

Regionale Spelregelkaders

Een onderzoek naar overeenkomsten en verschillen met het MIRT-spelregelkader

Rapportage

Derck Buitendijk
Mark Hecker
Marcella van der Wilt

December 2009

Regionale Spelregelkaders

Een onderzoek naar overeenkomsten en verschillen met het MIRT-spelregelkader

Inhoud	Pagina
1. Inleiding	1
1.1 Ontwikkeling van het MIRT	1
1.2 Inventarisatie regionale spelregels	2
1.3 Leeswijzer	3
2. Bevindingen regionale spelregelkaders	4
2.1 Integratie infrastructuur en ruimte	4
2.2 Spelregels	4
2.3 Meerjarenprogramma	5
2.4 Analyse	5
3. Conclusie	7

Bijlage 1: Lijst van deelnemers ronde tafelgesprek 1 oktober 2009

Bijlage 2: Resultaten inventarisatie

1. Inleiding

1.1 Ontwikkeling van het MIRT

In het Coalitieakkoord 2007 heeft het kabinet zich de ambitie gesteld om ruimtelijke projecten in samenhang met infrastructuur en (openbaar) vervoer te bezien en in dat kader – in plaats van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) – een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) te ontwikkelen. Het MIRT kan gezien worden als een drieluik: het spelregelkader, de bestuurlijke overleggen en het projectenboek.

Het MIRT-spelregelkader is vanaf 1 januari 2009 van toepassing op alle nieuwe sectorale en gebiedsgerichte projecten en programma's in het ruimtelijk-fysieke domein. Meer in het bijzonder gaat het om de projecten en programma's van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM en tijdens de gebiedsgerichte verkenning ook om de domeinen van de ministeries van LNV en EZ. Het MIRT-spelregelkader is bedoeld voor gebruik binnen het rijk. Het spelregelkader beschrijft de belangrijkste processtappen die projecten en programma's in het ruimtelijk-fysieke domein moeten doorlopen om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage.

Bij de aanbidding van het spelregelkader aan de Tweede Kamer in 2008 is aangegeven dat het spelregelkader het karakter heeft van een ontwikkelingsproces. Belangrijke ontwikkelstappen die in de brief aan de Tweede Kamer¹ zijn voorzien zijn het aanhaken van de departementen van LNV en EZ en een onderzoek naar de mogelijkheden voor een versterkte regionale inzet, onder meer door het opstellen van gebiedsagenda's.

Bij de aanbidding van het spelregelkader aan de Tweede Kamer in 2008 is aangegeven dat het spelregelkader het karakter heeft van een ontwikkelingsproces. In dit ontwikkelingsproces is voorzien in een "*versterkte regionale inzet*". In de Tweede Kamer brief zijn ook vervolgstappen beschreven, waaronder: "*stap vier (2009) - bestuderen van mogelijkheden om regionale spelregels op MIRT-spelregelkader af te stemmen.*"

De oorspronkelijke gedachte hierbij was dat de toekomstige doorontwikkeling van het MIRT moet leiden tot op elkaar afgestemde rijks- en regionale investeringen. Uiteindelijk beeld hierbij is dat projecten in het fysieke domein in onderlinge samenhang en afstemming worden gerealiseerd.

Eerste stap in het versterken van de wisselwerking tussen de 'decentrale' planvorming en het MIRT is het bestuderen van overeenkomsten en verschillen tussen decentrale spelregels en het MIRT-spelregelkader. De resultaten van deze inventarisatie worden meegenomen in de Tweede Kamer brief eind dit jaar.

¹ Brief aan de Tweede Kamer, vergaderjaar 2008 – 2009, 10 december 2008, 31 700 A, nr. 41

1.2 Inventarisatie regionale spelregels

1.2.1 Opdracht

De onderzoeksopdracht luidde: “geef overeenkomsten en verschillen aan van de regionale spelregels in relatie tot het MIRT en doe waar mogelijk aanbevelingen over gezamenlijke uitgangspunten”. Deze opdracht valt uiteen in twee delen:

Inventariseren regionale ‘spelregelkaders’²

Het bestuderen van mogelijkheden om regionale ‘spelregels’ op het MIRT-spelregelkader beter op elkaar af te stemmen, start bij de inventarisatie en analyse van globale overeenkomsten en verschillen van de regionale ‘spelregels’ in relatie tot het MIRT.

Aanbevelingen over versterkte regionale inzet

De focus in de opdracht ligt hiermee, conform de aankondiging aan de Tweede Kamer, bij de formele kant van de afstemming, de ‘spelregelkaders’. Dit laat onverlet dat het uiteindelijk gaat om de samenwerking tussen rijk en regio, en vooral ook tussen de diverse sectoren hierbinnen. Deze is breder dan de toepassing van spelregels.

1.2.2 Onderzoeksvragen

De volgende onderzoeksvragen dienden als leidraad bij het onderzoek naar de regionale spelregelkaders:

- Welke ‘spelregels’ worden op het gebied van infrastructuur en ruimte door (een selectie van) regionale overheden gevolgd? Zijn deze onderling vergelijkbaar?
- Welke overeenkomsten/verschillen zijn er tussen het MIRT-spelregelkader en de regionale ‘spelregels’?
- In hoeverre zijn de ‘spelregels’ die decentrale overheden hanteren bij de besluitvorming over investeringen in het fysieke ruimtelijk domein vergelijkbaar met het MIRT?
- Welke uitgangspunten kunnen worden gehanteerd om regionale ‘spelregels’ op het MIRT-spelregelkader af te stemmen? Kan het MIRT iets leren van de regionale ‘spelregelkaders’? En vice versa?

² We plaatsen het begrip ‘regionale spelregels’ tussen komma’s omdat het begrip als zodanig niet in alle gevallen gebruikt wordt aan de kant van decentrale overheden. Wanneer we het begrip ‘spelregels’ of ‘spelregelkaders’ gebruiken, bedoelen we daarmee de methodieken en werkwijzen die bij decentrale overheden (provincies, regio’s en gemeenten) worden gehanteerd bij de beoordeling, weging en prioritering van investeringsbeslissingen.

1.2.3 Werkwijze

Op vooraf vastgestelde kenmerken (zie tabel) is beschreven hoe bij (een selectie van) provincies en stadsregio's investeringen in het fysieke ruimtelijk worden gedaan. Uiteindelijk zijn, deels op basis van de respons op een oproep van Verkeer en Waterstaat, vijf provincies (Groningen, Friesland, Drenthe, Zuid-Holland en Noord-Brabant) en twee stadsregio's (Amsterdam en Haaglanden) nader onderzocht (zie bijlage). Het onderzoek had de vorm van een quick scan en is gebaseerd op openbare documenten en een kort telefonisch gesprek met een vertegenwoordiger van een van de onderzochte overheden. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 2. Een eerste inventarisatie en analyse van overeenkomsten en verschillen diende als input voor een bijeenkomst met regionale vertegenwoordigers en vertegenwoordigers van het Interprovinciaal overleg (IPO), de Vereniging Nederlandse Gemeente (VNG), Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) en Unie van Waterschappen. Doel van deze bijeenkomst was om gezamenlijk op zoek te gaan naar mogelijkheden voor verdere samenwerking en ontwikkeling van 'spelregelkaders' (voor overzicht deelnemers, zie bijlage 1).

Geïventariseerde kenmerken	Omschrijving
Doelen	Wat is het doel van de spelregels? Wat is het doel van het meerjarenprogramma?
Mate van integratie	Zijn er integrale of afzonderlijke spelregelkaders voor investeringen in infrastructuur of ruimte? Wordt er verwezen?
Betrokkenheid andere partijen	Zijn het investeringsbeslissingen waarbij andere partijen zijn betrokken?
Prioritering	Welke criteria worden er gehanteerd om tot een prioritering te komen?
Fasering/ beslismomenten	Welke fasering wordt er met de spelregels gehanteerd en wat zijn de beslismomenten?
Informatieprofielen en methodieken	Wordt er gewerkt met informatieprofielen per fase? Welke methodieken worden gehanteerd?
Type projecten	Voor welk type projecten is het spelregelkader bedoeld (aard, financiële omvang)?
Financiën	Welke bedragen zijn ermee gemoeid en wat is de dekking?
Planningshorizon en actualisatie	Welke planningshorizon wordt gehanteerd? Wat is het ritme van actualiseren?

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 gaan we in op onze bevindingen uit de inventarisatie van regionale spelregelkaders. In de bijlage zijn concrete overzichten opgenomen welke op basis van een quick scan zijn opgesteld. Een overzicht van de belangrijkste bevindingen presenteren we in dit hoofdstuk. In hoofdstuk 3 presenteren we onze conclusies.

2. Bevindingen regionale spelregelkaders

De bevindingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op een quick scan bij vijf provincies, twee stadsregio's en een groepsgesprek met vertegenwoordigers uit de regio. In bijlage 2 treft u per onderzocht gebied de systematische beschrijvingen aan.

2.1 Integratie infrastructuur en ruimte

Uit de onderzochte provincies en stadsregio's blijkt dat alle gebieden in mindere of meerdere mate bezig zijn om de plannen en uitvoering op het gebied van infrastructuur en ruimte te integreren. In het algemeen kan worden geconstateerd dat in ieder geval op het niveau van strategie en planvorming integratie wordt bereikt. Dit gebeurt bij provincies veelal via de Provinciale Omgevingsplannen of vergelijkbare integrale plannen voor de fysieke omgeving. Ook in de in ontwikkeling zijnde Gebiedagenda's wordt - op het niveau van een landsdeel - gewerkt aan een integrale benadering.

Tegelijkertijd werken de onderzochte provincies en stadsregio's ook met 'sectorale' Verkeer- en Vervoerplannen. Deze hebben doorgaans een looptijd van tien jaar en gaan vergezeld van een Uitvoeringsprogramma voor circa vier jaar. De concrete investeringen zijn meestal opgenomen in een Investeringsprogramma dat jaarlijks wordt geactualiseerd. In al deze documenten is een verbinding met ruimtelijke projecten beperkt of niet aanwezig. De ruimtelijke projecten vinden doorgaans hun uitwerking in andere documenten.

Op het meest concrete schaalniveau, de gebieden, wordt integratie bereikt in het verbinden van opgaven en projecten in *gebiedsontwikkelingen*. Deze integratie sluit aan bij het gebiedsgerichte werken in de RO.

In alle onderzochte gebieden vormt de BDU een belangrijke basis voor de financiële fondsvorming. Daarnaast zijn er ook nog gebied specifieke fondsen en middelen, zoals de RSP-gelden, gelden verbonden met de Zuiderzeelijn in het Noorden en de BOR gelden in de Randstad. Ruimtelijke projecten worden onder meer gefinancierd uit het Nota Ruimte-budget.

2.2 Spelregels

In het algemeen zijn de 'spelregels' in alle onderzochte gebieden gericht op het scheppen van transparantie van de verdeling van de gelden en duidelijkheid over de fase waarin een project verkeert. De 'spelregels' geven een handvat voor de verdeling van de inzet van de middelen.

In het algemeen kan worden geconstateerd dat de meeste onderzochte provincies en stadsregio's bij infrastructuur projecten de oude MIT spelregels hanteren waarbij de fasen Verkenning, Planstudie en Realisatie centraal staan. Dit neemt niet weg dat er voornemens zijn deze 'spelregels' aan te passen en te actualiseren. In de provincie Groningen is recent een MIT opgesteld waarin duidelijk herkenbaar rekening is gehouden met het MIRT-spelregelkader van december 2008 en de inzichten op basis van het advies van de Commissie Elverding. De focus is infrastructuur; er zijn geen ruimtelijke projecten opgenomen in het MIT Groningen. In de provincies Drenthe en Friesland is er geen duidelijke op het MIT gebaseerde fasering.

In het algemeen zijn andere partijen betrokken in de verschillende fasen die worden gehanteerd. Bij de provincies zijn dat altijd de gemeenten. Bij de stadsregio's zijn ook de betreffende provincies betrokken. De spelregels richten zich op infrastructuurprojecten en niet of nauwelijks op ruimtelijke projecten. Het gebruik van de informatieprofielen en methodieken (zoals (M)KBA.OEI) zoals beschreven in het MIRT-spelregelkader is nauwelijks of niet aangetroffen.

2.3 Meerjarenprogramma

Bijna alle onderzochte gebieden hebben een meerjarenprogramma Infrastructuur dat jaarlijks geactualiseerd wordt. De meerjarenprogramma's richten zich niet op ruimtelijke projecten. Doel van de programma's is in het algemeen de uitgaven van de middelen beheersbaar te houden en tot besluitvorming te komen over de fase waarin de projecten zich bevinden inclusief de daarmee gemoeide gelden. Het type projecten opgenomen in het meerjarenprogramma verschilt nogal. In alle gebieden betreffen het fysieke, droge infrastructuurprojecten (aanleg van wegen en spoorwegen). In sommige gebieden zijn ook natte infrastructuurprojecten en grote beheer en onderhoudsprojecten opgenomen. Weer andere gebieden nemen ook projecten op het gebied van openbaar vervoer, fiets, verkeersveiligheid en verkeersmanagement op. Dan gaat het lang niet altijd over fysieke infrastructuurprojecten. De tijdshorizon is verschillend: meestal tot 2020, in enkele gebieden uitsluitend de komende vier jaar. Een ander gebied kijkt al iets verder dan 2020.

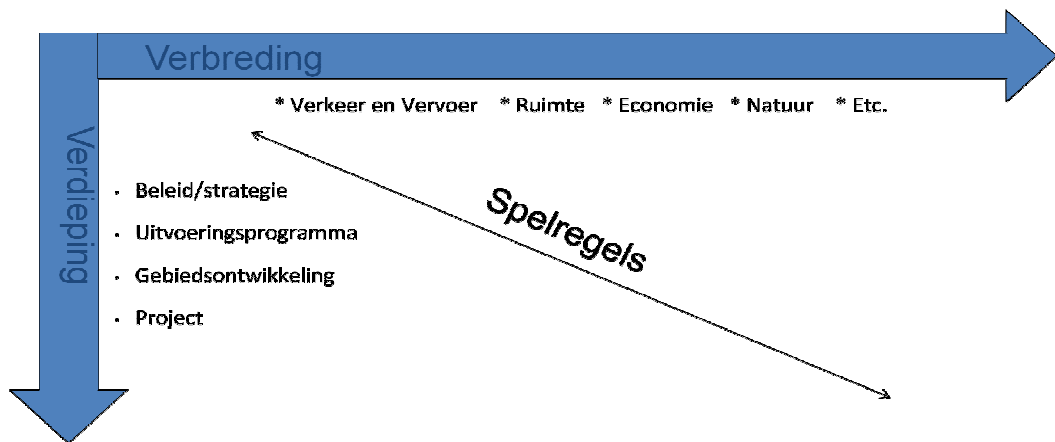
2.4 Analyse

In de eerste plaats dienen de bevindingen in enige perspectief te worden geplaatst. Het MIRT-spelregelkader is sinds 1 januari in werking. Decentrale overheden hebben tot nu toe nog weinig tijd gehad om ervaring op te doen met het spelregelkader. Haaglanden en Rotterdam zijn op dit moment hard bezig een MIRT verkenning uit te voeren voor de gehele stadsregio resp. de Ruit van Rotterdam ("Rotterdam VOORUIT"). Sommige decentrale overheden hebben al meer ervaring opgedaan met het MIRT. Zo hebben in Brabant provincie, regio en gemeenten intensief gewerkt aan de verkenning Zuidoost-Brabant. Uit de onderzochte gebieden blijkt dat ook zonder direct gebruik van het MIRT-spelregelkader wordt gewerkt aan een duidelijke projectfasering en -integraliteit. Geconstateerd kan worden dat het allemaal werk in uitvoering is. Provincies en stadsregio's zijn hierbij zoekende de juiste vorm en manier te vinden passend bij het gebied. Dit is een organisch proces en vereist maatwerk. Uit de quick scan blijkt dat in de verschillende gebieden overeenkomsten maar ook verschillen zijn in gehanteerde definities, fasering etc. Er vindt veel afstemming plaats, met name in gebiedsontwikkelingen, maar spelregels zijn niet altijd geëxpliciteerd. Bij sommige decentrale overheden wordt bewust afgezien van een al te expliciete toepassing van 'spelregels' of afwegingsinstrumenten om daarmee ruimte te laten aan het proces van afweging tussen professionals en bestuurders.

Onderstaande figuur vat de bevindingen samen. Uitgaande van het MIRT is de bedoeling spelregels te formuleren waarbij het inhoudelijk bezien niet alleen gaat over infrastructuur. De integraliteit wordt bereikt door de samenhang met de andere elementen in het fysieke domein (zoals ruimte, economie, natuur, etc.). Dit is de te bereiken verbreding. Aan de andere kant is het de bedoeling de integraliteit niet alleen te bereiken op beleidsstrategisch niveau maar ook bij concrete projecten, de ontwikkeling van gebieden en op programma niveau. Dit is de te bereiken verdieping. Uit de quick

Berenschot

scan blijkt dat de onderzochte overheden actief bezig zijn op de beide assen maar de mate van verbreding en verdieping op dit moment verschilt. Bijvoorbeeld bij sommige spelregelkaders in de regio is wel sprake van integraliteit van infrastructuur en ruimte op beleidsstrategisch niveau, maar minder op het tactische niveau van programmering. Andersom komt het ook voor: integraliteit op project of gebiedsniveau, maar niet op beleidsstrategisch niveau.



3. Conclusie

In dit hoofdstuk geven wij antwoord op de gestelde onderzoeksvragen.

- Welke 'spelregels' worden op het gebied van infrastructuur en ruimte door (een selectie van) regionale overheden gevolgd? Zijn deze onderling vergelijkbaar?

De decentrale overheden hebben over het algemeen 'spelregels' en zijn bezig met de verdere ontwikkeling van de spelregels. Dit gebeurt organisch en is maatwerk. Op hoofdlijnen zijn ze vergelijkbaar. Doelen worden geformuleerd, faseringen aangebracht, tijdshorizonten worden bepaald. Definities en de invulling verschilt. Bij sommige decentrale overheden wordt bewust afgezien van een al te expliciete toepassing van 'spelregels' of afwegingsinstrumenten om daarmee ruimte te laten aan het proces van afweging tussen professionals en bestuurders.

- Welke overeenkomsten/verschillen zijn er tussen het MIRT-spelregelkader en de regionale 'spelregels'? -

Doelen, planningshorizon en actualisatie komen redelijk overeen. Het gebruik van methodieken verschilt. De integratie van infrastructuur en ruimte varieert sterk per onderzochte decentrale overheid. Vanuit het perspectief tussen beleidsstrategie en project verschilt de integratie ook. Een en ander is nog sterk in ontwikkeling.

- In hoeverre zijn de 'spelregels' die decentrale overheden hanteren bij de besluitvorming over investeringen in het fysieke ruimtelijk domein vergelijkbaar met het MIRT?

Alle onderzochte gebieden hanteren voor de infrastructuurprojecten spelregels. Voor zover deze spelregels verwijzen naar de spelregels van het Rijk zijn deze voornamelijk gebaseerd op het oude MIT. Sommige overheden hebben de spelregels (grotendeels) aangepast aan het MIRT-spelregelkader. Niet in alle gevallen zijn de spelregels geëxpliciteerd. Bij sommige decentrale overheden wordt bewust afgezien van een al te expliciete toepassing van 'spelregels' of afwegingsinstrumenten om daarmee ruimte te laten aan het proces van afweging tussen professionals en bestuurders. Bij de ruimtelijke projecten is in minder mate sprake van de toepassing van met het MIRT vergelijkbare spelregels. Decentrale overheden zijn over het algemeen wel bezig met een verdere ontwikkeling en toepassing van spelregels op ruimtelijk gebied. Bij dit alles moet wel de kanttekening worden geplaatst dat decentrale overheden tot nu toe – gelet op de korte termijn waarop het spelregelkader in werking is - nog maar weinig tijd gehad hebben om de eigen 'spelregels' – desgewenst – af te stemmen op het MIRT-spelregelkader.

- Welke uitgangspunten kunnen worden gehanteerd om regionale 'spelregels' op het MIRT-spelregelkader af te stemmen? Kan het MIRT iets leren van de regionale 'spelregelkaders'? En vice versa?

Uit de quick scan blijkt dat bij veel decentrale overheden de regionale 'spelregels' in ontwikkeling zijn. Dit betreft ook de integratie op elementen van het fysieke domein. Het MIRT-spelregelkader is pas een jaar oud en relatief nieuw. Een eerste stap om tot betere afstemming te komen is het hanteren van gelijke definities. De verdere invulling van de afstemming blijft maatwerk. Rijk en

Berenschot

decentrale overheden kunnen juist in deze fase veel van elkaar leren, met name in een toepassing van de verschillende 'spelregelkaders' die past bij de situatie in de regio. Belangrijk is dat er aan beide zijden de bereidheid bestaat om van elkaars ervaringen te leren. Wij hebben geconstateerd dat de bereidheid om van elkaar te leren er zeker is. Verder is er vooral behoefte om in de praktijk samen op te trekken zodat gebruik gemaakt kan worden van de sterke kanten van de verschillende werkwijzen en 'spelregels'. Tevens hebben wij een behoefte geconstateerd om bij de toepassing van het MIRT-spelregelkader gezamenlijk na te gaan hoe het beste invulling gegeven kan worden aan de toepassing van afwegingsinstrumenten (zoals de MKBA).

Bijlage 1

Lijst van deelnemers ronde tafelgesprek 1 oktober 2009

Lijst van deelnemers ronde tafelgesprek 1 oktober 2009

- Peter Stehouwer, SKVV
- Peter Jasperse, IPO
- Coen Mekers, provincie Gelderland
- Helma van Oosterhout, provincie Noord-Brabant
- Menko Noordegraaf, stadsregio Amsterdam
- Vincent van der Vlies, VNG
- Wendy van de Heuvel, stadsregio Rotterdam
- Theo Konijnendijk, KPVV
- Corrie van Eldik, stadsgewest Haaglanden
- David Jansen, Verkeer en Waterstaat (coördinator bestuurlijk overleg MIRT)
- Karen van Dantzig, Verkeer en Waterstaat (projectleider)
- Derck Buitendijk, Berenschot
- Marcella van der Wilt, Berenschot

Bijlage 2

Resultaten inventarisatie



Rijk

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	Expliciet gericht op gedeeld integraal beeld en vertrekpunt voor integrale investeringsbesluiten in het ruimtelijk fysiek domein. Het MIRT-spelregelkader is nog wel in ontwikkeling.
Financiën (bedrag en dekking)	<p>Voor uitgaven in het ruimtelijk fysieke domein zijn diverse financieringsbronnen. Allereerst de reguliere begrotingsmiddelen, die gevoed worden door de belastingontvangsten. Daarnaast zijn er middelen beschikbaar uit het Fonds Economisch Structuurversterking, de Europese Structuurfondsen, bijdragen van derden. Ook kunnen maatregelen worden genomen waarbij (extra) middelen worden gegenereerd. De diverse middelen worden op basis van politieke keuzes verdeeld over de diverse begrotingen.</p> <p>Specifiek voor infrastructuur is in de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds bepaald dat het "oude" MIT het uitvoeringsprogramma van het Infrastructuurfonds (onderdeel van de begroting van VenW) vormt. Het MIRT Projectenboek neemt deze functie over.</p>

Spelregels

Vastlegging werkwijze	Is vastgelegd in het MIRT-spelregelkader. Dit is een beschrijving van de belangrijkste processtappen voor projecten en programma's in het ruimtelijk fysieke domein om in aanmerking te kunnen komen voor een rijksbijdrage.
Doel spelregels	<p>Doel is het realiseren van beter afgestemde en inhoudelijk samenhangende investeringen in het ruimtelijk fysieke domein. De samenhang tussen ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer centraal te stellen.</p> <p>Transparantie in de procesgang van de programmering bij het rijk is ook een doel.</p> <p>Het MIRT-spelregelkader wil ook een intensievere samenwerking tussen het rijk en de decentrale overheden stimuleren en zorgen voor betere afstemming van rijksinvesteringen en regionale investeringen.</p>
Fasering en beslismomenten	<p>In het MIRT-spelregelkader zijn drie fasen te onderscheiden, te weten: verkenningsfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase. Bij het doorlopen van deze drie fasen zijn vijf beslismomenten te onderscheiden. Het spelregelkader werkt daarbij als een zeef, in plaats van een trechter.</p> <p>Er is geen automatische doorstroming van een project van de ene naar de volgende fase. Per fase wordt een expliciete beslissing genomen over het wel of niet (blijven) opnemen van het project in het MIRT; c.q. financiering door het rijk. Hoe verder het project in de procedure komt, hoe concreter het project is.</p>

Criteria voor prioritering	Bij het doorlopen van de processtappen wordt tevens besloten of het project wel of niet wordt opgenomen in het MIRT Projectenboek. Voor het al dan niet opnemen van een project in het MIRT gelden naast politieke afwegingen bepaalde technische vereisten. Er zijn geen criteria voor onderlinge vergelijking/ afweging tussen projecten.
Betrokkenheid andere partijen	<p>Investerings worden afgestemd door middel van de periodieke Bestuurlijke Overleggen MIRT. De op te stellen gebiedsagenda's per gebied/landsdeel worden besproken in het desbetreffende Bestuurlijk Overleg.</p> <p>Met het opstellen van de gebiedsagenda's wordt gewerkt aan een betere aanvulling en versterking (synergie) van de investeringen van de betrokken departementen en de decentrale overheden. Zo dient de prioriteitsstelling door zowel rijk als regio meer samenhang te krijgen en ontstaat er meer draagvlak voor beslissingen.</p> <p>Vanaf 2009 zullen de reeds bestaande (met de decentrale overheden opgestelde) agenda's zoals de samenwerkingsagenda's en ontwikkelagenda's, alsmede de regionale gebiedsdocumenten voor de verstedelijking, worden samengevat tot gebiedsagenda's.</p>
Informatieprofielen en methodieken	Bij elk beslismoment is een informatieprofiel met een beschrijving van de inhoudelijke vereisten en de noodzakelijke afstemming die voorafgaand aan ieder beslismoment moet hebben plaatsgevonden tussen de departementen en indien relevant tussen het rijk, decentrale overheden en/of andere betrokkenen.

Meerjarenprogramma (MIRT projectenboek)

Doel meerjarenprogramma	<p>In het MIRT projectenboek worden investeringsprojecten- en programma's opgenomen (zowel aanleg als beheer en onderhoud), waar sprake is van een ruimtelijk fysieke ingreep en waar het rijk direct financieel bij betrokken is.</p> <p>Het kabinet ziet het MIRT als een uitvoeringsprogramma en dynamische agenda op de ruimtelijk fysieke investeringsonderdelen hiervan.</p>
Type en omvang projecten	<p>De MIRT Spelregels zijn van toepassing op verschillende categorieën van (rijks)projecten in het ruimtelijk fysieke domein voor zowel sectorale als gebiedsgerichte projecten. Gebiedsgerichte projecten kunnen zowel infrastructuurprojecten op het hoofdwegennet, (hoofd)vaarwegennet, landelijke spoorwegennet, grote regionaal/lokale projecten op gebied van verkeer en vervoer, als waterkeren- en waterbeheerprojecten, woningbouwprojecten, groenprojecten of de aanleg of reconstructie van (nieuwe) bedrijventerreinen omvatten.</p> <p>Sectorale projecten zijn knelpunten of vraagstukken (zoals het verdiepen van een vaarweg; het beter benutten van een weg) en samenhangende programma's voor een specifiek beleidsthema/vervoersmodaliteit (bijvoorbeeld Programma Hoogfrequent Spoorvervoer).</p>

Berenschot

Start en planningshorizon	Tot en met 2020.
Actualisatie	<p>Jaarlijks presenteert het kabinet op Prinsjesdag het rijksinvesteringsprogramma voor het ruimtelijk fysieke domein. Met het MIRT Projectenboek wordt in één document een overzicht gegeven van alle ruimtelijke rijksprojecten- en programma's van de ministeries van VROM, VenW, EZ en LNV.</p> <p>Rijksprojecten en -programma's worden niet alleen individueel toegelicht maar dat deze voor een aantal geografische gebieden in samenhang met de relevante regio investeringen worden beschreven. De resultaten van de Bestuurlijke Overleggen MIRT worden per brief aan de Tweede Kamer gemeld en besproken.</p>

Bronnen

	<p>Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, januari 2009 MIRT projectenboek januari 2010</p>
--	--

Provincie Groningen

Algemeen

Integratie Ruimte en infrastructuur	Meest recente beleidskader is het Provinciaal Omgevings Plan (POP). POP is zomer 2009 vastgesteld. Vooruitlopend op het POP is in januari 2009 het eerste provinciale MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) vastgesteld. Het MIT geeft een doorkijk in de concretisering van de ambities op het terrein van verkeer en vervoer tot 2020. In het MIT wordt gemeld dat de ruimtelijke component een nadrukkelijke plaats krijgt. Provinciale wegen zijn dragers van het landschap en bepalen in belangrijke mate het karakter van een gebied. In het MIT wordt aangegeven dat er structurele aandacht nodig is voor integraal ontwerpen, juist ook omdat een integraal ontwerp fungeert als een brug tussen weginfrastructuur en gebiedsontwikkeling. In het MIT is verder niets opgenomen over de ruimtelijke projecten.
Financiën (bedrag en dekking)	Het MIT geeft een doorkijk in de concretisering van de ambities op het terrein van verkeer en vervoer tot 2020. Dekking van de financiering wordt aangegeven zoals BDU en eigen gelden. Onderscheid wordt gemaakt tussen RSP-ZZL projecten en MIT projecten. Dit vanwege aparte dekking van de eerste categorie gebaseerd op vastgesteld beleid. In december 2008 is namelijk bepaald dat de provincie 245 miljoen euro bijdraagt aan de ZZL projecten.

Spelregels

Vastlegging werkwijze	De nieuwe fasering wordt uitgebreid besproken in het MIT.
Doel spelregels	Introductie van een nieuwe werkwijze aansluitend op het advies van de Commissie Elverding. Deze nieuwe werkwijze is van waarde voor het tempo waarin de provincie haar ambities wil waarmaken
Fasering en beslismomenten	<ol style="list-style-type: none"> 1. Opnamebesluit: in beginsel bereidheid project te realiseren. Tevens claim op mogelijke inzet provinciale middelen. Dan start de verkenningsfase: komen tot een beredeneerde keuze voor een voorkeursalternatief plus afwijzing andere alternatieven. Zicht op financiële middelen; perspectief op dekking van alle kosten (van provincie en andere partijen) 2. Planuitwerkingsbesluit: voorkeursalternatief vastgesteld plus reservering financiële middelen. Planuitwerkingsfase: nadere uitwerking voorkeursalternatief. Uitvoeringskosten duidelijk 3. Realisatiebesluit: besluit over uitvoering project plus beschikbaar stellen financiële middelen Realisatiefase: project wordt uitgevoerd. Na realisatie verdwijnt project uit het MIT. De effecten worden gevolgd via voortgangsrapportages.

Criteria voor prioritering	In de bestudeerde documenten zijn geen criteria aangetroffen.
Betrokkenheid andere partijen	Op basis van de bestudeerde documenten is onduidelijk hoe deze betrokkenheid per fase zit. Zwaartepunt betrokkenheid burgers, gemeenten, bedrijven en maatschappelijke organisaties is in de verkenningsfase.
Informatieprofielen en methodieken	Onduidelijk of deze per fase worden gebruikt. In staten nota zit een korte omschrijving van de MIT-projecten mede gebaseerd op de door het rijk gehanteerde formats.

Meerjarenprogramma

Doel meerjarenprogramma	Ambities tot 2020 duidelijk maken. Beheersbaar houden van de provinciale middelen. Besluitvorming over de fase waarin MIT projecten zich bevinden. Ook besluiten over financiën.
Type en omvang projecten	Weginfrastructuurprojecten en projecten openbaar vervoer (13 projecten). Ook een meer beheersmatig project: Instandhoudingsknelpunten beheer en onderhoud (9 projecten). Plus één nat project (Aduarderdiep). Ook Dynamisch Verkeersmanagement staat opgenomen. Grens omvang projecten onduidelijk
Start en planningshorizon	2009 - 2020. MIT is begin 2009 vastgesteld.
Actualisatie	Het MIT is een voortschrijdend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd als bijlage in de voorjaarsnota.

Bronnen

Bronnen	MIT: voordacht PS (januari 2009) POP en Uitvoeringsprogramma POP (april 2009) Telefonische informatie: Van Schaik, Van der Klauw
---------	--

Provincie Drenthe

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	Uitgangspunt in Drenthe is het Provinciaal Omgevingsplan. Nadere uitwerking in het PVVP: kaders en ambities 2007 – 2020 en PVVP: de uitvoeringsagenda 2007 -2012. Binnen dit kader wordt jaarlijks het provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgesteld (PUP). Het ruimtelijke beleid heeft verder geen eigen doorvertaling. Uitvoering in de begroting. In uitvoeringsagenda PVVP apart aandacht voor de thema's ruimtelijk-economische ontwikkeling (incl. sterprojecten) en leefomgeving in relatie tot mobiliteit.
Financiën (bedrag en dekking)	In 2009 gaat het in het PUP om in totaal €64 miljoen. Het grootste deel betreft het BDU, daarnaast financiën van de provincie zelf en gemeenten.

Spelregels

Vastlegging spelregels	Er is een Richtlijn BDU (2008) inclusief spelregels voor projecten die met BDU geld gefinancierd worden.
Doel spelregels	Ter wille van de duidelijkheid voor de aanvragers en ook vanuit het oogpunt van rechtmatigheid zijn de spelregels voor de aanvraag, de toekenning en afrekening van de bijdragen in een document vast gelegd. De richtlijn geeft handvatten voor de verdeling en de inzet van de financiële middelen van de rijksregeling BDU. De richtlijn is niet van toepassing op infrastructuurprojecten waarvan de subsidiabele investeringskosten minder dan €10.000,- of meer dan €112,5 miljoen bedragen.
Fasering en beslismomenten	Er zijn geen afzonderlijke fases geëxpliciteerd.
Criteria voor prioritering	De ingediende projecten dienen: a. maatregelen te bevatten die een bijdrage leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid en/of doorstroming (autogerichte maatregelen) of; b. maatregelen te bevatten die effect hebben op de verkeersonveiligheid (aantal ongevallen en slachtoffers) of; c. een meerwaarde te hebben voor de toename van het gebruik van fiets en openbaar vervoer (fiets- en ov-voorzieningen); 2. Een ingediend project wordt vervolgens beoordeeld op basis van: a. de kosten/effectiviteit van het project; b. de gemaakte afspraken in het kader van de convenanten tussen provincie en gemeenten; c. de mogelijke samenhang van projecten binnen een corridor; d. de spreiding van de projecten naar regio.

Betrokkenheid andere partijen	Niet alleen de beleid- en uitvoeringsprojecten van de provincie worden beschreven, maar eveneens die van gemeenten en vele andere bij het verkeer- en vervoersbeleid betrokken organisaties. Verdeling verloopt via GS na advies van het Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe.
Informatieprofielen en methodieken	In de bestudeerde documenten hebben wij deze niet aangetroffen.

Meerjarenprogramma

Type en omvang projecten	Kern van de uitvoeringsagenda is dat prestaties nader worden gedefinieerd inclusief kosten raming en financiering binnen de thema's: Ruimtelijk-economische ontwikkeling, Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefomgeving, Innovatie en Beleidsontwikkeling. De omvang van de investering en type projecten variëren enorm.
Start en planningshorizon	De uitvoeringsagenda loopt van 2007 – 2012. Hiernaast is er een investeringsprogramma Verkeer en Vervoer. Het vigerende programma loopt van 2004 – 2015. Een nieuw investeringsprogramma verkeer en vervoer is in de maak voor de periode tot 2020.
Actualisatie	Binnen de vierjaarlijkse cyclus van de Uitvoeringsagenda wordt jaarlijks een Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer opgesteld, waarin de projecten en bijbehorende financiering voor het komende jaar worden vastgelegd. Op grond van de ingediende projecten voor het komende jaar nemen Gedeputeerde Staten na advies door het VVBD een Verdeelbesluit voor de toedeling van de BDU-middelen.

Bronnen

Bronnen	<p>Provinciaal Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2009 (PUP)</p> <p>Investeringsprogramma 2009</p> <p>PVVP Uitvoeringsprogramma 2007-2012</p> <p>Richtlijn BDU Verkeer en Vervoer van provincie Drenthe 2009</p> <p>Contactpersoon: de heer E. Uneken, Productgroep RW/VV,</p>
---------	---

Provincie Friesland

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	Friesland heeft een provinciaal verkeer en vervoerplan (PVVP) uit 2006. Jaarlijks wordt er een Uitvoeringsprogramma opgesteld. Het Meerjaren Programma Infrastructuur (MPI) is een onderdeel van het Uitvoeringsprogramma. In het meest recente uitvoeringsprogramma wordt aandacht besteed aan infrastructuurprojecten als onderdeel van drie concrete integrale gebiedsontwikkelingsprojecten.
Financiën (bedrag en dekking)	Jaarlijks ontvangt de provincie een bijdrage van ongeveer € 45 miljoen ten behoeve van voorbereiding en uitvoering van het regionaal verkeer- en vervoerbeleid. Hieruit gaat een deel naar grote complexe gebiedsgerichte opgave. Daarnaast is er nog een bijdrage vanuit de RSP-gelden.

Spelregels

Vastlegging werkwijze	In de bestudeerde documenten zijn geen formele spelregels aangetroffen.
Doel spelregels	-
Fasering en beslismomenten	Er is een onderscheid tussen voorbereidingsfase en uitvoeringsfase, maar er zijn geen geëxpliciteerde beslismomenten gekoppeld aan fases.
Criteria voor prioritering	In de bestudeerde documenten zijn deze niet aangetroffen
Betrokkenheid andere partijen	Relevante gemeenten en andere partijen zijn betrokken.
Informatieprofielen en methodieken	Geen afzonderlijke informatieprofielen. Projecten wel beschreven ten aanzien van: probleem en oplossingsrichting, voorgestelde maatregelen, beleidskader, afspraken met derden en financiering

Meerjarenprogramma

Doel meerjarenprogramma	Jaarlijks wordt als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma PVVP het MPI opgesteld. Het MPI geeft inzicht in de uitvoering van de provinciale infrastructurele werken Transparante programmering van de uitvoering van het verkeer en vervoerbeleid. Het Uitvoeringsprogramma is het sturingsmiddel voor het verkeer- en vervoerbeleid. Het is de basis van de provinciale planning en voortgangsbewaking. Het is daarnaast het middel om helder te maken waar de provinciale inzet op is gericht.
Type en omvang projecten	Het MPI kent de onderdelen: Wegeninvesteringen (de reguliere en kleine projecten), Vaarwegeninvesteringen, Groot Onderhoud Deklagen, Onderhoudsbaggerwerken, Majeure Provinciale Projecten en Rijksprojecten waaraan de provincie financieel deelneemt.
Start en planningshorizon	Meerjarenprogramma Infrastructuur 2009 – 2014,
Actualisatie	Jaarlijks wordt een nieuw Uitvoeringsprogramma en MPI opgesteld.

Bronnen

Bronnen	Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2009 Meerjaren Programma Infrastructuur (MPI) 2008 – 2014 Sieds Hoitinga (RSP programma)
---------	--



Provincie Noord-Brabant

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	Het Brabants MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) is het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) dat op 2 november 2006 door Provinciale Staten is vastgesteld. Met name in de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad (pilot landelijke MIRT) worden integrale afwegingen gemaakt met ruimte en infrastructuur.
Financiën (bedrag en dekking)	De projecten die in het Brabants MIT opgenomen zijn, worden betaald uit BDU-geld en de provinciale begroting. De financiële spelregels voor de uitvoeringsprogramma's zijn vastgelegd in de cofinancieringsregeling. Enkele belangrijke spelregels zijn: <ul style="list-style-type: none"> - De provincie draagt voor maximaal 50% bij aan een regionaal uitvoeringsprogramma - De provincie stelt de verdeelsleutel vast voor verdeling van de BDU-gelden over de regio's - Voor grote strategische projecten groter dan 10 miljoen euro is besluitvorming nodig in PS.

Spelregels

Vastlegging werkwijze	In het Brabants MIT zijn spelregels opgenomen waarin de verschillende fasen vastgelegd zijn die projecten moeten doorlopen.
Doel spelregels	Het onderscheid in fases verschaft duidelijkheid over het stadium en de mate van onherroepelijkheid van de uitgaven.
Fasering en beslismomenten	De spelregels in het Brabants MIT zijn vrijwel gelijk aan de spelregels uit het oude landelijke MIT. Het MIT is onderverdeeld in 4 programma's. Die kennen ieder hun eigen spelregels, die erg lijken op de algemene spelregels. Het Brabants MIT maakt onderscheid naar 3 fasen, te weten: (1) Verkenning, (2) Planstudie, (3) Realisatie.
Criteria voor prioritering	De Provincie Noord-Brabant stelt de regio's (Gebiedsgerichte aanpakgebieden en BrabantStad/SRE) een prioriteringsmethode ter beschikking. Deze methode biedt hulp bij het opstellen van het regionaal uitvoeringsprogramma. De prioriteringsmethode ondersteunt de discussie over de kwaliteit van projecten voor het regionaal uitvoeringsprogramma. De betrokken overheden geven de projecten gezamenlijk een 'score': op bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De uitslag geeft een geobjectiveerd beeld van de kwaliteit van de ingediende projecten, die voor cofinanciering in aanmerking komen. De resultaten van de prioriteringsmethode zijn beslissingsondersteunend voor de uiteindelijke bestuurlijke besluitvorming over de prioriteit van projecten.

Betrokkenheid andere partijen	B5/SRE, Rijk (VenW), GGA-regio's, RWS, Platform Verkeer en Vervoer, ProRail NS. In het MIT wordt precies aangegeven met welk doel deze partijen betrokken worden en in welke vorm.
Informatieprofielen en methodieken	Niet opgenomen in spelregelkader van het Brabants MIT

Meerjarenprogramma

Doel meerjarenprogramma	Het MIT wordt gebruikt als overzicht om mee te sturen met de programmabegroting. Doel van het Brabants MIT is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant, zodat provinciale investeringen zowel qua inhoud als financieel integraal afgewogen kunnen worden vanuit een breed geheel. Daarnaast biedt het Brabants MIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen.
Type en omvang projecten	Diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit. De betrokken projecten en programma's zijn opgedeeld in vier categorieën: <ol style="list-style-type: none"> 1 OV-netwerk BrabantStad 2 Autobereikbaarheid Brabant: grootschalige weginfrastructuur (Hoofdwegennet) 3 Regionale bereikbaarheid (regionale uitvoeringsprogramma's, OV- concessies, provinciale wegenprogramma) 4 Goederenvervoer (vaarwegen, goederenspoorinfrastructuur)
Start en planningshorizon	MIT 2008 - 2012
Actualisatie	Het Brabants MIT is een voortschrijdend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd. Het Brabants MIT is actueel, dit houdt in dat nieuwe afspraken en besluiten gedurende het jaar, over projecten, programma's en financiering daarvan, worden bijgehouden in het Brabants MIT. Het Brabants MIT toont 'de laatste waarheid' over de investeringen in infrastructuur en mobiliteit.

Bronnen

Bronnen	Brabants MIT 2008 – 2012 Gesproken met mevr. van Oosterhout en mevr. Schrover
---------	--

Provincie Zuid-Holland

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	Een groot deel van de integratie zit volgens de provincie Zuid-Holland in de structuurvisie. Deze visie vormt het kader voor het PVVP en op basis daarvan wordt het Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur (MPI) opgesteld. Integratie wordt ook bereikt bij concrete projecten gericht op gebiedsontwikkeling.
Financiën (bedrag en dekking)	<p>De reguliere periode van het MPI t/m 2012 kent een "bottom-up" opbouw vanuit de lopende projecten. De omvang wordt bepaald door de middelen, die voor de projecten beschikbaar zijn gesteld. Deze middelen worden gedekt vanuit de provinciale begroting en uit subsidies en bijdragen van derden.</p> <p>De belangrijkste bronnen van subsidies en bijdragen van derden zijn de Brede Doeluitkering (BDU), het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) en bijdragen van rijk, stadsregio's, gemeenten en waterschappen.</p> <p>Dit beslaat, inclusief realisatie t/m 2007 op lopende projecten, bijna € 2 miljard. Hiervan wordt 58% gedekt ten laste van de provinciale begroting, 5% uit de BDU, 5% uit het BOR en 32% door overige bijdragen van derden.</p>

Spelregels

Vastlegging werkwijze	<p>In 2006 is een document opgesteld 'zo pakken wij projecten aan!' dat een spelregelkader weergaf dat 5 stappen bevatte. In maart 2008 is er een initiatiefvoorstel naar provinciale staten gegaan om de procedure grote projecten Zuid-Holland te wijzigen. Van de vijf stappen wordt naar 4 stappen gegaan met meer invloed van PS en meer helderheid op welke momenten.</p> <p>Het spelregelkader dat nu geactualiseerd wordt lijkt op het oude, landelijke MIT. Elementen van Elverding en Sneller en Beter zullen er nog in opgenomen worden.</p>
Doel spelregels	Helderheid verschaffen in de fasen die een project doorloopt en daarbij aangeven wie (PS/GS) op welk moment inspraak heeft in dit proces.
Fasering en beslismomenten	<p>Bij een groot project kunnen de volgende fasen van toepassing zijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. initiatieffase; b. verkenningsfase; c. realisatiefase; d. exploitatie/onderhoudsfase. <p>De onder a. en b. genoemde fasen beslaan het besluitvormingstraject van een groot project; de onder c. en d. genoemde fasen beslaan het realisatietraject van een groot project. In het besluitvormingstraject staan vooral de agenderende en kaderstellende rollen van Provinciale Staten centraal; in het realisatietraject staat vooral de controlerende taak van Provinciale Staten centraal.</p>

Criteria voor prioritering	Het MPI geeft aan welke projecten meer prioriteit hebben dan anderen, maar niet hoe tot deze prioritering gekomen is.
Betrokkenheid andere partijen	Andere overheden doen mee in de projecten.
Informatieprofielen en methodieken	Voor elk van de genoemde fasen kunnen nadere specifieke eisen gesteld worden aan de informatievoorziening van een groot project. Ook kunnen in elk van deze fasen specifieke eisen worden gesteld aan de te volgen procedure. In het spelregelkader is precies opgenomen tot welke informatie PS en GS moeten beschikken in welke fase.

Meerjarenprogramma

Doel meerjarenprogramma	Overzicht bieden van projecten en hun uitgaven en inkomsten. Het MPI is een (financieel) planningsinstrument waarin de uitgaven en inkomsten voor de verschillende provinciale infrastructurele projecten per programma staan weergegeven.
Type en omvang projecten	In het PVVP en Coalitieakkoord is een integraal pakket aan maatregelen opgenomen om mobiliteit in goede banen te leiden, rekening houdend met de wensen van de gebruiker, leefbaarheid en veiligheidseisen. Waar dit leidt tot projecten voor aanleg van nieuwe infrastructuur zijn deze terug te vinden in de vijf programma's in het MPI: Wegen, Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Vaarwegen. De onderwerpen Dynamisch Verkeersmanagement en Goederenvervoer zijn niet als aparte MPI programma's opgenomen. Ook de relevante middelen voor realisatie van de ontsluiting van de IRP's zijn binnen het MPI verdeeld over verschillende programma's (wegen, openbaar vervoer en fiets) en over de reguliere periode t/m 2012 en de doorkijk 2013 t/m 2023. De vijf programma's in dit MPI bevatten in totaal 301 projecten. Ruim de helft hiervan, 165 projecten, hebben een netto provinciale bijdrage van kleiner dan € 1 miljoen. De investeringen voor deze projecten komen in principe direct ten laste van de exploitatie en worden in het MPI op programmaniveau beschreven. Van de 136 projecten met een netto provinciale bijdrage van meer dan € 1 miljoen worden de financiële planningen per project beschreven. Deze investeringen worden in principe geactiveerd.
Start en planningshorizon	Het MPI loopt van 2009 tot en met 2023. Tot en met 2012 sluit dit aan op de meerjarenbegroting, daarna geeft het een doorkijk tot 2023. De status van de projecten in de drie tijdsperioden kunnen als volgt worden gekarakteriseerd: <ul style="list-style-type: none"> - De begrotingsperiode 2009 t/m 2012: projecten in uitvoering - De periode 2013 t/m 2018: in voorbereiding te nemen projecten - De periode 2019 t/m 2023: te agenderen projecten
Actualisatie	Elk jaar wordt het MPI als onderdeel van de begroting van de provincie opgesteld en vastgesteld.

Bronnen

Bronnen	MPI 2009-2023 Initiatiefvoorstel wijziging procedure regeling grote projecten (maart 2008) Gesproken met dhr. Haubrich
---------	--

Stadsregio Amsterdam

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	De spelregels en het meerjaren uitvoeringsprogramma zijn gericht op investeringen op het gebied van Infrastructuur. Er is wel oog voor ruimtelijke ontwikkelingen en de afspraken voortvloeiend uit de gebiedsagenda's. Ruim een jaar geleden is een projectennota opgesteld waarin alle ruimtelijke fysieke projecten op het snijvlak van gemeenten en regio zijn opgenomen.
Financiën (bedrag en dekking)	De spelregels hebben betrekking op het verdelen van het budget in het kader van de Brede Doeluitkering (BDU). Voor de stadsregio Amsterdam gaat het jaarlijks om circa 54 mln. Er zijn aparte budgetten (schotten) voor Infrastructuur, OV exploitatie, Duurzaam Veilig en Vervoermanagement. Daarnaast is er ook een studiebudget.

Spelregels

Vastlegging werkwijze	De werkwijze is vastgelegd in een Kadernota, Handleiding Infrastructuurprojecten en het Regionaal Infrastructuur Programma (RIP). Ook is er een handleiding voortgangsmelding en zijn er globale informatieprofielen.
Doel spelregels	Het doel van het spelregelkader is het vastleggen van een werkwijze om te komen tot een voortvarende uitvoering van het regionale beleid en een efficiënte inzet van het subsidiebudget. In het spelregelkader staan de eisen die aan promotieverzoeken en subsidieaanvragen voor infrastructuur worden gesteld. Bovendien is er een methode tot prioritering (selectie- en prioriteringskader). De status en voortgang van elk project wordt zichtbaar.
Fasering en beslismomenten	De procedure van sluit aan bij de (oude) spelregels van VenW (MIT-systematiek) en van de gemeente Amsterdam (PBI). In de te doorlopen stappen is de (oude) MIT-systematiek van VenW te herkennen: een verkenning, planstudie, planuitwerking- en realisatiefase met bijbehorend informatieprofiel. Het voornemen bestaat om e.e.a. te actualiseren naar inzichten van Elverding en het MIRT. Er is sprake van een fasering en afzonderlijke beslismomenten, er wordt onderscheid gemaakt in de volgende fasen: initiatief/ verkenningsfase, planstudie en uitwerkingsfase, realisatie fase. Kleine, middelgrote en grote projecten en de studieprojecten hebben elk een eigen procedure, maar met duidelijke overeenkomsten.
Criteria voor prioritering	Project worden gewogen op rendement, kosteneffectiviteit en functionaliteit. De volgende criteria worden gebruikt voor onderlinge prioritering: Mobiliteitseffect, bijdrage doelstellingen RVVP, planning, maatschappelijke waarde, bestuurlijk draagvlak en kosten/ baten.

Betrokkenheid andere partijen	De spelregels en projecten in het RIP zijn van toepassing op 16 gemeenten. Ook Waterschappen kunnen subsidiebijdragen aanvragen. Ook provincie is betrokken.
Informatieprofielen en methodieken	De (globale) informatieprofielen zijn per fase uitgewerkt en komen (redelijk) overeen met de MIRT informatieprofielen. In de planstudiefase wordt er echter nog van meerdere alternatieven uitgegaan in plaats van één voorkeursvariant.

Meerjarenprogramma

Doel meerjarenprogramma	De status van elk project wordt zichtbaar in het Regionaal Infrastructuur Programma (RIP). Het meerjarenprogramma geeft een inzicht in de voortgang van de projecten in financiële en uitvoeringstechnische zin. Het programma geeft tevens inzicht in procedurele zin: de voorgenomen stappen en besluitvorming over de promotie naar een volgende fase.
Type en omvang projecten	In het RIP gaat het om lokale/regionale infrastructuurprojecten met een duidelijke regionale betekenis. Er zijn en worden alleen projecten opgenomen in het RIP als projecten concreet opgenomen zijn of passen in het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan (RVVP) en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma. Het gaat om fiets, weg en openbaar vervoer projecten. Infrastructurele maatregelen welke enkel gericht zijn op verkeersveiligheid, zijn niet opgenomen in het RIP. Ook maatregelen op het gebied van OV-exploitatie en vervoermanagement zijn niet terug te vinden in het RIP. Wel is er een categorie studieprojecten.
Start en planningshorizon	De planningshorizon van het meerjarenprogramma is 2020 met doorkijk naar 2030
Actualisatie	Halfjaarlijks wordt het bestuur geïnformeerd over de voortgang van het programma. Indienen van nieuwe projecten gebeurd jaarlijks.

Bronnen

Bronnen	Regionaal Infrastructureel Programma 2006 Handleiding subsidieaanvragen 2004 Aanvullende Verkenningen informatieprofiel Gesproken met Menko Noordegraaf, Programmamanager (BDU)
---------	--

Stadsgewest Haaglanden

Algemeen

Integratie ruimte en infrastructuur	Beleid en toetsingskader is Regionale Nota Mobiliteit (2006-2020) dat uitgewerkt wordt in het meerjarige Uitvoeringsprogramma Regionale Nota Mobiliteit. Hiernaast is er het Regionaal Structuur Plan Haaglanden 2020 dat handen en voeten krijgt in het Uitvoeringsprogramma RSP 2008 – 2012. Er wordt nu gewerkt aan MIRT verkenning Haaglanden waarin de ruimtelijke ontwikkelingen worden geanalyseerd en verbonden aan oplossingen van het bereikbaarheidsprobleem voor de periode 2020 - 2040. Probleemanalyse is dit jaar klaar; oplossingsrichtingen worden volgend jaar geformuleerd.
Financiën (bedrag en dekking)	Dekking: BDU, bijdragen gemeenten, eventuele andere dotaties

Spelregels

Vastlegging werkwijze	Het mobiliteitsfonds vormt het spelregelkader waarin de verschillende fases van een project worden aangegeven.
Doel spelregels	Het financieren en bekostigen van aangelegenheden met betrekking tot de voorbereiding en uitvoering van het regionaal verkeer en vervoerbeleid.
Fasering en beslismomenten	<p>Wat betreft spelregels lijken deze meer op het MIT dan MIRT. Onderscheid tussen kleine projecten (100.000 – 5 miljoen), middel groot (5-255) en groot (meer dan 225). De spelregels zijn geënt op de MIT spelregels:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 Verkenningfase: analyse probleem met als resultaat antwoord op vraag of verder onderzoek wenselijk is 2 Planstudie: nut, noodzaak, mogelijke invullingen in beeld. Vaststelling tracé, functioneel pve. Financieel commitment wordt gevraagd. Kosten raming en dekkingsplan 3 Uitwerking: definitief ontwerp, kosten raming, dekkingsplan. Bestuurlijke verplichting 4 Realisatie en vaststelling <p>Bij kleine projecten zijn er twee fases: planstudie en realisatiefase Projecten worden ook getoetst aan inhoudelijke doelstelling RVVP en het spelregelkader zoals hierboven samengevat</p>
Criteria voor prioritering	Aanvragen worden inhoudelijk getoetst aan de Regionale Nota Mobiliteit
Betrokkenheid andere partijen	Subsidies kunnen worden aangevraagd door gemeenten, provincie Zuid-Holland, andere publiekrechtelijke of privaatrechtelijke personen.
Informatieprofielen en methodieken	Is uitgewerkt, lijkt sterk op oude MIT.

Meerjarenprogramma

Doel meerjarenprogramma	Uitvoeringsprogramma Regionale Nota Mobiliteit is meerjarenprogramma en Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer bevat de jaarlijkse voortgang. Uitvoeringsprogramma geeft de prioriteit aan die aan verschillende soorten maatregelen worden toegekend en geeft daarmee de kaders aan van de uitgaven van het mobiliteitsfonds. Het programma laat zien welke verkenningen, planstudies en uitwerkingen de komende jaren worden gedaan.
Type en omvang projecten	Mobiliteitsfonds gaat om financieren of subsidies van gemeentelijk projecten, programma projecten (groot (verbonden aan MIT, meer dan € 255 mln.) of klein (minder dan € 5 mln.) of middelgroot), exploitatie OV en interne kosten. Daarnaast is er ook nog het BOR Fonds.
Start en planningshorizon	In het Investeringsprogramma verkeer en vervoer wordt jaarlijks inzicht gegeven in de toewijzing van de gelden en voortgang van de projecten. BOR fonds loopt tot 2010. Mobiliteitsfonds Haaglanden 2006 – 2011
Actualisatie	Mobiliteitsfonds eens in de vijf jaar. Investeringsprogramma verkeer en vervoer jaarlijks.

Bronnen

Bronnen	Verordening Mobiliteitsfonds Haaglanden 2005 Regionaal Structuurplan Uitvoeringsprogramma 2008 -2012 Investeringsprogramma verkeer en vervoer 2010 en actualisatie 2009 Wegwijzer Regionale fondsen Verkeer&Vervoer Haaglanden 2006 Gesproken met Ridder (RSP), de Jong (Mobiliteit), Borkens (PL MIRT)
---------	---