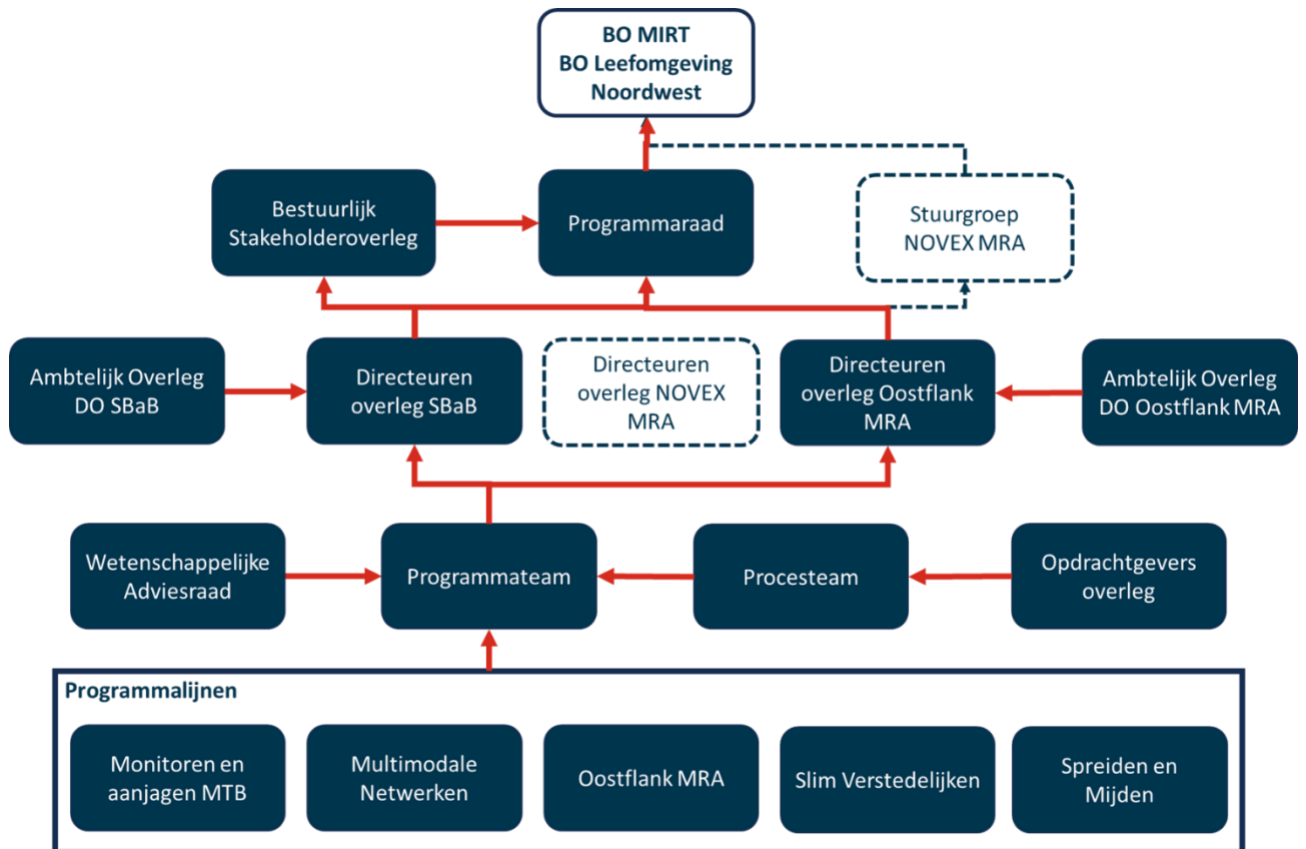


## Ambtelijk Opdrachtgeverschap

Het ambtelijk opdrachtgeverschap wat betreft de op te stellen beslisinformatie is belegd bij het Directeurenoverleg SBaB. Het ambtelijk opdrachtgeverschap wat betreft het dagelijks functioneren van de programma-organisatie is belegd bij het opdrachtgeversoverleg.

## Opdrachtgeversoverleg

De operationele aansturing van de programma-organisatie is belegd bij het opdrachtgeversoverleg. Hierin nemen de DO-leden van het ministerie IenW en de Vervoerregio Amsterdam plaats. Het opdrachtgeverschap is hiermee evenals het programmamanagement met duaal ingericht, vanuit Rijk en regio. Opdrachtgevers en opdrachtnemers (programmamanagers) spreken elkaar elke twee weken in het opdrachtgeversoverleg.



Figuur 6. Governance programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid  
Overleggen DO, Stuurgroep NOVEX MRA, BO MIRT en BO Leefomgeving Noordwest vallen niet onder de governance van SBaB

## 3.4 Overige overleggen

### Bestuurlijk Stakeholderoverleg

We houden ca. twee keer per jaar een Bestuurlijk Stakeholdersoverleg. Dit doen we met de eindverantwoordelijke bestuurders/CEO's van private- en maatschappelijke partijen binnen de MRA. Enkel daarvan opereren ook landelijk. De voorzitter van de Programmaraad SBaB is ook voorzitter van dit stakeholdersoverleg. En de leden van de Programmaraad zijn ook deelnemer aan dit overleg. Zij gebruiken de uitkomsten van het overleg als input voor de toekomstige besluitvorming.

Het overleg heeft als doel om de deelnemers te informeren vanuit het programma. Maar tegelijkertijd fungeert het overleg ook als een belangrijk moment om standpunten te ventileren en onderwerpen te agenderen. Daarmee wordt een verrijking gerealiseerd binnen de SBaB-thema's, en wordt ook de rol van private- en maatschappelijke partijen in de uitvoering van het Multimodaal Toekomstbeeld verder verkend.



Deelnemende partijen aan dit overleg zijn onder andere:

- VNO-NCW MRA
- ANWB
- Havenbedrijf Amsterdam
- GVB
- Rover
- Transdev
- VU Amsterdam
- Fietsersbond

Naast dit formele stakeholdersoverleg worden private- en maatschappelijke partijen ook ad hoc uitgenodigd om in gesprek te gaan over de verschillende thema's binnen SBaB. Deze gesprekken of bijeenkomsten zijn gericht op kennisuitwisseling en het ophalen van externe expertise rond SBaB-thema's.

De deelnemende partijen aan dergelijke overleggen kunnen variëren, afhankelijk van het SBaB-thema en type overleg. Frequentie van de overleggen en het belang van de partijen monitoren we daarom periodiek.

### Directeurenoverleg Oostflank MRA

Het DO Oostflank MRA komt voort uit de behoefte om integraal te sturen tussen Rijk en Regio op het gebied van economische ontwikkeling, woningbouw, ecologie en mobiliteit in de oostflank van de MRA. De mobiliteitsopgave in de Oostflank is nauw verbonden met de gebiedsontwikkeling en de benodigde economische structuurversterking. De oplossingen om het gebied bereikbaar te houden liggen vooral in het beperken van de woon-werk reizen richting Amsterdam (o.a. door economische structuurversterking in Flevoland en relaties te leggen met werkgelegenheid in andere gebieden) en in het realiseren van de principes van het MTB.

De BO MIRT afspraken van 2022 zijn de belangrijkste bespreekpunten voor het DO Oostflank:

- Ruimtelijk economische aanpak Almere als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA in het DO Oostflank
- Ruimtelijke strategische verkenning Almere Pampus
- Regionale verkenning HOV Pampus
- Ruimtelijke planvorming Pampus
- Knelpunten wegen, o.a. aanpak van de A27
- Onderzoek naar 5.000 extra woningen Oosterwold
- Onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande
- Voortgang van de realisatie van het TVIP (mobiliteitspakket MRA Oost)

Agendapunten vanuit het DO Oostflank kunnen doorgeleid worden via het DO SBaB naar de Programmaraad daar waar het over bereikbaarheid/mobiliteit gaat. Overige zaken kunnen doorgeleid worden via het DO NOVEX MRA naar de Stuurgroep NOVEX MRA.

Huidige leden van het Directeurenoverleg Oostflank MRA:

- Ministerie IenW
- Ministerie BZK
- Ministerie EZK
- Ministerie LNV
- Rijkswaterstaat Midden-Nederland
- Rijksvastgoedbedrijf
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Vervoerregio Amsterdam
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Almere/Almere 2.0
- Gemeente Zeewolde
- Gemeente Lelystad
- Regio Gooi en Vechtstreek



## Ambtelijk Overleg Oostflank MRA en SBaB

De Ambtelijke Overleggen (AO) Oostflank MRA en SBaB fungeren als voorbereiding op de respectievelijke Directeuren Overleggen. Het overleg wordt kort voorafgaand aan het DO georganiseerd, nadat de agenda en stukken daarvoor verstuurd zijn. Het doel van het overleg is om de samenwerkingspartijen de mogelijkheid te geven toelichting te vragen op de stukken en onderling standpunten uit te wisselen, ten behoeve van de annotaties voor hun DO lid. Daarnaast worden de cruciale besluiten en mijlpalen van het programma en de programmaliijnen ook geagendeerd. Het overleg wordt afwisselend voorgezeten door de MIRT coördinator van Rijk (IenW) en regio (Vervoerregio Amsterdam).

## Wetenschappelijke Adviesraad

Ad hoc maakt het programmteam SBaB gebruik van de adviezen en inzichten van een Wetenschappelijke Adviesraad. Deze adviesraad bestaat uit wetenschappers die input zoals adviezen, reflectie, feedback of bijdragen kunnen leveren voor:

- De verrijking van de SBaB-producten;
- Het voeren van een strategisch gesprek, ter voorbereiding op een DO of Programmaraad;
- Een inhoudelijke bijdrage aan SBaB gerelateerde (netwerk)bijeenkomsten en werksessies.

De samenstelling van de Wetenschappelijke Adviesraad kan wisselen naargelang de behoefte of opgaven vanuit de programmaliijnen. De wetenschappers hebben, elk vanuit hun eigen expertise, raakvlak met de sturingsprincipes uit het MTB.



Figuur 7. Persoon loopt naar bus

## 3.5 Relevante externe overleggen

Er is een aantal externe overleggen dat raakvlakken heeft met SBaB. Hieronder volgen de belangrijkste.

### *BO en DO MIRT en BO Leefomgeving*

In het BO Mirt -dat per landsdeel wordt georganiseerd- is een vertegenwoordiging uit de Programmaraad SBaB aanwezig (Rijk en Regio). In het overleg voor landsdeel Noordwest beslaan SBaB-onderwerpen doorgaans een groot deel van de inhoud. Echter worden daar ook onderwerpen besproken die geen of zijdelings betrekking hebben op de MRA, maar temeer op de rest van het landsdeel. De inhoudelijke voorbereiding van het BO MIRT wordt voor de SBaB onderdelen voorbereid door het programma SBaB in nauwe samenwerking met de MIRT-coördinatoren van Rijk en regio. Het BO MIRT wordt ambtelijk, op directorenniveau voorbereid door het DO MIRT.

Een ander jaarlijks bestuurlijk overleg van Rijk en regio dat per landsdeel wordt georganiseerd en relevant is voor SBaB is het BO Leefomgeving. In dit overleg is primair de verstedelijking aan de orde en in het bijzonder de woningbouwopgave.

Voorafgaand aan het BO MIRT en BO Leefomgeving worden gezamenlijke overleggen tussen de Programmaraad SBaB en Stuurgroep NOVEX MRA georganiseerd om tot een goede afstemming te komen. Dit wordt voorbereid door een gezamenlijk directeurenoverleg. Voor SBaB geldt in principe dat het BO MIRT het bestuurlijk overleg is waar de besluitvorming wordt voorgelegd.

### **DO en BO Platforms Mobiliteit en Ruimte MRA**

Het platform Mobiliteit is een bestuurlijk overleg van de regionale MRA-partijen waarin zaken besproken en besloten worden die betrekking hebben op mobiliteit in de MRA in brede zin. Een aantal onderwerpen staat bij zowel Platform Mobiliteit als bij SBaB op de agenda. SBaB onderscheidt zich van het Platform doordat zowel Rijk als Regio op hoog niveau vertegenwoordigd zijn.

### **DO en Stuurgroep NOVEX MRA**

Net als voor SBaB bestaat er ook voor de NOVEX MRA een bestuurlijk opdrachtgeversoverleg. Deze bestaat uit bestuurders in de MRA, aangevuld met ambtelijke vertegenwoordiging van bewindvoerder(s) van het ministerie BZK en Economische Zaken en Klimaat (EZK). Dit overleg is de Stuurgroep NOVEX MRA (voorheen Stuurgroep Verstedelijksstrategie). Het overleg wordt voorafgegaan door het Directeurenoverleg NOVEX MRA.

Indien relevant, doorgaans voorafgaand aan het BO MIRT en BO Leefomgeving, worden er gezamenlijke overleggen van de Programmaraad SBaB en Stuurgroep NOVEX MRA georganiseerd, alsook een gezamenlijk Directeurenoverleg.

## **3.6 Informatievoorziening en besluitvorming**

Van de Programmaraad en het Directeurenoverleg worden verslagen bijgehouden. Deze verslagen worden vastgesteld in de opvolgende vergadering. De belangrijkste besluiten die in het programma worden genomen zijn op die manier vastgelegd. Van het programmateam wordt geen verslag gemaakt, maar alleen actiepunten bijgehouden. De besluiten die in het BO MIRT worden genomen over Samen Bouwen aan Bereikbaarheid zijn onder deze titel terug te vinden op [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl).

De openbare informatie is vindbaar op de website van Samen bouwen aan bereikbaarheid ([www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl](http://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl)). Deze site wordt onderhouden door het programma en op regelmatige basis geactualiseerd. Producten van het programma en haar programmalijnen die bestuurlijk – door de Programmaraad – zijn vastgesteld worden op de website gedeeld en zijn zodoende beschikbaar voor iedereen.

SBaB heeft daarnaast een interne samenwerkingsruimte, waar informatie voor samenwerkende partijen op een beveiligde locatie beschikbaar is. Hier worden de documenten en notulen opgeslagen van de (belangrijkste) overleggen in het programma, in ieder geval de stukken en verslagen van het Directeurenoverleg en de Programmaraad. Deze plek is primair bedoeld om te raadplegen. De samenwerkingsruimte wordt actueel gehouden door de programmasecretaris.

Aandachtspunt bij de informatievoorziening en de besluitvorming is dat de MRA uit 30 gemeenten bestaat. Slechts een beperkt deel van deze gemeenten is direct aangehaakt bij het programma, door deel te nemen aan één of meerdere van de in dit hoofdstuk beschreven overleggen. Alle andere gemeenten worden vertegenwoordigd via de Vervoerregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland of de Provincie Flevoland. Deze partijen zorgen er ook primair voor dat de gemeenten goed worden betrokken bij het besluitvormingsproces en tijdig worden geïnformeerd. Het programmateam en specifiek de omgevingsmanager ondersteunen hierbij waar nodig.



# 4. OMGEVINGSMANAGEMENT EN COMMUNICATIE

## 4.1 In verbinding met onze deelnemende partijen

Het Rijk-regio programma SBaB kent een complexe bestuurlijke omgeving van twee provincies, een aantal gemeenten, twee ministeries en de Vervoerregio Amsterdam. Deze stakeholders staan om hun beurt weer in contact met de 30 gemeenten binnen de MRA en andere ministeries. Daarnaast zijn er private- en maatschappelijke partijen betrokken, denk aan commerciële organisaties, onderwijsinstellingen, belangenorganisaties en (regionale) vervoerders. Dat vraagt om een continue investering in de verbinding met al deze organisaties.

Het omgevingsmanagement en de communicatie kan programma-breed worden ingevuld (denk bijvoorbeeld aan een nieuwsbrief) of op programmalijnniveau (denk bijvoorbeeld aan een bijeenkomst met belanghebbenden over een specifiek thema). Op programma-breed niveau heeft de omgevingsmanager als taak om projectoverstijgend het omgevingsmanagement te verzorgen en de communicatie (mede) aan te sturen. Daarnaast kan er ook in de programmalijnen behoefte zijn tot omgevingsmanagement en/of communicatie.

Samen met een senior communicatieadviseur en redacteur van het communicatiebureau houdt de omgevingsmanager regie op de communicatieactiviteiten.

## 4.2 Communicatie-inzet

We zetten communicatie in om de urgentie en sturingsprincipes van het MTB blijvend bij Rijk en regio onder de aandacht te brengen. Dit doen we door te:

- **Informereren:** SBaB zorgt ervoor dat SBaB-partijen geïnformeerd worden over de tussenstappen, mijlpalen en besluiten van het programma én dat SBaB-partijen elkaar informeren. Zo is de doelgroep goed op de hoogte van wat er speelt.
- **Inspireren:** SBaB zorgt ervoor dat successen gedeeld worden, vanuit het programma én vanuit de SBaB-partijen. Dit zorgt voor inspiratie en positieve energie.
- **Netwerk versterken:** SBaB maakt het netwerk sterker en biedt een platform. Dit bevordert korte lijntjes en zorgt voor kruisbestuiving.

Dit doen we onder andere middels nieuwsberichten, via de SBaB website, posts op onze LinkedIn-pagina en een nieuwsbrief. Aanvullend wordt gewerkt met infographics of video's, en worden bijeenkomsten georganiseerd.

Denk hierbij aan:

- Afstemming van nieuwsberichten over bepaalde (politiekgevoelige) dossiers (o.a. BO MIRT besluiten) tussen SBaB-partners.
- Ervoor te zorgen dat de SBaB-partijen op de hoogte zijn van de in te zetten communicatiestrategie, wat dit moet opleveren en hoe ze hieraan kunnen/moeten bijdragen.
- Zorgen voor het up-to-date houden van de website en het beheer van de SBaB-huisstijl.

Ook levert de communicatieadviseur een bijdrage door het in kaart brengen van de communicatieactiviteiten door het inrichten van een communicatiekalender. Daarbij geeft de adviseur communicatie-adviezen aan de SBaB-teamleden. Denk bijvoorbeeld aan het monitoren van de 'tone of voice' van de SBaB-content en adviezen rondom de te fabriceren (ondersteunende) middelen.



### 4.3 Doelstelling

*De communicatie van SBaB draagt bij aan het activeren van SBaB-partijen om de programmadoelen te behalen.  
We willen zichtbaar maken wat SBaB doet, door te informeren, te inspireren en het netwerk te versterken.*

Het continue investeren in de verbinding met onze partners is complex. Denk hierbij aan het blijvend in verbinding te staan met specifieke communicatie- en beleidsadviseurs die binnen het SBaB-netwerk opereren, bijvoorbeeld met Breikers en IJmond Bereikbaar. Maar ook meer ad hoc met (communicatie)adviseurs die werkzaam zijn bij de MRA-organisaties.

Een goede organisatie van de communicatie moet ervoor zorgen dat:

- Urgentie en sturingsprincipes MTB bij Rijk en regio blijvend onder de aandacht worden gebracht. De communicatie-inzet heeft hier een aanjaagfunctie;
- De communicatiewerkzaamheden bijdragen aan het periodiek informeren van de SBaB-partijen over de tussenstappen, mijlpalen successen en besluiten van het programma;
- Stakeholders elkaar inspireren en activeren met goede voorbeelden en successen;
- Het netwerk verder wordt versterkt;
- De belangrijkste SBaB-partners op de hoogte zijn van de in te zetten communicatiestrategie en wat dit moet opleveren/hoe ze hieraan kunnen bijdragen;
- Communicatie ondersteuning kan bieden bij het inzichtelijk en bespreekbaar maken van de knelpunten, activiteiten en doelen die tijdens de implementatie van de MTB-sturingsprincipes ontstaan;
- Communicatie ondersteuning kan bieden aan het blijvend in het vizier houden van de vijf programmadoelen bij onze partners.



Figuur 8. Persoon checkt in met OV businesskaart

# 5. PROGRAMMABEHEERSING EN KWALITEITSBORGING

## 5.1 Programmafinanciering en financieel afsprakenkader

De instandhouding van het programma SBaB wordt gefinancierd door de betrokken deelnemers. De kosten die voor het programma maakt, worden bekostigd uit de begroting van het programma. Dat gaat onder meer om het uitbesteden van onderzoek, het voorbereiden en uitvoeren van de communicatie, maar ook de indirecte kosten die nodig zijn om de overleggen tot stand te brengen en het programma te laten functioneren.

Deze programmakosten worden jaarlijks door het programmamanagement voorgelegd aan het Directeurenoverleg voor akkoord. Deze begroting (voor het opvolgende jaar) is vertrekpunt voor het programmateam om uitgaven te kunnen doen en verantwoording af te leggen aan het Directeurenoverleg. Afwijkingen worden gemeld aan de opdrachtgevers van het programma en zo nodig gemeld aan het Directeurenoverleg. Jaarlijks vindt er een verantwoording plaats aan de financiers van het programma die, desgewenst, door te zetten is door de moederorganisaties richting raden en staten. Hier wordt vermeld wat de bijdragen zijn van de partners, welke uitgaven zijn gedaan, de over en/of onderschrijdingen en de nodige verrekeningen met en tussen de partners.

Financiële taken van het programmamanagement:

- Contactpersoon namens het samenwerkingsverband;
- Opstellen van de (programma)begroting van het samenwerkingsverband;
- Opleveren van een integraal overzicht voor begroting en realisatie;
- Inzichtelijk maken wie de opdrachtgevende partij is en wie voor welke onderwerpen verplichtingen mogen aangaan.

De financieel adviseur die per 2021 aan het programma is verbonden heeft als kerntaak om het overzicht te hebben en houden. Bij mogelijke overschrijdingen zijn de penvoerders het Ministerie van IenW en Vervoerregio Amsterdam in gelijke mate verantwoordelijk.

### Taken penvoerders vanuit Rijk en Regio

Het programma wordt voor 50% gefinancierd door het Rijk en voor 50% door de Regio. De Vervoerregio Amsterdam treedt namens de partners van de regio op als penvoerder van het Regiodeel. Het ministerie van IenW treedt namens de partners van het Rijk op als penvoerder voor het Rijksdeel. De Vervoerregio Amsterdam, en het Ministerie van IenW zijn de twee organisaties van waaruit de financiële administratie wordt gevoerd. Dat ligt bij twee organisaties en niet bij één, omdat verrekeningen tussen Rijk en Regio ingewikkeld zijn. Dit, mede omdat IenW uitgaat van de kas-verplichtingstelsel en de Vervoerregio Amsterdam uitgaat van het baten-en lastenstelsel. Het Ministerie van IenW budgetteert de Rijksmiddelen en zorgt voor het innen van bijdragen van andere Rijkspartijen. De Vervoerregio Amsterdam budgetteert de regionale middelen en zorgt voor het innen van regionale middelen (bij gemeenten, provincies etc.). Deze budgetten zijn opgenomen in één gezamenlijke programmabegroting.

De taken en verantwoordelijkheden van de penvoerders zijn het:

- Voeren van de financiële administratie van het samenwerkingsverband;
- Factureren en innen van de financiële bijdragen bij de partners in het samenwerkingsverband;
- Aangaan van contracten en verplichtingen (het doen van uitgaven) namens het samenwerkingsverband;
- Bewaken van het budget;
- Indien één van de andere partners van de regio of het Rijk fungeert als opdrachtgever van een dossier en aanspraak wil doen op het budget, dient de partij vooraf bij de betreffende penvoerder na te gaan of er voldoende budget is. Vooraf is bekend wie de opdrachtgevende partij is;
- Bij het uitzetten van opdrachten hanteren de betreffende partijen hun eigen aanbestedingsbeleid en inkoopvoorwaarden. Zij zijn daar in beginsel ook zelf verantwoordelijk voor.



## 5.2 Dekkingsbronnen en toedeling financiers

Onderstaande vijf kernpartijen van de MRA<sup>1</sup> en het ministerie van IenW zijn de betalende partijen voor de instandhouding (proceskosten) van het programma:

- Ministerie van IenW
- Vervoerregio Amsterdam
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Gemeente Amsterdam
- Gemeente Almere

De programmakosten worden voor 50% bekostigd door het Rijk en voor 50% door de regio. Voor de betalende deelnemers aan het programma is een verdeelsleutel opgesteld en vastgesteld. In onderstaande tabel is deze verdeelsleutel weergegeven. De verdeelsleutel heeft betrekking op de programmatische kosten. Voor onderdelen in het programma die specifiek van aard zijn, kan hierop een uitzondering gemaakt worden. De besteding van de middelen is in die gevallen toe te rekenen aan (belangen van) bepaalde partners. In dat geval worden ook alleen deze partners gevraagd om een bijdrage te leveren aan het betreffende onderdeel of onderdelen.

### Overzicht van verdeelsleutel programmakosten SBaB

Organisatie	Percentage van de kosten
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat	50,0%
Vervoerregio Amsterdam	20,8%
Provincie Noord-Holland	12,5%
Gemeente Amsterdam	11,7%
Provincie Flevoland	2,5%
Gemeente Almere	2,5%
Totaal	100%

In het DO SBaB kunnen Rijks- en regiopartijen ten alle tijden nieuwe afspraken maken over de eigen verdeling van de programmakosten (binnen de afgesproken verdeling 50% Rijk – 50 % regio). Over realisatiekosten worden separate afspraken gemaakt, bijvoorbeeld in de bestuurlijke overleggen Leefomgeving en MIRT.

## 5.3 Planningsexpertise & risicomanagement en risico's

### Planningsmanagement

Voor de ambtelijke en bestuurlijke planning korte termijn (jaarschijf) wordt een zogenaamd 'spoorboekje' opgesteld. Dat is de verantwoordelijkheid van de programmaondersteuner.

### Risicomanagement

Risicomanagement vindt primair plaats in de verschillende programmalijnen. Jaarlijks wordt er een risicosessie gehouden waarin de programmatische risico's in kaart worden gebracht en beheersingsmaatregelen opgesteld. Voor risicomanagement is binnen het programma geen functionaris aangesteld. Verwacht wordt dat het programmamanagement en projectleiders zelf verantwoording nemen voor risicomanagement (risicoanalyse en risicobeheersing).

---

<sup>1</sup> Andere gemeenten dragen indirect ook bij, bijvoorbeeld via de bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam.



Op voorhand zien we als top risico's het uitblijven van financiële middelen om de infrastructuurprojecten te kunnen realiseren en de voortgang van raakvlakprojecten die randvoorwaardelijk zijn voor de opgaven binnen het programma. Daarnaast is een risico het uitblijven van gevraagde inzet van personele capaciteit bij de partners.

#### 5.4 Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging

*Uitwisseling van kennis en best practices met andere programma's en opgaven*

Leren en ontwikkelen gebeurt binnen SBaB door ervaringen en kennis uit te wisselen tussen de verschillende programmalijnen. Het belangrijkste platform daarvoor is het programmateam (plus) overleg. Daarnaast vindt ook kennisuitwisseling plaats met andere programmatische aanpakken. De Programmamanager Rijkszijde neemt deel aan het overleg met de andere gebiedsgewijze aanpakken waar het ministerie van IenW het programmamanagement verzorgt en deelt de daar opgedane kennis met het programmateam en andere belanghebbenden. Hieraan nemen de programma's MOVE (MRDH), Uned, Smartwayz, MIRT-programma A2 Deil-Vught en Topcorridors deel.

#### Borging van de kwaliteit van de producten en processen

Producten worden binnen het programmateam opgesteld in de te onderscheiden programmalijnen. Hierbij wordt gewerkt volgens de spelregels van het MIRT. Binnen het programma wordt per programmalijn een plan van aanpak opgesteld. Dat plan van aanpak heeft (doorgaans) betrekking op een jaarschijf. Plannen van aanpak worden in beginsel vastgesteld door het Directeurenoverleg van SBaB. Risicomanagement maakt hier onderdeel van uit. Bij faseovergangen wordt het plan van aanpak aangepast op de nieuwe situatie of wordt er een nieuw plan van aanpak opgesteld. Ook deze worden vastgesteld door het DO SBaB.

Het programmateam heeft als taak om de kwaliteit van de stukken die worden opgeleverd te waarborgen. Daarbij wordt getoetst op de samenhang met de overige programmalijnen en overige raakvlakken. Stukken worden vrijgegeven door de programmamanagers ter agendering in het Directeurenoverleg of Programmaraad. Zo nodig consulteren zij de ambtelijk opdrachtgevers.



Figuur 9. Vrouw parkeert fiets in stalling



**SAMEN BOUWEN AAN  
BEREIKBAARHEID**



HET GEBIEDSGERICHTE  
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA  
METROPOOLREGIO AMSTERDAM