

**SAMEN BOUWEN AAN  
BEREIKBAARHEID**



**HET GEBIEDSGERICHTE  
BEREIKBAARHEIDSPROGRAMMA  
METROPOOLREGIO AMSTERDAM**

Meerjarenprogramma Mobiliteitsgedrag 2024-2030

Versie 2



## Inhoud

Management samenvatting .....	3
1. Inleiding .....	7
2. Visie & Missie .....	8
2.1 Visie .....	8
2.2 Missie.....	8
2.3. Randvoorwaarden .....	8
3. Ambities.....	9
3.1 Brede welvaart: verbeteren van leefbaarheid, bereikbaarheid en klimaat (CO2).....	9
3.2 Verminderen van de groei van het autoverkeer .....	9
3.3 Spreiden en mijden .....	9
4. Strategie .....	11
5. Aanpak.....	16
5.1. Werkgeversaankpak .....	16
5.2. Onderwijsaanpak.....	17
5.3. Bewonersaanpak .....	18
5.4. Bezoekersaanpak.....	18
5.5. Reizigersaanpak.....	19
6. Projecten .....	20
6.1. SBaB is eigenaar.....	21
6.2. SBaB is partner .....	23
6.3. SBaB is volger .....	25
6.4. Verkenningen .....	26
6.5 Doorkijk naar projecten vanaf 2025.....	27
6.6 (Meerjarig) budgetraming .....	28
7 Organisatie en communicatie .....	29
7.1 Organisatie .....	29
7.2 Communicatie en omgevingsmanagement.....	32
8 Monitoring & evaluatie .....	34
Bijlage 1: Projectenformats .....	36
Bijlage 2: Globale kostenramingen.....	42

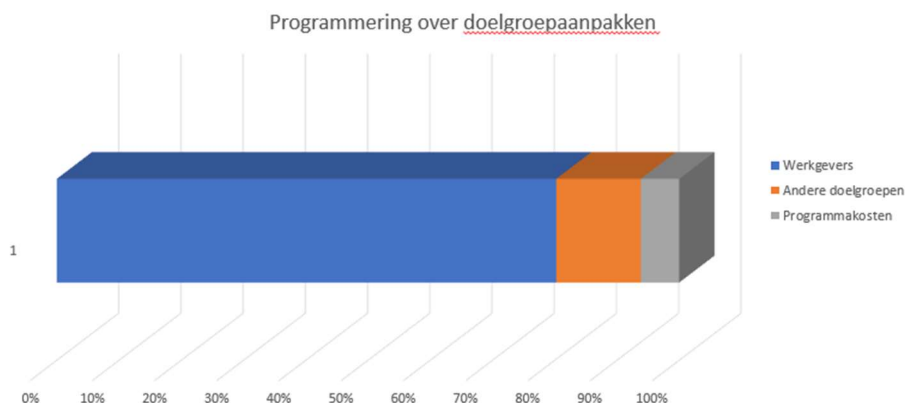


### Management samenvatting

De Meerjarenaanpak Mobiliteitsgedrag geeft invulling aan de implementatie van het gedragsdeel van het MTB principe afremmen en spreiden. **Om met zijn allen prettig en duurzaam te kunnen blijven reizen, is het noodzakelijk dat we ons reisgedrag aanpassen.** Daarmee draagt de gedragsaanpak over de volle breedte bij aan de brede welvaartsdoelen in de MRA, waaronder leefbaarheid, bereikbaarheid en duurzaamheid (CO2). De programmaliijn Mobiliteitsgedrag richt zich op het **stimuleren van slim en duurzaam reisgedrag**: voor zowel de vervoerswijze (**zo veel mogelijk met OV, fiets/e-bike, te voet**), het moment van reizen (**buiten de spits**) en óf het nodig is om te reizen (**thuiswerken**). Met elkaar hebben we de ambitie om tot 2030 48.000 automijdingen per dag structureel te realiseren en om -met name in het OV- de spits te mijden door in te zetten op gedragsmaatregelen.

Het zijn de reizigers die uiteindelijk bepalen hoe zij reizen. Met de inzet van gedragsmaatregelen helpen we daarbij. Omdat veel gedrag onbewust bepaald wordt, is de meest effectieve manier om gedrag te beïnvloeden op verandermomenten, zoals een nieuwe baan, verhuizing, werkzaamheden en andere veranderingen in de omgeving. Mogelijke gedragsmaatregelen zijn onder andere communicatiecampagnes, advisering, educatie, probeeraanbod en andere niet-infrastructurele maatregelen. De inzet van 'zachte' gedragsmaatregelen kent een wisselwerking met de inzet van meer sturende maatregelen (zoals parkeerregulering en betalen naar gebruik) én hoe aantrekkelijke reisalternatieven zijn (zoals beschikbaarheid OV, fietsverbindingen, hubs). De inzet van gedragsmaatregelen is effectiever in goede samenhang met deze beiden. Deze inzet op gedragsmaatregelen sluit ook aan bij landelijke focusverschuiving van de 'aanleg van infrastructuur' naar het effectiever benutten van infrastructuur (meer focus op beheer en onderhoudsprojecten).

Op basis van effectenonderzoek en onderzoek naar potentie zetten we in op vijf verschillende **doelgroepen**: Werkgevers, onderwijs, bewoners, bezoekers en reizigers op een traject. Binnen de doelgroepen zoeken we naar een gemeenschappelijke deler waar we op kunnen inspelen om structureel gedrag te veranderen. We zetten in op doelgroepen waar we potentie zien en op projecten waar energie zit. De werkgeversaanpak is een bewezen methode en uit onderzoeken blijkt hier ook de grootste potentie te zitten<sup>1</sup>. Daarom vormt de **werkgeversaanpak de kern van de gedragsprogramma, aangevuld met gerichte projecten voor de andere doelgroepen.**

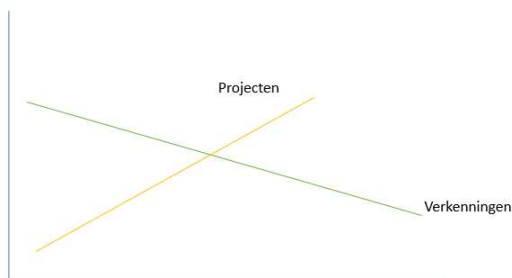


Figuur 1: indicatie verdeling beschikbare middelen

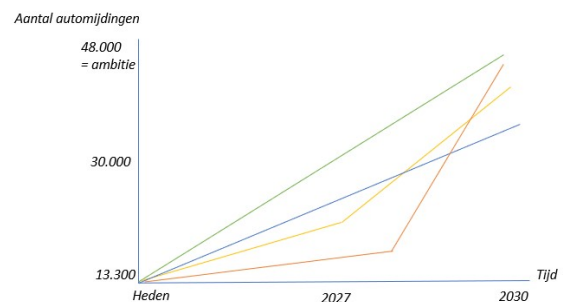
<sup>1</sup> Effectmeting RHDHV (2022) en potentieonderzoek MuConsult (2023): de potentie van de werkgeversaanpak is om in 2024-2030 structureel 18.000-23.000 automijdingen te realiseren. Dat is bijna de helft van de ambitie.



De meerjarenaanpak kent een **adaptief programma** voor het stimuleren van slim en duurzaam mobiliteitsgedrag. De basis is een **doorlopende werkgeversaanpak** aangevuld met **projecten**, met **pilots die opschaalbaar** zijn en met **verkenningen** bij doelgroepen waar we nog onvoldoende de reismotieven van kennen. In 2023-2024 werken we aan de werkgeversaanpak en aan een aantal projecten, pilots en verkenningen. Zo leren we de doelgroepen en steeds beter kennen en doen we verdere ervaring op met een effectieve inzet van gedragsmaatregelen.



*Figuur 2: inzet is een groeiend aantal projecten in de tijd (opschaling om de ambitie te halen)*

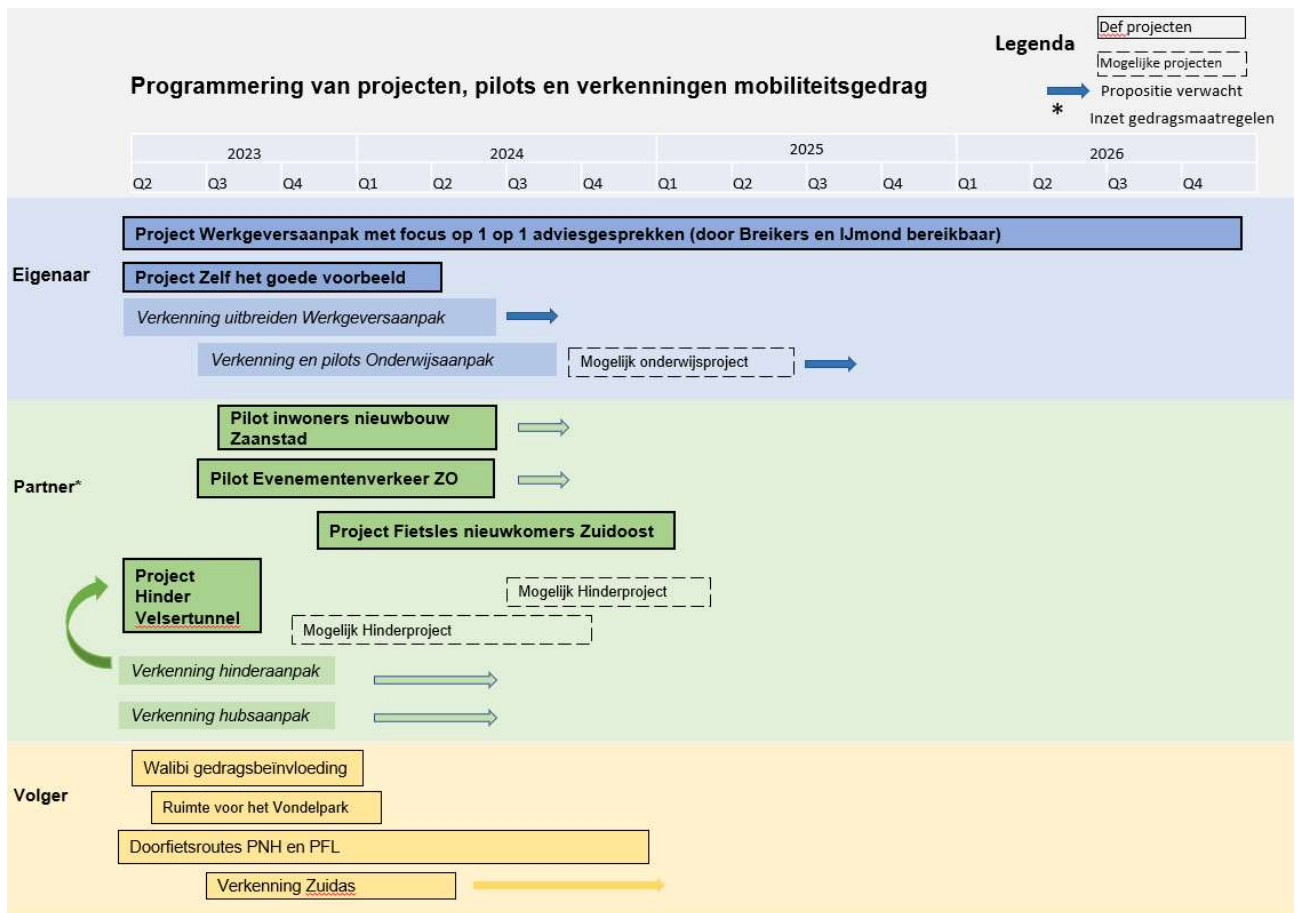


*Figuur 3: mogelijke scenario's van adaptieve programmering om de ambitie te halen. Blauw is een grove indicatie van het verwachte resultaat bij de huidige inzet (2023).*

SBaB is niet in- en opgericht als uitvoeringsorganisatie. Elke doelgroepbenadering en/of project wordt gekoppeld aan een eigenaar. De eigenaar trekt het project en voert regie over het project. Er worden drie typen projecten onderscheiden:

- **SBaB als eigenaar:** Dit zijn projecten die de gezamenlijke SBaB opgave dienen en die niet van de grond komen zonder de samenwerkingsorganisatie SBaB organisatie, zoals de werkgevers- en onderwijsaanpak.
- **SBaB als partner:** Dit houdt in dat vanuit SBaB actief wordt ingezet op ander reisgedrag stimuleren, niet zelfstandig, maar gekoppeld aan een bestaand initiatief of bestaand uitvoeringsproject, zoals een hinderproject.
- **SBaB als volger:** Vanuit SBaB is vooral betrokkenheid bij de monitoring en communicatie. Vanuit het programma gedrag is er behoefte om de lessen van elkaar te leren en de veranderingen in reisgedrag te monitoren.

De aangedragen projecten, pilots en beoogde verkenningen zijn verdeeld in bovenstaande categorieën. Dit resulteert in onderstaand overzicht met inzicht in de plannen van komende jaren.



*Figuur 4: overzicht programmering van projecten, pilots en verkenningen*

Om het programma te kunnen uitvoeren is de beschikbaarheid van onderstaande middelen nodig. Deze meerjarenaanpak en de beschreven programmering (figuur 4) biedt een eerste basis; Verdere opschaling van de meerjarenaanpak is nodig om de MTB/gedragsambities in 2030 te halen. Om de volledige potentie van 'zachte' gedragsmaatregelen te kunnen benutten is een combinatie met de inzet van meer sturende maatregelen, zoals parkeerregulering en betalen naar gebruik nodig.

Gelet op de benodigde opschaling verwachten we in de loop van de jaren een toename van de benodigde middelen. De realisatie van de projecten vindt plaats door de overheden zelf. Hiervoor is een actieve rol en inzet van het Rijk en de regionale overheden nodig (eigenaarschap). In tabel 1 staat een globale kostenraming en de huidige capaciteitsvraag.



Raming middelen		
<b>Budget € x mio</b>		
Uitvoering projecten (globaal)	€ 3,15 miljoen*	
* Voorstel om in aanloop naar het BO MIRT een bekostigingsvoorstel voor de eerste uitgewerkte projecten voor te leggen aan het DO en programmaraad SBaB		
<b>Capaciteit fte</b>		
Rol	Capaciteit	Eigenaar
Coördinator gedrag	0,6 FTE	pm *
Externe communicatie	0,4 FTE	pm
Omgevingsmanager	Geen extra inzet	Christiaan Groot
Monitoring en evaluatie	0,2 FTE	0,1 FTE coördinator RWS, Erik Berkhof en 0,1 FTE operationele dataverzameling pm
Ondersteuning	Geen extra inzet	Boudewijn Eiff
Trekker werkgeversaanpak inclusief verkenning uitbreiding	0,6 FTE	Provincie Noord Holland, projectleider pm
Verkenner Onderwijsaanpak	0,4 FTE	Gemeente Amsterdam, projectleider pm
Projectleider Overheid geeft goede voorbeeld	PM FTE	VRA, Natasha Shahbaziane
Verkenner hinder	0,1 FTE	pm
Verkenner ontwikkellocaties en hubs	0,1 FTE	pm
Projectleider Pilot inwoners nieuwbouw Zaanstad	PM FTE	pm
Projectleider Pilot Evenementenverkeer ZO	2 fte	Gemeente Amsterdam Projectleider pm
Projectleider Fietsles nieuwkomers Zuidoost	PM FTE	Gemeente Amsterdam Projectleider pm
Projectleiders proposities nieuwe projecten	Pm fte, Afh. van propositie	Afhankelijk van propositie

Tabel 1: overzicht raming benodigde middelen



## 1. Inleiding

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) komen er 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 zelfs 95% (de klimaatdoelen van de Europese Klimaatwet). Tevens willen Rijk en regio bijdragen aan het **verbeteren** van de brede welvaart in de MRA.

**Om met zijn allen prettig en duurzaam te kunnen blijven reizen, is het noodzakelijk dat we ons reisgedrag aanpassen.** Zowel het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB), als het Regionaal Mobiliteitsprogramma Flevoland en Noord-Holland (RMP) toont de urgentie van de opgaven en de noodzaak van een mobiliteitstransitie. Uit het MTB volgt dat het afremmen en spreiden van de mobiliteitsgroei noodzakelijk is om de doelen op het gebied van *bereikbaarheid, duurzaamheid en leefkwaliteit* te halen en voor een *betere benutting van de bestaande infrastructuur*.

Binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) werken Rijk en regio gezamenlijk aan deze opgaven vanuit de zeven samenhangende sturingsprincipes van het MTB. Met de programmalijn mobiliteitsgedrag werken we aan het principe spreiden en afremmen. Dit doen we door in te zetten op 'slim, duurzaam en bewust reizen', wat in veel gevallen vraagt om een gedragsverandering van reizigers. We weten dat een verandering in ons mobiliteitsgedrag mogelijk is én een grote impact kan hebben op het mobiliteitssysteem en de leefomgeving. Door de pandemie werd dit breed zichtbaar in praktijk.

De programmalijn Mobiliteitsgedrag richt zich op het stimuleren van slim reisgedrag. We maken reizigers bewust van de mogelijkheden en stimuleren hen te reizen met **andere, duurzamere vervoerswijze** (OV, fiets/e-bike, te voet), op een **ander tijdstip** (buiten de spits), **thuis te werken** indien mogelijk en gebruik te maken van deelauto's (voorkomen autobezit). Het veranderen van reisgedrag is een belangrijk opgave binnen het Rijk-regioprogramma SBaB en is verweven met de andere projecten en programmalijnen van SBaB en in de regio.

Sinds 2015 zet Breikers met een werkgeversaanpak in op verandering van reisgedrag in de MRA. Ook de inzet van IJmond Bereikbaar draagt hier aan bij. Door deze inzet op mobiliteitsgedrag zijn alleen vanuit de vrijwillige werkgeversbenadering al meer dan 13.000 (spits)mijdingen gerealiseerd en 41.000 kg CO<sub>2</sub> reductie per dag behaald. De ambitie is echter vele malen groter en er is meer potentie!

Gedragsverandering is een complex en langdurig proces waarbij bestaand – veelal onbewust- gedrag moet worden losgelaten en wenselijk gedrag worden aangeleerd. Het is onvoldoende om enkel meer kennis te krijgen, andere gedachten of nieuwe inzichten. Gedragsverandering gaat over nieuw gedrag wat je structureel anders doet. Mensen zijn gewoontedieren en veranderen hun reisgedrag niet zomaar. In dit meerjarenprogramma staan de ambities tot 2030 en hoé we daar aan werken. Er zijn afspraken over organisatie, financiering en hoe we verbinden met relevante programmalijnen en projecten, zowel binnen SBAB, als daarbuiten (bijvoorbeeld Amsterdam Bereikbaar, Hinderaanpak, en het MRA platform mobiliteit). Als laatste een hoofdstuk over hoe we de effecten van de aanpak monitoren.



## 2. Visie & Missie

### 2.1 Visie: Om met zijn allen prettig en duurzaam te kunnen blijven reizen, is het nodig dat we ons gedrag aanpassen

De grote verstedelijkingsopgave in de MRA-regio moet samengaan met het behalen van de klimaatdoelen. Ondanks infrastructurele maatregelen loopt de MRA-regio met ons huidige reisgedrag snel verder vast. Om aan te sluiten op het tempo van de verstedelijking, is één van de zeven sturingsprincipes uit het MTB het spreiden en afremmen van vervoersbewegingen. Het aanjagen van slim en duurzaam reisgedrag is noodzakelijk om locaties bereikbaar te houden, om de CO<sub>2</sub> uitstoot terug te dringen én de leefbaarheid in de MRA te borgen. Daarnaast draagt slim en duurzaam reisgedrag ook bij aan het realiseren van andere welvaartsdoelen zoals gezondheid en een inclusieve regio.

### 2.2 Missie: Slim en duurzaam reizen om de MRA bereikbaar en aantrekkelijk te houden

De programmalijn Mobiliteitsgedrag richt zich op het stimuleren van slim en duurzaam reisgedrag: voor de vervoerswijze (zo veel mogelijk met OV, fiets/e-bike, te voet), het moment van reizen (buiten de spits) en óf het nodig is om te reizen (thuiswerken). Dit draagt bij aan het spreiden en afremmen van verkeersbewegingen. De programmalijn jaagt slim en bewust reisgedrag aan, stuurt op duurzame (en gezonde) alternatieven en maakt afspraken met de verschillende doelgroepen. De overheden geven daarbij zelf het goede voorbeeld als werkgever.

### 2.3. Randvoorwaarden

Om reizigersgedrag structureel te veranderen zijn een aantal zaken randvoorwaardelijk:

- Beschikbaarheid van betaalbare en betrouwbare alternatieven om te reizen
- De infrastructuur van alternatieven is op orde
- Een mobiliteits- of bereikbaarheidstoets in het ruimtelijke ordening proces bij nieuwbouw en herstructuringsopgaven (nabijheidsprincipe, parkeerregulering, autoluw).

Om reizigers te stimuleren anders te reizen zijn goede alternatieven belangrijk. Dit geldt op verschillende niveaus; van een betrouwbaar ov netwerk tot goede en veilige (door-) fietsroutes. Maar ook wet- en regelgeving om reisalternatieven (fiets en OV) fiscaal aantrekkelijk te maken, parkeerregulering (parkeernormen en -tarieven), RO-beleid (autoluwe steden en kernen, nabijheidsprincipe) .





## 3. Ambities

### 3.1 Brede welvaart: verbeteren van leefbaarheid, bereikbaarheid en klimaat (CO<sub>2</sub>)

Uit het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Flevoland en Noord-Holland volgt dat op korte termijn stevige ingrepen nodig zijn om de ambitieuze werkgelegenheids- en woningbouwgroei te kunnen accommoderen en de MRA aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

Het aanjagen van slimme en duurzame gedragsverandering in de mobiliteit op korte termijn is cruciaal om leefbaarheids-, bereikbaarheids-, klimaat- en CO<sub>2</sub>-doelen te halen en om het functioneren van de bestaande infrastructuur te verbeteren. Op termijn leveren “betalen naar gebruik” en een spitsheffing in het openbaar vervoer een belangrijke bijdrage aan het dempen van de mobiliteitsgroei, ook op de drukste momenten van de spits. Dat geldt ook voor aanpassingen van wet- en (fiscale) regelgeving in relatie tot mobiliteit. Op dit moment zijn deze middelen nog niet beschikbaar.

We zetten in op gedragsverandering door stimulerende maatregelen. Het verminderen van het autogebruik en -bezit en daarmee het verlagen van de CO<sub>2</sub> uitstoot draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de MRA. Uit de auto en op de fiets zorgt ook voor meer vitaliteit en gezondheid van de reizigers. Bij minder autobezit zijn minder parkeerplaatsen nodig en kan deze ruimte voor andere functies benut worden. Door de groei van het autoverkeer af te remmen en alternatieven te stimuleren draagt het programma dan ook bij aan het bereiken van de brede welvaartsdoelen.

### 3.2 Verminderen van de groei van het autoverkeer

Uit het MTB volgt een opgave om de verwachte mobiliteitsgroei te reduceren met 20%. Het MTB onderscheidt daarbinnen drie aspecten:

1. Mobiliteitstoets bij verstedelijking: Een deel van de oplossing is om bij de bouw en herstructurering van woningen, kantoren en bedrijventerreinen direct rekening te houden met de bereikbaarheidsopgave. Dit vereist een integrale aanpak in de ruimtelijke ordening, het beleid en de fasering.
2. Afremmen en spreiden: Het bestaande mobiliteitsnetwerk spoor en weg wordt onvoldoende effectief benut. Vanuit gewoonte, cultuur en door afspraken op andere vlakken (bijvoorbeeld over werk-, school-, en opvangtijden en in wet- en regelgeving) is een aanzienlijk deel van de dagelijks gemaakte reisbewegingen inefficiënt en kan op een andere manier.
3. Autoluwe binnensteden en kernen: De ontwikkeling van autoluwe binnensteden en kernen draagt bij aan de bereikbaarheid over de weg en tegelijkertijd aan het verbeteren van de leefbaarheid.

Het gedragsprogramma richt zich op aspect 2: het afremmen en spreiden van mobiliteit. Dat doen we door het stimuleren van slim en duurzaam reisgedrag. De mobiliteitstoets bij verstedelijking (aspect 1) en autoluwe binnensteden en kernen (aspect 3) vallen buiten de scope van de programmalijn.

### 3.3 Spreiden en mijden

De reductieopgave uit het MTB van 20% van de mobiliteitsgroei betekent een ambitie van 160.000 automijdingen per dag in 2040. Het aanjagen van slim en duurzaam reisgedrag is daarbij één van de drie richtingen om deze doelstelling te realiseren.



De ambitie van dit gedragsprogramma Mobiliteitsgedrag is om een aanzienlijk deel van de opgave te realiseren, namelijk **met 48.000 automijdingen per dag in 2030**. Voor het **OV** wordt **ingezet op spreiden, zowel over de dag als over de week**.

De programmalijn Mobiliteitsgedrag zet daarbij in op het:

- *Afremmen* 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; later of eerder reizen (buiten de spits), spreiden over dagen in de week, spreiden van vervoerswijze (OV, fiets/e-bike, te voet);

Door de inzet op afremmen en spreiden wordt tevens de *modal split* verbeterd: door het stimuleren van wandelen, fietsen, OV en (deel) mobiliteit verminderd het autogebruik. Ook draagt het afremmen en met name minder autogebruik bij aan het *verminderen van de CO2 uitstoot*.



## 4. Strategie

### *We werken samen: Rijk en regio bundelen hun kennis en kracht*

Binnen SBaB werken Rijk en Regio samen aan de bereikbaarheid in de MRA. Hiermee wordt kennis en kracht gebundeld. Naast dat landelijke en regionale mobiliteitsnetwerken elkaar beïnvloeden, is samenwerking en een eenduidig geluid over de visie om slim en duurzaam te reizen van groot belang. Op lokale en regionale schaal zijn de beschikbaarheid van reisalternatieven (goede fiets- en OV verbindingen, deelmobiliteit), parkeerregulering (parkeernormen, betaald parkeren) en RO- beleid (autoluw, nabijheid, mobiliteitstoets) effectieve middelen. Grotendeels vallen deze buiten de scope van het Rijks-regioprogramma SBaB. Afstemming op dit vlak is gewenst en de programmaliijn Mobiliteitsgedrag zoekt hier lokale en regionale afstemming op.

De effectiviteit van gedragsmaatregelen wordt sterk beïnvloed door (landelijk) beleid en is afhankelijk van mogelijkheden in wet- en regelgeving, zoals fiscale maatregelen, 'betalen naar gebruik' en een spitsheffing in het openbaar vervoer. Een eerste opmaat hierin is de invoering van het 'Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit' in 2024, welke werkgevers verplicht de CO2 uitstoot van werkgebonden personenmobiliteit' te registreren.

### *We werken doelgroepgericht*

Het uitgangspunt in het gedragsprogramma is een doelgroepbenadering. Iedere reiziger kent zijn/haar eigen motivatie om het reisgedrag te bepalen. Het werken met doelgroepen vormt een eerste afbakening om mensen met veelal vergelijkbare motivatie te bereiken, gekoppeld aan een bepaalde plek of reismomenten. We kunnen inspelen op voor de doelgroep relevante zaken zoals het verbeteren van doorstroming tijdstip, wegwerkzaamheden, evenementen, herstructureringen en/of nieuwbouw, de invoering van de werkgebonden CO<sub>2</sub> normering en ook op trends zoals duurzaamheidsagenda's van organisaties en vitaliteit/gezondheid.

Binnen een doelgroep zijn verschillende mensen met opnieuw uiteenlopende motieven. Daar zoomen we in de uitwerking per project dieper op in. Dit inzoomen op het type reiziger en hun behoeften en motivatie is nodig om mensen effectiever te kunnen benaderen en beter te kunnen motiveren om hun reisgedrag structureel te veranderen.<sup>2</sup> Binnen een doelgroepbenadering is dan ook maatwerk mogelijk. Maatregelen kunnen bijvoorbeeld differentiëren over locaties zoals bij de werkgeversbenadering. Die kent andere behoeften op een kantoorlocatie als de Zuidas of een industrieterrein in de IJmond.

### *We werken aan gedragsverandering*

Met de inzet van gedragsmaatregelen bedoelen we in dit programma communicatiecampagnes, advisering, educatie, probeeraanbod en andere niet-infrastructurele maatregelen. Als ze goed en gericht worden ingezet, kunnen deze niet-infrastructurele maatregelen goed werken om gedrag voor langere tijd te veranderen of juist zo te houden. Dat doen we door een aantal principes te hanteren.

- De basis is goede kennis van en binding met de reiziger. Daarbij gaat het om het (on)bewuste gedrag en de motivaties die daar achter zitten. Wat iemand belangrijk vindt, hoeft namelijk niet hetzelfde te zijn als wat mensen ook echt doen en laten. Dit vraagt vaak nog aanvullend onderzoek,

---

<sup>2</sup> Aanbevelingen gedragsexperts beleidsmaatregelen klimaat en energie aan de Tweede Kamer, juni 2022 [\\*pdf \(overheid.nl\)](#).



waarvoor ruimte nodig is in (de budgetten van) de projecten. Wat zich vervolgens terugverdient, doordat de inzet effectiever wordt.

- We werken doelgroepgericht, op basis van motief (werk, recreatie, school), leeftijd (jongeren, ouderen), locatie (stad, landelijk gebied, bedrijventerrein) en/of mobiliteitsleefstijl (hoe staat iemand tegenover mobiliteit en welke keuzes komen daaruit voort).
- We werken met het wetenschappelijk onderbouwde “kennen kunnen willen”. De doelgroep moet het gewenste gedrag kennen en dit kunnen en willen doen.
- Omdat gedrag voor 95% gewoontegedrag is, richten we ons op verandermomenten, zoals een nieuwe baan, verhuizing, of nieuwe school. Of een grote verandering in de omgeving, zoals invoering van betaald parkeren, werkzaamheden of nieuw beleid of regelgeving. Actueel is de invoering van de CO2 regeling werkgebonden personenmobiliteit.
- We gaan uit van een positieve benadering en geven aan welk gedrag we graag willen zien. Met negatieve boodschappen (wat niet mag, enge beelden) bereiken we niet wat we willen.
- We gaan uit van keuzevrijheid. Gewenste keuzes worden daarom aantrekkelijker en makkelijker gemaakt. Maar we gaan ook uit van eigen verantwoordelijkheid. De keuzes van de één hebben invloed op de ander. Iedereen moet helpen bij het creëren van een situatie waarin iedereen prettig en veilig kan reizen.
- We dragen samen met partners de sociale norm(en) uit: wat doet een “gemiddeld” mens in een bepaalde situatie of wat wordt er van deze persoon verwacht?
- We werken samen met werkgevers, onderwijsinstellingen, ondernemersverenigingen, organisatoren van evenementen en vervoerders. Zij hebben vanuit hun activiteiten invloed op mobiliteit en dus ook een verantwoordelijkheid. Met hun keuzes of aanbod hebben zij direct invloed op de keuzes van hun werknemer, student of klant.

### *We werken meerjarig: samenwerkingsafspraken en programmering tot 2030*

Het realiseren en bestendigen van gedragsverandering vraagt om een lange adem. Het kost tijd en inzet om reizigers te verleiden om structureel ander, wenselijk gedrag te vertonen en ze dit gedrag ook te laten vasthouden. Een meerjarige programmering en samenwerkingsafspraken zijn dan ook nodig voor een impactvol programma. Zowel op het vlak van inhoud, financiën en capaciteit De gestelde ambities zijn voor 2030 en dragen bij aan:

- a) De reductie van de mobiliteitsgroei en de in het MTB voorziene knelpunten;
- b) Het behalen van de klimaat- en andere brede welvaartsdoelen (RMP en MTB); en
- c) Anticiperen op de grote bouwprojecten Schaa sprong (rond 2030).



Figuur 5 : stappen in gedragsverandering

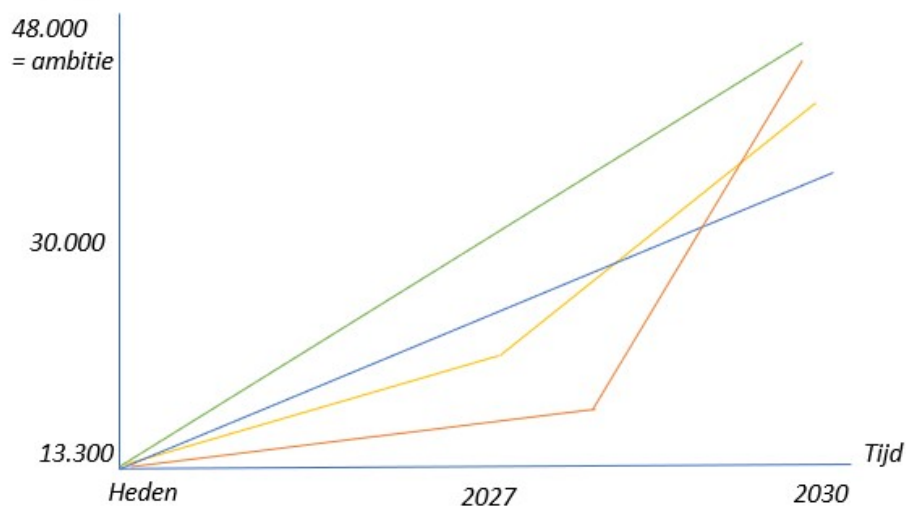


### *We programmeren adaptief: gerichte inzet op pilots en projecten*

De opgave om de mobiliteitsgroei af te remmen door te mijden en spreiden is groot<sup>3</sup>. Een forse inzet op gedragsmaatregelen is nodig om de ambitie van jaarlijks 4.800 automijdingen per dag te halen (48.000 automijdingen in 2030). Tegelijk zijn de beschikbare budgetten en capaciteit beperkt. Er wordt daarom gericht ingezet op bewezen effectieve gedragsmaatregelen. Het gedragsprogramma wordt adaptief opgebouwd vanuit de basis en vervolgens doorontwikkeld en uitgebreid:

- Bij aanvang wordt ingezet op projecten met bewezen effectieve gedragsmaatregelen zoals werkgeversadvies
- Daarnaast worden pilots uitgevoerd om ervaring met nieuwe gedragsmaatregelen op te doen, zoals een welkomstbox voor nieuwe bewoners
- Als deze pilots succesvol blijken worden deze opgeschaald en nieuwe projecten gestart
- Soms weten we nog niet genoeg van een doelgroep en hun reismotivatie om concrete pilots en projecten te starten. Dan wordt een verkenning opgestart naar deze doelgroep en mogelijk nieuwe gedragsmaatregelen, zoals de verkenning onderwijsaanpak. Beoogd resultaat van een verkenning is een of meer pilots en projecten

*Aantal automijdingen*



*Figuur 6: mogelijke scenario's van adaptieve programmering om de ambitie te halen. Blauw is een grove indicatie van het verwachte resultaat bij de huidige inzet (2023).*

Deze adaptieve programmering biedt ruimte om te leren van successen en om in te spelen op actuele ontwikkelingen. Tegelijk impliceert deze programmering dat het verwachte resultaat van de projecten en pilots aan de ambitie van spreiden en mijden (o.a. 48.000 automijdingen per dag in 2030) in het eerste jaar relatief beperkt is. Om de totale ambitie niet uit het oog te verliezen is tijdige opschaling nodig, zie figuur 6. Mogelijk vraagt dit om een toename in benodigde capaciteit en budget.

<sup>3</sup> In het MTB wordt gesproken over een benodigde reductie van 20% van de groei in het autoverkeer. Voor de gedragsaanpak wordt uitgegaan van een bijdrage van 1/3<sup>e</sup> van deze groeireductie, wat neerkomt op 48.000 structurele automijdingen per dag. Dit is dus een jaarlijkse opgave van gemiddeld 4.800 automijdingen per dag in de periode 2020-2030.



### *We zetten in op het combineren van sturende en aantrekkende maatregelen*

Er zijn steeds twee mogelijke sporen: die van de stok en van de wortel. Een spoor is gewenst gedrag aantrekkelijker maken. Het andere spoor is ongewenst gedrag onaantrekkelijker maken. Het huidige beleid – en dus ook dit gedragsprogramma- is tot dusver vooral gericht op aantrekkende of pull maatregelen, zoals communicatiecampagnes en fietsstimulering. De inzet van sturende maatregelen (zoals betalen naar gebruik, parkeerregulering, ontmoedigen van autobezit) zijn een push om de zachte gedragsaanpak effectiever te maken. Wanneer beiden gezamenlijk worden ingezet is de effectiviteit van gedragsmaatregelen vele malen groter.<sup>4</sup> Randvoorwaarden is dat de alternatieven (met name OV) gemakkelijk, betaalbaar, comfortabel en flexibel zijn.

### *We zetten in op verandermomenten slim reisgedrag door samenwerking met aanpalende programma's*

Gedrag is voor 95% gewoonte-gedrag en doen mensen veelal onbewust. Daarom zetten we in op verandermomenten, wanneer mensen bewust(er) nadenken over hun reisgedrag. Logische verandermomenten zijn verhuizingen (woningen en bedrijven), nieuwe baan, nieuwbouw en herinrichting, nieuwe infrastructuur en nieuwe reisalternatieven, zoals de opening van nieuwe doorfietsroutes, hubs en deelmobiliteit. Ook bieden werkzaamheden en hinder een effectieve aanleiding om reisgedrag van mensen structureel te beïnvloeden.

### *We werken met eigenaarschap*

Elke doelgroepbenadering en/of project wordt gekoppeld aan een eigenaar. De eigenaar trekt het project en voert regie over het project. Er worden drie typen projecten onderscheiden:

Een eerste categorie zijn projecten waarin **SBaB als eigenaar** optreedt. Dit zijn projecten die de gezamenlijke SBaB opgave dienen en die niet van de grond komen zonder samenwerking van Rijk en regio. De werkgevers- en onderwijsaanpak zijn hier belangrijk voorbeelden van. Ook het project 'overheden geven zelf het goede voorbeeld' valt onder deze categorie. Financiering van deze aanpakken en projecten wordt via SBaB beschikbaar stelt. Eén van de SBaB overheden werpt zich op als trekker van deze projecten en vervult de rol van eigenaar.

Een tweede categorie zijn projecten waarin **SBaB als partner** optreedt. Dit houdt in dat vanuit SBaB actief wordt ingezet op ander reisgedrag stimuleren, niet zelfstandig, maar gekoppeld aan een bestaand initiatief of bestaand uitvoeringsproject. Voorbeelden hiervan zijn de hinderaanpak en een reisaanbod aan nieuwe bewoners in nieuwbouwwontwikkelingen. Een actueel voorbeeld is dat IJmond Bereikbaar momenteel fiets stimuleringsmaatregelen neemt ten tijden van de hinder rond de Velsertunnel. Het is van belang dat er energie is op het project en dat er door de partner een trekker wordt geleverd. SBaB kan bijvoorbeeld middelen ter beschikking stellen en meedenken in de communicatie, maar het eigenaarschap komt vanuit de partner.

Een derde en laatste categorie zijn projecten waarin **SBaB als volger meekijkt en denkt**. Dit zijn veelal lokale en regionale projecten waarin nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd waardoor reizigers nieuwe of betere mogelijkheden krijgen om slim en duurzaam te reizen, zoals een doorfietsroute of een lokale hub. In deze categorie vallen ook lokale projecten om de bereikbaarheid te verbeteren van specifieke locaties,

---

<sup>4</sup> Aanbevelingen gedragsexperts beleidsmaatregelen klimaat en energie aan de Tweede Kamer, juni 2022 [\\*pdf \(overheid.nl\)](#)

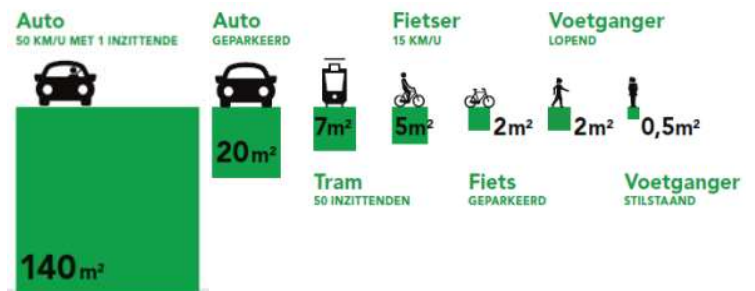


zoals de Scale up bezoekersstromen Walibi. De resultaten en bijdrage van dergelijke projecten aan spreiden en mijden nemen we mee in de monitoring van het programma gedrag.

*We agenderen kansen in het ruimtelijke ordeningsproces om mobiliteitsgroei te voorkomen: nabijheid, autoluw, mobiliteitstoets bij verstedelijking*

Slim en duurzaam mobiliteitsgedrag hangt sterk samen met de voorzieningen in de omgeving. Een eerste stap is een goede ruimtelijke ordening die zorgt voor nabijheid van voorzieningen en een autoluwe inrichting van binnensteden en kernen. In de nabijheid van voorzieningen zijn minder reisbewegingen nodig of kunnen deze lopend of fietsen worden bereikt.

Het beïnvloeden van reisgedrag is een vervolgstap. SBAB- breed -en ook specifiek vanuit de programmalijs Mobiliteitsgedrag- is het van belang om de behoefte aan een 'mobiliteitstoets bij verstedelijking' en het realiseren van autoluwe locaties te signaleren en agenderen. Denk daarbij aan de ontwikkeling van autoluwe binnensteden en het ontwikkelen van 15-minutensteden. Deze ontwikkelingen dragen bij aan het beperken van de mobiliteitsgroei en stimuleren *de modal shift* naar met name lopen en fietsen.



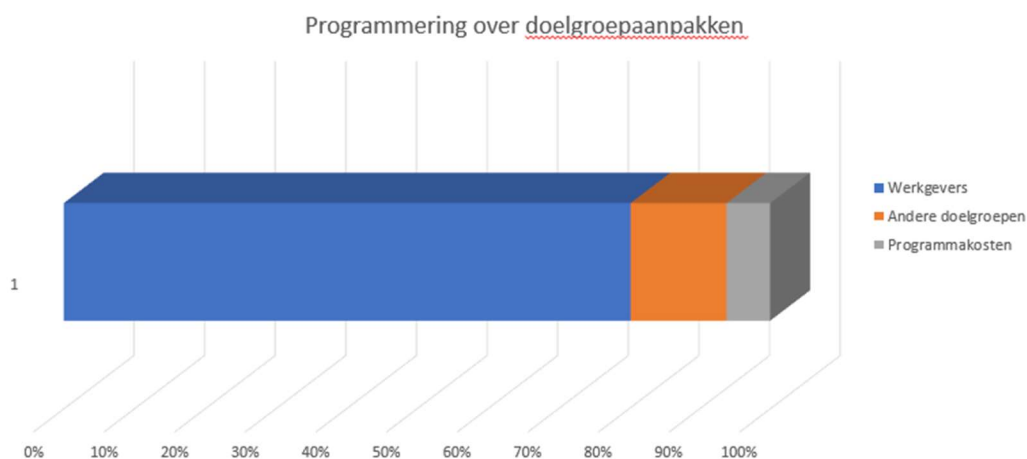
Figuur 7: inzicht in ruimtelijke beslag modaliteiten



### 5. Aanpak

Met elkaar hebben we de ambitie om tot 2030 48.000 automijdingen per dag structureel 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. Binnen de doelgroepen zoeken we naar een gemeenschappelijke deler waar we op kunnen inspelen om structureel gedrag te veranderen. We zetten in op projecten waar we potentie zien en waar energie op zit. Uit onderzoeken blijkt dat met name bij de werkgeversaanpak grote potentie zit <sup>5</sup>: de potentie is om in 2024-2030 structureel 18.000-23.000 automijdingen te realiseren. Daarom vormt de werkgeversaanpak de kern van de gedragsprogramma, zie figuur 8.

De onderwijsaanpak kent met name een hoge potentie doordat één succesvol project een enorm bereik op zou leveren van enkele duizenden studenten per onderwijsinstelling. Daarnaast is de onderwijsaanpak een effectieve manier om spreiding in het OV te realiseren. Voor de doelgroepen bewoners, bezoekers en reizigers op een traject geldt dat we inzetten op gerichte projecten, daar waar potentie, energie en eigenaarschap is. Dit zorgt voor een adaptief en dynamisch programma waar de middelen worden ingezet op projecten waar commitment voor is. Op dit moment hebben we inzicht in de potentie van de verschillende doelgroepen.<sup>6</sup> Het is echter de vraag hoe de doelgroepen het mobiliteitsstelsel zien. En of zij vanuit gebruikersperspectief een probleem ervaren. Een verdere verkenning en doorontwikkeling samen met gedragsexperts is nodig om binnen de doelgroepen inzicht te krijgen in de drijfveren en motieven van de subdoelgroepen. Dat biedt inzicht om effectiever interventies op te zetten, resulterend in pilots en projecten binnen de doelgroepenaanpakken.



Figuur 8: verdeling inzet middelen

#### 5.1. Werkgeversaanpak

De werkgeversaanpak is de kern van de gedragsaanpak. Via de werkgever bereiken we de doelgroep werknemers. Deze doelgroep kent de meeste potentie <sup>7</sup>. Ambitie van de werkgeversaanpak is om de werkgevers in de MRA te stimuleren tot duurzamere mobiliteitsbeleid en daarmee de werknemers te

<sup>5</sup> Effectmeeting RHDHV (2022) en potentieonderzoek MuConsult (2023)

<sup>6</sup> Potentieonderzoek Muconsult (2023)

<sup>7</sup> "idem"





stimuleren om slim en duurzaam te reizen. We kennen in de hele MRA 1,67 miljoen werknemers. In de periode tussen 2015-2022 zijn door Breikers en IJmond Bereikbaar ongeveer 450 werkgevers en daarmee circa 250.000 werknemers bereikt. Er is nog volop potentie.

De inzet van afgelopen jaren heeft laten zien dat de **werkgeversaanpak** een effectieve en efficiënte manier is om reisgedrag te beïnvloeden. Bovendien gaat het veelal om structurele gedragsverandering ten gevolge van aangepast mobiliteitsbeleid bij werkgevers. Deze aanpak wordt doorgezet. Tot op heden is vooral ingezet door 1-op-1 advies aan grotere werkgevers in en rond Amsterdam. Er is nog ruimte voor uitbreiding, zowel bij grote werkgevers in een ruimer gebied (hele MRA), als ook bij kleinere werkgevers (MKBA), zie figuur 9. In een verkenning wordt uitgewerkt hoe nieuwe groepen van (kleinere) werkgevers meer locatie- of branchegericht bereikt kunnen worden, bijvoorbeeld via ondernemersverenigingen, brancheverenigingen en biz-gebieden.



Figuur 9: grafische weergave potentie werkgeversaanpak

Naast dat er veel potentie is bij de werkgeversaanpak is er ook een *momentum*: Het 'Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit', een uitvloeisel van het Klimaatakkoord, treedt naar verwachting op 1 januari 2024 in werking. Het besluit is een uitwerking van het doel uit het Klimaatakkoord om de CO2-emissies door werkgebonden personenmobiliteit (woon-werkmobiliteit en zakelijke mobiliteit) in 2030 landelijk met 1 Mton terug te dringen<sup>8</sup>. Als de mogelijkheden in Noord-Holland en Flevoland maximaal benut worden is hier een reductie van 290 kton CO2 mogelijk (bron RMP). Op grond van het besluit moeten werkgevers met meer dan 100 werknemers jaarlijks gegevens verstrekken over de werkgebonden personenmobiliteit van hun werknemers in het kalenderjaar daarvoor. Deze administratieplicht willen we benutten en omzetten naar een logisch moment voor werkgevers om aan de slag te gaan met slim en duurzaam mobiliteitsbeleid.

## 5.2. Onderwijsaanpak

We richten ons op de onderwijsinstellingen, zij zijn onze gesprekspartners. Tegelijkertijd is de doelgroep die we willen bereiken studenten. Het doel van de **onderwijsaanpak** is het stimuleren van onderwijsinstellingen en studenten om de druk op de hyperspits te verminderen (mn OV) door middel van spreiding en modal shift. In totaal zijn er **210.000 studenten in de MRA**. Zowel vanuit het oogpunt van bereikbaarheid (knelpunten), als het aantal studenten ligt de focus op de regio Amsterdam. In Amsterdam is **20-40% van de reizigers in de hyperspits student**, met name op locaties zoals station Zuid en Station Sloterdijk.

Er zit er veel potentie in deze doelgroep, met name omdat bij wijzigingen het gelijk om grote aantallen gaat. Er is potentieel veel impact in de drukte op het OV door studenten en werknemers minder tegelijkertijd te laten aankomen. De komende jaren zetten we in op een lobby bij OCW en op gesprekken met onderwijsinstellingen om hen te stimuleren de druk op de hyperspits te verminderen, bijvoorbeeld

<sup>8</sup> Kabinet stelt voor dit te verhogen tot 1,5 Mton (Voorjaarsbesluitvorming Klimaat, 26 april 2023, DGKE / 27070798, [Tabel Klimaatpakket voorjaarsbesluitvorming | Rapport | Rijksoverheid.nl](#))



door anders te roosteren. Daarnaast verkennen we mogelijkheden voor kansrijke projecten en zetten in op pilots, zoals bijvoorbeeld fietsstimulering campagnes (mn gericht op het MBO) of een verhuizing van een onderwijsinstelling.<sup>9</sup>

### 5.3. Bewonersaanpak

Bijna één op de vijf huishoudens in de MRA bezit twee of meer auto's. Dit is fors lager dan het landelijk gemiddelde, maar biedt nog steeds kansen voor lager autobezit en daarmee lager autogebruik. Minder autobezit kan worden gerealiseerd door minder plaats te maken voor de auto bij de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk en juist ruimte te maken voor alternatieven zoals deelmobiliteit en fiets. Dit programma agendeert dit, maar zet hier niet actief op in. Het programma zet in op gedragsverandering van de bewoners. De focus ligt daarbij op bewoners die net verhuisd zijn (vooral nieuwbouw) of bewoners die meer dan één auto bezitten.

#### *Verhuizen*

Een verhuizing is een ingrijpend moment waarop bepaalde keuzes – zoals de mobiliteitskeuzes – opnieuw gemaakt worden. In de MRA wordt de komende jaren volop gebouwd. We zien voornamelijk kansen bij nieuwbouwprojecten. Dit is hét moment om te stimuleren dat het ook anders kan. Mogelijke inzet zijn communicatiecampagnes en probeeracties. Hiervoor werken we samen met de Novex uitvoeringsagenda en met de programmatische Bereikbare Steden.

#### *Hinder of verandering in de wijk*

Bij de herinrichting van gebieden, in geval van knelpunten op de ontsluitingsroute van een woonwijk, bij de aanleg van nieuwe infra of buurt(hubs) en bij het invoeren of aanpassen van betaald parkeren ontstaan er ook momenten dat bewoners nieuwe keuzes maken over hun mobiliteit. Daar spelen we vanuit het programma op in met communicatiecampagnes en probeeracties. Hiervoor werken we samen met projecten die voortkomen uit lokale en regionale mobiliteitsplannen en MPvE's, zoals aanleg van hubs, doorfietsroutes en invoeren betaald parkeren.

#### *Overige meekoppelkansen*

We gaan de slag daar waar potentie en energie zit. We zien kansen om gedragsverandering te stimuleren door aan te haken bij verschillende projecten, met name gericht op de modal shift naar fiets. Denk aan een fietsles voor kinderen of nieuwkomers, een actie rondom een basisschool om ouders te stimuleren hun kinderen op de fiets of lopend naar school te brengen. Deze projecten zetten de bewoners van een wijk aan om anders te reizen.

### 5.4. Bezoekersaanpak

In de MRA kennen we veel publiekstrekkingen en evenementenlocaties, zoals ziekenhuizen, de Arena, Ziggo Dome of evenementen als de F1 in Zandvoort. Ook toeristen die de steden Amsterdam en Haarlem bezoeken en naar een museum gaan horen bij deze doelgroep. De top 20 MRA attracties trekt per jaar 19 miljoen bezoekers.

Een gerichte inzet in partner-projecten is mogelijk, met name gericht op evenementen en publiekstrekkingen met een hoog aandeel autogebruik, zoals de Arena, Ziggo Dome en Walibi.

---

<sup>9</sup> In 2022 zijn afspraken gemaakt rond de verhuizing van Inholland. Hierdoor reizen dagelijks 6.000 studenten niet meer in de (ochtend) hyperspits



## 5.5. Reizigersaanpak

Reizigers op een vast tracé verplaatsen zich routinematig over een specifieke route. Als de routine eenmaal is aangeleerd is het een uitdaging deze groep te stimuleren op een duurzame manier te reizen, buiten de spits te reizen of als mogelijk om thuis te werken. Met name de uitbreiding van regionale hubs biedt voor deze doelgroep potentie om reizigers aan te sporen anders te gaan reizen.

De komende periode staat er vanuit het SBaB programma Hubs een aantal concrete uitbreidingen op de planning zoals in Halfweg, Muiden en Almere. Daarbij kan het zowel gaan om het aantrekken van extra gebruikers, als om het beïnvloeden van de manier van gebruik (bijv: mensen die op korte afstand wonen, stimuleren met de fiets te komen in plaats van met de auto; zodat er meer parkeerruimte is voor de mensen die van verder weg komen).



### 6. Projecten

Het gedragsprogramma is meerjarig, met jaarlijks een adaptieve programmering van projecten die bijdragen aan de doelstellingen gericht op mijden en spreiden. Binnen de vijf doelgroepaanpakken wordt ingezet op het realiseren van projecten waar potentie en energie op zit. Uit onderzoeken blijkt dat met name bij de werkgeversaanpak grote potentie zit<sup>10</sup>: structureel 18.000-23.000 automijdingen in 2024-2030. Dat is bijna de helft van de ambitie en daarom vormt de werkgeversaanpak de kern van de gedragsprogramma, aangevuld met projecten in de andere doelgroepen.

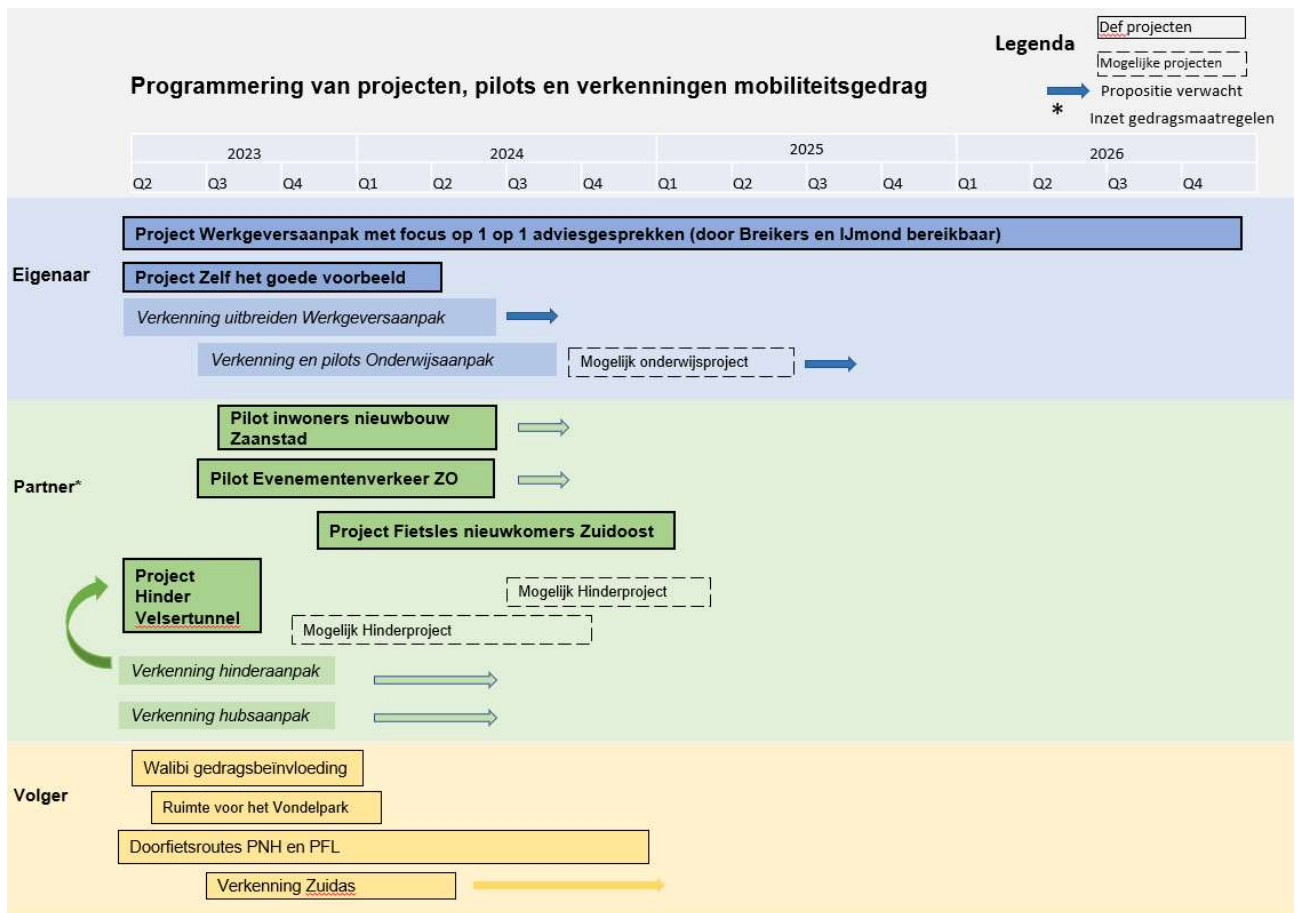
Elke doelgroepbenadering en/of project wordt gekoppeld aan een eigenaar. De eigenaar trekt het project en voert regie over het project. Er worden drie typen projecten onderscheiden:

- **SBaB als eigenaar:** Dit zijn projecten die de gezamenlijke SBaB opgave dienen en die niet van de grond komen zonder de Rijk regio samenwerking van SBaB. Eén van de SBaB overheden werpt zich op als trekker van deze projecten.
- **SBaB als partner:** Dit houdt in dat vanuit SBaB actief wordt ingezet op ander reisgedrag stimuleren, niet zelfstandig, maar gekoppeld aan een bestaand initiatief of uitvoeringsproject. Bijdrage vanuit SBaB is met name het meedenken in de communicatiecampagne om de structurele component van gedragsverandering te benadrukken. Ook kunnen aanvullende gedragsmaatregelen zoals probeeracties worden ingezet.
- **SBaB als volger:** Dit zijn lokale en regionale projecten waarin nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd waardoor reizigers nieuwe of betere mogelijkheden krijgen om slim en duurzaam te reizen. Vanuit SBaB is vooral betrokkenheid bij de monitoring van veranderingen in reisgedrag en wordt eventueel meegedacht in de communicatie.

De opzet van het programma is adaptief: er wordt gericht ingezet op projecten met bewezen effectieve gedragsmaatregelen. Vanuit deze basisopzet met projecten, wordt het programma uitgebreid door pilot projecten te realiseren welke bij succes kunnen worden opgeschaald en door gerichte verkenningen te doen die kunnen leiden tot het starten van nieuwe pilots of projecten (met potentie en energie). Deze gerichte en flexibele programmering biedt ruimte om te leren van succesvolle projecten en maatregelen en deze vervolgens verder uit te bouwen. Ook biedt het de benodigde ruimte om in te spelen op actuele ontwikkelingen en projecten.

---

<sup>10</sup> Effectmeeting RHDHV (2022) en potentieonderzoek MuConsult (2023)



Figuur 10: programmering van projecten en verkenningen

## 6.1. SBaB is eigenaar

### 6.1.1. Werkgeversaankpak

De werkgeversaankpak is de kern van het gedragsprogramma en wordt uitgevoerd door Breikers en IJmond Bereikbaar. Deze aanpak wordt gecontinueerd en uitgebreid. Provincie Noord Holland trekt en begeleidt de werkgeversaankpak. Ambitie is om de werkgevers in de MRA te stimuleren tot duurzamere mobiliteitsbeleid en daarmee de werknemers te motiveren om slim en duurzaam te reizen. Een beschrijving staat in paragraaf 5.1. Met Breikers en IJmond Bereikbaar worden afspraken gemaakt over ambities, doelen en plan van aanpak.

Gezien de potentie <sup>11</sup>, de opgedane ervaringen en het momentum rondom de invoering van CO2 normerende regeling werkgebonden personenmobiliteit, wordt de inzet op 1 op 1 adviestrajecten die worden aangeboden door Breikers en IJmond Bereikbaar vergroot. Dit adviestraject blijkt het meest effectief en wordt verder uitgewerkt tot een efficiënt traject passend bij de omvang van het bedrijf.

Daarnaast wordt een verkenning gedaan naar hoe nieuwe groepen van (kleinere) werkgevers meer locatie- of branchegericht kunnen worden bereikt, bijvoorbeeld via ondernemersverenigingen,

<sup>11</sup> Potentieonderzoek MuConsult 2023



brancheverenigingen en biz-gebieden. Ook worden mogelijkheden voor samenwerking met de omgevingsdiensten rondom de nieuwe CO2 regeling verkent en uitgewerkt.

De grootste uitdaging is om werkgevers te bereiken die het adviestraject in gaan. Het bereik wordt vergroot door de aankomende Rijksbrief aan alle werkgevers over de CO2 regeling (met link naar regionale werkgeversaanpakken), landelijke campagnes zoals GaTochFietsen en ZoWerkHet (oa Werkgevers Award, thuiswerkcampagne), het opzetten van communicatiecampagnes over de CO2 regeling, thuiswerken, spitsmijden en fietsstimulering, het inzetten van generieke middelen zoals de mobiliteitsindex en MobilityAnalyst (data systeem), het opzetten van branche aanpak en samenwerking met de omgevingsdiensten rondom het CO2 besluit (IJmond Bereikbaar is onderdeel van de Omgevingsdienst IJmond).

Eigenaar	Provincie Noord Holland
Opdrachtnemer	Frans van der Linden
Projectleider	pm
Doelgroep	Werkgevers/werknemers
Looptijd	Structureel, doorlopend
Budget	jaarlijks €2,6 miljoen exclusief BTW (€1,8 miljoen aan Breikers en €0,8 miljoen aan IJmond Bereikbaar)
Budgetbron	50% Bijdrage vanuit IenW en 50% bijdrage vanuit de regio (nader te verdelen PNH /VRA/ Amsterdam/PFL/Almere/bedrijfsleven)
Inzet capaciteit:	0,4 FTE door Provincie Noord Holland
Beoogde resultaat	jaarlijks 5.000 nieuwe automijdingen per dag
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Met de werkgeversaanpak voeren we in 2024 minimaal 100 adviesgesprekken met nieuwe werkgevers. (75 door Breikers en 25 door IJmond Bereikbaar). Aanvullende activiteiten zijn fietsstimuleringsacties en grootschalige communicatie campagnes (oa over de CO2 regeling, ZoWerkHet met een Werkgevers Award en thuiswerkcampagne, GaTochFietsen)</p> <p>In de tweede helft van 2023 gaan we aan de slag met het verkennen van nieuwe projecten om de slagkracht te vergroten, zoals het opzetten van een branche aanpak (oa in de zorg) en samenwerking met de omgevingsdiensten rondom het CO2 besluit.</p>	

### 6.1.2. Overheid geeft het goede voorbeeld als werkgever

Goed voorbeeld, doet volgen. De SBaB overheden zijn zelf grote werkgevers in de regio. In navolging van de breed omarmde en ondertekende samenwerkingsovereenkomst 'Flexibel werken en slim reizen' in 2020, zetten de samenwerkende overheden in op het realiseren van adviezen uit de mobiliteitsscan. De intentie om samen te werken is uitgesproken, de overheden zijn nu aan zet om de veranderingen door te voeren. Door het goede voorbeeld te geven dragen de overheden bij aan de doelen, doen ervaring op met de werkgeversbenadering en zijn een gelijkwaardige partner voor de doelgroepen die we stimuleren om te veranderen.

Eigenaar	Vervoerregio Amsterdam
Opdrachtnemer	Martijn Sargentini
Projectleider	Natascha Shahbaziane
Doelgroep	Werkgevers en werknemers bij deelnemende overheden MRA
Looptijd	2023
Raming budget	€10.000 in 2023



Budgetbron	bijdrage Vervoerregio
Beoogd resultaat	Fase 1: PvA & uitvoering project met opleveren monitor en eerste voorstellen nieuwe maatregelen
<p><b>Korte omschrijving:</b> De overheden in de regio Amsterdam hebben een belangrijke rol in het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. En daarmee ook in het bevorderen van spreiden en mijden en het aanmoedigen van andere partijen binnen- en buiten de overheid, om in dit streven te volgen. Deze ambitie wordt gedragen door het inzicht dat een betere spreiding van werktijden tussen de werklocatie en thuis voordelen biedt voor de bereikbaarheid, zoals minder reistijd, minder CO2-uitstoot, minder stress door files en vertragingen en capaciteit van de vervoerders. Tijdens de COVID-pandemie hebben de gezamenlijke overheden de intentie uitgesproken om hun personeel vaker de spits te laten mijden, en dit in een getekende verklaring vastgelegd. Nu de pandemie voorbij is, blijven de opgaven groot en zien we dat nieuwe reispatronen ontstaan, bijvoorbeeld met een piek tijdens de spits op dinsdag en donderdag. De overheden willen het reisgedrag van hun eigen personeel daarom van een nieuwe impuls voorzien, en gaan met extra energie aan de slag met de afgesproken intenties.</p> <p>In deze context wil de Vervoerregio Amsterdam fungeren als ambassadeur voor spreiden en mijden. Dit vereist het tonen van leiderschap, het delen van succesverhalen en beste praktijken, het invoeren van nieuwe maatregelen en het bevorderen van samenwerking tussen de verschillende stakeholders. Hiervoor worden verschillende stappen genomen.</p>	

Zie voor compleet ingevulde format bijlage 1

## 6.2. SBaB is partner

Lokaal en regionaal worden diverse projecten gerealiseerd waar het programma gedrag als partner aan bijdraagt. Dit houdt in dat vanuit SBaB actief wordt ingezet op het stimuleren van ander reisgedrag, niet zelfstandig, maar gekoppeld aan een bestaand uitvoeringsproject. Bijdrage vanuit SBaB bestaat met name uit het meedenken in de communicatiecampagne om de structurele component van gedragsverandering te benadrukken: hoe kan je slim en duurzaam reizen. Ook kunnen aanvullende gedragsmaatregelen zoals probeeracties worden ingezet.

### 6.2.1. Partnerproject Zuid-Oost: Duurzaam Reizen evenementen \*

Eigenaar	Gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Jacob Hulder
Projectleider	Karleen Veenker
Doelgroep	Bezoekers
Looptijd	Q2 2023- Q4 2023
Budget	€288.000
Budgetbron	50% bijdrage van IenW en 50% bijdrage door de gemeente Amsterdam en het bedrijfsleven (reeds beschikbaar gesteld)
Beoogd resultaat	Uitvoeren van 3 pilotprojecten bij grote evenementen Aantal automijdingen pm Aantal spitsmijdingen pm
<p><b>Korte omschrijving:</b> De Arena kent hoog aantal autobezoekers. We weten dat de gemiddelde reisafstand van de Arena bezoekers 81 km is, 55% van de bezoekers komt met de auto. Dat betekent 10.000 auto's per evenement. In 2023 zetten we in op een project 'Duurzaam Reizen Evenementen' in samenwerking</p>	



met publieke en private partijen in Amsterdam Zuidoost om bezoekers te stimuleren juist met de trein te komen door treintickets te koppelen aan de evententickets.

In de eerste fase wordt er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Daarna selecteren we een selectie van maatregelen en gaan we deze uitwerken. Verwacht wordt in ieder geval een aantal pilots te gaan draaien in het evenementen seizoen april – sept 2023. Doelstelling is om drie evenementen uit te kiezen waar we bezoekers stimuleren om duurzaam te reizen. De effecten worden gemonitord zodat er van kan worden geleerd.

Het gaat om een samenwerking van verschillende partijen, zowel publiek als private partijen. De gemeente Amsterdam, Vervoerregio, NS, GVB, Transdev, Johan Cruijff Arena, Ajax en HvA werken mee aan dit project.

\*Zie voor compleet ingevulde format bijlage 1. Let op: de informatie is gebaseerd op stand van zaken november 2022.

### 6.2.2. Partnerproject Fiets Zuidoost

Eigenaar	Gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	Jacob Hulder
Projectleider	Karleen Veenker
Doelgroep	Bewoners, werknemers
Looptijd	pm
Budget	pm
Budgetbron	pm
Beoogd resultaat	pm
Korte omschrijving	

### 6.2.3. Partnerproject Pilot Mobiliteitsverandering nieuwe inwoners grote nieuwbouwlocaties

Eigenaar	Ntb
Opdrachtnemer	pm
Projectleider	pm
Doelgroep	Bewoners
Looptijd	September 2023 – September 2025 (voorbereiding in 2023, uitvoering vanaf 2024)
Raming budget	Ordegrootte: € 50.000 bij 1 pilotlocatie; € 25-50.000 extra voor elke extra pilotlocatie (afhankelijk van omvang).
Budgetbron	50% door IenW en 50% door deelnemende partijen (onder verdeling in NS, gemeente Zaanstad, Vervoerregio en evt. andere pilotgemeenten)
Beoogd resultaat	Pilot project, uitprobeeractie met communicatie Aantal automijdingen pm Aantal spitsmijdingen pm

Korte omschrijving van het project

In de regio worden de komende jaren veel nieuwe woningen opgeleverd. Het is de veronderstelling dat mensen juist bij een verhuizing bereid zijn om hun gedrag aan te passen en wellicht de auto vaker te laten staan. Daarom willen de initiatiefnemers (Gemeente Zaanstad, NS en VRA) invulling geven aan een pilot gericht op de nieuwe bewoners, in ieder geval in Oostzijderpark in Zaanstad, maar mogelijk ook op een beperkt aantal andere pilotlocaties (bij Almere).





Voorbeeld Zaanstad:

In Kogerveld worden de komende 8 jaar ongeveer 2000-2500 woningen en bijbehorende voorzieningen toegevoegd, waarvan ongeveer 850 in Oostzijderpark. Dit betekent een verdubbeling van het aantal inwoners in de wijk. Het is de bedoeling dat hier een levendige, groene en duurzame wijk ontstaat, goed bereikbaar met OV, fiets en auto. Door de inzet van gereguleerd parkeren, mobiliteitshubs en verbetering van de langzaamverkeersroutes, wordt gekomen tot een modaliteitsshift.

De oplevering van de volgende blokken in Oostzijderpark is als volgt gepland.

- Vanaf Q2 2024: Blokken B & C (163 stuks)
- Vanaf Q3 2024: Blok F (73 stuks)
- Vanaf Q4 2025: Blokken D & E (95 stuks, onder voorbehoud, indien pilot wordt verlengd)

De pilot bestaat uit:

- Voor 'nieuwe' bewoners bieden wij als welkomstpakket – voor de bewoners gratis - een [Dal Voordeel abonnement](#) aan voor max 1 jaar (NB dit is een voorbeeld van een mogelijk aanbod. We bepalen in de voorbereiding wat het passende aanbod is. Evt aanbod buiten NS sluiten we daarbij niet uit.).
- Kosten bedragen hiervoor € 67,20 p.j. (5,60 x 12 maanden). Kosten hangen af van totaal aantal te bereiken inwoners. Bij ca 250 inwoners (Kogerveldwijk) € 16.800. Als er extra gebieden (bijv Almere) worden toegevoegd, stijgen de kosten.
- De betrokken bewoners worden actief bevraagd en gemonitord, om onder meer inzicht te krijgen in motieven en de gedragsverandering. Dit onderzoek wordt gezamenlijk met de deelnemende partijen opgezet.
- Aanvullende maatregelen/triggers (deelmobiliteit, looproutes etc) worden nader bepaald, zo mogelijk in overleg met bewoners genomen.
- Rapportage en monitor.

### 6.3. SBaB is volger

De categorie SBaB is volger bestaat uit lokale en regionale projecten waarin nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd waardoor reizigers nieuwe of betere mogelijkheden krijgen om slim en duurzaam te reizen, zoals doorfietsroutes. Het gaat om projecten die ook zonder SBaB doorgang vinden, die niet direct sturen op het beïnvloeden van reisgedrag, maar die wel bijdragen aan de ambitie van duurzaam mobiliteitsgedrag. Om deze resultaten mee te kunnen nemen in de monitoring hebben we inzicht nodig in de lopende projecten bij de overheden. Vanuit SBaB is vooral betrokkenheid bij de monitoring van veranderingen in reisgedrag en wordt eventueel meegedacht in de communicatie.

Voor 2023/2024 zien we de volgende projecten waar we de resultaten van willen meenemen in de monitoring.

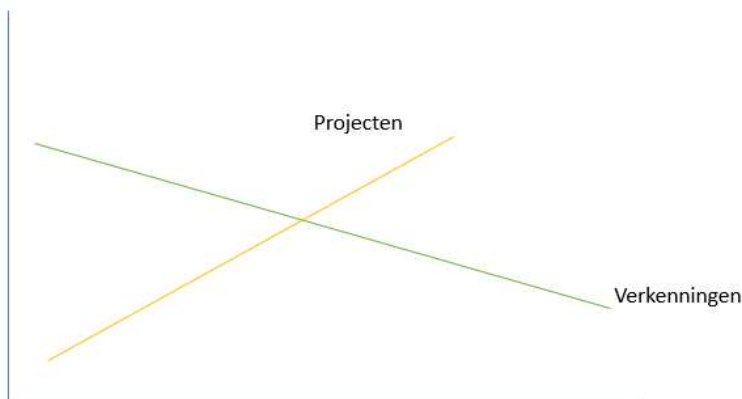
<i>Titel</i>	<i>Eigenaar/organisatie</i>	<i>Doelgroep</i>
Ruimte voor Vondelpark	Gemeente Amsterdam	Bewoners,
Doorfietsroutes; regionale netwerken	Provincie Noord-Holland	Werkgevers, bewoners
Autoluwe inrichting openbare ruimte	Gemeenten	Bewoners, bezoekers
Bezoekers Bataviastad/ Walibi	Provincie Flevoland	Bezoekers



### 6.4. Verkenningen

Voor een aantal doelgroepen of delen daarvan is nog onvoldoende bekend over de doelgroep en hun reismotivatie om direct concrete pilots en projecten te starten. Er worden verkenning gestart. Insteek van een verkenning is om de betreffende (sub)doelgroep en hun reismotivatie in kaart te brengen en passende gedragsmaatregelen te verkennen. Het beoogde resultaat van een verkenning is een propositie voor één of meer pilots of projecten. Criteria waar beoogde projecten en/of pilots aan moeten voldoen zijn; bijdrage aan auto/spitsmijding, bijdrage aan netwerk, passend bij de doelgroep en het moet concreet en uitvoerbaar zijn. Dit betekent dat er capaciteit en eigenaarschap beschikbaar is om het project of pilot op te zetten. Wat betreft de pilots is het criterium opschaalbaarheid ook van belang.

Deze werkwijze impliceert de verwachting dat het aantal verkenningen in de loop van de tijd afneemt en het aantal projecten toeneemt. Zie figuur 11.



Figuur 11: inzicht in verloop verkenningen en projecten

#### Verkenning uitbreiding werkgeversaanpak

In de tweede helft van 2023 verkennen we mogelijkheden en potentie van het opzetten van branche aanpakken en de mogelijkheden voor samenwerking met de omgevingsdiensten rondom het CO2 besluit. Zie werkgeversaanpak, paragraaf 6.1.1

#### Verkenning Onderwijsaanpak

Onderwijs kent potentie om de hyperspits in het ov te verminderen. Als we projecten kunnen uitvoeren voor de doelgroep studenten, dan bereiken we gelijk een grote groep OV reizigers op een specifiek tracé. In de verkenningen voeren we gesprekken met onderwijsinstellingen en verkennen mogelijkheden voor gedragsmaatregelen, met name gericht op spreiden en het reizen buiten de hyperspits. Mogelijke maatregelen zijn een MBO fietsstimuleringscampagne of maatregelen gekoppeld aan een verhuizing of nieuwbouw van een onderwijsinstelling.

#### Verkenning Zuidas ontwikkelingen

Sinds 2015 werkt gemeente Amsterdam Zuidas met veel partijen en werkgevers in het gebied aan gedragsverandering. Dit heeft geresulteerd in een gedragsverandering onder Zuidas reizigers waarbij minder met auto wordt gereisd (23%) en meer gebruik wordt gemaakt van fiets, OV en deelmobiliteit. Daarmee lijkt het lage fruit geplukt en lijken de huidige maatregelen verzadigd. De laatste jaren levert de huidige aanpak nauwelijks effect meer op. Toch is meer nodig om het gebied op langere termijn duurzaam



en bereikbaar te houden. Vanuit het Mobiliteitsplan Zuidflank duurzaam bereikbaar ligt een opgave voor de gedragsverandering aanpak met een doelstelling om:

- 10% van de verplaatsingen te weren uit de (hyper)spits OV en auto in Zuidflank
- 10% minder autoverplaatsingen over het etmaal te laten plaatsvinden in het gebied

Om deze ambitieuze doelstellingen te behalen en beter in te kunnen spelen op wensen en behoeften van werkgevers en werknemers is meer inzicht nodig in het reisgedrag van werknemers. Ook worden mogelijkheden verkend om nieuwe doelgroepen en samenwerkingspartners aan te boren.

Voor deze verkenning en het ontwikkelen van een nieuwe aanpak Zuidas doet de gemeente Amsterdam een uitvraag onder externe partijen. Het resultaat wordt in Q2 2024 verwacht. Naar verwachting volgen hieruit concrete projecten en / of maatregelen voor de Zuidas. Bij succesvolle realisatie kunnen deze worden opgeschaald naar andere gebieden

### *Structurele verkenning hinder, hubs en nieuwbouw*

Het programma is adaptief opgebouwd. Dat betekent dat we structureel en actief zoeken naar kansrijke projecten. We richten ons hierbij op verandermomenten zoals nieuwbouwprojecten, hinder en het openen van (buurt of regio) hubs. De Verkenner Hinder (verbonden met Amsterdam Bereikbaar en/of RWS hinderaanpak) en de Verkenner Ontwikkellocaties en Hubs halen dergelijke informatie op uit hun moederorganisatie en door met regelmaat (elk kwartaal) af te stemmen met collega's van de aanpalende programma's zoals Novex Uitvoeringsagenda, Amsterdam Bereikbaar, RWS hinderaanpak en hubsaanpak.

Als er projecten uit voortvloeien dan staan deze op zichzelf (SBaB als partner of volger). Er is dan in ieder geval sprake van een projectleider en een eigenaar. De inzet vanuit SBaB kan variëren, afhankelijk van de betreffende categorie van het project.

## 6.5 Doorkijk naar projecten vanaf 2025

In bovenstaande paragrafen is inzicht gegeven in de projecten en aanpakken waar we in 2023/2024 inzet op verwachten. Er zitten een aantal pilots tussen die bij succes kunnen worden opgeschaald, bijvoorbeeld de pilot voor nieuwe inwoners. De komende jaren wordt er volop gebouwd in de MRA, als het project voor nieuwe bewoners succesvol uitpakt biedt dit kansen voor de toekomst.

In de komende jaren weten we ook dat er op verschillende plekken hinder gaat plaatsvinden. Zo weten we dat er ook meerjarig structureel hinder gaat plaatsvinden bij de Zuidflank. Hierover stemmen we actief af met Amsterdam Bereikbaar en RWS Hinder.

Zicht op projecten komende jaren	
Structurele inzet werkgeversaanpak	2024-2030
Structurele inzet onderwijsaanpak	2024-2030
Opschaling Zuidas (obv huidige verkenning)	2024-2025
Opschaling Mobiliteitsverandering nieuwe inwoners grote nieuwbouwlocaties	2024-2025
Verwachte Hinderprojecten	
A1 knooppunt WGM- Diemen HRR	2024
IJtunnel	2025
A10 Ringweg Zuid 2025 (Zuidasdok)	2025
knooppunt A2 Amstel Holendrecht 2026-2027	2026-2027



## 6.6 (Meerjarig) budgettraming

De budgettraming voor 2024 op basis van de beschreven doelgroepenaanpak en projecten bedraagt:

- SBaB als eigenaar van projecten (inclusief werkgevers): € 2,61 miljoen
- SBaB als partner in projecten: € 0,34 miljoen (+ PM)
- SBaB als volger van projecten: enkel inzet monitoring, geen financiële bijdragen
- Programmakosten (o.a. communicatiemiddelen, monitoring): €0,2 miljoen  
€3,15 miljoen +pm in 2024<sup>12</sup>

In bijlage 2 is de programmering en bijbehorende budgettramingen voor 2024 per project weergegeven.

Uitgangspunten daarbij zijn:

- Meerjarig wordt rekening gehouden met een budgetreservering voor gedrag (bijvoorbeeld 4 jaar): het DO SBaB geeft budget jaarlijks vrij op basis van programmering en bijbehorende verantwoording;
- Rijk-regio leggen gezamenlijk in: 50% - 50%;
- Capaciteit wordt door moederorganisaties zelf geleverd en drukt daarmee niet op het budget.
- De focus ligt op de werkgeversaankpak (circa 75%, incl monitoring);
- Gerichte en adaptieve inzet op projecten voor de doelgroepen onderwijs, bewoners, bezoekers en reizigers;
- Het programma is adaptief opgebouwd en wordt uitgebreid op basis van succesvolle projecten en nieuwe kansen. Bij aanvang wordt gestart met een gerichte inzet op de werkgeversaankpak en een beperkte aantal projecten waar potentie en energie zit. Gelet op deze beperkte omvang bij de start (in aantal projecten en in omvang) is de verwachting dat de benodigde inzet en daarmee budgetvraag gedurende de looptijd van het meerjarenprogramma stijgt om de ambitie te halen, zie ook figuur 6;

---

<sup>12</sup> \*exclusief capaciteitsvraag en eventuele inzet van derden

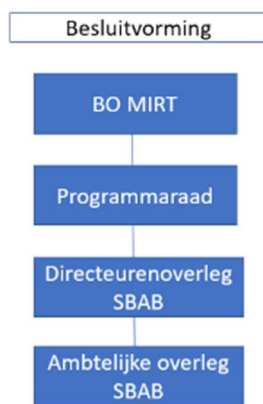


## 7 Organisatie en communicatie

### 7.1 Organisatie

#### *Besluitvorming via SBaB programma structuur*

Het meerjarenprogramma Mobiliteitsgedrag is onderdeel van het Rijk-regio programma SBaB. De besluitvormingslijnen zijn in onderstaand figuur weergegeven. Het hoogste orgaan is de programmaraad, waar besluitvorming plaatsvindt en doorgeleiding naar het BO MIRT. Deze besluitvorming wordt voorbereid door de directeuren in het DO SBaB en ambtelijk door het AO SBaB.



*Figuur 12: besluitvormingslijn SBaB*

#### *Organisatie uitvoering gedrag*

De volgende organisatiestructuur voor de uitvoering van gedragsprojecten en maatregelen is voorzien en wenselijk:

- Een programmteam gedrag binnen de programmaorganisatie SBaB ten minste bestaande uit projectleiders van de Vervoerregio Amsterdam, en/of de gemeente Amsterdam, en/of de provincie Noord-Holland en/of RWS en/of externe krachten. Door de adaptieve programmering kan de samenstelling wisselen.
- De coördinator gedrag is voorzitter en trekker van het programmteam gedrag. De coördinator gedrag stuurt op de inzet op de ambitie en de samenhang tussen de projecten en verkenningen..
- Iedere doelgroep en project is gekoppeld aan één van de moederorganisaties (eigenaarschap), die de betreffende doelgroepaanpak en/of project trekt, de dagelijkse sturing heeft en zorg draagt voor uitvoering en verantwoording.
- Het programmteam gedrag, onder leiding van de coördinator gedrag, zorgt jaarlijks voor verantwoording aan het DO SBaB.
- Om de expertise van gedragsexperts (vanuit regio en vanuit BIT/lenW) goed te kunnen meenemen wordt ieder kwartaal een advies overleg georganiseerd, waarin actuele ontwikkelingen, projecten, plannen en voortgang worden besproken en advies kan worden gevraagd.
- Ditzelfde geldt voor een advies overleg met de vervoerders (NS, GVB, EBS en / of Connexxion)
- Naar gelang van behoefte kan een denktank van strategen en directeuren van de moederorganisaties bijeen worden geroepen voor o.a. strategisch overleg over voortgang, richting, nieuwe kansen en projecten of scope wijziging. Insteek is om deze denktank uit te breiden met expertise en inspiratoren uit de wetenschap en het bedrijfsleven.



Figuur 13: Overzicht organisatie programma gedrag

### Inzet en capaciteit moederorganisaties

Programmateam gedrag (inclusief functieomschrijving):

Rol	Capaciteit	Functieomschrijving	Eigenaar
<b>Inzet programma</b>			
Coördinator gedrag	0,6 FTE	Coördinatie gedragsprogramma; voorzitter en programmteam gedrag; stuurt op de inzet op de ambitie en de samenhang tussen de projecten en verkenningen; Aanspreekpunt voor projecten, sturen op afspraken met de opdrachtnemers, relatie-management, budget- en tijdbeheersing, afstemmen met communicatie en omgevingsmanager	pm *
Externe communicatie	0,4 FTE	Lid programmteam; opzetten Plan van aanpak overall communicatie met doelgroepen, communicatie in en over de doelgroepaanpakken (mn werkgevers en onderwijs) en projecten, opzetten eenduidige boodschap; opzetten en beheren website	pm
Omgevingsmanager,	Geen extra inzet	Lid programmteam; Omgevingsmanagement en interne SBaB communicatie (tussen overheden)	Christiaan Groot
Monitoring en evaluatie	0,2 FTE	Lid programmteam; Opzetten Plan van aanpak monitoring en evaluatie van projecten, ook in relatie tot bredere MTB implementatieplannen; operationele dataverzameling	0,1 FTE coördinator RWS, Erik Berkhof en 0,1 FTE operationele dataverzameling pm
Ondersteuning	Geen extra inzet	Lid programmteam; ondersteuning programmteam	Boudewijn Eiff
<b>Totaal</b>	<b>1,2 FTE</b>		



Inzet uitvoerende projecten			
Trekker werkgeversaanpak inclusief verkenning uitbreiding	0,6 FTE	Lid programmteam; Coördinatie en uitvoering van de werkgeversaanpak; aansturen en begeleiden Breikers en IJmond Bereikbaar, relatiemanagement werkgeversnetwerken; projectleider verkenning uitbreiding werkgeversaanpak	Provincie Noord Holland, projectleider pm
Verkenner Onderwijsaanpak	0,4 FTE	Agendalid programmteam; Coördinatie en uitvoering van de verkenning onderwijs. Opstellen Plan van aanpak, lobby OCW en onderwijsinstellingen, projectleiding verkenning en deelprojecten zoals MBO fietsstimulering	Gemeente Amsterdam, projectleider pm
Projectleider Overheid geeft goede voorbeeld	PM FTE	Agendalid programmteam, projectleider Overheid geeft goede voorbeeld	VRA, Natasha Shahbaziane
Verkenner hinder	0,1 FTE	Agendalid programmteam; verkenning naar nieuwe meekoppelkansen gedrag bij hinderprojecten; opstellen proposities gericht op gedrag	pm
Verkenner ontwikkellocaties en hubs	0,1 FTE	Agendalid programmteam; verkenning naar nieuwe meekoppelkansen gedrag bij ontwikkellocaties en hubs; opstellen proposities gericht op gedrag	pm
Projectleider Pilot inwoners nieuwbouw Zaanstad	PM FTE	Agendalid programmteam; Coördinatie en uitvoering van de pilot; opschalingsmogelijkheden	pm
Projectleider Pilot Evenementenverkeer ZO	2 fte	Agendalid programmteam; Coördinatie en uitvoering van de pilot; opschalingsmogelijkheden	Gemeente Amsterdam Projectleider pm
Projectleider Fietsles nieuwkomers Zuidoost	PM FTE	Agendalid programmteam; Coördinatie en uitvoering van gedragscomponent; opschalingsmogelijkheden	Gemeente Amsterdam Projectleider pm
Projectleiders proposities nieuwe projecten	Pm fte, Afh. van propositie	<i>Afhankelijk van propositie</i>	<i>Afhankelijk van propositie</i>

\*nu extern ingehuurd via Vervoerregio Amsterdam

### Advies:

Gedragsexperts	Helene de Bruine (VRA) Sanne de Kruijff (gemeente Amsterdam) pm, BIT-team/lenW
Vervoerders	NS, Niels Herber GVB, EBS en / of Connexion pm

### Denktank:

lenW	Ron Hofman
PNH	Frans vd Linden
VRA	Martijn Sargentini
Amsterdam	Jacob Hulder
PFL	Barry Rijnbeek
<i>Uit te breiden met experts en inspiratoren uit de wetenschap en het bedrijfsleven</i>	



### 7.2 Communicatie en omgevingsmanagement

We maken onderscheid tussen de interne- en externe communicatie. Interne communicatie betreft de communicatie tussen de betrokken SBaB partijen *onderling* waarbij uiteindelijk de doelgroep van SBaB wordt geïnformeerd/geconsulteerd: ambtenaren en bestuurders. Denk hierbij aan de inzet van onze huidige middelen: de SBaB website, de SBaB nieuwsbrief en de eigen LinkedIn- pagina. De interne communicatie is belegd via de SBaB programmastructuur, middels de inzet van de omgevingsmanager en het SBaB communicatiebureau (momenteel EMMA).

Externe communicatie betreft de communicatie richting de vijfdoelgroepen (en aanverwante partners: organisaties/instanties/overheden): werkgevers, onderwijsinstellingen, bewoners in de MRA, bezoekers van evenementenlocaties en de reiziger op een traject. De externe communicatie is nu versnipperd en veelal belegd bij uitvoerende partijen zoals Breikers en IJmond bereikbaar. Dit biedt uitdagingen in het uitdragen van een eenduidig communicatieboodschappen

Het omgevingsmanagement richt zich voornamelijk op het in kaart brengen (en beheren) van het stakeholdersveld rondom de doelgroepen en het relatiemanagement tussen de interne omgeving (de programmaliijn) en de doelgroepen. De SBaB omgevingsmanager krijgt daarom een plaats in de eerder voorgestelde organisatiestructuur.

#### *Communiceren vanuit een gezamenlijke visie en missie*

Er zijn veel partijen betrokken bij het programma gedrag (waaronder bijv. gemeenten en evenementenorganisaties). Al met al een complex en dynamisch speelveld aan spelers. Om succesvol als partner te opereren in een sterk veranderende omgeving is het belangrijk om goed te weten wat er speelt en wat er van je verwacht wordt. Het goed informeren (en/of consulteren) van de partners werkt daarom twee kanten op: enerzijds informatie ophalen en anderzijds goed weten wat de programmaliijn kan doen en waar het te bereiken is. Communicatie is hiervoor een belangrijk middel en dient bovendien een hoger doel: zichtbaarheid over wat we aan het doen zijn.

Binnen het programmateam gedrag werkt een (strategisch) communicatieadviseur die:

- een 'white label' mandaat heeft
- een plan van aanpak uitwerkt over de externe communicatie: hoe tot een overall communicatie structuur te komen richting de doelgroepen binnen de gehele MRA?
- uitwerkt hoe de programmaliijn het beste blijvend kan communiceren vanuit de gezamenlijke missie en visie, voor de gehele MRA. Te denken valt aan het bouwen en beheren van een overall-website. De communicatie over de lopende projecten binnen de verschillende doelgroepenaanpakken valt hier ook onder.
- te onderzoeken op welke manier de meekoppelkansen zo goed mogelijk inzichtelijk kunnen worden gemaakt (en evt. kunnen worden gedeeld). Het is immers van groot belang dat goed inzicht ontstaat bij welke partners relevante ontwikkelingen plaatsvinden.

Belangrijk om hierbij te benadrukken dat de uitvoeringsorganisaties -o.a. Breikers en IJmond Bereikbaar- blijvend in hun kracht moeten worden gezet. De netwerk- en adviesfunctie die de uitvoeringsorganisaties bezitten is onmiskenbaar voor het bereiken en informeren/consulteren van de vijf doelgroepen.





## *Communiceer over successen: zowel intern als extern*

Door de voortgang, actuele ontwikkelingen en resultaten van bewust reisgedrag breed te communiceren wordt de boodschap zichtbaar voor het brede publiek en het effect groter. Door successen (bestuurlijk) uit te dragen fungeert het programma als vliegwiel en jagen we de gewenste mobiliteitstransitie verder aan. Om die reden is het belangrijk dat de afstemming tussen de interne- en externe communicatie goed op orde is en dus de voortgang, actuele ontwikkelingen en resultaten van bewust reisgedrag ook intern te communiceren. De (strategisch) communicatieadviseur -in samenspel met de omgevingsmanager/communicatieadviseur SBaB- speelt hierin een belangrijke rol.

Naast het stimuleren van individuele maatregelen draagt de programmaliijn bij aan een cultuurverandering. We werken toe naar een vanzelfsprekendheid van spreiden en afremmen zodat er een nieuwe status quo ontstaat. Deze collectieve verandering bereiken we door blijvend, zichtbaar en in ieder geval ook vanuit één mond (vanuit de gezamenlijke visie en missie) te communiceren over successen.



## 8 Monitoring & evaluatie

Het programma Mobiliteitsgedrag richt zich op het afremmen en spreiden van mobiliteit door het stimuleren van slim en duurzaam reisgedrag. De ambitie is om met de maatregelen uit het programma 6% reductie van de mobiliteitsgroei te realiseren (48.000 automijdingen per dag) en als gevolg van deze reductie een vermindering van de CO2 uitstoot. De Monitoring en Evaluatie (M&E) van de programmaliijn Mobiliteitsgedrag is primair gericht op het monitoren van gedragsmaatregelen en het in beeld brengen van de effecten van maatregelen uit het programma, om zo vast te stellen of de van tevoren aangegeven ambitie wordt behaald. Monitoring maakt het mogelijk om waar nodig het programma bij te sturen. Tevens kunnen de leerervaringen gebruikt worden bij de uitwerking van nieuwe maatregelen.

### 8.1 Indicatoren mijden en spreiden

De indicatoren van het programma Mobiliteitsgedrag moeten een goed beeld geven van de resultaten op het gebied van mijden en spreiden.

- Voor mijden is de belangrijkste indicator het aantal automijdingen. Automijdingen bestaan uit niet gereden ritten (thuiswerken, samenreizen) en ritten met een andere modaliteit (OV, fiets, lopen).
- Voor spreiden over de dag is de belangrijkste indicator het aantal spitsmijdingen (auto en OV). Verhouding spits/dal voor auto en OV op MRA-niveau, geeft een totaalbeeld.
- Voor het spreiden over de week geeft de ontwikkeling in de verhouding tussen de drukste en rustigste werkdag een beeld (wo/do).

### 8.2 Indicator duurzaamheid

De indicator voor duurzaamheid is de CO2 reductie. De CO2 reductie van het programma komt volledig door de niet gereden kilometers met de auto (automijdingen). Het spreiden van mobiliteit heeft ook enig effect op de duurzaamheid, maar is moeilijk te kwantificeren en wordt hier buiten beschouwing gelaten.

### 8.3 Wijze van monitoring

Het inrichten van het monitoren van de voortgang van gedragsmaatregelen en –aanpakken ligt bij de trekker van het project/maatregel. Belangrijk is dat aan de voorkant duidelijk is wat met de maatregel wordt beoogd: welke doelgroep, omvang doelgroep, hoe benaderen, welk alternatief, welke conversie, etc. Een goede analyse aan de voorkant geeft inzicht in de kosteneffectiviteit en maakt evaluatie en effectbepaling een stuk eenvoudiger.

Uiteindelijk moet informatie uit projecten en maatregelen inzicht geven in de bijdrage aan mijden en spreiden én duurzaamheid. Lang niet altijd kan exact de waarde van de indicator worden bepaald. Maar met de veelal beschikbare informatie over de output, kan de outcome redelijk worden ingeschat. Hierbij wordt zo veel mogelijk gebruik gemaakt van beschikbare data. Uit oogpunt van eenduidigheid en efficiëntie wordt de monitoring afgestemd met de monitoring van het RMP. Waar mogelijk is het programma Mobiliteitsgedrag leverancier van informatie voor de monitoring van het RMP.

### 8.4 Uitvoering effectbepaling

Jaarlijks vindt effectbepaling van het programma Mobiliteitsgedrag plaats. Één partij verzamelt alle benodigde gegevens (partij kan een ingehuurd bureau zijn, maar ook een deelnemende overheidspartij). De



gegevens worden verwerkt in een dashboard waarin in ieder geval de belangrijkste indicatoren zichtbaar zijn. Daarnaast worden de belangrijkste bevindingen in een schriftelijke rapportage vastgelegd.

## 8.5 Benodigde data

Uitgangspunt is om bij de effectbepaling zoveel mogelijk gebruik te maken van beschikbare data en alleen waar nodig aanvullende informatie te verzamelen.

- \* Gegevens over automobilititeit: ontwikkeling intensiteit en knelpunten op de weg, spits/dal verhouding, rustige/drukke werkdag (NDW/RWS)
- \* Gegevens over OV: ontwikkeling intensiteit en knelpunten, spits/dal verhouding (NS/VRA/GVB)
- \* Gegevens van werkgevers
- \* Gegevens van onderwijsinstellingen
- \* Gegevens van projecten (Hinderaanpak, Amsterdam Bereikbaar)
- \* Gegevens van gedragsmaatregelen (enquêtes, app data, deelnemers, etc)
- \* Gegevens uit relevante databronnen: Landelijk Reizigersonderzoek, ODIN, etc.

## 8.6 Vervolg

Als er op hoofdlijnen overeenstemming is over de invulling van de monitoring en evaluatie, kan met de betrokken partijen de verdere invulling worden opgepakt. Bij de start van het meerjarenprogramma in 2024 moet duidelijk zijn hoe de taken en verantwoordelijkheden t.a.v. monitoring en evaluatie zijn verdeeld en hoe het proces is ingericht. Welke data worden gebruikt, wie levert data, wie verzamelt data, wanneer moet data beschikbaar zijn, hoe vaak wordt data gevraagd, etc.



## Bijlage 1: Projectenformats

### Format SBAB Mobiliteitsgedrag project

<Titel project>

Eigenaar	<moederorganisatie>
Opdrachtnemer	<directeur / ambtelijk opdrachtgever>
Projectleider	< naam >
Doelgroep	<werkgever, onderwijs, bewoner, bezoeker, reiziger>
Categorie	<SBaB eigenaar/ SBaB partner/ SBAB volger>
Raming budget	<herkomst van middelen>
Budgetbron	
Looptijd	
Raming capaciteit	
Beoogd resultaat	<wat lever je op ? Bijv pilot project, communicatiecampagne, getekend convenant, PVA, etc
Bijdragen aan opgave	<geraamd aantal> automijdingen
	<geraamd aantal> spitsmijdingen in OV
Korte omschrijving van het project	



### Project 3

Goed voorbeeld doet volgen: Overheden in de Amsterdamse regio gaan vaker spreiden en mijden

Eigenaar	Vervoerregio Amsterdam
Opdrachtnemer	Martijn Sargentini
Projectleider	Natascha Shahbaziane
Doelgroep	Werkgevers en werknemers bij deelnemende overheden MRA
Categorie	SBaB partner
Raming budget	€10.000 in 2023
Budgetbron	bijdrage Vervoerregio
Looptijd	2023-2024 (met vervolgfase)
Raming capaciteit	1 projectleider + ondersteuning
Beoogd resultaat	Fase 1: PVA & uitvoering project met opleveren monitor en eerste voorstellen nieuwe maatregelen
Bijdragen aan opgave	<geraamd aantal> automijdingen ntb
	<geraamd aantal> spitsmijdingen in OV ntb
<p><b>Korte omschrijving van het project</b></p> <p>De overheden in de regio Amsterdam hebben een belangrijke rol in het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. En daarmee ook in het bevorderen van spreiden en mijden en het aanmoedigen van andere partijen binnen- en buiten de overheid, om in dit streven te volgen. Deze ambitie wordt gedragen door het inzicht dat een betere spreiding van werktijden tussen de werklocatie en thuis voordelen biedt voor de bereikbaarheid, zoals minder reistijd, minder CO2-uitstoot, minder stress door files en vertragingen en capaciteit van de vervoerders. Tijdens de COVID-pandemie hebben de gezamenlijke overheden de intentie uitgesproken om hun personeel vaker de spits te laten mijden, en dit in een getekende verklaring vastgelegd. Nu de pandemie voorbij is, blijven de opgaven groot en zien we dat nieuwe reispatronen ontstaan, bijvoorbeeld met een piek tijdens de spits op dinsdag en donderdag. De overheden willen het reisgedrag van hun eigen personeel daarom van een nieuwe impuls voorzien, en gaan met extra energie aan de slag met de afgesproken intenties.</p> <p>In deze context wil de Vervoerregio Amsterdam fungeren als ambassadeur voor spreiden en mijden. Dit vereist het tonen van leiderschap, het delen van succesverhalen en beste praktijken, het invoeren van nieuwe maatregelen en het bevorderen van samenwerking tussen de verschillende stakeholders. Hiervoor worden verschillende stappen genomen:</p> <p><u>Intentieverklaring Werkgeversaanpak: waar staan we nu?</u></p> <p>De Vervoerregio Amsterdam begint met het delen van de bevindingen en successen uit de Intentieverklaring Werkgeversaanpak. Dit document toont de voordelen van thuiswerken en daarmee het afremmen van mobiliteitsgroei, het spreiden van werktijden, en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen. Door het delen en benadrukken van de voordelen en het zelf uitvoeren, gaat de Vervoerregio Amsterdam proberen de rest van haar partners te inspireren om vergelijkbare maatregelen te nemen. Ook laten we zien wat er sinds de ondertekening aan acties en maatregelen zijn uitgevoerd, welke reispatronen we bij ons personeelbestand zien en wat we nog kunnen en moeten doen om onze doelen te behalen. Hoever zijn we sinds de ondertekening gekomen, waar willen we uiteindelijk naartoe en wat moeten we daar nog voor doen?</p> <p><u>Hulp bieden</u></p> <p>Daarnaast gaat de Vervoerregio Amsterdam gebruik maken van haar invloed en middelen om het bewustzijn te vergroten en maatregelen te bevorderen die het spitsmijden en spreiden</p>	



ondersteunen. Een van de middelen zou het opzetten van een monitor kunnen zijn die steeds in beeld brengt waar we staan met Dit kan onder meer worden gedaan door actief te communiceren over het belang van spitsmijden en thuiswerken, door het organiseren van evenementen over dit onderwerp, en door het delen van informatie en hulpmiddelen die andere overheden kunnen helpen bij het implementeren van deze maatregelen.

### Gemeenschappelijk beleid

Bovendien gaat de Vervoerregio Amsterdam ook pleiten voor beleidswijzigingen die het spreiden en mijden bevorderen, bijvoorbeeld door flexibele werktijden, hybride werken en andere maatregelen te ondersteunen die de noodzaak van reizen tijdens de piekuren verminderen. Dit kan ook betekenen dat er wordt samengewerkt met andere overheden om regelgeving en beleid te ontwikkelen die deze praktijken bevorderen.

Hiervoor gaat de Vervoerregio Amsterdam samenwerken met haar partners om een gemeenschappelijke visie en doelstellingen te ontwikkelen. Door bijvoorbeeld gezamenlijke workshops of strategische sessies te organiseren, waarbij alle partners hun ideeën en suggesties kunnen delen en waarbij gezamenlijk actieplannen kunnen worden ontwikkeld.

De Vervoerregio Amsterdam hoopt met het ambassadeurschap een grote bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de verbetering van de levenskwaliteit in de regio.



## Project 6

### Pilot Duurzaam evenementenverkeer

Eigenaar	Gemeente Amsterdam
Opdrachtnemer	PM
Projectleider	Karleen Veenker
Doelgroep	Bezoeker
Categorie	SBaB partner
Raming budget	€288.000
Budgetbron	50% bijdrage door IenW en 50% door gemeente Amsterdam en bedrijfsleven (reeds beschikbaar gesteld)
Looptijd	Q2/2023-Q4 2023
Raming capaciteit	2 fte voor 48 wk, benodigde capaciteit is verdeeld over alle betrokken partijen.
Beoogd resultaat	3 pilot evenementen waarbij reizigers worden gestimuleerd duurzaam te reizen.
Bijdragen aan opgave	<geraamd aantal> automijdingen
	<pm> spitsmijdingen in OV

#### Korte omschrijving van het project

De Arena kent hoog aantal autobezoekers. We weten dat de gemiddelde reisafstand van de Arena bezoekers 81 km is, 55% van de bezoekers komt met de auto. Dat betekent 10.000 auto's per evenement. In 2023 zetten we in op een project 'Duurzaam Reizen Evenementen' in samenwerking met publieke en private partijen in Amsterdam Zuidoost om bezoekers te stimuleren juist met de trein te komen door treintickets te koppelen aan de eventtickets.

Onze ambitie is om:

- Tijdens het project kwantitatief inzicht te vergaren over wat wel en wat niet werkt,
- Deze inzichten te gebruiken om realistische en ambitieuze doelstellingen om CO2 reductie te bereiken te formuleren
- Vast te leggen welke mogelijkheden er zijn om de aanpak op te schalen naar andere evenementen en andere locaties in de regio.

In de eerste fase wordt er een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd. Daarna selecteren we een selectie van maatregelen en gaan we deze uitwerken. Verwacht wordt in ieder geval een aantal pilots te gaan draaien in het evenementen seizoen april – sept 2023. Doelstelling is om drie evenementen uit te kiezen waar we bezoekers stimuleren om duurzaam te reizen. De effecten worden gemonitord zodat er van kan worden geleerd.

Het gaat om een samenwerking van verschillende partijen, zowel publiek als private partijen. De gemeente Amsterdam, Vervoerregio, NS, GVB, Transdev, Johan Cruijff Arena, Ajax en HvA werken mee aan dit project.



### Project 10

Pilot Mobiliteitsverandering nieuwe inwoners grote nieuwbouwlocaties

Eigenaar	Ntb (mogelijk NS)
Opdrachtnemer	ntb
Projectleider	ntb
Doelgroep	Bewoner
Categorie	SBaB partner, na pilotfase bij succes en uitrolpotentie mogelijk doorgroei naar SBaB eigenaar
Raming budget	Ordegrootte: €50.000 bij 1 pilotlocatie; € 25-50.000 extra voor elke extra pilotlocatie (afhankelijk van omvang).
Budgetbron	50% door IenW en 50% door deelnemende partijen (onder te verdelen in NS, gemeente Zaanstad, Vervoerregio, en evt andere pilotgemeenten)
Looptijd	September 2023 – September 2025 (voorbereiding in 2023, uitvoering vanaf 2024)
Raming capaciteit	Ntb
Beoogd resultaat	Pilot project, uitprobeeractie met communicatie
Bijdragen aan opgave	<geraamd aantal> automijdingen n.n.b.
	<geraamd aantal> spitsmijdingen in OV n.n.b.

#### Korte omschrijving van het project

In de regio worden de komende jaren veel nieuwe woningen opgeleverd. Het is de veronderstelling dat mensen juist bij een verhuizing bereid zijn om hun gedrag aan te passen en wellicht de auto vaker te laten staan. Daarom willen de initiatiefnemers (Gemeente Zaanstad, NS en VRA) invulling geven aan een pilot gericht op de nieuwe bewoners, in ieder geval in Oostzijderpark in Zaanstad, maar mogelijk ook op een beperkt aantal andere pilotlocaties (bijv Almere).

#### Voorbeeld Zaanstad:

In Kogerveld worden de komende 8 jaar ongeveer 2000-2500 woningen en bijbehorende voorzieningen toegevoegd, waarvan ongeveer 850 in Oostzijderpark. Dit betekent een verdubbeling van het aantal inwoners in de wijk. Het is de bedoeling dat hier een levendige, groene en duurzame wijk ontstaat, goed bereikbaar met OV, fiets en auto. Door de inzet van gereguleerd parkeren, mobiliteitshubs en verbetering van de langzaamverkeersroutes, wordt gekomen tot een modaliteitsshift.

De oplevering van de volgende blokken in Oostzijderpark is als volgt gepland.

- Vanaf Q2 2024: Blokken B & C (163 stuks)
- Vanaf Q3 2024: Blok F (73 stuks)
- Vanaf Q4 2025: Blokken D & E (95 stuks, onder voorbehoud, indien pilot wordt verlengd)

#### De pilot bestaat uit:

- Voor 'nieuwe' bewoners bieden wij als welkomstpakket – voor de bewoners gratis - een [Dal Voordeel abonnement](#) aan voor max 1 jaar (NB dit is een voorbeeld van een mogelijk aanbod. We bepalen in de voorbereiding wat het passende aanbod is. Evt aanbod buiten NS sluiten we daarbij niet uit.).
- Kosten bedragen hiervoor € 67,20 p.j. (5,60 x 12 maanden). Kosten hangen af van totaal aantal te bereiken inwoners. Bij ca 250 inwoners (Kogerveldwijk) € 16.800. Als er extra gebieden (bijv Almere) worden toegevoegd, stijgen de kosten.





- De betrokken bewoners worden actief bevraagd en gemonitord, om onder meer inzicht te krijgen in motieven en de gedragsverandering. Dit onderzoek wordt gezamenlijk met de deelnemende partijen opgezet.
- Aanvullende maatregelen/triggers (deelmobiliteit, looproutes etc) worden nader bepaald, zo mogelijk in overleg met bewoners genomen.
- Rapportage en monitor.



### Bijlage 2: Globale kostenramingen

De kostenramingen zijn indicatief. In aanloop naar het BO MIRT wordt een bekostigingsvoorstel voor de eerste uitgewerkte projecten voorgelegd aan het DO en programmaraad SBaB.

#### Globale kostenraming: SBaB als eigenaar

Project	Raming	Aanvullende informatie
Werkgeversaanpak	€2,6 miljoen*	Jaarlijks, inclusief monitoring en communicatie campagnes, exclusief de verkenning voor uitbreiding van de werkgeversaanpak
Overheid geeft goede voorbeeld	€0,1 miljoen	Bron VRA
Verkenning uitbreiding Werkgeversaanpak	pm	
Onderwijsaanpak	capaciteitsvraag	Nu een verkenning, later een project
<b>Totaal</b>	<b>€2,7 miljoen</b>	

\* raming Breikers€1,8 miljoen en IJmond Bereikbaar€0,8 miljoen

#### Globale kostenraming: SBaB als partner

Project	Raming	Aanvullende informatie
Pilot inwoners nieuwbouw Zaanstad	€0,05 miljoen	
Pilot evenementen-verkeer ZO	€0,29 miljoen	Regiobijdrage is reeds beschikbaar (Amsterdam en bedrijfsleven)
Project Fietsles nieuwkomers ZO	pm	
Hinderverkenning	Communicatie inzet	Bij specifieke projecten inzet op fietsstimulering en / of OV pilots (aanvullend budgetvraag via project)
Hubsverkenning	Communicatie inzet	Bij specifieke projecten inzet op fietsstimulering en / of OV pilots (aanvullend budgetvraag via project)
<b>Totaal</b>	<b>PM (minimaal €0,34 miljoen)</b>	

#### Globale kostenraming SBaB als volger

Project	Raming	Aanvullende informatie
Ruimte in en rond het Vondelpark	Monitoring inzet	
Reisgedrag campagne Bataviastad/Walibi	monitoring inzet	
Doorfietsroutes PNH en PFL	monitoring inzet	
Verkenning Zuidas	Monitoring inzet	Verkenning waar mogelijk projecten uit voortkomen. We zien in ieder geval kansen voor hinder rondom Zuidasdok.
<b>Totaal</b>	<b>Geen financiële bijdrage, monitoring inzet</b>	