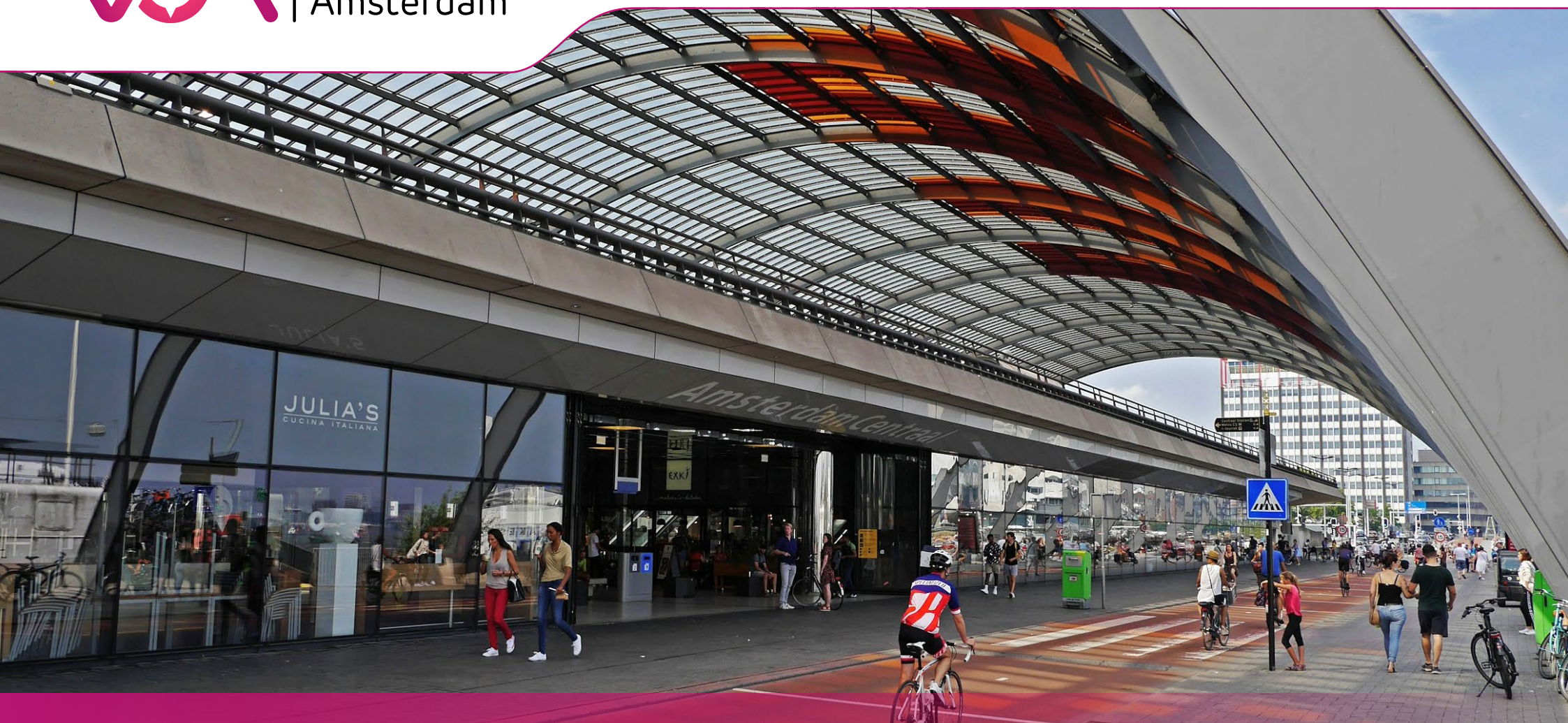




Spelregels 2024



Werkwijze: Van initiatief tot project

Een project begint met een idee of initiatief vanuit een wegbeheerder, de Vervoerregio of een andere partner in de regio. Het is belangrijk dat de betrokken partijen elkaar in een vroeg stadium opzoeken en niet solitair vergaande stappen zetten in de voorbereiding van een project of maatregel.

Intake via de Gebiedsregisseurs

Komt een initiatief mogelijk in aanmerking voor een bijdrage vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, dan neemt de initiatiefnemer contact op met de gebiedsregisseur van de Vervoerregio. Vanuit het team Uitvoering Programma's zijn er drie gebiedsregisseurs aangesteld: Zaanstreek-Waterland, Amsterdam en Amstelland-Meerlanden. De gebiedsregisseurs hebben nauwe contacten met de wegbeheerders en spreken ze regelmatig over welke initiatieven er spelen. Eén a twee keer per jaar zijn er tevens uitgebreide overleggen met de wegbeheerders over de voortgang van het volledige uitvoeringsprogramma.

Bij de start van een initiatief moet er sprake zijn van:

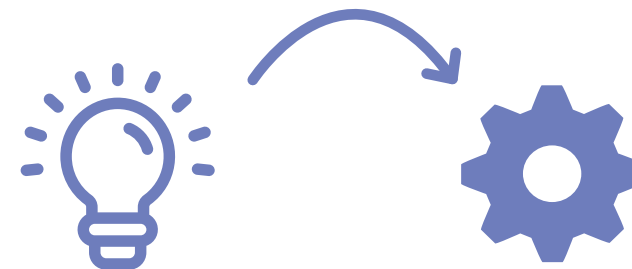
- ▶ Een projectorganisatie (draagvlak op capaciteit/inzet);
- ▶ Zicht op financiering vanuit de wegbeheerder of anderen (draagvlak op financiering);
- ▶ Zicht op planning/start uitwerking en realisatie.

Daarbij wordt het initiatief inhoudelijk getoetst aan het beleid van de Vervoerregio en of het mogelijk in aanmerking komt voor een financiële bijdrage. Het is voor de Vervoerregio van belang dat er nog invloed uitgeoefend kan worden op de scope, uitgangspunten en het ontwerp van een project om ook de regionale beleidsdoelen voldoende terug te zien.

De gebiedsregisseurs zorgen voor een eerste toetsing aan het Beleidskader. Zij leggen tevens, waar nodig, verbanden met verwante projecten, (onderhouds)programma's en ruimtelijke ontwikkelingen, zoeken naar kansen op werk-met-werk en leggen soms een relatie met vergelijkbare initiatieven bij andere partijen.

Veel maatregelen op het terrein van mobiliteit komen voort uit ruimtelijke ontwikkelingen. De Vervoerregio betreft die bij de beoordeling van de mobiliteitsinitiatieven en verwacht van de gemeente ook een integrale aanpak van Ruimtelijke Ontwikkeling en Mobiliteit.

Is deze fase wordt bepaald of een initiatief door de Vervoerregio zelf als project wordt opgepakt of dat wegbeheerder of andere partij dit doet. Gezamenlijk worden er afspraken gemaakt over de vereisten en de te doorlopen stappen. De gebiedsregisseur zorgt voor een eerste toetsing aan het beleidskader en overdracht naar de project-



begeleider. Vanaf dat moment is de projectbegeleider degene die de belangen van de Vervoerregio vertegenwoordigt. Ook als de Vervoerregio zelf het project of de studie uitvoert of medewerkers inzet die in het projectteam meewerken.

Projectbegeleider: spin in het web

De voornaamste taak van de projectbegeleider is het zorgdragen voor de belangen van de Vervoerregio binnen het project en verzorgen van de (besluitvorming) over de financiële bijdrage. De projectbegeleider is daarmee gedurende alle projectfasen betrokken en is de spin in het web vanuit de Vervoerregio. De projectbegeleider legt de noodzakelijke contacten met de deskundigen van de Vervoerregio. Als het nodig is zitten die direct aan tafel. Dat kan bijvoorbeeld efficiënt zijn als het gaat om heel specifieke kennis ten aanzien van kosten, het openbaar vervoer, fietsverkeer of gedrag.



Projectfasering

De Vervoerregio hanteert een eigen projectfasering met zes fasen:

- ▶ Initiatieffase: opstart van een project, schetsen van opgave, urgentie en definities.
- ▶ Verkenningfase: inzicht krijgen in problemen, kansen, uitgangspunten en oplossingsrichtingen.
- ▶ Planstudiefase (SO): onderzoeken van oplossingen, vaststellen van een voorkeursoplossing en afspraken over financiering (en exploitatie).
- ▶ Planuitwerkingsfase (VO): uitwerken van de voorkeursoplossing, doorlopen juridische procedures en voorbereiden van de uitvoering.
- ▶ Realisatiefase (DO): uitvoering van de maatregel en betaling van de financiële bijdrage.
- ▶ Beheerfase: borgen van uitgevoerde maatregelen en functionaliteit, evaluatie en meting van effecten.

Bij elke overgang naar een volgende fase leggen we afspraken vast over (onder meer) de scope, effecten op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid, planning, kosten, risico's en financiering van de maatregelen en vindt (bestuurlijke) besluitvorming plaats. Gedurende de fasering worden de gemaakte afspraken en besluiten steeds concreter en gedetailleerder. De Vervoerregio kan de fasering flexibel inzetten. Kleine, niet-complexe maatregelen (bijvoorbeeld de realisatie van een verkeersdrempel) kunnen van de initiatieffase direct naar de realisatiefase.

Vervoerregio Amsterdam	Gemeente Amsterdam (PBI)	Provincie NH (IMPI)	Ministerie IenW (MIRT)
Initiatief			Onderzoek
Verkenning	Initiatief	Studie	Verkenning
Planstudie	Uitgangspunten	Studie	Verkenning
Planuitwerking	Definitie + ontwerp	Plan	Planning en studie
Realisatie	Contractering + realisatie	Realisatie	Aanleg
Beheer	Beheer	Beheer	Beheer

Voor grote, complexe projecten (bijvoorbeeld een nieuwe tramlijn) worden alle fasen doorlopen.

De fasering van de Vervoerregio is vergelijkbaar met die bij andere overheden. Het is belangrijk goede afstemming te hebben over verwachtingen voor een bepaalde fase over voortgang, concreetheid, organisatie en, heel belangrijk, (het detailniveau van) de benodigde beslisinformatie. Bij een promotie naar een volgende projectfase is het mogelijk dat het opdrachtgeverschap bij een andere partij komt te

liggen. Bijvoorbeeld na een planstudie in opdracht van de Vervoerregio wordt een project voor planuitwerking en realisatie overgedragen aan de wegbeheerder.

Sommige projecten maken onderdeel uit van een groter geheel. Bijvoorbeeld een overkoepelend (mobiliteits) programma of een gebiedsgerichte (ruimtelijke) opgave. In dat geval spreken we af tot wanneer de overkoepelende opgave leidend is en vanaf wanneer de projectfasering gaat lopen voor de specifieke mobiliteitsmaatregel.

De financiële bijdrage

Het indienen van een aanvraag

Na opname in het uitvoeringsprogramma volgt een faseovergang op basis van een formele aanvraag. De voornaamste overgangen zijn opname in de planstudie- of planuitwerkingsfase, omdat deze zorgt voor een financiële reservering en de opname in de realisatiefase die leidt tot een financiële verplichting.

Een aanvraag bestaat uit een formele en ondertekende aanvraag bij de Vervoerregio Amsterdam met een inhoudelijke onderbouwing van de maatregel, tenminste bestaande uit:

- ▶ Een beschrijving van de scope en, indien van toepassing, een ontwerp;
- ▶ Een onderbouwing van de beoogde effecten;
- ▶ Een planning van de voorbereiding en de uitvoering;
- ▶ Een deterministisch- of probabilistisch doorgerekend (SSK-)raming incl. indien van toepassing verwerkte risicodossier, passend bij de projectfase. Een nadere beschrijving van de vereisten is opgenomen in het document: “[Eisen aan kostenproducten](#)”.

De inhoudelijke onderbouwing kan worden toegevoegd als bijlagen. Ook kan gebruik worden gemaakt van aanvraagformulieren, met algemene projectinformatie en specifieke formulieren voor:

- ▶ Fietsinfrastructuur;
- ▶ Fietsenstallingen;
- ▶ Verkeersveiligheid;
- ▶ OV-infrastructuur;
- ▶ Weginfrastructuur;
- ▶ Reizigersgedrag en beleving.

De formele aanvraag kan op verschillende manieren worden ingediend:

1. Per brief gericht aan het dagelijks bestuur ondertekend door of namens bevoegd orgaan;
2. Per mail op mailadres informatiebeheer@vervoerregio.nl. De aanvraagbrief moet dan wel voorzien zijn van een geavanceerde elektronische (digitale) handtekening of van een traditionele handgeschreven handtekening;
3. Via e-formulieren. Dat is de meest efficiënte en snelste manier om uw aanvraag volledig digitaal in te dienen. De projectcode van het project en de projectbegeleider bij de Vervoerregio moeten dan wel bekend zijn en kunt u bij hen opvragen. Alle bijlagen, inclusief een scan van de getekende brief namens bevoegd gezag (zie 1.), kunnen bij deze methode digitaal worden toegevoegd.



Het bepalen van de bijdrage

De hoogte van de bijdrage van de Vervoerregio is afhankelijk van:

- ▶ De mate waarin een maatregel bijdraagt aan het behalen van de beleidsdoelen van de Vervoerregio;
- ▶ Het belang en de bijdrage(n) van de overige betrokken partijen;
- ▶ De kosten van de gekozen oplossing, of de kosten van het deel waar de Vervoerregio een bijdrage aan levert. Dit voor zover de Vervoerregio deze redelijk acht.

Bijdragen worden bepaald op basis van een interne toetsing van de verwachte effecten en kosten in samenwerking tussen de projectbegeleider en deskundigen. De kosteninformatie wordt beschouwd in samenwerking met de kostendeskundigen van de Vervoerregio. In specifieke gevallen gaat het bijvoorbeeld ook om bouwwijze, risicoanalyses en aanbestedingsstrategie en kan hierover worden meegedacht met projectleiders en specialisten van de opdrachtgevende partij.

Kosten ten laste van onderhoudsprogramma's en eigen bijdragen van bijvoorbeeld leidingbeheerders in het kader van verlegregelingen worden buiten beschouwing gelaten.

De hoogte van de bijdrage per project is in principe niet afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende budget. Als er vanuit een van de partners (Vervoerregio of anderen) onvoldoende budget beschikbaar is, zoeken we naar een andere planning van het project (programmering) of een andere prioritering tussen projecten.

De Vervoerregio kan de hoogte van de bijdrage op twee manieren bepalen:

- ▶ Als referentiebijdrage: op basis van vaste referentiebedragen en referentiebelangen (vaste percentages) voor bepaalde soorten maatregelen;
- ▶ Als maatwerkbijdrage: op basis van specifieke afspraken over de mate waarin een maatregel bijdraagt aan de beleidsdoelen vanuit de Vervoerregio (en partners).

De Vervoerregio bepaalt samen met de aanvrager welke vorm van bekostigen het meest geschikt is. Dat zal de vorm zijn die leidt tot de meest efficiënte en zekere realisatie van het project.

De referentiebijdrage

Een referentiebijdrage, op basis van de referentiebelangen, is geschikt voor eenvoudige projecten, waarin weinig discussie te verwachten is over de bijdrage van de Vervoerregio en de overige partners. Voorbeelden van dergelijke projecten zijn (eenvoudige) fietspaden, bushaltes, verkeersdrempels- en plateaus en stallingsvoorzieningen. Een overzicht van de actuele referentiepercentages is opgenomen in bijlage 1.

De maatwerkbijdrage

Projecten of studies met een meer complexe scope, waar al een aanbestedingsresultaat van beschikbaar en/of waarin verschillende partijen en beleidsdoelen een rol spelen, zijn het meest gebaat bij een maatwerkbijdrage.

Bij projecten in opdracht van de Vervoerregio of projecten die voortkomen uit bestuurlijke afspraken uit het BO MIRT is vaak sprake van een bestuurlijk vastgestelde kostenverdeling die mogelijk afwijkt van de referentiebelangen vanuit de Vervoerregio.

Voor een maatwerkbijdrage levert de wegbeheerder een ramingsdossier aan. Een deterministisch ramingsdossier bestaat uit:

- ▶ Memo of kostennota waarin scope, uitgangspunten en aannamen zijn vastgelegd;
- ▶ (SSK)-Raming en/of calculatie;
- ▶ Hoeveelheden – en prijzenbladen.

Een probabilistisch ramingsdossier bevat:

- ▶ Rapportage of kostennota, waarin scope, uitgangspunten, aannamen en risico's zijn vastgelegd;
- ▶ SSK-investeringsraming in Excel (T – en Mu waarde, variatiecoëfficiënt);
- ▶ Onderbouwing van gehanteerde hoeveelheden (Pareto-principe, 80-20 regel);
- ▶ Onderbouwing van gehanteerde eenheidsprijzen en kentallen (80-20 regel);
- ▶ Risico-dossier;
- ▶ Instandhoudingskosten (indien gevraagd).

In de kostenraming wordt een onderscheid gemaakt tussen bouwkosten, engineeringskosten, vastgoedkosten, overige bijkomende kosten en risicoreservering. Als referentie houdt de Vervoerregio rekening met een tegemoetkoming van voor

de engineeringskosten van planuitwerkingsfase t/m realisatiefase (oplevering). In bijlage 1 is een overzicht van de actuele percentages voor engineeringskosten opgenomen. In bepaalde gevallen kan hiervan worden afgeweken, bijvoorbeeld bij toepassing van een geïntegreerd contract (UAV-GC), te doorlopen procedure in het kader van de wet Lokaal Spoor en scopewijzigingen op verzoek of in belang van de Vervoerregio. In aanmerking komen: kosten voor op te leveren producten en projectgebonden kosten voor proces- en projectmanagement. Onderbouwing van deze kosten, met voor de Vervoerregio herkenbare en gangbare tarieven, is noodzakelijk.

Krijgt een maatregel een maatwerkbijdrage, dan komt in elke faseovergang en de beschikking een verantwoording en onderbouwing van de bijdrage aan de hand van de beleidsdoelen waar het project een bijdrage aan levert. Het zorgt voor continuïteit en voorkomt willekeur.

Geïntegreerde contracten

In veel projecten is sprake van geïntegreerde contracten, bijvoorbeeld design en construct. De Vervoerregio ondersteunt deze werkwijze. In dit geval worden afspraken gemaakt over een maatwerkbijdrage op basis van een referentieontwerp en -raming. Daarbij is ook een aanvullende bijdrage aan de engineeringskosten mogelijk. De Vervoerregio geeft de beschikking bij een geïntegreerd contract, voor gunning, bij voorkeur af op basis van het aanbestedingsresultaat in de vorm van een maatwerkbijdrage. Dat levert voor zowel de Vervoerregio als de wegbeheerder voldoende (financiële) zekerheid op. Afgifte van de beschikking is ook mogelijk vóór de aanbesteding. Bijvoorbeeld bij een eenvoudig project met weinig vrijheidsgraden.

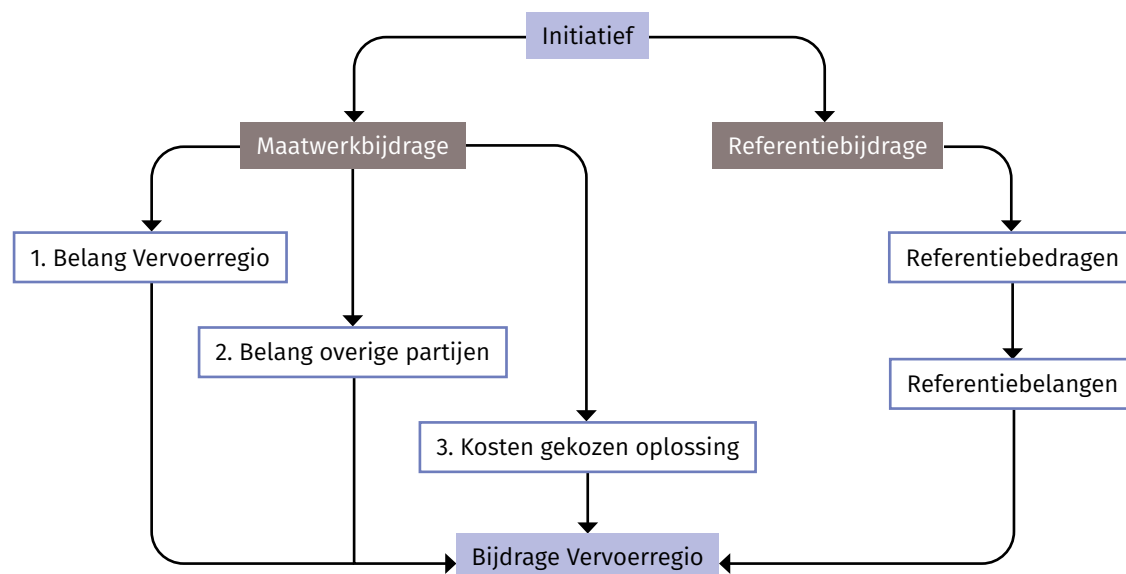
Afspraken over risico's

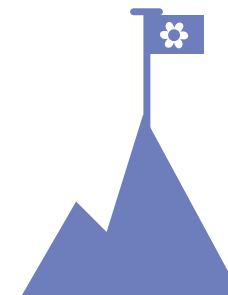
We maken afspraken over de risicoverdeling en de Vervoerregio kan daar in de beschikking een bijdrage voor opnemen. Als referentie hanteert de Vervoerregio een vast percentage (zie bijlage 1) als totale risicoservering, afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt. Bij projecten met bepaalde specifieke en/of bijzondere risico's (bijvoorbeeld risico's met hoge kosten, maar een kleine kans van optreden) kan worden afgesproken hiervoor op basis van een gedegen risicodossier een hogere reservering op te nemen en voor het aanwenden een specifieke clause op te nemen. Daarover maken de Vervoerregio en de wegbeheerder nadere afspraken.

Effecten en consequenties van de maatregel

Belangrijk is verder het aanleveren van een goede onderbouwing van de te verwachten effecten (zowel op mobiliteit als op duurzaamheid) en het rendement van de gekozen oplossing. Dat laatste betreft de kosteneffectiviteit of kosten-batenverhouding. Een Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA), de methode Integrale Kijk Op Bereikbaarheid (IKOB) of een business case kan hier toegevoegde waarde bieden. Per project kan bepaald worden welk instrument het meest passend is om de effecten op de beleidsdoelen van de Vervoerregio aan te tonen. De Vervoerregio denkt graag mee over een data-analyse om te komen tot een goede onderbouwing, zowel voorafgaand aan het project als ten behoeve van de evaluatie.

Specifiek als een maatregel effect heeft op het openbaar vervoer dient inzicht te worden gegeven in de effecten op exploitatie (vervoerconcessie), assetmanagement railinfrastructuur (AMRI), materieel (Activa) en railveiligheid.





Beschikking

Aan het einde van de planuitwerkingsfase, voor de start van de uitvoering, geeft de Vervoerregio na een formele aanvraag en positieve beoordeling op de beleidsdoelen van de Vervoerregio een beschikking af voor de bijdrage aan de maatregel. Deze bijdrage is gekoppeld aan de betreffende scope oftewel de te leveren 'prestatie'. De beschikking is gebaseerd op de eerder gemaakte afspraken in de voorbereiding van het project en de aangeleverde onderbouwing. De beschikking vormt daarmee de basis voor de start van de realisatiefase.

Lump sum of werkelijke kosten

Als de Vervoerregio een maatwerkbijdrage aan een project verleent, zijn er twee manieren van beschikken mogelijk:

- ▶ Op basis van een lump sum bijdrage;
- ▶ Een maximale bijdrage op basis van werkelijke kosten.

De Vervoerregio bepaalt gezamenlijk met de aanvrager de wijze van beschikken. De Vervoerregio heeft een voorkeur voor lump sum vanwege de efficiency en eenvoud, maar houdt zich altijd het recht voor om een maximale bijdrage op basis van werkelijke kosten te beschikken. Zo zijn werkelijke kosten een optie bij grote risicovolle projecten. Bij verlening van een referentiebijdrage geeft de Vervoerregio altijd een lump sum beschikking af.

Mijlpalen en voorfinanciering

Bij de beschikking maken we afspraken over het betalingsritme/voorschotverlening. Normaal gesproken lopen deze betalingen mee in het uitvoeringsritme van het project maar andere mijlpalen zijn ook mogelijk. Over het algemeen geldt, zeker voor lump sum-beschikkingen, dat het moet gaan om toetsbare en zichtbare prestaties. Dit vormt de verantwoording voor de Vervoerregio om tot betaling over te kunnen gaan. Bij meer eenvoudige projecten is sprake van twee mijlpalen:

- ▶ Voorschot bij start uitvoering op basis van opdrachtverlening;
- ▶ Slotbetaling bij vaststelling van de bijdrage.

Een voorschotverzoek kan gelijktijdig met de aanvraag voor een financiële bijdrage of apart worden ingediend. Een voorschotverzoek bestaat uit:

1. Een formeel verzoek tot voorschot (zelfde eisen als formele aanvraag);
2. Proces verbaal van gunning of opdrachtverstrekking(en);
3. Voortgangsrapportage en melding van behaalde mijlpalen (indien van toepassing).

De Vervoerregio kan eveneens een deel van de voorbereidingskosten in planuitwerkingsfase (engineering) bevoorschotten.

Vaststelling van de bijdrage

Na realisatie van het project verzoekt de aanvrager de Vervoerregio om de bijdrage vast te stellen. In de beschikking wordt hier een termijn voor genoemd waarop op basis van een gemotiveerd verzoek eenmalig uitstel gegeven kan worden. De Vervoerregio stelt door middel van een schouw vast of de afgesproken scope is uitgevoerd en of alle betreffende maatregelen zijn opgeleverd. Het is de verantwoordelijkheid van de aanvrager te zorgen voor een tijdige indiening van het vaststellingsverzoek. De Vervoerregio heeft het recht de bijdrage ambtshalve (lager) vast te stellen als niet aan de termijnen uit de beschikking voldaan wordt of de maatregel niet volgens afspraken is uitgevoerd.

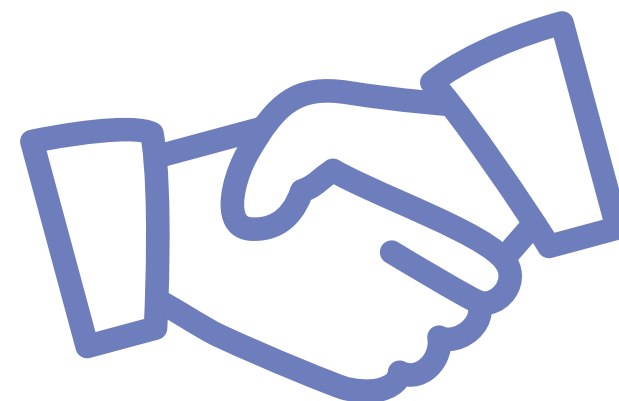
Een vaststellingsverzoek bestaat uit:

1. Een formeel verzoek tot vaststelling (zelfde eisen als formele aanvraag);
2. Een prestatieverklaring;
3. Proces verbaal van gunning of opdrachtverstrekking(en);
4. Proces verbaal van oplevering (of een ander document waaruit blijkt dat het project gereed is / in beheer wordt genomen) (indien van toepassing);
5. Financiële verantwoording / facturen en goedkeurende controleverklaring (indien van toepassing);
6. Een toets op de werking van de uitgevoerde maatregel, zoals verkeersregelinstallaties, reizigersinformatie e.d.

De Vervoerregio hanteert als referentie een instandhoudingstermijn van de gerealiseerde projecten van minimaal 10 en gebruikelijk 30-50 jaar. Het moet immers gaan om een toekomstvaste investering en zeker voor bruggen en tramverbindingen is een instandhouding van 50 jaar zelfs meer dan logisch. Een kortere instandhoudingstermijn is af te spreken, bijvoorbeeld bij kosten-effectieve tijdelijke maatregelen. Bij het realisatiebesluit maken we een afspraak met de wegbeheerder over het beheer en onderhoud van de gerealiseerde voorzieningen.

Maatregelen in opdracht van de Vervoerregio

Voor maatregelen, waarvoor de Vervoerregio optreedt als opdrachtgever gelden dezelfde uitgangspunten voor de benodigde beslisinformatie. Verschil is dat er geen beschikking, maar een opdracht wordt verleend voor rekening en risico van de Vervoerregio.



Bestuurlijke besluitvorming over een financiële bijdrage

Bestuurlijke besluitvorming: dagelijks bestuur

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio is verantwoordelijk voor de invulling van de maatregelen in het uitvoeringsprogramma binnen de kaders die door de regioraad zijn vastgesteld. We leggen, een aantal keer per jaar, alle promotiebesluiten naar een volgende fase voor aan het dagelijks bestuur. Dat gaat als volgt. De projecttrekker/wegbeheerder verzoekt een project naar de volgende fase te promoveren. Op basis van de geleverde beslisinformatie vindt een inhoudelijke beoordeling en een berekening van de bijdrage plaats. Het stafoverleg met de verantwoordelijke portefeuillehouder brengt vervolgens advies uit. De verantwoordelijk portefeuillehouder dient het verzoek in bij het dagelijks bestuur, dat beslist.

Bezwaar en beroep

Tegen elk besluit dat de Vervoerregio neemt over een gevraagde financiële bijdrage, kan de aanvrager (meestal de wegbeheerder) gebruik maken van de bezwaar- en beroepsprocedure. We wijzen de aanvrager daar bij elk besluit specifiek op.

Die procedure is echter ingewikkeld en tijdrovend. Bij een verschil van mening is het daarom verstandig eerst gebruik te maken van de (bestuurlijke) escalatielijnen van het

project zelf. Het opstarten van een formele procedure voor bezwaar en beroep blijkt dan vaak niet nodig. De Vervoerregio wil als partner in de regio meningsverschillen juist zo veel mogelijk voorkomen. Daarom hechten wij er sterk aan het borgen van tijdige betrokkenheid en optimale afstemming over de (bestuurlijke) besluitvorming.

