

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar
Naam Maatregel: Pakket tweewielers, maatregel Fietsimpuls
Projectcode: MAA-BBV-001

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Joost Beenker, 06-21893915
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	30-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde ritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug).

Het project fietsimpuls is erop gericht een duurzame impuls te geven aan het fiets-, e-bike en elektrische scootergebruik van forenzen van, naar en in Maastricht. Het betreft een continuering, aanscherping, opschaling en verduurzaming van het in BBMB1 lopende project. De ambitie is om 2.200 automobilisten te verleiden om (gedeeltelijk) over te stappen van de auto naar de fiets. Juist op de korte afstanden zijn fiets (<10 km) en E- en speedbike (<15-20km) een kansrijk alternatief voor de auto.

Met het project wordt beoogd, in samenhang met de andere projecten in het pakket tweewielers, in het scopejaar 2017 525 structurele dagelijkse spitsmijdingen te verwezenlijken. Dat is 11% van het benodigde aantal spitsmijdingen in 2017 (zie probleemanalyse). Over een periode van 10 jaar wordt beoogd gemiddeld 352 structurele dagelijkse spitsmijdingen te realiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met een ingroei van het effect in de periode 2015-2017, en een afname van het effect na 2017, van 10% per jaar.

Het pakket tweewielers heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €26 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €10 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijbehorende (beslis)documenten (opvraagbaar bij MB)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Programma VBBMB 2015-2017 deel B: uitwerking pakketten	PVBBMB.B	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
Tussentijdse evaluatie Probeer een E-bike	VBBMB.B2	januari 2013
Verslag landelijke fietsbijeenkomst	VBBMB.B3	27 mei 2014
3 ^e Geclusterde Effectmeting Forenzen	VBBMB.B4	01 juni 2014

1. Beschrijving van de problematiek


Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen.

Regionale opgave

Op basis van de bevindingen is de opgave vertaald naar een opgave in termen van spitsmijdingen op corridorniveau (zie PVBBMB-A). De figuur hieronder toont de ambitie op corridorniveau (inclusief over-planning). Als deze ambitie behaald wordt, dan worden in ieder geval de doelstellingen van het programma bereikt (2.000 MVR en 10% reistijdverbetering).

Corridor	Doelstelling VBBMB		Bereikt per maart 2014	
	OS	AS	OS	AS
1 A2 ingaand	330		71	nb
2 A79 ingaand	230		42	nb
3 A2 Uitgaand	530		13	nb
4 Heuvelland	220		55	nb
5.1 Maas-kruisend w/o	990	520	74	nb
5.2 Maas-kruisend o/w	560	640	66	nb
6 Overige trajecten Mstricht	980		667	nb
7 Heerlen / Parkstad	(1.000)		nb	nb
8 Sittard (-Geleen)	(500)		nb	nb
Totaal	5.000		988	nb
	(1.500)			



De doelstellingen voor Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad zijn secundaire, taakstellende doelstellingen en daarom tussen haakjes weergegeven.

Oplossend vermogen fietsimpuls

Met betrekking tot het oplossende vermogen van de fiets en e-bike blijkt dat:

- ▶ de fiets en e-bike in de regio Maastricht heel veel kan betekenen. Enerzijds omdat veel vertraagde ritten op de korte afstanden gemaakt worden, anderzijds omdat het huidige fietsgebruik in de regio relatief laag is in vergelijking met de rest van Nederland¹. Indien fysieke en mentale barrières voor fietsgebruik kunnen worden opgelost kan het fietsgebruik sterk toenemen;
- ▶ door fietsinnovaties, waaronder de snelle opkomst van de e-bike, het fietsen steeds toegankelijker en aantrekkelijker wordt. Ook in heuvelachtige landschappen;
- ▶ er tegelijkertijd ook een spanningsveld ontstaat t.a.v. toenemende snelheidsverschillen op het fietspad en een achterblijvend aanbod aan fietsparkeervoorzieningen bij belangrijke bestemmingen;
- ▶ de fiets, e-bike en e-scooter ook direct bijdragen aan een verduurzaming van de stedelijke omgeving en het behalen van de klimaatdoelstelling;
- ▶ in 2017 is er ook een bedreiging voor het fietsgebruik. Het gaat om de invloed van de werkzaamheden op de fietsinfrastructuur. Als de omrijfactoren groter worden en de onduidelijkheid over (tijdelijke) fietsroutes toeneemt kan het fietsgebruik in de regio afnemen;

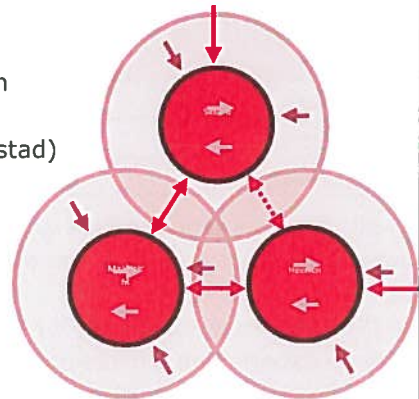
¹ Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014 – 2022: op afstanden tot 7,5 ligt het aandeel fiets in Limburg op 27,2%. Landelijk is dit 35,8%.

- ▶ de fiets en de e-bike ook kansrijk zijn als natranport (last-mile) in combinatie met Park & Bike locaties en interessant zijn voor korte zakelijke ritten. Dit specifieke speerpunt is overigens verder uitgewerkt in het projectplan Park & Bike.

Verkeerskundige doelgroepen

Met betrekking tot de verkeerskundige doelgroepen blijkt dat:

- ▶ er drie geografische doelgroepen zijn, te weten automobilisten binnen de gemeente Maastricht (*stad*), automobilisten uit de directe omgeving die naar Maastricht (of een andere centrumstad) reizen (*straal*) en automobilisten die tussen de steden reizen (*interstedelijke*, inclusief uit België, Duitsland en rest NL);
- ▶ de doelgroepen kunnen nader gespecificeerd worden naar forenzen (te bereiken in samenwerking met werkgevers), studenten (te bereiken in samenwerking met onderwijs instellingen) en bezoekers (te bereiken in samenwerking met de middenstand, grote publiekstrekkers en/of parkeer exploitant(en)).
- ▶ het potentieel van de doelgroepen is afhankelijk van (A) de omvang van de doelgroep in aantal automobilisten en in dit geval het aantal OV- gebruikers, (B) de relatie van de doelgroep met één of meerdere prioritaire stormen en (C) de mogelijkheid om voor die doelgroep te komen tot krachtige maatregelen met draagvlak.



Deel B: gedragsanalyse

Maatregelspecifiek: Doelgroep Fietsimpuls

Bij de voorliggende maatregel Fietsimpuls ligt de focus nadrukkelijk op de doelgroep forenzen op de korte afstanden. Samenwerking met en commitment van werkgevers is daarvoor essentieel. Er is ook aandacht voor studenten en bezoekers, maar de specifieke uitwerking hiervan is onderdeel van andere maatregelpakketten². In de probleemanalyse (zie bijlage PVBBMB-A) is de omvang van de totale doelgroepen auto gebruikende forenzen, studenten en bezoekers bepaald.

Op basis van die gegevens is de reële doelgroep voor de maatregel Fietsimpuls bepaald op 8.000 auto-forenzen van en naar Maastricht, 110 studenten en 500 bezoekers. Het gaat bij de auto-forenzen om de doelgroep die in de spits met de auto naar Maastricht reist over een korte afstand (tot 15 km) en benaderd kan worden door MB in de periode 2015-2017, omdat ze werkzaam zijn bij werkgevers die convenantpartner zijn of worden. Met de komst van de snelle e-fietsen (speed e-bikes) wordt dit bereik mogelijk vergroot naar 20 km, waarmee de reële doelgroep en daarmee het bereik in de praktijk dus mogelijk groter zal uitpakken. Het bereik van de doelgroep is gebaseerd op de veronderstelling dat MB erin slaagt in VBBMB meer werkgevers in Maastricht en in de regio aan zich te binden. Momenteel bereikt MB via de grote werkgevers in Maastricht 25% van de forenzen. In VBBMB is het doel om 50% van de forenzen in Maastricht te bereiken. Daarnaast worden werkgevers in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad benaderd. Overigens "vist" ook het project OV-impuls in deze vijver en is het niet uitgesloten dat forenzen zowel voor fiets als OV aan probeeracties deelnemen. Dit kan mogelijk seizoenseffecten ook compenseren (slim fietsen in de goede maanden en slim met het OV in de slecht maanden). De verwachting dat structurele overstappers naar OV in meerdere afstandscategorieën zijn terug te vinden (7,5 tot >40km) en dat de fiets en (speed) e-bike juist dominant zijn in de afstanden tot 20 km. Daarnaast is het de verwachting dat er met de komst van snellere tweewielers (lees: speed e-bikes) er een substitutie

² Dit betekent niet dat producten en activiteiten die voor de maatregel Fietsimpuls worden ontwikkeld alleen sec voor forenzen inzetbaar zijn. Integendeel. De uitwerking van producten is, voor zover mogelijk, multi dimensionaal. We beoordelen voor welke doelgroepen producten interessant en kansrijk zijn. Producten worden daarmee zodanig ontwikkeld dat ze voor meerdere doelgroepen inzetbaar zijn, waarbij vervolgens een maatregelspecifieke implementatie plaatsvindt.

zal plaatsvinden van het OV naar de e-bike. Momenteel is er nog weinig bekend over dergelijke effecten en Maastricht Bereikbaar is bereid om op dit punt onderzoek te starten in samenwerking met andere regio's en aanbieders van mobiliteitsdiensten.

Automobilisten in de spits naar Maastricht per groep	Totale Doelgroep	Bereik	Reële doelgroep
Forenzen	16.000	50%	8.000
Studenten	430	25%	110
Bezoekers	2.500	20%	500

In dit plan van aanpak wordt alleen ingegaan op de effecten die bereikt worden onder de doelgroep auto-forenzen. De aanpak van de andere doelgroepen is in andere plannen beschreven.

In Q4-2013 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A. Bij de gedragsverandering van auto naar tweewielers is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

Definitie tweewieler

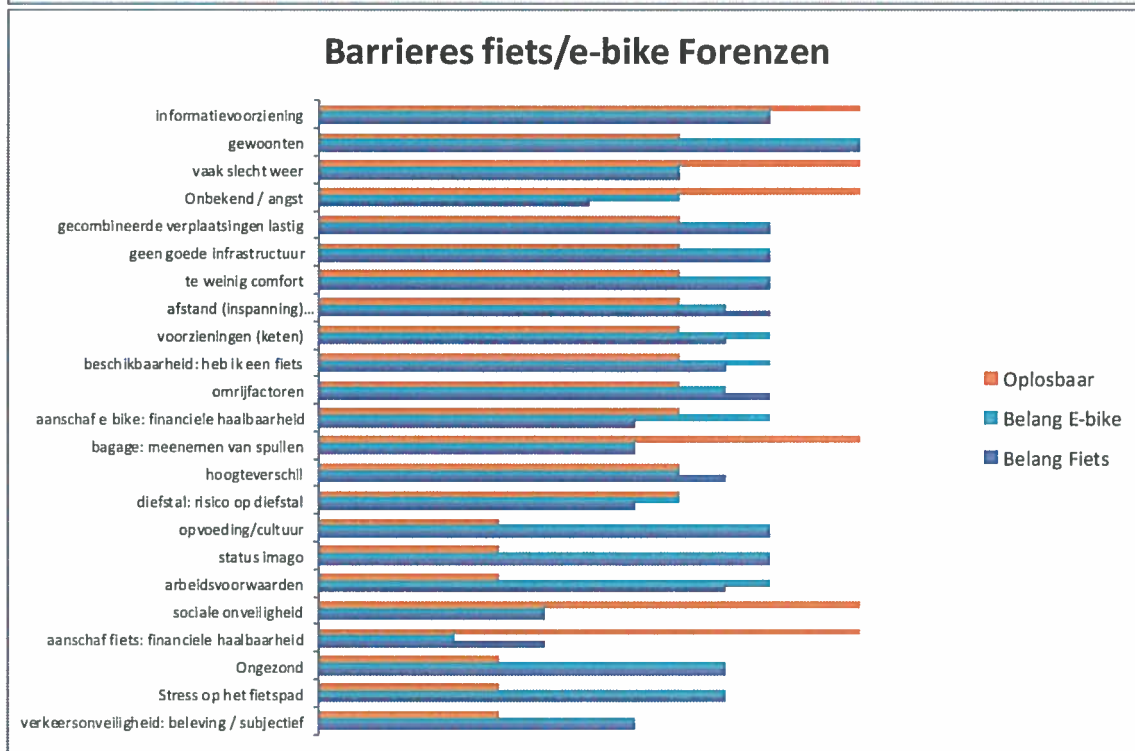
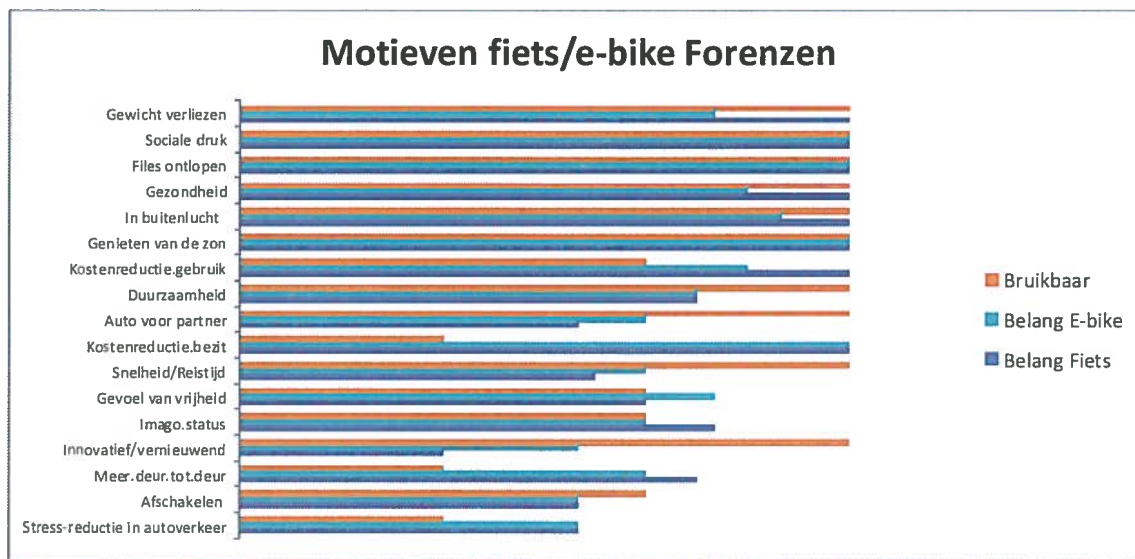
De maatregel fietsimpuls richt op het stimuleren van het gebruik van duurzame tweewielers, als alternatief voor de auto, op afstanden tot 20 km. Dit zijn de gewone fiets, elektrische fiets (trapondersteuning tot 25 km/h), elektrische speed bike (trapondersteuning tot circa 45 km/h) en de elektrische scooter.

Barrières en motieven tweewieler

Voor tweewielers als alternatief voor de auto in de spits zijn de volgende barrières en motieven belangrijk bevonden op basis van de relatieve zwaarte en de bruikbaarheid binnen de scope van Beter Benutten (al kunnen andere motieven en barrières ook een rol van betekenis spelen bij de concrete uitwerking):

- ▶ Barrières: gewoonte, opvoeding/cultuur, imago, afstand/inspanning, onbekendheid en angst voor slecht weer (intrinsiek), gebrek aan kennis over fietsen en fietsroutes, aanschafkosten (vooral bij de e-bike) en arbeidsvoorwaarden (technisch) en kwaliteit en kwantiteit van routes en stallingen, afstanden, omrijden en hoogteverschillen (fysiek).
- ▶ Motieven: gezondheid, gewicht, genieten van de omgeving en het weer en bijdragen aan duurzaamheid en bereikbaarheid (intrinsiek), kostenreductie gebruik en bezit auto, files ontlopen en auto door partner laten gebruiken (technisch) en dichterbij de bestemming stallen dan parkeren, hoge snelheid (e-)bike, gunstige reistijd (fysiek).

Onderstaande afbeelding toont de barrières en motieven voor fiets en e-bike, gerangschikt naar belang en bruikbaarheid



Feed-forward en feedback geven

Ten aanzien van het geven van feed-forward en feedback is geconcludeerd dat dit één van de succesfactoren is voor succesvolle en duurzame gedragsbeïnvloeding. Verschillende methoden van feedback en feed-forward zijn geïnventariseerd en zijn een belangrijke aandachtspunt bij de uitwerking en uitvoering van de projecten en bijhorende marketing- en communicatiestrategie.

Feedforward

Met feedforward anticiperen we op de toekomst. We proberen actief in te spelen op dat wat nodig is voor de werknemer om beslis- en gedragsverandering zo eenvoudig, laagdrempelig en aantrekkelijk mogelijk te maken. Enkele voorbeelden:

- Berekenen van het kostenplaatje: wat kost gedragsverandering en wat levert het op.

- ▶ personal goal setting: zorgen voor een duidelijk persoonlijke doelstelling. Bijvoorbeeld: ik wil 5 kilo afvallen, dat bereik ik in 90 dagen door 3 dagen per week naar het werk te fietsen.
- ▶ Coaching: persoonlijke begeleiding en aanmoediging gedurende de eerste fase van de gedragsverandering.
- ▶ Omkeerbaarheid van gedragsverandering: de werknemer behoudt de mogelijkheid om terug te vallen in het oorspronkelijke gedrag. Deelname is daardoor laagdrempelig. Dit principe sluit goed aan op probeeracties.
- ▶ Behoud van keuzevrijheid: de werknemer behoudt de mogelijkheid om af en toe ook met de auto te komen, zeker in eerste instantie (start met 2 op 5). Veel werkgevers bieden hun personeel echter op dit moment slechts één keuze. Het is of auto, of fiets, of OV. Dit weerhoudt automobilisten er van om over te stappen, want ze willen bijvoorbeeld het recht op een parkeerplek niet kwijt raken. Dit is vooral een aandachtspunt in de werkgeveraanpak.
- ▶ Barrières aan de voorkant direct wegnemen of minimaliseren: bijvoorbeeld door het bieden van een goede financiële regeling voor de aanschaf van een e-bike (renteloos voorfinanciering door werkgever, prestatiesubsidie voor aanschaf, lease fiets van de zaak), reisadvies i.c.m. weer, etc.
- ▶ Goede informatievoorziening aan de voorkant.
- ▶ Inzet van ambassadeurs.



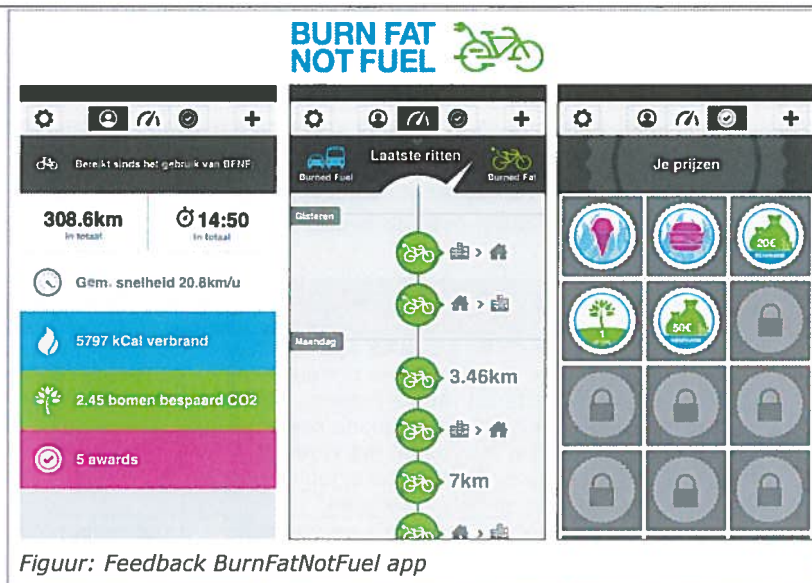
Het toepassen van feedforward principes is onderdeel van de uitwerking van de interventies die we in de komende drie jaar willen inzetten (zie alinea ontwerpprincipes). Hiervoor doorlopen we een co-creatieproces met potentiële deelnemers die deel uitmaken van een gebruikers- en/of onderzoekspanel.

Feedback

Feedback vindt plaats op twee niveaus:

- ▶ Gedragsniveau: de deelnemers krijgen directe en persoonlijke feedback over het effect van zijn gedragsverandering. In BBMB zijn we hier al mee gestart bij het project Burn Fat Not Fuel, waarbij deelnemers op basis van hun gefietste ritten middels een app feedback krijgen over afstand, gezondheid, besparing, duurzaamheid en bovendien awards ontvangen. In de 2^e helft van 2014 vindt een tussentijdse evaluatie plaats van dit project³. Leerervaringen en verbeterpunten worden geïmplementeerd in VBBMB.
- ▶ Procesniveau: ophalen van feedback van deelnemers door middel van panels, enquêtes en servicecalls. De feedback gebruiken we voor bijsturing en doorontwikkelingen van de maatregel.

³ Deze tussenevaluatie is reeds voorzien en begroot binnen het huidige BB1 programma.



Figuur: Feedback BurnFatNotFuel app

Ontwerpprincipes voor project fietsimpuls

Bij het ontwerpen van effectieve maatregelen voor VBBMB wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring opgedaan in BB2, in combinatie met de hier besproken gedragsanalyse en de intervention mapping methodiek van de Universiteit Maastricht. *Een maatregel sluit sneller aan bij de doelgroep als deze omkeerbaar is, relatief weinig risico's kent en sociale relaties in tact laat* (Quote Rob Ruiters, professor Psychologie Universiteit Maastricht). De basis is:

1. Bekendheid genereren en interesse wekken. De boodschap moet worden opgemerkt, begrepen, aandacht krijgen en als interessant worden bestempeld. Gepersonaliseerde informatie is gewenst, met totaalbeeld van wat men moet doen en wat het oplevert. Met vragen moet men goed en snel geholpen worden.
2. Probeergebruik en herhaalgebruik: toepassen van beloning als methodiek om gedragsverandering in gang te zetten. Moet tijdelijk zijn en overgaan in intrinsieke motivatie of structurele prikkel om gedrag duurzaam te maken.
3. Gedragsbehoud wordt gerealiseerd met structureel voordelige alternatieven en goed ontworpen feedback systemen waarmee de doelgroep bevestiging krijgt van het feit dat de keuze een goede is. Onderdeel hierbij zijn sociale steun en veranderen van sociale normen in de omgeving. Opt-out regelingen zijn kansrijk.
4. Overstappers inzetten als ambassadeurs: vroege overstappers zijn een kleine maar belangrijke groep. Zij kunnen anderen beïnvloeden als zij zich gesteund voelen, goede argumenten hebben, hun invloed uitoefenen via individuele kanalen (mensen veranderen niet makkelijk in de groep) en vooral consistent zijn door hun gedragsverandering vol te houden en niet te veranderen.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Moederorganisaties

Zowel de provincie Limburg als de gemeenten (met hun nieuwe coalitieakkoorden) hebben veel aandacht voor fietsimpuls. Deze aandacht komt van verschillende kanten, namelijk bereikbaarheid, duurzaamheid/duurzame mobiliteit, welzijn/gezondheid en sport en recreatie. Fietsimpuls is bij lokale overheden steeds meer gekoppeld aan het thema duurzame mobiliteit. Ook vervoersarmoede bij de lagere klassen speelt een steeds belangrijkere rol. Het project fietsimpuls komt op hoofdlijnen direct voort uit de wensen van de moederorganisaties. Het draagvlak voor fietsprojecten bij de regionale partners is daarom groot. Maastricht Bereikbaar, Provincie en gemeente Maastricht werken zeer nauw samen op het vlak van fietsstimulering.

Gezien de actuele regionale beleidskaders wordt er actief gezocht naar mogelijkheden van integratie, schaalvergroting en samenwerking op zowel inhoud als proces. Daarmee proberen we de synergie tussen de verschillende fietsprojecten (infra, voorzieningen, gedragsbeïnvloeding, educatie, monitoring) zo optimaal mogelijk te benutten en de effecten in relatie tot de gestelde doelen te maximaliseren. Er is sprake van een zeer goede en intensieve werkrelatie tussen deze organisatie. Ook Sittard en Heerlen zijn aangehaakt. Overzicht van meest relevante regionale beleidskaders die directe raakvlakken hebben met de maatregel Fietsimpuls VBBMB:

Beleidsplan en organisatie	Speerpunten en doelen	Relatie Maastricht Bereikbaar - Fietsimpuls
Coalitieakkoord 2014-2018, Gemeente Maastricht	"De fiets komt hoog op de politieke agenda. We gaan voor versnelde uitvoering van het fietsplan en het versneld faciliteren van de fietser: uitbreiden stallingmogelijkheden en de realisatie van een ondergrondse stalling bij het centraal station (CS), huidige bewaakte stallingen blijven gratis, oplaadpunten en fietssnelwegen"	Een aantal speerpunten uit het coalitieakkoord is direct belegd in het programma VBBMB
Fietsplan Maastricht, Gemeente Maastricht, 2009	Toename van fietsgebruik met 10% op stedelijk niveau (verplaatsingen tot 7,5 km) Infra: Kwaliteitsimpuls van het fietsnetwerk, aanpak knelpunten en aanleg van ontbrekende schakels. Voorzieningen: verbeteren kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeervoorzieningen. Stimulering: mobiliteitsmanagement (Maastricht Bereikbaar), promotie en educatie Monitoring Het Fietsplan wordt naar verwachting uiterlijk medio 2015 geactualiseerd.	Gemeente Maastricht draagt zorg voor kwaliteitsimpuls van infra en voorzieningen. Maastricht Bereikbaar focust zich op de het stimuleren van het fietsgebruik. Met de actualisatie van fietsplan zal de synergie tussen gemeente Maastricht en Maastricht Bereikbaar verder worden versterkt en geoptimaliseerd. Gemeente heeft daarbij een belangrijke rol in het wegnemen van barrières. Andersom wordt gekeken hoe stimuleringsmaatregelen van Maastricht Bereikbaar ook ingezet kunnen worden voor andere doelgroepen, zoals scholieren.
Actieplan duurzame mobiliteit, gemeente Maastricht, 2014 (niet vastgesteld)	Bevordering van duurzame mobiliteit in de gemeente Maastricht i.r.t. de mobiliteits-, klimaat- en milieudoelstellingen. Speerpunten: Burger- en marktpotentieel benutten Stimuleren schone voertuigen Stimuleren fietsgebruik Verankeren duurzame mobiliteit in ruimtelijke ordening Autoluwere binnenstad Aanpak benzine scooters	Stimuleren fietsgebruik is voor een belangrijk deel belegd binnen VBBMB. Ook wordt er bijgedragen aan aanpak benzine scooters, door naast het gebruik van de e-bike, ook het gebruik van de e-scooter te stimuleren. Er wordt nog gezocht naar een verdere integratie van projecten procesaanpak.

Beleidsplan en organisatie	Speerpunten en doelen	Relatie Maastricht Bereikbaar - Fietsimpuls
Provinciaal beleidsplan Fiets 2014 – 2022, Provincie Limburg, 2014	<p>Het realiseren van een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk en -klimaat, waarbij er bijzondere aandacht is voor de verschillende beweegredenen om te fietsen. Daarbij wordt ernaar gestreefd om binnen acht jaar ten aanzien van de korte afstand verplaatsingen als ook de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren. Om dit te realiseren heeft de Provincie Limburg de volgende werkdoelstellingen geformuleerd die de komende jaren bereikt dienen te worden:</p> <p><i>Veiliger</i> fietsen: Minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.</p> <p><i>Makkelijker</i> fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten.</p> <p><i>Leuker</i> fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser.</p> <p><i>Sneller</i> fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten</p> <p><i>Slimmer</i> fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik.</p>	<p>Maastricht Bereikbaar en provincie hebben het streven om samen te werken op het gebied van monitoring (o.a. inzet BikePrint) en vergaande kennisuitwisseling ten aanzien van gedragsbeïnvloeding en het provinciebreed uitrollen van succesvolle stimuleringsmaatregelen</p>

Werkgevers en werknemers

Werkgevers (zowel convenantpartners als niet-convenantpartners) hebben ook bedrijfsdoelen die gediend worden met het project fietsimpuls (kostenreductie, goed werkgeverschap, gezondheid werknemers, maatschappelijk verantwoord ondernemen). Convenantpartners hebben zich al gecommitteerd aan het behalen van een modal shift van auto naar tweewielers. Deze commitment gaan we in de komende drie jaar verder verduurzamen, door in samenwerking met de werkgever de fiets structureel te in te bedden binnen het vervoersbeleid van de organisatie. Daarbij horen pull maatregelen, maar op termijn ook regulerende push maatregelen. We zoeken hiervoor aansluiting bij actuele beleidsthema's en mobiliteitsopgaven van bedrijven. Bijvoorbeeld een themaweek over gezondheid en vitaliteit van medewerkers (combinatie tussen fiets en gezondheid) of een parkeervraagstuk.

Een aantal werkgevers is in het huidige programma al bereid een extra stimuleringsbijdrage te doen. Bijvoorbeeld een verdubbeling van de fietsbeloning voor overstappers of een extra impuls aan een fietscampagne. In VBBMB streven we naar meer van dergelijke aanvullende stimuleringsactiviteiten. Voor de nieuwe partners uit de regio (gemeenten en werkgevers uit de regio Sittard en Parkstad) geldt specifiek dat zij geen directe doelgroep zijn voor het project fietsimpuls. De relatie van de reële doelgroep voor tweewielers in deze regio's met Maastricht is immers zeer klein. Deze doelgroep heeft wel veel relatie met de secundaire doelstelling van het programma (het realiseren van spitsmijdingen in Heerlen en Sittard-Geleen). Ook deze werkgevers kunnen deelnemen aan het project fietsimpuls, mits de betreffende werkgever ook projecten inzet die direct bijdragen aan de doelstellingen in Maastricht. Bovendien resulteert een grootschaligere inzet van de fietsstimuleringsmaatregelen in meer draagvlak voor het gebruik van de tweewielers. Dit heeft een positieve uitwerking op de volledige regio.

De medewerking die concreet van de werkgevers als convenantpartner wordt gevraagd bestaat uit de volgende onderdelen:

- ▶ Toegang verlenen aan goedgekeurde initiatieven en activiteiten van de maatregel fietsstimulering voor werknemers.
- ▶ Producten en diensten van Maastricht Bereikbaar integreren met bedrijfsmatige beleidsthema's en mobiliteitsvraagstukken.
- ▶ Communicatiekanalen openstellen
- ▶ Bijdragen aan scan van de bedrijfsregelingen rondom de fiets en bijhorende vergoeding.
- ▶ Opplussen van fietsstimuleringsmaatregelen. Bijvoorbeeld verdubbeling van fietsbeloning, renteloze voorfinanciering bij aanschaf, structurele kilometervergoeding voor de fietsers, e.d.

- ▶ Slim reizen structureel onderdeel laten zijn van het vervoersbeleid van de organisatie en met daarin ruimte voor de verankering van de producten en activiteiten die binnen het programma VBBMB zijn ontwikkeld. Met name relevant voor Burn Fat Not Fuel.

Private partijen en overige stakeholders

- ▶ Rijwielhandelaren: hebben belang bij de verkoop van fietsen, e-bikes en e-scooters. 13 rijwielhandelaren uit Maastricht en omgeving hebben zich op dit moment gecommitteerd aan het programma Maastricht Bereikbaar. Deze commitment bestaat uit een korting van 10% bij de aanschaf van een nieuwe fiets- of e-bike en enkele andere voordelen zoals een gratis onderhoudsbeurt en een diefstal- en schadeverzekering van 5 jaar voor de premie van 3 jaar. Exclusief voor de werknemers van convenantpartners. De rijwielhandelaren zijn bovendien de fietsexperts en van groot belang in het aanschafkeuzep proces van een juiste tweewieler. In VBBMB willen we de positie van rijwielhandelaren verder verbeteren. Ook wordt er in overleg met de rijwielhandelaren gekeken naar nieuwe aanschafproposities.
- ▶ Fietsersbond Maastricht: participeert als belanghebbenden en expert in het toetsen en verder optimaliseren van het maatregelenpakket.
- ▶ Marktpartijen: we zoeken naar nieuwe en duurzame samenwerkingsverbanden met marktpartijen, zodanig dat na 2017 de fietsmaatregelen zelfstandig in opdracht van bijvoorbeeld werkgevers kunnen continueren. Hiermee stimuleren we bovendien productinnovatie. In het huidige BBMB is er reeds een duurzame samenwerking gestart met eCarConnect voor het product Burn Fat Not Fuel. Deze samenwerking wordt in het VBBMB verder uitgebouwd en gecontinueerd

De fietser

Bestaande en reeds overgestapte gebruikers van tweewielers vormen een belangrijke doelgroep in gedragsbeïnvloeding. De groep kan in een rol van ambassadeur of als een soort van fietsbeweging invloed uitoefenen op de sociale context en op die manier de aantrekkelijkheid en het gebruik van de tweewieler verder stimuleren. Verder onderzoek naar het effect van ambassadeurs en belang sociale context is noodzakelijk en benoemd als actiepun t in het 'fietsnetwerk Beter Benutten'. In de 2^e helft van 2014 zal een eerste onderzoek plaatsvinden.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

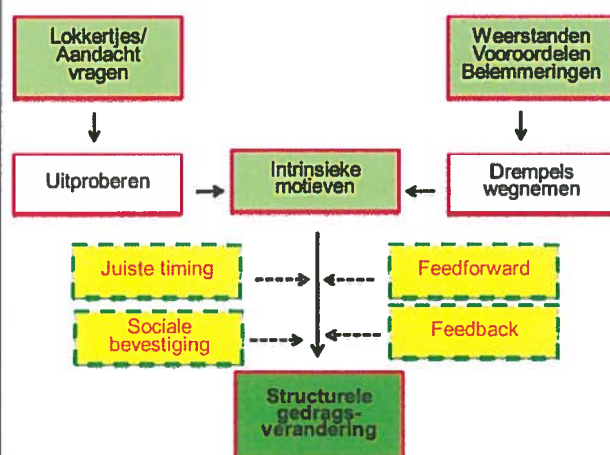
De maatregel Fietsimpuls is een voortzetting en verdere aanscherping van het in BB1 lopende project. De belangrijkste verschillen tussen BBMB1 en VBBMB zitten in de aanscherping van het project op basis van de probleemanalyse (PVBBMB.A en B) en de uitkomsten van de landelijke sessie (VBBMB.B3). De focus ligt op het doorlopen van de stappen bij nieuwe convenantpartners, en het verduurzamen van het effect bij bestaande en nieuwe convenantpartners. Daarnaast wordt, anders dan in BBMB1, interregionale afstemming gezocht in het kader van ITS over de doorontwikkeling van de technieken (BFNF) en de monitoring en evaluatie van fietsprojecten.

Kaders en motivatie bij de maatregel

Gezien de resultaten van de gedragsanalyse en van de stakeholderanalyse komen we tot de volgende kaders voor het succesvol stimuleren van het fietsgebruik op de korte afstanden:

- ▶ De maatregel neemt vermeende of reële barrières weg waar de fietser in Limburg mee wordt geconfronteerd. De focus ligt daarbij vooral op de intrinsieke barrières (gewoonte), technische barrières (onbekendheid, aanschaf, informatie en arbeidsvoorwaarden) en fysieke barrières (hoogteverschillen).
- ▶ Andere fysieke barrières worden met andere maatregelen of via regionaal beleid aangepakt, bijv. het voorzieningenniveau (stallingen e.d.) en ontbrekende en beperkende schakels in het fietsnetwerk.
- ▶ De maatregel houdt rekening met de sequentie die bestaat in gedragsimpulsen en -reacties en uiteindelijk voorzien in blijvend duurzaam resultaat, met aandacht voor aangepaste regelingen / voorzieningen / enzovoort.
- ▶ De maatregel richt zich op forenzen en vergt daarom een intensieve samenwerking met de werkgever en biedt ruimte voor specifieke invulling die de werkgever hieraan wil geven. Dit vergt aandacht voor de volgende zaken: participatie en co-creatie met werkgever, bedrijfsspecifieke benadering en aansluiten op bedrijfsspecifieke doelen (meer dan bereikbaarheid alleen), hoge mate van commitment van de werkgever en intensieve samenwerking met de mobiliteitsmakelaars.
- ▶ Intensieve samenwerking met de genoemde stakeholders.

Het doel (zie ook de paragraaf 'doel van de maatregel') wordt bereikt door een sequentie van projecten die werken in de richting van een structureel alternatief:



De projecten

De methodiek is gebaseerd op het wegnemen van zoveel mogelijk barrières en het laten ervaren van de voordelen van de tweewieler om aan te sluiten bij de intrinsieke en extrinsieke motivaties van de reizigers. De maatregel bevat de volgende projecten:



Uitproberen via probeeraanbod tweewielers

Werkgevers worden gestimuleerd om probeerpools in te zetten voor werknemers. De probeerpools worden voor een aantal weken verstrekt door MB, die deze leaset of anderszins aanbiedt in samenwerking met private aanbieders. De poules bestaan uit een breed palet van fietsen, e-bikes, speed-bikes en e-scooters. Het is een doorsnede van het aanbod en trends in de markt. We faciliteren de poules met goede informatievoorziening, bijvoorbeeld in samenwerking met de lokale rijwielbranche, om de drempel naar aanschaf (met name aanschafkeuze) te verlagen. De omvang en het aantal poules is flexibel van opzet, zodanig dat de maatregel eenvoudig is op- en af te schalen. Bij de verdere uitwerking van de maatregel wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de inzet voor andere doeleinden zoals de maatregel hinderbeperking (017) en bezoekersaanpak (022). Deelnemers krijgen na afloop van de probeerperiode een vervolgaanbod (zie hieronder). We verkennen bij de uitwerking van dit project de mogelijkheden om het probeeraanbod in een duurzame pps constructie vorm te geven. Op dit moment wordt gedacht aan een try out concept waarbij onze poule op een vaste locatie staat in Maastricht. Van hieruit kunnen de tweewielers worden geprobeerd door verschillende doelgroepen i.c.m. goede serviceverlening. Ook kunnen tweewielers vanuit deze locatie eenvoudig worden verdeeld over de werkgevers. We verwachten dat een dergelijk concept ook interessant is voor marktpartijen.

Aanschaf met kortingsactie fiets/e-bikes

Werknemers van convenantpartners kunnen gebruik maken van een kortingsactie van MB. We evalueren in de 2^e helft van 2014 de huidige kortingsactie die is opgezet in samenwerking met 13 rijwielhandelaren uit Maastricht en omgeving⁴. Deze houdt in dat werknemers bij deze rijwielhandelaren een fiets of e-bike met 10% korting kunnen aanschaffen. Bovendien krijgen zij korting op de verzekering en wordt de tweewieler gratis rijklaar gemaakt. De rijwielhandelaren financieren op dit moment de korting. We komen met een nieuwe en verbeterde kortingsactie, die naast fiets en e-bike ook gaat gelden voor de e-scooter. De samenwerking met de rijwielhandelaren wordt geïntensiveerd en de korting wordt mogelijk aangevuld met een eenmalige en tijdelijke aanschafsubsidie van VBBMB. Daarin zullen ook de uitkomsten worden meegenomen van de het geplande landelijke benchmark onderzoek naar aanschaf- en beloningsregeling Fiets in het huidige Beter Benutten programma (uitkomsten verwacht in oktober 2014). Ook onderzoeken we verschillende financieringsconstructies in samenwerking met de marktpartijen, belangenorganisaties (bijvoorbeeld de BOVAG) en werkgevers (bijvoorbeeld renteloze voorfinanciering of andere constructies via de werkgeversregeling). Hiermee verlagen we de financiële aanschafdrempel, die momenteel met name bij de aanschaf van e-bikes een belangrijke bottleneck vormt.

⁴ Deze evaluatie is reeds voorzien en begroot binnen het huidige BB1 programma.

Gebruiksprikkel met beloning en credits (Burn Fat Not Fuel)

Forenzen van convenantpartners kunnen zich aanmelden voor Burn Fat Not Fuel van MB. Zij krijgen dan een kastje op de fiets die het aantal gereden kilometers registreert. Deze registratie wordt gebruikt door MB om een tijdelijke prijsprikkel te geven aan overstappers (op dit moment 10ct per kilometer met een maximum per deelnemer). Op basis van geregistreerde ritten ontvangen deelnemers eveneens persoonlijke feedback over besparing, gezondheid en milieueffecten. Na de actieperiode wordt de werkgever gevraagd om de prikkel structureel in te zetten door een fietsvergoeding op te nemen in haar beleid. In VBBMB wordt BFNF verder door ontwikkeld in samenwerking met de markt. We kijken naar een verduurzaming van de beloningsmethodiek, door meer in te spelen op de intrinsieke motivaties van fietsers. We ontwikkelen nieuwe challenges, geven feedback over resultaten op bedrijfsniveau (i.r.t. de bedrijfsdoelen) en bouwen aan een creditsysteem in samenwerking met lokale marktpartijen (joint promotion) waarbij alle fietsende werknemers (dus ook niet-overstappers) op een duurzame manier kunnen sparen voor kortingen, belevenissen en goede doelen. We optimaliseren bovendien de ritregistratie door ook de mobiele telefoon in te zetten. Hierdoor wordt de registratie van ritten goedkoper en toegankelijker voor afnemers en gebruikers. Daarbij kijken we nadrukkelijk naar de registratietechnieken die reeds voorhanden zijn in andere regio's. In Brabant en Twente zijn reeds goede ervaringen opgedaan met de mobiele engines van Locatienet en Mobidot, die ook inzetbaar zijn voor Burn Fat Not Fuel. Uiteindelijk volmaken we in samenwerking met de markt Burn Fat Not Fuel tot een motivatieplatform voor fietsers (en mogelijk andere modaliteiten), die de totale fietsbeweging ondersteunt. Er is dus ook een nadrukkelijke rol voorzien voor bestaande fietsers. De realisatie en verdere doorontwikkeling van dit platform kenmerkt zich als een duurzaam initiatief, zodanig dat het uiterlijk in 2017 zelfstandig door de markt en met een bestendige business case kan functioneren. Burn Fat Not Fuel heeft ook een nadrukkelijk link met ITS project 013.



Inzet ambassadeurs en beïnvloeding sociale context

Het is een nadrukkelijke wens van zowel werkgevers als fietsers zelf om de focus niet alleen te richten op de overstapper met ook de bestaande tweewielgebruiker een rol te geven in het stimuleren van het gebruik van de tweewieler. Hiermee spelen we nadrukkelijker in op het beïnvloeden van de sociale context en de mobiliteitsnorm, zowel bij bedrijven als op (inter)stedelijk niveau. Ook het inzetten van ambassadeurs is daarbij een kansrijke pijler. Daarbij betrekken we ook nadrukkelijk de werknemers die reeds in periode van BBMB is overgestapt: welke drijfveren hebben daarbij een rol gespeeld en hoe kunnen we het 'nieuwe' gedrag verankeren en verduurzamen. Er is op dit moment nog weinig bekend over de effecten van deze aanpak. In het landelijke fietsnetwerk Beter Benutten is daarom afgesproken dat er een onderzoek gaat plaatsvinden naar het bestendigen van gedragsverandering onder de doelgroep overstappers. Dit onderzoek zal in de 2e helft van 2014 worden uitgevoerd in samenwerking met onder andere regio Maastricht, Brabant en Utrecht. Hieruit volgt ook een advies voor interventies⁵. Omdat er nog geen aangetoonde effectieve aanpak bestaat over de wijze waarop de interventies concreet vorm moeten krijgen is het voornemen deze aanpak vorm te geven middels een aantal nader te definiëren pilotprojecten. Uitvoering 2015. Op basis van deze pilots kan vervolgens een bestendige aanpak worden opgesteld. Een mogelijke uitwerking van een pilot kan bijvoorbeeld zijn dat ambassadeurs een tegoedbon ontvangen voor elke aangemelde deelnemer(les: overstapper), die hij/zij bij aangesloten rijwielhandelaren kan verzilveren voor fietsproducten

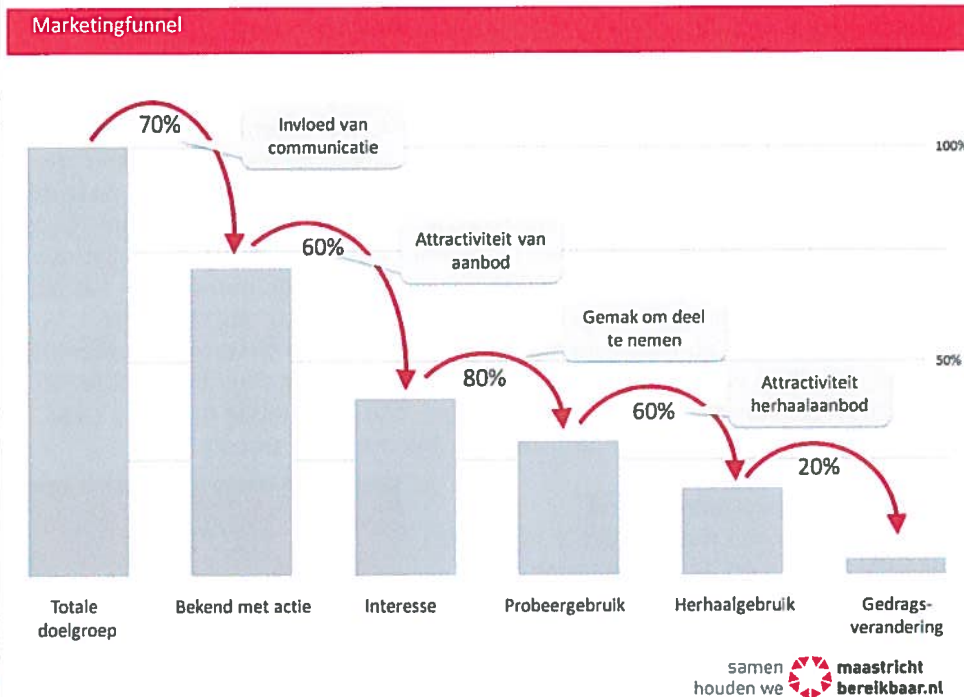


⁵ Dit onderzoek wordt gefinancierd vanuit het landelijk team BB (themagroep Fietsstimulering) en is onderdeel van het BB1 programma.

Marketing- en communicatiestrategie en campagne fietsstimulering

In lijn met de ontwerpstrategie interventies stellen we een uitgekende meerjarige marketing- en communicatie strategie op voor het stimuleren van het fietsgebruik bij werkgevers en werknemers i.c.m. bovengenoemde maatregelen en producten. We ontwikkelen daarbij campagnes die goed aansluiten op het wegnemen van barrières en inspelen op fietsmotieven.

Ook de bestaande fietsers worden daarin nadrukkelijk gepositioneerd. We stellen voor de uitvoering van campagnes een duidelijke marketing funnel op. Per stap bepalen we de te behalen effecten en resultaten, die eveneens onderdeel zijn van de monitoring en evaluatie. Onderstaan figuur geeft een voorbeeld van een dergelijk funnel.



Naast marketing besteden we ook nadrukkelijk aandacht aan goede communicatie en informatievoorziening. Daarvoor gebruiken we onder meer onze website www.maastrichtbereikbaar.nl, maar werken we ook samen met stakeholders uit de regio. Bij de uitwerking van de strategie zoeken we de integratie met andere projecten waaronder OV-impuls (005) en impuls P+R (009). De uitwerking van de marketing- en communicatie activiteiten binnen VBBMB vindt altijd een 'Marketing-Communicatie toets' plaats. Deze toets biedt een actiegerichte methodiek om te komen tot sterke marketingproposities en bewaakt de koppeling met de programma-brede marketingdoelstellingen.

Combinatie infra en gedrag

Maastricht Bereikbaar wil binnen het fietsstimuleringsprogramma ook nadrukkelijk de aandacht vestigen op de combinatie infra en gedrag. Het stimuleren van fietsgebruik is immers ook gekoppeld aan de kwaliteit van infrastructuur en voorzieningen. Ook aan deze twee elementen wordt nadrukkelijk aandacht besteed. Zowel direct vanuit de maatregel Fietsimpuls, als vanuit de verbinding met andere maatregelen en regionaal beleid. De resulteert in twee projectdefinities:

1. *Impuls kwaliteit en kwantiteit van voorzieningen*: het stimuleren van het fietsgebruik gaat hand in hand met een goed voorzieningenniveau. Fietsen moeten goed gestald kunnen worden en het in het geval van dure e-bikes ook op een verantwoorde en veilige manier. Maastricht Bereikbaar krijgt vanuit verschillende stakeholders feedback dat het voorzieningenniveau voor fietsers (met name fietsparkeercapaciteit) tegen haar capaciteitsgrenzen aan zit. Ook laat het kwaliteitsniveau te wensen over. Dit wordt dan ook gezien als een risico.

Aandacht moet er onder meer zijn voor fietsvoorzieningen bij werkgevers, stallingvoorzieningen bij woningen die geen inpandige ruimte hebben, stallingen in de openbare ruimte (met name binnenstad) en bij attractiepunten zoals sportcentra. Maastricht Bereikbaar wil daarom in samenwerking met de gemeente Maastricht (als onderdeel van de actualisatie van het fietsbeleidsplan) een onderzoek laten uitvoeren naar de stallingbehoefte voor verschillende motieven en het effect en belang daarvan op de fietspotentie- en stimulering. Hieruit volgt een concrete fietsparkeeropgave per motief en gebied. Vervolgens gaan we na hoe we deze opgave concreet moeten operationaliseren met innovatieve en duurzame oplossingen. Oplossing worden uiteraard bezien en afgewogen in de context van de doelstelling Fietsimpuls. Een mogelijke oplossing waar op dit moment aan wordt gedacht is het kunnen aanbieden van een adviestraject voor bedrijven om de kwaliteit en kwantiteit van de fietsvoorzieningen in kaart te brengen. Een bedrijf dat uiteindelijk een investering doet in de verbetering van haar fietsvoorzieningen ontvangt hiervoor van MB een aanjaagsubsidie. Ook wordt er gedacht aan slimme oplossingen voor het stallen van fietsen in de openbare ruimte en openbare stallingen. Dit onderzoek kan handig worden gecombineerd met de uitwerking van de planverrijking van de fietsenstalling Maastricht (maatregel 007). Maastricht Bereikbaar zal het onderzoek financieren. Uit dit onderzoek volgt uiteindelijk welke gelden nodig zijn voor de benodigde kwantiteit- en kwaliteitsslag en hoe die gelden over de verschillende actoren verdeeld moeten worden (Maastricht Bereikbaar en Gemeente Maastricht). Indien de uitkomsten van deze onderzoeken daartoe aanleiding geven stelt Maastricht Bereikbaar een voorstel op hoe de stallingscapaciteit kan worden uitgebreid, waarbij wordt ingegaan op de effecten, kosten en financiering daarvan. In de huidige begroting is hiervoor nog geen geld opgenomen dus indien er elders binnen het project geen budget vrijvalt, zal dit op programmaniveau gevonden moeten worden door middel van programmabijsturing

2. *Verbetering schakels in het netwerk*: een tweede aspect is het verbeteren van ontbrekende en beperkende schakels in het netwerk. Maastricht heeft in de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in de fiets, maar er is nog altijd een aantal belangrijke obstakels en barrières in het fietsnetwerk, die negatieve invloed hebben op de fietsbeleving en -gebruik. Het gaat hierbij onder meer om een duidelijke aanduiding van fietsroutes tussen west en oost Maastricht (vindbaarheid), ontbrekende fietsverbindingen (directheid en verkeersveiligheid) en kwaliteitsniveau (subjectieve veiligheid, comfort en snelheid). In 2014/2015 wordt gewerkt aan een actualisatie van het gemeentelijk fietsplan. Hierin zullen voorgaande zaken worden belicht en afwogen, resulterend in een actueel actieprogramma fiets. Daarin is ook een integratieslag voorzien met Beter Benutten. Op dit moment is nog niet bekend welke actiepunten dit zijn. In ieder geval betreffen het kleinschalige maatregelen die direct verband houden met de doelstelling van VBBMB en aantoonbaar bijdragen aan het stimuleren van het fietsgebruik (combi infra – gedrag). De allocatie van budgetten kan plaatsvinden bij een eventuele onderbouwde bijsturing van de maatregel. Dit gebeurt in combinatie met de andere fietsmaatregelen binnen het programma VBBMB.

Monitoring fietsgebruik

Maastricht Bereikbaar, gemeente Maastricht en provincie werken samen aan een innovatief meetplan voor het meten en analyseren van het fietsgebruik. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar doorsnede tellingen, maar ook naar de volledige netwerk performance. Hierbij maken we handig gebruik van GPS data die worden opgehaald met het project Burn Fat Not Fuel. Voor de analyse zoeken we samenwerking met BikePrint (ontwikkeld door de NHTV Breda), waarmee in Brabant reeds goede ervaringen zijn opgedaan. Dit instrument maakt het niet alleen mogelijk om gericht effectmetingen uit te voeren (ex-post), maar ook ex-ante inschattingen te maken van het potentieel van fietsinfra- en fietsgedragmaatregelen (fietspotentiescan). Hiermee hebben we een innovatief en waardevol evaluatie instrument en beleidstool tot onze beschikking die voor meerdere Beter Benutten maatregelen en regionale projecten inzetbaar is. We hebben het voornemen om als partner in te stappen in BikePrint en dit verder door te ontwikkelen. Onder andere de fusie met fietstellingen/verkeerstellingen is een belangrijke ontwikkelcomponent. Naast BikePrint kijken we ook naar andere interessante monitoringstools, zoals het Fietsparkeer Management Systeem van CROW fietsberaad.

Dit is een uniforme oplossing voor het monitoren van het gebruik van fietsparkeervoorzieningen, die bruikbaar is voor de monitoring van de maatregelen Park & Bike en Stalling station Maastricht.



Koppeling met verkeerskundige analyse

De primaire doelgroep voor dit project is zoals gezegd de forens die van en naar Maastricht reist op korte afstanden. Daarmee heeft het project vooral een sterke relatie met de prioritaire corridors Maaskruisend en Maastricht ingaand. De e-bike en e-scooter vormen een goed alternatief voor de middellange afstanden tot 20 km (Maastricht – Sittard – Heerlen - Heuvelland) en hebben dus een sterke relatie met corridors A2 en A79 ingaan, A2 uitgaand en Heuvelland. Voor deze laatste doelgroep ligt er ook een direct relatie met het verbeteren van de fietsverbinding tussen Maastricht en Sittard (zie projectvoorstel MAA-BBV-002).

Koppeling met gedragsanalyse

Het project sluit nauw aan bij de bevindingen van de gedragsanalyse. Zo wordt de ontwerpstrategie voor interventies (zie voorgaande) nauw gevolgd bij de verdere uitwerking en operationalisering van de verschillende projecten. Ook is het project gericht op het wegnemen van de belangrijke barrières en het aanspreken van de belangrijke intrinsieke motieven (met name gericht op de benoemde intrinsieke en technische aspecten). Specifiek voor de e-bike zijn voor dit project de hoge aanschafprijs, onbekendheid, informatievoorziening en imago. Omrijden en hoogteverschillen zijn barrières die met de e-bike verkleind kunnen worden. Ook besteden we aandacht aan fysieke barrières (zoals fietsparkeervoorzieningen), wanneer sprake is van een aantoonbare invloed op gedragsstimulering.

Door de forenzen te verleiden de e-bike en e-scooter uit te proberen, hen te faciliteren bij het probeergedrag en het herhaalgedrag en enthousiaste gebruikers in te zetten als ambassadeurs wordt beoogd de barrières te verkleinen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de belangrijke intrinsieke motieven, te weten de hoge snelheid, gezondheid en genieten, kostenreductie (op de lange termijn, na terugverdienen van de e-bike) en het leveren van een bijdrage aan duurzaamheid en bereikbaarheid. Via de monitoring van het gebruik wordt de deelnemer feedback gegeven over zijn bijdrage aan de verschillende doelen, zodat hij/zij bevestigd krijgt dat het gedrag daadwerkelijk aansluit bij de intrinsieke motieven. Deze feedback wordt in de uitvoering zoveel mogelijk gepersonifieerd.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider van Maastricht Bereikbaar. Er is sprake van een continuering en uitbreiding van een lopend project. De uitvoering zal dan ook naadloos overgaan van BBMB1 naar VBBMB.

De projectleider coördineert de doorontwikkeling van de verschillende onderdelen van het project (probeerpools e-bikes, kortingsacties, deelname aan gebruiksprikkels BFNF, organiseren van feedback, etc.). De projectleider maakt gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

- ▶ De klantenservice: de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers (zie PVBBMB.A).
- ▶ Backoffice: Maastricht Bereikbaar heeft een eigen backoffice voor de technische uitwerking en beheer eenvoudige producten en workflows. Bij grotere en complexere projecten, waaronder Burn Fat Not Fuel en Probeer een E-bike, wordt gebruik gemaakt van de dienstverlening van derden.
- ▶ De mobiliteitsmakelaar: de persoon die de primaire contacten voert met werkgevers over deelname aan en inrichting van acties en maatregelen en over duurzame verankering van een project in het beleid van het bedrijf.

- ▶ Reizigers- en gebruikerspanel: panel dat Maastricht Bereikbaar gaat opzetten voor kwalitatieve monitoring, onderzoek en co-creatie.
- ▶ Marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en project specifieke marketing en communicatie.
- ▶ Monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E op projectniveau.

Verbinding met andere maatregelen

De Maatregel Fietsimpuls heeft direct relaties met andere maatregel binnen het programma VBBMB. Deze maatregelen zijn in meer of mindere mate randvoorwaardelijk voor het behalen van de doelstellingen. Dit vergt intensieve samenwerking en nauwe afstemming tussen de verantwoordelijk projectleiders, zowel op inhoud als proces. Onderstaande tabel geeft de relaties weer met andere projecten:

Maatregel	Beschrijving maatregelrelatie	Projectkoppelingen
SNELFIETSRROUTE MAA-BBV-002	Kwaliteitsimpuls fietsroute Maastricht – Sittard. Aanpak barrière fietsimpuls: kwaliteitsslag infra voor stimuleren e-bike gebruik middellange afstand	Campagne Burn Fat Not Fuel voor monitoring gebruik
SLIM WERKEN MAA-BVV-004	Werkgeversaanpak, benadering en commitment bedrijven via mobiliteitsmakelaars, verankering en verduurzaming fietsimpuls binnen het vervoersbeleid van een organisatie.	Probeeraanbod tweewielers Kortingsregeling tweewielers Burn Fat Not Fuel Ambassadeurs en beïnvloeding sociale context. Campagne
STALLING MAASTRICHT / HEERLEN MAA-BVV-007 / 008	Stimuleringsmaatregelen in combinatie met planverrijking fietsenstallingen Aanpak barrière fietsimpuls: kwaliteitsslag fietsparkeervoorzieningen	Campagne Hindermaatregelen Monitoring
PARK & BIKE / ECARSCHARING MAA-BBV-011	Stimuleringsmaatregelen voor gebruik Park & als last-mile concept voor de fiets. Zowel werknemers, bezoeker als student.	Campagne Monitoring
BURN FAT NOT FUEL MAA-BVV-013	Technische ontwikkeling en innovatie Burn Fat Not Fuel en monitoring	Burn Fat Not Fuel
MULTIMODALE REISINFO MAA-BBV-014	Multimodaal reisadvies voor bezoekers en forenzen. Ook voor fietsers en e-bikers. Gebruiken voor feedforward.	Campagne en informatievoorzieningen
HINDERBEPERKING MAA-BBV-021	Tijdelijke benuttingsmaatregelen gedurende werkzaamheden Noorderbrug, Tram en stationsgebied. Dit veroorzaakt directe hinder voor fiets. Hier ligt ook een sterke relatie met Park & Bike (011) en Regioregie (017)	Probeeraanbod tweewielers Kortingsregeling tweewielers Burn Fat Not Fuel (in combinatie met extra beloning voor spitsmijden?) Ambassadeurs en sociale context. Campagne en informatievoorziening. Monitoring
BEZOEKERSAANPAK MAA-BBV-022	Fietsstimulering bezoekers. Aanpak barrière fietsimpuls: kwaliteitsslag fietsvoorzieningen voor stimuleren fietsgebruik naar de binnenstad.	Ambassadeurs en sociale context Campagne en informatievoorziening




Maatregel	Beschrijving maatregelrelatie	Projectkoppelingen
STUDENTENAANPAK MAA-BBV-023	Fietsstimulering Studenten Aanpak barrière fietsimpuls: beschikbaarheid en kwaliteitsslag fietsvoorzieningen voor studenten	Ambassadeurs en sociale context Campagne en informatievoorziening

Doel van de maatregel

Primair effect

Voor het bepalen van de gedragsreactie is de eindevaluatie mobiliteitsprojecten van MuConsult (2013) als aanknopingspunt genomen. Deze eindevaluatie toont aan dat spitsmijden met een prijsprikkel bij overstappers naar de fiets op korte afstanden er voor zorgt dat gemiddeld 2,7 keer per week de fiets wordt gepakt naar het werk. Dit komt neer op een gemiddelde gedragsreactie van 60% ten opzichte van het initiële gedrag. Maastricht Bereikbaar streeft echter naar een structurele gedragsverandering bij forenzen, waarbij we intensief samenwerken met werkgevers. De werkgeversaankpak is er op gericht om slimme en duurzame mobiliteit een structureel onderdeel te maken van het vervoersbeleid van onze convenantpartners. Daarbij zijn ook push maatregelen voorzien (regulering). De combinatie van pull en push maatregelen maken het mogelijk dat de gedragsreactie uiteindelijk (2017) toeneemt tot 80%. Op basis van de probleemanalyse en gedragsanalyse (zie PVBBMB.A) wordt verwacht dat met het project fietsimpuls **minimaal** 14% van de reële doelgroep bereikt kan worden. Dat komt neer op in 2017 tenminste 2.200 deelnemers. Op basis van de gedragsreactie van overstappers van auto naar fiets wordt uitgegaan van een gemiddelde gedragsreactie van 25% ten opzichte van het initiële gedrag. Dit betekent dat de deelnemers in 2017 ca. 525 structurele dagelijkse spitsmijdingen maken (3,3% gedragsverandering).



Totale doelgroep (auto-forenzen in de spits)	16.000		
Bereikte doelgroep	8.000		50%
Deelnemers fietsimpuls	2.200		28%
Dagelijkse spitsmijdingen 2017	525		24%

Er wordt in de berekeningen verder uitgegaan van een ingroeiperiode tot eind 2017 en een teruglopend effect vanaf beëindiging van de maatregel. Omdat beoogd wordt een structurele verandering te realiseren in het beleid van werkgevers is de jaarlijkse terugval van het effect geraamd op 10%. In het scopejaar van VBBMB worden er dus gemiddeld 525 dagelijkse spitsmijdingen gerealiseerd; over een periode van 10 jaar is dit gemiddeld 352 dagelijkse spitsmijdingen. Onderstaande tabel geeft aan hoe we via de diverse maatregelen van fietsimpuls de 2.200 deelnemers/structurele overstappers denken te realiseren. Behalve ter onderbouwing is dit overzicht ook bedoeld om tussentijds de voortgang te meten (zie mijlpalen in H3) en eventueel bij te sturen. Bij deelnemers gaat het om autoforenzen die daadwerkelijk een fiets uitproberen (project 1), aanschaffen (project 2) en gebruiken (project 3). Bij BFNF worden de daadwerkelijke fietskilometers geregistreerd via een kastje op de fiets en omgerekend naar vermeden autokilometers.

Project	Doelgroep	Effect i.r.t doelstelling
1. Uitproberen via probeeraanbod tweewielers	<ul style="list-style-type: none"> Doelgroep: 8.000 autoforenzen Feitelijk aantal deelnemers: 3.000 werknemers Feitelijk bereik doelgroep: 70% → 2.100 autoforenzen op 	Van de 2.100 autoforenzen zal naar verwachting 70% interesse tonen in alternatief en 5% stapte sec o.b.v. probeerervaring over, 20% doet dit i.c.m. aanschafkorting (project 2)

	afstand tot 7,5 (fiets) en 20 km (e-bike en e-scooter) • 40 deelnemende werkgevers	en/of gebruiksprikkel (project 3).
2. Aanschaf met korting fiets/e-bike (i.c.m. aanvullende financiering bij werkgever en met voorzicht op gebruikersprikkel)	• Doelgroep: 8.000 autoforezen • Feitelijk aantal deelnemers: 2.500 werknemers • Feitelijk bereik doelgroep: 70% → 1.750 autoforezen op afstand tot 7,5 (fiets) en 20 km (e-bike en e-scooter) • 40 deelnemende werkgevers	1.750 autoforezen. 90% van de autoforezen die gebruik maken van de kortingsactie zullen dit doen i.c.m. gebruiksprikkel (project 3). 10% stapt sec o.b.v. kortingsactie over.
3. Gebruiksprikkel met kilometerbeloning en credits (Burn Fat Not Fuel)	• Doelgroep: 8.000 autoforezen • Feitelijk aantal deelnemers: +2.500 werknemers • Feitelijk bereik doelgroep: 2.500 autoforezen op afstand tot 7,5 (fiets) en 20 km (e-bike en e-scooter) • 40 deelnemende werkgevers	Van de 2.500 deelnemende autoforezen zal 30% terugvallen in het oude gedrag. Dat betekent dat er 1.750 deelnemende autoforezen daadwerkelijk de overstap maken.
4. Inzet ambassadeurs en beïnvloeding sociale context	• Doelgroep: reeds overgestapte en slimme werknemers. Omvang circa 500 werknemers • Deze 500 werknemers motiveren andere autoforezen om ook de overstap te maken. In verhouding 1:1. • 40 deelnemende werkgevers	500 ambassadeurs zorgen voor 500 nieuwe overstappers. 70% zal dit doen i.c.m. met één van bovenstaande projecten.
5. Marketing- en communicatiestrategie en campagne fietsstimulering	• Alle werknemers van 40 deelnemende bedrijven • Focus op de bij projecten 1, 2, 3 en 4 benoemde doelgroepen.	

Het project heeft met name invloed op de corridors in de directe omgeving van Maastricht (Maas-kruisend, A2 en A79 ingaand, Heuvelland). Op basis van de ervaringen uit BB1 wordt verondersteld dat het project fietsimpuls vooral effect heeft op de korte Maas-kruisende verplaatsingen. Bovengenoemde spitsmijdingen hebben dus waarschijnlijk een effect op meerdere corridors. Hier wordt in de berekeningen nog geen rekening mee gehouden (om te voorkomen dat spitsmijdingen dubbel geteld worden). Het kwantitatieve effect per corridor zal worden gemonitord in de M&E van het project (zoals dat in BB1 wordt gedaan, zie VBBMB.B4).

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het deelpakket tweewielers (dus niet de afzonderlijke deelprojecten) op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket tweewielers is in totaal uitgegaan van gemiddeld 592 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Dit aantal is ingevoerd in de mobiliteitsscan. Voor het project fietsimpuls is hierbij uitgegaan van gemiddeld 352 structurele dagelijkse spitsmijdingen. Voor het project snelfietsroute is uitgegaan van gemiddeld 240 structurele dagelijkse spitsmijdingen. Bij het project fietsimpuls is uitgegaan van een teruglopend effect na beëindiging van het project (10% terugval per jaar). Het effect van de snelfietsroute is structureel, omdat het een blijvende route betreft (die bovendien verder wordt doorontwikkeld, een effect dat niet wordt meegenomen in deze berekeningen).

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Tweewielers	Fietsimpuls	175	350	525	473	425	383	344	310	279	251	352
	Snelfietsroute	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300	340
	Totaal	175	350	825	773	725	683	644	610	579	551	592

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd. Deze verhoging is door de mobiliteitsscan uitgevoerd op basis van de in oktober 2014 verschenen module.
- ▶ **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 765. Met het pakket wordt verder een besparing van 47 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 127 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame businesscase

Het effect wordt bereikt in de loop van 2017, na de ingroeperiode van drie jaar. Na afloop van het project is de fietsstimulering in zoveel mogelijk bedrijven opgenomen in het structurele mobiliteitsbeleid. Ook is het imago van de tweewieler voor forenzen structureel sterk verbeterd. De private partijen nemen de markt dan over om de probeer- en bedrijfspools van fietsen en e-bikes te verzorgen bij werkgevers.

Hetzelfde geldt voor Burn Fat Not Fuel (zie beschrijving maatregel). Er wordt getracht om meteen in het beginstadium van VBBMB in te zetten op innovatieve en duurzame publiek-private partnerships met marktpartijen. Voor Burn Fat Not Fuel is een dergelijke samenwerking reeds in gang gezet. Voor andere projecten moet dit nog verder worden uitgewerkt. Haalbaarheid hiervan zal in de 2^e helft van 2014 en 1^e helft van 2015 worden getoetst. Hierbij wordt ook nadrukkelijk gekeken naar ervaringen in andere Beter Benutten regio's.

Regionale neveneffecten

Regionale beleidsdoelen: de maatregel draagt direct bij aan regionale mobiliteits- en fietsdoelstellingen die zijn vastgelegd in de regionale beleidskaders benoemd en beschreven in de paragraaf over stakeholders. Waar mogelijk trachten we om projecten vanuit de regionale beleidscontext te verbreden en/of op te schalen en op die manier synergie effecten te realiseren. De belangrijke regionale beleidskaders zijn benoemd in de paragraaf stakeholders.

Duurzaamheid en milieu: het project fietsimpuls leidt tot een gedragsverandering van auto naar fiets, e-bike of e-scooter. Hiermee worden autokilometers vermeden, wat bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid in de steden (met name Maastricht) en de reductie van de CO₂ uitstoot. Daarin is ook het stimuleren van alternatieven voor sterk vervuilende benzine aangedreven brom- en snorfietsen een belangrijk regionaal speerpunt (actieplan duurzame mobiliteit). Het effect van de projecten van MB op deze indicatoren wordt per bedrijf gemonitord door de reductie van de autokilometers te vertalen naar vermeden uitgestoten stoffen (PM₁₀, CO₂, NO_x). Dit sluit vaak aan bij de intrinsieke motivatie van bedrijven om deel te nemen aan het programma. Bovendien sluit het ook hier aan op de beleidsdoelen van de gemeente Maastricht en de regionale partners om als gemeente de CO₂ uitstoot te beperken en de lucht- en geluidsknelpunten in de stad te verminderen.

Onderkend moet worden dat de maatregelen ook OV-reizigers kan verleiden. Sec in relatie tot de doelstelling is dit een ongewenst substitutie effect (behalve als de vrijkomende OV-capaciteit wordt herbezet met overstappende automobilisten). Over deze effecten is nog weinig bekend, maar verondersteld mag worden dat dit met de komst van de e-bike en speed e-bike zeker een rol van betekenis gaat spelen. Onderzoek is wenselijk. Maastricht Bereikbaar is bereid dergelijk onderzoek aan te jagen in samenwerking met het Ministerie van I&M. Aan projecten (bijvoorbeeld beloningsprojecten) zitten uiteraard voorwaarden gekoppeld die rekening houden met de doelgroep. Ervaring leert echter ook dat te stringente uitsluitingscriteria zowel richting werknemer als werkgever een averechts effect hebben. De oplossing ligt dan ook vooral in een directe en gerichte benadering van de werknemer.

Innovatie

We innoveren in techniek (ITS), inhoud, samenwerking (duurzame partnerships) en monitoring (bijvoorbeeld BikePrint) . Burn Fat Not Fuel bestaat uit verschillende ITS componenten die we in de komende jaren verder door ontwikkelen en uitbreiden (zie ook MAA-BVV-013). De registratietechnieken worden verbeterd. Zo ontwikkelen we een registratiefunctie via de mobiele telefoon, waarbij we gebruik maken van reeds ontwikkelde en beproefde engines zoals LocatieNet of Mobidot (reeds toegepast in andere regio's). Ook leggen we API koppelingen met reeds bestaande registratie apps en bouwen verder aan portal en app voor het geven van betere feedback en feed forward. GPS ritgegevens worden gebruikt voor monitorings-, evaluatie- en beleidsdoeleinden. Hierbij maken we gebruik van nieuwe analyse- en beleidsinstrumenten zoals BikePrint, waarmee we het fietsgebruik beter en effectiever kunnen monitoren. In Brabant zijn hier reeds goede ervaringen mee zijn opgedaan. De ontwikkeling van Burn Fat Not Fuel vindt plaats in een duurzame publiek-private samenwerkingsconstructie (innovatie in proces). Zoals reeds hiervoor toegelicht proberen we dergelijke vormen van procesinnovatie ook toe te passen bij andere projecten. Innoveren op inhoud gebeurt met name door interventies gericht uit te werken en te experimenteren met nieuwe (campagne) technieken voor gedragsbeïnvloeding. Dit gebeurt in nauwe samenspraak en samenwerking met andere regio's binnen het landelijke Fietsnetwerk Beter Benutten.

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorieën vraagbeïnvloeding en fiets. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering.

Nadere afbakening maatregel / project:

Het project betreft een doorzetting van een huidig project van BB1. De doelstelling van BBMB1 is meegenomen in de doelstelling van VBBMB, met de aanname dat het verduurzamen van de gedragsverandering globaal even veel energie zal vergen als het initiëren van de gedragsverandering. Omdat in BB1 vooral tijdelijke gedragseffecten zijn bereikt worden de duurzame gedragseffecten toegekend aan de uitvoering van VBBMB.

Bij de uitvoering van het project fietsimpuls wordt gezocht naar samenwerkingsmogelijkheden met andere regio's in het landelijke themaoverleg fiets (zie VBBMB.B3). De uitdagingen uit het landelijke themaoverleg worden in dit project opgepakt. Deze zijn:

- ▶ Effectiviteit interventies verhogen: effectieve gedragsbeïnvloeding (inzicht in motieven en barrières), doelgroep segmentering (focus op doelgroep met potentieel), aandacht voor bestaande fietsers.
- ▶ Vergroten participatie, betrokkenheid en verantwoordelijkheidsgevoel werkgever t.a.v. fietsstimulering en effectiviteit van werkgevers versus werknemersbenadering.
- ▶ Aanschafdrempel E-bike verlagen. Hiervoor zal o.a. een benchmarkstudie plaatsvinden naar de lopende aanschaf- en beloningsprojecten in BB1 en de effecten daarvan.
- ▶ Effectiviteit van aanschaf- versus gebruikssubsidie nader onderzoeken en toewerken naar een verduurzaming van het gedragseffect (ook na Vervolg Beter Benutten).

- ▶ Effectiviteit van het beïnvloeden van de sociale context en ambassadeursrol van fietsers nader onderzoeken met kleinschalige pilots en interventies.
- ▶ Uniforme monitoring en afweging van fietsmaatregelen.
- ▶ Innoveren in de monitoring van fietsgedrag met floating bike data / GPS registratie en toepassing voor het bijsturen en effectueren van fiets stimuleringsmaatregelen en andere regionale fietsbeleidsdoelen. Betreft ITS. Bijvoorbeeld met Bikeprint (NHTV)
- ▶ Kennisdeling en -toepassing tussen regio's vergroten. Samenwerking o.a. met betrekking tot techniek (apps) en monitoring.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

De maatregel Fietsimpuls is primair gericht op de forenzen van de convenantpartners. Een keuzemogelijkheid die nog niet verkend is, is om ook de doelgroepen studenten en bezoekers te benaderen in het project. Deze mogelijkheid zal nader onderzocht worden, wat kan resulteren in een tussentijdse bijsturing (zie hieronder). Hier ligt ook een directe koppeling en integratie met de projecten bezoekersaanpak (022) en studentenaanpak (023).

Het huidige kwantiteit- en kwaliteitsniveau van de fietsvoorzieningen en –infra in Maastricht en omgeving behoeft aandacht. Het huidige niveau kan een beperkende werking hebben op het stimuleren van het fietsgebruik. Andersom is dus te redeneren dat er een direct verband bestaat tussen voorzieningen, infra en gedragsbeïnvloeding. Het belang en de invloed van voorzieningen en infra op het fietsgebruik zal nader onderzocht worden in nauwe samenwerking met gemeente Maastricht en Provincie Limburg als integraal onderdeel van het vigerende beleid. Ook dit kan resulteren in bijsturing. Hier ligt ook een directe koppeling met andere fietsmaatregel van het programma VBMM. Zie ook projectbeschrijving.

Met het project fietsimpuls willen wij in 2017 minimaal 525 dagelijkse spitsmijdingen realiseren met de overstap van auto naar fiets. Hiervoor zijn 2.200 deelnemers nodig. Eind 2014 verwachten wij 1.000 deelnemers aan de proeven te hebben. In VBBMB is de opgave om het aantal deelnemers te verdubbelen en het gedrag van de huidige deelnemers te verduurzamen. De verdubbeling van het aantal deelnemers wordt realistisch geacht vanwege het feit dat het potentieel bij de huidige convenantpartners nog niet volledig is benut en omdat de doelstelling is om het aantal aangesloten convenantpartners te vergroten naar 40 bedrijven (incl. Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad). De onzekerheid zit vooral in de verduurzaming van de effecten in VBBMB. Hiervoor is de medewerking van de bedrijven nodig alsmede een bewezen businesscase voor private partijen die het gaan overnemen na 2017. Zeker bij Burn Fat Not Fuel is hiervoor al een belangrijke basis gelegd in BBMB1.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BBMB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer per jaar (dus medio zomer 2015, eind 2015, zomer 2016, eind 2016 en zomer 2017) wordt de tussenstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project. Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van MB en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien behoefte is aan tussentijdse bijsturing hieraan vormgeven conform het hiervoor in BBMB1 opgezette proces.

3. Aanpak en planning van de maatregel

Planning en mijlpalen

In onderstaande twee tabellen zijn per project de meest relevante mijlpalen weergegeven. Projecten zijn een voortzetting van de maatregel Fietsimpuls in BB1 en lopen van 2012 tot 2017. De meeste onderdelen van het project zijn pas afgerond aan het einde van het programma. De output (bijvoorbeeld aantal deelnemers) wordt continue gemonitord en tweejaarlijks gerapporteerd. Dit kan basis zijn voor tussentijdse bijsturing.

Project en mijlpaal	Planning	
	Start	Gereed
Algemeen (maatregelniveau)		
35 deelnemende werkgevers (i.c.m. maatregel MAA-BVV-004)	Q1 2012	Q4 2015
40 deelnemende werkgevers (i.c.m. maatregel MAA-BVV-004)	Q1 2015	Q4 2016
50% van benodigd aantal deelnemers bereikt (1.100)	Q1 2012	Q4 2015
75% van benodigd aantal deelnemers bereikt (1.650)	Q1 2016	Q4 2016
100% van benodigd aantal deelnemers bereikt (2.200)	Q1 2017	Q4 2017
Uitproberen via probeeraanbod tweewielers		
1.500 werknemers hebben een tweewielers geprobeerd	Q1 2012	Q4 2014
Nieuwe opzet probeeraanbod tweewielers	Q4 2014	Q2 2015
3.000 werknemers hebben een tweewieler geprobeerd	Q1 2014	Q4 2017
Aanschaf met korting fiets/e-bike		
13 Rijwielhandelaren doen mee aan kortingsactie	Q1 2012	Q4 2014
Nieuwe kortingsactie 2015 - 2017 i.s.m. rijwielhandelaren	Q4 2014	Q2 2015
20 rijwielhandelaren doen mee aan kortingsactie	Q1 2015	Q2 2016
2.500 werknemers hebben gebruikt gemaakt van kortingsactie	Q1 2012	Q4 2017
Gebruikprikkel met beloning en credits (Burn Fat Not Fuel)		
500 werknemers nemen deel aan 10ct incentive Burn Fat Not Fuel	Q1 2013	Q4 2014
Ontwikkeling duurzaam spaarsysteem met credits en joint promotion	Q1 2014	Q3 2015
+3.000 werknemers maken gebruik van creditsysteem	Q3 2015	Q4 2017
Iedere jaar nieuwe gebruikprikkel voor werknemers (overstappers)	Q2/Q3 2015, 2016 en 2017	
2.000 werknemers (overstappers) ontvangen een beloning	Q1 2015	Q4 2017
Ontwikkeling monitoringssysteem fiets (Bikeprint)	Q4 2014	Q4 2015
Inzet ambassadeurs en beïnvloeding sociale context		
Onderzoek bestendigen gedragsverandering fiets en ambassadeurs (in samenwerking met I&M)	Q1 2014	Q4 2014
Pilotinterventie fietsambassadeurs	Q1 2015	Q4 2015
Uitvoeringsplan fietsambassadeurs 2016 - 2017	Q4 2015	Q1 2016
50 ambassadeurs (testimonial, promotor, coach, social media, e.d.)	Q1 2014	Q4 2014
500 ambassadeurs (testimonial, promotor, coach, social media, e.d.)	Q1 2015	Q4 2017
Marketing- en communicatiestrategie en campagne fietsstimulering		
Jaarlijkse campagne fietsimpuls met min 2 gerichte interventies per jaar	Q2/Q3 2015, 2016 en 2017	
Fietsparkeervoorzieningen doelgroepen		
Onderzoek stallingsbehoefte i.s.m. gemeente Maastricht + uitvoeringsplan	Q1 2015	Q4 2015
Stuurgroep besluit (go/ nog go) o.b.v. bovenstaand onderzoek tot een kwantiteits- en kwaliteitsimpuls voor stallingen	Q4 2015	Q4 2015
Overig		
Mede o.b.v. programmabrede voortgang besluiten om doelgroep te verbreden naar bezoekers en/of studenten	Q4 2015	Q4 2015

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project. Een groot deel is gebaseerd op de werving van voldoende deelnemers.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld €	
1	Meer interesse dan verwacht van werknemers	25%	Hogere kosten en hoger effect.	n.v.t.	+500k	Halfjaarlijkse monitoring en e.v.t. tussentijdse bijsturing o.b.v. integrale afweging.
2	Minder interesse dan verwacht van werknemers	25%	Lagere kosten en lager effect	n.v.t.	-500k	Jaarplannen
3	Structurele verankering in beleid werkgevers slaagt niet	50%	Lager duurzaamheids-effect omdat de prikkel incidenteel blijft. Minder kans op push maatregelen, waardoor lager effect. Extra stimulering noodzakelijk	Langer nodig	+500k	Nauwe samenwerking mobiliteitsmakelaar en projectleider. Duidelijke afspraken met werkgevers aan de voorkant. Inspelen op de businesscase van de werkgever. Ook anticiperen op kosten besparende push maatregelen
4	Technische problemen met registratie en beloning fietsgedrag (BFNF)	25%	Hogere kosten. Deelnemers haken af.	Langer nodig	+100k	Ervaren partij voor beheer en ontwikkeling data en techniek met duidelijke SLA's Goede serviceverlening naar deelnemer (klantenservice). Gebruik maken van proven technology vanuit andere regio's
5	Personele capaciteit	25%	Onvoldoende capaciteit voor uitvoering projecten	Langer nodig	n.t.b.	Duidelijke projectplanning. Goede taak- en rolverdeling binnen programma-organisatie BBMB en afstemming tussen projectleiders. Projectondersteuning vanuit moederorganisaties.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld €	
6	Continuëren maatregelen na 2017 door marktpartijen	50%	Lager duurzaamheids-effect Minder investeringsbereidheid van marktpartijen. Waardoor hogere kosten gemaakt moeten worden om effecten te behalen	n.v.t.	+500k	Voortgang t/m 2017 financieel garanderen om VBBMB doelstellingen te kunnen behalen. Ruimte geven aan marktpartijen voor innovatie en marktwerking. Marktpartijen maximaal uitdagen om producten succesvol te maken. Werkgever stimuleren om acties voort te zetten. Zie ook risico 3.
7	Commitment werkgever blijft achter	25%	Uitvoering projecten moeizamer, waardoor lager effect. Er worden minder kosten gemaakt	n.v.t.	-250k	Focus verleggen van werkgevers- naar werknemersaanpak. Meer maatwerk. Inspelen op beleidsthema's en mobiliteitsvraagstukken van werkgevers (1+1 = 3) Nauwe samenwerking mobiliteitsmakelaar en projectleider.
8	Bestaand kwantiteit- en kwaliteitsniveau fietsvoorzieningen en -infra is onvoldoende	50%	Effect wordt niet behaald Fietsers ervaren fysieke barrières.	n.v.t.	+500k	Onderzoek naar verband infra / voorzieningen en fietsgebruik /-potentie Extra investering in voorzieningen en kleinschalige infra, te bekostigen uit programmabijsturing.

Kosten

Bij de kostencalculatie wordt voorlopig uitgegaan van een budget van ca. 2,37 mln excl. BTW, dat is opgebouwd conform de tabel op de volgende pagina. Deze begroting gaat uit van een ongunstig scenario, waarin de participatie van de markt niet slaagt. Insteek is echter om ook investeringsbereidheid van de markt los te weken, waardoor de kosten voor MB omlaag kunnen. Voor alle maatregelen geldt dat duurzame samenwerking met de markt het uitgangspunt is, maar dat we de doelstellingen ook kunnen behalen als die samenwerking (nog) niet haalbaar blijkt.

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd. Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

Bijdrage van	Budget in mln C			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijk	1,29	1,07		0,36	0,36	0,36	
Maastricht Bereikbaar*			1,30	0,43	0,43	0,43	
Totaal		2,37		0,79	0,79	0,79	

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Project	Begroting	Opmerkingen
Uitproberen via probeeraanbod tweewielers	€ 204.600,00	
30 tweewielers, leasen, 3 jaar	€ 129.600,00	Uitgaande van gemiddelde €120,- per maand per tweewieler. Inclusief service, onderhoud, pech, schade, diefstal
Front- en backoffice (reserveren, website e.d.)	€ 45.000,00	€15k per jaar
Transportkosten	€ 15.000,00	€5k per jaar
Monitoring	€ 15.000,00	€5k per jaar
Aanschaf met korting fiets/e-bike	€ 202.500,00	
Enmalige aanschafincentive	€ 187.500,00	Uitgaande voor 250 euro voor maximaal 750 werknemers (wegens vervallen fietsregeling)
Front- en backoffice	€ 15.000,00	5k per jaar
Gebruikprikkel met kilometerbeloning en credits (Burn Fat Not Fuel)	€ 620.000,00	
Gebruikprikkel en incentive	€ 450.000,00	O.b.v. 1.800 deelnemers en gemiddelde beloning van €300 per deelnemer
Registratietechniek BFNFB box	€ 55.000,00	Inzet 500 extra boxen a €110,-
Front- en backoffice	€ 45.000,00	15 euro per deelnemer en uitgaande van 1.000 deelnemers per jaar
Ontwikkeling (waaronder registratie via mobiele telefoon)	€ 150.000,00	Ontwikkelkosten. In partnership met marktpartijen
Monitoring - BikePrint en effectmeting	€ 135.000,00	30.000 per jaar voor bikeprint en 15.000 euro per jaar voor effectmeting
Creditsysteem en joint promotion	€ 85.000,00	Enmalige ontwikkelkosten 40.000 en vervolgens 15.000 per jaar
ITS BurnFatNotFuel (maatregel 013)	€ -300.000,00	Budget ITS BFNFB
Inzet ambassadeurs en beïnvloeding sociale context	€ 90.000,00	
Circa 3 interventies	€ 90.000,00	30.000 per interventie, inclusief monitoring
Marketing- en communicatiestrategie en campagne fietsstimulering	€ 195.000,00	
Campagnevoering en communicatie	€ 150.000,00	50.000 per jaar
Monitoring	€ 45.000,00	15.000 per jaar
Fietsparkeren doelgroepen	€ 75.000,00	
Onderzoek stallingsbehoefte doelgroepen + uitvoeringsplan	€ 75.000,00	i.s.m. gemeente Maastricht
Maatregelen fietsparkeervoorzieningen	p.m.	n.t.b. o.b.v. onderzoek en bijsturing
Personeel	€ 745.200,00	
Projectleider	€ 552.000,00	46 werkweken a 40 uur a 100 euro per uur
Projectmedewerker	€ 193.200,00	46 werkweken a 20 uur a 70 euro per uur
Restant	€ 22.700,00	
Subtotaal	€ 2.155.000,00	
VAT (10%)	€ 215.000,00	
Totaal	€ 2.370.000,00	

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone Libertel) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB. In verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat extra leden toetreden tot de stuurgroep. Bij de uitvoering van het project fietsimpuls is een nadrukkelijk rol weggelegd voor de verschillende stakeholders. Maatregelen worden getoetst en zo mogelijk in een co-creatie proces vormgegeven met de werkgever en werknemer. We hanteren een feedback- en feedforwardloop met deelnemers om maatregelen bij te sturen en te verbeteren.

Daarnaast wordt er actief samengewerkt met regionale partners, waaronder de gemeentes Maastricht, Sittard-Geleen, Heerlen/Parkstad en provincie Limburg.

Contracteringsstrategie

Waar mogelijk en kansrijk kiezen we voor partnerships met marktpartijen en dagen we de markt uit zelf actief aan de slag te gaan met de ontwikkeling en implementatie van producten en diensten die invulling geven aan de projecten van de maatregel Fietsimpuls. In overleg met onze jurist gaan we na welke innovatieve vormen van aanbesteden hiervoor geschikt zijn. Kansrijk is bijvoorbeeld een subsidieregeling, zoals die ook al reeds in andere regio's zijn toegepast. Ook heeft Maastricht Bereikbaar reeds in BBMB1 al ervaring opgedaan met een samenwerkingsovereenkomst voor een duurzame ontwikkeling van Burn Fat Not Fuel.

In alle gevallen geldt dat Maastricht Bereikbaar is gebonden aan de aanbestedingsregels van de gemeente Maastricht.

Deelname aan acties is altijd gebonden aan duidelijke product- en privacyvoorwaarden. Deze worden opgesteld in nauwe samenwerking met een jurist, zodanig dat er wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving t.a.v. bescherming van persoonsgegevens.

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BBMB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers;
2. voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten. Ieder jaar wordt een onderbouwd uitvoeringsprogramma opgesteld voor Fietsimpuls (jaarplan);
3. bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbenodigdheden van de voortgangsrapportages, de benuttingmeter en de verkeersmonitor.

Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek.

De maatregel Fietsimpuls zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden net als in BB1 twee keer per jaar gemeten via een geclusterde effectmeting. De financiering van deze effectmeting is opgenomen in de VAT kosten van het programma (10% van het totaal).

Daarnaast zullen projecten ook weer project specifiek geëvalueerd worden om te leren voor het vervolg. Binnen de maatregel Fietsimpuls wordt bovendien geïnvesteerd in het monitoren van fietsgebruik- en gedrag met behulp met GPS data (project Burn Fat Not Fuel). We zijn voornemens om dit te doen in combinatie met BikePrint. Maastricht Bereikbaar werkt hiervoor samen met de provincie Limburg.

De volgende indicatoren worden in het pakket tweewielers gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen
- ▶ Output: aantal probeeracties, aantal gekochte fietsen en e-bikes, aantal deelnemers BFNF, , aantal aangepaste fietsregelingen en kilometerbeloning, aantal deelnemende werkgevers, aantal fietsritten, aantal fietskilometers.
- ▶ Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, effect op meest vertraagde ritten, reistijdverbetering, afname autokilometers, toename fietskilometers, duurzaamheidseffect.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het een modal shift teweeg brengt van auto naar fiets op de prioritaire stromen Maas-kruisend verkeer en de A2 inkomend en uitgaand. Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling in Sittard-Geleen. Op basis van het taakstellende budget is bepaald dat het project ten minste 352 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 525 spitsmijdingen op.

Bijdrage aan secundaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt bij aan de secundaire doelen uit de bereikbaarheidsverklaring doordat de fiets bij werkgevers in de regio gepromoot wordt als vortransport (vanuit Maastricht). Dit leidt tot (OV) spitsmijdingen in de regio's Sittard-Geleen en Heerlen. Daarbij draagt het project bij aan de secundaire doelstelling hinderbeperking, via nauwe samenwerking met de regioregie, en aan de doelstelling topdagen en evenementen, via nauwe samenwerking met het project beïnvloeding bezoekers.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten van en naar Maastricht en op de bespaarde verliesuren voor sterk vertraagde ritten en voor alle ritten van en naar Maastricht (1^e en 2^e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is de KE toets door de regio voorbereidt. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket fiets, met daarin de projecten fietsimpuls (MAA-BBV-001) en snelfietsroute Maastricht-Sittard (MAA-BVV-002). Hierbij wordt opgemerkt dat alleen het effect bij auto-forenzen die aangesloten zijn bij Maastricht Bereikbaar wordt meegeteld. Aanvullende effecten op overige forenzen of andere doelgroepen (die de snelfietsroute gebruiken) worden vanwege ontbrekende gegevens buiten beschouwing gelaten. De werkelijke baten van het pakket zijn hierdoor waarschijnlijk hoger.

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. Het gaat immers om een gedragsverandering van auto naar fiets door forenzen. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten per jaar (incl BTW).
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden verdragings-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket tweewielers €26 kost per vermeden verdragings-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €10 per vermeden verdragings-uur voor alle ritten in het model.

Uitvoerbaarheid

Het betreft een voortzetting, doorontwikkeling en opschaling van een in BB1 lopend project. Dit draagt bij aan de uitvoerbaarheid. In de planning zijn meetbare mijlpalen opgenomen, zodat indien nodig tijdig kan worden bijgestuurd. De uitvoerbaarheid zal nader worden geanalyseerd op basis van de uitvoerbaarheidstoets van RWS.

Effect op duurzaamheid

Het project fietsimpuls heeft tot doel structurele dagelijkse spitsmijdingen te realiseren. Omdat het een modal shift betreft van auto naar tweewielers is er sprake van een reductie van het aantal autokilometers. Deze reductie zal worden gemonitord op basis van de gemiddelde uitstoot per kilometer van personenauto's. Kentallen hiervoor zijn nog niet bekend.

Innovatie

- ▶ We zoeken naar innovatieve samenwerkingsvormen met de markt, zodanig dat producten op termijn (2017 en verder) zicht hebben op een eigen business case en er dus sprake is van duurzame initiatieven. Daarvoor bouwen onder meer voort op de huidige samenwerkingsovereenkomst in het kader van Burn Fat Not Fuel.
- ▶ Daarnaast innoveren we in techniek met de doorontwikkeling van Burn Fat Not Fuel en door actief in te zetten op het registreren van daadwerkelijk fietsgedrag met GPS. De GPS data gebruik we voor nieuwe monitoringsdoeleinden om het fietsbeleid binnen zowel VBBMB als aanpalend regionaal fietsbeleid verder te effectueren. Daarvoor zoeken we onder meer de samenwerking met provincie Limburg en BikePrint van de NHTV.
- ▶ Innovatie is er tot slot ook in de gedragsbeïnvloeding. In samenwerking met andere regio's werken we aan een verduurzaming van het gedragseffect door doel(groep)gerichte interventies op de trits: proberen → aanschaffen → belonen → verduurzamen! Daarin wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de rol van de bestaande fietser als ambassadeur en voor het opzetten van een fietsbeweging om de sociale context te beïnvloeden.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

Volgt na indiening bij I&M.


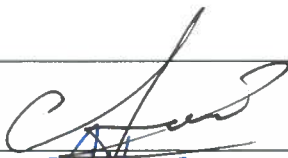

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

De uitvoerbaarheidstoets heeft geleid tot het aanscherpen van een aantal mijlpalen en risico's, met name gerelateerd aan nog te verrichten onderzoeken. Ook is de doelstelling bijgesteld om de haalbaarheid van het plan te vergroten. Dit heeft geleid tot een positief advies over de uitvoerbaarheid met één resterend aandachtspunt: *"De eventuele kosten die volgen uit het onderzoek naar stallingsbehoefte zijn nu geen onderdeel van de begroting (PM). Dat houdt in dat indien de stuurgroep MB instemt met het uitvoeringsplan er budget geherprioriteerd moet worden uit deze of andere maatregelen."* MB erkent dit punt maar ziet dit als gebruikelijke afweging in het kader van de programmabijsturing.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Wegen en Verkeersveiligheid bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu en plaatsvervangend Directeur Generaal Bereikbaar (DGB)	Mw. drs. M. Sonnema		27/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gem.
Tweewielers	Fietsimpuls	175	350	525	473	425	383	344	310	279	251	352
	Snelfietsroute	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300	240
	Totaal	175	350	825	773	725	683	644	610	579	551	592

Effect in 2017 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van project specifieke ingroei tot 2017 en terugval na 2017. Gemiddeld aantal (kolom M) Ingevoerd in mobiliteitsscan

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie		SVR variant	Verliesuren variant		Verschil SVR	Verschil verliesuren per spits	
		Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR
Tweewielers	8.713	53.891	326	7.948	53.764	279	765	127	47

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscan, conform automatische 2e orde effect berekening (oktober 2014)

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per spits		Relevante spitsen	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project Inc. BTW	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR
Tweewielers	Fietsimpuls	-	-	1,5	233	10	-	-	2.590.000 C	-	-
	Snelfietsroute	-	-	1,5	233	10	-	-	1.760.000 C	-	-
	Totaal	127	47,80	1,5	233	10	443.865	164.265	4.350.000 C	10 C	26 C

Hier aantal relevante spitsen (standaard 1,5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (inc BTW) invoeren.

Pakket	Project	KEA uitgesplitst naar jaar											
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal	
Tweewielers	Kosten totaal	1.438.888 €	1.438.888 €	1.438.888 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4.350.000 €	
	Kosten Fietsimpuls	303.130 €	303.130 €	453.130 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.150.000 €	
	Kosten Snelfietsroute	138.674 €	138.674 €	138.674 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.150.000 €	
	Bespaarde uren alle ritten	13.132	26.264	61.908	57.968	54.423	51.232	48.360	45.775	43.449	41.355	443.865	
	Fietsimpuls	13.132	26.264	39.396	39.456	31.911	28.720	25.848	23.263	20.937	18.843	263.769	
	Snelfietsroute	0	0	22.512	22.512	22.512	22.512	22.512	22.512	22.512	22.512	180.096	
	Bespaarde uren SVR	4.860	9.720	22.911	21.453	20.141	18.960	17.897	16.940	15.305	14.265		
	Fietsimpuls	4.860	9.720	14.580	13.122	11.809	10.629	9.566	8.609	7.740	6.973	97.615	
	Snelfietsroute	0	0	8.331	8.331	8.331	8.331	8.331	8.331	8.331	8.331	86.650	
	Kosten per uur alle ritten	110 C	55 C	23 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	10 C	
	Fietsimpuls	86 C	33 C	22 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	10 C	
	Snelfietsroute	0 C	0 C	26 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	10 C	
	Kosten per uur SVR	298 C	149 C	63 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	26 C	
	Fietsimpuls	178 C	89 C	39 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	27 C	
	Snelfietsroute	0 C	0 C	70 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	26 C	

Automatische berekening (hertoedeling) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecarys om het pakket en de projecten te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over effectperiode.

Ref2

avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hemelsbrede snelheid	28	24	42	59
verplaatsingen	4.739	4.381	352	6
verplaatsingen	2.386	1.646	645	93
verplaatsingen	2.541	1.580	798	163
verplaatsingen	1.336	1.171	533	39
verplaatsingen	5.913	4.679	1.040	194
Totaal verplaatsingen	18.015	14.535	3.712	568
reistijd alle ritten (minuten)	11,3	6,43	21,07	72,35
waarvan vertraagd reistijd donkerrode ritten	2,06	1,38	4,17	5,51
waarvan vertraagd	14,27	9,03	24,02	88,31
reistijd alle ritten (minuten)	2,65	2,08	4,86	4,74
waarvan vertraagd	2,65	2,08	4,86	4,74
overbelasting	lage ont-werpeneh	omrijden		
gemeente Maastricht	7.359	748	815	326
Heel model	-	-	255.939	25.567
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	768.062	53.891
Heel model	-	-	768.062	53.891

Pakket tweewielers 11-01 B

avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hemelsbrede snelheid	29	24	42	59
verplaatsingen	4.796	4.437	352	6
verplaatsingen	2.449	1.707	649	93
verplaatsingen	2.579	1.611	806	161
verplaatsingen	1.333	1.171	533	39
verplaatsingen	5.405	4.187	1.018	190
Totaal verplaatsingen	18.545	14.280	3.706	559
reistijd alle ritten (minuten)	11,25	6,32	21,02	72,37
waarvan vertraagd reistijd donkerrode ritten	1,97	1,28	4,13	5,42
waarvan vertraagd	14,59	8,98	23,94	88,68
reistijd alle ritten (minuten)	2,55	1,91	4,78	4,61
waarvan vertraagd	2,55	1,91	4,78	4,61
overbelasting	lage ont-werpeneh	omrijden		
gemeente Maastricht	7.359	748	815	326
Heel model	-	-	255.117	25.487
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	767.664	53.764
Heel model	-	-	767.664	53.764

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar
Naam Maatregel: Bezoekersaanpak
Projectcode: MAA-BBV-022

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Roy Cornelissen, 06-23256082
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	30-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse (PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde ritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug). Verder blijkt dat er veel werkzaamheden en veranderingen de komende jaren parallel zullen lopen in de regio. Hierdoor komt de bereikbaarheid van Maastricht onder druk te staan, zowel tijdens werkdagen als op topdagen, weekenden en tijdens evenementen.

Het project bezoekersaanpak is erop gericht een bijdrage te leveren aan het verminderen van de bezoekersdrukke op de stadsontsluitingswegen van Maastricht tijdens topdagen en evenementen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de secundaire doelstelling uit de bereikbaarheidsverklaring VBBMB om op topdagen 600 tot 1.000 spitsmijdingen te realiseren (er is gerekend met een resultaat van 600). Het pakket bezoekersaanpak heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €14 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €6 per vermeden verliesuur voor alle ritten in het model.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Programma VBBMB 2015-2017 deel B: 1 ^e uitwerking pakketten	PVBBMB.B	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
Evaluatie €2 kaartje Heuvellandlijn 2013	VBBMB.B16	22 januari 2014

1. Beschrijving van de problematiek

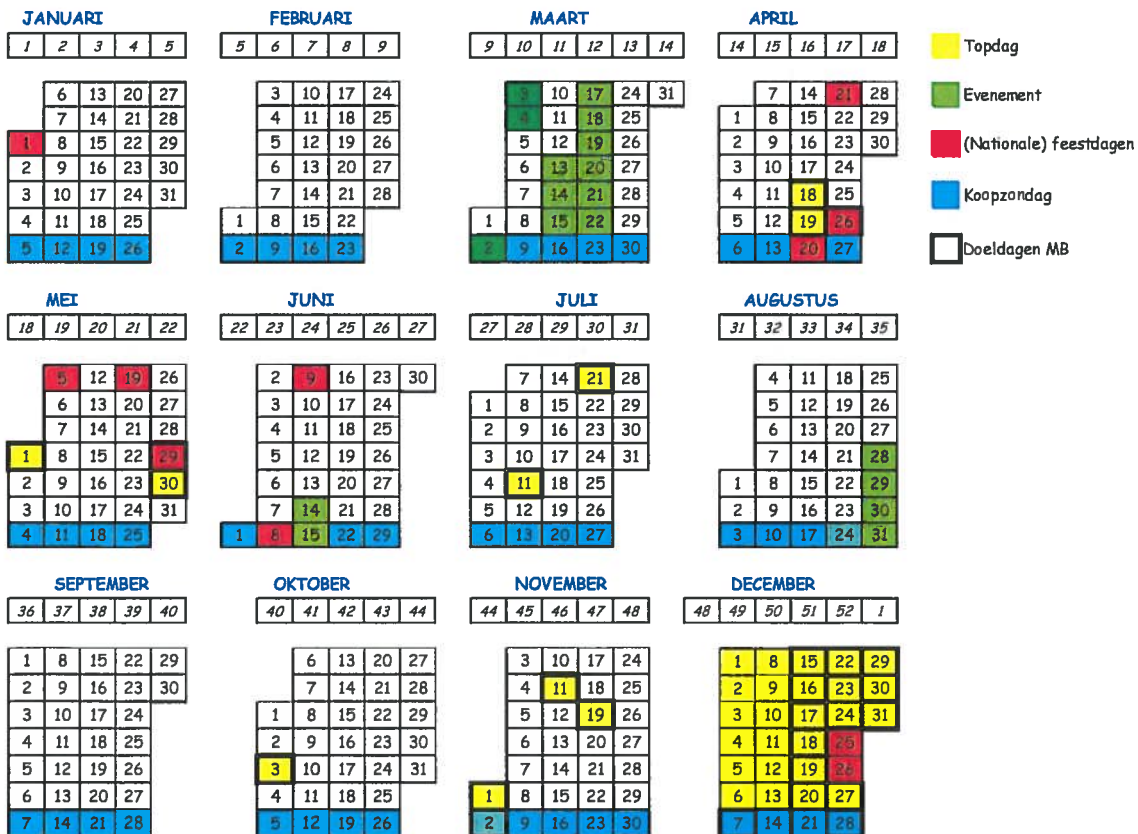
Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde ritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug). Vooral in 2017 heeft Maastricht als opgave om (tijdelijke) spitsmijdingen te realiseren, met name op de Maas-kruisende verbindingen.

De primaire opgave van het programma is gericht op werkdagen. IN de bereikbaarheidsverklaring is daarnaast een ambitie geformuleerd over het reduceren van het autogebruik naar Maastricht op zogenaamde topdagen. Dit zijn dagen in het jaar dat het erg druk is in Maastricht.

Regionale opgave topdagen

De topdagen in Maastricht worden jaarlijks vastgesteld door de gemeente in samenwerking met Maastricht Bereikbaar. Er zijn verschillende typen drukke dagen, zie kalender hieronder. Deze kalender van het jaar 2014 wordt jaarlijks geactualiseerd omdat hij afhankelijk is van Nederlandse, Belgische en Duitse feestdagen. In 2014 waren er 38 topdagen, 11 feestdagen en 15 evenementendagen (totaal 64 dagen). Maastricht Bereikbaar richt haar bezoekersaanpak op de deze drukke dagen van het jaar: dit zijn de dagen dat het zo druk is in Maastricht dat de stad de grote verkeersstromen moeilijk kan verwerken. De dagen waarop Maastricht Bereikbaar inzet zijn in onderstaande kalender gearceerd met dubbele belijning. Dit betekent niet dat Maastricht Bereikbaar geen activiteiten uitvoert op de andere drukke dagen in Maastricht. De pendelbus vanaf P+R Noord naar het centrum wordt bijvoorbeeld op alle weekenddagen ingezet (zie projectplan P+R Noord).



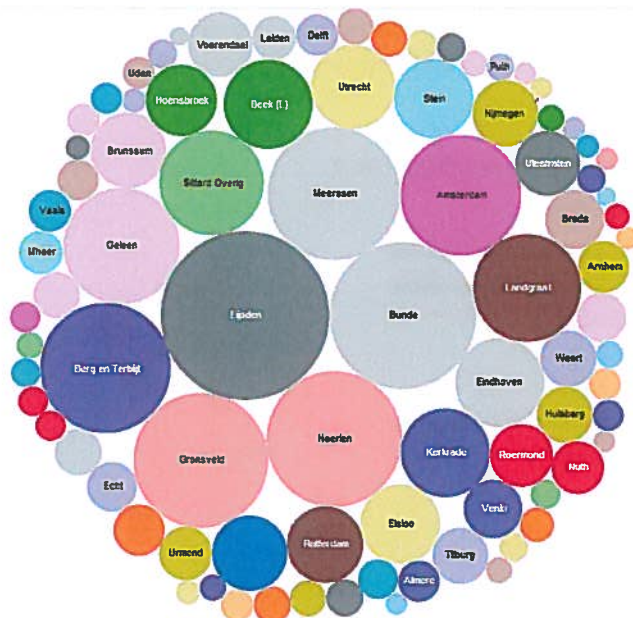
Deel B: gedragsanalyse

Reële doelgroep

Maastricht kent gemiddeld ca. 50.000 bezoekers per dag (bron: gemeente Maastricht). Van de bezoekers van het centrum van Maastricht woont 46% zelf in Maastricht, 16% komt uit de regio Zuid-Limburg en 19% komt uit de rest van Nederland.

In totaal komt 18% van de bezoekers uit het buitenland (Bron: Centrummonitor). Op topdagen (bijvoorbeeld Magisch Maastricht) is het aantal bezoekers veel hoger. Met behulp van de analysetool van View.Dat (een webportal van Goudappel Coffeng waarin het aantal bezoekers in Maastricht met telefoonsignalen wordt gemonitord) is gekeken naar het gemiddelde aantal bezoekers aan Maastricht op zaterdagen in de maand juni 2014. Dit is voor Maastricht een gemiddelde maand; de bezoekersaantallen op zaterdagen in deze maand zijn redelijk representatief voor topdagen in Maastricht (behalve December, in die maand is het in verband met Magisch Maastricht meestal (veel) drukker).

Analyse bezoekers Maastricht op een gemiddelde zaterdag in juni



Aantal bezoekers op zaterdagen in Juni 2014

Nederland		
Eijsden	7.328	5%
Bunde	5.557	4%
Heerlen	4.758	3%
Gronsveld	4.700	3%
Meerssen	4.560	3%
Overig	60.326	42%
Totaal Nederland	87.229	61%
Buitenland		
Belgie	40.137	28%
Duitsland	6.287	4%
Frankrijk	1.941	1%
Overig	8.073	6%
Totaal Buitenland	56.438	39%
Totaal		
Totaal Bezoekers	143.667	100%

Bron: View.Dat Maastricht (view.dat.nl)

In totaal gaat het gemiddeld per zaterdag in juni om ca. 87.000 bezoekers uit Nederland. Daarnaast zijn er ook veel bezoekers uit het buitenland. Deze gegevens zijn alleen op landniveau beschikbaar. Uit de View.Dat gegevens blijkt dat in de maand juni 2014 gemiddeld op zaterdagen 40.137 bezoekers uit België aanwezig zijn, 6.287 bezoekers uit Duitsland en 1.941 bezoekers uit Frankrijk. In totaal zijn er op deze zaterdagen 56.000 buitenlandse bezoekers in Maastricht. Op een gemiddelde zaterdag in juni is het aantal bezoekers aan Maastricht dan 144.000, waarvan 61% uit Nederland en 39% uit het buitenland. Uitgaande van een modal split van 50% autogebruik door bezoekers (van buiten Maastricht) en een spitspercentage van 50% wordt het aantal auto-bezoekers naar Maastricht in de spits op topdagen geschat op 36.000 auto-bezoekers.

Barrières en motieven voor bezoekers topdagen

In Q4 - 2013 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A.

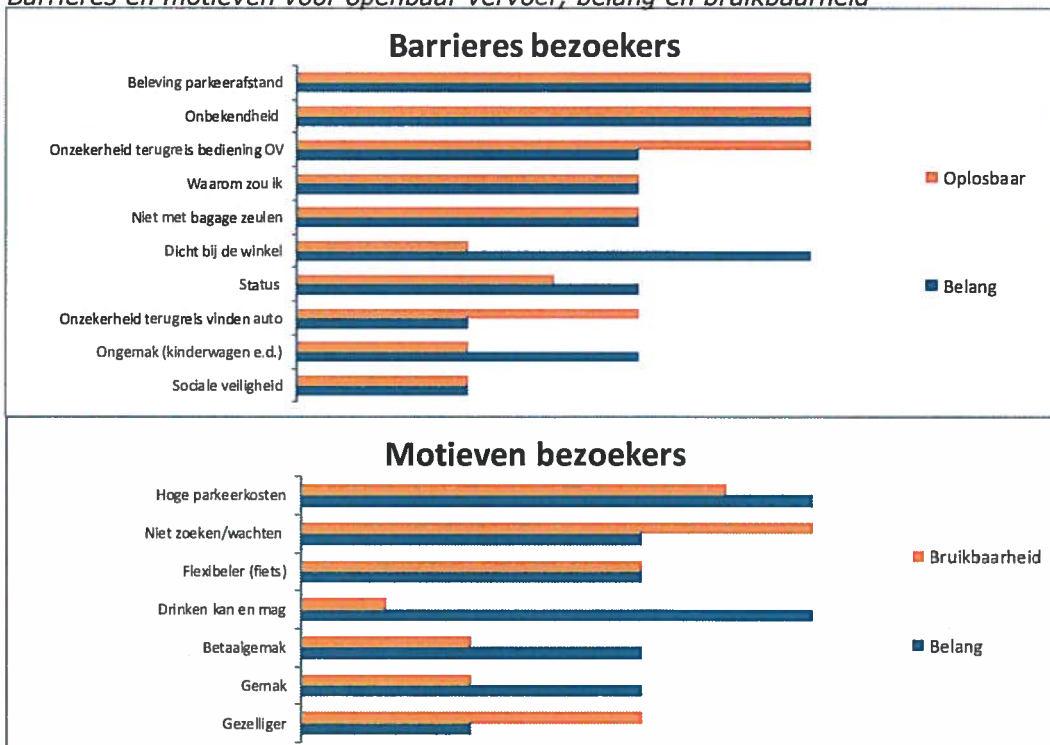
Bij de gedragsverandering is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*.

Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

Ten aanzien van de barrières en motieven voor bezoekers van topdagen zijn de volgende belangrijke aspecten gevonden:

- ▶ **Barrières:** bezoekers parkeren graag zo dicht mogelijk bij de eindbestemming. De beleving van de parkeerafstand speelt hierbij een belangrijke rol. Maastricht kent ruim voldoende parkeergelegenheden, ook aan de randen van de stad, aan beide kanten van de Maas. In de beleving van de bezoekers liggen de faciliteiten aan de rand van de stad te ver weg, ook al liggen die feitelijk maximaal 10 minuten lopen van de centrumgarages. Dit is een kwestie van onbekendheid en van beleving. Ook onduidelijkheid over de OV bediening speelt een rol bij het parkeren op afstand, met name voor P+R Noord en andere P+R in de regio.
- ▶ **Motieven:** bezoekers zien parkeerkosten als een motief om op afstand te parkeren. De gemeente Maastricht heeft een gedifferentieerd parkeertarief voor de centrumgarages (zie verderop). P+R Noord is gratis, alsook vele P+R terreinen in de regio. Dit gegeven wordt in Beter Benutten aangegrepen om bezoekers die prijsgevoelig zijn te stimuleren op afstand te parkeren en (deels) het OV te gebruiken.

Barrières en motieven voor openbaar vervoer, belang en bruikbaarheid



Feed-forward en feedback geven

Ten aanzien van het geven van feed-forward en feedback is geconcludeerd dat dit één van de succesfactoren is voor succesvolle en duurzame gedragsbeïnvloeding. Verschillende methoden van feedback en feed-forward zijn geïnventariseerd en worden onderdeel van de uitvoering van de marketing en communicatiecampagne (zowel generiek als project specifiek). Bij feed-forward is het van belang dat bezoekers goed op de hoogte zijn van de parkeertarieven en parkeermogelijkheden in Maastricht en de regio. Verder is het van belang dat de producten van MB goed onder de aandacht worden gebracht (met name het €2,00 kaartje op de Heuvellandlijn).

Voor wat betreft de feedback is van belang dat wij, samen met de VVV en centrummanagement, meer gaan doen met het feedback geven aan bezoekers over het effect van hun keuze. Hierbij wordt aangesloten op de intrinsieke motieven van de bezoekers: prijsgevoelige bezoekers wordt bijvoorbeeld vooral feedback gegeven over de bespaarde kosten. Voor bezoekers uit het buitenland wordt samen met de VVV gewerkt aan Frans-, Duits- en Engelstalige informatievoorziening.

Hierbij wordt gebruik gemaakt van de herkomstgegevens uit de View.Dat database. Hieruit blijkt dat vooral bezoekers uit België en uit Duitsland komen. Hier wordt onder andere samenwerking gezocht met het project multimodaal reisadvies, opdat bezoekers uit met name België en Duitsland ook een advies op maat krijgen over de keuzemogelijkheden.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Gemeente Maastricht

Gemeente Maastricht is als (weg)beheerder verantwoordelijk voor de operationele (orde en veiligheid) gang van zaken tijdens de topdagen. Dit gebeurt aan de hand van een proceshandboek waarin alle relevantie rondom bezoekersdrukke tijdens Topdagen wordt beschreven. Onderdeel van dit proces is een zogenaamd kwartaaloverleg Topdagen waaraan ook hulpdiensten, Q-Park, vervoerders deelnemen.

VVV Maastricht

Samen houden we Maastricht Bereikbaar. Belangrijke samenwerkingspartner bij het communiceren van de bereikbaarheidsboodschap. Voor veel bezoekers aan de stad vaak de "ingang" naar de stad. Partner bij het "verduurzamen" van de business case van het 2 euro kaartje

VVV Zuid Limburg

Belangrijke partner voor het bereiken van de bezoekers in de regio.

Centrummanagement

Belangrijke samenwerkingspartner bij het uitdragen van de bereikbaarheidsdoelstellingen van de stad. Een gastvrije stad is ook een bereikbare stad. Daarbij horen lusten en lasten samen met Centrummanagement moeten we die boodschap bij de achterban belichten en toelichten.

Binnenstadondernemers

Zie Centrummanagement

Q-park

Samenwerkingspartner in het onderdeel Slim Parkeren. Ter voorkoming van zoekverkeer bezoekers verleiden Slim te parkeren.

Euregionale vervoerder(s)

Samenwerkingspartner(s) om slimme bezoekers proposities te ontwikkelen als bijvoorbeeld het 2 euro kaartje.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

Het project bezoekersaanpak bevat een aantal maatregelen, te weten:

1. Continuering inzet projectleider/ mobiliteitsmakelaar bezoekers
2. Continuering en verduurzaming €2,00 kaartje Heuvellandlijn
3. Continuering en uitbreiding inzet evenementen-fietsenstalling gemeente Maastricht

4. Doorontwikkeling van de overzichtskaart "kies je parkeerplaats"
5. Doorontwikkeling monitoringstool bezoekers (Viewdat)
6. Continuering en doorontwikkeling marketingcampagne (ook gericht op Belgen/Duitsers) via eigen media (website en sociale media) en via stakeholders

Een duidelijke relatie vanuit de bezoekersaanpak kan gevonden kan worden bij het projecten Park & Bike (zie PvA Park & Bike), impuls herkomst P+R, en het project P+R Noord.

Continuering inzet projectleider/ mobiliteitsmakelaar bezoekers

Het bereikbaar houden van Maastricht is niet alleen een zaak van de gemeente Maastricht en Maastricht Bereikbaar. Samen houden we Maastricht Bereikbaar. Maastricht profileert zich als een gastvrije stad. Maar een gastvrije stad is ook een bereikbare stad, ook als het druk is. De projectleider/ mobiliteitsmakelaar Bezoekers initieert en stimuleert maatregelen om de bereikbaarheid van de stad voor de bezoekers te verbeteren. Primair gebeurt dit door bezoekers te benaderen en inzicht te verschaffen over slimme reiskeuzes die gemaakt kunnen worden. Negatieve beeldvorming over de bereikbaarheid van de stad doet afbreuk aan het gastvrije imago wat Maastricht zich aanmeet. De samenwerkingspartners als Centrummanagement en VVV zijn daar belangrijke partijen in. Maar ook (binnenstad)ondernemers kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan het beeld over bereikbaarheid. De mobiliteitsmakelaar Bezoekers gaat in het kader van Beter Benutten 2 op een proactieve manier (binnenstad)ondernemers benaderen en uitleggen welke doelen Maastricht Bereikbaar nastreeft.

Continuering en verduurzaming €2,00 kaartje Heuvellandlijn

In december 2012 en 2013 (Magisch Maastricht) heeft Maastricht Bereikbaar reizigers op de Heuvellandlijn (Kerkrade-Maastricht) gedurende alle weekenden de mogelijkheid geboden te reizen voor €2 per persoon. In 2014 wordt deze actie herhaald in het kader van BB1. Het betrof een kaartje voor zowel de heen- als de terugreis. Het doel was om het aantal autoverplaatsingen naar Maastricht te reduceren, en tegelijkertijd het aantal bezoekers aan Maastricht te verhogen.

Het €2,00 kaartje wordt aangeboden via de regionale vervoerder Veolia en wordt intensief gepromoot bij inwoners van Heuvelland (corridor Maastricht-Heerlen-Kerkrade). Op de corridor Maastricht-Sittard was de inzet van het €2,00 kaartje niet mogelijk omdat de vervoerder op deze corridor tot nu toe niet aan het project meedoet.

Voor 2 euro met de trein

10 december 2013

In de decemberweekenden zetten Maastricht Bereikbaar en Veolia een speciaal treinkaartje in. Voor 2 euro koopt u een retourtje, waarmee u in de treinen van Veolia kunt reizen tussen Maastricht-Randwyck en Kerkrade-Centrum.



Het effect van de maatregel in 2012 en 2013 is door de gemeente Maastricht geëvalueerd (Zie VBBMB.B16 Evaluatie €2 kaartje Heuvellandlijn 2013). Uit de evaluatie blijkt dat (gemiddeld over 2012 en 2013) 44% van de respondenten die met het €2 kaartje reist, de treinreis *niet* had gemaakt zonder het kaartje. Verder bleek dat 64% van de reizigers die de reis sowieso hadden gemaakt dit anders met de auto hadden gedaan. Uitgaande van een gemiddelde bezetting van 2,2 personen per auto betekent dit dat per verkocht €2,00 kaartje 0,16 autoverplaatsingen zijn vermeden. Bovendien levert elk verkocht €2,00 kaartje 0,44 extra bezoekers op. In deze effecten zit de potentie voor de verduurzaming van de maatregel. De stakeholders hebben belang bij (extra) bezoekers aan Maastricht en zijn daarom bereid om financieel bij te dragen aan deze

maatregel. De evaluaties van het €2,00 kaartje uit 2012 en 2013 tonen aan dat naast het terugbrengen van autoverplaatsingen (doelstelling MB) de maatregel ook extra bezoekers genereert (doelstelling VVV en Centrummanagement).

De kosten van de korting op de trein worden in BB1 betaald door Maastricht Bereikbaar en Veolia. De motivatie van Veolia om te investeren is dat de actie extra treinreizigers aantrekt. De kosten van de marketing en communicatie worden in BB1 betaald door Maastricht Bereikbaar en VVV/centrummanagement. De motivatie voor de VVV om te investeren is dat de actie extra bezoekers naar Maastricht aantrekt. De VVV heeft aangegeven in 2014 een bijdrage te willen doen aan de kosten van het €2,00 kaartje zelf.

De huidige aanpak wordt gecontinueerd in VBBMB. Dit betekent dat we ook in 2015, 2016 en 2017 het €2,00 kaartje willen gaan inzetten in december, tijdens de weekenden van Magisch Maastricht. De volgende doorontwikkelingen van het concept worden in VBBMB doorgevoerd:

- ▶ Opvoeren van de verkoop van €2,00 kaartjes. In 2013 zijn er in december 7.000 kaartjes verkocht. In VBBMB is de ambitie om dit aantal te laten toenemen tot (minimaal) 10.000 per jaar.
- ▶ Afbouwen van overheidssubsidie aan het kortingsproduct. Uit de evaluatie blijkt dat er voldoende baten zijn voor een structurele businesscase. De projectleider bezoekersaanpak zal in overleg met de stakeholders de businesscase verduurzamen, opdat het product ook na 2017 zal blijven bestaan.
- ▶ Uitbreiden naar de corridor Sittard-Maastricht. De huidige vervoerder doet niet mee aan het project, maar met ingang van de nieuwe OV concessie (2017) wordt de lijn onderdeel van het regionale netwerk. Hiermee ontstaan er nieuwe kansen om op deze lijn het €2,00 kaartje aan te bieden tijdens Magisch Maastricht 2017.
- ▶ Door ontwikkelen van het papieren kaartje naar een digitaal kaartje (bijvoorbeeld via SMS-ticketing). Indien de regionale vervoerders de SMS-ticketing een stap verder gaan brengen in de komende jaren (dat is wel de verwachting) wordt deze technologie indien mogelijk ingezet bij dit project.
- ▶ Specifiekere marketing en communicatie: via de dataportal van View.Dat krijgen wij sinds medio 2014 nauwkeurige informatie over de herkomst van de (incidentele) bezoekers aan Maastricht. Hiermee kunnen wij veel gericht marketing en communicatie toepassen (samen met de VVV's) op de gebieden waar veel mensen vandaan komen.

In de kostenopzet is rekening gehouden met de verkoop van 10.000 kaartjes per jaar. Dit kan zijn op de lijn Heerlen/ Kerkrade - Maastricht en/of op de lijn de Sittard- Maastricht. De lijn Sittard-Maastricht zal pas aan de orde zijn als deze lijn in de nieuwe OV van de provincie is vergund (2017). Als gevolg van de verduurzaming van deze maatregel zal de financiële bijdrage van BBMB gaandeweg de jaren minder worden. Als taakstelling voor VBBMB wordt ernaar gestreefd de MB bijdrage af te bouwen van nagenoeg 100% in BB1 naar 30% in 2017.

Continuering inzet evenementen-fietsenstalling gemeente Maastricht

In samenwerking met de gemeente Maastricht wordt de inzet van de evenementenstalling geïntensiveerd. Evenementenorganisatoren worden gestimuleerd na te denken over de bereikbaarheid van hun evenement en het gebruik van de evenementenstalling. Bij voorkeur wordt dit "afgedwongen" via de evenementenvergunning. Daarnaast wordt onderzocht of aanschaf van meerdere flexibele evenementenstallingen een bijdrage levert aan de doelstelling van Maastricht Bereikbaar.

In de kostenopzet BBMB worden geen kosten geraamd voor aanschaf van een evenementenstalling. Het streven is om de investering via gemeente Maastricht te laten verlopen en de exploitatiekosten te laten betalen door de gebruikers (veelal evenementenorganisatoren). De ervaringen met de huidige mobiele evenementenstalling zijn erg positief. De stalling is handig in gebruik en exploitatie en wordt veelvuldig ingezet tijdens evenementen en drukke bezoekersdagen. De bezettingsgraad op die momenten is hoog (>50%). Naast evenementen is de stalling al meerdere keren ingezet tijdens werkzaamheden in de stad waar bestaande stallingen

tijdelijk verwijderd diende te worden. Resumerend is het streven in BBV dus om niet meer financieel bij te dragen aan de evenementenstalling maar om randvoorwaarden te creëren, zodat na BBV inzet van de stalling een "normaal" instrument is dat bij evenementen wordt ingezet en door belanghebbenden betaald (verduurzaming van het gebruik).



Doorontwikkeling van de overzichtskaart "kies je parkeerplaats"

De gemeente Maastricht heeft een parkeerkaart ontwikkeld voor bezoekers van de stad. Deze is gekoppeld aan het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente, met gedifferentieerde parkeertarieven. Verkeer uit de regio wordt met deze informatie verleid om aan de oostkant van de Maas te parkeren. Het huidige gedrag is dat men vaak de Maas kruist met de auto, en in de wachtrijen aansluit voor het Vrijthof of Mosae Forum. De huidige parkeerkaart biedt volgens de barrière analyse (zie eerder) nog onvoldoende informatie. Daarom wordt de kaart uitgebreid met informatie over de looproute, afstand en looptijd vanaf de locaties naar de bestemming (het centrum). De precieze invulling van de doorontwikkeling wordt gebaseerd op de uitkomsten van een klantenpanel, waarbij aan bezoekers wordt gevraagd welke informatie zij op een kaart zouden willen hebben. De kaart wordt daarnaast actief ingezet door deze uit te delen aan parkeerders in de centrumgarages (met name Vrijthof). Dit laatste in overleg met de exploitant van de garages (Q-park). Voor deze maatregel worden voornamelijk uren alleen geraamd die gedekt zijn in de uren van de projectleider Bezoekers aanpak.



Doorontwikkeling monitoringstool bezoekers (Viewdat)

Samen met de ontwikkelaars van de monitoringstool bezoekers nog betere informatie van bezoekers van de stad Maastricht. Met terugwerkende kracht kunnen we informatie over herkomst, bezoekersduur, bezoekersfrequentie analyseren. Deze gegevens stellen ons in staat om bezoekers op basis van herkomst gericht te benaderen. Mogelijk is dit ook bruikbaar voor de algemene M&E van VBBMB, omdat de data op termijn gedetailleerde informatie kan opleveren over de Herkomst-Bestemmingsmatrix van Maastricht per vervoerwijze. Dit sluit aan op de M&E op landelijk niveau, waarbij in BBV wordt gekeken naar het effect van het programma op de meest vertraagde ritten naar gebieden toe, van deur tot deur (dit is anders dan in BB1, waarin de focus lag op een aantal corridors). Bij deze M&E is een betrouwbare HB-matrix essentieel.

Continuering en doorontwikkeling marketingcampagne

De website van Maastricht Bereikbaar is een belangrijk instrument in de beïnvloeding van het reisgedrag van bezoekers. Via de website van Maastricht Bereikbaar wordt alle voor bezoekers relevante informatie ontsloten om bezoekers in staat te stellen "slimme keuzes" te maken. Belangrijk daarbij is dat bezoekers informatie op de site vinden over de te verwachte drukte en dat bezoekers een aanbod van maatregelen. Hiervoor segmenteren we de doelgroep bezoekers op basis van herkomst: Nederland regionaal, Nederland overig, België (Wallonie), België (Vlaanderen). In doorontwikkeling van de website zal er daarom meer aandacht zijn voor herkomsten en meertaligheid. Om onze bezoekers (nog beter) te bereiken gebruiken we onze monitoringstool. Deze tool geeft inzicht in de herkomst van bezoekers en stelt ons in staat daarop onze marketing op aan te passen. VVV Maastricht is een partij die vanwege hun rol (promotie van Maastricht als bezoekersstad) dichtbij de bezoekers staat. Om slim en efficiënt onze

bereikbaarheid informatie te ontsluiten participeert Maastricht Bereikbaar in de marketingcampagne van VVV en andere stakeholders. Deze campagne die zowel analoog als digitaal wordt gevoerd is grensoverschrijdend (euregionaal). Maastricht Bereikbaarheid participeert financieel in deze campagne in ruil voor het attenderen van bezoekers onze maatregelen en bereikbaarheid informatie. We hopen maximaal ca. 25% van alle (auto)bezoekers te kunnen bereiken met de gezamenlijke marketingcampagne

Doel van de maatregel

Primair effect

De taakstellende doelstelling voor het project bezoekersaanpak is 600-1.000 auto-spitsmijdingen realiseren op topdagen in het jaar, met name in december (Magisch Maastricht). Deze doelstelling wordt als volgt behaald:

- ▶ €2,00 kaartjes: Inzet (minimaal) 10.000 kaartjes op ca. 10 drukste dagen. Deze leveren een reductie op van $0,16 \cdot 10.000 = 1.600$ autoverplaatsingen, ofwel 160 autoverplaatsingen per topdag.
- ▶ Evenementenstalling: modal shift van auto naar fiets. Capaciteit is van de huidige voorziening is 300 plekken. Uitgaande van 10% gebruik door automobilisten levert dit 30 minder autoverplaatsingen op per topdag.
- ▶ Stimuleren parkeren op afstand. Hierbij ligt een sterke relatie met het projecten P+R Noord. In dat projectplan is het effect van dat project op werkdagen bij forenzen als uitgangspunt genomen, in het project topdagen wordt het effect van de aanpak P+R Noord voor bezoekers op topdagen meegenomen. De capaciteit van P+R Noord is 360 plekken. De ervaring leert dat P+R Noord op topdagen volledig benut wordt door bezoekers van Maastricht, dankzij de marketingacties van Maastricht Bereikbaar in samenwerking met de VVV, gemeente en andere partners. Hiermee worden 310-360 autoritten naar het centrum van Maastricht vermeden.
- ▶ Stimuleren gebruik alternatieven via marketingcampagne en multimodaal reisadvies. We beogen ca. 25% van alle bezoekers te kunnen bereiken met de gezamenlijke marketingcampagne (9.000 automobilisten). Taakstellend willen we hiermee ca. 100-450 minder autoverplaatsingen naar het centrum van Maastricht per topdag realiseren (5% van de doelgroep).

Opgeteld levert het project bezoekersaanpak dan 600 tot 1.000 spitsmijdingen op per topdag. In de berekeningen is uitgegaan van de ondergrens van 600 spitsmijdingen.

	Totale doelgroep (autobezoekers topdagen)	36.000		
	Bereikte doelgroep	9.000		25%
	Deelnemers aan deelprojecten	600		7%
	Aantal spitsmijdingen op topdagen	362		60%

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het project op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hoewel het topdagen betreft, is de situatie voor wekdagen genomen als uitgangspunt (een andere uitgangssituatie is niet beschikbaar). Het aantal dagen waarop de maatregel effectief is, is wel aangepast (naar 64 topdagen in plaats van 233 werkdagen per jaar). Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket openbaar vervoer is in totaal uitgegaan van gemiddeld 362 structurele spitsmijdingen per jaar op topdagen in de komende 10 jaar. Hierbij is uitgegaan van een effect van 600 spitsmijdingen op topdagen in de uitvoeringsjaren (64 dagen per jaar), en een lineaire terugval van het

effect op topdagen in de jaren daarna.

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Bezoekersaanpak	Bezoekers topdagen	600	600	600	515	430	345	260	175	90	0	362
	Totaal	600	600	600	515	430	345	260	175	90	0	362

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca. +3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlagen).
- ▶ **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 803 op topdagen. Met het pakket wordt verder een besparing van 45 verliesuren per spits op topdagen gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 116 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame businesscase

Zoals eerder beschreven tonen de enquêtes van het 2 euro kaartje aan dat de maatregelen extra bezoekers aan de stad genereert. Bezoekers die zonder het 2 euro kaartje niet naar de stad waren gekomen. In dit effect zit de verduurzaming van de business case. Met stakeholders zal gesproken worden over een financiële bijdrage aan het 2 euro kaartje teneinde een maatregel mogelijk te maken die zonder bijdrage van Maastricht Bereikbaar in stand wordt gehouden.

Neveneffecten:

Het project leidt tot een gedragsverandering van auto naar alternatieven. Hiermee worden autokilometers vermeden, wat bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid in de steden (met name in het centrum van Maastricht) en de reductie van de CO2 uitstoot. Het effect van de projecten van MB op deze indicatoren wordt per bedrijf gemonitord door de reductie van de autokilometers te vertalen naar vermeden uitgestoten stoffen (PM10, CO2, NOx). Dit sluit vaak aan bij de intrinsieke motivatie van bedrijven om deel te nemen aan het programma. Bovendien sluit het aan op de beleidsdoelen van de gemeente Maastricht en de regionale partners om als gemeente de CO2 uitstoot te beperken en de lucht- en geluidsknelpunten in de stad te verminderen. Daarnaast draagt het project bij aan een betere verdeling van de parkeerdruk in de stad. Dit sluit aan op de beleidswensen van de gemeente en Q-park. Bovendien draagt dit bij aan het verminderen van zoekverkeer en wachtrijen voor de centrumgarages.

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorieën vraagbeïnvloeding. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering.

Nadere afbakening maatregel / project

Het project betreft een doorzetting van een huidig project van BB1. Er ligt een sterke koppeling met de projecten in het pakket op afstand parkeren (met name P+R Noord) en het project multimodaal reisadvies. Vanwege het belang van multimodale reisadviezen voor bezoekers en voor de doorontwikkeling van Viewdat, dat gebruik maakt van Vodafone gegevens als basisbron, zal bij de verdere ontwikkeling worden aangehaakt bij het thema evenementen van ITS. Meer dan in BB1 zal in BB2 aandacht worden besteedt aan de communicatie met de stakeholders. Huidige/ bestaande maatregelen worden geoptimaliseerd en waar van toepassing verduurzaamd. Specifieke maatregelen (en budget) voor het pakket Hindermaatregelen (regioregie) zijn in dit plan *niet* opgenomen. Aanvullende maatregelen worden met name in fase 2 (Doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018) worden wel noodzakelijk geacht. Afstemming zal plaatsvinden met team Regioregie.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Een onzekerheid in de scope is de aanbesteding van de nieuwe OV concessie in de regio. De huidige vervoerder is een belangrijke partner in het project. Na 2016 zal er mogelijk een nieuwe vervoerder zijn die ander beleid voert. De nieuwe vervoerder wordt zo snel mogelijk na gunning betrokken bij Maastricht Bereikbaar, o.a. om zitting te nemen in de stuurgroep en de projectvoorstellen te bespreken.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BBMB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer per jaar (dus medio zomer 2015, eind 2015, zomer 2016, eind 2016 en zomer 2017) wordt de tussenstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project.

Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van MB en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien behoefte is aan tussentijdse bijsturing hieraan vormgeven conform het hiervoor in BBMB1 opgezette proces.

3. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

Onderstaande tabel toont de mijlpalen van het project.

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereed
€2,00 kaartje		
Afspraken nieuwe vervoerder over deelname programma	Q1-2015	Q3-2015
Verkoop 10.000 kaartjes, financiering MB 75%	Q3-2015	Q4-2015
Verkoop 10.000 kaartjes, financiering MB 60%	Q3-2016	Q4-2016
Verkoop 10.000 kaartjes, financiering MB 30%	Q3-2017	Q4-2017
Duurzame businesscase €2,00 kaartje	Q1-2015	Q4-2017
Evenementenstalling		
Onderzoek naar behoefte 2 ^e stalling	Q4- 2015	Q2-2016
Parkeerkaart		
Panelonderzoek naar wensen	Q3- 2015	Q1-2016
View.Dat monitor		
Verlenging overeenkomst 2015/ Optimaliseren profielen	Q1- 2015	Q4-2015
Verlenging overeenkomst 2016 (regulier gebruik)	Q1-2016	Q4-2016
Verlenging overeenkomst 2017 (regulier gebruik)	Q1-2017	Q4-2017
Marketingcampagne met VVV		
Campagne 2015	Q2-2015	Q2- 2016
Campagne 2016	Q2-2016	Q2-2017
Campagne 2017	Q2-2017	Q2-2018

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Beheers - maatregelen
			Effect	Tijd	Geld k€	
1	Structurele financiële bijdrage/ deelname van partners/ stakeholders (aan bijv. 2 euro kaartje). Nieuwe OV concessie kan betekenen andere vervoerder en andere voorwaarden.	50%	Stagnatie/ belemmering verduurzamen maatregelen.	n.v.t	+15k	-Duidelijke afspraken met partners over bijdrage aan maatregelen en relatie leggen met campagne VVV. - Op basis van monitoring aantonen dat maatregel ook economisch voordeel oplevert.

Kosten

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. Geraamde bedragen zijn **inclusief BTW**.

	2015	2017	2018	
2 euro kaartje (bijdrage BBMB)*	€ 55.000	€ 45.000	€ 35.000	
Handling/ marketing 2 euro kaartje	€ 10.000	€ 5.000	€ 5.000	
Onderzoek bezoekers- en reizigersstromen**	€ 30.000	€ 25.000	€ 20.000	
Communicatie jaarlijkse campagne's VVV	€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000	
Communicatie divers	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	
Monitoring/ effectmeting	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	
Projectleider/ mobiliteits makelaar bezoekers	€ 95.000	€ 100.000	€ 100.000	
Totaal	€ 245.000	€ 230.000	€ 215.000	€ 690.000

*De totale kosten voor het 2 euro bedragen op jaarbasis euro 60.500,- een deel van de kosten worden gedragen door partners. Inschatting van de kosten voor BBMB is conservatief en correspondeert daarom niet één op één met de tekst voor de beschrijving van de maatregel. Eventuele extra tegenvallers worden ondervangen in de risicobeschrijving.

** Abonnement heeft meerwaarde voor het hele programmabureau. Overwegen kosten te verdelen over hele programma.

Onderstaande tabel toont de verdeling van de middelen. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd. Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

Bijdrage van	Budget in mln C			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijk	0,31	0,26		0,09	0,09	0,09	
Maastricht Bereikbaar*			0,31	0,10	0,10	0,10	
Totaal		0,57		0,19	0,19	0,19	

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De inzet van een projectleider/mobiliteitsmakelaar bezoekers is in de begroting geborgd. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB. IN verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat extra leden toetreden tot de stuurgroep.

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BBMB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. Toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers.
2. Voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten.
3. Bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbenodigdheden van de voortgangsrapportages, de benuttingmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek. Het deelpakket bezoekersaanpak zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden gemeten op deelprojectbasis (tijdens en na afloop van werkzaamheden met hoge hindercategorie, zie als voorbeeld VBBMB.B5).

De volgende indicatoren worden in het pakket bezoekersaanpak gemonitord:

- ▶ Input: Voortgang, Realisatie, Mijlpalen
- ▶ Output: Verkochte kaartjes, extra bezoekers, extra treingebruikers, extra P+R gebruikers gebruik/hits website tijdens Topdagen, bezettingsgraad P+R terreinen, bezettingsgraad evenementenfietsenstalling, score bezoekerstevredenheid bereikbaarheid.
- ▶ Outcome: Vermeden autoritten naar Centrum Maastricht op topdagen, vermeden autoritten.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

1. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in beperkte mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het effect vooral op topdagen (zaterdagen) wordt bereikt. Mogelijk zal een deel van de deelnemers aan de acties/producten op topdagen niet alleen bezoeker zijn maar ook forens. In dat geval is het mogelijk dat een deel van het effect ook op werkdagen zichtbaar is en bijdraagt aan de primaire doelstelling van het programma. Dit mogelijke effect is niet gekwantificeerd.

Bijdrage aan secundaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project betreft de invulling van een secundair doel uit de bereikbaarheidsverklaring: 1.000 spitsmijdingen realiseren op topdagen in Maastricht. Dit is een van de enige projecten waarmee deze secundaire doelstelling behaald zal worden.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1e en 2e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. hierbij is het totale effect bekeken van het pakket.

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 64 relevante dagen (topdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (inc. BTW) per jaar.
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertraging-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket bezoekersaanpak €14 kost per vermeden vertraging-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €6 per vermeden vertraging-uur voor alle ritten in het model.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

RWS constateert dat het 2 euro kaartje in belangrijke mate bijdraagt aan het effect van deze maatregel. Het is dus zaak tijdig bij te sturing indien de resultaten van het gebruik van de 2 euro kaartjes achterblijven. Met name in de drukke decembermaand is tijd om bij te sturen echter beperkt. Het landelijk team BB biedt aan om mee te denken over dergelijke risico's en beheersmaatregelen. Voor het overige zijn er geen verbeterpunten uit de toets naar voren gekomen.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		26/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse splitsmijdingen per splits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Bezoekersaanpak	Bezoekers topdagen	600	600	600	515	430	345	260	175	90	0	362
	Totaal	600	600	600	515	430	345	260	175	90	0	362

Effect in 2017 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroei tot 2017 en terugval in 2017-2024

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie		SVR variant	Verliesuren variant		Verschil SVR	Verschil verliesuren per splits	
		Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR
Bezoekersaanpak	8.713	53.891	326	7.952	53.775	281	761	116	45

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner, conform automatische 2e orde effect berekening (oktober 2014)

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per splits		Relevante splitsen per dag	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project Inc. BTW	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR
Bezoekersaanpak	Bezoekers topdagen	116	45	1,5	64	10	111.360	43.200	620.000 C	6 C	14 C

Hier aantal relevante splitsen (1 of 2), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (ex BTW) invoeren.

Pakket	Doelgroep	KEA uitgesplitst naar jaar										Totaal
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Bezoekersaanpak	Kosten totaal	206.667	206.667	206.667	0	0	0	0	0	0	0	620.000
	Uren alle ritten	18.483	18.483	18.483	15.865	13.246	10.628	8.009	5.391	2.772	0	111.360
	Uren SVR	7.170	7.170	7.170	6.154	5.139	4.123	3.107	2.091	1.076	0	43.200
	Kosten per uur alle ritten	11 C	11 C	11 C	-	-	-	-	-	-	-	6 C
	Kosten per uur SVR	29 C	29 C	29 C	-	-	-	-	-	-	-	14 C

Automatische berekening (herbesteding) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecorys om het project te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over effectperiode.

Ref2

avond, alle motieven, autob, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle		0 - 7,5	7,5 - 30	> 30		
hemelsbrede snelheid		28	24	42	59	
verplaatsingen		4.739	4.301	352	6	
verplaatsingen		2.396	1.646	646	93	
verplaatsingen		2.541	1.580	798	163	
verplaatsingen		1.830	1.183	311	11	
verplaatsingen		5.913	4.679	1.040	194	
Totaal verplaatsingen		18.015	14.535	3.712	568	
reistijd alle ritten (minuten)	11,3	6,43	21,07	72,35		
waarvan vertraagd	2,06	1,38	4,17	5,51		
reistijd denkerrode ritten	14,27	9,03	24,02	88,31		
waarvan vertraagd	2,66	2,08	4,86	4,74		
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk overbelasting			lage ont-warpeneid	omrijden (aantal)	som van sterk vertraging (uren)	
gemeente Maastricht		7.359	748	815	8.713	326
Heel model		-	-	-	255.939	25.567
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)					768.062	53.891
Heel model						

Pakket bezoekers 11-01 B

avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle		0 - 7,5	7,5 - 30	> 30		
hemelsbrede snelheid		29	24	42	59	
verplaatsingen		4.013	4.455	352	6	
verplaatsingen		2.451	1.710	648	93	
verplaatsingen		2.576	1.611	804	161	
verplaatsingen		1.839	1.177	311	11	
verplaatsingen		5.401	4.191	1.020	190	
Totaal verplaatsingen		18.561	14.299	3.704	558	
reistijd alle ritten (minuten)	11,24	6,32	21,02	72,42		
waarvan vertraagd	1,98	1,28	4,13	5,43		
reistijd denkerrode ritten	14,62	9,23	23,93	88,61		
waarvan vertraagd	2,56	1,93	4,78	4,62		
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk vertraagde vracht- autoritten van ad naar gemeente, voorbaida splitsen, naar oorzaak:			lage ont-warpeneid	omrijden (aantal)	som van sterk vertraagde ritten van ad naar gemeente (aantal)	som van sterk vertraagde ritten van ad naar gemeente (uren)
gemeente Maastricht		7.359	748	815	7.952	281
Heel model		-	-	-	255.124	25.491
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)					767.749	53.775
Heel model						

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Pakket tweewielers, maatregel Snelfietsroute

Projectcode: MAA-BBV-002

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Nog niet bekend
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	30-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde ritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug).

Het project snelfietsroute is er in samenhang met het project fietsimpuls op gericht een duurzame impuls te geven aan het fiets- en e-bikegebruik van forenzen van en naar Maastricht, met name op de corridor Maastricht-Sittard. Het betreft een innovatieve manier van het aanleggen van een snelfietsroute: het project in Beter Benutten wordt gebruikt als *vliegwielen* om de komende jaren toe te werken naar een eindvisie die wordt nagestreefd. In het Beter Benutten project ligt de focus op (A) hoge mate van kosteneffectiviteit en (B) hoge mate van regionale betrokkenheid om de bedoelde vliegwieleffecten mogelijk te maken. Het project bevat een go-no go moment na de nadere uitwerking van de in Beter Benutten te realiseren delen van de route.

Met het project wordt beoogd, in samenhang met de andere projecten in het pakket tweewielers, in het scopejaar 2017 300 structurele dagelijkse spitsmijdingen te verwezenlijken. Dat is 6% van het benodigde aantal spitsmijdingen in 2017 (zie probleemanalyse). Over een periode van 10 jaar wordt beoogd gemiddeld 240 structurele dagelijkse spitsmijdingen te realiseren. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat het effect pas in 2017 gerealiseerd wordt omdat de route in dat jaar wordt opgeleverd.

Het pakket tweewielers heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €26 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €10 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Programma VBBMB 2015-2017 deel B: uitwerking pakketten	PVBBMB.B	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
Tussentijdse evaluatie Probeer een E-bike	VBBMB.B2	januari 2013
Verslag landelijke fietsbijeenkomst	VBBMB.B3	27 mei 2014

3 ^e Geclusterde Effectmeting Forenzen	VBBMB.B4	1 juni 2014
Rapport snelfietsroute Maastricht Beek Geleen Sittard	VBBMB.B17	24 juli 2014
Communicatie gericht op gedragsverandering fietsroutes	VBBMB.B18	1 september 2014

1. Beschrijving van de problematiek


Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen.

Regionale opgave

Op basis van de bevindingen is de opgave vertaald naar een opgave in termen van spitsmijdingen op corridorniveau (zie PVBBMB-A). De figuur hieronder toont de ambitie op corridorniveau (inclusief over-planning). Als deze ambitie behaald wordt, dan worden in ieder geval de doelstellingen van het programma bereikt (2.000 MVR en 10% reistijdverbetering). Globaal geldt dat (in het minst gunstige geval) 2,5 spitsmijdingen leiden tot een reductie van 1 vertraagde rit.

Corridor	Doelstelling VBBMB		Bereikt per maart 2014	
	OS	AS	OS	AS
1 A2 ingaand	330		71	nb
2 A79 ingaand	230		42	nb
3 A2 Uitgaand	530		13	nb
4 Heuvelland	220		55	nb
5.1 Maas-kruisend w/o	990	520	74	nb
5.2 Maas-kruisend o/w	560	640	66	nb
6 Overige trajecten Mstricht	980		667	nb
7 Heerlen / Parkstad	(1.000)		nb	nb
8 Sittard (-Geleen)	(500)		nb	nb
Totaal	5.000		988	nb
	(1.500)			



De doelstellingen voor Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad zijn secundaire, taakstellende doelstellingen en daarom tussen haakjes weergegeven.

Oplossend vermogen fietsmaatregelen

Met betrekking tot het oplossende vermogen van de fiets en e-bike blijkt dat:

- ▶ de fiets en e-bike in de regio Maastricht heel veel kan betekenen. Enerzijds omdat veel vertraagde ritten op de korte afstanden gemaakt worden, anderzijds omdat het huidige fietsgebruik in de regio laag is vergeleken met Nederland¹. Indien fysieke en mentale barrières voor fietsgebruik kunnen worden opgelost kan het fietsgebruik sterk toenemen;
- ▶ door fietsinnovaties, waaronder de snelle opkomst van de e-bike, het fietsen steeds toegankelijker en aantrekkelijker wordt. Ook in heuvelachtige landschappen;
- ▶ er tegelijkertijd ook een spanningsveld ontstaat t.a.v. toenemende snelheidsverschillen op het fietspad en een achterblijvend aanbod aan fietsparkeervoorzieningen bij bestemmingen;
- ▶ de fiets, e-bike en e-scooter ook direct bijdragen aan een verduurzaming van de stedelijke omgeving en het behalen van de klimaatdoelstelling;

¹ Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014 - 2022: op afstanden tot 7,5 ligt het aandeel fiets in Limburg op 27,2%. Landelijk is dit 35,8%.

- ▶ in 2017 is er ook een bedreiging voor het fietsgebruik. Het gaat om de invloed van de werkzaamheden op de fietsinfrastructuur. Als de omrijfactoren groter worden en de onduidelijkheid over (tijdelijke) fietsroutes toeneemt kan het fietsgebruik in de regio afnemen;
- ▶ de fiets en de e-bike ook kansrijk zijn als natranport (last-mile) in combinatie met Park & Bike locaties en interessant zijn voor korte zakelijke ritten. Dit specifieke speerpunt is overigens verder uitgewerkt in het projectplan Park & Bike.

Deel B: gedragsanalyse

Maatregelspecifiek: Doelgroep snelfietsroute

Bij de voorliggende maatregel snelfietsroute Maastricht-Sittard ligt de focus nadrukkelijk op de doelgroep automobilisten op de corridor Maastricht-Meersen/Bunde-Beek-Sittard/Chemelot. De afstand Sittard-Maastricht is 27 kilometer met de auto en 24 kilometer met de fiets. Op deze corridor is gekeken naar het aantal autoritten met een relatie met Maastricht (primaire doelstelling) en Sittard-Geleen (secundaire doelstelling). Decisio heeft op basis van deze informatie de omvang van de doelgroep bepaald op 137.000 autoritten per etmaal (Zie bijlage VBBMB.B17). Omdat het project snelfietsroute gecombineerd wordt met het project fietsimpuls, dat vooral gericht is op forenzen van convenantpartners in Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen, wordt de reële doelgroep autoforezen in de spits genomen, op de genoemde corridor. Samenwerking met en commitment van werkgevers is daarvoor essentieel. Ongeveer de helft van de inkomende autoverplaatsingen zit op de corridor richting Sittard. Met de werkgeversbenadering willen wij 50% van deze forenzen bereiken. Het aantal autoforezen naar en van Maastricht relevant voor dit project is daarom bepaald op 8.675 (zie tabel). Dat is 6% van alle autoritten op de corridor. De aantrekkelijkheid van de fiets als alternatief voor de auto hangt mede af van de afstand (niet iedereen legt hele route af) en de zwaarte van de route. Door de combinatie met fietsimpuls waarin bezit en gebruik van de E-bike wordt gepromoot willen we de aantrekkelijkheid van de snelfietsroute verder vergroten.

Autoforezen in de spits	Aantal	Bereikte doelgroep
Naar Maastricht vanuit corridor	16.050	8.025
Vanuit Maastricht naar Sittard	1.300	650
Totaal	17.350	8.675

In Q4-2013 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A. Bij de gedragsverandering van auto naar tweewielers is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

Definitie tweewieler

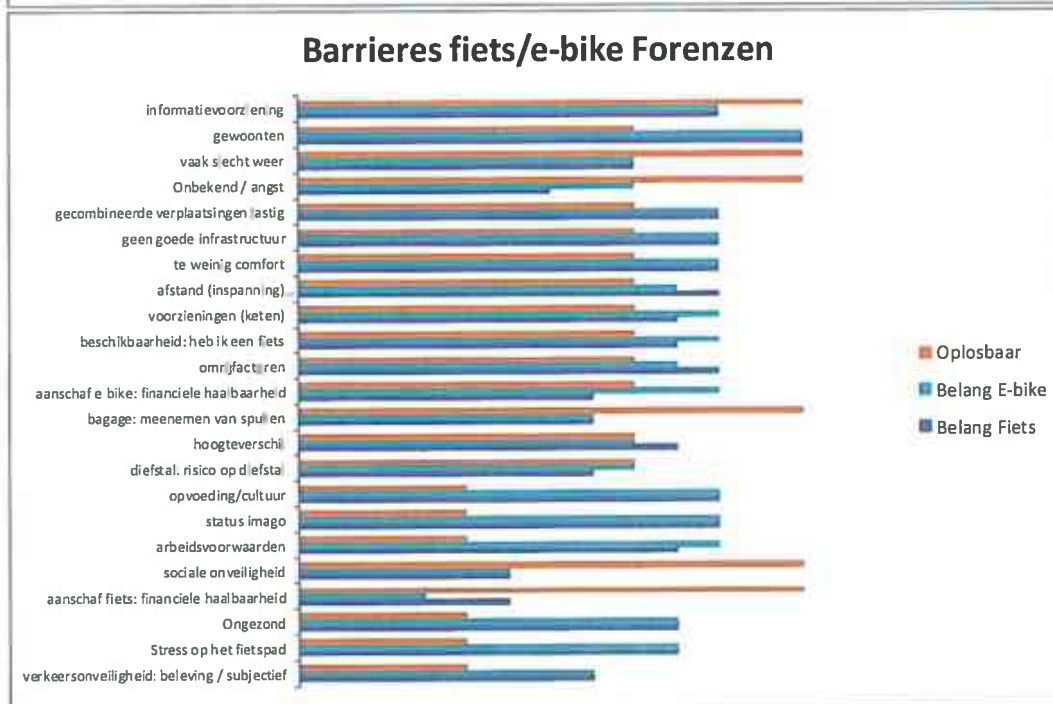
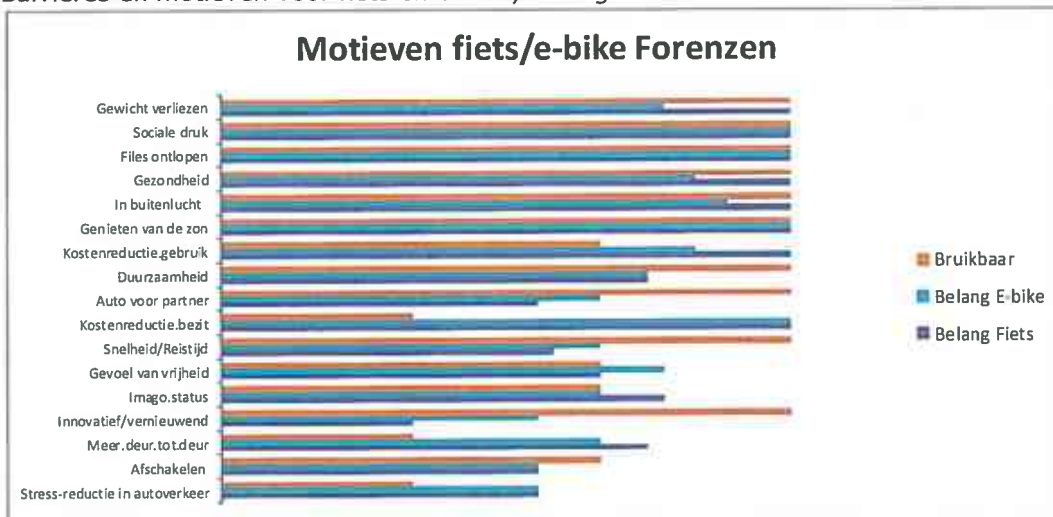
De maatregel fietsimpuls richt op het stimuleren van het gebruik van duurzame tweewielers, als alternatief voor de auto, op afstanden tot 20 km. Dit zijn de gewone fiets, elektrische fiets (trapondersteuning tot 25 km/h), elektrische speed bike (trapondersteuning tot circa 45 km/h) en de elektrische scooter. De route Sittard-Maastricht is met de e-bike overbrugbaar.

Barrières en motieven tweewieler

Ten aanzien van het alternatief tweewielers voor de auto in de spits zijn de volgende barrières en motieven belangrijk bevonden op basis van de relatieve zwaarte en de bruikbaarheid binnen de scope van Beter Benutten (al kunnen andere motieven en barrières ook een rol van betekenis spelen bij de concrete uitwerking):

- ▶ Barrières: gewoonte, opvoeding/cultuur, imago, onbekendheid en angst voor slecht weer (intrinsiek), gebrek aan kennis over fietsen en fietsroutes, aanschafkosten (vooral bij de e-bike) en arbeidsvoorwaarden (technisch) en kwaliteit van routes en stallingen, afstanden, omrijden en hoogteverschillen (fysiek).
- ▶ Motieven: gezondheid, gewicht, genieten van de omgeving en het weer en bijdragen aan duurzaamheid en bereikbaarheid (intrinsiek), kostenreductie gebruik en bezit auto, files ontlopen en auto door partner laten gebruiken (technisch) en dichterbij de bestemming stallingen dan parkeren, hoge snelheid (e-)bike, gunstige reistijd (fysiek).

Barrières en motieven voor fiets en e-bike, belang en bruikbaarheid



Een duidelijke, aantrekkelijke, veilige en snelle fietsroute, gecombineerd met een effectieve gedragsveranderingsaanpak, in samenwerking met het bedrijfsleven, kan een deel van de automobilisten uit de auto en op de fiets krijgen. De snelfietsroute wordt gebruikt als compelling event bij de fietsstimulering onder werknemers van convenantpartners (zie project fietsimpuls).

Figuur: Visie op ontwikkeling snelfietsroutes (bron: CROW-Inspiratieboek snelle fietsroutes)



Deel C: Stakeholdersanalyse

Moederorganisaties

Zowel de provincie Limburg als de op de route liggende gemeenten (met hun nieuwe coalitieakkoorden) hebben veel aandacht voor fietsimpuls. Deze aandacht komt van verschillende kanten, namelijk bereikbaarheid, duurzaamheid/duurzame mobiliteit, welzijn/gezondheid en sport en recreatie. Het project snelfietsroute Maastricht-Sittard sluit aan bij de provinciale visie op een regionaal fietsroutenetwerk. Bovendien sluit de route aan op de ontwikkelingen van de Groene Loper op de A2 zone in de gemeente Maastricht. Fietsimpuls is bij lokale overheden steeds meer gekoppeld aan het thema duurzame mobiliteit. Ook vervoersarmoede bij de lagere klassen speelt een steeds belangrijkere rol. Het project snelfietsroute Maastricht-Sittard komt op hoofdlijnen direct voort uit de wensen van de moederorganisaties. Het draagvlak bij de regionale partners is daarom groot. Dit is in dit project tevens randvoorwaardelijk om het project als vliegwiel te laten dienen voor verdere investeringen in de regio.

Maastricht Bereikbaar, Provincie en gemeente Maastricht werken zeer nauw samen op het vlak van fietsstimulering. Gezien de actuele regionale beleidskaders wordt er actief gezocht naar mogelijkheden van integratie, schaalvergroting en samenwerking op zowel inhoud als proces. Daarmee proberen we de synergie tussen de verschillende fietsprojecten (infra, voorzieningen, gedragsbeïnvloeding, educatie, monitoring) zo optimaal mogelijk te benutten en de effecten in relatie tot de gestelde doelen te maximaliseren. Er is sprake van een zeer goede en intensieve werkrelatie tussen deze organisatie. Ook Sittard en Heerlen zijn aangehaakt.

Overzicht van meest relevante regionale beleidskaders die directe raakvlakken hebben met de maatregel Snelfietsroute Maastricht-Sittard:

Beleidsplan en organisatie	Speerpunten en doelen	Relatie Maastricht Bereikbaar - Fietsimpuls
Coalitieakkoord 2014-2018, Gemeente Maastricht	"De fiets komt hoog op de politieke agenda. We gaan voor versnelde uitvoering van het fietsplan en het versneld faciliteren van de fietser: uitbreiden stallingmogelijkheden en de realisatie van een ondergrondse stalling bij het centraal station (CS), huidige bewaakte stallingen blijven gratis, oplaadpunten en fietssnelwegen"	Een aantal speerpunten uit het coalitieakkoord is direct belegd in het programma VBBMB

Beleidsplan en organisatie	Speerpunten en doelen	Relatie Maastricht Bereikbaar - Fietsimpuls
Fietsplan Maastricht, Gemeente Maastricht, 2009	<ul style="list-style-type: none"> • Toename van fietsgebruik met 10% op stedelijk niveau (verplaatsingen tot 7,5 km) • Infra: Kwaliteitsimpuls van het fietsnetwerk, aanpak knelpunten en aanleg van ontbrekende schakels. • Voorzieningen: verbeteren kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeervoorzieningen. • Stimulering: mobiliteitsmanagement (Maastricht Bereikbaar), promotie en educatie • Monitoring <p>Het Fietsplan wordt naar verwachting voor het einde van 2014 geactualiseerd.</p>	<p>Gemeente Maastricht draagt zorg voor kwaliteitsimpuls van infra en voorzieningen. Maastricht Bereikbaar focust zich op de het stimuleren van het fietsgebruik. Met de actualisatie van fietsplan zal de synergie tussen gemeente Maastricht en Maastricht Bereikbaar verder worden versterkt en geoptimaliseerd. Gemeente heeft daarbij een belangrijke rol in het wegnemen van barrières. Andersom wordt gekeken hoe stimuleringsmaatregelen van Maastricht Bereikbaar ook ingezet kunnen worden voor andere doelgroepen, zoals scholieren.</p>
Actieplan duurzame mobiliteit, gemeente Maastricht, 2014 (niet vastgesteld)	<p>Bevordering van duurzame mobiliteit in de gemeente Maastricht i.r.t. de mobiliteits-, klimaat- en milieudoelstellingen. Speerpunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Burger- en marktpotentieel benutten • Stimuleren schone voertuigen • Stimuleren fietsgebruik • Verankeren duurzame mobiliteit in ruimtelijke ordening • Autoluwere binnenstad • Aanpak benzine scooters 	<p>Stimuleren fietsgebruik is voor een belangrijk deel belegd binnen VBBMB. Ook wordt er bijgedragen aan aanpak benzine scooters, door naast het gebruik van de e-bike, ook het gebruik van de e-scooter te stimuleren. Er wordt nog gezocht naar een verdere integratie van project- en procesaanpak.</p>
Provinciaal beleidsplan Fiets 2014 – 2022, Provincie Limburg, 2014	<p>Het realiseren van een kwalitatief hoogstaand fietsnetwerk en -klimaat, waarbij er bijzondere aandacht is voor de verschillende beweegredenen om te fietsen. Daarbij wordt ernaar gestreefd om binnen acht jaar ten aanzien van de korte afstand verplaatsingen als ook de totale verplaatsingen per fiets de landelijke gemiddelden te evenaren. Om dit te realiseren heeft de Provincie Limburg de volgende werkdoelstellingen geformuleerd die de komende jaren bereikt dienen te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Veiliger</i> fietsen: Minder ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn. • <i>Makkelijker</i> fietsen: meer comfort voor de fietser in verschillende opzichten. • <i>Leuker</i> fietsen: meer sfeer en beleving voor de fietser. • <i>Sneller</i> fietsen: kortere reistijden om de concurrentiepositie te vergroten • <i>Slimmer</i> fietsen: inzetten van innovaties in relatie tot fietsgebruik. 	<p>Maastricht Bereikbaar en provincie hebben het streven om samen te werken op het gebied van monitoring (o.a. inzet BikePrint) en vergaande kennisuitwisseling ten aanzien van gedragsbeïnvloeding en het provinciebreed uitrollen van succesvolle stimuleringsmaatregelen</p>

Werkgevers en werknemers

Werkgevers (zowel convenantpartners als niet-convenantpartners) hebben ook bedrijfsdoelen die gediend worden met het project fietsimpuls (kostenreductie, goed werkgeverschap, gezondheid werknemers, maatschappelijk verantwoord ondernemen). Convenantpartners hebben zich al gecommitteerd aan het behalen van een modal shift van auto naar tweewielers. Dit commitment gaan we in de komende drie jaar verder verduurzamen, door in samenwerking met de werkgever de fiets structureel te embedden binnen het vervoersbeleid van de organisatie. Daarbij horen pull maatregelen, maar op termijn ook regulerende push maatregelen. De aanpak van werkgevers is uitgebreid beschreven in het projectplan fietsimpuls (MAA-BBV-001).

Een aantal grote werkgevers is ook direct betrokken bij de fietsroute vanwege de ligging aan de beoogde route. Het gaat hierbij vooral om de bedrijven Universiteit Maastricht / Academisch Ziekenhuis Maastricht aan de Maastrichtse kant, en Chemelot aan de Geleense kant. Deze partijen werken nauw samen. Chemelot heeft een groeiend kenniscluster waarin studenten van de Universiteit Maastricht daar studeren. De partijen hebben interesse getoond in participatie in de snelfietsroute, in ieder geval door het gebruik te stimuleren, en misschien ook wel om mee te investeren in het realiseren van de totale ambitie. Dit is onderdeel van het vliegwieleffect: met vervolg Beter Benutten neemt Maastricht Bereikbaar de eerste stap in de ontwikkeling van de fietscorridor, de partners (zowel publiek als privaat) worden gestimuleerd om bij te dragen aan het realiseren van de rest van de ambitie.

Ten slotte is de fietsersbond een belangrijke stakeholder in dit verhaal. Deze partij zal bij de te maken keuzes (zie verderop) geconsulteerd worden om te komen tot een zo effectief mogelijke invulling van de route in het kader van VBBMB.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

Uit de probleemanalyse voor het vervolg van Beter Benutten en vooronderzoek van de provincie Limburg is gebleken dat naast gedragsbeïnvloeding de kwaliteit van het bovenlokale fietsnetwerk verbeterd moet worden, met name op de corridor Maastricht-Bunde/Meerssen-Beek-Geleen-Sittard (de A2 corridor/ de groene loper van Zuid Limburg). In het kader van het vervolg van Beter Benutten wordt daarom geïnvesteerd in het verbeteren van de fietsinfrastructuur op de corridor Maastricht-Sittard.



Vliegwieleffect

Het realiseren van een volledige fietssnelweg is niet mogelijk binnen de kaders van het programma. Daarom wordt Beter Benutten gebruikt als aanjager voor het eindbeeld. Het vinden van aanvullende regionale middelen om de overige delen van de route te ontwikkelen is onderdeel van het project in Beter Benutten (vliegwieleffect). Het kiezen van een definitieve route voor het Beter Benutten project is de eerste mijlpaal van het project. De stuurgroep van Maastricht-Bereikbaar zal het besluit nemen op basis van de nadere verkenning van de mogelijkheden. Daarna volgt een go/no go voor de uitvoering van de tweede fase van het project.

Beoogd eindbeeld

Het eindbeeld van de snelfietsroute is weergegeven in de figuur. Hieruit blijkt dat het niet gaat om een enkele verbinding op de corridor Maastricht-Bunde/Meerssen-Beek-Geleen-Sittard, maar om een aantal onderdelen met aftakkingen en voedingslinks. Belangrijke knopen op de route zijn (van zuid naar noord):

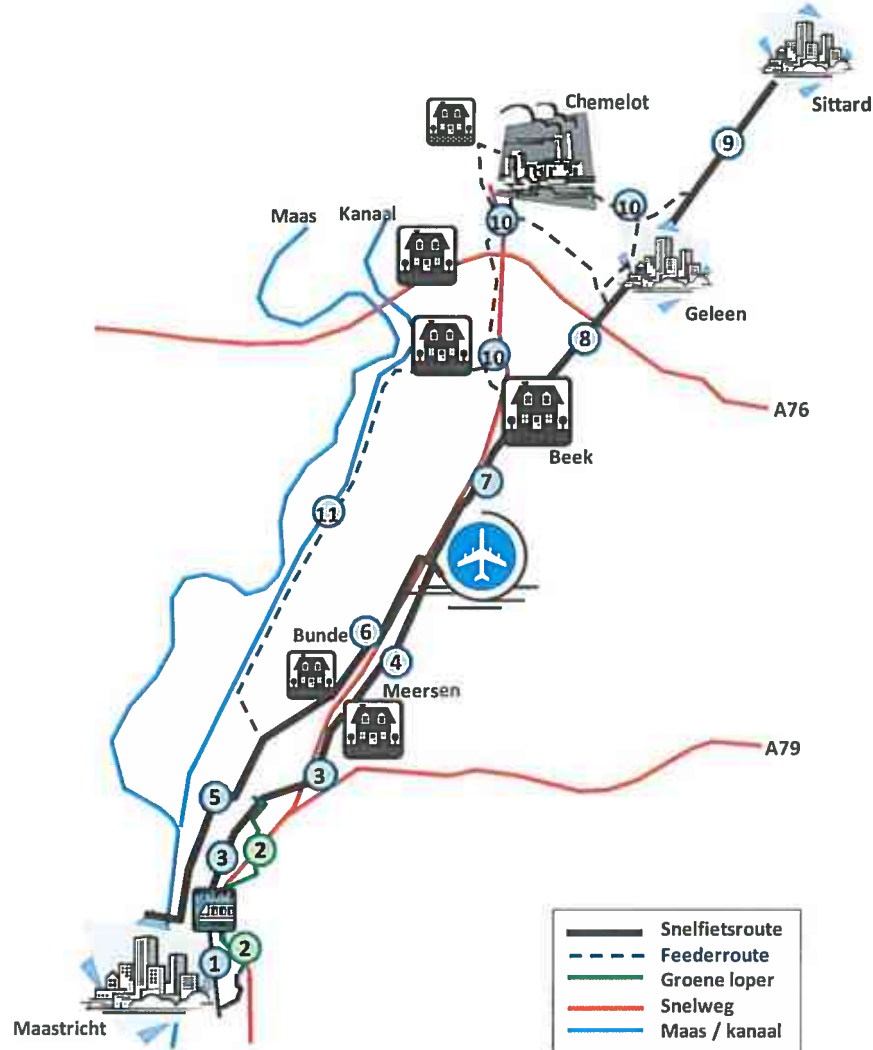
- ▶ Maastricht Randwyck (universiteit en ziekenhuis)
- ▶ Maastricht centraal station
- ▶ De groene loper op de nieuwe A2 tunnel (alternatieve route in mooie omgeving)
- ▶ Maastricht Noord (P+R en vervoerknooppunt)
- ▶ Meerssen en Bunde (woongebieden vlakbij Maastricht en op fietsbare afstand Sittard-Geleen)
- ▶ Beek (woongebied vlakbij Sittard-Geleen en op fietsbare afstand Maastricht)
- ▶ Chemelot (werkgebied vlakbij Sittard-Geleen met een sterke relatie met Randwyck)
- ▶ Kernen van Sittard en Geleen

In de eindvisie van de totale ambitie:

1. ontstaat een integrale fietsroute die de woonkernen en werkgebieden op de A2 corridor met elkaar verbinden via een efficiënte fietsroute met een zo hoog mogelijk kwaliteitsniveau;
2. wordt een fietsverbinding gelegd tussen de campus op Maastricht Randwyck en het nieuwe kenniscluster bij Chemelot, waartussen nauwe samenwerking bestaat;
3. wordt de groene loper op de A2 tunnel verbonden met het regionale fietsnetwerk;
4. wordt het knooppunt P+R Maastricht Noord verbonden met het regionale fietsnetwerk.

De snelfietsroute is onderzocht op verbetermogelijkheden, kosten en effectiviteit door Decisio en Tibs (zie bijlage VBBMB.B17). Dit onderzoek vormt de basis voor de nader uit te werken keuzes ten aanzien van welke onderdelen binnen beter Benutten worden uitgevoerd, en welke onderdelen via het beoogde vliegwieleffect bij de regionale (publieke en private) partners worden uitgezet. Het kiezen van een definitieve route voor het Beter Benutten project is de eerste mijlpaal van het project.

Figuur: eindvisie snelfietsroute Maastricht-Sittard



Bron: Decisio & Tibs (2014)

Kwaliteitsniveaus

Op basis van een schouw, beschikbare literatuur en eigen kennis, zijn de mogelijke maatregelen om te komen tot een snelfietsroute in kaart gebracht. Daarbij worden drie mogelijke kwaliteitsniveaus onderscheiden: regionale fietsroute, snelfietsroute en fiets snelweg. Met gebruik van kengetallen en eenheidsprijzen is een globale inschatting gemaakt van de kosten behorende bij de maatregelen die passen bij de drie kwaliteitsniveaus.

Overigens zijn onderstaande kenmerken richtlijnen waarvoor geldt dat deze van toepassing zijn waar nodig en mogelijk maar niet als keurslijf gelden (het is bijv. niet altijd noodzakelijk om een bestaand vrij liggend fietspad per sé van rood asfalt te voorzien).

Regionale fietsroute	Snelfietsroute	Fiets snelweg
<p>een acceptabele veilige geasfalteerde fietsroute</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breedte: in beide richtingen bij voorkeur 2 meter breed fietspad, maar mogelijk op en-kele routedelen fietsstroken van bij voorkeur minimaal 1,70 breed (alleen waar haalbaar). - Rood asfalt - Nauwelijks plaatsen extra verlichting, alleen op onveilige locaties - Zoveel mogelijk voorrang, geen VRI-aanpassingen - Geen verbetering bermen/groen - Geen fietsstraten maar fietsen op rijbaan ventwegen / 30 km/uur-wegen 	<p>een hoogwaardige veilige geasfalteerde brede en verlichte fietsroute</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breedte: in beide richtingen 2 meter breed vrijliggend fietspad. - Rood asfalt - Overal verlichting - Zoveel mogelijk voorrang of korte wachttijden bij VRI's - Waar mogelijk verbetering sociale onveilige bermen (o.a. voldoende afstand bossages) - Fietsstraten op ventwegen / 30 km/uur-wegen 	<p>het hoogste kwaliteitsniveau fietsroute conform het CROW-Inspiratieboek snelle fietsroutes. Dit betekent met name extra breedte ten opzichte van een snelfietsroute:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breedte: in beide richtingen 3 meter breed vrijliggend fietspad. - Rood asfalt - Optimaal verlicht - Overal voorrang of snel groen bij VRI's - Geen sociale onveilige bermen (o.a. voldoende afstand bossages) - Fietsstraten op ventwegen / 30 km/uur-wegen

De kosten per kwaliteitsniveau per deel van de route (modules uit de overzicht figuur) verschillen. De kosten zijn gebaseerd op een door Decisio/Tibbs uitgevoerde schouw van alle route onderdelen. Hierbij zijn de volgende aspecten in ogenschouw genomen:

- ▶ De lengte van routedelen
- ▶ Het type maatregelen, bijvoorbeeld de breedte bij asfaltverharding
- ▶ Eenheidsprijzen die ook gebruikt zijn voor andere te ontwikkelen snelfietsroutes in Nederland

In onderstaande tabel worden de kosten per trajectdeel, onderscheiden naar de 3 kwaliteitsniveaus, samengevat. Onderscheid wordt gemaakt naar de infrastructurele maatregelen per traject-deel en de niet-infrastructurele maatregelen voor de gehele route, zoals communicatie en gedragsbeïnvloeding. Deze laatste zijn essentieel als integraal onderdeel van het pakket om een verschuiving naar meer fietsgebruik te realiseren. Op deze wijze ontstaat een overzicht van ruimtelijke componenten, onderscheiden naar verschillende kwaliteitsniveaus met bijbehorende kosten.

Tabel: kosten per module van de route en per kwaliteitsniveau van de route

Module / traject	Nummer traject-deel	Lengte (in meter)	Kosten regionale fietsroute			
			Kosten regionale fietsroute	+ aanpassing VRI	kosten snel-fietsroute	kosten fiets-snelweg
Niet-infra hele route	0		€ 300.000	€ 300.000	€ 600.000	€ 850.000
1 Station Maastricht-Ziekenhuis	9 - 14	4330	€ 272.500	€ 272.500	€ 932.500	€ 2.020.000
2 Groene Loper	15	4300	€ 1.720.000	€ 1.720.000	€ 2.150.000	€ 2.580.000
3 Maastricht-Meerssen	16 - 20	5620	€ 805.000	€ 805.000	€ 1.700.000	€ 3.230.000
4 Meerssen-Vliegveld	21 - 22	3300	€ 85.000	€ 85.000	€ 760.000	€ 1.560.000
5 Centrum Maastricht-Bunde	3 - 8	6850	€ 297.500	€ 297.500	€ 1.555.000	€ 3.440.000
6 Bunde - Vliegveld	1 - 2	3225	€ 575.000	€ 575.000	€ 1.180.000	€ 1.730.000
7 Vliegveld - Beek	23 - 24	3700	€ 55.000	€ 55.000	€ 845.000	€ 2.235.000
8 Beek - Geleen	25 - 26	5300	€ 20.000	€ 100.000	€ 2.100.000	€ 3.100.000
9 Geleen-Sittard	27 - 29	2750	€ 235.000	€ 250.000	€ 1.365.000	€ 1.835.000
10 Feederoute Chemelot Oost	30 - 32	4900	€ 175.000	€ 175.000	€ 1.075.000	€ 2.700.000
11 Feederoute Chemelot West	33 - 38	19400	€ 1.260.000	€ 1.260.000	€ 4.225.000	€ 12.150.000
TOTAAL		59375	€ 5.800.000	€ 5.895.000	€ 18.487.500	€ 37.430.000
Zonder feederoutes Chemelot		35075	€ 2.645.000	€ 2.740.000	€ 11.037.500	€ 20.000.000

Voor elk kwaliteitsniveau is op basis van het effect van de maatregelen op de gemiddelde fietssnelheid gekeken naar de realistische toename van het fietsgebruik op de HB relaties langs de route. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van de onderzoekers gehanteerd (zie tabel). Op basis hiervan is bepaald hoe groot de modal shift van auto naar fiets kan zijn bij de realisatie van de verschillende routedelen, bij verschillende kwaliteitsniveaus.

Tabel: Toename fietsgebruik op de route per afstandsklasse en kwaliteitsniveau

Kwaliteitsniveau	Korte afstand (<7,5km)	Middellang (7,5-15km)	Lang (>15km)
Regionale route	+31%	+31%	+2%
Snelfietsroute	+50%	+45%	+3,5%
Fietssnelweg	+72%	+60%	+5%

Bron: Decisio & Tibbs 2014.

Keuze maken op basis van kosteneffectiviteit en draagvlak bij stakeholders

Zoals gezegd is het project in VBBMB een begin van de ontwikkeling van een route die na Beter Benutten wordt voortgezet door de regionale (publieke en private) stakeholders. Binnen Beter Benutten is de kosteneffectiviteit van het (deel)project een belangrijke afweging. Daarom is door Decisio en Tibbs gekeken een overzicht gemaakt van de kosten en spitsmijdingen per module van de route en per ambitieniveau. Onderstaande figuur toont het resultaat.

De nummers in de figuur corresponderen met de overzichtskaart van de snelfietsroute. De afkortingen die bij elk punt in de figuur staan, staan voor:

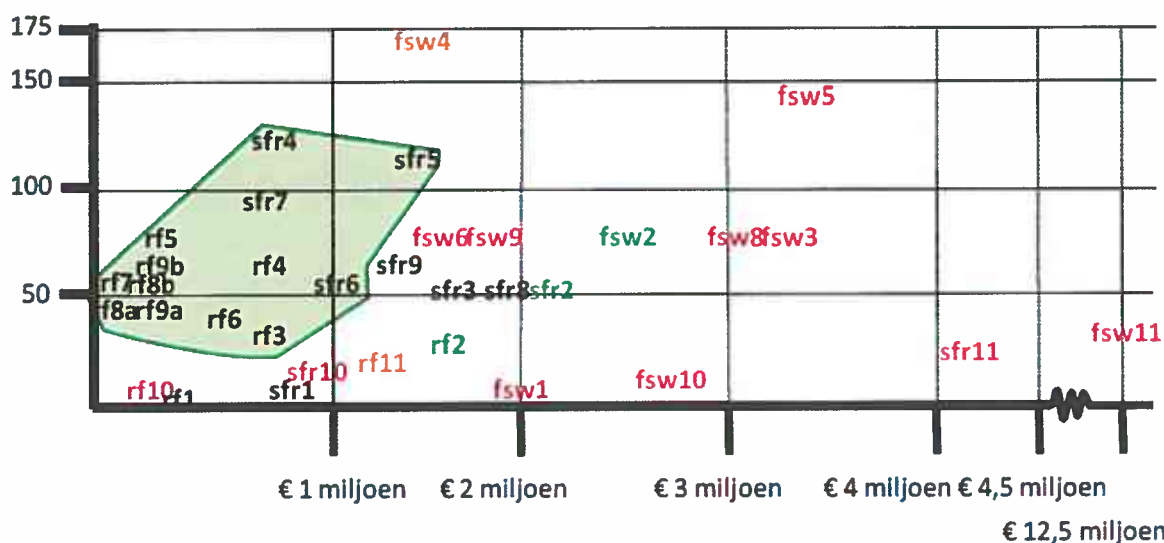
RF: regionale fietsroute

SFR: Snelfietsroute

FSW: Fietssnelweg

De modulevarianten in het groen gearceerde vlak hebben een hoge kosteneffectiviteit (relatief veel spitsmijdingen per geïnvesteerde euro).

Figuur: kosten en effecten per routemodule en ambitieniveau



Marketing- en communicatiestrategie en campagne fietsstimulering

In lijn met de ontwerpstrategie interventies stellen we een uitgekende meerjarige marketing- en communicatie strategie op voor het stimuleren van het fietsgebruik bij werkgevers en werknemers. De realisatie van de snelfietsroute wordt gebruikt als compelling event om het fietsen onder de aandacht te brengen bij de doelgroep (die primair uit forenzen bestaat). Bij de invulling van de gedragsbeïnvloedende marketing en communicatie, horende bij de realisatie van de snelfietsroute, worden de volgende uitgangspunten gehanteerd. Deze zijn gebaseerd op onderzoek dat in de Stadsregio Arnhem Nijmegen is uitgevoerd naar het stimuleren van gebruik van nieuwe fietsroutes (XTNT 2014, zie VBBMB.B18). De algemene boodschap van de communicatie luidt: "Een snelfietsroute is een directe fietsverbinding met weinig obstakels, zoveel mogelijk voorrang voor fietsers, weinig hinder van ander verkeer en glad asfalt. Hierdoor fietst u zo snel en makkelijk mogelijk van en naar uw bestemming."

Communicatie over verbeteringen op de routes:

Communicatie over de doorgevoerde verbeteringen neemt een belangrijke plaats in in de uitingen. Verbeteringen waarover gecommuniceerd wordt zijn:

- ▶ Een kortere, meer directe route
- ▶ Gewijzigde voorrangssituaties, waardoor fietsers voorrang hebben
- ▶ Breder fietspad
- ▶ Glad asfalt
- ▶ Fijne hellingen
- ▶ Geen hobbels/obstakels
- ▶ Betere verlichting

Werknemers van onze convenantpartners wordt hierover geïnformeerd en men wordt uitgedaagd de verbeteringen te ervaren, in combinatie met het uitproberen van een e-bike (zie projectplan fietsimpuls). Er wordt benadrukt dat de verbeteringen ervoor zorgen dat men gemakkelijker en dus sneller van en naar de bestemming komt. In de communicatie zullen we ervoor waken dat met de term snelfietsroute een te hoge verwachting wordt gewekt, zolang dit kwaliteitsniveau niet overal wordt gehaald.

Tijdsbesparing

In de communicatie wordt benadrukt dat snelfietsroutes tijd besparen. Hoeveel tijd dit is, is voor elke persoon anders. Daarom wordt niet gefocust op tijdsbesparing in het algemeen, maar wordt dit gepersonaliseerd. Men wordt gestimuleerd om te ervaren hoeveel sneller men is op de nieuwe route ten opzichte van de oude situatie en dit te delen op sociale media (sociale beïnvloeding).

Makkelijk doorfietsen

Op een snelfietsroute kun je gemakkelijk doorfietsen. Daardoor ben je sneller. Er wordt dus niet enkel benadrukt dat een snelfietsroute is om hard te fietsen.

E-bike als alternatief

De elektrische fiets wordt neergezet als een snel en gemakkelijk alternatief voor de woon-werkreis. Met name voor afstanden boven de 10 kilometer. De doelgroep krijgt de mogelijkheid om een e-bike uit te proberen (zie projectplan fietsimpuls).

Fietsen hoeft niet elke dag

In de uitingen wordt benadrukt dat fietsen niet elke dag hoeft. Een dagje vaker op de fiets dan normaal is al prima! Ga bijvoorbeeld eens fietsen als het mooi weer is, fiets in de zomer als het 's ochtends al licht is of fiets als je een keer geen afspraken buiten kantoor hebt.

Files en parkeerproblemen

In de communicatie wordt benadrukt dat de snelfietsroute een aantrekkelijk alternatief is voor het in de file staan of het hebben van parkeerproblemen.

Karakteristieken van de routes

Per route worden de 'bijzondere punten' uitgelicht. Dit kan een historische dorpskern zijn, een nieuw fietspad dat men echt eens moet gaan bekijken of een route met verschillende alternatieven, waarbij men kan kiezen voor een mooie route door natuurlandschap of een efficiënte route die zo recht mogelijk is.

Specifieke boodschappen per persona

Naast de hierboven beschreven algemene boodschappen, is per persona bepaald met welke specifieke boodschappen deze persona aangesproken kan worden. Hierbij wordt aangesloten op de intrinsieke motieven van de leden in de doelgroep. Om deze motieven boven tafel te krijgen wordt intensief de dialoog gezocht (zie feedback en feed-forward geven eerder in dit plan).

Corporate marketing

Naast marketing besteden we ook nadrukkelijk aandacht aan goede communicatie en informatievoorziening. Daarvoor gebruiken we onder meer onze website www.maastrichtbereikbaar.nl, maar werken we ook samen stakeholders uit de regio. De uitwerking van de marketing- en communicatie activiteiten binnen VBBMB vindt altijd een 'Marketing-Communicatie toets' plaats. Deze toets biedt een actiegerichte methodiek om te komen tot sterke marketingproposities en bewaakt de koppeling met de programma brede marketingdoelstellingen.

Koppeling met verkeerskundige analyse

De primaire doelgroep voor dit project is zoals gezegd de forens die van en naar Maastricht reist, aangevuld met auto forenzen van Maastricht naar Sittard-Geleen. Daarmee heeft het project vooral een sterke relatie met de prioritaire corridors Maas-kruisend en Maastricht ingaand/uitgaand, en met de secundaire corridor Sittard-Geleen. De e-bike en e-scooter vormen een goed alternatief voor de middellange afstanden tot 20 km (inclusief Maastricht – Sittard) en hebben dus een sterke relatie met de A2 corridor.

Koppeling met gedragsanalyse

Het project sluit nauw aan bij de bevindingen van de gedragsanalyse. Zo wordt de ontwerpstrategie voor interventies (zie voorgaande) nauw gevolgd bij de verdere uitwerking en operationalisering van de verschillende projecten. Ook is het project sterk gericht op het wegnemen van de barrière "onvoldoende kwaliteit van de route". Uit de SOAB-studie Potentie fietsroute Maastricht-Beek-Geleen-Sittard uit 2010 blijkt dat met name de fietsroute tussen Maastricht en Beek kwalitatief onvoldoende is. Het scheiden van langzaam en snelverkeer is een aandachtspunt aangezien de route over belangrijke verkeersaders gaat. Aangezien de route bijna volledig langs doorgaande wegen loopt is de verlichting op veel plaats wel goed geregeld. Echter, waar de route niet langs of op een doorgaande weg ligt, ontbreekt fietsverlichting vaak.

Dit is een belangrijk aspect voor wat betreft sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de route. De voornaamste barrières/zwakke schakels op de fietsroute Maastricht-Beek zijn:

- ▶ De helling van de Kruisberg (Maastricht uit) is lang (1.200 meter) en met gemiddeld 5% (en maximaal 9%) stijgingspercentage behoorlijk steil. Deze barrière wordt niet zozeer geslecht met deze maatregel maar eerder met gebruik E-bikes of douchevoorzieningen voor sportieve fietsers. Echter, indien de rest van de route aantrekkelijker wordt, wordt deze barrière makkelijker "op de koop toe" genomen.
- ▶ Ontbrekende fietsvoorzieningen op de Vliegveldweg: de Vliegveldweg (oost) is aangemerkt als 60km/u weg. De weg is echter niet als zodanig ingericht, er zijn gescheiden rijstroken en ononderbroken kantmarkering en snelheidsremmende maatregelen ontbreken. Voor fietsers is het hier niet prettig fietsen. Dit wordt veroorzaakt door de hoeveelheid (vracht)verkeer op de weg, het rumoer van de snelweg waardoor achteropkomend verkeer nauwelijks te horen is en het ontbreken van verlichting. Op de Vliegveldweg (west) bij Hoolhuis is door de hoge geluidswand en begroeiing sprake van een tunneleffect. Sociale veiligheid is hier een belangrijk aandachtspunt.
- ▶ Op bedrijventerrein Beatrixhaven is de fietsroute onveilig en onaantrekkelijk doordat er op Willem Alexanderweg en Galjoenweg aan één zijde van de weg fietsstroken liggen waardoor fietsers dicht langs het (vracht)verkeer rijden.

Door de forenzen te verleiden de snelfietsroute, eventueel in combinatie met een e-bike uit te proberen, hen te faciliteren bij het probeergedrag en het herhaalgedrag en enthousiaste gebruikers in te zetten als ambassadeurs wordt beoogd de barrières te verkleinen. Hierbij wordt gebruikgemaakt van de belangrijke intrinsieke motieven, te weten de hoge snelheid, gezondheid en genieten, kostenreductie (op de lange termijn, na terugverdienen van de e-bike) en het leveren van een bijdrage aan duurzaamheid en bereikbaarheid. Via de monitoring van het gebruik wordt de deelnemer feedback gegeven over zijn bijdrage aan de verschillende doelen, zodat hij/zij bevestigd krijgt dat het gedrag daadwerkelijk aansluit bij de intrinsieke motieven. Deze feedback wordt in de uitvoering zoveel mogelijk gepersonifieerd.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider van Maastricht Bereikbaar. Omdat het project een eerste fase betreft van een hogere ambitie (vliegwiel), is nauwe samenwerking met de relevante partners van belang. De projectleider zal daarom nauw contact hebben met de gemeenten Maastricht, Meerssen, Beek, Stein en Sittard-Geleen, de provincie Limburg, de fietsersbond en de belangrijke bedrijven AZM, Universiteit Maastricht en Chemelot. Tevens zal de projectleider nauw contact hebben met het projectbureau A2 en Avenue, de partijen die de groene loper in Maastricht ontwikkelen. De projectleider zal eerst na overleg met stakeholders komen met een uitwerkingsvoorstel. Na een toets op de uitvoerbaarheid hiervan door RWS zal dit voorstel ter besluitvorming aan de Stuurgroep van MB worden voorgelegd. Na vaststelling van de uitwerkingsvariant wordt het project gerealiseerd (zie ook planning en mijlpalen).

De projectleider maakt daarnaast gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

- ▶ De klantenservice: de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers (zie PVBBMB.A).
- ▶ Backoffice: Maastricht Bereikbaar heeft een eigen backoffice voor de technische uitwerking en beheer eenvoudige producten en workflows. Bij grotere en complexere projecten, waaronder Burn Fat Not Fuel en Probeer een E-bike, wordt gebruik gemaakt van de dienstverlening van derden. Hier kan men ook input leveren over de kwaliteit van de fietsroute.
- ▶ De mobiliteitsmakelaar: de persoon die de primaire contacten voert met werkgevers over deelname aan en inrichting van acties en maatregelen en over duurzame verankering van een project in het beleid van het bedrijf.
- ▶ Reizigers- en gebruikerspanel: panel dat Maastricht Bereikbaar gaat opzetten voor kwalitatieve monitoring, onderzoek en co-creatie.

- ▶ Marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en project specifieke marketing en communicatie.
- ▶ Monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E projectniveau.

Doel van de maatregel

Primair effect

Het effect van de maatregel is afhankelijk van de concrete invulling van het in Beter Benutten te ontwikkelen deel van de route. Dit is fase 1 van het project. In het vooronderzoek van Decisio en Tibbs is gekeken naar het effect van verschillende kwaliteitsniveaus van de verschillende routeonderdelen in termen van autospitsmijdingen (zie eerder). Op basis hiervan, in combinatie met het taakstellende budget voor het Beter Benutten project (4 miljoen, zie verderop), kan een bandbreedte van het effect worden bepaald. In onderstaande tabel is het effect van de verschillende routedelen bij verschillende kwaliteitsniveaus opgenomen, uitgedrukt in aantal voor de prioritaire corridors van het programma relevante spitsmijdingen. Uit de tabel blijkt welke modules en kwaliteitsniveaus het meest kosteneffectief zijn. Uit het vooronderzoek blijkt dat met de totale ambitie 1.111 structurele dagelijkse spitsmijdingen van/naar Maastricht en Sittard gerealiseerd kunnen worden. Met het taakstellende budget van 4 miljoen is een bereik van 200-400 structurele dagelijkse spitsmijdingen realiseerbaar, door vooral de modules te ontwikkelen die een hoge kosteneffectiviteit hebben.

Tabel: effect en kosten per module en kwaliteitsniveau

Module	Traject	Regionale fietsroute			Snel fietsroute			Fietssnelweg		
		SM/dag	€ (mln)	€ / SM	SM dag	€ (mln)	€ / SM	SM/dag	€ (mln)	€ / SM
1	Station-Ziekenhuis	3	0,3	3 633	5	0,9	7 460	7	2,0	11 543
2	Groene loper	27	1,7	2 548	51	2,2	1 686	74	2,6	1 395
3	Maastricht Meerssen	27	0,8	1 193	52	1,7	1 308	75	3,2	1 723
4	Meerssen-Vliegveld	61	0,1	56	119	0,8	255	171	1,6	365
5	Centrum M - Bunde	73	0,3	153	108	1,6	576	144	3,4	956
6	Bunde-Vliegveld	36	0,6	639	56	1,2	843	77	1,7	899
7	Vliegveld-Beek	54	0,1	41	88	0,8	384	122	2,2	733
8	Beek-geleen	34	0,1	115	55	2,1	1 527	77	3,1	1 610
9	Geleen-Sittard	38	0,3	253	58	1,4	941	80	1,8	918
10	Feeder Chemelot Oost	5	0,2	1 400	8	1,1	5 375	11	2,7	9 818
11	Feeder Chemelot West	13	1,3	3 877	20	4,2	8 450	29	12,2	16 759

In het voorgaande is de primaire doelgroep van de maatregel bepaald (137.000 dagelijkse autoritten). Vanwege de sterke koppeling van het project met het project fietsimpuls is de primaire doelgroep de werknemers van convenantpartners in Maastricht en Sittard (127.350 auto forenzen in de spits). De ambitie is om 50% hiervan te bereiken (zie ook werkgeversaankpak in MAA-BBV-004). Van de bereikte auto-forenzen willen wij 10% zo ver krijgen om de nieuwe fietsroute te gaan uitproberen (eventueel in combinatie met een probeer e-bike, zie MAA-BBV-001). Op basis hiervan wordt , en op basis van de effectbepalingen van Decisio, uitgaande van het taakstellende budget van 4 mln (inclusief VAT, B&O en actieve gedragsbeïnvloeding), is de verwachting dat hiermee binnen de scope van Beter Benutten 200-400 spitsmijdingen worden gerealiseerd. Hierbij moet worden vermeld dat:

1. Het uiteindelijke effect maximaal 1.100 spitsmijdingen bedraagt als de regionale stakeholders de ambitie de komende jaren verder invullen;
2. Hierbij alleen het effect op autoforenzen bij convenantpartners wordt meegeteld. Andere overstappers van auto naar fiets (bijvoorbeeld bezoekers of studenten) zijn niet meegenomen;
3. Hierbij alleen het effect op de doelgroep automobilisten wordt meegeteld. Betere doorstroming voor bestaande fietsers wordt niet meegenomen.

↓	Autoverplaatsingen langs de route (etmaal)	137.000	↓	
	Totale doelgroep (auto-forenzen in de spits)	17.350		13%
	Bereikte doelgroep	8.675		50%
	Deelnemers snelfietsroute	868		10%
	Dagelijkse spitsmijdingen deelnemers	200-400		23%-46%

Voorbeeld van een uitwerking

Omdat de concrete uitwerking van het deel van de route dat binnen VBBMB wordt gerealiseerd nog niet bekend is, wordt hierna een voorbeeld getoond van een mogelijke uitwerking en de wijze waarop dat gedaan wordt. In dit voorbeeld wordt de focus gelegd op de *quick wins*: een combinatie van modules die de meeste spitsmijdingen oplevert binnen het budget van 4 miljoen. Onderstaande tabel toont welke modules, met welk kwaliteitsniveau, in dat geval gekozen zullen worden. Het totaal aan infrastructurele investeringen komt in dit geval uit op ca. 3 miljoen. Het project levert conform bovenstaande ca. 370 structurele dagelijkse auto spits mijdingen op, op de relevante corridors voor het programma.

Visie	Modules in variant	Bijdrage aan spitsmijdingen	Kosten (ex. BTW, in mln)
Focus op effect Beter Benutten. Keuze op basis van lokaal potentieel spitsmijdingen tbv Beter Benutten (4, 5, 7, 9)	4 (Sfr)	119	1,6
	5 (Rf)	73	0,3
	7 (Sfr)	88	0,8
	9 (Rf)	38	0,3
		318	3,0



Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het deelpakket tweewielers (dus niet de afzonderlijke deelprojecten) op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket tweewielers is in totaal uitgegaan van gemiddeld 592 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Dit aantal is ingevoerd in de mobiliteitsscan. Voor het project fietsimpuls is hierbij uitgegaan van gemiddeld 352 structurele dagelijkse spitsmijdingen. Voor het project snelfietsroute is uitgegaan van gemiddeld 240 structurele dagelijkse spitsmijdingen. Bij het project fietsimpuls is uitgegaan van een teruglopend effect na beëindiging van het project (10% terugval per jaar). Het effect van de snelfietsroute is structureel, omdat het een blijvende route betreft (die bovendien verder wordt doorontwikkeld, een effect dat niet wordt meegenomen in deze berekeningen).

Pijpaal	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Tweewielers	Fietsimpuls	175	350	525	473	415	383	344	310	279	251	240
	Snelfietsroute	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300	300
	Totaal	175	350	825	773	725	683	644	610	579	551	540

- Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd. Deze verhoging is door de mobiliteitsscan uitgevoerd op basis van de in oktober 2014 verschenen module.

4. Verschil bepalen tussen referentie en variant: de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 765. Met het pakket wordt verder een besparing van 47 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 127 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame businesscase

Het effect v wordt bereikt in de loop van 2017, na de ingroeiperiode van drie jaar. Na afloop van Beter Benutten is de fietsstimulering in zoveel mogelijk bedrijven opgenomen in het structurele mobiliteitsbeleid. De snelfietsroute is na Beter Benutten gedeeltelijk gerealiseerd. Door het vliegwieleffect wordt de rest van de ambitie opgenomen in het beleid van de betrokken overheden en private partijen, waardoor de realisatie van de rest van de route op de agenda komt.

Duurzaamheid en milieu: het project leidt tot een gedragsverandering van auto naar fiets, e-bike of e-scooter. Hiermee worden autokilometers vermeden, wat bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid in de steden (met name Maastricht en Sittard) en de reductie van de CO₂ uitstoot. Daarin is ook het stimuleren van alternatieven voor sterk vervuilende benzine aangedreven brom- en snorfietzen een belangrijk regionaal speerpunt (actieplan duurzame mobiliteit). Het effect van de projecten van MB op deze indicatoren wordt per bedrijf gemonitord door de reductie van de autokilometers te vertalen naar vermeden uitgestoten stoffen (PM₁₀, CO₂, NO_x). Dit sluit vaak aan bij de intrinsieke motivatie van bedrijven om deel te nemen aan het programma. Bovendien sluit het ook hier aan op de beleidsdoelen van de gemeente Maastricht en de regionale partners om als gemeente de CO₂ uitstoot te beperken en de lucht- en geluidsknelpunten in de stad te verminderen.

Innovatie

Het vliegwielpincipe van dit project is innovatief. Het sluit aan bij de filosofie dat Beter Benutten aanjager is voor aanvullende en duurzame maatregelen die door de stakeholders in het gebied zelf worden opgepakt. De mate waarin de totale ambitie kan worden gerealiseerd is afhankelijk van het succes van het project in Beter Benutten, en de ambitie van de stakeholders. Vooraf is niet te zeggen wat het eindresultaat zal zijn.

Nadere afbakening maatregel / project:

Bij de uitvoering van het project fietsimpuls wordt gezocht naar samenwerkingsmogelijkheden met andere regio's in het landelijke themaoverleg fiets (zie VBBMB.B3). De uitdagingen uit het landelijke themaoverleg worden in dit project opgepakt. Deze zijn:

- Effectiviteit interventies verhogen: effectieve gedragsbeïnvloeding (inzicht in motieven en barrières), doelgroepsegmentering (focus op doelgroep met potentieel), aandacht voor bestaande fietsers.
- ▶ Vergroten participatie, betrokkenheid en verantwoordelijkheidsgevoel werkgever t.a.v. fietsstimulering en effectiviteit van werkgevers versus werknemersbenadering.
- ▶ Aanschafdrempel E-bike verlagen. Hiervoor zal o.a. een benchmarkstudie plaatsvinden naar de lopende aanschaf- en beloningsprojecten in BB1 en de effecten daarvan.
- ▶ Effectiviteit van aanschaf- versus gebruiksubsidie nader onderzoeken en toewerken naar een verduurzaming van het gedragseffect (ook na Vervolg Beter Benutten).
- ▶ Effectiviteit van het beïnvloeding van de sociale context en ambassadeursrol van fietsers nader onderzoeken met kleinschalige pilots en interventies.
- ▶ Uniforme monitoring en afweging van fietsmaatregelen.
- ▶ Innoveren in de monitoring van fietsgedrag met floating bike data / GPS registratie en toepassing voor het bijsturen en effectueren van fietsstimuleringmaatregelen en andere regionale fietsbeleidsdoelen. Betreft ITS. Bijvoorbeeld met Bikeprint (NHTV)

- Kennisdeling en -toepassing tussen regio's vergroten. Samenwerking o.a. met betrekking tot techniek (apps) en monitoring.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

De precieze invulling van het project is onderdeel van de uitvoering. Dit komt met name door het feit dat in overleg met de stakeholders gekeken zal worden welke variant het meeste kosteneffectief is en het meeste draagvlak heeft bij de stakeholders (ook met oog op de verdere ontwikkeling van de ambitie na Beter Benutten). Scenario's worden in de eerste fase van het project scherp omschreven, ook qua effecten in tijd en geld.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BBMB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer per jaar (dus medio zomer 2015, eind 2015, zomer 2016, eind 2016 en zomer 2017) wordt de tussenstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project. Voor dit project geldt een go-no go moment na de nadere verkenning van de optimale invulling van het Beter Benutten project in licht van het voorgaande. De besluitvorming ziet er als volgt uit (de stappen zijn vertaald naar mijlpalen, zie verderop in dit PvA):



Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van MB en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien behoefte is aan tussentijdse bijsturing hieraan vormgeven conform het hiervoor in BBMB1 opgezette proces.

3. Aanpak en planning van de maatregel

Planning en mijlpalen

In onderstaande tabel zijn de meest relevante mijlpalen weergegeven, waarbij met name de eerste uitwerking "hard" is. In het op te leveren keuzevoorstel zal scherp worden omschreven wat de effecten van de variant zijn qua output en kosten maar ook qua (procedurele) doorlooptijd. Er zal maximaal worden gestuurd op het beperken van procedurele risico's, opdat er in ieder geval binnen de periode van VBBMB gebruik kan worden gemaakt van (delen van) de route.

Project en mijlpaal	Planning	
	Start	Gereed
Eerste uitwerking route		
Aanstellen projectleider	Q4 2014	Q1 2015
Overleg met stakeholders (bedrijven, gemeente, provincie, fietsersbond)	Q1 2014	Q2 2015
Keuze voor uit te werken modules en kwaliteitsniveaus	Q2 2014	Q2 2015
Oplevering notitie keuzevoorstel, incl. uitvoerbaarheidstoets	Q2 2014	Q2 2015
Go no-go door stuurgroep Maastricht Bereikbaar		Q2 2015
Vorbereiding plan		
Ontwerp maken voor de routedelen	Q2 2015	Q3-2015
Vergunningen / bestemmingsplan- en inspraakprocedures	Q3-2015	Q3-2016
Vergunningverlening voor de routedelen		Q4-2016
Aanbesteding van de uit te voeren werken	Q4-2016	Q1-2017
Oplevering van de uit te voeren werken	Q1-2017	Q3-2017
Marketing- en communicatiestrategie en campagne		
Gebruik stimulering fietsroute	Q3/Q4 2017	

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld €	
1	Verschillende ambities van verschillende stakeholders en/of andere keuzes door Gemeenteraden	50%	Onenigheid over de te kiezen onderdelen voor het project in Beter Benutten.	Vertraging	nvt	• Vroegtijdig overleg met overheidspartijen (al voorafgaand aan dit PvA), werken met scenario's, besluiten op stuurgroep niveau met go/no-go moment.
2	Inspraak bij bestemmingsplan procedures of bezwaren a.g.v. NB wet	50%	Vertraging vanwege inspraak en bezwaarprocedures.	9-12 mnd	Proces kosten	• Route kiezen via bestaande netwerk (alle modules). Kans op zware procedures is dan kleiner. In planning rekening gehouden met 1 jaar procedures.
3	Foutieve kosteninschatting vooronderzoek	25%	Mogelijk vallen modules goedkoper of duurder uit.	Vertraging	nvt	• Ambitie bijstellen. Bij keuzevoorstel voor stuurgroep inzichtelijk maken waar de verschillen zitten.

Kosten

Bij de kostenberekening wordt voorlopig uitgegaan van een budget van ca. 4 mln. De precieze invulling van de kosten wordt gedaan in het keuzevoorstel dat aan de stuurgroep van MB wordt voorgelegd in het kader van het go-no go moment. Hierbij wordt uitgegaan van een taakstellend budget van 4 miljoen (ex BTW) voor het hele project, waarvan ten minste € 0,3 miljoen voor gedrag beïnvloedende campagnes. Een gedetailleerde kostenraming zal deel uitmaken van het keuzevoorstel aan de Stuurgroep.

Projectkosten excl. BTW	* € 1000
Projectkosten voorbereiding	100
Projectkosten uitvoering	3.236
Kosten gedragsbeïnvloedende campagnes	300
VAT-kosten	364
Totaal	4.000

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd. Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 s.v.
Rijk	2,20	1,80		1,80			
Maastricht Bereikbaar*			2,20	2,20			
Totaal	2,20	4,00		4,00			

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone Libertel) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB. In verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat extra leden toetreden tot de stuurgroep. Bij de uitvoering van het project fietsimpuls is een nadrukkelijk rol weggelegd voor de verschillende stakeholders.

Contracteringsstrategie

De aanbesteding van het werk wordt gedaan door de projectleider. De wegbeheerder (gemeente en of provincie) draagt zorg voor de aanbesteding conform het aanbestedingsbeleid en de Europese aanbestedingsrichtlijnen. In principe wordt uitgegaan van een aanbesteding van de genoemde maatregelen in één project.

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BBMB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers;
2. voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten. Ieder jaar wordt een onderbouwd uitvoeringsprogramma opgesteld voor Fietsimpuls (jaarplan);
3. bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbenodigdheden van de voortgangsrapportages, de benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen.

MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek. De maatregel snelfietsroute Maastricht-Sittard zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De volgende indicatoren worden in het pakket tweewielers gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen
- ▶ Output: aantal gerealiseerde kilometers regionale fietsroute en snelfietsroute, aantal campagnes bij relevante werkgevers die aangesloten zijn bij MB, aantal combinaties met fietsimpuls (gerealiseerde deelnemers e-bike etc., zie PvA fietsimpuls)
- ▶ Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, effect op meest vertraagde ritten, reistijdverbetering, afname autokilometers, toename fietskilometers, duurzaamheidseffect.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het een modal shift teweeg brengt van auto naar fiets op de prioritaire stromen Maas-kruisend verkeer en de A2 inkomend en uitgaand. Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling in Sittard-Geleen. Op basis van het taakstellende budget is bepaald dat het project ten minste 300 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert vanaf 2017 op deze corridors.

Bijdrage aan secundaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt bij aan de secundaire doelen uit de bereikbaarheidsverklaring doordat de fiets bij werkgevers in de regio gepromoot wordt. Dit leidt tot spitsmijdingen in de regio's Sittard-Geleen en Heerlen. Ook wordt met de maatregel een modal shift bewerkstelligd van OV naar fiets, waardoor ruimte ontstaat in het openbaar vervoer. Dit effect is verder niet meegenomen.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten van en naar Maastricht en op de bespaarde verliesuren voor sterk vertraagde ritten en voor alle ritten van en naar Maastricht (1^e en 2^e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is de KE toets door de regio voorbereidt. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket fiets, met daarin de projecten fietsimpuls (MAA-BBV-001) en snelfietsroute Maastricht-Sittard (MAA-BVV-002). Hierbij wordt opgemerkt dat alleen het effect bij auto-forenzen die aangesloten zijn bij Maastricht Bereikbaar wordt meegeteld. Aanvullende effecten op overige forenzen of andere doelgroepen (die de snelfietsroute gebruiken) worden vanwege ontbrekende gegevens buiten beschouwing gelaten. De werkelijke baten van het pakket zijn hierdoor waarschijnlijk hoger.

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke **ingroei** aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. Het gaat immers om een gedragsverandering van auto naar fiets door forenzen. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten per jaar (incl. BTW).
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertragsings-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket tweewielers €26 kost per vermeden vertragsings-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €10 per vermeden vertragsings-uur voor alle ritten in het model.

Uitvoerbaarheid

Het project is innovatief omdat (A) de invulling wordt gedaan op basis van intensief overleg met de betrokken stakeholders en (B) het project een vliegwieleffect moet hebben op verdere investeringen uit de regio. De uitvoerbaarheid van het deel dat binnen Beter Benutten wordt gerealiseerd is beheersbaar, het overige deel is onbekend. De komende jaren zal blijken in hoeverre de regionale stakeholders deze opgave oppakken om extra meerwaarde te creëren.

Effect op duurzaamheid

Het project heeft tot doel 200-400 structurele dagelijkse spitsmijdingen te realiseren binnen het BB project, en maximaal 1.000 dagelijkse spitsmijdingen bij realisatie van de totale ambitie. Omdat het een modal shift betreft van auto naar tweewielers is er sprake van een reductie van het aantal autokilometers. Deze reductie zal worden gemonitord op basis van de gemiddelde uitstoot per kilometer van personenauto's. Kentallen hiervoor zijn nog niet bekend.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

Volgt na indiening bij I&M.



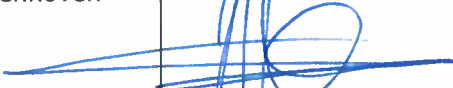
Uitvoerbaarheidsadvies RWS

De uitvoerbaarheidstoets heeft met name geleid tot het aanscherpen van de mijlpalen en de risico's als gevolg van met name de te doorlopen procedures. Ook is een knip gelegd (in tijd en geld) tussen de voorbereiding, uitmondend in een go/no go door de Stuurgroep en de feitelijke uitvoering conform besluit Stuurgroep. MB neemt het aanbod van RWS aan om de voorkeursvariant die aan de Stuurgroep zal worden voorgelegd t.z.t. wederom op uitvoerbaarheid te toetsen. Met inachtneming van het voorgaande heeft RWS een positief advies over de uitvoerbaarheid afgegeven.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Wegen en Verkeersveiligheid bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu en plaatsvervangend Directeur Generaal Bereikbaar (DGB)	Mw. drs. M. Sonnema		27/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20, 16 2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits									
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
	Fietsimpuls	175	350	525	473	425	383	344	310	279	241
	Snelheidsroute	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300
	Totaal	175	350	825	773	725	683	644	610	579	541

Effect in 2017 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroei tot 2017 en terugval na 2017. Gemiddeld aantal (kolom M) ingevuld in mobiliteitsscanner

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie	SVR variant	Verliesuren variant	Verschi SVR	Verschi verliesuren per spits
	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR
Tweewielers	8.713	53.891	326	7.948	53.764	279
					765	47

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner conform automatische 2e orde effect berekenig (oktober 2014)

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per spits		Relevante spitsen	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR	Inc. BTW	Alle ritten	SVR
	Fietsimpuls	-	-	1,1	233	257	-	-	2.590.000 C	-	-
	Snelheidsroute	-	-	1,1	233	19	-	-	1.760.000 C	-	-
	Totaal	137	47,00	1,5	233	19	43.865	164.265	4.350.000 C	10 C	26 C

Hier aantal relevante spitsen (standaard 1,5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (inc BTW) invoeren

Pakket	Project	KEA uitgesplitst naar jaar										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
	Kosten totaal	1493.200 C	1494.200 C	1203.200 C	94	94	94	94	94	94	94	1.000.000 C
	Project Fietssimpuls	1493.200 C	1494.200 C	1203.200 C	94	94	94	94	94	94	94	1.000.000 C
	Project Snelheidsroute	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bespaarde uren alle ritten	13.132	26.264	41.406	37.998	54.423	51.232	48.369	45.779	43.448	41.395	442.868
	Fietssimpuls	13.132	26.264	41.406	37.998	54.423	51.232	48.369	45.779	43.448	41.395	442.868
	Snelheidsroute	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bespaarde uren SVR	4.868	9.736	14.604	13.453	19.044	18.068	17.092	16.116	15.140	14.164	154.265
	Fietssimpuls	4.868	9.736	14.604	13.453	19.044	18.068	17.092	16.116	15.140	14.164	154.265
	Snelheidsroute	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kosten per uur alle ritten	110 C	57 C	29 C	25 C	17 C	18 C	20 C	21 C	22 C	23 C	22 C
	Fietssimpuls	110 C	57 C	29 C	25 C	17 C	18 C	20 C	21 C	22 C	23 C	22 C
	Snelheidsroute	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C
	Kosten per uur SVR	398 C	189 C	83 C	63 C	43 C	40 C	37 C	35 C	33 C	31 C	26 C
	Fietssimpuls	398 C	189 C	83 C	63 C	43 C	40 C	37 C	35 C	33 C	31 C	26 C
	Snelheidsroute	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C

Automatische berekening (herbetoedeling) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecorys om het pakket en de projecten te kunnen beoordelen op de jaar 2017 en totaal effect over effectiviteit

Ref2

avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelsbrede snelheid	28	24	42
verplaatsingen	4.796	4.111	252
verplaatsingen	2.348	1.844	88
verplaatsingen	2.448	1.888	163
Totaal verplaatsingen	18.811	14.535	3.712
restige alle ritten (minuten)	11,3	6,43	21,07
waarvan verhoogd	2,06	1,38	4,17
restige donkerrode ritten	14,27	9,03	24,02
waarvan verhoogd	2,66	2,08	4,86
<p>NRM 2020 RC 1cm HERE snelheden som van sterk verhoogde vracht-gaautoritten van 22 naar gemeente, voorbeeld spitsen, naar oorzaak:</p>			
<p>overbelasting</p>			
gemeente		lage ont-werspannel	omrijden
Maastricht	7.358	748	815
Heel model			255.939
Alle ritten (dus niet alleen sterk verhoogd)			768.062
Heel model			53.891

Pakket tweewielers 11-01 B

avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelsbrede snelheid	28	24	42
verplaatsingen	4.796	4.111	252
verplaatsingen	2.448	1.707	649
verplaatsingen	2.349	1.611	806
Totaal verplaatsingen	18.545	14.280	3.706
restige alle ritten (minuten)	11,21	6,32	21,02
waarvan verhoogd	1,97	1,28	4,13
restige donkerrode ritten	14,24	8,98	23,94
waarvan verhoogd	2,28	1,91	4,78
<p>NRM 2020 RC 1cm HERE snelheden som van sterk verhoogde vracht-gaautoritten van 22 naar gemeente, voorbeeld spitsen, naar oorzaak:</p>			
<p>overbelasting</p>			
gemeente		lage ont-werspannel	omrijden
Maastricht	7.358	748	815
Heel model			255.117
Alle ritten (dus niet alleen sterk verhoogd)			767.664
Heel model			53.764

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Project slim werken inclusief deelstoel en de werkgeversaankpak

Projectcode: MAA-BBV-003/004

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Rob Schaap, 06-52456090
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	31-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug). Verder blijkt dat het thema slim werken een belangrijke bijdrage moet leveren aan de spitsmijdingen op de prioritaire corridors, met name in de wintermaanden waarin de andere alternatieven minder gunstig zijn.

Het project slim werken is erop gericht een duurzame impuls te geven aan thuis- en op afstand werken en spitsmijden door werknemers van werkgevers in Maastricht en de rest van Zuid-Limburg (met focus op Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad). De insteek hierbij is dat werkgevers via succesvolle kleinschalige pilots komen tot structurele versoepeling van het beleid omtrent thuiswerken en flexibele werktijden om zodoende de werknemers in staat te stellen om de spits te mijden. Het betreft een continuering, opschaling en verduurzaming van het in BB1 lopende project. De ambitie is om 2.000 automobilisten te verleiden om slim te werken en hiermee de komende 10 jaar jaarlijks gemiddeld 933 dagelijkse spitsmijdingen te verwezenlijken. In het scopejaar van VBBMB levert het project 1.275 spitsmijdingen op (dat is 26% van het beoogde aantal spitsmijdingen in 2017). Het effect van BB1 is verrekend met deze aantallen.

Het pakket slim werken heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €15 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €5 per vermeden verliesuur voor alle ritten in het model.

In dit project is ook de werkgeversaankpak van Maastricht Bereikbaar opgenomen. Hierin wordt beschreven hoe wij verder gaan met de huidige convenantpartners, die reeds commitment hebben gegeven over hun bijdrage aan het programma tot eind 2016 (zowel in het uit de spits halen van een concreet aantal auto's als een financiële bijdrage). Daarbij wordt beschreven hoe de werkgeversaankpak verder wordt opgeschaald naar het MKB, maar vooral naar (andere) grote werkgevers in Maastricht en de rest van Zuid Limburg.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Programma VBBMB 2015-2017 deel B: uitwerking pakketten	PVBBMB.B	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
3 ^e Geclusterde Effectmeting Forenzen	VBBMB.B4	01 juni 2014
Status Pilots Slim Werken	VBBMB.B5	augustus 2014

1. Beschrijving van de problematiek


Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen.

Regionale opgave

Op basis van de bevindingen is de opgave vertaald naar een opgave in termen van spitsmijdingen op corridorniveau (zie PVBBMB-A). De figuur hieronder toont de ambitie op corridorniveau (inclusief over-planning). Als deze ambitie behaald wordt, dan worden in ieder geval de doelstellingen van het programma bereikt (2.000 MVR en 10% reistijdverbetering).

Corridor	Doelstelling VBBMB		Bereikt per maart 2014	
	OS	AS	OS	AS
1 A2 ingaand	330		71	nb
2 A79 ingaand	230		42	nb
3 A2 Uitgaand	530		13	nb
4 Heuvelland	220		55	nb
5.1 Maas-kruisend w/o	990	520	74	nb
5.2 Maas-kruisend o/w	560	640	66	nb
6 Overige trajecten Mstricht	980		667	nb
7 Heerlen / Parkstad	(1.000)		nb	nb
8 Sittard (-Geleen)	(500)		nb	nb
Totaal	5.000		988	nb
	(1.500)			



De doelstellingen voor Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad zijn secundaire, taakstellende doelstellingen en daarom tussen haakjes weergegeven.

Oplossend vermogen alternatieven

Hoewel tweewielers en OV kansrijk zijn als alternatief voor de auto zijn er altijd momenten of omstandigheden waarin dat minder het geval is. Denk hierbij aan de natte en koude wintermaanden waarin veel keuzereizigers de fiets en het OV laten staan, en aan de tijdelijke hindernissituaties in de komende jaren waarbij de kwaliteit van de alternatieve vervoerwijzen onder druk komt te staan. Daarom is het vermijden van het met de auto in de spits rijden door slim werken eveneens een essentieel onderdeel van het programma waar sterk op ingezet zal worden.

Deel B: gedragsanalyse

Reële doelgroep – potentiële grote werkgevers en werknemers

De doelgroepen voor de werkgeversaanpak en het project slim werken zijn werkgevers en werknemers op alle afstanden. In de probleemanalyse (zie bijlage PVBBMB-A) is de omvang van de totale doelgroep auto gebruikende forenzen reizend in de spits op 34.700 bepaald. Momenteel wordt door Maastricht Bereikbaar via de 25 aangesloten ongeveer een kwart (circa 20.000) van alle werknemers in Maastricht bereikt. Gebaseerd op de uitkomsten van de uitgevoerde scans rijdt circa de helft van hen met de auto in de Maastrichtse spits (10.000 automobilisten).

De meest kansrijke nog te benaderen doelgroep voor Maastricht Bereikbaar zijn de grote werkgevers (met meer dan 200 medewerkers in dienst) in Maastricht en in de rest van Zuid-Limburg (met name Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad). Binnen Maastricht zijn naar schatting nog 25 grote werkgevers, met 20.000 medewerkers, die niet zijn aangesloten bij Maastricht Bereikbaar.

Het aandeel medewerkers dat met de auto in de Maastrichtse spits reist is niet bekend, maar we gaan ervan uit dat het auto-aandeel gelijk is en bij circa 50% ligt (10.000 automobilisten).

Het aantal grote werkgevers in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad met meer dan 200 medewerkers in dienst en nog niet aangesloten bij Maastricht Bereikbaar wordt ingeschat op 40 met 30.000 medewerkers. Naar verwachting zal gemiddeld 5 à 10% van deze medewerkers dagelijks van en naar Maastricht reizen, waarvan 60 à 70% met de auto in de spits reist. Dit percentage is gebaseerd op het auto-aandeel van de Maastrichtse medewerkers van de gemeenten Heerlen, Sittard-Geleen, Leeuwenborgh Opleidingen en Zuyd Hogeschool. Het aantal medewerkers dat met de auto in de Maastrichtse spits reist, ligt daarmee tussen 900 en 2.100 automobilisten.

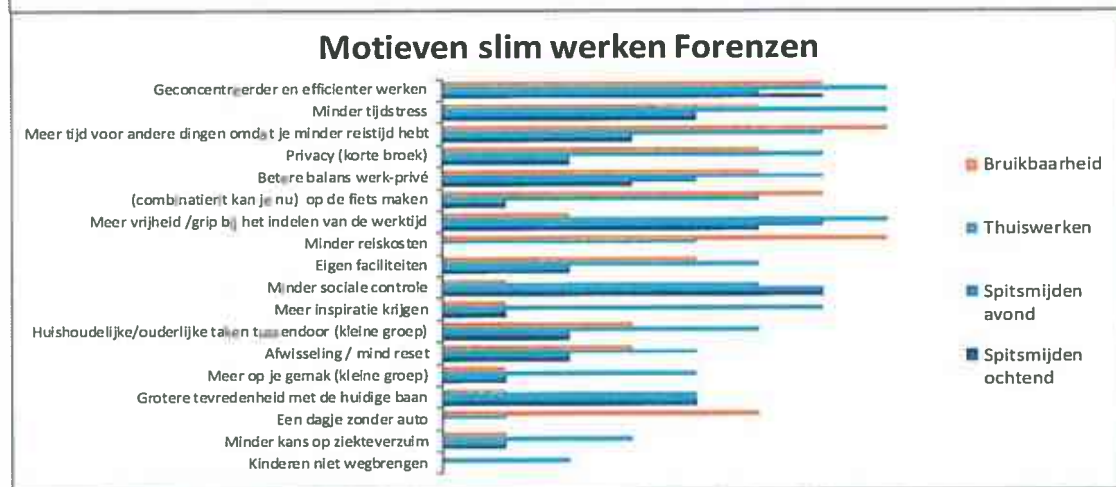
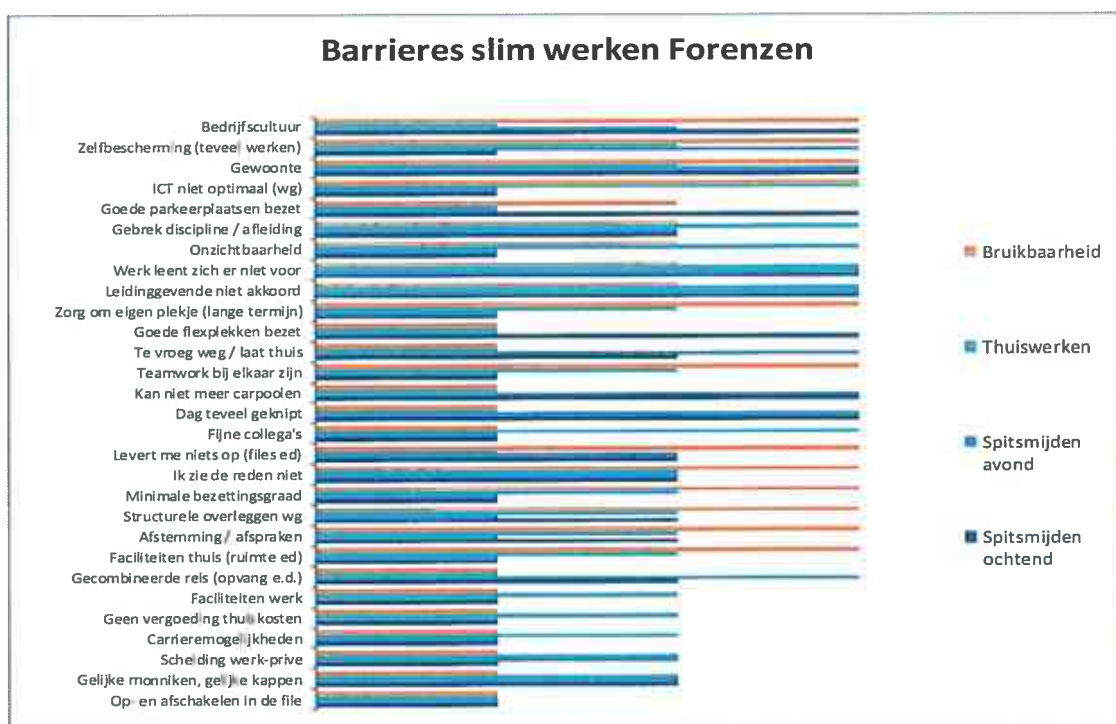
Deze groep van 25 bestaande convenantpartners en circa 65 grote andere Maastrichtse en Zuid-Limburgse werkgevers dekt daarmee ruim 60% (20.900 à 22.100 automobilisten) af van de totale doelgroep van 34.700 auto gebruikende forenzen reizend in de Maastrichtse spits. Dit is een voldoende grote doelgroep waarop we onze pijlen tijdens VBBMB gaan richten. Hiertoe behoren: DSM, Sabic, APG, CBS, UWV, Medtronic, Sitech, Chemelot, Orbis, Atrium, Envida, Meander, SGL, Zorg, Arcus College, OM, Belastingdienst, Rechtbank, Politie Limburg-Zuid) Uit deze pool aan grote werkgevers gaan we putten totdat we met voldoende werkgevers (naar verwachting 15 nieuwe convenantpartners) concrete afspraken hebben gemaakt om uit te komen op de realisatie van 5.000 spitsmijdingen op de prioritaire corridors rondom Maastricht en 1.500 spitsmijdingen op de secundaire doelstellingen in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad. Met de huidige 25 convenantpartners zijn afspraken vastgelegd om 2.313 auto's uit de spits te halen. Tijdens de laatste effectmeting (maart 2014) hadden deze werkgevers 503 auto's uit de spits gehaald en daarmee bijna 1.000 spitsmijdingen (33% van de totaalopgave) op de prioritaire corridors gerealiseerd.

Barrières en motieven slim werken

In Q4-2013 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A. Bij de gedragsverandering is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

Ten aanzien van het alternatief slim werken voor de auto in de spits zijn de volgende barrières en motieven belangrijk bevonden op basis van de relatieve zwaarte en de bruikbaarheid binnen de scope van Beter Benutten (al kunnen andere motieven en barrières ook een rol van betekenis spelen bij de concrete uitwerking):

1. Barrières: gewoonte, gebrek aan discipline, zelfbescherming, bedrijfscultuur, carrière mogelijkheden en dag teveel opknippen (intrinsiek), het werk leent zich er niet voor, leidinggevend, te vroeg weg / te laat thuis (technisch) en ICT thuis, goede parkeerplaatsen en werkplekken die bezet zijn als men later komt, en kosten thuiswerken (fysiek).
2. Motieven: reductie reistijd en tijdstress, meer privacy, minder sociale controle, betere balans werk-privé en meer vrijheid (intrinsiek), gebruiken van eigen faciliteiten, geconcentreerder en efficiënter werken en het tussendoor doen van huishoudelijke taken (technisch) en makkelijker een tripje naar winkel kinderopvang, eigen faciliteiten, ziekteverzuim en reistijd (fysiek). Met slim werken zetten we met name in op barrières die werkgever-gerelateerd zijn, terwijl deelstoel zich richt op (technische) barrières die werken vanuit het eigen huis bemoeilijken.



Feed-forward en feedback geven

Ten aanzien van het geven van feed-forward en feedback is geconcludeerd dat dit één van de succesfactoren is voor succesvolle en duurzame gedragsbeïnvloeding. Verschillende methoden van feedback en feed-forward zijn geïnventariseerd en worden onderdeel van de uitvoering van de marketing en communicatiecampagne (zowel generiek als project specifiek). Voor het project slim werken wordt op de volgende wijze invulling gegeven aan feedback en feed-forward naar de deelnemende werknemers.

Feed-forward:

1. informeren over de algemene voordelen van slim werken (zie lijst motieven);
2. delen van *best practices* in de vorm van *testimonials* van collega's die aansluiten bij bovenstaande motieven;
3. informeren over de wegwerkzaamheden en de verwachte extra hinder en de kansen die slim werken hiervoor biedt (benutten van *compelling events*).

Feedback:

1. terugkoppelen van de status van de voortgang van de wegwerkzaamheden en de hinder die hiermee voor de reizigers werd veroorzaakt;
2. terugkoppelen van de uitkomsten van de uitgevoerde evaluaties van de pilots slim werken en de jaarlijkse evaluaties van de structurele invulling van slim werken;
3. periodiek bespreken van het thema slim werken tijdens regulier teamoverleg of speciale teamsessies met als doel om slim werken verder te optimaliseren.

Ontwerpprincipes voor project slim werken

Bij het ontwerpen van effectieve maatregelen voor VBBMB wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring opgedaan in BB1, in combinatie met de hier besproken gedragsanalyse en de intervention mapping methodiek van de Universiteit Maastricht. *Een maatregel sluit sneller aan bij de doelgroep als deze omkeerbaar is, relatief weinig risico's kent en sociale relaties in tact laat* (Quote Rob Ruiters, professor Psychologie Universiteit Maastricht). De basis is:

- ▶ Bekendheid genereren en interesse wekken. De boodschap moet worden opgemerkt, begrepen, aandacht krijgen en als interessant worden bestempeld. Gepersonaliseerde informatie is gewenst, met totaalbeeld van wat men moet doen en wat het oplevert. Met vragen moet men goed en snel geholpen worden;
- ▶ Probeergebruik en herhaalgebruik: toepassen van beloning als methodiek om gedragsverandering in gang te zetten. Moet tijdelijk zijn en overgaan in intrinsieke motivatie of structurele prikkel om gedrag duurzaam te maken;
- ▶ Gedragsbehoud wordt gerealiseerd met structureel voordelige alternatieven en goed ontworpen feedback systemen waarmee de doelgroep bevestiging krijgt van het feit dat de keuze een goede is. Onderdeel hierbij zijn sociale steun en veranderen van sociale normen in de omgeving. Opt-out regelingen zijn kansrijk;
- ▶ Gebruikers inzetten als ambassadeurs: vroege gebruikers zijn een kleine maar belangrijke groep. Zij kunnen anderen beïnvloeden als zij zich gesteund voelen, goede argumenten hebben, hun invloed uitoefenen via individuele kanalen (mensen veranderen niet makkelijk in de groep) en vooral consistent zijn door hun gedragsverandering vol te houden.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Werkgevers en werknemers

Werkgevers (zowel convenantpartners als niet-convenantpartners) hebben vooral bedrijfsspecifieke doelen die gediend worden met het project. Bijvoorbeeld kostenreductie, goed werkgeverschap, gezondheid van de werknemers en terugdringen van het ziekteverzuim, maatschappelijk verantwoord ondernemen.

De 25 convenantpartners van Maastricht Bereikbaar hebben zich al gecommitteerd aan het behalen van een modal shift van de auto naar een combinatie van slim reizen en slim werken.

Bij 16 van de 25 convenantpartners zijn in BB1 pilots slim werken uitgevoerd met in totaal 624 werknemers (stand per 1 augustus 2014). Zowel voor de nieuwe als de bestaande convenantpartners geldt dat zij een potentiële doelgroep zijn voor het project slim werken. Zij kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de prioritaire corridors rondom Maastricht. Voor alle convenantpartners geldt dat een proces wordt ingericht van pilots tot structurele uitrol voor alle werknemers waarvoor de werkzaamheden zich lenen voor slim werken, de technische tools hiervoor beschikbaar zijn en de leidinggevenden hiermee instemmen (zie verderop bij beschrijving van de maatregel). De redenen dat niet bij alle 25 convenantpartners pilots slim werken zijn uitgevoerd, heeft ermee te maken dat niet alle werkgevers in de afspraken met Maastricht Bereikbaar op slim werken hebben ingezet en dat sommige werkgevers hiervoor nog niet "gereed" waren. Tijdens BB2 zal ook bij deze laatste groep werkgevers op de combinatie van een pilot en een structurele uitrol worden ingezet.

Private partijen en overige stakeholders

Naast de werkgever en de werknemers spelen ook de directe leidinggevenden en de ondernemingsraad OR een belangrijke rol bij het uitrollen van slim werken. Tijdens de in BB1 uitgevoerde pilots slim werken hebben we ervaringen opgedaan met individuele leidinggevenden die de OR in stelling hebben weten te brengen om de structurele uitrol van slim werken deels dan wel volledig te torpederen.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

Veel forenzen in de regio maken nog geen optimaal gebruik van de mogelijkheden om de spits te mijden en/of thuis of elders te werken. De werkgever is hierbij nog steeds vaak de beperkende factor. Daarom wordt tijdens VBBMB net als in BB1 ingezet op een intensivering van de verruiming van de mogelijkheden via de werkgever. De werkgeversaanpak speelt hierin een centrale rol. In het project slim werken worden de volgende onderdelen van het programma van Maastricht Bereikbaar ondergebracht:

- ▶ Deel A: werkgeversaanpak Maastricht Bereikbaar;
- ▶ Deel B: stimuleren slim werken werkgevers/werknemers;
- ▶ Deel C: stimuleren gebruik deelstoel.

Deel A: Werkgeversaanpak Maastricht Bereikbaar

Voortzetting "klassieke" werkgeversaanpak

Binnen de door Maastricht Bereikbaar gehanteerde werkgeversaanpak begint het proces met een **kennismakingsgesprek** met de geïnteresseerde werkgever. Tijdens dit gesprek wordt beoordeeld of de werkgever met een combinatie van maatregelen gericht op slim werken en slim reizen een bijdrage kan leveren aan de doelstellingen van Maastricht Bereikbaar. Daarnaast wordt naar bedrijfsinterne aanknopingspunten gezocht (bv. parkeerproblematiek, fusies en reorganisaties, nieuwe huisvesting) waarvoor Maastricht Bereikbaar een oplossing kan bieden. Indien dit het geval is wordt een **mobiliteitsscan** van het reisgedrag onder de werknemers uitgevoerd. Doel hiervan is het bepalen van het potentieel. Op basis van het als haalbaar ingeschatte potentieel worden met de werkgever concrete afspraken vastgelegd over het aantal werknemers dat de overstap zal gaan maken van de auto naar de fiets/e-bike, openbaar vervoer én slim werken. De werkgever treedt op dat moment toe tot het regioconvenant Maastricht Bereikbaar en door de ondertekening van de **uitvoeringsovereenkomst** conformeert de werkgever zich om een concreet aantal auto's uit de spits te halen door in te zetten op een combinatie van slim werken en slim reizen.

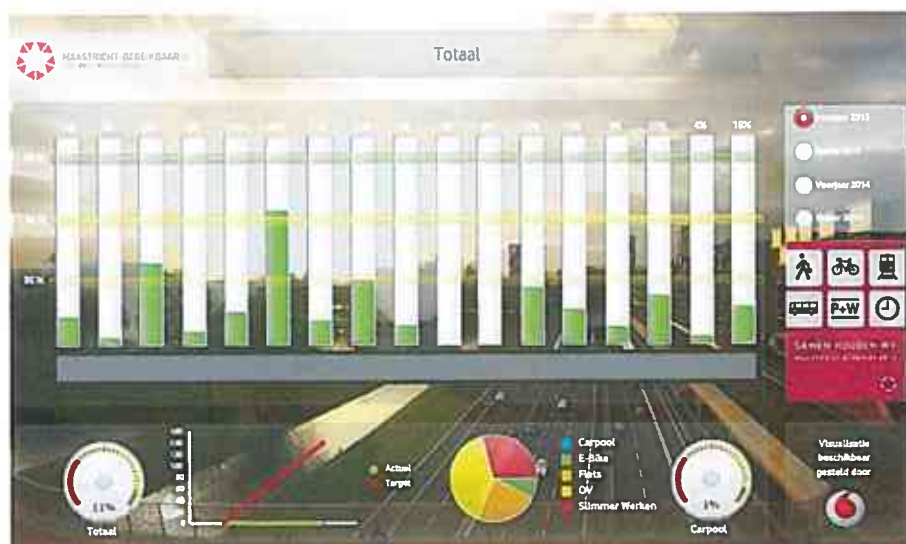
Maastricht Bereikbaar heeft al veel draagvlak bij 25 Maastrichtse werkgevers c.q. convenantpartners. Deze 25 convenantpartners zijn goed voor ruim 20.000 werknemers die een relatie met Maastricht hebben. Dit zijn de medewerkers die in Maastricht wonen en/of werken. Deze werkgevers hebben op CEO niveau commitment gegeven voor het realiseren van een concrete en meetbare bijdrage aan de doelen van het programma. De huidige werkgevers hebben zich gecommitteerd aan het realiseren van 2.313 auto's uit de spits. De figuur toont het (geanonimiseerde) MB Dashboard dat gebruikt wordt om de convenantpartners te laten zien hoe ver zij zijn met het behalen van hun doelstelling. Tijdens de halfjaarlijkse **CEO bijeenkomsten** wordt het **MB Dashboard** aan de aanwezige CEO's gepresenteerd. Doel hiervan is het creëren van sociale druk door niet voor elkaar onder te willen doen en daardoor minder actieve werkgevers weer op gang te brengen. Tijdens deze bijeenkomsten zitten de CEO's met elkaar aan tafel om ervaringen uit te wisselen, enthousiasme te delen, maar vooral ook om gezamenlijk naar oplossingen te zoeken en buiten de gebaande paden te gaan.

Bovendien hebben de werkgevers zich **tot eind 2016 gecommitteerd** aan het programma en een **jaarlijkse contributie** die zij moeten betalen voor deelname (€10,- per medewerker relevant voor Maastricht Bereikbaar met een maximum van €5.000,- per jaar). De contributie is vooral bedoeld om het commitment hard te maken. Immers "kost het niets, dan is het niets". Bovendien wordt hiermee voorkomen dat werkgevers aansluiten die geen serieuze ambitie hebben om bij te dragen aan het programma. Het feit dat de huidige convenantpartners commitment hebben gegeven tot eind 2016 betekent dat de werkgeversaanpak voor VBBMB bij voorbaat geborgd is. Met het oog op het vervolg worden nu afspraken gemaakt met werkgevers

over continuering tot eind 2017 door een verlenging van de looptijd van de opgestelde uitvoeringsovereenkomsten.

De tijdens BB1 door Maastricht Bereikbaar gehanteerde "klassieke" werkgeversaanpak kent de volgende **succesvolle en innovatieve elementen** en deze zullen ook tijdens VBBMB als uitgangspunt worden genomen:

1. de deelnemende werkgevers hebben allen ervoor getekend om een concreet aantal auto's uit de spits te halen. Daarnaast hebben de werkgevers zich langjarig aan de ambities van Maastricht Bereikbaar verbonden, zowel qua inspanningen als financiële bijdragen in de vorm van de jaarlijkse contributie;
2. de intensieve langjarige samenwerking tussen Maastricht Bereikbaar en de werkgevers resulteert in een relatie waarin we elkaar open en eerlijk aanspreken op de gemaakte afspraken. Soms gaat dit er hard aan toe, maar de werkgevers accepteren dit en bij steeds meer werkgevers wordt Maastricht Bereikbaar op het hoogste directieniveau geagendeerd. Op deze wijze worden barrières op middelmanagement-niveau geslecht;
3. de halfjaarlijkse CEO bijeenkomsten en het MB Dashboard zetten "druk" op de achterblijvers, bieden een platform om op het hoogste niveau mobiliteitsstandpunten en -strategieën met elkaar uit te wisselen, dragen bij aan het uitwisselen van kennis en ervaringen en ten slotte tot het smeden van een WIJ-gevoel tussen alle betrokkenen;
4. tijdens BB1 lag de nadruk op het verleiden van de medewerkers door het aanbieden van zoete maatregelen binnen het bestaande arbeidsvoorwaardenpakket. Steeds meer werkgevers overwegen nu om – gebaseerd op de uitkomsten en adviezen naar aanleiding van de bij de start door Maastricht Bereikbaar uitgevoerde mobiliteitsscans – zure maatregelen in te zetten en het arbeidsvoorwaardenpakket in dat kader nog een keer kritisch tegen het licht te houden. Het Academisch Ziekenhuis Maastricht, Leeuwenborgh Opleidingen en de Provincie Limburg zijn hiervan drie actuele voorbeelden. Deze drie werkgevers verkennen op dit moment de concrete mogelijkheden van een aanscherping van hun parkeerbeleid voor medewerkers. Zowel Leeuwenborgh als het azM willen zover gaan om medewerkers wonend binnen fietsafstand de toegang tot de parkeervoorzieningen te verbieden. De combinatie van zoete én zure maatregelen zal naar verwachting meer effect resulteren dan uitsluitend met zoete maatregelen te "strooien".



Scopeverbreding tijdens VBBMB: grote werkgevers in de regio Zuid Limburg

Uit de probleemanalyse voor het vervolg van Beter Benutten is gebleken dat verdere opschaling van het programma van Maastricht Bereikbaar zowel binnen Maastricht als naar de regio Zuid-Limburg noodzakelijk is om de doelstelling te behalen. Bovendien is dit wenselijk vanuit de beleidslijnen van de moederorganisaties. Dit betekent dat de huidige werkgeversaanpak binnen Maastricht opgeschaald wordt en dat andere grote en met name Zuid-Limburgse werkgevers

gevestigd in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad bij het programma worden betrokken. Tijdens BB1 is slechts passief ingezet op werkgevers in Zuid-Limburg. Uit de contacten die tijdens BB1 hebben plaatsgevonden, bleek het volgende:

1. deze werkgevers voelden zich door Maastricht Bereikbaar en de problematiek in Maastricht niet aangesproken;
2. deze werkgevers gaven tijdens BB1 aan alle medewerkers van de aangeboden maatregelen te willen laten meeprofiteren en niet alleen de medewerkers afkomstig uit de regio Maastricht. In veel gevallen is dat bijvoorbeeld maar 5-10% van het gehele personeelsbestand en dat leidde tijdens BB1 regelmatig tot een negatief besluit om toe te treden tot Maastricht Bereikbaar;
3. de focus op deze afgebakende doelgroep maakte de interne communicatieboodschap moeilijk en leidde tot verzet of afwijzing bij de ondernemingsraden.

Deze bezwaren uit BB1 zijn belangrijke **lessons learned** die in het vervolg van Beter Benutten voor een groot deel worden weggenomen doordat de werkgeversaanpak tijdens VBBMB op de volgende punten wordt bijgesteld:

1. de hoofdfocus blijft liggen op grote werkgevers met minimaal 200 medewerkers in Zuid-Limburg. Bij de benadering van deze groep werkgevers worden niet zozeer de aanstaande werkzaamheden in Maastricht en de daarmee samenhangende verkeershinder centraal gesteld, maar wordt de nadruk meer gelegd op concrete aanknopingspunten die Maastricht Bereikbaar biedt voor het geven van invulling aan intrinsieke werkgeversthema's zoals maatschappelijk verantwoord ondernemen, goed werkgeverschap en kostenbesparing;
2. de mobiliteitsscan zal zich richten op het in kaart brengen van het potentieel van alle medewerkers werkzaam in Zuid-Limburg (en niet meer uitsluitend op de groep medewerkers met een relatie-Maastricht);
3. met de werkgevers die op basis van het (Maastrichtse- en bedrijfsbrede) potentieel besluiten om convenantpartner van Maastricht Bereikbaar te worden, zullen in de uitvoeringsovereenkomsten zowel afspraken worden gemaakt over het aantal auto's uit de spits relevant voor Maastricht Bereikbaar als het aantal auto's uit de spits op de secundaire doelstellingen van het programma;
4. tijdens VBBMB worden alle medewerkers in de gelegenheid gesteld om van de door Maastricht Bereikbaar aangeboden maatregelen gebruik te maken.

Doorontwikkelen tijdens VBBMB: aanpak midden- en kleinbedrijf (MKB)

Maastricht heeft circa 9.200 werkgevers met in totaal circa 80.000 banen (Bron: LISA/CBS). Ongeveer de helft van deze banen valt binnen het midden- en kleinbedrijf (MKB), dit zijn werkgevers met maximaal 250 medewerkers. Een aanzienlijk deel hiervan zijn de binnenstadondernemers waarmee tijdens BB1 contacten zijn opgebouwd in het kader van de bezoekers- en evenementenaanpak. Samen met de projectleider "bezoekers" zal voor deze groep werkgevers een "aanvalsplan" worden opgesteld. Maastricht Bereikbaar heeft tot nu toe vooral gefocust op de werkgevers met meer dan 200 medewerkers. Het MKB werd uitsluitend meegenomen als een werkgever zelf aan de bel trok. Volgens de definitie van het MKB behoort één van de huidige convenantpartners tot het MKB, namelijk L1. Het MKB vereist een andere aanpak, zowel met het oog op de efficiënte inzet van de beschikbare menskracht en middelen vanuit Maastricht Bereikbaar als de wijze waarop het product "Maastricht Bereikbaar" binnen het MKB moet worden aangeboden en ingezet. Kort samengevat: dit moet snel en efficiënt zonder veel "gedoe".

Als proef heeft Maastricht Bereikbaar in mei 2014 de MKB BOX ontwikkeld en gelanceerd onder werkgevers gevestigd op bedrijventerrein Beatrixhaven. Doel van deze proef is om het animo en de behoeften van de werkgevers en werknemers binnen het MKB in kaart te brengen en tijdens VBBMB door te ontwikkelen. De eerste uitkomsten worden in oktober verwacht. De **lessons learned** van de proef worden meegenomen tijdens VBBMB. In alle Beter Benutten regio's blijkt dat het goed bedienen van het MKB een moeilijke opgave is. Tegelijk zit hier veel potentieel.

In VBBMB willen wij met de MKB BOX concrete stappen zetten met het faciliteren van het MKB om medewerkers structureel te stimuleren slim te werken en te reizen. Bij de berekening van het beoogde aantal spitsmijdingen in hoofdstuk 2 is het aantal werkgevers, werknemers en slimme werkers uit het MKB buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat betrouwbare ervaringscijfers op dit moment ontbreken. Een eventueel succes van de MKB aanpak leidt in dat geval tot extra spitsmijdingen of kan een tegenvallend resultaat bij grote werkgevers compenseren. Om toch op MKB resultaten te sturen, streven we ernaar 5-10% van de doelstelling van slim werken bij MKB bedrijven te realiseren (zie mijlpalen).

Deel B: Stimuleren slim werken werkgevers/werknemers

Voortzetting "klassieke" aanpak voor Slim Werken

Voor het stimuleren van Slim Werken (thuiswerken, elders werken of spitsmijdend werken) heeft Maastricht Bereikbaar haar eigen innovatieve aanpak ontwikkeld. Deze wijkt af van de landelijke aanpak waarbij forenzen die de spits mijden worden beloond. In BB1 is ervoor gekozen om slim werken via de werkgeversaankpak in te steken en niet de werknemers, maar de werkgevers op weg te helpen en te belonen. Dit is weliswaar een proces van de lange adem dat nu bij de eerste werkgevers in een structurele uitrol resulteert, maar wel een insteek met duurzame structurele effecten. Een werkgever die heeft besloten om slim werken in te voeren doet dit niet in het kader van het bereikbaar houden van de stad Maastricht, maar vanwege andere strategische bedrijfsmotieven. Én de werknemer die eenmaal gewend is om slim te werken zal dit niet meer snel willen inruilen voor een 9-tot-5 baan in het kantoor van de werkgever. Onze aanpak voor het stimuleren van slim werken kent de volgende **succesvolle en innovatieve elementen** en deze zullen ook tijdens VBBMB als uitgangspunt worden genomen:

- ▶ slim werken is voor veel werkgevers (buiten de bank- en verzekeringsinstellingen) lang niet altijd geaccepteerd gemeengoed. In Limburg en wellicht ook in andere "rand-provincies" vereist dit een gedegen aanpak, waarbij tal van vooroordelen en weerstanden vanuit conservatieve managementstijlen moeten worden ontkracht. Dit vereist "**Baby-steps**" waarbij de werkgevers stap voor stap worden begeleid naar het stimuleren en faciliteren van thuis c.q. elders werken;
- ▶ we zetten daarbij eerst baby-steps gericht op het verruimen van de openingstijden (vanaf 7.00 uur tot 19.00 uur of later) en het afschaffen van bloktijden. Spitsmijdend werken wordt als minder bedreigend ervaren dan thuis werken;
- ▶ overwinnen van weerstanden op middelmanagement niveau door te starten met **kleinschalige pilots** met gedragsregels op maat (eventueel per team). Het voordeel hiervan is dat de pilot als veilig en niet bedreigend wordt ervaren. De pilot vindt immers plaats in een afgebakende omgeving (binnen een team), tijdens een afgebakende periode (bv. drie maanden) en kan na afloop in geval van negatieve evaluatie-uitkomsten worden stopgezet;
- ▶ met werkgevers die op basis van de evalueatie van de pilot besluiten om slim werken structureel uit te rollen wordt in een aparte **overeenkomst slim werken** vastgelegd voor hoeveel medewerkers en hoeveel dagen in de week slim werken door de werkgever wordt gefaciliteerd. Hieraan wordt een **financiële beloning voor de werkgever** gekoppeld (zie verderop);
- ▶ zowel de uitkomsten van de evaluaties van de pilots (16 tijdens BB1) als de uitkomsten van de meetmomenten tijdens de structurele uitrol worden in een **benchmarkoverzicht slim werken** bijgehouden, waardoor werkgevers ten opzichte van elkaar zowel kwalitatief als kwantitatief kunnen worden vergeleken. Bij grote werkgevers kunnen de uitkomsten zelfs op cluster of organisatieonderdeel worden vergeleken;
- ▶ ten slotte resulteert deze aanpak via de werkgevers niet alleen in spitsmijdingen op de weg, maar ook in spitsmijdingen in het openbaar vervoer. Hierdoor ontstaat in de OV-spits extra capaciteit die voor nieuwe OV-gebruikers (die de overstap uit de auto hebben gemaakt) kan worden ingezet. Gebaseerd op de pilots slim werken bedraagt het OV-aandeel van slimme werkers 9%.

Onze aanpak voor slim werken ziet er tijdens VBBMB als volgt uit. Voor de werkgevers die inzetten op het thema slim werken wordt gestart met een **brainstormsessie** met geïnteresseerde leidinggevenden met als doel om een pilot slim werken te definiëren. De pilots zijn bedoeld om binnen een kleinschalige testomgeving (tijdens BB1-pilots lag het aantal deelnemers tussen 13 en 137 per pilot) gedurende een afgebakende periode te oefenen met slim werken en de voordelen en mogelijke knelpunten in kaart te brengen.

Tijdens BB1 is gebleken dat het geven van een **financiële bijdrage ter hoogte van 25%** van eventuele ten behoeve van de pilot te maken externe kosten als katalysator fungeerde. Tien van de zestien werkgevers hebben hiervan gebruik gemaakt en investeringen versneld. Tijdens de pilots, die drie à maximaal zes maanden duren, vinden twee evaluatiemomenten plaats. Op basis van de uitkomsten van de eindevaluatie wordt aan de directie een **advies "structurele uitrol slim werken"** uitgebracht. Tot nu toe waren alle uitgebrachte adviezen positief.

Als een bedrijf op basis daarvan besluit om over te gaan tot structurele uitrol van slim werken, wordt dit vastgelegd in een door de stadsadvocaat Paulussen Advocaten opgestelde **overeenkomst slim werken**, waarbij rekening is gehouden met de voorwaarden van de de-minimissteunregeling. Aan het einde van BB1 hebben minimaal tien van de zestien werkgevers de overeenkomst slim werken ondertekend. Kern van de overeenkomst is dat de convenantpartner toezegt om een concreet aantal medewerkers in de gelegenheid te stellen om structureel slim te werken. Als tegenprestatie ontvangt de werkgever (en niet de werknemer) eind 2017 een resultaatgerichte subsidie ter hoogte van € 750,- per gerealiseerde structurele spitsmijding door slim te werken. Deze bijdrage mag door de werkgever vrij worden besteed, waarbij er door Maastricht Bereikbaar op wordt gekoerst om deze bijdrage dan als "eigen" werkgeversbijdrage ten goede te laten komen aan het stimuleren van slim werken en slim reizen. Dit is echter een keuze die de werkgever zelf maakt. Indien de werkgever besluit om (een deel) van deze bijdrage aan de werknemers ten goede te laten komen, liggen de fiscale consequenties hiervan bij de werkgever. In de overeenkomst slim werken zal dit worden vastgelegd. Daarnaast wordt ook vastgelegd dat de werkgever volledig aansprakelijk is voor de financiële verantwoording conform de fiscale wet- en regelgeving.

Het gerealiseerde aantal spitsmijdingen wordt geborgd en berekend op basis van het gemiddelde van een drietal evaluaties c.q. metingen uitgevoerd onder de deelnemende medewerkers (medio 2015 – medio 2016 – medio 2017).

De kans op fraude wordt geminimaliseerd door een combinatie van onderstaande maatregelen. Deze "fraudebestrijdingsmaatregelen" zullen in de overeenkomst slim werken worden opgenomen:

- uitvoeren van audits door Maastricht Bereikbaar, waarbij wordt "gecontroleerd" of het werkelijke aantal spitsmijders inderdaad overeenstemt met de uitkomsten van de uitgevoerde metingen. Deze audits kunnen zodanig worden "verpakt" dat deze voor de medewerkers niet als een controle worden gezien, maar als een ludieke actie; waar beschikbaar koppelingen leggen met de inrijdtijden van de parkeerplaatsen voor werknemers;
- crosschecks te leggen met het reisgedrag van medewerkers die gebruik maken van MB producten (bv. OV-chipkaart en BFNF) en opvallende uitschieters eruit te halen en met hen contact op te nemen om navraag te doen.

De drie meetmomenten zijn bedoeld om een **versnelling aan te brengen**. De uitbetaling van de bijdrage ter hoogte van € 750,- per gerealiseerde structurele spitsmijdingen wordt gebaseerd op basis van het gemiddelde aantal spitsmijdingen van de drie meetmomenten in 2015-2016-2017. De uitbetaling vindt na het derde meetmoment plaats. Een werkgever die niet deelneemt aan de meting in 2015 zal daardoor automatisch in aanmerking komen voor maximaal 2/3 van € 750,- per gerealiseerde structurele spitsmijding. Zijn score voor 2015 is dan immers nul. Naar de werkgevers toe zal dit argument worden gebruikt om in 2015 met zo veel mogelijk

werkgevers een overeenkomst af te sluiten. Daarnaast zal ook worden benadrukt dat de kans bestaat dat deze resultaatgerichte subsidie alleen zeker is voor overeenkomsten die in 2015 worden afgesloten en dat deze mogelijkheid vanaf 1 januari 2016 misschien komt te vervallen. De vaststelling van de exacte hoogte van de subsidie vindt plaats op basis van het gemiddelde van deze drie meetmomenten, waarbij niet zal worden geëxtrapoleerd. Het aantal spitsmijdingen als gevolg van slim werken, wordt dus berekend op basis van de medewerkers die daadwerkelijk spitsmijndend werken én aan de evaluatie hebben deelgenomen. Tijdens deze evaluatiemomenten wordt daarnaast niet alleen kwantitatieve informatie vergaard, maar wordt ook ingezet op het binnenhalen van kwalitatieve informatie om slim werken in samenwerking met de werkgever verder te optimaliseren en waar mogelijk breder uit te rollen.

De volgende **lessons learned** uit BB1 worden met deze aanpak meegenomen tijdens VBBMB. Deze sluiten ook aan op de gedragsanalyse en de ontwerpprincipes voor gedragsbeïnvloeding:

1. inzetten op kleinschalige pilots > weinig weerstanden;
2. starten met enthousiaste leidinggevenden;
3. starten bij afdelingen waarvan de werkzaamheden zich hiervoor lenen en die meteen aan de slag kunnen gaan (bij voorkeur zonder investeringen in ICT-voorzieningen);
4. 25% bijdrage in pilotkosten werd door 10 van de 16 pilot-werkgevers omarmd en zetten de werkgevers aan tot aanzienlijke investeringen. Tijdens BB1 hebben deze 10 werkgevers € 400.000,- geïnvesteerd, waarvan 25% door Maastricht Bereikbaar werd bijgedragen;
5. het benchmarkoverzicht slim werken levert voor MB en de werkgevers interessante informatie op en leidt ertoe dat we bij de werkgevers de lat telkens hoger kunnen leggen;
6. elke pilot kende twee meetmomenten (in geval van een pilot van drie maanden na circa 6 en na 13 weken). De uitkomsten toonden aan dat de resultaten tijdens de pilot alleen maar "beter" werden;
7. de medewerkers van alle werkgevers gaven bij de evaluatie na 13 weken aan meer dagen slimmer te werken dan bij de tussenevaluatie;
8. medewerkers willen graag slim werken. Door een pilot te starten, mogen ze dit legitiem doen, niet alleen legitiem naar de leidinggevende, maar nog belangrijker ook legitiem naar de collega's en naar zichzelf. Want nu is er een pilot en dan mag het zonder dat een medewerker zich moet verantwoorden;
9. de rapportage met de eindevaluatie is zodanig "goed" dat het MT geen nee kan zeggen tegen een structurele uitrol, zonder daarbij gezichtsverlies te leiden of met goede tegenargumenten te komen.

Deel C: Stimuleren gebruik Deelstoel

Van pilot E-Stadskantoren naar structurele samenwerking met Deelstoel

Medio 2013 vond tijdens de tweede Maastricht Bereikbaar CEO bijeenkomst de officiële aftrap plaats van de samenwerking met Deelstoel (www.deelstoel.nl). Dit is een landelijk privaat initiatief vergelijkbaar met de doelstelling van de **succesvolle en innovatieve** MB-pilot E-Stadskantoren. Het convenantpartnerschap van Maastricht Bereikbaar is niet noodzakelijk om te kunnen deelnemen aan Deelstoel. Momenteel hebben zich landelijk ruim 100 organisaties bij Deelstoel aangemeld. Via Deelstoel kunnen de werknemers van de convenantpartners van Maastricht Bereikbaar kantoorplaatsen van andere convenantpartners vooraf reserveren en voor één of meerdere uren, eventueel een dag gebruiken. Het principe van Deelstoel is "voor wat hoort wat" zonder financiële verrekeningen. Deelstoel is dus gratis zowel voor de werkgever als voor de werknemer. Vanaf het moment waarop een werkgever zich bij Deelstoel aanmeldt en werkplekken voor externe medewerkers beschikbaar stelt, worden de eigen medewerkers in de gelegenheid gesteld om van werkplekken bij andere aangesloten werkgevers gratis gebruik te maken. Maastricht Bereikbaar heeft na afloop van de eigen pilot E-Stadskantoren (onderling beschikbaar stellen van werkplekken voor collega-medewerkers van de gemeenten Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen) besloten om bij Deelstoel aan te sluiten en niet met een private marktpartij te concurreren. Daarom hoefde Maastricht Bereikbaar ook niet in een eigen

reserveringssysteem en de daarbij behorende digitale communicatiekanalen te investeren.

Tijdens de pilot E-Stadskantoren en de pilots Slim Werken zijn de volgende **lessons learned** rondom Deelstoel boven water gekomen:

1. de werkplekken van Deelstoel vormen een goede aanvulling op de thuiswerkplek en bieden zowel voordelen voor de werknemers als voor de werkgevers;
2. voor de werkgevers biedt deelstoel meer zekerheden door te weten dat de werknemer in een professionele ARBO-technische omgeving aan het werk is. Deelstoel biedt hier dus ook een "tussenoplossing" voor twijfelende middelmanagers;
3. deelstoel biedt vooral ook voordelen voor de werknemer die thuis niet over een passende werkplek beschikt of daar te veel wordt afgeleid. Niet iedereen beschikt over dezelfde discipline. Daarnaast biedt deelstoel ook sociale (niet alleen thuis zitten) en financiële voordelen omdat de medewerker de werkplek gratis kan gebruiken zonder extra verwarmingskosten, eigen koffie, etc.;
4. uit de in BB1 uitgevoerde pilots slim werken blijkt dat een kwart van de deelnemers van Deelstoel-werkplekken gebruik willen maken;
5. tijdens BB1 en ook nu nog is Deelstoel een low-profile initiatief dat door "vrijwilligers" wordt gevuld en onderhouden. Nadeel hiervan is dat nieuwe aanmeldingen van werkgevers en het corrigeren van foutmeldingen in het reserveringssysteem te lang op zich laten wachten. Dit is een afbreukrisico dat in geval van een verdere uitrol niet gewenst is en door middel van een professionaliseringslag moet worden opgelost.

Professionaliseringslag Deelstoel

Met beperkte "acquisitie"-inspanningen hebben zich door toedoen van Maastricht Bereikbaar 12 Limburgse werkgevers bij Deelstoel aangemeld (waarvan 6 in Zuid-Limburg). Tijdens VBBMB willen we samen met Deelstoel een professionaliseringslag doen, enerzijds gericht op het doorvoeren van een aantal technische verbeteringen van de website, de backoffice en de reserverings- en monitoringstool (om het effect beter te kunnen monitoren) en anderzijds een push/pull inspanning gericht op het genereren van publiciteit en meer bekendheid rondom de mogelijkheden en voordelen van Deelstoel voor werkgevers en werknemers in Maastricht en de rest van Zuid-Limburg. Het accent van de professionaliseringslag zal in 2015 komen te liggen met een uitloop naar 2016 en 2017. We richten ons daarbij op het opschalen van het aantal bij Deelstoel aangesloten Maastrichtse werkgevers (gericht op de uitgaande stroom Maastrichtenaren in dienst bij werkgevers buiten Maastricht) en Zuid- en Midden-Limburgse werkgevers (gericht op de inkomende stroom Zuid- en Midden-Limburgers in dienst bij werkgevers in Maastricht). Daarnaast brengen we Deelstoel top-down (via de werkgevers) en bottom-up (via MB media-instrumenten) onder de aandacht van medewerkers die slim (gaan) werken. Tijdens VBBMB willen we er samen met Deelstoel op koersen om in elk geval binnen de helft van de 18 Zuid-Limburgse gemeenten (geografisch) een Deelstoel-locatie (met meerdere werkplekken) te realiseren en waar mogelijk ook in een aantal grotere dorps- en woonkernen. Van de professionaliseringslag zullen niet alleen Maastricht Bereikbaar en Deelstoel profiteren, maar ook alle andere bij Deelstoel aangesloten organisaties. Dus ook werkgevers in andere BB-regio's. Zie de kanttekening hierover bij de begroting.

Koppeling met verkeerskundige analyse

De primaire doelgroep voor dit project is de forens die van en naar Maastricht reist op alle afstanden. Daarmee heeft het project een sterke relatie met alle prioritaire stromen van het programma. Door de opschaling naar werkgevers in Zuid-Limburg wordt in VBBMB ook de stroom Maastricht-uitgaand beter beïnvloed. Daarbij draagt het project bij aan het realiseren van de secundaire doelstellingen in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad.

Koppeling met gedragsanalyse

Het project sluit nauw aan bij de bevindingen van de gedragsanalyse. Zo wordt de ontwerpstrategie voor interventies (zie voorgaande) nauw gevolgd. Ook is het project gericht op het wegnemen van de belangrijke barrières en het aanspreken van de belangrijke intrinsieke

motieven (met name gericht op de benoemde intrinsieke en technische aspecten). Veel barrières (zie H.1) hebben te maken met de organisatie en cultuur van een bedrijf. Hierop wordt ingespeeld door in het project werkgevers te stimuleren om eerst een pilot uit te voeren bij een enthousiaste afdeling.

De ervaring leert dat een succesvolle pilot bijna altijd (na verloop van tijd) leidt tot verdere uitrol van slim werken bij een werkgever, waarbij de werkgever zich (A) inzet voor het organiseren van de benodigde flexibiliteit en (B) een verandering plaats vindt in de bedrijfscultuur waardoor op andere tijden of plaatsen werken niet langer gezien wordt als lagere productiviteit. De intrinsieke motieven om slim te werken worden ingezet bij het werven van deelnemers. Bij de werkgever worden de motieven benoemd om deel te nemen aan het project, bij de werknemers worden de motieven ingezet om de dialoog mee vorm te geven. Elke deelnemer heeft immers zijn eigen motieven om deel te nemen, en de feedback moet hierop aansluiten.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de mobiliteitsmakelaars van Maastricht Bereikbaar, die verantwoordelijk zijn voor de werkgeversaanpak. De werkgeversaanpak uit BB1 wordt daartoe gecontinueerd en verder geoptimaliseerd tijdens VBBMB. De mobiliteitsmakelaars coördineren de doorontwikkeling van de verschillende onderdelen van het project (bijv. de werving van nieuwe werkgevers als convenantpartners en van nieuwe deelnemende medewerkers die slim werken onder bestaande en nieuwe convenantpartners). De werkgeversaanpak staat uiteraard niet alleen ten dienste van dit project maar ook van alle andere maatregelen die door Maastricht Bereikbaar als "product" aan werknemers van convenantpartners worden aangeboden waaronder fiets/E-bike (zie projectplan fietsimpuls), openbaar Vervoer (zie projectplan OV impuls), etc.. Ook zal de mobiliteitsmakelaar een belangrijke rol spelen bij het stimuleren van het gebruik van de snelfietsroute Maastricht-Sittard en de fietsenstalling Maastricht Centraal (zie aparte projectplannen). Om de inzet en kosten niet te versnipperen over al deze maatregelen worden deze ten laste van deze maatregel slim werken gebracht.

Raakvlakken met andere maatregelen

De mobiliteitsmakelaar maakt gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

1. de backoffice en klantenservice: de partij die voor MB de producten ontwerpt en beheert en de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers verzorgt (zie PVBBMB.A);
2. de regioregie, in het bijzonder het benuttingsteam: de personen die bij MB verantwoordelijk zijn voor de inzet van maatregelen bij specifieke werkzaamheden zoals de tijdelijke afsluiting van een afrit van de snelweg naar een bedrijventerrein;
3. marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en projectspecifieke marketing en communicatie;
4. monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E projectniveau.

Marketing en communicatie

De invulling hiervan ziet er voor de werkgeveraankpak als volgt uit. We hanteren hierbij een combinatie van een bottom-up en een top-down benadering. Enerzijds proberen we werknemers (bottom-up) aan te spreken en te informeren over de voordelen die Maastricht Bereikbaar aan deelnemende werkgevers en hun medewerkers biedt. Anderzijds proberen we de werkgevers (top-down) direct aan te spreken. Voor de grote werkgevers (met meer dan 200 medewerkers) geldt een rechtstreekse persoonlijke benadering (via de mobiliteitsmakelaars, maar ook via de CEO's van de reeds aangesloten werkgevers: "CEO's werven CEO's"). Voor de overige werkgevers willen we de MKB BOX inzetten. Voor het promoten van de MKB BOX en voor de bottom-up aanpak maken we gebruik van de beschikbare reguliere MB media-instrumenten (bijvoorbeeld: radiocommercials via L1, advertenties en advertorials in de bijlagen bij Dagblad De Limburger, de MB Nieuwsflits en social media).

De invulling hiervan voor slim werken ziet er als volgt uit. Allereerst worden met de werkgever de eerder beschreven stappen doorlopen. Op het moment waarop een werkgever besluit om in te zetten op een structurele invulling van slim werken, gaan we ter ondersteuning marketing- en communicatiemiddelen inzetten. Doel hiervan is de medewerkers te informeren over de door de werkgever geboden mogelijkheden om slim te werken en hen te wijzen op de voordelen. Daarnaast willen we hen aanzetten om zich (bij de werkgever) aan te melden om ook slim te kunnen werken en hen daarna te voorzien van tips en op afstand te "coachen". De invulling van de marketing- en communicatiemiddelen zal medio 2015 in nauw overleg met de marketing- en communicatie-experts worden ontwikkeld, gebaseerd op de in BB1 met de pilots opgedane ervaringen.

Doel van de maatregel

Primair effect

Slim werken (inclusief werkgeversaankpak en Deelstoel)

Het project slim werken heeft een tweeledige doelstelling:

het verduurzamen na 2014 van 1000 dagelijkse spitsmijdingen die als doelstelling van BB1 zijn geformuleerd voor eind 2014;

een aanvullende taakstelling van 525 dagelijkse spitsmijdingen in 2017 (dus 1525 dagelijkse spitsmijdingen in 2017) vanwege de combinatie van werkzaamheden die dan plaatsvinden.

Hierbij wordt ervan uitgegaan dat 250 van de structurele dagelijkse spitsmijdingen worden toegekend aan BB1. Netto worden er met VBBMB dus 1.275 spitsmijdingen bereikt.

Deze aantallen zijn gebaseerd op reeds afgesloten uitvoeringsovereenkomsten in BB1 en worden als volgt onderbouwd.

Afspraken uit BB1 die in VBBMV worden gerealiseerd

In de uitvoeringsovereenkomsten zijn afspraken vastgelegd om 2.313 auto's uit de spits te halen. De gemaakte afspraken ten aanzien van slim werken maken hiervan 31% uit. Tijdens de laatste effectmeting droeg slim werken zelfs bij aan 37% van het gerealiseerde aantal spitsmijdingen. Gezien de weg van lange adem die de structurele uitrol van slim werken vergt, zullen de afspraken uit de uitvoeringsovereenkomsten ten aanzien van slim werken niet volledig binnen de periode van BB1 worden gerealiseerd. Naar verwachting worden met 10 werkgevers overeenkomsten slim werken afgesloten en zullen hierin in eerste instantie 500 personen in de gelegenheid worden gesteld om slim te werken en hiermee dagelijks gemiddeld ruim 200 auto's structureel uit de spits te halen (factor 0,4 is gebaseerd op de tot nu toe gemaakte afspraken en de evaluatie van de pilots). Gebaseerd op de verhouding tussen het aantal auto's uit de spits en spitsmijdingen op prioritaire corridors (uit de derde effectmeting) betekent dit 390 structurele dagelijkse spitsmijdingen per eind 2014 (factor 1,96). Rekening houdend met een terugval van 30% vanwege de verbeterde autobereikbaarheid van Maastricht na 2017 zullen als gevolg van de inspanningen tijdens BB1 circa 250 spitsmijdingen worden gerealiseerd. Deze aantallen zijn gebaseerd op de tijdens BB1 afgesloten overeenkomsten slim werken. Medio december 2014 zal uit de uitgezette vragenlijsten onder de deelnemers slim werken blijken hoeveel spitsmijdingen tijdens BB1 daadwerkelijk worden gerealiseerd.

Opschaling in vervolgprogramma

Tijdens VBBMB zal het aantal personen dat slim werkt, en daarmee structurele dagelijkse spitsmijdingen realiseert, gestaag toenemen. Dit heeft enerzijds te maken met het aantal werkgevers dat de overeenkomst slim werken ondertekent (in totaal 20 à 25 nieuwe overeenkomsten in 2015 en 2016 met de bestaande, maar vooral ook met nieuwe convenantpartners) en anderzijds bij de met slim werken gestarte werkgevers met een uitbreiding van de groep medewerkers die in de gelegenheid wordt gesteld om slim te werken.

Bestaande convenantpartners

Voor een aantal "grote vissen" hebben we een langere doorlooptijd, meer overredingskracht en sociaal-bestuurlijke druk nodig. Maar ook zij zullen in deze maatschappelijke ontwikkeling mee gaan bewegen. Bij de huidige 25 werkgevers zullen in de periode 2015-2017 naar onze inschatting 800 à 2.100 personen tijdens VBBMB in de gelegenheid worden gesteld om slim te werken en hiermee dagelijks tussen 320 en 840 auto's uit de spits te halen. Gerekend met bovenstaande factor (1,96) worden daarmee per eind 2017 op de prioritaire corridors 600 à 1.600 structurele dagelijkse spitsmijdingen gerealiseerd. Grofweg betekent dit gemiddeld 24 à 64 spitsmijdingen als gevolg van slim werken per convenantpartner gevestigd in Maastricht.

Nieuwe convenantpartners

Uitgaande van een uitbreiding van het aantal convenantpartners met 15 (die ook op slim werken inzetten), bestaande uit 7 Maastrichtse werkgevers en 8 werkgevers gevestigd in Sittard-Geleen

en Heerlen/Parkstad luidt het aantal extra structurele dagelijkse spitsmijdingen tijdens VBBMB als volgt:

1. 7 nieuwe werkgevers in Maastricht: 220 à 580 personen worden in de gelegenheid gesteld om slim te werken en realiseren hiermee dagelijks tussen 90 en 230 auto's uit de spits en vertaald naar spitsmijdingen op de prioritaire corridors 170 à 450 structurele dagelijkse spitsmijdingen;
2. 8 nieuwe werkgevers Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad: 90 à 210 personen worden in de gelegenheid gesteld om slim te werken en realiseren hiermee dagelijks tussen 35 en 85 auto's uit de spits en vertaald naar spitsmijdingen op prioritaire corridors 65 à 165 structurele dagelijkse spitsmijdingen.

Totale inschatting

Op basis van bovenstaande wordt het totale effect van het project Slim Werken, toe te schrijven aan VBBMB, geschat op 1.275 spitsmijdingen in 2017. Hier is het in BB1 bereikte effect van gemiddeld 250 structurele spitsmijdingen afgetrokken. Hiervoor moeten 1.110 tot 2.890 forenzen van huidige en nieuwe convenantpartners ca. 2 dagen per week slim gaan werken (gemiddeld 2.000). Dat is ca. 9% van de totale doelgroep auto-forenzen in de spits. Deze structurele dagelijkse spitsmijdingen worden gerealiseerd in de periode 2015-2017. In verband met de sterk verbeterde autobereikbaarheid in 2018 is rekening gehouden met een terugval van circa 30% in het effect in jaar 4. In totaal gaat het in 10 jaar om gemiddeld 933 structurele dagelijkse spitsmijdingen. Onderstaande tabel toont de hier beschreven effecten in stappen.



Totale doelgroep (auto-forenzen in de spits)	34.700		
Bereikte doelgroep via werkgevers	22.000		63%
Deelnemers slim werken	2.000		9%
Dagelijkse spitsmijdingen in 2017	1.275		64%
Gemiddeld spitsmijdingen 2015-2024	933		73%

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het pakket slim werken op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket slim werken is in totaal uitgegaan van gemiddeld 933 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. De piek ligt in 2017 op 1.275 spitsmijdingen per dag. In de jaren daarna is sprake van terugval van het effect, maar vanwege de structurele verankering in het beleid van werkgevers is de terugval beperkt (in totaal 30% vanwege de verbeterde autobereikbaarheid van Maastricht na 2017). Het betreft daarom grotendeels structurele spitsmijdingen.

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										Gem.	
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024		
Slim Werken	Slim Werken+deelstoel	780	1.028	1.275	893	893	893	893	893	893	893	893	933
	Totaal	780	1.028	1.275	893	893	893	893	893	893	893	893	

Effect in 2017 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroei tot 2017 en terugval van 30% na 2017. Gemiddeld aantal (kolom M) Ingevoerd in mobiliteitsscan

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd. Deze verhoging is door de mobiliteitsscan uitgevoerd op basis van de in oktober 2014 verschenen module.
- ▶ **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de

reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 1.123. Met het pakket wordt verder een besparing van 61 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 181 uur voor alle verplaatsingen van en naar Maastricht. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame business-case

Slim werken

Dit effect wordt bereikt in de loop van 2017, na een ingroeiperiode van bijna drie jaar. Als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid wordt in 2018 een maximale terugval van 30% van dit effect verwacht. De grote meerderheid van de werkgevers én de werknemers zal slim blijven werken. Doordat Maastricht Bereikbaar slim werken via de werkgeversaanpak heeft ingestoken en hierbij aansluiting heeft gezocht bij strategische bedrijfsmotieven (bv. MVO, goed werkgeverschap en kostenbesparingen) zullen de werkgevers de ingeslagen weg (o.a. verruiming openingstijden, afschaffing bloktijden, nieuwe stijl van leiding geven en technische facilitering van slim werken) blijven volgen. Dit geldt ook voor de werknemers. Ook zij zullen ondanks de betere bereikbaarheid van de regio Maastricht de voordelen hebben ervaren van een dag(deel) geconcentreerd thuis of elders werken en van het reizen met de auto of de trein voorafgaand of na de drukkere ochtend- en avondspits. Ook landelijk wordt in het kader van Beter Benutten onderzocht hoe spitsmijdingen door slim werken en reizen duurzaam bij werkgevers kunnen worden ingebed. Maastricht Bereikbaar neemt daaraan graag deel door ervaringen in te brengen en op te halen. Medio 2015 willen we hiervoor een plan van aanpak opstellen.

Werkgeversaanpak

Maastricht Bereikbaar heeft tijdens BB1 een netwerk opgezet van 25 Maastrichtse werkgevers. Dit netwerk wordt tijdens VBBMB verder uitgebreid naar circa 40 grote werkgevers. Tijdens BB1 en VBBMB worden deze werkgevers door Maastricht Bereikbaar geadviseerd en geleid om concrete maatregelen te nemen op het gebied van slim werken en slim reizen. Eind 2017 zal het laag hangende fruit zijn geoogst, maar zullen waarschijnlijk nog een aantal moeilijkere mobiliteitsgerelateerde thema's niet door alle werkgevers zijn gerealiseerd. Hiermee is bij de inschatting van het primaire effect rekening gehouden. Tijdens VBBMB zal Maastricht Bereikbaar in kaart brengen welke thema's dit zijn (waarschijnlijk vooral zure maatregelen) en op CEO- en stuurgroep-niveau draagvlak creëren voor een kleinschaligere regionale samenwerking in het post-BBMB tijdperk. Met I&M is afgesproken dat deze thema's behalve in de regio ook landelijk worden opgepakt met als doel de werkgeversaanpak duurzaam te verankeren. Op basis van de voortgang hiervan in 2015 wordt een besluit over de invulling in 2016 en 2017 genomen.

Deelstoel

Het Deelstoel-initiatief is in handen van een private partij, met uitzondering van de door Maastricht Bereikbaar en Deelstoel voorgestelde professionaliseringsslag, onafhankelijk van overheids gelden. Bij voldoende animo van werkgevers en werknemers zullen Deelstoel of andere soortgelijke marktinitiatieven ook na BBMB blijven bestaan c.q. opduiken.

Neveneffecten

De werkgeversaanpak van Maastricht Bereikbaar in het algemeen en het project slim werken in het bijzonder hebben mobiliteitsgerelateerde arbeidsvoorwaardelijke thema's bij de aangesloten werkgevers op de kaart gezet. De werkgevers besteden hieraan, als gevolg van BB1 en VBBMB, op meer gestructureerde wijze aandacht om hun bedrijfsdoelen te dienen dan voorheen. Mobiliteitsbeleid is voor de werkgevers een instrument geworden om een lagere CO₂-footprint te realiseren, om in een "vergrijzende" arbeidsmarkt beter te scoren als aantrekkelijk en goed werkgever en om kosten te besparen en daarmee de concurrentiepositie te verbeteren. De bedrijvigheid in de regio Maastricht en Zuid-Limburg wordt daarmee duurzamer, schoner, aantrekkelijker en concurrerender. Hiermee worden zowel landelijke als regionale overheidsdoelstellingen, de werkgeversbelangen als de wensen van de inwoners gediend.

Door slim te werken worden ook spitsmijdingen in het openbaar vervoer gerealiseerd. Op basis van een OV-aandeel van 9% (gebaseerd op de pilots in BB1) zullen ook in het openbaar vervoer gemiddeld ruim 100 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar worden gerealiseerd. Hierdoor ontstaat in de OV-spits extra capaciteit die voor nieuwe OV-gebruikers (overgestapt vanuit de auto) kan worden ingezet.

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorie vraagbeïnvloeding. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering.

Nadere afbakening maatregel / project:

Het project betreft een doorzetting en verdere optimalisering van de huidige aanpak in BB1. De doelstelling van BB1 is meegenomen in de doelstelling van VBBMB, met de aanname dat het verduurzamen van de gedragsverandering ongeveer even veel energie zal vergen als het initiëren van de gedragsverandering. Omdat in BB1 vooral tijdelijke gedragseffecten zijn bereikt worden de duurzame gedragseffecten toegekend aan de uitvoering van VBBMB.

De belangrijkste verschillen tussen BB1 en VBBMB zitten in de aanscherping van het project op basis van de probleemanalyse (PVBBMB.A en B) en de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie (VBBMB.B5). De focus ligt op het doorlopen van de stappen bij de bestaande en nieuwe convenantpartners in Maastricht en in de rest van Zuid-Limburg (met forenzen die in de regio Maastricht wonen en elders in Zuid-Limburg werken), en het verduurzamen van het effect.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Met slim werken willen wij 1.112 dagelijkse spitsmijdingen realiseren doordat automobilisten die nu in de spits reizen buiten de spits of helemaal niet zullen reizen. Hiervoor zijn 2.000 deelnemers nodig. Eind 2014 verwachten wij dat circa 500 werknemers zullen deelnemen. De onzekerheid tijdens VBBMB zit in de stap van pilots naar de structurele uitrol van slim werken. Dit vereist een cultuurverandering en een andere stijl van leidinggevend. Bij veel werkgevers roept dit interne weerstanden op die moeten en in de meeste gevallen ook kunnen worden overwonnen. Bij de inschatting van bovenstaande taakstellende doelstelling voor VBBMB hebben we een bandbreedte gehanteerd van 1.110 tot 2.890 deelnemers. Op basis daarvan is de verwachting dat we over voldoende potentieel beschikken om deze doelstelling voor slim werken te kunnen realiseren.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer per jaar in 2015 en 2016 (medio en eind 2015, medio en eind 2016) en eind 2017) wordt de tussen- en eindstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project. Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van Maastricht Bereikbaar en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien er behoefte is aan een tussentijdse bijsturing hieraan vorm geven conform het hiervoor in BB1 opgezette proces.

4. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

Onderstaande tabel toont de mijlpalen van het project. De output (bijvoorbeeld aantal deelnemers) wordt deels periodiek en deels continue gemonitord en in elk geval halfjaarlijks gerapporteerd. Dit kan resulteren in een eventuele tussentijdse bijsturing.

	Planning en mijlpalen		
	Q4 2015	Q4 2016	Q4 2017
Uitbreiden van het aantal convenantpartners (van 25 naar circa 40)	35	40	-
Uitvoeren van pilots slim werken (van 16 naar circa 30 pilots)	23	30	-
Opstellen overeenkomst slim werken (van 10 naar 30 à 35 overeenkomsten)	20	30 à 35	-
Structurele deelname aan slim werken (van 500 deelnemers naar circa 2.000 deelnemers)	1.000	1.700	2.000
Realisatie structureel aantal spitsmijdingen met slim werken (van 400 naar 1.525 spitsmijdingen)	780	1.325	1.525
Jaarlijkse evaluatie en meting aantal deelnemers	33%	66%	100%
Plan van aanpak voor verduurzamen spitsmijdingen bij werkgevers	Q2-2015		
Besluit over invulling werkgeversaankpak 2016-2017	Q4-2015		
Vaststellen en uitkeren van resultaatgerichte financiële bijdrage	-	-	100%
Evaluatie MKB box (2014) en uitrol MKB-aanpak (spitsmijdingen door MKB in % van de totale doelstelling slim werken in 2015, 2016 en 2017)	2%	5%	7%
Uitbreiden van het aantal deelstoel-locaties in Maastricht en de rest van Zuid-Limburg (van 6 naar minimaal 9)	12	18	-
Professionaliseringsslag rondom Deelstoel	50%	100%	-

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project. De belangrijkste risico's zijn de te voorzichtig instekende werkgevers waardoor in de overeenkomsten slim werken onvoldoende spitsmijdingen worden vastgelegd en nauw daarmee samenhangend onvoldoende structurele verankering in het beleid van de werkgevers.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Bestaande maatregelen
			Effect	Tijd	Geld/NC	
1.	Onvoldoende deelname van het benodigde aantal convenantpartners	45%	Hogere druk op de wel deelnemende convenantpartners om het aantal spitsmijdingen met hen te realiseren. Indien dit niet lukt, leidt dit tot een kleiner duurzaamheidseffect.	Langer nodig	Meer effort en dus meer budget	Bestuurlijke druk uitoefenen. Intensivering van de werving van nieuwe werkgevers. Intensivering van de begeleiding van de deelnemende werkgevers.
2.	Minder animo voor pilots bij bestaande en nieuwe werkgevers	25%	Het animo voor het uitvoeren van een pilot is richtinggevend voor de kansen van een structurele uitrol. Hoe lager	n.v.t.	n.v.t.	Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en via CEO bijeenkomsten

			het animo, hoe kleiner het duurzaamheidseffect.			convenantpartners overhalen.
3.	Te voorzichtig instekende werkgevers waardoor in de overeenkomsten slim werken onvoldoende spitsmijdingen worden vastgelegd	50%	Lager duurzaamheidseffect omdat de prikkel incidenteel blijft.	Langer nodig	Meer effort en dus meer budget	Intensivering van de begeleiding van de werkgevers om tot een overeenkomst slim werken te komen. Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en via CEO bijeenkomsten convenantpartners overhalen.
4.	Onvoldoende aantal deelnemende medewerkers	30%	Lager duurzaamheidseffect omdat de deelnemende medewerkers onvoldoende spitsmijdingen realiseren.	Langer nodig	Meer effort en dus meer budget	Intensivering van de begeleiding van de leidinggevenden, gesprekken en kennisuitwisseling met de ondernemingsraden en werving van deelnemers.
5.	Onvoldoende structurele verankering in beleid werkgevers (tegenwerking OR)	50%	Lager duurzaamheidseffect omdat de prikkel incidenteel blijft.	Langer nodig	Meer effort en dus meer budget	Bestuurlijke druk uitoefenen. Intensivering van de begeleiding van de deelnemende werkgevers.
6.	Minder animo voor het creëren van nieuwe deelstoel-locaties	40%	Het aantal deelstoel-locaties is relevant, maar niet doorslaggevend. Beperkt lager duurzaamheidseffect.	n.v.t.	Meer effort en dus meer budget	Bestuurlijke druk uitoefenen. Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en via CEO bijeenkomsten convenantpartners over de streep trekken.
7.	Onvoldoende animo bij Deelstoel voor de professionaliseringsslag	25%	De portal is niet optimaal en kan leiden tot minder deelstoel-locaties en -gebruikers.	n.v.t.	n.v.t.	Via landelijk overleg komen tot een afspraak met Deelstoel.

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project slim werken, inclusief Deelstoel en de werkgeversaankpak. Het budget bestaat onder andere uit een bijdrage aan de door de werkgevers extern te maken kosten voor het mogelijk maken van een pilot slim werken in 2015 en 2016 (maximaal bijdrage Maastricht Bereikbaar van 25%). Een financiële stimulans voor werkgevers die slim werken structureel uitrollen en eind 2017 het structurele effect kunnen aantonen. Deze beloning bedraagt €750 per gemiddeld gerealiseerde spitsmijding over de periode 2015-2017 en is daarmee bedoeld als een "versneller", om de werkgevers aan te zetten om al in 2015 structureel slim werken te faciliteren. Zij realiseren hiermee automatisch gemiddeld meer spitsmijdingen dan een werkgever die pas in 2016 of 2017 slim werken introduceert.

Maastricht Bereikbaar wil verder samen met Deelstoel een professionaliseringsslag van de Deelstoel-website en onderliggend reserverings- en monitoringssysteem doorvoeren. De hiermee samenhangende kosten worden begroot op circa € 100.000,-. Ook de andere BB-regio's zullen hiervan kunnen meeprofiteren.

Stadsadvocaat Paulussen Advocaten heeft aangegeven dat de voorgenomen bijdrageverlening in staatssteunrechtelijke zin mogelijk kan worden geacht, onder de voorwaarde dat door Deelstoel voorafgaand aan de bijdrage-toekenning een De-minimisverklaring wordt ingevuld en ondertekend. Als er door MB een bijdrage wordt gedaan aan een partij (bijvoorbeeld deelstoel) zal er nog worden onderzocht hoe contractueel kan worden geregeld dat deelstoel na BB2 periode wordt voortgezet. Hiermee wordt minimaal een inspanningsverplichting bedoeld.

De volgende punten zullen blijvend in acht worden genomen tijdens voorbereiding en uitvoering:

Leidt dit tot marktverstoring?

Mag Maastricht Bereikbaar dit bedrag aan Deelstoel besteden en aan welke voorwaarden dient een dergelijke samenwerking te voldoen? (bv: een aanbesteding of de mogelijkheid om meer aanbieders uit te nodigen om hierbij aan te sluiten.)

Welke mogelijkheden zijn er om ook andere marktpartijen bij deze samenwerking tussen Maastricht Bereikbaar en Deelstoel te laten aansluiten?

Welke afspraken willen we met Deelstoel maken voor de post-BB-periode?

De kosten samenhangend met de werkgeversaankpak (o.a. uitvoering mobiliteitsscans, MKB-aanpak, CEO bijeenkomsten, bedrijfsspecifieke rapportages effectmetingen en de inzet van de mobiliteitsmakelaars) zijn hierin meegenomen. Hierbij wordt nogmaals benadrukt dat de kosten samenhangend met de werkgeversaankpak niet alleen gemaakt worden om het "product" slim werken bij de werkgevers weg te zetten, maar voor het gehele producten- en dienstenpakket van Maastricht Bereikbaar.

Kostenposten	Benodigd budget exclusief BTW			
	2015	2016	2017	Totaal
Stimuleringsbijdrage ter ondersteuning van pilots slim werken (25% van externe gemaakte kosten t.b.v. een pilot)	€ 100.000	€ 100.000	-	€ 200.000
Uitvoeren evaluaties van pilots en metingen van de structurele uitrol	€ 25.000	€ 27.000	€ 19.000	€ 71.000
Juridische ondersteuning ten behoeve van overeenkomsten (o.a. slim werken)	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 30.000
Resultaatgericht subsidie: €750 per gemiddeld over 2015-2017 gerealiseerde structurele spitsmijding			€ 1.000.000	€ 1.000.000
Professionaliseringsslag Deelstoel	€ 50.000	€ 30.000	€ 20.000	€ 100.000
Marketing- en communicatie-inzet ten behoeve van de werkgeversaankpak en slim werken	€ 20.000	€ 20.000	€ 10.000	€ 50.000
Uitvoeren van mobiliteitsscans van het reisgedrag van de werknemers (€ 2.000,- per scan – en in totaal 30 scans met maximaal 15 "afvallers")	€ 40.000	€ 20.000		€ 60.000
Invulling MKB aanpak	€ 25.000	€ 25.000	€ 15.000	€ 65.000
CEO bijeenkomsten	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 30.000
Bedrijfsspecifieke rapportages van de halfjaarlijkse effectmetingen (€ 500,- per rapportage / 2 per jaar)	€ 35.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 115.000
Inzet coördinerend mobiliteitsmakelaar	€ 180.000	€ 180.000	€ 180.000	€ 540.000
Inzet 2e mobiliteitsmakelaar	€ 125.000	€ 125.000	€ 125.000	€ 375.000
Inzet assistent mobiliteitsmakelaar	€ 82.000	€ 82.000	€ 82.000	€ 246.000
TOTAAL	€ 702.000	€ 669.000	€ 1.511.000	€ 2.882.000

Onderstaande tabel toont de verdeling van de middelen. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd (nog verdisconteren binnen bovenstaande kostenposten). Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose Kooritma			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 r.v.
Rijk	1,57	1,30		0,43	0,43	0,43	
Maastricht Bereikbaar*			1,59	0,53	0,53	0,53	
Totaal		2,88		0,96	0,96	0,96	

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Private investeringen in slim werken

Bij het project zijn private partijen en overheidsinstanties betrokken die zelf investeren in het project. De financiële bijdrage vanuit Maastricht Bereikbaar ter hoogte van 25% van de pilotkosten slim werken werd door 10 van de 16 pilot-werkgevers omarmd en zette de werkgevers aan tot aanzienlijke investeringen. In totaal hebben de werkgevers in BB1 t/m juni 2014 €400.000 in de pilots geïnvesteerd. Op basis van de aan Maastricht Bereikbaar beschikbaar gestelde facturen voor externe gemaakte kosten is door Maastricht Bereikbaar na goedkeuring een financiële bijdrage uitgekeerd van € 100.000,-. Voor het toekennen van deze bijdrage gelden de voorwaarden van de de-minimissteunregeling. In principe kan een werkgever maar één keer voor deze financiële bijdrage in aanmerking komen, tenzij een pilotvoorstel wezenlijk afwijkt en nieuwe kansen biedt. Bij de beoogde opschaling wordt verwacht dat deze private investering tijdens VBBMB ten minste zal verdubbelen.

Jaarlijkse contributie

Verder betalen de deelnemende convenantpartners een jaarlijkse contributie ter hoogte van €10 per medewerkers met een maximum van €5.000. In 2014 bedraagt de gezamenlijke contributie van de huidige 25 convenantpartners ruim €70.000,-. Voor VBBMB wordt de contributiebijdrage van de convenantpartners in totaal op ruim € 300.000,- begroot (over drie jaar, rekening houdend met de uitbreiding van het aantal convenantpartners naar circa 40).

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De maatregel wordt uitgevoerd door de mobiliteitsmakelaar die al langjarig aan Maastricht Bereikbaar is verbonden en waarvan de kosten in de begroting zijn opgenomen. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van Maastricht Bereikbaar. In verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat nieuwe leden tot de stuurgroep zullen toetreden.

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers;
2. voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten;
3. bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbenodigdheden van de voortgangsrapportages, de benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek. Het deelpakket slim werken zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden net als in BB1 twee keer per jaar gemeten via een geclusterde effectmeting. Daarnaast zullen projecten ook weer project specifiek geëvalueerd worden om te leren voor het vervolg. De financiering van de M&E is opgenomen in de VAT kosten van het programma (10% van het totaal). De volgende indicatoren worden in het pakket slim werken gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen;
- ▶ Output: aantal convenantpartners, aantal pilots slim werken, aantal overeenkomsten slim werken, aantal deelnemers structureel slim werken en aantal deelstoel-locaties in Maastricht en de rest van Zuid-Limburg;
- ▶ Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, effect op meest vertraagde ritten, reistijdverbetering, duurzaamheidseffect, uitgesplitst naar gedragsreactie thuis- of elders werken en gedragsreactie spitsmijden.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

Monitoring van het aantal spitsmijdingen via afspraken met werkgever heeft landelijke aandacht binnen Beter Benutten. MB heeft hiervoor een juridisch getoetste bijdrageregeling opgesteld, waarin alle "rechten" en plichten van de werkgevers staan beschreven. In de daaronder liggende overeenkomst worden deze verder geconcretiseerd. Voor het meten van het aantal spitsmijdingen als gevolg van slim werken, vragen we de deelnemende werknemers om drie maal een digitale vragenlijst in te vullen (medio 2015 – medio 2016 en medio 2017). In deze vragenlijst vragen we de slimme werknemers o.a. om aan te geven hoeveel dagen zij slim reizen (spits mijden en thuis werken) en welk vervoermiddel zij gebruiken en hoe zij dat deden ten tijde van de nulmeting. Het risico van fraude door de werkgever reduceren we door:

De werkgever te verzoeken om ons in een cc mee te nemen bij de vooraankondiging van de in te vullen vragenlijst.

Crosschecks te leggen met het reisgedrag van medewerkers die gebruik maken van de MB producten (OV-chipkaart en BFNF).

Een vergelijking te maken met de uitkomsten van de programmabrede halfjaarlijkse effectmetingen.

MuConsult wordt nauw betrokken bij het opstellen van de vragenlijst. MB wil deze overeenkomsten verder door ontwikkelen met de kennis die hiervoor landelijk beschikbaar is c.q. onze ervaringen inbrengen.

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelstellingen uit de Bereikbaarheidsverklaring. Het effect wordt gerealiseerd op alle relevante corridors. Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project 933 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 1.275 spitsmijdingen op (dat is 26% van het beoogde aantal spitsmijdingen in 2017). Bij deze berekening is het structurele effect van de aanpak in BB1 (250 spitsmijdingen) verrekend als reeds bereikt effect.

Bijdrage aan secundaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt bij aan de secundaire doelen uit de bereikbaarheidsverklaring doordat slim werken ook bij werkgevers in de regio gepromoot worden. Dit leidt tot spitsmijdingen in de regio's Sittard-Geleen en Heerlen. Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling hinderbeperking, via nauwe samenwerking met de regioregie.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten van en naar Maastricht en op de bespaarde verliesuren voor sterk vertraagde ritten en voor alle ritten van en naar Maastricht (1^e en 2^e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is de KE toets door de regio voorbereid. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket slim werken.

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).

Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. Het gaat immers om een gedragsverandering door forenzen. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.

Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.

De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (incl. BTW) per jaar.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertragingsoor, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket €15 kost per vermeden vertragingsoor voor de sterk vertraagde ritten, en €5 per vermeden vertragingsoor voor alle ritten in het model.

Uitvoerbaarheid

Het project betreft een continuering, opschaling en doorontwikkeling van een in BB1 lopend project. Bij het project is nauwe samenwerking met het bedrijfsleven (en met deelstoel) nodig. Bij de uitvoering is het moment essentieel. Bedrijven hebben soms andere zaken aan hun hoofd waardoor dit soort activiteiten niet van de grond komen. Wanneer er wel ruimte is moet die

flexibel worden ingevuld. In dit plan van aanpak wordt rekening gehouden met lange doorlooptijd van het voorbereidingsproces bij een deel van de werkgevers.

Innovatie

De maatregel slim werken is niet zozeer innovatief qua techniek, als innovatief voor de deze nieuwe wijze van werken, zowel voor de deelnemende werknemers als voor hun directe leidinggevenden. Met name voor hen heeft slim werken een uitdagend en innovatief karakter. Werkgevers die deze weg zijn ingeslagen, zullen deze daarna ook zonder overheidsbijdrage voortzetten. Slim werken is in sommige sectoren al redelijk doorgedrongen in de bedrijven, maar in andere sectoren juist weer veel minder. Ook hier liggen kansen voor slim werken, al zijn die niet altijd even voor de hand liggend. Ook hier zit een innovatief karakter van dit project: aansluiten bij de specifieke bedrijfsdoelen en identificeren en benutten welke invulling in welke sectoren kansrijk is.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

Volgt na indiening bij I&M.

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

De uitvoerbaarheidstoets heeft met name geleid tot het aanscherpen van de mijlpalen voor de MKB-box en deelstoel. Dit heeft geleid tot een positief advies over de uitvoerbaarheid.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan of wordt meegenomen in de uitvoering.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Wegen en Verkeersveiligheid bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu en plaatsvervangend Directeur Generaal Bereikbaar (DGB)	Mw. drs. M. Sonnema		27/11
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits									
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Slim Werken	Slim Werken+Heelstoe	780	1.028	1.275	893	893	893	893	893	893	893
	Totaal	780	1.028	1.275	893	893	893	893	893	893	893

Effect in 2017 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroeit tot 2017 en terugval van 30% na 2017. Gemiddeld aantal (kolom M) ingevoerd in mobiliteitsscanner

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie	SVR variant	Verliesuren variant	Verschil SVR	Verschil verliesuren per spits
	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR
Slim Werken	8.713	53.891	335	7.880	53.710	365

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner, conform automatische 2e orde effectberekening (oktober 2014)

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per spits		Relevante spitsen per dag	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR	Inc. BTW	Alle ritten	SVR
Slim Werken	Slim Werken+deelstoe	181	61	1,5	233	10	632.595	213.195	3.150.000 C	5 C	15 C

Hier aantal relevante spitsen (standaard 1,5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (inc BTW) invoeren

Pakket	Doelgroep	KEA uitgesplitst naar jaar										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Slim Werken	Kosten totaal	1.050.000	1.050.000	1.050.000	0	0	0	0	0	0	0	3.150.000
	Uren alle ritten	52.886	69.669	86.448	61.514	60.514	60.514	60.514	60.514	60.514	60.514	632.595
	Uren SVR	17.823	23.419	29.134	21.314	20.394	20.394	20.394	20.394	20.394	20.394	213.195
	Kosten per uur alle ritten	20 C	15 C	12 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	5 C
	Kosten per uur SVR	59 C	45 C	36 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	15 C

Automatische berekening (hertoedeling) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecorys om met project te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over effectperiode

REF2
avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1				
Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hemelsbrede snelheid	28	24	42	58
verplaatsingen	4.738	4.478	712	588
verplaatsingen	2.388	1.448	848	93
verplaatsingen	2.341	1.580	788	183
Totaal verplaatsingen	18.815	14.535	3.712	588
reistijd alle ritten (minuten)	11.3	6.43	21.07	72.35
waarvan vertraagd	2.06	1.38	4.17	5.51
reistijd donkerrode ritten	14.27	9.03	24.02	88.31
waarvan vertraagd	2.66	2.08	4.86	4.74
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk overbelasting				
lage ont-wersneih eid				
omrijden ritten (aantal)				
som van sterk vertragen (uren)				
gemeente Maastricht	7.338	748	615	8.713
Heel model	-	-	-	255.939
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	768.062	53.891

Pakket Slim Werken
avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1				
Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hemelsbrede snelheid	28	24	42	58
verplaatsingen	4.738	4.478	712	588
verplaatsingen	2.354	1.310	651	93
verplaatsingen	2.378	1.610	801	183
Totaal verplaatsingen	18.409	14.150	3.704	588
reistijd alle ritten (minuten)	11.25	6.29	20.99	72.44
waarvan vertraagd	1.95	1.25	4.11	5.37
reistijd donkerrode ritten	14.76	9.23	23.93	88.31
waarvan vertraagd	2.53	1.88	4.76	4.76
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk vertraagde vrachtautoritten van naar gemeente, voorvalde spitsen, naar oorzaak:				
overbelasting				
lage ont-wersneih eid				
omrijden ritten (aantal)				
som van sterk vertragen (uren)				
gemeente Maastricht	7.338	748	615	7.590
Heel model	-	-	-	254.743
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	767.519	53.710

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Pakket openbaar vervoer, project OV impuls

Projectcode: MAA-BBV-005

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Johan Camp, 06-54938116
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	30-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in en rond Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto Noorderbrug en Kennedybrug, voor het OV Wilhelminabrug en Kennedybrug). Verder blijkt dat in het doeljaar 2017 de kwaliteit van het regionale OV verandert vanwege (A) de werkzaamheden en (B) de ingang van de nieuwe concessie in dat jaar.

Het project OV impuls is erop gericht een duurzame impuls te geven aan het OV-gebruik van forenzen van, naar en in Maastricht, hetgeen bijdraagt aan vermindering van de meest vertraagde ritten en aan het OV-gebruik in de stad vanwege de verplaatsing van de overlast naar de Maasbruggen. Het betreft een continuering, aanscherping, opschaling en verduurzaming van het in BBMB1 lopende project. De ambitie is om bestaande OV gebruikers (waaronder 300 in BB1 gerealiseerde overstappers) vast te houden en 300 extra automobilisten te verleiden om structureel over te stappen van de auto naar het OV. Speciale uitdaging voor het project is om bestaande OV-reizigers vast te houden tijdens de bouwwerkzaamheden in de binnenstad en aan de Noorderbrug, omdat die zonder flankerende maatregelen tot een lagere OV-kwaliteit kunnen leiden.

Met het project wordt beoogd, in samenhang met de andere projecten in het pakket openbaar vervoer, de komende 10 jaar jaarlijks gemiddeld 432 dagelijkse structurele spitsmijdingen te verwezenlijken. In het scopejaar 2017 is het effect gemiddeld 600 dagelijkse spitsmijdingen. Hierbij is rekening gehouden met een ingroeiperiode van 3 jaar en een terugval van het effect na Beter Benutten met 10% per jaar.

Het pakket openbaar vervoer heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €41 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €14 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijgevoegde (beslis)documenten

Naam document	Kenmerk	Datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
3 ^e Geclusterde Effectmeting Forenzen	VBBMB.B4	01 juni 2014
Onderzoek stimuleringsproducten OV in het kader van het programma Beter Benutten	VBBMB.B15	24 juli 2014

1. Beschrijving van de problematiek


Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen.

Regionale opgave

Op basis van de bevindingen is de opgave vertaald naar een opgave in termen van spitsmijdingen op corridorniveau (zie PVBBMB-A). De figuur hieronder toont de ambitie op corridorniveau (inclusief over-planning). Als deze ambitie behaald wordt, dan worden in ieder geval de doelstellingen van het programma bereikt (2.000 MVR en 10% reistijdverbetering).

Corridor	Doelstelling VBBMB		Bereikt per maart 2014	
	OS	AS	OS	AS
1 A2 ingaand	330		71	nb
2 A79 ingaand	230		42	nb
3 A2 Uitgaand	530		13	nb
4 Heuvelland	220		55	nb
5.1 Maas-kruisend w/o	990	520	74	nb
5.2 Maas-kruisend o/w	560	640	68	nb
6 Overige trajecten Mstricht	980		667	nb
7 Heerlen / Parkstad	(1.000)		nb	nb
8 Sittard (-Geleen)	(500)		nb	nb
Totaal	5.000		988	nb
	(1.500)			



De doelstellingen voor Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad zijn secundaire, taakstellende doelstellingen en daarom tussen haakjes weergegeven.

Oplossend vermogen openbaar vervoer

Met betrekking tot het oplossende vermogen van alternatieve vervoerwijzen blijkt dat:

- het OV in de regio relatief goed is, al is de bezetting in de spits relatief hoog. Na ingang nieuwe concessie ontstaan er extra kansen op de relatie tussen de grote kernen in de regio; Het OV netwerk (Limburgnet) zal meer vraag gericht vormgegeven worden waardoor er meer OV aanbod komt op sterke OV relaties (zie bijlage 1 Limburgnet Heuvelland en bijlage 2 Limburgnet Maastricht). Bovendien wordt er aandacht besteed aan de OV knooppunten. Op deze knooppunten is ook aandacht voor de fiets als voortransportmiddel.

- ▶ in 2017 zijn er bedreigingen voor het OV gebruik, te weten extra reistijden tijdens de afsluiting van de OV as (de Wilhelminabrug zal tijdens de aanleg van de tramlijn in bepaalde periodes volledig zijn afgesloten), wisselende dienstregelingen tijdens de verschillende fasen van de infraprojecten en structurele verandering van het aanbod i.v.m. de ingang van de nieuwe concessie in 2017.

Deel B: gedragsanalyse

Reële doelgroep

De doelgroepen voor het project OV-impuls zijn forenzen op middellange en lange afstanden. Binnen VBB komt ook de forens die de auto gebruikt voor Maas-kruisend verkeer in beeld. De werkzaamheden aan de Noorderbrug zullen er voor zorgen dat de filedruk op de Maas-kruisende verbindingen toeneemt. Aangezien de stad Maastricht goede Maas-kruisende OV-verbindingen kent liggen hier kansen voor het OV. Voorwaarde is wel dat de vrije busbaan op de Kennedybrug tijdig aangelegd wordt (zie MAA-BBV-006). In de probleemanalyse (zie bijlage PVBBMB-A) is de omvang van de totale doelgroepen auto gebruikende forenzen bepaald.

Op basis van die gegevens is de reële doelgroep voor het project bepaald op 16.050 auto forenzen naar Maastricht en 650 auto forenzen van Maastricht naar Sittard-Geleen en Heerlen. In totaal is de reële doelgroep dus 16.700 auto forenzen. Het gaat hier om de doelgroep die in de spits met de auto naar Maastricht reist en benaderd kan worden door MB in de periode 2015-2017. Het bereik van de doelgroep is gebaseerd op de veronderstelling dat MB erin slaagt in VBBMB meer werkgevers in Maastricht en in de regio aan zich te binden. Momenteel bereikt MB via de grote werkgevers in Maastricht 25% van de forenzen. In VBBMB is het doel om 50% van de forenzen in Maastricht te bereiken. Daarnaast worden werkgevers in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad benaderd. Voor de korte afstanden overlapt deze doelgroep met de doelgroep voor fietsimpuls. Het is ook niet uitgesloten dat forenzen zowel voor fiets als OV aan probeeracties deelnemen. De verwachting is wel dat structurele overstappers naar OV in meerdere afstandscategorieën zijn terug te vinden dan overstappers naar de fiets.

Verkeerskundige doelgroep forenzen	Alle autoforenzen gemeente Maastricht	Bereik	Alle autoforenzen gemeente Maastricht
Kort, maas-kruisend	5.600	50%	2.800
Vanuit omgeving naar Maastricht	7.500	50%	3.750
Vanuit de regio naar Maastricht	19.000	50%	9.500
Vanuit Maastricht naar de regio	2.600	25%	650
Totaal	34.700	48%	16.700

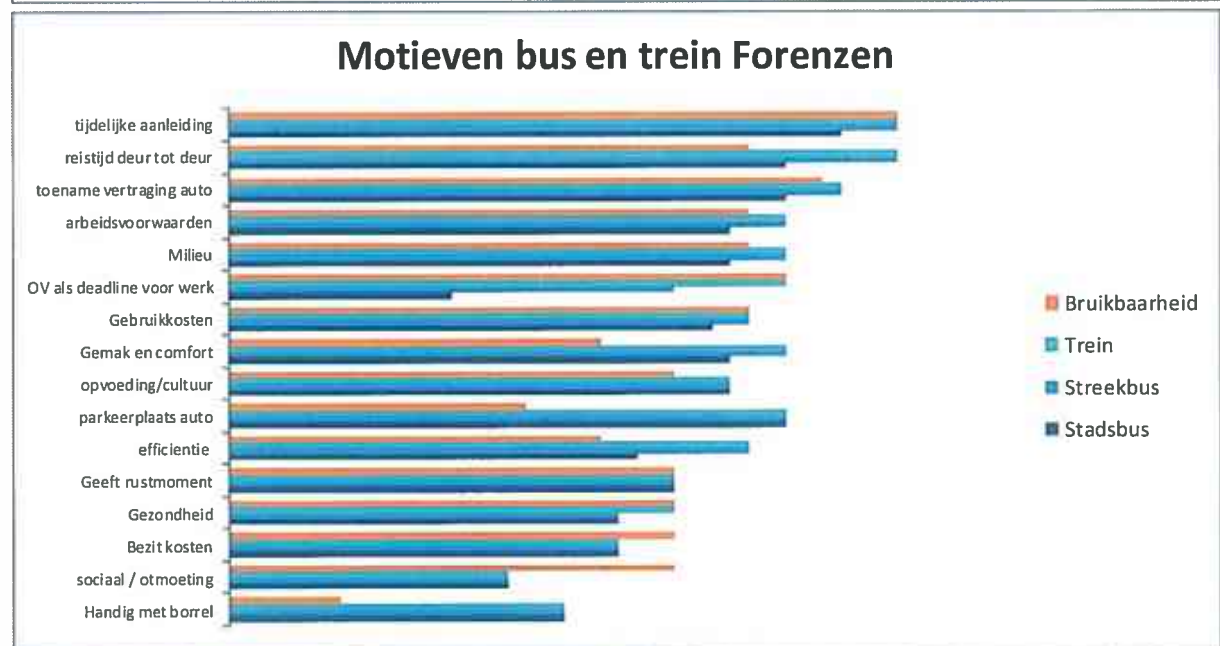
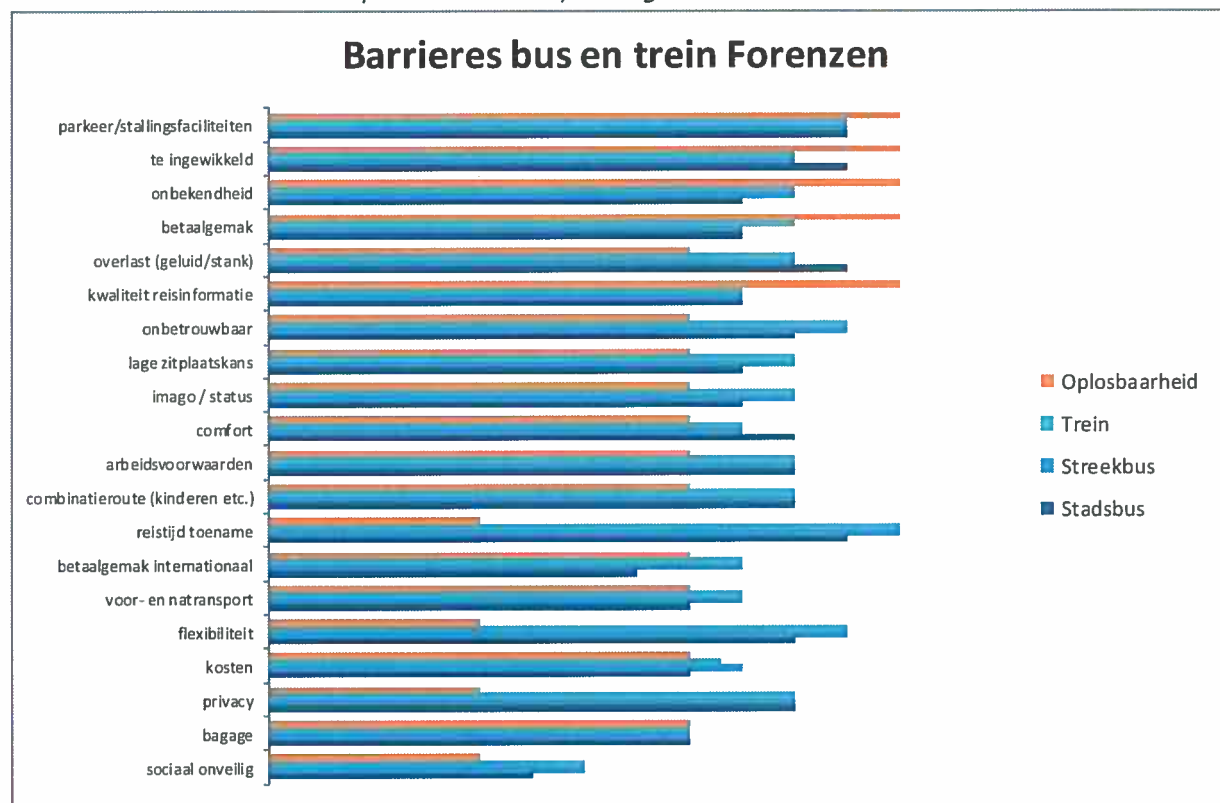
Barrières en motieven voor overstap auto naar OV

In Q4 -2013 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A. Bij de gedragsverandering is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep (customer journey) die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1/Q2-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

De volgende tabellen geven een overzicht van barrières en motieven om openbaar vervoer als alternatief voor de auto te gebruiken op basis van de relatieve zwaarte en de bruikbaarheid binnen de scope van Beter Benutten. Met het project OV-impuls willen we met name de volgende barrières slechten respectievelijk motieven aanspreken:

- ▶ Barrières: onbekendheid met OV (probeeracties), kwaliteit van de reisinformatie (persoonlijk reisadvies), imago/status (inzetten ambassadeurs) en arbeidsvoorwaarden (probeer aanbod moet resulteren in OV abonnement via werkgever).
- ▶ Motieven: tijdelijke aanleid (gebruik maken van compelling events), arbeidsvoorwaarden (zie vorige bullit), milieu (via feedback over effecten OV-gebruik), geeft rustmoment c.q. sociaal/ontmoeting (ervaren door deelname).

Barrières en motieven voor openbaar vervoer, belang en bruikbaarheid



Feed-forward en feedback geven

Ten aanzien van het geven van feed-forward en feedback is geconcludeerd dat dit één van de succesfactoren is voor succesvolle en duurzame gedragsbeïnvloeding. Het kennen van de motieven waarom potentiële overstappers de overstap naar het OV wel of niet maken is van belang voor de verdere uitwerking van de plannen. Tijdens de uitvoering zullen we daarom regelmatig feedback vragen aan deelnemers. Daarnaast gaan we ook actief op zoek naar motieven waarom mensen niet deel nemen aan acties. We vragen niet alleen feedback maar geven ook feedback.

Feedforward

Met feedforward anticiperen we op de toekomst. We proberen actief in te spelen op dat wat nodig is voor de werknemer om beslis- en gedragsverandering zou eenvoudig, laagdrempelig en aantrekkelijk mogelijk te maken. Enkele voorbeelden:

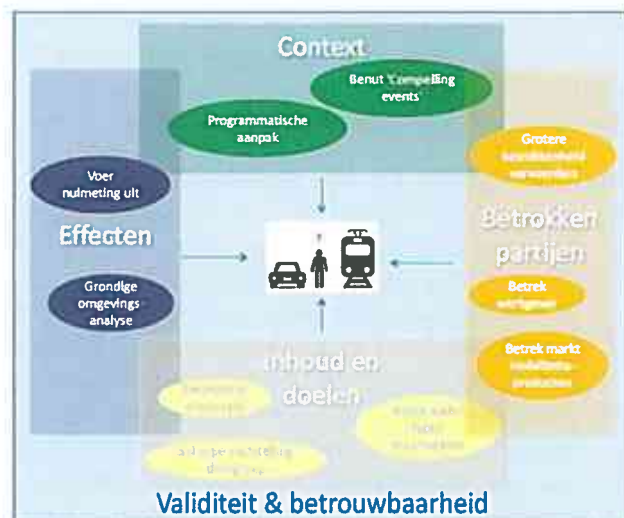
- ▶ Berekenen van het kostenplaatje: wat kost gedragsverandering, maar ook vooral wat levert het op.
- ▶ Coaching: persoonlijke begeleiding en aanmoediging gedurende de eerste fase van de gedragsverandering.
- ▶ Omkeerbaarheid van gedragsverandering: de werknemer behoudt de mogelijkheid om terug te vallen in het oorspronkelijke gedrag. Deelname is daardoor laagdrempelig. Dit principe sluit goed aan op probeeracties.
- ▶ Behoud van keuzevrijheid: de werknemer behoudt de mogelijkheid om af en toe ook met de auto te komen, zeker in eerste instantie (start met 2 op 5). Veel werkgevers bieden hun personeel echter op dit moment slechts één keuze. Het is of auto, of fiets, of OV. Dit weerhoudt automobilisten er van om over te stappen, want ze willen bijvoorbeeld het recht op een parkeerplek niet kwijt raken. Dit is vooral een aandachtspunt in de werkgeveraankpak.
- ▶ Inzet van ambassadeurs.

Het toepassen van feedforward principes is onderdeel van de uitwerking van de interventies die we in de komende drie jaar willen inzetten (zie alinea ontwerpprincipes). Hiervoor doorlopen we een co-creatieproces met potentiële deelnemers die deel uitmaken van een gebruikers- en/of onderzoekspanel.

Feedback

Feedback vindt plaats op twee niveaus:

- ▶ Gedragsniveau: Deelnemers aan actie krijgen tijdens de actie feedback over hun reisgedrag en een abonnementsadvies. We gebruiken daarvoor het in 2013 ontwikkelde persoonlijke reisadvies. Dit advies zet kosten en reistijd van de verschillende modaliteiten (Auto, OV, Fiets en e-bike) naast elkaar. Abonnementsadvies is nu nog veel handwerk voor onze backoffice. Met name het vaststellen van een goed advies voor een sterabonnement is niet eenvoudig. MB heeft de wens om dit te verbeteren. Een voorstel wordt opgenomen in de maatregel persoonlijke reisadviezen.
- ▶ Procesniveau: ophalen van feedback van deelnemers door middel van panels, enquêtes en servicecalls. Die feedback gebruiken we voor bijsturing en doorontwikkelingen van de maatregel.



Bij het ontwerpen van deze maatregel is verder gebruik gemaakt van de meta evaluatie OV stimuleringsproducten (Significant 2014, zie VBBMB.B15). Bijgaande figuur toont het eindadvies van de onderzoekers met betrekking tot het ontwerpen en uitvoeren van OV stimuleringsmaatregelen.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Moederorganisaties

Een belangrijke partner is de provincie Limburg, de concessieverlener van de concessie Zuid Limburg en moederorganisatie van Maastricht Bereikbaar. De provincie Limburg gaat zich inzetten voor een goede overgang van de oude naar de nieuwe concessie. Met de marketing en communicatiecampagne van Maastricht Bereikbaar zetten wij in op het behouden van bestaande OV reizigers en het aantrekken van nieuwe reizigers. Hierbij wordt zoveel mogelijk afgestemd met het implementatie- en ontwikkelteam van de provincie en de nieuwe vervoerder. Verder belangrijk is de afstemming met wegbeheerders en projectorganisaties van de grote projecten. Goede contacten zijn met name van belang om de doorstroming van het OV blijvend te kunnen waarborgen.

De regioregie van Maastricht Bereikbaar (zie projectplan Regioregie) speelt een essentiële rol bij het zoveel mogelijk beperken en het tijdig communiceren van hindersituaties voor het OV. Het project OV Impuls draagt bij aan de dialoog met de reizigers aangaande de tijdelijke situaties in met name 2016 en 2017. De gemeenten Maastricht, Sittard-Geleen en Heerlen zijn moederorganisaties van Maastricht Bereikbaar in de komende periode. In de komende periode hebben we zoals gezegd de forenzen nodig die vanuit Maastricht naar Sittard-Geleen en Heerlen reizen. Deze gemeenten spelen een belangrijke rol bij het leggen van contacten met grote werkgevers. De gemeente Maastricht speelt een belangrijke rol in het verlengde van BB1. Met name als wegbeheerder van de Maas-kruisende (OV) verbindingen.

Werkgevers en werknemers

Werkgevers (zowel convenantpartners als niet-convenantpartners) hebben ook bedrijfsdoelen die gediend worden met het project (kostenreductie, goed werkgeverschap, gezondheid werknemers, maatschappelijk verantwoord ondernemen). Convenantpartners hebben zich al gecommitteerd aan het behalen van een modal shift van auto naar openbaar vervoer. Voor de nieuwe partners uit de regio (gemeenten en werkgevers) geldt specifiek dat zij een nieuwe doelgroep zijn voor het project. Zij kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de prioritaire corridors Maastricht uit. Voor alle deelnemers geldt dat een proces wordt ingericht waarbij deelnemers eerst een laagdrempelig en risicoloos probeeraanbod krijgen, en daarna wordt gewerkt aan een structureel persoonsgericht aanbod (zie verderop). De werkgeversaanpak wordt uitgebreid beschreven in het plan van aanpak voor slim werken (MAA-BBV-004).

Private partijen en overige stakeholders

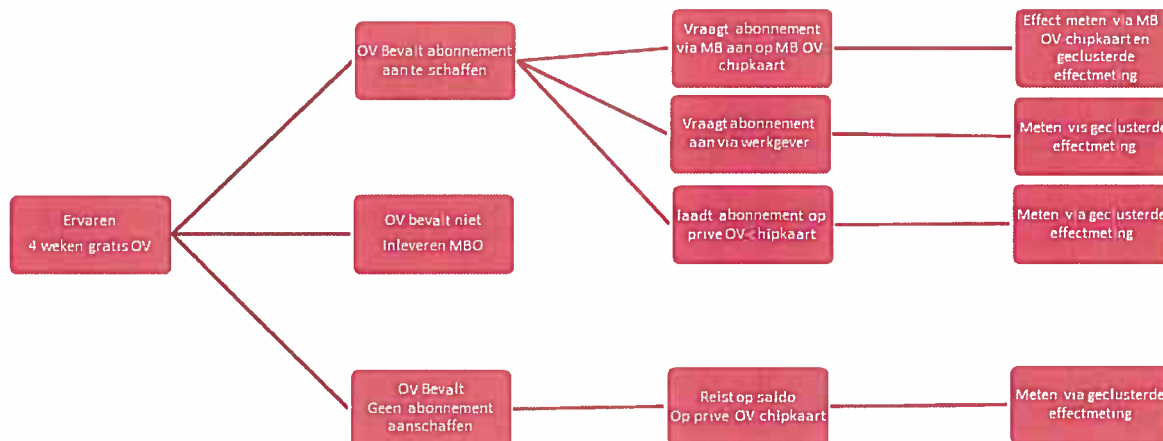
1. De regionale vervoerders: nu Veolia en NS, na 2016 NS en de nieuwe concessiehouder OV in Limburg als uitvoerders van het OV maar ook als ontwikkelaar van consumenten reisproducten. De regionale vervoerders hebben zitting in de stuurgroep van Maastricht Bereikbaar en zijn actief onderdeel van de uitvoering van het programma.
2. De Regiecentrale in de ondersteuning van de uitrol van de OV probeerproducten en de beheerder van de MB OV-chipkaart die onder andere dient als drager van het MB OV probeeraanbod. Dit is een continuering van de kennis en ervaring die we hebben opgedaan in BB1. De Regiecentrale beheert de MB OV-chipkaart die het mogelijk maakt om de doelgroep een zeer laagdrempelig probeeraanbod aan te bieden.
3. Werkgevers die na deelname aan het probeeraanbod van MB structureel een OV product willen aanbieden kiezen daarbij een eigen leverancier. Dat kan de Regiecentrale zijn die het probeeraanbod beheert, maar evengoed een andere aanbieder van OV producten.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

Sinds 2014 is het probeeraanbod OV van MB opnieuw vorm gegeven op basis van de opgedane kennis over effectieve gedragsbeïnvloeding (o.a. vanuit de praktijk en de intervention mapping sessie met de Universiteit Maastricht eind 2013). Deze methode is beproefd en wordt in het vervolg van Beter Benutten doorgezet. Daarnaast zal er in elke fase van de werkzaamheden aan de Noorderbrug en tram een passende methode ontwikkeld moeten worden waarmee MB kan inspelen op de meest actuele situatie. De huidige methode is met name gericht op overlast die veroorzaakt wordt door de aanleg van de A2 tunnel. Dat houdt in dat de maatregel gericht is op forensen op de binnenkomende corridors. Tijdens de aanleg van de tramlijn en de werkzaamheden aan de Noorderbrug zal de overlast zich meer verplaatsen naar het Maaskruisend verkeer waarbij de uitvoering van het OV ook nog extra onder druk komt te staan. Tijdige aanleg van de vrije busbaan op de Kennedybrug is een voorwaarde om de doorstroming van het OV tijdens de werkzaamheden te kunnen waarborgen (zie project BBV-06).

Aanpak probeeraanbod OV Maastricht Bereikbaar



Het probeeraanbod werkt zo dat mensen vier weken het OV kunnen proberen zonder dat zij of hun werkgever hiervoor allerlei zaken moeten regelen. De reiziger krijgt van MB een volledig operationele OV-chipkaart waarop een reisproduct is geladen waarmee zij hun woon-werk reis gratis kunnen maken. De maatregel is zo ingericht dat gedurende deze eerste vier weken de deelname eenvoudig is stop te zetten. De faciliteiten van de werkgever blijven in stand. Hiermee voldoen we aan het principe dat een maatregel risicoloos en omkeerbaar moet zijn.

Als zij na 4 weken geïnteresseerd zijn (blijkt uit feedback) dan krijgen zij een vervolgaanbod voor nog eens vier weken gratis reizen. In deze vier weken vraagt de reiziger zijn OV-abonnement aan. Hiermee voorkomen we dat er een gat ontstaat tussen proberen en overstap. Na deze tweede periode wordt in overleg met de reiziger en de werkgever gekeken naar een structurele oplossing, waarbij de reiziger een aanbod krijgt op basis van de bestaande bedrijfsregelingen van werkgever en/of regionale vervoerder. Bedrijfsregeling zijn heel verschillend, het ene bedrijf vergoedt alle woon-werkverkeer en het andere niets, met alle varianten daar tussen. Dit vergt per bedrijf maatwerk aanpak. Speciale aandacht wordt gevraagd voor parttimers en medewerkers die slechts voor een deel de overstap naar OV willen of kunnen maken. Deze groep valt vaak buiten de boot omdat regelingen vaak pas interessant worden als je fulltime werkt en/of alle dagen voor OV kiest (verstrekken abonnementen). Werknemers die het hele traject succesvol verlopen kunnen vervolgens OV-ambassadeur voor MB worden, waarbij zij gemotiveerd worden om andere collega's

over te halen het probeeraanbod uit te proberen (eventueel met een royalty programma, bijvoorbeeld dat zij geld of punten ontvangen voor elke dag dat een door hen aangemelde deelnemer met het OV reist tijdens het probeeraanbod van 4 weken). Eerder hebben we ervaring opgedaan met de actie "laat je auto staan" (20 deelnemers) en een gecombineerde Fiets- en OV actie tijdens de afsluiting van afrit 55. Resultaten van deze actie zijn dat 213 personen tot nu toe een probeeraanbod van 4 weken hebben afgenomen en dat 120 personen in een vervolgaanbod zijn geïnteresseerd (56%). Het aantal definitieve overstappers zal blijken uit de geclusterde effectmeting (zie figuur aanpak probeeraanbod op pagina 7)

Accentverschuiving vervolg Beter Benutten

Nieuwe doelgroepen vergen ook een nieuwe aanpak. Tijdens de diverse bouwfasen van de Noorderbrug en aanleg tram zullen we onze aandacht meer moeten richten op het Maas-kruisende verkeer. De meeste in Maastricht gevestigde bedrijven, waaronder onze convenantpartners, zijn gevestigd op de oostoever van de Maas. Veel medewerkers van deze bedrijven wonen echter op de westoever. Maaskruisend zijn er goede OV-verbindingen. Indien we in staat zijn om deze OV- en fietsverbindingen goed op peil te houden (zie maatregel MAA-BBV-006 Vrijebusbahn Kennedybrug en MAA-BBV-021 Hinderbeperking regioregie) en indien het autoverkeer op de Kennedybrug en de Noorderbrug meer overlast gaat ondervinden, kan dit kansen bieden voor zowel fiets als OV. Het vergt wel een verschuiving van de focus. Omgekeerd geldt wel dat zonder flankerende maatregelen voor het Maaskruisend verkeer de kwaliteit van het OV verslechterd, waardoor het moeilijker wordt nieuwe reizigers aan te trekken en bovendien bestaande (en in BB1 overgestapte) reizigers kunnen afhaken.

Naast de verschuiving van de focus naar het Maas-kruisend verkeer wil Maastricht Bereikbaar samen met de convenantpartners gebruik maken van twee vaak voorkomende *compelling events*: bij het in dienst treden van een nieuwe medewerker of bij een verhuizing van een medewerker. Dit zijn bij uitstek momenten waarop een medewerker gemotiveerd kan worden om na te denken over de manier van reizen voor het woon-werkverkeer. Samen met werkgevers stellen we voor de doelgroep een informatiepakket samen (verhuiskaartje/verhuispakket) met daarin opgenomen o.a. de woon-werkregeling van de werkgever, de diverse acties van MB (OV, fiets, slim werken ed) daarnaast kunnen ook zaken als het MVO beleid van de werkgever worden toegevoegd. Behalve deze "medewerkergebonden" *compelling events* kan ook het halteren van de stoptrein Roermond-Maastricht op Maastricht Noord na ingang van de nieuwe OV concessie als *compelling event* worden gebruikt.

Ten slotte willen we leren van de BB1 ervaring dat bestaande OV-gebruikers zich "benadeeld" voelen omdat hun goede gedrag niet wordt beloond. We hebben hiervoor een coach-buddy concept ontwikkeld waarbij de coach (bestaande OV-reizigers) beloond wordt voor de nieuwe kilometers van de buddy. Eerste ervaringen hiermee doen we in oktober-november 2014 op in de Campagne waarvoor laat jij je auto staan en dezen nemen we mee naar VBBMB.

Koppeling met verkeerskundige analyse

De primaire doelgroep voor dit project is zoals gezegd de forens die van en naar Maastricht reist op de korte, middellange en lange afstanden. Met de reële doelgroep heeft het project een sterke relatie met alle prioritaire stromen van het programma, vooral omdat het accent verschuift van regionale verplaatsingen naar regionale en lokale, Maas-kruisende verplaatsingen.

Koppeling met gedragsanalyse

Het project sluit nauw aan bij de bevindingen van de gedragsanalyse. Zo wordt de ontwerpstrategie voor interventies en het advies van de meta-evaluatie (zie voorgaande) nauw gevolgd. Ook is het project gericht op het wegnemen van de belangrijke barrières en het aanspreken van de belangrijke intrinsieke motieven (met name gericht op de benoemde intrinsieke en technische aspecten). Bij de uitvoering van de maatregel zal van deze aspecten gebruik worden gemaakt om primair het OV gebruik te promoten onder de werknemers van de convenantpartners.

Marketing en Communicatie

De project specifieke marketing en communicatie strategie zal afgestemd worden op de MB strategie. Hiervoor is in 2014 de Komop campagne ontwikkeld. In VBBMB gebruiken we de kennis die is opgedaan met deze aanpak. De conclusies uit diverse onderzoeken (o.a. actie afrit 55, actie afrit 1 en Beatrixhaven, de geclusterde effectmetingen) zullen dienen om de marketing en communicatie aanpak te verbeteren. Er is binnen het project een budget gereserveerd voor marketing en communicatie en er is sprake van nauwe samenwerking met het team marketing.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider van Maastricht Bereikbaar. Er is sprake van een voortzetting en verbetering/uitbreiding van lopend project. We gaan voort op de ingeslagen weg maar zullen ons meer moeten gaan richten op maaskruisend verkeer maar ook op de Regio (Sittard-Geleen en Parkstad), hetgeen andere accenten in de aanpak kan vereisen. De projectleider coördineert de doorontwikkeling van de verschillende onderdelen van het project (realisatie van nieuwe overstappers naar het OV, doorontwikkeling van het OV-concept, werving van gebruikers onder convenantpartners). De projectleider maakt gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

- ▶ De werkgeversaankpak: de mobiliteitsmakelaar is de persoon die de primaire contacten voert met werkgevers over deelname aan en inrichting van acties en maatregelen en over duurzame verankering van een project in het beleid van het bedrijf. De inzet van de mobiliteitsmakelaar is essentieel bij het realiseren van een duurzaam effect.
- ▶ De backoffice en klantenservice: de partij die voor MB de producten ontwerpt en beheert en de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers verzorgd (zie PVBBMB.A).
- ▶ Het project persoonlijke reisadvies. Met het persoonlijke reisadvies willen we de reiziger nog beter faciliteren; dat doen we door het pre-trip persoonlijke reisadvies persoonlijker te maken(feed forward). Zo denken we aan het geven van een alert bij een verstoring op een vooraf geplande reis (geplande werkzaamheden aan de weg of het spoor) of zelfs bij een actuele file of treinstoring (zie projectplan persoonlijk reisadvies MAA-BBV-14)
- ▶ De beheerder van de Maastricht Bereikbaar OV-chipkaart (MBO): de partij die de MBO en het klantenbestand beheert en de producten op de kaart zet.
- ▶ De regioregie, in het bijzonder het benuttingsteam: de personen die bij MB verantwoordelijk zijn voor de inzet van maatregelen bij specifieke werkzaamheden zoals de tijdelijke afsluiting van een afrit van de snelweg naar een bedrijventerrein. Onderdeel van regioregie is het zogenaamde Benuttingsteam dat onder andere OV-producten kan aanbieden als alternatief voor autoverkeer bij wegwerkzaamheden. Dit wordt afgestemd met het project OV-Impuls.
- ▶ Projectleider bezoekersaanpak: Voor bezoekers aan Maastricht is een apart plan van aanpak geschreven (zie MAA-BBV-022). Als onderdeel daarvan worden ook OV-producten aangeboden onder uiteenlopende voorwaarden. Dit wordt afgestemd met het project OV-Impuls.
- ▶ Projectleider studentenaanpak: Met de invoering van de studenten OV jaarkaart voor MBO studenten ontstaat er nieuwe reizigersstromen in het OV. Primair ligt hier een taak bij de vervoerders om hierop in te spelen. Maar ook onderwijsinstellingen zullen hun verantwoordelijkheid moeten nemen in het spreiden van lestijden of het bieden van alternatieven zoals E-learning om de druk op het openbaar vervoer tijdens de spits beheersbaar te houden. Zodra meer bekend is over de voorwaarden van de SOV zal een analyse gemaakt worden van deze doelgroep. Dit wordt afgestemd met het project Studentenaanpak (MAA-BBV-023).
- ▶ Marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en project specifieke marketing en communicatie.
- ▶ Monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E projectniveau.

Verbinding met andere maatregelen

De Maatregel OV-impuls heeft direct relaties met andere maatregel binnen het programma VBBMB. Deze maatregelen zijn in meer of mindere mate randvoorwaardelijk voor het behalen van de doelstellingen. Dit vergt intensieve samenwerking en nauwe afstemming tussen de verantwoordelijk projectleiders, zowel op inhoud als proces. Onderstaande tabel geeft de relaties weer met andere projecten:



Maatregel	Beschrijving maatregelrelatie	Projectkoppelingen
SLIM WERKEN MAA-BVV-004	Werkgeversaanpak, benadering en commitment bedrijven via mobiliteitsmakelaars, verankering en verduurzaming OV-impuls binnen het vervoersbeleid van een organisatie.	<ul style="list-style-type: none"> • Probeeraanbod OVI • Ambassadeurs en beïnvloeding sociale context. • Campagne
Vrije businfra Kennedybr. MAA-BBV-006	Noodzakelijke randvoorwaarde om tijdens de hinder een aantrekkelijk OV-aanbod aan te kunnen bieden en om bestaande OV-reizigers te behouden	<ul style="list-style-type: none"> • Vrije busbaan als compelling event gebruiken • Campagne
Kwaliteitsimpuls Station Maastricht MAA-BBV-007	Ook tijdens werkzaamheden zorgen voor goede bereikbaarheid station voor (potentiële) OV-reiziger; is ook verantwoordelijkheid regio regie	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne • Hindermaatregelen
Impuls herkomst P+R MAA-BBV-09	OV als onderdeel van ketenverplaatsing heeft baat bij goede op- en uitstappunten	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne • Compelling event
Impuls bestemming P+R MAA-BBV-010	OV als onderdeel van ketenverplaatsing heeft baat bij goede op- en uitstappunten	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne • Compelling event, bijv. treinhalte Mtr Noord aan lijn Sittard-Maastricht
MULTIMODALE REISINFO MAA-BBV-014	Multimodaal reisadvies voor bezoekers en forenzen. Ook voor OV. Gebruiken voor feedforward.	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne en informatievoorzieningen
HINDERBEPERKING MAA-BBV-021	Tijdelijke benuttingsmaatregelen gedurende werkzaamheden Noorderbrug, Tram en stationsgebied. Dit veroorzaakt directe hinder voor OV. Hier ligt ook een relatie met MAA-BBV-007	<ul style="list-style-type: none"> • Probeeraanbod OV • Ambassadeurs en sociale context. • Campagne en informatievoorziening.
BEZOEKERSAANPAK MAA-BBV-022	OV stimuleren onder bezoekers (€ 2 kaartje).	<ul style="list-style-type: none"> • Ambassadeurs en sociale context • Campagne en informatievoorziening
STUDENTENAANPAK MAA-BBV-023	Spitsmijden door studenten stimuleren via bijv. mobiliteitsbudget	<ul style="list-style-type: none"> • Ambassadeurs en sociale context • Campagne en informatievoorziening

Doel van de maatregel

Primair effect

Op basis van de gedragsanalyse in PVBBMB.A kan worden gesteld dat de gedragsreactie van de doelgroep nooit 100% is. Er is altijd sprake van een gedeeltelijke gedragsreactie (automobilisten stappen deels over op een alternatief en blijven deels het oude gedrag vertonen). Interventies die hierop gericht zijn blijken ook effectiever (omkeerbaarheid, laag risico, relaties in tact laten). Uit een meta-evaluatie van OV producten (zie VBBMB.B15, Significant 24 juli 2014) blijkt dat 20% van de benaderde doelgroep gebruik maakt van de tijdelijke gebruiksprikkel, 20% daarvan blijft na beëindiging van de maatregel gebruik maken van het OV. Resultaat is 4% gedragsverandering (niet op alle dagen). Op basis van 16.700 te benaderen autoforensen is het potentieel 3.340 tijdelijke deelnemers (20%) en 668 structurele overstappers (4%). Uitgaande van een werkweek van gemiddeld 4,5 dagen leidt dit tot 600 structurele dagelijkse spitsmijdingen. De figuur hieronder

toont de effecten van de maatregel.

	Totale doelgroep (auto-forenzen in de spits)	34.700		
	Bereikte doelgroep	16.700		48%
	Deelnemers probeeraanbod, incl huidige	3.340		20%
	Structurele overstappers	668		20%
	Aantal structurele dagelijkse spitsmijdingen	600		90%
	Gemiddeld aantal spitsmijdingen in 10 jaar	432		72%

Er wordt in de berekeningen verder uitgegaan van een ingroeiperiode tot eind 2017 en een teruglopend effect vanaf beëindiging van de maatregel. Omdat beoogd wordt een structurele verandering te realiseren in het beleid van werkgevers is de jaarlijkse terugval van het effect geraamd op 10%. In het scopejaar van VBBMB worden er dus gemiddeld 600 dagelijkse spitsmijdingen gerealiseerd; over een periode van 10 jaar is dit gemiddeld 432 dagelijkse spitsmijdingen.

Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10
400	500	600	540	486	437	394	354	319	287

Het project heeft invloed op alle prioritaire corridors in de directe omgeving van Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Bovengenoemde spitsmijdingen hebben dus waarschijnlijk een effect op meerdere corridors. Hier wordt in de berekeningen nog geen rekening mee gehouden (om te voorkomen dat spitsmijdingen dubbel geteld worden). Het kwantitatieve effect per corridor zal worden gemonitord in de M&E van het project (zoals dat in BB1 wordt gedaan, zie VBBMB.B4).

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het deelpakket openbaar vervoer (dus niet de afzonderlijke deelprojecten) op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket openbaar vervoer is in totaal uitgegaan van gemiddeld 949 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Per project is gekeken naar het effect in de komende jaren. Voor het project OV impuls is hierbij uitgegaan van een ingroei tot 2017 en na 2017 een terugval van 10% per jaar. De beschrijving van de opbouw van de andere projecten is opgenomen in de andere plannen van aanpak.

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Openbaar Vervoer	OV-impuls	400	500	600	540	486	437	394	354	319	287	432
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	90	890	60	60	60	60	60	60	60	140
	Multimodaal reisadvies	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Stalling Maastricht	0	0	475	400	400	400	400	400	400	400	328
	Totaal	450	640	2.015	1.050	996	947	904	864	829	797	949

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca. +3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlagen).

- ▶ **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 662. Met het pakket wordt verder een besparing van 36 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 103 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame businesscase

Dit effect wordt bereikt in de loop van 2017, na de ingroeperiode van drie jaar. Via de vastgelegde afspraken over structurele verankering van openbaar vervoergebruik bij de convenantpartners wordt geborgd dat de effecten duurzaam zijn. De afspraken die gemaakt worden met de convenantpartners ligt verankerd in de jaarplannen die de mobiliteitsmakelaars vaststellen met de convenantpartners. Bewaking van de doelen vindt 2 maal per jaar plaats tijdens de CEO-meeting (Dashboard). Daarnaast maken we afspraken met werkgevers over het vervolgaanbod. Vaak maken werkgevers gebruik van bestaande bedrijfsafspraken en contracten met zakelijke OV-chipkaart aanbieders (XXImo, Mobility mixx, Radiuz als zakelijke kaart aanbieder en NS als vervoerder) om het OV gebruik te stimuleren. Soms maken ze ook gebruik van de kennis die is op gedaan met de MB OV-chipkaart en faciliteren ze het OV (tijdelijk) met de MB OV-chipkaart. In dit laatste geval sluit een werkgever een contract met de Regiecentrale.

De Regie centrale is naast de hierboven genoemde zakelijke kaart aanbieders een van de 4 officieel door TLS gecertificeerde Zakelijk OV-chipkaart aanbieders. In alle gevallen zijn er voor MB geen kosten meer verbonden aan de overstap behoudens het nog te ontwikkelen incentive programma. Dit programma is gericht op het vasthouden van bestaande en nieuwe OV reizigers.

Neveneffecten

Het project OV impuls leidt tot een gedragsverandering van auto naar openbaar vervoer. Hiermee worden autokilometers vermeden, wat bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid in de steden (met name Maastricht) en de reductie van de CO2 uitstoot. Het effect van de projecten van MB op deze indicatoren wordt per bedrijf gemonitord door de reductie van de autokilometers te vertalen naar vermeden uitstoot van PM10, CO2 en NOx. Dit sluit vaak aan bij de intrinsieke motivatie van bedrijven om deel te nemen aan het programma. Bovendien sluit het aan op de beleidsdoelen van de gemeente Maastricht en de regionale partners om binnen de gemeente grenzen de CO2 uitstoot te beperken en de lucht- en geluidsknelpunten in de stad te verminderen. Daarnaast voldoen deelnemende bedrijven door hun deelname beter aan de door hun gestelde MVO-doelstellingen.

Een ander neveneffect van het project is dat we via gebruikers feedback ontvangen over de (ervaren) kwaliteit van het regionale OV. Hieruit kunnen verbeteringsuggesties naar voren komen. Voorzover we die niet binnen de scope van VBBMB kunnen oppakken, zullen we ze adresseren aan de relevante stakeholders (afhankelijk van feedback de huidige of nieuwe concessiehouder, provincie of gemeente).

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorieën vraagbeïnvloeding en OV. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering.

Nadere afbakening maatregel / project:

Het project betreft een voortzetting en de verbreding van een huidig project van BB1. De doelstelling van BB1 is meegenomen in de doelstelling van VBBMB, met de aanname dat het verduurzamen van de gedragsverandering globaal even veel energie zal vergen als het initiëren van de gedragsverandering. Omdat in BB1 vooral tijdelijke gedragseffecten zijn bereikt worden de duurzame gedragseffecten toegekend aan de uitvoering van VBBMB.

De belangrijkste verschillen tussen BBMB1 en VBBMB zitten in de aanscherping van het project op basis van de probleemanalyse (PVBBMB.A en B) en de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie (VBBMB.B5). De focus ligt op het doorlopen van de stappen bij nieuwe convenantpartners, en het verduurzamen van het effect (beleid bij werkgevers aanpassen en flexibiliseren) bij bestaande en nieuwe convenantpartners. Meer aandacht voor het Maaskruisend verkeer en voor het verkeer Maastricht uit. Daarnaast ook voor Sittard-Geleen en Heerlen.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Bij de uitvoering van dit project zijn wij afhankelijk van Veolia en NS in 2015 en 2016 en de medewerking van de nieuwe OV concessiehouder in 2017. Het structurele reisproduct moet interessant genoeg zijn om te gaan gebruiken. Bij de inrichting van het vervolgaanbod is het product dus nog onzeker. Denk hierbij aan de dienstregeling die zeker in landelijke gebieden versoberd zal worden maar ook aan nieuwe reisproducten voor de regio. Gelet op de vele reisproducten en de onduidelijkheid die dit voor de reiziger met zich mee brengt is er een rem gezet op het ontwikkelen van nieuwe OV-chipkaart producten. Naast deze algemene onzekerheden zal de aanleg van de tram naar alle waarschijnlijkheid ook (tijdelijk) ingrijpende gevolgen hebben voor het OV aanbod in de stad. Statistisch gezien levert elke majeure dienstregelingwijziging een al dan niet tijdelijke terugval in het aantal OV reizigers op van ongeveer 5%. Daarnaast bestaat er een reële kans dat OV-reizigers vanwege de verbeterde doorstroming op noord-zuid als de A2 weer vaker voor de auto gaan kiezen.

Naast de hierboven genoemde belemmeringen ontstaan er ook kansen.

- ▶ Zo wordt de Heuvellandlijn Maastricht Randwyck – Kerrade Centrum vanaf 2017 doorgetrokken naar Aken en mogelijk op een later tijdstip vanuit Maastricht naar Luik.
- ▶ Wordt de huidige lijn 150 doorgetrokken naar centrum en het Klinikum (Academisch Ziekenhuis) in Aken.
- ▶ Wordt de bediening van Maastricht Noord waarschijnlijk uitgebreid richting Sittard Roermond, hetgeen voor OV-impuls als compelling event kan worden aangewend.
- ▶ Wordt de tram Vlaanderen Maastricht aangelegd.
- ▶ Ontstaan er vooral OV verbindingen op dikke OV lijnen waardoor het OV op de voor MB belangrijke corridors verbeterd wordt en met hogere frequenties bediend zal worden.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BBMB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer per jaar (dus medio zomer 2015, eind 2015, zomer 2016, eind 2016 en zomer 2017) wordt de tussenstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project. Daarnaast evalueren we de aanpak regelmatig (afrit 55 en afrit1/Beatrixhaven) Op gezette tijden benaderen we deelnemers ook telefonisch om hun motieven te achterhalen waarom ze al dan niet de definitieve overstap hebben gemaakt naar OV of fiets (uitvoering Regiecentrale). Ook op basis hiervan sturen we waar nodig onze projecten bij. Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van MB en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien behoefte is aan tussentijdse bijsturing hieraan vormgeven conform het hiervoor in BBMB1 opgezette proces.

3. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

Onderstaande tabel toont de mijlpalen van het project. De projectonderdelen die een voortzetting zijn van het project in BB1 lopen van 2012 tot 2017. De meeste onderdelen van het project zijn pas afgerond aan het einde van het programma. De output (bijvoorbeeld aantal deelnemers) wordt continue gemonitord en tweejaarlijks gerapporteerd. Dit kan basis zijn voor tussentijdse bijsturing.

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gerond
Inventarisatie met nieuwe concessiehouder	Q4-2014	Q1-2015
Concrete afspraken met nieuwe concessiehouder over deelname	Q4-2014	Q2-2015
Gerealiseerd aantal overstappers:		
300	Q1-2014	Q4-2014
400	Q1 2015	Q1-2015
500	Q1 2016	Q4 2016
600	Q1 2017	Q4 2017
Plan van aanpak t.b.v. aanvullende acties in 2016/2017 w.o. incentive programma voor vasthouden bestaande OV-reizigers	Q2 2015	Q4 2015
Uitwerken producten aanvullende acties 2016/2017	Q4 2015	Q4 2016

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld t/c	
1	Minder animo voor pilots bij bestaande bedrijven	50%	Minder probeeracties (behalve bij compelling events).	n.v.t.	-€ 20.000 per 100 minder probeeracties	Monitoring voortgang convenanten, CEO bijeenkomsten, gebruiken van werkzaamheden.
2	Structurele verankering in beleid werkgevers	50%	Lager duurzaamheidseffect omdat de prikkel incidenteel blijft.	Langer nodig	n.v.t.	Duidelijke afspraken met werkgevers aan de voorkant; resultaatgerichte financiële prikkel.
3	Niet meewerken nieuwe vervoerder v.a. 2017 en/of "afhaken" huidige vervoerder als hij nieuwe concessie niet krijgt	50%	Zonder medewerking vervoerder(s) moeilijk stimuleringsmaatregelen nemen, denk aan kortingsacties of regio specifieke OV producten	n.v.t.	Duurder	December 2014 is nieuwe vervoerder bekend. Deze tijdig bij MB betrekken en in gesprek blijven met huidige vervoerder.
4	Afhankelijkheid mobiliteits makelaar	25%	Als de mobiliteitsmakelaar de OV producten niet goed onder de aandacht brengen daalt de slagingskans	Langer nodig	Goedkoper/minder resultaat	Wekelijks overleg met mobiliteitsmakelaar
6	Marketing en communicatie	25%	Het aanbieden van OV producten is afhankelijk van een goed marketing strategie.	Langer nodig	Goedkoper/minder resultaat	Voldoende budget reserveren voor marketing en communicatie. Regmatig afstemmen met

						marketing en communicatie
7	Onvoldoende afstemming met landelijke projecten	25%	Twee keer hetzelfde wiel uitvinden	Langer nodig	Landelijk inefficiënte inzet van middelen	Tijdig afstemmen en risico op vertraging in beeld brengen.
8	Aantrekkelijkheid stationsgebied neemt af	100%	De aantrekkelijkheid van het stationsgebied zal gedurende aanleg van de fietsenstalling en de tram afnemen		Zonder beheersmaatr. minder resultaat	Reizigers pre-trip goed informeren en tijdens de werkzaamheden loop en fietsroutes goed aangeven

Kosten

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Het probeeraanbod van MB kost gemiddeld € 127,25 (MB OV-chipkaart € 20,-, Service fee 3.25, advies € 4,- en gemiddeld € 100,- reiskosten). Het vervolgaanbod kost gemiddeld € 157,50 (Service fee 3.25, advies € 4,- en gemiddeld € 150,- reiskosten). Definitieve overstappers kosten meestal niks meer omdat ze gebruik kunnen maken van bedrijfsregelingen. In een enkel geval faciliteren we nog maximaal een jaar de kosten van de MB OV-chipkaart. Kosten € 46,50 (12 x 3.25 service kosten + eenmalig € 7,50 voor het laden van een abonnement). Omdat hindermomenten als compelling events worden gebruikt voor het project OV-impuls, komt een deel van bovengenoemde kosten voor rekening van het project hinderbeperking regio regie. De kosten van het probeeraanbod voor het behalen van het minimale aantal probeerders en opvolgers ten laste van OV-Impuls bedraagt dan in 2015-2017 €300.000,- excl. BTW. (187,5 + 112,5 in onderstaande tabel). Daarnaast wordt er een budget van ca € 300.000 excl. BTW gereserveerd voor het vasthouden van bestaande OV reizigers waarbij het zwaartepunt komt te liggen in 2017. Hiervoor wordt in samenwerking met fiets impuls een incentive programma ontwikkeld. De najaarsactie zoals deze in oktober 2014 wordt uitgevoerd moet hier belangrijke input voor leveren. In 2017 komen hier waarschijnlijk aanvullende acties bij in het kader van de compelling events in dat jaar (werkzaamheden Noorderbrug en OV as, ingang nieuwe OV concessie en herinrichting stationsgebied en realisatie fietsenstalling station Maastricht). Vanuit het project OV impuls wordt (naast het realiseren van de opgave) ingezet op het benutten van deze compelling events en het behouden van bestaande reizigers. Voor aanvullende acties wordt voor BBV €200.000,- excl. BTW gereserveerd. De wijze waarop dit budget wordt ingezet wordt bepaald in 2016 (zie mijlpalen), op basis van een beslissing van de stuurgroep van MB.

Bedragen * € 1000 excl. BTW	2015	2016	2017	Totaal
Probeer aanbod (ervaren)	62,5	62,5	62,5	187,5
Vervolgaanbod	37,5	37,5	37,5	112,5
Vasthouden huidig OV gebruik, incentive programma	75,0	100,0	125,0	300,0
Aanvullende acties 2017 (nog ontwikkelen)	0,0	0,0	200,0	200,0
Totaal	175,0	200,0	425,0	800,0

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd (nog verdisconteren binnen bovenstaande kostenposten). Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose Maatname			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regio bijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 o.v.
Rijk	0,44	0,36		0,12	0,12	0,12	
Maastricht Bereikbaar*			0,44	0,15	0,15	0,15	
Totaal		0,8		0,27	0,27	0,27	

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Bij het project zijn werkgevers betrokken die zelf investeren in het project. Bij duurzame verankering in het mobiliteitsbeleid is vaak sprake van een kostenstijging in de reiskostenvergoedingen. Daarnaast zijn er de administratieve kosten bij de wijzigingen die de bedrijven zelf betalen. Ook de vervoerders zullen (waarschijnlijk) investeren in het project door mee te financieren aan het probeeraanbod en het vervolgaanbod. In het huidige programma verstrekt Veolia 26% korting op een jaar sterabonement en geeft ze vaak korting op andere producten (2 euro kaartje, exploitatie pendelbus P&R Noord). Met NS heeft MB hier geen afspraken over kunnen maken omdat dit omzet technisch voor NS niet interessant blijkt te zijn.

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB. IN verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat extra leden toetreden tot de stuurgroep.

Contracteringsstrategie

De beheerder van de MB OV-chipkaart heeft deze kaart in BBMB1 ontwikkeld in opdracht van Maastricht Bereikbaar. De kaart en de achterliggende technologie is thans volledig operationeel. De beheerder is actief op de OV productenmarkt. MB schrijft daarom geen specifieke kaart voor bij het verduurzamen van het gebruik in een structureel aanbod. Wel gebruikt MB bij het probeeraanbod de MBO die bij deze partij in beheer is. Verdere investering in de kaart is vanuit de overheid niet nodig. De marktpartij heeft hier een eigen businesscase voor. Daarnaast gebruiken we bestaande producten van de vervoerders. Dat zijn OV-chipkaart producten (b.v. dalkorting) maar ook andere producten (CT-kaartje).

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BBMB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. Toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers.
2. Voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten.
3. Bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbenodigdheden van de voortgangsrapportages, de benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek.

Het deelpakket openbaar vervoer zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden net als in BB1 twee keer per jaar gemeten via een geclusterde effectmeting. Daarnaast zullen projecten ook weer project specifiek geëvalueerd worden om te leren voor het vervolg. De financiering van de M&E is opgenomen in de VAT kosten van het programma (10% van het totaal).

De volgende indicatoren worden in het pakket openbaar vervoer gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen
- ▶ Output: aantal probeeracties, aantal gekochte abonnementen, gerealiseerde fietsenstallingen, aantal aangepaste OV regelingen werkgevers, aantal afgenomen reisadviezen.
- ▶ Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, effect op meest vertraagde ritten, reistijdverbetering, duurzaamheidseffect.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het een modal shift teweeg brengt van auto naar OV op de prioritaire stromen Maas-kruisend verkeer en de A2 inkomend en uitgaand. Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling in Sittard-Geleen. Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project ten minste 432 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 600 spitsmijdingen op.

Bijdrage aan secundaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt bij aan de secundaire doelen uit de bereikbaarheidsverklaring doordat het OV bij werkgevers in de regio gepromoot wordt (vanuit Maastricht). Dit leidt tot (OV) spitsmijdingen in de regio's Sittard-Geleen en Heerlen. Daarbij draagt het project bij aan de secundaire doelstelling hinderbeperking, via nauwe samenwerking met de regioregie, en aan de doelstelling topdagen en evenementen, via nauwe samenwerking met het project beïnvloeding bezoekers.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1e en 2e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket OV, met daarin de projecten OV-impuls (MAA-BBV-005), Vrije busbaan Kennedybrug (MAA-BBV-006), Multimodaal reisadvies (MAA-BBV-014) en Stalling Maastricht (MAA-BBV-007).

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. Het gaat immers om een gedragsverandering door forenzen. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (incl. BTW) per jaar.
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertraging-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket openbaar vervoer €41 kost per vermeden vertraging-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €14 per vermeden vertraging-uur voor alle ritten in het model.

Uitvoerbaarheid

Het project is gericht op gedragsbeïnvloeding. De uitvoerbaarheid van het project is afhankelijk van de interesse van werkgevers en werknemers om deel te nemen. De mijlpalen en de beoogde

aantallen deelnemers zijn gebaseerd op de leerervaringen van BB1 en worden daarom als realistisch gezien. Indien nodig kan via de gekozen mijlpalen tijdig worden bijgestuurd.

Effect op duurzaamheid

Omdat het een gedragsverandering betreft van auto naar OV, is er sprake van een reductie van het aantal autokilometers. Deze reductie zal worden gemonitord op basis van de gemiddelde uitstoot per kilometer van personenauto's. Kentallen hiervoor zijn nog niet bekend.

Innovatie

Het project OV impuls VBB is een voortzetting van het project uit BB1. Met name in 2013 en 2014 is veel geleerd op het gebied van het geven en krijgen van feedback van de doelgroep en de deelnemers en het gebruiken van deze feedback om het product nog klantgerichter te maken. Er is sprake van een continue doorontwikkeling van de inzichten en de toepassing daarvan. Dat blijkt o.a. ook uit de meta-evaluatie van Significant (VBBMB.B15) waarin veel lessen uit Maastricht zijn opgenomen. Dit leerproces wordt doorgezet in VBB. Verder wordt in VBB, meer dan in BB1, ingezet op het gebruiken van *compelling events* bij het aanbieden van het probeeraanbod (verhuiskaartjes, inspelen op grote werkzaamheden). Behalve zelf ontwikkelen maken we uiteraard gebruik van de kennis van andere regio's, zoals de Smart app van Twente.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

Na aanscherping van de mijlpalen is dit plan van aanpak zonder verbeterpunten goed gekeurd in de uitvoerbaarheidstoets door RWS.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		26/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spijtsmijdingen per spits									
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Openbaar Vervoer	OV Impuls	400	500	600	540	486	437	394	354	319	287
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	90	890	60	60	60	60	60	60	60
	Multimodaal reisadvies	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Impuls station Maastricht	0	0	475	400	400	400	400	400	400	400
	Totaal	450	640	2.075	1.050	996	947	904	864	829	797

Effect in 2012 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroei tot 2017 en terugval na 2017. Gemiddeld aantal (kolom H) ingevoerd in mobiliteitsscanner

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie	SVR variant	Verliesuren variant	Verschuif SVR	Verschuif verliesuren per spits
	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR
Openbaar Vervoer	8.712	53.891	326	8.051	53.788	290
					662	103
						36

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner

Pakket	Project	Besaarnde verliesuren per spits		Relevante spijtsen	Relevante dagen per jaar	Totaal besaarnde verliesuren	KEA kosten project	Kosten per besaarnde verliesuur
		Alle ritten	SVR			Alle ritten	Inc. BTW	Alle ritten
Openbaar Vervoer	OV Impuls	-	-	233	10	-	890.000 C	-
	Vrije busbaan Kennedybrug	-	-	233	10	-	1.100.000 C	-
	Multimodaal reisadvies	-	-	233	10	-	800.000 C	-
	Impuls station Maastricht	-	-	233	10	-	2.400.000 C	-
	Totaal	103	36	1,5	233	10	359.985	125.820
							1.480.000 C	41 C

Hier aantal relevante spijtsen (standaard 1,5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (inc BTW) invoeren

Pakket	Project	KEA uitgesplitst naar jaar											
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Totaal
Openbaar Vervoer	Kosten totaal	2.081.000	2.040.000	2.012.000	1.983.000	1.954.000	1.925.000	1.896.000	1.867.000	1.838.000	1.809.000	1.780.000	1.751.000
	Kosten OV-impuls	233.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100	293.100
	Kosten Vrije busbaan	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000
	Kosten Multimodaal reisadvies	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444	24.444
	Kosten Station Maastricht	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000
	Besaarnde uren alle ritten	17.070	24.172	22.755	20.479	18.431	16.568	14.929	13.410	12.001	10.803	9.803	8.917
	OV Impuls	15.170	18.962	22.755	20.479	18.431	16.568	14.929	13.410	12.001	10.803	9.803	8.917
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	3.413	33.753	2.075	2.275	2.275	2.075	2.075	2.075	2.075	2.075	2.075
	Multimodaal reisadvies	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896	1.896
	Impuls station Maastricht	0	0	18.014	15.170	15.170	15.170	15.170	15.170	15.170	15.170	15.170	15.170
	Besaarnde uren SVR	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895	8.895
	OV Impuls	5.302	6.628	7.953	7.158	6.442	5.799	5.110	4.496	3.923	3.404	2.928	2.488
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	1.193	11.797	795	795	795	795	795	795	795	795	795
	Multimodaal reisadvies	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663	663
	Impuls station Maastricht	0	0	6.296	5.302	5.302	5.302	5.302	5.302	5.302	5.302	5.302	5.302
Kosten per uur alle ritten	124 C	85 C	91 C	97 C	106 C	116 C	126 C	136 C	146 C	156 C	166 C	176 C	
OV Impuls	15 C	15 C	13 C	14 C	15 C	16 C	17 C	18 C	19 C	20 C	21 C	22 C	
Vrije busbaan Kennedybrug	-	38 C	0 C	5 C	5 C	5 C	5 C	5 C	5 C	5 C	5 C	5 C	
Multimodaal reisadvies	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	
Impuls station Maastricht	-	-	40 C	2 C	2 C	2 C	2 C	2 C	2 C	2 C	2 C	2 C	
Kosten per uur SVR	38 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	48 C	
OV Impuls	55 C	44 C	37 C	40 C	40 C	40 C	40 C	40 C	40 C	40 C	40 C	40 C	
Vrije busbaan Kennedybrug	-	9 C	1 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	14 C	
Multimodaal reisadvies	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	402 C	
Impuls station Maastricht	-	-	114 C	6 C	6 C	6 C	6 C	6 C	6 C	6 C	6 C	6 C	

Automatische berekening (herbesteding) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecarys om het pakket en de projecten te kunnen beoordelen op dit jaar 2017 en totaal effect over effectperiode

Pakket avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn Maastricht/HERE hembrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1				
Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hembrede snelheid	20	24	42	86
verplaatsingen	1.306	1.446	486	3.238
verplaatsingen	2.341	1.505	756	4.602
Totaal verplaatsingen	18.815	14.535	3.712	568
reistijd alle ritten (minuten)	11,3	6,43	21,07	72,35
waarvan vertraagd	2,06	1,38	4,17	5,51
reistijd donkerrode ritten	14,27	9,03	24,02	88,31
waarvan vertraagd	2,66	2,08	4,66	4,74
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk overbelasting	7.339	748	811	8.712
gemeente Maastricht Heel model				255.939
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd) Heel model				768.062
				53.891

Pakket OV 14-9 avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn Maastricht/HERE hembrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1				
Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hembrede snelheid	20	24	42	86
verplaatsingen	1.430	1.670	666	3.766
verplaatsingen	2.341	1.575	821	4.737
Totaal verplaatsingen	18.489	14.183	3.722	581
reistijd alle ritten (minuten)	11,39	6,39	20,99	71,97
waarvan vertraagd	2,01	1,33	4,08	5,51
reistijd donkerrode ritten	14,53	9,02	23,99	88,42
waarvan vertraagd	2,6	2,01	4,75	4,67
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk vertraagde vrachtautoritten van gg naar gemeente, voorbelasting spijtsen, naar oorzaak:	7.339	748	811	8.712
gemeente Maastricht Heel model				255.254
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd) Heel model				767.358
				53.788

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar
Naam Maatregel: Slim Vervoeren 2.0
Projectcode: MAA-BBV-020

Algemene gegevens:

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Thierry Verduijn, 06-50891969
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	03-10-2014 / definitief

Samenvatting

In de periode 2015-2018 is er sprake van meerdere knelpunten in de bereikbaarheid van Maastricht. De knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door infrastructurele werken die in deze periode worden uitgevoerd, waarbij in 2015 de aanleg van de A2 tunnel het meest in beeld is maar met ingang van 2016 de werkzaamheden aan de Noorderbrug "voelbaar" worden voor de bereikbaarheid. Het grootste deel van de meest vertraagde ritten voor het vrachtverkeer betreffen ritten over de korte en middellange afstand, dus tot 30 km. Het korte afstand verkeer betreft vooral stedelijke distributie met stops in meerdere zones in de binnenstad. Het vrachtverkeer met ritten tot 30 kilometer betreft vooral distributieverkeer en industriële leveringen binnen de regio Zuid-Limburg. In het project slim vervoeren spelen we met een doelgroep benadering in op deze bereikbaarheidsproblematiek via vier concrete maatregelen:

1. Rail HUB Zuid-Limburg: richt zich vooral op A2 en zet in op het lange afstand vrachtverkeer met een oorsprong of bestemming buiten de regio (bv. Nederlandse of regio overschrijdende containerimport of -export). Het blijkt dat een groot deel van de vrachtbedrijven afkomstig is van het bedrijventerrein Beatrixhaven.
2. Productief bestelverkeer: richt zich op het bestelverkeer dat in de regio verblijft maar geen specifieke stadsdistributie activiteiten uitvoert. Het bestelverkeer is gesignaleerd op vijf locaties in Maastricht en dominant op de Maaskruisende verbindingen. Deze doelgroep is nieuw, deze is nog niet eerder afzonderlijk aangepakt. Doordat er een duidelijk potentieel is zullen we verder specifieke maatregelen ontwikkelen, naast deze voor het overige vrachtverkeer.
3. Distributiedriehoek Zuid-Limburg: richt zich op het deel van het vrachtverkeer dat aan stadsdistributie doet en draagt dus bij aan de vermindering van de problematiek van, naar en in de binnenstad.
4. Duurzame samenwerking in ketens: overkoepelend worden er acties opgezet rond een verduurzaming van de hele logistieke keten, het supply chain denken. We trachten open innovatie in ketens te bewerkstelligen met bedrijven die individueel een stap willen zetten.

Met het project wordt beoogd in 2017 160 dagelijkse spitsmijdingen door vracht- en bestelverkeer te realiseren, waarvan minimaal 135 vrachtritten structureel zijn. Insteek is namelijk dat maatregelen een sluitende businesscase kennen en dus zonder overheidssteun door marktpartijen worden gecontinueerd. Het pakket heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €22 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €9 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
1. Plan van Aanpak Goederenvervoer (Ecorys)		09 september 2014
2. Bouw-, service- en bestelverkeer in het bonkend hart van Rotterdam stad & haven		15 mei 2009
3. Werkdocument Slim Vervoeren 2.0 - Uitwerking Activiteiten		15 september 2014

1. Beschrijving van de problematiek

Verkeerskundige analyse

Knelpunten in 2015-2018

In de periode 2015-2018 is er sprake van meerdere knelpunten in de bereikbaarheid van Maastricht. De knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door infrastructurele werken die in deze periode worden uitgevoerd:

- Bouw van de tunnel voor de A2 tot en met 2016, waardoor de beperkte wegcapaciteit van de N2 tot oplevering lager is en er files en vertragingen ontstaan op de A2 voor inkomend verkeer naar Maastricht vanuit het noorden en het zuiden.
- Verlegging van de Noorderbrug (2016-2018), waardoor de capaciteit van deze oeververbinding tijdens de werkzaamheden afneemt. Het Maas-kruisend verkeer zal gedeeltelijk uitwijken naar de Kennedybrug, waardoor de druk op deze oeververbinding en de N2 toeneemt.
- Aanleg van de tramlijn tussen Lanaken en Maastricht (2014-2017), waardoor de kwaliteit en capaciteit van met name de OV-verbinding over de Wilhelminabrug tijdens de werkzaamheden zal afnemen. Daarmee neemt het OV, als alternatief voor de auto, in kwaliteit af en zal minder kunnen bijdragen in het opvangen van de verkeersdruk op Maaskruisende verbindingen.
- De combinatie van bovenstaande maatregelen alsmede de herinrichting van de stationsomgeving en gebiedsontwikkeling A2 genereert extra bouwverkeer van- en naar en in de stad.

Meest vertraagde ritten

Uit de overkoepelende probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen. De knelpunten voor het personenverkeer komen overeen met die voor het vrachtverkeer. Om gerichte maatregelen voor vrachtverkeer te kunnen treffen is met behulp van de Mobiliteitsscan ingezoomd op de meest vertraagde vrachtritten (MVR) in de regio (zie tabel 1). Er zijn dagelijks 1.566 MVR in het vrachtverkeer van, naar en binnen Maastricht. Dit is een onderschatting van het aantal MVR omdat in de Mobiliteitsscan de effecten van de verbouwing van de Noorderbrug niet in de berekening van de MVR zijn meegenomen.

Tabel 1: Overzicht meest vertraagde dagelijkse vrachtritten (MVR) in Maastricht

		Totaal aantal ritten	MVR	Kort (MVR)	Midden (MVR)	Lang (MVR)
Aankomsten	Ochtend	1.318	362	27%	193	53%
	Avond	1.138	517	45%	296	57%
Vertrekken	Ochtend	1.240	271	22%	178	66%
	Avond	1.191	416	35%	282	68%
Totaal	Ochtend	2.558	633	25%	371	59%
	Avond	2.329	933	40%	578	62%

De MVR bevinden zich in de ochtend- en avondspits met een duidelijk accent op de avondspits. Dat geldt zowel voor het inkomend als voor het vertrekkend verkeer. Het grootste deel van de meest vertraagde ritten betreft vrachtverkeer over de korte en middellange afstand, dus tot 30 km. Het korte afstand verkeer betreft vooral stedelijke distributie met stops in meerdere zones in de binnenstad. Het vrachtverkeer met ritten tot 30 kilometer betreft vooral distributieverkeer en industriële leveringen binnen de regio Zuid-Limburg.

De MVR op de lange afstand zijn relatief weinig vertraagd. Waarschijnlijk zijn de ritten op langere afstand weinig vertraagd omdat er in Midden- en Noord Limburg nauwelijks dagelijkse files zijn. Voor vrachtverkeer buiten Zuid-Limburg valt de vertraging op de A2 bij Maastricht op de totale reistijd relatief gezien mee.

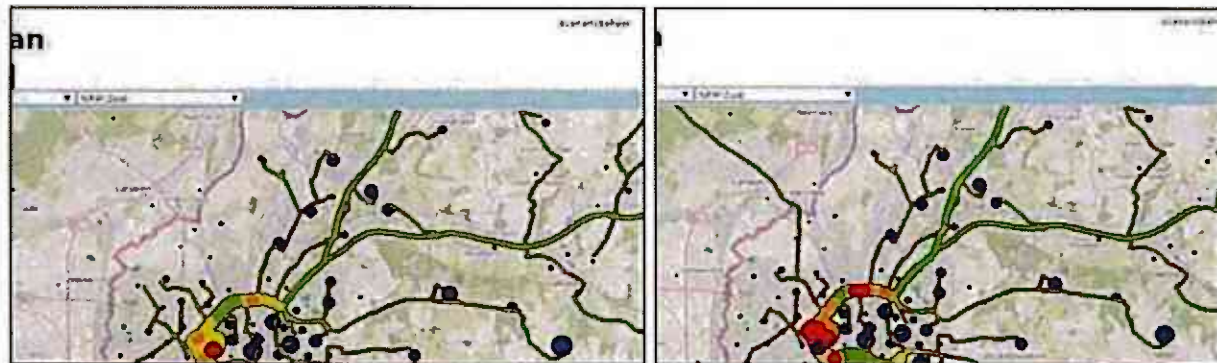
In Figuur 1 en Figuur 2 zijn de MVR afgebeeld voor het vrachtverkeer van en naar Maastricht-West (linker Maasoever), zonder de hinder van de Noorderbrug. Met rood/paars zijn de trajecten met de meeste vertraging aangegeven. In de ochtend- en avondspits is voornamelijk de inkomend verkeer op de A2 vertraagd. Door de buffering van de verkeerslichten op de A2/N2 zijn de oeververbindingen voor inkomend verkeer (nog) geen knelpunt in de ochtend en avondspits. Tijdens de avondspits zijn er ook vertragingen in de stad zelf.

Het vertrekkende verkeer uit Maastricht-west ondervindt minder vertraging op de A2, maar juist in de stad, vooral op de westoever en de Noorderbrug in de avondspits. De Noorderbrug is voor het vertrekkend vracht verkeer van west naar oost nu al een knelpunt. Als de werkzaamheden aan de Noorderbrug en de tramverbinding starten zal de druk op deze MVR toenemen. Als het verkeer zich verplaatst naar de Kennedybrug verwachten we daar ook een toename van de vertragingen.

Figuur 1: Vrachtverkeer (aankomsten) in de ochtendspits (Links) en avondspits (Rechts).



Figuur 2: Vrachtverkeer (vertrekken) in de ochtendspits (links) en avondspits (rechts)



Samenstelling van het vrachtverkeer

De samenstelling van het vrachtverkeer verschilt per knelpunt. In het inkomende verkeer op de A2 vanuit het noorden is het aantal zware vrachtoertuigen en lichte vrachtoertuigen (bestelverkeer) ongeveer in evenwicht (met ieder ongeveer 8 tot 10% van het totale verkeer). Vanuit het zuiden is het aantal zware vrachtoertuigen twee keer groter dan het bestelverkeer. Op de Noorderbrug en Kennedybrug is het aandeel zwaar vrachtverkeer laag (2 to 3%) en is het bestelverkeer juist sterk aanwezig (16% van het totale verkeer). Uit de corridorstudie (2010) blijkt ook dat ongeveer 17% van het inkomend en 15% vertrekkend verkeer in de ochtendspits de beide knelpunten (A2 en Maaskruisende verbindingen) gebruikt. De overige 80% van het vracht- en bestelverkeer passeert maar één van de knelpunten.

Fremente spitsrijders

Door middel van **Truckspotten** is in juni 2014 de doelgroep verder in kaart gebracht door het registreren van de bedrijven in de ochtendspits. In totaal zijn 3.855 bedrijven gespot (zie Tabel 2). Ongeveer 10% van de bedrijven heeft 1 of meer spitsritten in de ochtend, maar gezamenlijk vertegenwoordigen ze 50% van de passages op de knelpunten in de ochtendspits.

Tabel 2: Frequentie gespotte bedrijven per week in de ochtendspits

per week	aantal	%	ritten	%
1 en 2	3001	0.78	3606	0.36
3 en 4	454	0.12	1534	0.15
5 tot 9	223	0.06	1468	0.15
10 tot 15	92	0.02	1060	0.11
26 tot 25	50	0.01	975	0.10
26 tot 100	35	0.01	1449	0.14
Totaal	3855	1.00	10092	1.00

Reële doelgroepen

Met TruckSpotten zijn de reële doelgroepen binnen het bestel- en vrachtverkeer op de A2 en de Noorder- en Kennedybrug in kaart gebracht. Voor de Top 300 frequente spitsrijders is het type bedrijf, goederenstroom en de vestigingsplaats vastgesteld. Op basis van deze kenmerken zijn vier hoofddoelgroepen geïdentificeerd:

- ▶ **Bestelverkeer:** Het bestelverkeer bestaat uit bouwbedrijven, technische installatiebedrijven, schildersbedrijven, schoonmaakbedrijven, glaszettersbedrijven etc. Deze bedrijven rijden met materialen en gereedschappen van en naar werklocaties. Ze hebben weinig vracht bij zich (de materialen die voor de werkzaamheden nodig zijn) en verplaatsen zich voor eigen activiteiten (om op locatie te installeren, herstellen, schilderen etc.). Ze voeren geen transportactiviteiten voor derden uit. Het bestelverkeer betreft vooral kleine MKB-bedrijven, zowel uit Maastricht als uit Zuid Limburg.
- ▶ **Vrachtverkeer:** het vrachtverkeer vervoert een breed pallet aan goederenstromen (levensmiddelen, containers, bouwmaterialen, zand/grind/asfalt, afval, chemische grondstoffen, etc..) in zowel full truck loads als groupage lading. Het betreft vooral transportbedrijven en logistiek dienstverleners. Op basis van de goederenstroom, vervoersafstand, type transportoperatie en mogelijk oplossingen zijn drie doelgroepen vastgesteld:
 - **Stedelijke distributie:** Alle bedrijven (logistiek dienstverleners, retail- en groothandels) die de (binnen)stad in rijden voor het bevoorraden van winkels, horeca en andere bedrijven.
 - **FTL over lange afstand:** Het Full Truck Load verkeer bestaat uit maritieme containers, afvaltransport, huiftransporten, bulkvervoer en kippers. Het FTL vervoer is doorgaand verkeer of verkeer met herkomst/bestemming in de industrie/bedrijventerreinen in Maastricht, oa. Staalcluster in de Beatrixhaven
 - **Overige distributievervoer en vervoer of korte afstand:** Het distributievervoer betreft hier het vervoer van stukgoed binnen industriële of handelsketens en het vervoer van FLT-lading over korte afstand. In de Mobiliteitsscan zijn deze bedrijven zichtbaar in de ritten tot 30 kilometer omdat ze voor Maastricht meestal al elders een zending hebben afgeleverd. Uit het Truckspotten blijkt dat de vestigingsplaats van de vervoerders en verladers vaak ook buiten Zuid-Limburg ligt.

Conclusies Verkeerskundige Analyse:

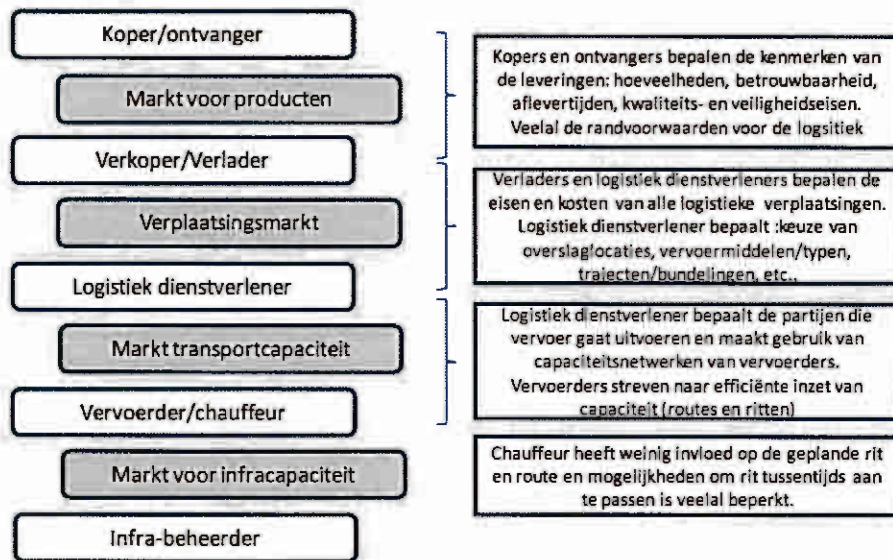
- ▶ Voor het vrachtverkeer zijn, net als bij het personenverkeer de A2 (voor inkomend verkeer) en de Noorder- en Kennedybrug (beide richtingen) de prioritaire corridors voor het reduceren van MVR. Het reduceren van MVR in het vrachtverkeer draagt dus ook bij aan het reduceren van MVR in het personenverkeer.
- ▶ De doelgroepen voor de knelpunten A2 en Maas-kruisende verbindingen zijn grotendeels verschillend. Slechts 20% van de ritten gaat door beide knelpunten. Het bestelverkeer is sterk dominant op de Maas-kruisende verbindingen. In het inkomend verkeer op de A2 (vanuit Beek) zijn het vracht- en bestelverkeer vergelijkbaar in omvang.
- ▶ De reële doelgroepen voor Slim Vervoeren 2.0 zijn het bestelverkeer, stedelijke distributie verkeer, FTL-zendingen over lange afstand en overige distributie en FTL-verkeer.

Gedragsanalyse

Gedragsmodel

Het keuzegedrag van vrachtverkeer in de spits is de resultante van logistieke keuzes die partijen in de logistieke keten hebben gemaakt (zie Figuur 3). Het realiseren van spitsmijdingen in logistieke stromen is daarom het zoeken van de juist (en matchende) motieven om elk van de stakeholders in beweging te krijgen. De logistieke keuzes die binnen Beter Benutten Vervolg beïnvloed kunnen worden hebben betrekking op de operationele en tactische beslissingen van verladers en vervoerders en de dagelijkse planningsbeslissingen van planners en chauffeurs. Dit zijn procesaanpassingen die binnen een periode van 1 tot 2 jaar gerealiseerd kunnen worden en waarvoor geen grote investeringen nodig zijn.

Figuur 3: Lagenmodel voor Transport en Logistiek keuzegedrag



Motieven

Het dominante motief voor verandering in logistieke ketens is het realiseren van kostenbesparingen. Andere en meestal aanvullende motieven zijn: voorkomen van nieuwe investeringen, oplossen van schaarste door betere benutting van bestaande middelen, verbeteren van de kwaliteit van dienstverlening (betrouwbaarheid), MVO en erkenning en publiciteit (bijvoorbeeld Lean & Green of Keurmerk Transport en Logistiek). Ook de persoonlijke drijfveren tot vernieuwing van directeuren en logistiek managers kunnen een motief zijn.

Drempels

In logistieke ketens bestaat een veelheid aan drempels tot verandering (Zie Tabel 3). De invloed van deze drempels kan van bedrijf tot bedrijf of van keten tot keten verschillen.

Tabel 3: overzicht van drempels voor logistieke veranderingen

Kennis en ervaring	- geen inzicht in impact van congestie op kosten - geen kennis/inzicht in de voordelen van logistieke oplossing - geen kennis/inzicht in praktische oplossingen/netwerk buiten eigen expertise
Energie en mindset	- geen energie/noodzaak/urgentie voor verandering als bedrijf - geen noodzaak/urgentie voor verandering medewerker/manager - andere grote logistieke veranderingen die management aandacht vragen - behoud van of prikkel via persoonlijk privileges van medewerkers
Omgevingsfactoren	- infrastructurele beperkingen publieke infrastructuur - infrastructurele beperkingen private infrastructuur (draaien, hoogte) - wettelijke beperkingen - venstertijden - wettelijke beperkingen - geluid - wettelijke beperkingen - uitstoot/milieuzone
Logistieke processen	- doorlooptijd/aflievervensters/openingstijden beperken mogelijkheden buiten de spits te rijden - gebrek aan interne afstemming/samenwerking tussen inkoop, verkoop, logistiek en productie - veiligheidseisen beperken de flexibiliteit op buiten openingstijden de goederen te verplaatsen.
Financieel	- geen positieve business case - gebrek aan schaal om efficiënte oplossing neer te zetten/schaal van oplossing te klein voor gebruiker - geen financiële prikkel door tariefstructuur - geen prikkel om omzet af te geven aan collega/dienst is te duur
Samenwerking	- gebrek aan vertrouwen in samenwerkingspartners (bijv. verlies van klanten) - geen dialoog/gesprek in de keten over optimalisatie van processen - angst om nog meer marge te moeten inleveren bij opdrachtgever - risico's in gedrag van ketenpartijen - asset specificity

Voor de vier geïdentificeerde doelgroepen worden kort de belangrijkste oplossingen, motieven en drempels voor verandering weergegeven.

Bestelverkeer

De mobiliteitspatronen binnen het segment bestelverkeer zijn divers. De herkomstlocatie kan een woonlocatie zijn of de vestigingsplaats van het bedrijf. De rit naar de werklocatie kan structureel zijn, tijdelijk (van een maand tot een jaar) of incidenteel (eenmalig of periodiek). Daarnaast kan nog sprake zijn van ritten waarin voor de start van werkzaamheden nog specifieke materialen en onderdelen opgehaald worden bij een groothandel of eigen magazijn. Omdat de bestelbussen ook door medewerkers voor woon-werkverkeer gebruikt worden en deels meegenomen worden naar huis spelen in de motieven en drempels ook factoren een rol uit het personenvervoer.

- ▶ **Oplossingen:** nachtdistributie van materialen in de bestelauto's (BB1 Rotterdam-Haaglanden in installatiebranche), veilige parkeerplaatsen voor bestelbussen bij werklocaties en aansluitend woonwerk verkeer voor medewerkers, alternatieve opslag van materialen en gereedschappen op werklocaties, andere werktijden en toegang tot werklocaties.
- ▶ **Motieven:** kostenbesparing op de kilometers van de bestelauto
- ▶ **Drempels:** gebrek aan urgentie, gewoonte, toegang tot werklocaties, wisselende patronen in werklocaties, acceptatie bij medewerkers om niet met bestelauto te reizen, veiligheid van bestelauto, planning en roosteren van afspraken en medewerkers.

Het bestelverkeer is in het kader van Beter Benutten (of andere programma's) slechts incidenteel als doelgroep benoemd. Daardoor is er weinig concrete informatie over het gebruik van de bestelwagen in relatie tot mobiliteitsmanagement. Door De Verkeersonderneming is vastgesteld dat het bestelverkeer op de A15 Maasvlakte-Vaanplein grotendeels bestaat uit contractors voor de shutdowns en service en onderhoud van de proces- en petrochemie en vervoer van bouwvakkers naar de Maasvlakte. De Verkeersonderneming heeft daarop de aanpak gericht op de opdrachtgevers van de contractors en bouwbedrijven (zie bijgevoegd beslisdocument 2).

FTL over lange afstand

Voor het segment FTL over lange afstand is intermodaal vervoer per spoor of binnenvaart een optie voor drie specifieke goederenstromen: metaalproducten van en naar de Beatrixhaven, chemieproducten vanuit Chemelot en maritieme containers van en naar de omgeving van Maastricht.

- ▶ *Oplossing:* Modal shift naar spoor van staalproducten via Maas Terminal Maastricht. In 2015 komt de overdekte spooraansluiting van de Maas Terminal Maastricht gereed. Daardoor wordt het voor staalbedrijven in de Beatrixhaven mogelijk om weersinvloeden uit te sluiten en ook bij regen staalproducten van en naar het spoor over te slaan.
- ▶ *Motieven:* kostenbesparing, flexibiliteit
- ▶ *Drempels:* investeringen voor aanpassing van interne logistieke processen, prijs en prestatie van spoordiensten, onvoldoende volumes vanuit Beatrixhaven voor gewenste frequenties en kosten.
- ▶ *Oplossing:* Modal shift van chemieproducten naar spoor vanaf Chemelot. Een deel van de FTL-transporten op de A2 is lading van en naar het chemiecluster in Sittard/Geleen. De internationale transporten naar België en Frankrijk kunnen ook via het spoor worden vervoerd vanaf de Rail Terminal Chemelot.
- ▶ *Motieven:* (verladers-vervoerders) kostenbesparingen en flexibiliteit in laad- en losprocessen, erkenning/publiciteit; (terminal operators) groei in volumes, nieuwe klanten.
- ▶ *Drempels:* onvoldoende volume voor opzetten nieuwe diensten/bestemmingen, geen match op logistieke wensen van klanten, onvoldoende overzicht en kennis bij verladers over kosten/mogelijkheden, verkeerde perceptie over snelheid/betrouwbaarheid van spoorvervoer.
- ▶ *Oplossing:* Modal shift maritieme containers. Maastricht ligt niet aan een belangrijke corridor voor containers van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen maar ook op de A2 passeren dagelijks 40 tot 60 maritieme containers in de spits (die niet afkomstig zijn van de binnenvaartterminals in Stein en Born). Om te voorkomen dat de containers alsnog vanaf Stein en Born in de spits naar de klanten worden vervoerd wordt actief ingezet op gedragsverandering bij verladers zodat de terminals de containers buiten de spits kunnen vervoeren over de A2.
- ▶ *Motieven:* kostenbesparing, duurzaamheid/CO2, erkenning/publiciteit
- ▶ *Drempels:* doorlooptijd van de binnenvaartketen te lang of onvoldoende betrouwbaar (import en export), leveringsvoorwaarden export (FOB), beschikbaarheid lege containers in de regio, perceptie over kosten en snelheid bij verladers.

Stedelijke Distributie

Het vraagstuk van efficiënte en duurzame stedelijke distributie staat al geruime tijd op logistieke en bestuurlijke agenda's. De voortgang van de initiatieven is langzaam en de impact is beperkt. De vraagstukken zijn complex door de veelheid aan actoren die een bijdrage moeten leveren om oplossingen te laten slagen. De ervaring in Maastricht BB1 met Binnenstadservice is dat Binnenstadservice wel haar bestaansrecht heeft opgebouwd, maar dat het nog niet heeft geleid tot significant minder verkeersbewegingen. In de praktijk blijken veel vervoerders alsnog de stad in de rijden om zendingen af te leveren bij afnemers die niet bij binnenstadservice zijn aangesloten.

- ▶ *Oplossingen:* Aflevering van goederen aan de stadsrand bij logistieke ontkoppelpunten en distributiecentra maakt dat distributieverkeer 24/7 kan worden georganiseerd en niet wordt gehinderd door venstertijden en openingstijden van de detailhandel. Ook spreiding van afleveringen via dagranddistributie draagt bij aan ontlasten van de spits, verruiming van de venstertijden via een privilege-regeling. In Maastricht en omgeving zijn ontkoppelpunten aanwezig van o.a. Binnenstadservice en Transmission.

- ▶ *Motieven:* vervoerders: kostenbesparingen door elimineren van inefficiënte drops; winkeliers: hoger winkelgenot/aantrekkingskracht publiek door minder overlast distributieverkeer, efficiënt ruimtegebruik en personeelsinzet in filialen door gebundelde aanlevering; verladers: uitstellen investeringen en kostenbesparing door 24 uren-benutting van warehouses, verdichting van stromen naar ontkoppelpunten/stadsdistributiecentra.
- ▶ *Drempels:* (1) gebrek aan sluitende business case. De kosten van een extra overslagpunt in de keten moeten worden gecompenseerd door efficiencywinst elders in de keten. De huidige aanbieders van logistieke ontkoppelpunten/stedelijke distributiecentra slagen onvoldoende om met verladers en logistiek dienstverleners deze integrale ketenoptimalisatie te realiseren; (2) de voorcalculatorische efficiencywinst die distributievervoerders kunnen realiseren bij gebruik van ontkoppelpunten vertaalt zich onvoldoende herkenbaar naar kostenbesparingen in de dagelijkse praktijk, (3) verladers hebben behoefte aan concepten/diensten met een landelijke dekking om processen intern aan te willen/kunnen passen en de potentie van interne efficiencywinsten te realiseren, (4) de winkeliers/bedrijven treden niet of onvoldoende collectief op in het gebruik maken van een ontkoppelpunt, waardoor vervoerders als nog voor een deel van de lading een gebied in rijden, (5) onduidelijkheid over rol/positie van de lokale ontkoppelpunten (wel of geen concurrent) bij vervoerders en de angst om klanten te verliezen aan de aanbieders van de ontkoppelpunten.

Distributie- en overig vrachtverkeer

De logistieke sector is vanuit het aspect 'bereikbaarheid' niet eerder geprikkeld om tot gedragsverandering te komen. Wel is de sector op de aspecten duurzaamheid en innovatie uitgedaagd bedrijfs- en ketenprocessen te optimaliseren (vanuit het IenM-programma Lean & Green en het EL&I programma Topsector Logistiek). Duurzame en innovatieve oplossingen waarbij het aantal vervoers- en verkeersbewegingen wordt gereduceerd dragen ook bij aan een betere bereikbaarheid omdat een deel van het verkeer/vervoer in de spits plaatsvindt.

- ▶ *Oplossingen:* verruimen en flexibiliseren van aflever- en openingstijden, verlagen of synchroniseren van bestel- en afleverfrequenties, inzetten van LZVs, retourladen van goederen bij leveranciers, etc...
- ▶ *Motieven:* Bedrijven worden primair geprikkeld door de kostenbesparingen van logistieke verbeteringsprojecten, maar zien in lagere kosten door het mijden van de spits geen directe aanleiding tot verandering. De dagelijkse files zijn binnen de logistieke keten een geaccepteerd fenomeen. De kosten van de files (5 tot 7% productiviteitsverlies) zijn verwerkt in de transporttarieven en logistieke kosten. In logistieke ketens waarbij de logistieke kosten tot 10% uitmaken van de kosten van een product zijn lagere congestiekosten nauwelijks een aanleiding tot verandering. De Lean & Green Awards en Stars bieden de bedrijven erkenning en publiciteit voor de gerealiseerde verbeteringen.
- ▶ *Drempels:* (1) Een belangrijke drempel voor veranderingen zijn de afhankelijkheden tussen verladers, vervoerders en ontvangers in de keten en het netwerk. Uit het Grootchalig Onderzoek Vrachtverkeer Randstad blijkt dat een meerderheid van de vervoerders bij het plannen van ritten afhankelijk is van derden en noodgedwongen in de spits rijdt (RWS, 2013). Opvallend is dat ruim 43% aangeeft in de spits te moeten rijden vanwege de eisen van de klant. Eisen van het distributiecentrum (12%), venstertijden van de stad (2%) en laad-/lostijden luchthaven (1%) zijn ook aangegeven door de vervoerders als eisen om in de spits te moeten rijden. Een meerderheid (59%) van de vervoerders geeft aan niet in gesprek gaan met de verlader of ontvanger van de goederen ter vermindering van spitsvervoer. 'De klant is koning' en 'het is onbespreekbaar'. Veel respondenten geven echter ook aan dat het juist de afspraken zijn, om op tijd te leveren of om op bepaalde afgesproken tijden te leveren die onderdeel vormen van de deal. Verder kan een klant bepaalde openingstijden hanteren waaraan niet valt te tornen, de goederen kunnen bederfelijk zijn, er dienen meerdere klanten te worden bezocht, etc. (RWS: GOVR, 2013).

(2) een drempel is de benodigde minimale schaal van de gedragsverandering binnen de sector om een oplossing efficiënt te maken. Een logistieke verandering binnen een keten van verlader-vervoerder-ontvanger is niet voldoende, als de vervoerder niet dagelijks dezelfde ritten rijdt. Zo zullen distributievervoerders in een regio pas structureel tot een verlenging van de dag kunnen komen als ze de zekerheid hebben dat ze bij voldoende aflever- en ophaaladressen op andere of flexibele tijden terecht kunnen.

Conclusies gedragsanalyse

- ▶ Elke doelgroep kent een eigen problematiek, oplossingen en drempels om te veranderen. Veelal zijn oplossingen gebaseerd op een beperkte aantal generieke logistieke concepten, maar is het initiëren en begeleiden van het proces van verandering en realisatie (vaak) maatwerk.
- ▶ Door de impuls van Lean & Green, Bureau Voorlichting Binnenvaart en IDVV is landelijk al veel van de potentie in logistieke efficiency en modal shift binnengehaald. 24 van de ruim 300 Lean & Green bedrijven zijn uit Limburg afkomstig en een groot aantal Lean & Green Award Winnaars rijdt dagelijks in en om Maastricht (V&D, Peter Appel, Jumbo, Sligro, etc.).
- ▶ Het realiseren van een betere spreiding over de dag is een nieuw thema. Effectieve logistieke oplossingen en de juiste prikkels en proposities om bedrijven te verandering te bewegen moeten nog verder uitgewerkt worden.
- ▶ Een kostenbesparing is de condicio sine qua non voor elke gedragsverandering in de logistiek. Voor elke oplossing die wordt uitgewerkt en aangereikt dient de business case positief te zijn. Daarnaast kan bij een positieve business case de hoogte van het investering een belangrijke drempel zijn.
- ▶ Er is weinig kennis over het mobiliteitsgedrag van het bestelverkeer. Maastricht Bereikbaar wil daarvoor een eerste aanzet bieden.
- ▶ Een belangrijke voorwaarde om tot gedragsverandering te komen is realiseren van meer afstemming en samenwerking binnen de logistieke ketens. De focus ligt daarbij op oplossingen die de logistieke efficiency vergroten en tevens de spits wordt gemeden (als bijproduct). Het op gang brengen van een dialoog tussen ketenpartijen is nodig om bedrijven te ondersteunen om een breder pallet aan oplossingen te verkennen dan dat men zelf in beeld heeft.
- ▶ Voor een volgende stap in stedelijke distributie is een vernieuwing in logistieke concepten en business modellen noodzakelijk. Logistieke ontkoppelpunten en stadsdistributiepunten moeten op een efficiënte en effectieve wijze in de logistieke ketens van verladers opgenomen worden.

Stakeholderanalyse

De stakeholders voor Slim Vervoeren bestaan uit de overheden, branche- en netwerkorganisaties en bedrijven, zowel de deelnemende bedrijven van BB1 als de bedrijven die in de spits actief zijn.

Overheid

- ▶ *Gemeente Maastricht.* In het huidige beleid richt de Gemeente Maastricht zich op het autoluwer maken van Wijck om de kwaliteit voor wonen, werken en winkelen te vergroten. De herinrichting van de openbare ruimte raakt ook de voorzieningen voor laden/lossen. De invoering van venstertijden is een van de mogelijke maatregelen. In 2012 heeft Maastricht de Lean & Green Award behaald. In 2014 staat evaluatie en herijking van het programma op de agenda. Ook oriënteert de Gemeente Maastricht zich op deelname aan de Green Deal Zero Emissions. De Gemeenteraad zelf formuleert momenteel een nieuwe visie op de Binnenstad. Het College bereid een nota 'Duurzame Mobiliteit' voor.

- ▶ *Provincie Limburg.* Het PPVP wordt in 2014 geactualiseerd, als aanvulling op het POL (Provinciaal Omgevingsplan Limburg). Het Actieplan Logistiek Limburg (ALL) is een nadere uitwerking van het PPVP en tot stand gekomen in samenwerking met vertegenwoordigers van bedrijfsleven, onderwijs, bracheorganisaties en gemeenten. De relevante actielijnen zijn: versterken en uitbouwen van het infrastructuurnetwerk en het stimuleren van de innovatie t.b.v. de waarde creatie in de logistieke sector. In het kader van het versterken van multimodale en logistieke knooppunten wordt ingezet op het verbeteren van het netwerk voor alle modaliteiten en het versterken van de knooppunten (voor projecten en activiteitenoverzicht wordt verwezen naar het actieplan zelf).
- ▶ *Rijkswaterstaat;* Rijkswaterstaat heeft diverse infrastructuur projecten in uitvoering: de aanleg van de A2 tunnel en de opwaardering van de Maasroute, waardoor deze geschikt wordt gemaakt voor grotere schepen en wachttijden bij sluisen verminderen.
- ▶ *Overige gemeenten in de regio:* in de gemeente Heerlen is gestart met het oprichten van een logistiek distributiesysteem om vrachtverkeer in Parkstad te verminderen en daarvoor schonere voertuigen te gebruiken. Sittard/Geleen stimuleert Zuid-Limburg als logistiek knooppunt door de ontwikkeling van intermodaal vervoer en logistieke bedrijventerreinen en terminals (Born-binnenvaart, Chemelot-spoor).
- ▶ *LIOF (regionale ontwikkelingsmaatschappij):* LIOF richt zich met het stimuleren van innovatie en ontwikkeling in logistiek vooral op de regio Venlo. Het LHB (onderdeel van LIOF) is actief in de herstructurering van de Beatrixhaven en trekt de ontwikkeling van de spooraansluiting van de Maasterminal Maastricht.
- ▶ *Limburg Economic Development Board (LED).* LED is het samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs. LED financiert kansrijke projecten van ondernemers en kennisinstellingen die bijdragen aan economische ontwikkeling van Zuid-Limburg. Logistiek is een van de strategische sectoren binnen het Brainport-programma. Een speerpunt daarin zijn de clusters Med/Health-tech, Automotive, Staal en proces- en chemische industrie en de verdere ontwikkeling en gebruik van de spoorterminal Chemelot.

Branche- en netwerkorganisaties

- ▶ EVO en TLN; EVO en TLN zijn de logistieke kennisdraaischijf voor hun leden. De organisaties willen voor hun leden (praktische) kennisdeling en logistieke innovatie bevorderen. EVOI en TLN zoeken de oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken (bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid) in het vergroten van de efficiency van de vervoersketen. Een van de speerpunten is de goede ontsluiting en toegankelijkheid van binnensteden.
- ▶ ELC-Limburg. ELC is een netwerk van bedrijven en organisaties in de logistiek in Limburg. ELC is gericht op netwerken, versterken, promoten en vertegenwoordigen van de logistiek in Limburg. ELC verbindt partijen in Limburg op de actielijnen: fysieke infrastructuur, arbeidsmarkt, logistiek innovatie en ontwikkeling en Marketing & Branding
- ▶ Connekt. Het speerpunt van Connekt in Zuid-Limburg is het bieden van ondersteuning aan de bestaande Lean & Green Award en Star-winnaars en het opzetten van een Community Duurzame Stedelijke Distributie. Het doel van het platform is de samenwerking tussen bedrijven met logistieke activiteiten in Limburg te stimuleren en te faciliteren.
- ▶ Railplatform Zuid-Limburg. Bedrijven (en overheden) die actief zijn in vervoer per spoor ontmoeten elkaar binnen het Railplatform Zuid-Limburg. In 2014 ligt de focus op het opzetten van een nieuwe organisatiestructuur en vaststellen van de actie/beleidsagenda.
- ▶ Centrummanagement Maastricht: Beleid en activiteiten van CMM zijn gericht op een toekomstbestendig, economisch vitaal, gastvrij en kwalitatief centrum. Maastricht een stad waar het goed wonen, werken, ondernemen, studeren en recreëren is. CMM ontwikkelt nieuwe concepten om bedrijven en bezoekers te trekken naar Maastricht.

- ▶ SIM: De Samenwerkende Industrierterreinen Maastricht (SIM) heeft tot doel het bemiddelen in en het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de te Maastricht gevestigde ondernemingen in de industriegebieden van Maastricht en/of in de directe omgeving van Maastricht. SIM ontwikkelt concrete proposities voor haar leden voor bijvoorbeeld afval, schoonmaak, duurzame energie, etc. en mobiliteit. SIM is onderdeel van de Limburgse Werkgeversvereniging.

Bedrijven

- ▶ Beter Benutten 1: In Slim Vervoeren BB1 heeft MB bereikbaar de 25 grootste verladere in en om Maastricht benaderd en uitgedaagd om logistieke processen aan te passen en de spits te mijden. Daarvan hebben 10 bedrijven concrete acties uitgevoerd, zie bijlage 2. Daarnaast is een scan uitgevoerd naar verladere in Maastricht met maritieme containers. In BB1 heeft Maastricht Bereikbaar een subsidie verleent aan Binnenstadservice voor het ontwikkelen en uitrollen van een stadsdistributiecentrum.
- ▶ Spitsrijders in vracht- en bestelverkeer: Maastricht Bereikbaar heeft de bedrijven die in de spits rijden op de A2 en de Maaskruisende verbindingen geregistreerd. De lijst van geregistreeerde bedrijven bestaat uit 3844 bedrijven. De Top 300 van frequente spitsrijders hebben gezamenlijk 3000 bestelwagenritten per week en 1600 vrachtwagenritten per week. De Top 10 frequente spitsrijders zijn in **Tabel 4** weergegeven. De bedrijven die ook in BB1 zijn benaderd hebben in BB1 geen spitsmijdingen gerealiseerd. Hieraan kunnen argumenten/verklaringen ten grondslag liggen die nu niet meer actueel zijn (een bedrijf gaf prioriteit aan een verhuizing), zodat deze bedrijven in ieder geval opnieuw gepolst kunnen worden.

Tabel 4: De top 10 frequentie spitsrijders ochtendspits Mijlpalen

Top 10 bedrijven bestelverkeer	Top 10 bedrijven Vrachterverkeer
Cofely duurzame technologie	Vos logistics
Enexis	Nabuurs Supply Chain Solutions
Van Geleuken Infra BV	Langen transport
MTB www.mtb-maastricht.nl	L'ortye transporten (BB1)
Botterweck Schildersbedrijf	A.V. Grunsven
Servatius	Hartog & Bikker (BB1)
Koninklijke BAM groep NV	Gemeente Maastricht
Schildersbedrijf heythuysen bv	Jumbo supermarkten
Volta essent limburg	Wijsen Logistics (BB1)
Habenu.com	Van Ganswinkel (BB1)

Conclusie Stakeholderanalyse

- ▶ De publieke en private stakeholders in Zuid-Limburg richten zich vanuit verschillende beleidsterreinen en doelstellingen op het verbeteren van de logistiek in Zuid-Limburg: economie, duurzaamheid en mobiliteit.
- ▶ Bundeling en afstemming van de doelstellingen en activiteiten is gewenst om de impact van de projecten van de diverse stakeholders te vergroten. Vooral bij het werven en ontwikkelen van projecten is samenwerking noodzakelijk.
- ▶ Afstemming en gezamenlijke projecten met landelijke programma's (Green Deal Zero Emissions, Beter Benutten in andere regio's) is gewenst. Veel bedrijven zijn landelijk actief en werken met één landelijke integraal logistiek proces. De regie over de type projecten en betrokkenheid van het bedrijfsleven kan beter via een landelijke aanpak (van samenwerkende regio's ondersteund door IenM) dan vanuit losse regio's worden opgepakt.
- ▶ Maastricht Bereikbaar zoekt actief de samenwerking met alle stakeholders en is daarover met alle genoemde stakeholders in gesprek.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

Slim Voeren 2.0 bestaat uit vier maatregelen:

▶ **Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie Zuid-Limburg**

Maastricht Bereikbaar en Gemeente Maastricht prikkelen verladers, logistiek dienstverleners en winkeliers met drie maatregelen:

- Innovatieve bevoorrading met minder hinder in Wyck. Op dit moment kunnen logistieke dienstverleners zonder beperkingen bedrijven en winkels in Wyck bevoorraden. Op basis van een besluit van de Raac werkt de Gemeente samen met ondernemersverenigingen en bewoners in Wyck aan het autoluw maken van de belangrijkste winkelstraten. Een van de aandachtspunten is het logistiek verkeer. De Gemeente kan besluiten om net als in de Binnenstad te besluiten tot venstertijden, maar wil samen met de sector en winkeliers een (innovatieve) oplossing uitwerken waarbij gedoseerde bevoorrading gedurende de gehele dag mogelijk wordt. Daarin is het voornemen om verladers en logistiek dienstverleners die een aantoonbare bijdrage leveren aan het verminderen spitsverkeer privileges krijgen. Ook aanvullende innovatieve logistieke diensten die bijdragen aan vermindering van verkeersbewegingen vallen binnen de scope.
- Onderzoek Privilegeregeling verruiming van venstertijden in de binnenstad. De huidige venstertijden regeling is (in het kader van Lean and Green) onderwerp van een evaluatie. Afhankelijk van de effecten en ervaringen en draagvlak in Wyck, kan hierbij worden bekeken of de binnenstad zich leent voor een vergelijkbare innovatieve aanpak als in Wyck. De problematiek van Wyck en van de Binnenstad is verschillend. Om de veiligheid te borgen is het aantal ontheffingen niet onbeperkt en kunnen bepaalde zones/straten in de Binnenstad worden uitgesloten.
- Financiële bijdrage vanuit het programma in het ontwikkelen en realiseren van logistieke oplossingen in stedelijke distributie met een spitsmijdend effect.

Maastricht Bereikbaar legt het initiatief om tot oplossingen te komen bij de markt. Marktpartijen kunnen daarbij zelf de keuze maken in de gewenste concepten: logistieke ontkoppelpunten voor opleggers of andere materieel, uitbreiden van de rol van stadsdistributiecentra, het anders plannen van ritten, inzetten nachtritten tussen DCs en ontkoppelpunten en stadsdistributiecentra, cargohopper-concepten, etc.. Door middel van een aanbesteding worden marktpartijen uitgedaagd om projecten en oplossingen met een spitsmijdend effect in te dienen en te realiseren. Maastricht Bereikbaar kiest daarbij bewust voor meerdere initiatieven die naast elkaar worden ontwikkeld en gerealiseerd. In het aanbestedingsproces zal bij mogelijke synergie tussen verschillende initiatieven samenwerking worden gefaciliteerd. De financiële bijdrage zal grotendeels resultaat afhankelijk zijn.

Uitrol van Maastricht naar Zuid-Limburg

Maastricht Bereikbaar werkt in BB1 al intensief samen met Gemeente Maastricht. Omdat logistieke oplossingen voor Maastricht integraal onderdeel vormen van logistieke systemen van verladers en vervoerders wordt ook samengewerkt met Connekt in het opzetten van de Community Duurzaam Stedelijke Distributie Zuid Limburg. Daartoe zijn voor BBV ook de gemeenten Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad uitgenodigd om hierin te participeren. In de uitvoering worden verladers en distributeurs uit heel Limburg betrokken, zoals Princen in Weert en Thijs Transport.

Stappen:

1. **Uitwerken kader voor innovatieve en spitsmijdende projecten:** In het kader voor innovatie en spitsmijdende projecten worden de volgende elementen opgenomen: doelstellingen en kaders voor een innovatieproject voor Wyck (combinatie van nieuwe diensten, business modellen en coordinatie (ITS) van bevoorrading), de privilege-regeling voor Binnenstad en

- Wyck (juridische basis, aanmeldingsprocedure, beoordeling, voorzieningen selectieve toegang, handhaving en monitoring), de voorwaarden voor het verstrekken van een financiële bijdrage door Maastricht Bereikbaar in het realiseren van spitsmijdingen
2. **Marktconsultatie Logistiek (voor Wyck (en rest Binnenstad));** Binnen de marktconsultatie worden vier trajecten verkend: (1) Wensen en mogelijkheden voor alternatieve bevoorrading vanuit het perspectief van winkeliers, bewoners en gemeente Maastricht, (2) Analyse van de juridische mogelijkheden tot verlenen van privileges, uitwerken van locaties, tijden en operationele voorwaarden voor verruiming i.v.m veiligheid en hinder winkelend publiek, uitwerken van methoden voor selectieve toelating en handhaving, vaststellen van de uitgangspunten en consultatie van marktpartijen over mogelijkheden en voorwaarden (3) Dialoog met logistieke sector over de mogelijkheden om logistiek efficiënter en duurzamer in te richten (met spitsmijdend effect) in relatie tot venstertijden, privileges, samenwerking, bundeling en duurzaamheid en reductie van kosten en (4) afstemming andere gemeenten in Zuid-Limburg, Green Deal, BB-Landelijk en Connekt Community Zuid Limburg.
 3. **Uitvraag & selectie projecten/gebruikers privilege regeling;** Best Value Procurement procedure voor het contracteren van de beste projecten/initiatieven. Met Best Value Procurement kan MB beter in kaart brengen wat de behoeften aan ondersteuning zijn door Maastricht Bereikbaar en kunnen beter afspraken gemaakt worden over milestones dan met een Prijsvraag. De uitbetaling van de bijdrage zal voor een deel voorwaardelijk zijn aan gerealiseerde spitsmijdingen.
 4. **Realisatie van spitsmijdingen in projecten/privilege regeling;** Aanpassen van logistieke processen en uitvoering van de projecten door het bedrijfsleven. De ervaringen van de prijsvraag Groene Hub (Arnhem/Nijmegen) is projectomvang tussen 75 en 100k voor opzetten van nieuwe dienstverlening (met een groot commercieel risico voor de indieners). De focus is hier op ondersteunen van de redesign van bestaande netwerken door samenwerking tussen verladers en vervoerders.
 5. **Begeleiding en evaluatie (inclusief tussentijds);** Begeleiding van implementatie van de privilege regeling (proef en opschaling), monitoren van het proces en prestaties van de bedrijven., aanleveren van voortgangsrapporthages door deelnemende bedrijven (spitsmijdend effect), inventariseren van effecten op veiligheid en beleving in de stad, analyse van factoren op gebruik van privileges en andere diensten/oplossingen, uitwerken van risico-maatregelen voor 2017.

Rail Hub Zuid Limburg

De maatregel Rail Hub Zuid Limburg heeft tot doel lading van het Full Truck Load lange afstandverkeer van, naar en door Maastricht (via de A2) over te zetten op spoor en binnenvaart. De aanpak bestaat uit inmiddels beproefde maatregelen: (1) een verladersaanpak waarbij verladers worden ondersteund bij het uitwerken van de logistieke, organisatorische en financiële haalbaarheid van de modal shift en het begeleiden van de besluitvorming en realisatie tot de modal shift en (2) een bundelingsaanpak, waarbij Maastricht Bereikbaar als neutrale partij voldoende volume van verladers en logistiek dienstverleners bij elkaar tracht te krijgen voor het opzetten van een nieuwe intermodale spoordienst.

Stappen:

1. **Stimuleren en begeleiden modal shift Beatrixhaven:** In Beter Benutten 1 zijn de goederenstromen van de staalproducenten in de Beatrixhaven die naar spoor geshift kunnen worden geïnventariseerd en hebben bedrijven de intentie uitgesproken om gebruik te maken van de Maasterminal wanneer deze gereed is. De eerste verantwoordelijkheid om de staalbedrijven om te zetten naar spoor ligt bij Steel Solutions Europe en Maas Terminal Maastricht. Zij bieden diensten voor het organiseren en realiseren van de spoordiensten van en naar Maastricht en zullen marktconforme diensten en prijzen moeten aanbieden. Als in oktober 2014 door Maastricht Bereikbaar wordt vastgesteld dat de staalproducten (en andere verladers in de Beatrixhaven) niet overstappen op het spoor,

ondersteunt Maastricht Bereikbaar de verladers bij creëren van de randvoorwaarden om de modal shift te realiseren.

2. *Stimuleren en begeleiden Modal Shift Maritieme Containers:* In Beter Benutten 1 is door Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) een verkenning gemaakt van verladers met containerstromen in Maastricht. In het Interreg-project Grenzeloze Logistiek zijn ook al bedrijven met containerstromen in kaart gebracht in Zuid-Limburg. Deze actie richt zich daarom heel op de containerstroom die bij het Truckspotten op de A2 is gesignaleerd. Het gaat hier om nog om een beperkte potentieel. Samen met BVB en de terminal operators in Born en Stein wordt het resterend potentieel voor containerstromen in beeld gebracht en worden verladers gericht benaderd voor het uitwerken van modal shift. Om te voorkomen dat de containers alsnog vanaf Stein en Born in de spits naar de klanten worden vervoerd wordt actief ingezet op gedrags-verandering bij verladers zodat de terminals de containers buiten de spits kunnen vervoeren over de A2.
3. *Marktoriëntatie en projectontwikkeling continentaal spoorvervoer.* De terminal operator is de eerst verantwoordelijke om bedrijven te benaderen en te interesseren om over te stappen op spoor. Maastricht Bereikbaar biedt verladers ondersteuning aan voor het uitwerken van de haalbaarheid en begeleiden van de besluitvorming- en realisatieproces. Indien ondersteuning nodig is voor het bundelen van lading voor nieuwe diensten en bestemmingen zal een samenwerking gezocht worden met Limburg Economic Development Board (LED), die op Zuid-Limburgse schaal opereert.

Maastricht Bereikbaar werkt bij de verladersaanpak samen met BVB en EVO, Voor de bundelingsaanpak zoekt Maastricht Bereikbaar samenwerking met het Railplatform Zuid Limburg, regionale bedrijfsleven (terminals), EVO, TLN en LED.

Effectief Bestelverkeer

Uit de gedragsanalyse blijkt dat er nog onvoldoende inzicht is in het mobiliteitsgedrag van het bestelverkeer, geschikte oplossingen om de spits te mijden en de effectiviteit daarvan. Omdat bestelverkeer traditioneel buiten beeld blijft in enerzijds het personenverkeer en anderzijds het vrachtverkeer betreft het een innovatieve maatregel met de daarbij horende onzekerheid over de slagingskans. Maastricht Bereikbaar zet de eerst stap in het opbouwen van deze kennis met het verkennen van de mobiliteitspatronen en het keuzegedrag van bedrijven in de verschillende sectoren die gebruik maken van bestelbusjes. Vanuit de verkenning worden oplossingen voorgesteld. Omdat het bestelverkeer bestaat uit een groot aantal bedrijven met 1 tot minder spitsritten per dag is de ontwikkeling van een of meerdere collectieve voorzieningen waarvan meerdere bedrijven gelijktijdig en gemakkelijk gebruik kunnen maken een mogelijkheid, waarbij ook aanbieders met oplossingen voor de personenmobiliteit worden meegenomen. De realisatie van deze collectieve voorzieningen wordt via een aanbesteding aan marktpartijen aangeboden. Daarbij wordt aangestuurd naar een publiek-private samenwerking zodat een deel van de investering en exploitatie uit de markt wordt gehaald. Als er geen positieve business case gekoppeld kan worden aan het mijden van de spits zal een aanbesteding met een resultaatverplichting (in spitsmijdingen) aan de markt worden aangeboden.

Stappen:

1. *Verkenning mobiliteitsgedrag bestelverkeer.* Interviews bij frequente en minder frequente spitsrijders in het bestelverkeer op de Maas-kruisende verbindingen. Uitwerken van een gedragsanalyse en oplossingsrichtingen bij een 6-tal verschillende type bedrijven (bouw, facilitair, groothandel, installatie, schilders, etc.). Beoogt resultaat is overzicht van kansrijke oplossingen en business cases voor het mijden van de spits en de beïnvloedbaarheid van het gedrag met collectieve voorzieningen.
2. *Uitwerken van aanpak & proposities bestelverkeer.* (1) Marktconsultatie met marktpartijen die collectieve oplossingen kunnen bieden en ontwikkelen van een business model om ook een deel privaat te financieren. (2) Aanbesteding voor uitvragen van een aantal collectieve diensten in de markt met deels publieke en private financiering; (3) Selectie en contractering van diensten/projecten.
3. *Uitvoering & ondersteuning van projecten.* De uitvoering van de projecten door

marktpartijen. Er is ondersteuning vanuit MB op gebied van communicatie en vanuit de Gemeente Maastricht indien ook andere randvoorwaarden (vergunningen, ruimte, etc.) noodzakelijk zijn.

4. Begeleiding en monitoring. In de contracten met marktpartijen wordt de verplichting tot het rapporteren van de gerealiseerde dienstverlening en daaruit volgende spitsmijdingen opgenomen. Daarbij worden voor de opzet en verplichting tot rapportage in beginsel dezelfde uitgangspunten gehanteerd van de Marktplaats voor Mobiliteit van De Verkeersonderneming.

Maastricht Bereikbaar werkt samen met SIM, EVO en TLN.

Duurzame Samenwerking in Logistieke Ketens

In deze actielijn worden frequente spitsrijders (meer dan 3 keer per week) uitgedaagd om hun logistieke processen te heroverwegen en samen met ketenpartijen (verlader, vervoerder of ontvanger) de logistieke efficiency te verbeteren. Tot deze spitsrijders behoren veel logistieke dienstverleners en verladers uit Limburg. Samen met hen wordt bekeken welke kansen er zijn voor logistieke verbeteringen, waarbij als bijproduct de spits gemeden wordt. De logistieke effecten (efficiency en duurzaamheid) zullen verder reiken dan en met name ook buiten Maastricht liggen. De bedrijven worden begeleid in het uitwerken en realiseren van de oplossing. Het uitwerken en realiseren van de oplossingen (business case, ontwerp, test, etc..) moeten de bedrijven (in principe) zelf doen. Daarbij speelt Maastricht Bereikbaar de rol van procesfacilitator en -aanjager en makelaar in kennis en contacten met bedrijven die vraagstukken kunnen oplossen. Maastricht Bereikbaar biedt daarnaast ondersteuning bij het in kaart brengen van de huidige ritpatronen en het vaststellen van het aantal ritten en aandeel in de spits.

Stappen:

1. *Inspiratiesessies en werving.* Bedrijven worden individueel benaderd om deel te nemen, maar in inspiratiesessies met meerdere deelnemende bedrijven uitgedaagd om de drempels die hen er tot nu toe van weerhielden om stappen te zetten te delen en om te buigen. Ook de stap naar oplossingsrichtingen wordt in eerste instantie in groepsverband gemaakt.
2. *Ketendialoog.* Met bedrijven die stappen willen zetten worden dialoogsessie georganiseerd waarbij samen met hun ketenpartners (en eventueel ook leveranciers) de oplossing en business case verder wordt uitgewerkt tot een plan van aanpak.
3. *Realisatie van spitsmijdingen in projecten.* Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor de realisatie en financiering van de verbeterprojecten, omdat de focus ligt op snel realiseerbare oplossingen met een positieve business case. Alleen voor het opschalen van oplossingen naar andere bedrijven biedt MB een financiële bijdrage voor eenmalige investeringen. Hiervoor wordt een eenduidig kader uitgewerkt. Om ook andere bedrijven aan te zetten om de gerealiseerde oplossingen toe te passen zal Maastricht Bereikbaar enkele ondernemers in de rol van Ambassadeur/Best practice vragen om actief andere bedrijven op te roepen om ook stappen te zetten.
4. *Begeleiding en monitoring.* Een projectbegeleider houdt 1 to 2 maandelijks contact met de bedrijven om de voortgang te volgen en indien nodig weer in gang te krijgen. Omdat de bedrijven de projecten zelf uitvoeren wordt een eenvoudige monitoring per project opzet om de resultaten en effect op de spits te volgen (zie paragraaf M&E).

Maastricht Bereikbaar werkt de opzet en aanpak gezamenlijk uit met ELC Limburg, EVO en TLN.

Doel van de maatregel

Primair effect

Met de vier maatregelen kunnen 135 vrachtwagen- (V) en 25 bestelbus (B)-spitsmijdingen op de A2 en de Maaskruisende verbindingen in Maastricht worden gerealiseerd. De spitsmijdingen zijn als volgt verdeeld over de vier maatregelen/doelgroepen en fasering:

Tabel 5: Effect van de projecten/nieuwe spitsmijdingen per jaar

	2015		2016		2017		Totaal		Totaal
	A2	MV	A2	MV	A2	MV	A2	MV	
Aantal nieuwe spitsmijdingen									
Stedelijke Distributie ZL (V)	3	3	10	3	7	7	20	13	33
Rail Hub Zuid Limburg (V)	31	0	20	0	0	0	51	0	51
Efficiënt Bestelverkeer (B)	0	3	3	10	0	10	3	23	25
Duurz. samenwerking in ketens (V)	15	5	25	5	0	0	41	10	51
Totaal	49	12	59	22	7	21	115	55	170

Tabel 6: Cumulatief aantal spitsmijdingen per jaar

	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal bestelverkeer	3	15	25	0	0
Totaal vrachtverkeer	57	121	135	135	135
Totaal	60	136	160	135	135

In 2015/2016 ligt de focus op het realiseren van spitsmijdingen op de A2 omdat deze werkzaamheden in 2016 worden afgerond. Het gaat daarbij voornamelijk om spitsmijdingen van vrachtvoertuigen. De aanpak voor het bestelverkeer wordt in 2015 uitgewerkt en getest en zal vooral tot spitsmijdingen moeten leiden in 2016 en 2017. De ambitie is in 2017 50 bestelwagens uit de spits te halen maar vanwege de onzekerheid (qua haalbaarheid en kosten) daarvan is in de begroting uitgegaan van 25 spitsmijdingen.

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het pakket op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket slim vervoeren is in totaal uitgegaan van gemiddeld 130 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Deze vallen uiteen in 126 structurele spitsmijdingen door vrachtverkeer waarvoor geldt dat 1 vrachtwagen = 2 PAE en gemiddeld 4 tijdelijke spitsmijdingen door bestelverkeer waarvoor een PAE van 1 wordt aangehouden.

MAA-BBV-020 Slim vervoeren	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	gem.
Totaal bestelverkeer	3	15	25	0	0	0	0	0	0	0	4
Totaal vrachtverkeer	57	121	135	135	135	135	135	135	135	135	126
Totaal bestel- en vrachtverkeer	60	137	160	135	135	135	135	135	135	135	130
Totaal in PAE	117	258	294	269	269	269	269	269	269	269	255

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden voor het bestel- en vrachtverkeer, zijnde de binnenstad en Beatrixhaven, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca 3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlage 1).

- ▶ **Verschil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 386. Met het pakket wordt verder een besparing van 21 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 52 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duur van het effect

Voor het vrachtverkeer is het effect structureel. Logistieke aanpassingen worden alleen dan door bedrijven gerealiseerd als er sprake is van een sluitende business case, waarbij de bedrijven blijvend de voordelen (besparingen) van de verandering ervaren. De kosten van de congestie en onbetrouwbaarheid die wordt veroorzaakt door de werkzaamheden aan de tunnel of de Noorderbrug spelen in die business case nauwelijks een rol. Dus ook na afronding van de wegwerkzaamheden zal de business case aanleiding zijn voor bedrijven om het gedrag voor te zetten. Voor het bestelverkeer verwachten we dat het effect binnen het MKB tijdelijk zal zijn. Bij deze bedrijven worden bedrijfsprocessen minder op basis van rationele en financiële afwegingskaders genomen. We verwachten een grotere kans op 'terugval' in het oude gedrag dan in de logistieke sector. Dit is vooralsnog een aanname en zal tijdens het project geëvalueerd worden. Bij de berekeningen van de lange termijn effecten is rekening gehouden met de bedoelde terugval in het bestelverkeer.

Marktkansen

De gewenste logistieke gedragsverandering (waarop Slim Vervoeren zich richt) worden door bedrijven alleen ingezet als de business case positief is, de verandering binnen een jaar gerealiseerd kunnen worden en de investeringen van veranderen laag zijn. Voor logistieke oplossingen waarbij ook veranderingen in opslag- en warehousing nodig zijn langere implementatie termijnen nodig. Bij Stedelijke Distributie en Effectief Bestelverkeer is sprake van een financiële bijdrage voor nieuwe producten of diensten. Bij de selectie van projecten voor stedelijke distributie is het business model en business plan een belangrijk criterium, juist omdat de levensvatbaarheid van lokale distributiepunten een kritiekpunt is gebleken in projecten in BB1 en andere regio's. Ondernemers moeten onderbouwen hoe zijn hoe na de financiële bijdragen van MB de dienst of product voortgezet kan worden.

Neveneffecten

Door de diversiteit aan goederenstromen en oplossingen is geen eenduidig beeld te schetsen van de indirecte effecten. Wel kunnen de effecten kwalitatief worden geëvalueerd.

- ▶ **Duurzaamheid/leefbaarheid:** Reductie van het aantal verkeersbewegingen in de stad en grotere spreiding van het verkeer over de dag/nacht verlaagt het volume en de concentraties van emissies.
- ▶ **Innovatie:** de aanpak voor het bestelverkeer en stedelijke distributie in Wijk/Binnenstad zijn innovatief.
- ▶ **Bestelverkeer:** Er zijn niet eerder specifieke maatregelen voor het bestelverkeer in het kader van Mobiliteitsmanagement ontwikkeld en toegepast. De maatregelen die nodig zijn, zijn nieuw omdat rekening gehouden met de materialen die vervoerd worden en type opdrachten die met de bestelbussen worden uitgevoerd.
- ▶ **Stedelijke Distributie:** In Wijk/Binnenstad wordt gezamenlijk met winkeliers, bewoners, de gemeente en logistiek dienstverleners oplossingen gezocht waarbij inrichting van de infrastructuur, business modellen, logistieke processen en afstemming worden gecombineerd.

Type maatregel

Vraag: Goederenvervoer (vervoerders/verladere stimuleren niet met de vrachtauto in de spits te rijden. Daarnaast gericht op slimme logistieke oplossingen.)

Nadere afbakening maatregel / project-relatie BB1

Vanuit Beter Benutten 1 worden twee deelprojecten doorgetrokken naar Beter Benutten Vervolg.

- ▶ De potentie van de spooraansluiting van de Maasterminal Maastricht is in Beter Benutten 1 vastgesteld. Vanwege de trage voortgang in de besluitvorming over de spooraansluiting (buiten Beter Benutten) heeft Maastricht Bereikbaar in BB1 geen stappen kunnen zetten om de verladers actief te prikkelen en te ondersteunen voor de overstap van weg naar spoor.
- ▶ In Beter Benutten 1 heeft Maastricht Bereikbaar het opzetten van de Binnenstadservice ondersteund met subsidie, maar is er door Binnenstadservice (nog) onvoldoende aangetoond dat haar dienstverlening heeft geresulteerd in concrete spitsmijdingen. In Beter Benutten Vervolg is Maastricht Bereikbaar voornemens om wederom initiatieven in stedelijke distributie die bijdragen met spitsmijdingen te ondersteunen. De ondersteuning staat open voor elke marktpartij die aantoonbaar spitsmijdingen heeft kunnen realiseren.

3. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

Voor elk van de actielijnen zijn in de onderstaande tabel de milestones weergegeven. De actielijnen RailHub Zuid Limburg en Duurzame Samenwerking in Logistieke Ketens richten zich op het vrachtverkeer op de A2 en dienen in 2015 en 2016 tot resultaat te komen om de vertragingen op de A2 te verminderen. Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie en Effectief Bestelverkeer staan in 2015 nog in het teken van verkenning en verdieping van gedrag en oplossingen en komen in 2016 en 2017 in de realisatiefase. Voor deze actielijnen is ook een Go-No Go moment opgenomen.

Tabel 7: Mijlpalen

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereed
Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie		
A1 Marktconsultatie Logistiek en Binnenstad	jan-15	mei-15
<i>Go-No Go - gemeente en interesse bedrijfsleven</i>	jun-15	jun-15
A2. Uitwerken kader voor uitvraag innovatieve en spitsmijdende projecten	jul-15	okt-15
A3. Uitvraag & selectie projecten/gebruikers privilege regeling	nov-15	mrt-16
A4. Realisatie van spitsmijdingen in projecten/privilege regeling	mrt-16	dec-17
A5. Begeleiding en evaluatie (inclusief tussentijds)	jan-16	dec-17
Rail Hub Zuid Limburg		
B1. Stimuleren en begeleiden modal shift Beatrixhaven	jan-15	dec-15
B2. Stimuleren en begeleiden modal shift Maritieme Containers	jan-15	dec-15
B3. Marktoriëntatie en projectontwikkeling continentaal spoorvervoer.	jan-15	dec-15
Duurzame Samenwerking in Ketens		
C1. Inspiratiesessies en werving	jan-15	mei-15
C2. Uitwerken projectideeën in ketendialogen	apr-15	sep-15
C3. Realisatie van logistieke oplossingen	okt-15	jun-16
C4. Begeleiding en monitoring	okt-15	jun-16
Effectief Bestelverkeer		
D1. Verkenning mobiliteitsgedrag bestelverkeer	jan-15	aug-15
<i>Go-No Go - gemeente en interesse bedrijfsleven</i>	aug-15	sep-15
D2. Uitwerken van aanpak & proposities bestelverkeer	okt-15	feb-16
D3. Uitvoering & ondersteuning van projecten	mrt-16	dec-16
D4. Begeleiding en evaluatie	mrt-16	dec-16

Risico's

Tabel 8: Risico's en beheersmaatregelen

#	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld in k€	
	<i>Beschrijving van de belangrijkste risico's (qua inhoud, planning, kosten, juridisch e.d), de kans van optreden, de consequenties indien het risico zich voordoet en de beheersmaatregelen.</i>					
1	Verladers/Vervoerders tonen onvoldoende interesse voor het verbeteren van logistieke efficiency in de context van BBV.	50%	Meer inzet/effort om toch voldoende bedrijven mee te krijgen	6mnd	+50k	Tijdig besluiten tot staken van benaderen. Alternatief: inzetten op kansrijke logistieke innovaties met voldoende potentie, maar met opschaling na 2017.
2	Het verruimen van de venstertijden als onderdeel van een SMART-deal met bedrijven om te komen tot efficiency en spitsmijdingen slaagt niet. Onvoldoende draagvlak bij Gemeente en winkeliers.	25%	Er is geen operationeel voordeel dat bedrijven kunnen realiseren, dus prijsprikkel vanuit publieke middelen nodig.	3mnd	+150k	Overstappen op een ander project, bijvoorbeeld Maatwerk Distributie met een prijsprikkel voor vervoerders met één drop in de stad, maar met tijdelijk effect
3	De resultaten van de pilot bevoorrading in Wyck heeft onvoldoende raakvlakken met de visie binnenstad	25%	Privilegeregeling kan niet uitgebreid worden naar de binnenstad	n.v.t.	n.v.t.	Voortgang en resultaten van pilot Wyck goed afstemmen met stakeholders van de visie binnenstad
4	Gem. Maastricht investeert extra om capaciteitsreductie op de Noorderbrug te minimaliseren. Vertragingen treden niet op, zodat gevoel van urgentie verdwijnt	25%	Er is geen operationeel voordeel dat bedrijven kunnen realiseren, dus prijsprikkel vanuit publieke middelen nodig.	0	+225k	Opgave is niet haalbaar, tijdig besluiten om actielijn Effectief Bestelverkeer en Logistieke driehoek Zuid Limburg (stedelijke distributie) te stoppen. Deel van het budget wordt niet ingezet.
5	De aanleg van de spoor aansluiting van de Maasterminal Maastricht gaat (alsnog) niet door of biedt onvoldoende voordelen voor verladers in de Beatrixhaven.	25%	Aanpak omzetten naar oplossingen met spitsmijdingen in het wegvervoer of via andere spoorterminal.	6mnd	0	Verladers kunnen worden opgepakt in actielijn Duurzame Samenwerking in Ketens. Budget herallocceren.
6	Het bedrijfsleven gaat niet akkoord met een resultaat afhankelijke publieke bijdrage (op basis van gerealiseerde spitsmijdingen)	25%	Projecten ondersteunen op basis van inspanningsverplichting (subsidie)	6mnd	+237k	Om kosteneffectiviteit te borgen, sturen op tussentijdse milestones op basis waarvan bij een gebrek aan voortgang besloten kan worden een traject vroegtijdig te beëindigen en subsidie in te houden.
7	De samenwerking met andere regio's, EVO, TLN en Connekt leidt niet tot concrete concepten en andere business modellen voor bedrijven, zodat Maastricht met lokale, minder efficiënte oplossingen aan de slag moet.	25%	Inzetten maatregelen met groter aandeel publieke investering vanuit MB	6mnd	+150k	Vroegtijdig contact met IenM en andere regio's over de noodzaak van een nieuwe insteek en intentie om extra effort te zetten op landelijke coördinatie en interactie met bedrijfsleven om marktpartijen te prikkelen

Kosten

De kosten (exclusief btw) per actielijn zijn weergegeven in Tabel 9. In Tabel 10 is aangegeven hoe de kosten verdeeld zijn over verschillende werkzaamheden.

Tabel 9: Kosten per actielijn

Actielijn/Doelgroep	Kosten in k€	%
A. Logistieke driehoek Zuid-Limburg <i>Waarvan uit ITS begroting</i>	300 -98	0.21
B. Rail Hub Zuid Limburg	95	0.10
C. Samenwerking in ketens	305	0.31
D. Effectief Bestelverkeer	235	0.24
Projectmanagement	105	0.11
Aanvullende registraties vrachtverkeer	40	0.04
Totaal (euro)	982	1.00

Tabel 10: Kosten per type

Type kosten	Kosten in k€	%
Projectmanagement (proces+inhoud)	105	0.10
Vorbereiding	285	0.26
Realisatie projecten	570	0.53
Begeleiding & Evaluatie	120	0.11
Totaal, incl ITS begroting logistiek	1080	1.00

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW.

Tabel 11: Financiering

Bijdrage van	Budget in k€			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijk	538	444		169	169	106	
Maastricht Bereikbaar			538	205	205	128	
Totaal		444	538	374	374	234	0

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone Libertel) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een

uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB.

De maatregel Slim Vervoeren wordt geïnitieerd en aangestuurd door de projectmanagers Logistiek van Maastricht Bereikbaar (Thierry Verduijn - Flow Innovation en Paul Hanraets - RWS). Voor elk van de doelgroepen/actielijnen wordt een interne of externe trekker benoemd voor het organiseren en uitvoeren van de actielijnen. Voor elke actielijn wordt tevens een werkgroep samengesteld.

Voor afstemming op programmaniveau wordt de bestaande klankbordgroep van Slim Vervoeren voortgezet, bestaande uit Provincie Limburg, Gemeente Maastricht, ELC, EVO, TLN, Railplatform Zuid Limburg, SIM en Connekt (bij succesvolle oprichting van de Community Duurzame Stedelijke Distributie Zuid Limburg). De klankbordgroep komt vier keer per jaar bij elkaar voor het bespreken van de voortgang van alle actielijnen.

Tabel 12: Samenstelling van werkgroepen

Werkgroep	Deelnemende organisaties
Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie	Maastricht Bereikbaar, Gemeente Maastricht, EVO, TLN, Connkt, Gemeente Sittard/Geleen, Parkstad Limburg, Centrum Management Maastricht
Railhub Zuid Limburg	Maastricht Bereikbaar, ELC Limburg, Provincie Limburg, Railplatform Zuid Limburg, LED, EVO, TLN
Duurzame samenwerking in ketens	Maastricht Bereikbaar, EVO, TLN, ELC, Connekt, SIM
Effectief bestelverkeer	Maastricht Bereikbaar, SIM, Gemeente Maastricht, EVO

Maastricht Bereikbaar zal bij het uitwerken van de maatregelen niet alleen afstemmen met de bureaumedewerkers van de diverse branche- en netwerkorganisaties, maar deze organisaties vragen om ook actieve leden en besturen bij de ontwikkeling en uitwerking van de maatregelen te betrekken. Daardoor sluiten de maatregelen beter aan bij de wensen en behoeften van de bedrijven, maar worden ze ook door de bedrijven gedragen.

Contracteringsstrategie

De maatregel bestaat uit meerdere actielijnen waarbij een of meerdere opdrachten of subsidies worden verstrekt. De opdrachten en subsidies die per actielijn worden uitgezet blijven onder de Europese aanbestedingsgrens. Bij aanbesteding worden de richtlijnen van Maastricht Bereikbaar toegepast.

Om de partijen te selecteren met de hoogste kans op de realisatie van spitsmijdingen wordt gebruik gemaakt van de aanbestedingsvorm best-value procurement. Best value procurement vraagt de indieners niet met oplossingen te komen, maar met een kans en risico dossier waarbij de indiener moet kunnen aantonen dat de risico's voor de opdrachtgever kunnen worden gemanaged. Ten opzichte van een prijsvraag biedt best-value procurement meer ruimte om gezamenlijk met de geselecteerde projectpartners het resultaat (het logistieke concept en daaruit volgende spitsmijdingen) en de risico's gezamenlijk in kaart te brengen en te managen. Daaruit wordt duidelijk welke ondersteuning Maastricht Bereikbaar aan de indieners moet bieden (financieel of andere randvoorwaarden).

Monitoring en evaluatie

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbehoeftigheden van de voortgangsrapportages, de

benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek.

De monitoring van Slim Vervoeren bestaat uit drie aspecten: (1) de monitoring van de resultaten van het benaderen en werven van bedrijven, (2) de monitoring van het motiveren tot gedragsverandering, en (3) de monitoring van de resultaten van de logistieke projecten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de monitoring- en registratiemethoden van Truckspotten en de Beloningsregeling van De Verkeersonderneming. In de monitoring van Truckspotten wordt geregistreerd: het aantal benaderde bedrijven, aantal gesprekken, aantal uitgewerkte voorstellen en inhoudelijke afwegingen en motivatie van bedrijven om wel of niet in beweging te komen. De systematiek van de Beloningsregeling legt de huidige vervoerspatronen vast en het aandeel van de ritten dat in de spits over de prioritaire corridors rijdt. Dit wordt in kaart gebracht met logistiek operationele data die bedrijven beschikbaar hebben. Op basis van de maatregel die door bedrijven wordt genomen wordt (per bedrijf) vastgesteld welke data het gewijzigde gedrag aantoont. Bedrijven rapporteren 4x per jaar de cijfers per maand.

- ▶ Monitoring van benaderen en werving van bedrijven bestaat
 - Inputs: de inzet in uren
 - Output: benaderde bedrijven
 - Outcome: bedrijven dat mee doet aan sessies
- ▶ Monitoring van de projectontwikkeling
 - Inputs: inzet in uren en geïnteresseerde bedrijven
 - Output: aantal uitgewerkte projectvoorstellen uitgewerkte
 - Outcome: aantal projecten dat daadwerkelijk tot realisatie komt
- ▶ Monitoring van de gerealiseerde spitsmijdingen
 - Inputs: aantal uitgewerkte projectvoorstellen
 - Output: realisatie van logistieke verandering
 - Outcome: gerealiseerde spitsmijdingen per corridor (avond/ochtend en richting)

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het goederenstromen beïnvloedt op de prioritaire stromen Maas-kruisend verkeer en de A2 inkomend en uitgaand. Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad. Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project ten minste 255 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 294 spitsmijdingen op.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1^e en 2^e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket. Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd:

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect geldt met name voor de ochtendspits. Ondanks het feit dat in de avondspits ook enkele effecten verwacht kunnen worden is bij de KE berekening uitgegaan van effectiviteit in 1 spits per relevante dag.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (incl. BTW) per jaar.
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertragings-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket slim vervoeren €22 kost per vermeden vertragings-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €9 per vermeden vertragings-uur voor alle ritten in het model.

Effect op duurzaamheid

Nagenoeg alle maatregelen die binnen slim vervoeren goederen worden uitgevoerd gaan uit van een sluitende businesscase. Dat betekent dat het voor bedrijven en marktpartijen lonend moet zijn om het betreffende gedrag te continueren zonder betrokkenheid van Maastricht Bereikbaar. Alleen voor het onderdeel productief bestelverkeer is nu nog onvoldoende bekend in hoeverre de begrote spitsmijdingen structureel zullen zijn. In dit plan van aanpak is daarom voor bestelverkeer de aanname gedaan dat de spitsmijdingen tijdelijk zijn. Na uitvoering van de verkenning in 2015 moet hierover meer duidelijk zijn.

Innovatie & ITS

De aanpak voor het bestelverkeer en stedelijke distributie in Wijck/Binnenstad zijn innovatief. Binnen de aanpak Logistieke Driehoek Zuid-Limburg voor het coördineren en monitoren van de beschikbaarheid van de laad- en loslocaties in Wijck ligt de nadruk op een of meerdere ITS-

toepassingen. Bijvoorbeeld: de Retail Control Tower kan worden doorontwikkeld tot een kansrijk open platform waarmee logistiek dienstverleners onderling de laad & losactiviteiten in Wijk afstemmen. De nadruk voor ITS in logistiek ligt in Maastricht op het toepassen van ITS in een proof of concept en het aanpassen van de ITS-oplossing voor de Maastrichtse situatie.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

Vanuit de RWS uitvoerbaarheidstoets zijn geen verbeterpunten naar voren gekomen. Wel is ten behoeve van de toets een gedetailleerdere kostenraming beschikbaar gesteld aan RWS. Deze raming wordt omwille van vertrouwelijkheid niet in het plan opgenomen.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. Van de input wordt gebruik gemaakt bij de uitvoering van het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		26/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage 1 berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Project	Project	Maatschappelijke kosten (alle kosten) in miljoenen per rij										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gem.
Slim Vervoeren	Slim Vervoeren	117	250	294	269	269	269	269	269	269	269	255
	Totaal	117	250	294	269	269	269	269	269	269	269	255

Effect overgenomen uit het plan. Uitgegaan van project specifieke ingroei tot 2017 en terugval na 2017. Gemiddeld aantal (kolom H) ingevoerd in mobiliteitsscanner

Project	SWR referentie	Verkeerskosten referentie	SWR referentie	Verkeerskosten referentie	verschil SWR	Verkeerskosten verschil	verschil verkeerskosten per rij
	alle ritten	SWR	alle ritten	SWR	alle ritten	SWR	alle ritten
Slim Vervoeren	8.713	53.891	326	8.327	53.839	305	386
							21

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner.

Project	Project	Bezorgde verkeerskosten per rij	Beleefbaarheidskosten per rij	Beleefbare dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bezorgde verkeerskosten	KBA kosten project	Kosten per rij
		alle ritten	SWR			alle ritten	inc. BTW	alle ritten
Slim Vervoeren	Slim Vervoeren	52	21	1,0	233	10	121.160	48.930
							1.876.000 €	9 €

Hier aantal relevante ritten (standaard 1, 5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invullen. Ook totale kosten project (inc BTW) invullen.

Project	Omschrijving	KBA effectiviteit naar jaar										Totaal
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Slim Vervoeren	Kosten totaal	358.667	358.667	358.667	0	0	0	0	0	0	0	1.076.000
	Uren alle ritten	5.555	12.249	13.956	12.771	12.771	12.771	12.771	12.771	12.771	12.771	121.160
	Uren SWR	2.243	4.947	5.637	5.158	5.158	5.158	5.158	5.158	5.158	5.158	48.930
	Kosten per uur alle ritten	65 €	29 €	26 €	-	-	-	-	-	-	-	9 €
	Kosten per uur SWR	180 €	73 €	64 €	-	-	-	-	-	-	-	22 €

Automatische berekening (hertoedeling) van de KBA per jaar. Dit is voor Ecarys om het project te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over effectperiode.

Ref2

avond, alle modeven, auto, aankomsten, Referentierij: Maastricht/HERE hemelbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelbrede snelheid	28	24	42
verplaatsingen	1.718	4.101	392
verplaatsingen	2.386	1.646	646
verplaatsingen	2.541	1.580	798
Totaal verplaatsingen	18.815	14.535	3.712
reistijd alle ritten (minuten)	11,3	6,43	21,07
waarvan vertraagd	2,06	1,38	4,17
reistijd donkerrode ritten	14,27	9,03	24,02
waarvan vertraagd	2,65	2,08	4,85
NRM 2020 RC Icm HERE snelheden som van sterk overbelasting			
gemeente Maastricht	7.359	748	815
Heel model	-	-	255.939
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	764.062
Heel model	-	-	53.891

Pakket vracht 23-9 avond, alle modeven, auto, aankomsten, Referentierij: Maastricht/HERE hemelbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelbrede snelheid	29	24	42
verplaatsingen	4.287	4.421	392
verplaatsingen	2.452	1.889	666
verplaatsingen	2.556	1.987	807
Totaal verplaatsingen	18.743	14.466	3.722
reistijd alle ritten (minuten)	11,31	6,39	21,01
waarvan vertraagd	2,01	1,34	4,1
reistijd donkerrode ritten	14,37	8,99	23,99
waarvan vertraagd	2,6	2,03	4,77
NRM 2020 RC Icm HERE snelheden som van sterk vertraagde vracht- aankomsten van de gemeente, voorhulde splitsen, naar oerzaak:			
overbelasting	lage ont-werpensnelheid	emrijden	
gemeente Maastricht	7.359	748	815
Heel model	-	-	255.581
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	767.872
Heel model	-	-	53.839

Bijlage 2 Benaderde bedrijven tijdens slim vervoeren BB1

Deelnemers	Deelname	Potentieel (geschat o.b.v. bedrijvenscan)	Status / perspectief	Kansen / Maatregel
Pilot 2011				
Sappi	2011, 2012, 2013	minimaal 10 ritten/dag	directe reductie: 18 ritten/dag Indirecte reductie: 28 ritten/dag (via spoorterminals Genk/Lanaken) waarvan 20 nog niet definitief zijn	bundeling, modalshift (barge en spoor), uitbreiding dagrand- /nachtdistributie
Mora	2011, 2012, 2013	6	2 ritten/dag	Venstertijden / bundeling: LZV's
Wessem Port Service	2011	afh. van vraag additioneel stromen verleggen => max. ca. 8 ritten/dag	stromen verlegd van Mtr-Heerlen naar Stein-Heerlen => 3 ritten/dag via BVB ¹ samenwerking met Rubber Resources	barge / afh. van vraag uitbreiding dagrand- /nachtdistributie
L'Orty	2011, 2012, 2013	afh. van vraag, ca. 20 - 40 ritten/dag	In het kader van realisatie locatie actieve werving	Bezig met realisatie overslaglocatie weg/barge evt. i.c.m. dagrand- /nachtdistributie
Steel Solutions	2011, 2012, 2013	afh. van vraag, na realisatie spoor- aansluiting max 80 ritten/dag= som staalbedrijven	ca. 10 ritten per dag proces t.b.v. realisatie vordert conform planning	na spooraansluiting
O-I	2011, 2012, 2013	niet bekend, dient nader te worden onderzocht	Per medio 2013 aangegeven niet verder te gaan met BB MB GV	Bundeling (LZV's), modalshift (barge en spoor), outbound => Gronsveld
Sibelto Nederland NV (voorheen Ankerpoort)	2011	niet bekend		Uitbreiding aanvoer grondstoffen via binnenvaart Toepassing time-dots
Korinklijke Mosa	2011	niet bekend		Bundeling, uitbreiding

¹ BVB: Bureau Voorlichting Binnenvaart

BV				dagrand- /nachtdistributie
Uitrol Pilot 2012				
Peterson Maastricht BV	2012, 2013	afh. van vraag	afh. van vraag	barge / afh. van vraag
Beatrix Port Service BV	2012, 2013	afh. van vraag	afh. van vraag	barge / afh. van vraag
Laura Metaal Holding	2012, 2013	30	na spooraansluiting Steel Solutions	barge/ spoor/venstertijden via Steel Solutions => spoor
Curfs Logistics	2012, 2013	5	uitvoering stappen-plan met Chromaflo: Q2'13: 4 ritten, eind 2013 10 ritten/dag	bundelen / warehousing i.s.m. Chromaflo
Van Ganswinkel	2012, 2013	10	afhank. uitkomst concessieverlening afvalinzameling	EV binnenstad / venstertijden /
Wijzen Logistics	2012, 2013	5	niet nader te spec., wisselt continue	bundelen
Sligro Maastricht	2012			geen spec. mogelijkheden
Attero Zuid BV	2012, 2013	25	Afh. uitkomst concessieverlening inzameling huisafval	spoor / venstertijden
BASF Nederland BV	2012			geen spec. mogelijkheden
Cox Geelen BV	2012			geen spec. mogelijkheden
Chromaflo Technologies B.V.	2012, 2013	12	uitvoering stappen-plan met Curfs Log.: Q2'13: 4 ritten/dag	dagrand- / nacht- distributie, venster- tijden, uitplaatsing warehousing
Rubber Resources BV	2012, 2013	6	bezig met realisatie van 2 ritten/dag via barge	barge / venstertijden
Tata Steel	2012	10	on hold i.v.m. econ. malaise	spoor / venstertijden via Steel Solutions => spoor
PQ Europe	2012, 2013	10	onderzoek BVB t.b.v. barge	barge / venstertijden

Sita Recycling Services	2012, 2013	12	afh. uitkomst haalbaarheidsscan BVB 2013	Spoor via Attero / Steel Solutions, barge
Maasstaal	2012			geen spec. mogelijkheden
2013				
Radium Foam	2013	20 ritten/dag	afh. uitkomst haalbaarheidsscan BVB zomer '13	modaishift (barge)

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Pakket OV, project Kwaliteitsimpuls Station Maastricht

Projectcode: MAA-BBV-007

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Marijke Terpstra, 06-27850793
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	3-10-2014, definitief

Samenvatting

De stallingmogelijkheden voor de fiets bij het centraal station van Maastricht zijn ondermaats: ze zijn versnipperd, grotendeels bovengronds en onbewaakt, en liggen te ver van het station. Deze situatie gaat veranderen. De aanleg van de tram Vlaanderen Maastricht is aanleiding voor de herinrichting van het stationsgebied. De tramhalte en -infra moet worden ingepast en het busstation moet verplaatst worden. De consequentie is dat alle fietsenstallingen op het stationsplein en bij het huidige busstation moeten verdwijnen. Uitgebreid onderzoek naar mogelijkheden toont aan dat een ondergrondse oplossing de enige mogelijkheid is om voor de lange termijn aan de vraag naar fiets parkeren op het station te kunnen voldoen.

Samen met NS, ProRail en de provincie Limburg zal de gemeente Maastricht een nieuwe ondergrondse fietsenstalling bouwen. Met de extra impuls van Beter Benutten wordt in plaats van een "traditionele" stalling een innovatieve fietsenstalling gerealiseerd. De kwaliteitsimpuls draagt bij aan de naadloze ketenverplaatsing fiets-OV. De stalling is toekomstbestendig ten aanzien van de toename van het aantal e-bikes, e-scooters, en buitenmodelfietsen. Door het toepassen van de nieuwste stallingstechnieken wordt de stalling optimaal benut (geen weesfietsen en maximaal gebruik door dagelijkse OV reizigers). De stalling is voor iedereen gemakkelijk toegankelijk, verkeersveilig te bereiken en ligt in de route van de reiziger. Dit alles komt ten goede aan de beoogde doelgroep van dagelijkse spitsreizigers.

De Beter Benutten impuls wordt daarnaast ingezet om de tijdelijke bereikbaarheid in 2017 voor fiets en OV te verbeteren. Dit is één van de doelen van het programma uit de bereikbaarheidsverklaring. Door de inzet van Beter Benutten wordt de stallingscapaciteit tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan het stationsgebied zo groot mogelijk gehouden. Ook wordt er voor gezorgd dat het busverkeer adequaat doorgang kan blijven ondervinden tijdens de bouw van de stalling. Met deze maatregelen wordt op een maximale wijze uitval van bestaande OV reizigers in 2017 voorkomen.

Het project draagt in sterke mate bij aan de doelstellingen van VBBMB. Met het project wordt beoogd jaarlijks gemiddeld 328 structurele dagelijkse spitsmijdingen te verwezenlijken. In het doeljaar 2017 levert het project 400 spitsmijdingen op (8% van de opgave). Bovendien levert het project 75 tijdelijke spitsmijdingen op tijdens de tijdelijke situatie in 2017. Het project is ten slotte essentieel voor het bereiken van de doelstellingen op de prioritaire corridors Maas-kruisend en Maastricht-uitgaand, alsmede de doelstellingen in Sittard-Geleen en Heerlen. Het project is integraal onderdeel van de pakketten OV en fiets en essentieel voor het draagvlak van de twee belangrijkste co-financierende moederorganisaties (gemeente Maastricht en provincie Limburg).

Het pakket openbaar vervoer heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €41 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €14 per vermeden verliesuur voor alle ritten in het model.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Programma VBBMB 2015-2017 deel B: uitwerking pakketten	PVBBMB.B	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
3 ^e Geclusterde Effectmeting Forenzen	VBBMB.B4	1 juni 2014
Eindrapport fietsenstallingen	VBBMB.B12	December 2013

1. Beschrijving van de problematiek


Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen. Bovendien blijkt het beïnvloeden van de stroom Maastricht-uitgaand een opgave te zijn die in BB1 nog onvoldoende wordt bereikt.

Regionale opgave

Op basis van de bevindingen is de opgave vertaald naar een opgave in termen van spitsmijdingen op corridorniveau (zie PVBBMB-A). De figuur hieronder toont de ambitie op corridorniveau (inclusief over-planning). Als deze ambitie behaald wordt, dan worden in ieder geval de doelstellingen van het programma bereikt (2.000 MVR en 10% reistijdverbetering). Globaal geldt dat (in het minst gunstige geval) 2,5 spitsmijdingen leiden tot een reductie van 1 vertraagde rit.

Corridor	Doelstelling VBBMB		Bereikt per maart 2014	
	OS	AS	OS	AS
1 A2 ingaand	330		71	nb
2 A79 ingaand	230		42	nb
3 A2 Uitgaand	530		13	nb
4 Heuvelland	220		55	nb
5.1 Maas-kruisend w/o	990	520	74	nb
5.2 Maas-kruisend o/w	560	640	66	nb
6 Overige trajecten Mstricht	980		667	nb
7 Heerlen / Parkstad	(1.000)		nb	nb
8 Sittard (-Geleen)	(500)		nb	nb
Totaal	5.000		988	nb
	(1.500)			



De doelstellingen voor Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad zijn secundaire, taakstellende doelstellingen en daarom tussen haakjes weergegeven.

Oplossend vermogen openbaar vervoer

Met betrekking tot het oplossende vermogen van alternatieve vervoerwijzen blijkt dat:

- ▶ het OV in de regio relatief goed is, al is de bezetting in de spits relatief hoog (dit geldt niet voor de OV bezetting Maastricht-uitgaand). Na ingang nieuwe concessie ontstaan er extra kansen op de relatie tussen de grote kernen in de regio; Het OV netwerk (Limburgnet) zal meer vraag gericht vormgegeven worden waardoor er meer OV aanbod komt op sterke OV relaties (zie bijlage 1 Limburgnet Heuvelland en bijlage 2 Limburgnet Maastricht). Bovendien wordt er aandacht besteed aan de OV knooppunten. Op deze knooppunten is ook aandacht voor de fiets als voortransportmiddel.
- ▶ in 2017 zijn er bedreigingen voor het OV gebruik, te weten extra reistijden tijdens de afsluiting van de OV as, wisselende dienstregelingen tijdens de verschillende fasen van de infraprojecten en structurele verandering van het aanbod i.v.m.de ingang van de nieuwe concessie in 2017.

Deel B: gedragsanalyse

Reële doelgroep

De doelgroep van de stalling zijn alle reizigers (forenzen en studenten) van Maastricht naar andere bestemmingen waarvoor de ketenverplaatsing fiets- trein een alternatief is voor het reizen met de auto in de spits. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het realiseren van de benodigde spitsmijdingen op de prioritaire stromen Maas-kruisend en A2/N2 Maastricht uitgaand. Bovendien wordt een bijdrage geleverd aan de secundaire doelen naar Sittard-Geleen en Heerlen.

De omvang van de auto-verplaatsingen Maastricht-uitgaand in de ochtendspits bedraagt 13.500 auto's per uur, waaronder 2.000 meest vertraagde ritten (bron: mobiliteitsscan, model Maastricht Noorderbrug met aangepaste HERE snelheden) De doelgroep tijdens de spits (periode van twee uur is dan 27.000 uitgaande autoverplaatsingen.

Autoverplaatsingen Maastricht-uitgaand ochtendspits per uur (bron: mobiliteitsscan).

	Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelsbrede snelheid	34	27	51	63
verplaatsingen	5.404	4.033	1.283	88
verplaatsingen	1.998	1.251	659	87
verplaatsingen	1.703	1.235	348	121
verplaatsingen	1.960	1.741	139	20
Totaal verplaatsingen	13.557	9.890	3.168	499

Een groot deel van deze automobilisten hebben de ketenverplaatsing fiets-OV als alternatief voor de reis die ze nu met de auto maken. Op de korte afstanden (tot 7,5km) zijn dat autoverplaatsingen naar met name Bunde en Meerssen en de omgeving van het Vliegveld. Op de middellange afstanden (tot 30km) gaat het om de stedendriehoek Zuid Limburg (Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad). Op de langere afstanden (>30km) gaat het met name om verkeer richting Eindhoven en verder. Op basis hiervan is bepaald dat de reële doelgroep van het project op de corridor Maastricht-uitgaand bestaat uit 50% van de verplaatsingen op korte afstanden (0-7,5 km) en 80% van de verplaatsingen op de middellange en lange afstanden (>7,5 km). In twee uur ochtendspits is de totale doelgroep uitgaande autoverplaatsingen langs de relevante corridors dan 15.750 automobilisten.

Barrières en motieven voor overstap auto naar OV

In Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M. Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A.

Bij de gedragsverandering is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4). Ten aanzien van het alternatief openbaar vervoer voor de auto in de spits zijn de volgende barrières en motieven belangrijk bevonden op basis van de relatieve zwaarte en de bruikbaarheid binnen de scope van Beter Benutten (al kunnen andere motieven en barrières ook een rol van betekenis spelen bij de concrete uitwerking):

- ▶ Barrières: uit de gedragsanalyse blijkt dat onvoldoende (kwantitatief en kwalitatief) parkeer/stallingsfaciliteiten bij knooppunten van het OV een van de belangrijkste barrières vormen voor een OV ketenverplaatsing. Dit project beoogt deze barrière te verkleinen. Overige barrières die expliciet worden geslecht in het ontwerp van de fietsenstalling zijn "te ingewikkeld", "te weinig betaalgemak", "slechte kwaliteit reisinformatie", "te hoge kosten" en "te weinig comfort".
- ▶ Motieven: Intrinsieke motieven die worden aangesproken met dit project zijn tijdwinst, gemak, comfort, kostenreductie (gebruik en bezit), gebruik auto door partner, files ontlopen, een deadline hebben voor het afmaken van werk, arbeidsvoorwaarden en werken onderweg (technisch) en reistijd van deur tot deur, een beleefde toename van de vertraging op de weg en een tijdelijke aanleiding (fysiek).

Uit bovenstaande is gebleken dat de kwaliteit van parkeer- en stallingsfaciliteiten een barrière vormt voor de overstap naar OV. De bestaande stallingmogelijkheden voor de fiets zijn ondermaats. Betaald stallen is goed geregeld maar het onbetaald stallen in de openbare ruimte is ronduit slecht te noemen. De stallingmogelijkheden voor de fiets bij het centraal station van Maastricht zijn ondermaats: ze zijn versnipperd, grotendeels bovengronds en onbewaakt, en liggen te ver van het station. Dit terwijl juist in een stationsomgeving de behoefte aan onbetaald fietsstallen erg hoog is. De uitbreiding van de stallingscapaciteit en het ondergronds brengen van de stalling is geen onderdeel van het Beter Benutten project. Het Beter Benutten project geeft een extra impuls aan de ondergrondse stalling die gebouwd gaat worden, door de inrichting aan te sluiten op bovenstaande barrières en motieven. De wijze waarop dit is ingericht wordt beschreven in de omschrijving van het project (zie verderop).

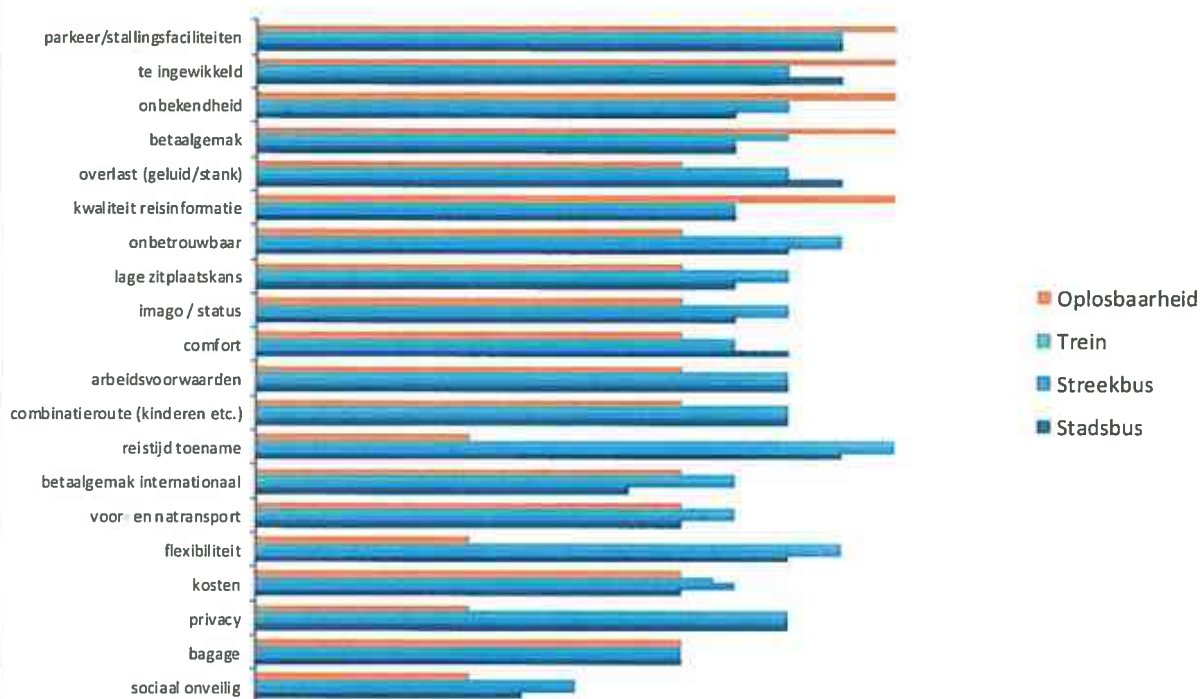
Sterke relatie met gedragsbeïnvloedingsprojecten

Bovendien is het project onderdeel van het pakket OV-impuls. In dit pakket worden verschillende maatregelen genomen om automobilisten te verleiden om de overstap te maken naar het OV. De realisatie van de klantgerichte fietsenstalling wordt gebruikt als *compelling event* (aanleiding) om het OV te stimuleren bij forenzen die in Maastricht wonen en elders werken, en nu met de auto via de Maas-kruisende verbindingen en de A2 Maastricht uitgaan. Dit wordt via de werkgeversaanpak verder gestimuleerd bij bedrijven die in de regio (Sittard-Geleen en Heerlen) gevestigd zijn. In Beter Benutten wordt het gebruik van de fietsenstalling door forenzen dus maximaal gestimuleerd.

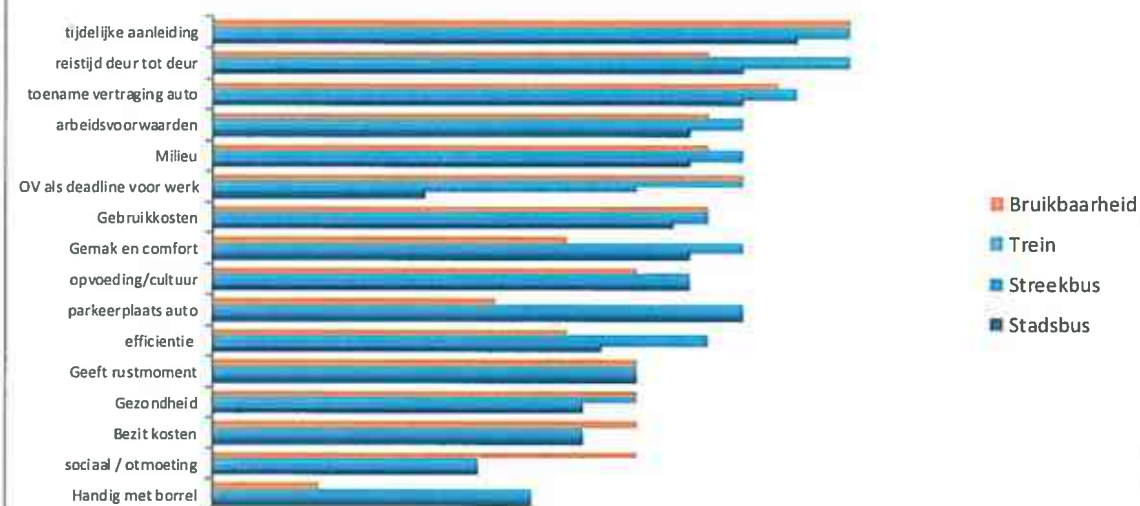
Door tijdens de bouw te zorgen dat het busverkeer adequaat doorgang kan blijven ondervinden, wordt voorkomen dat bestaande OV reizigers afhaken en nieuwe OV reizigers niet aanhaken.

Barrières en motieven voor openbaar vervoer, belang en bruikbaarheid

Barrières bus en trein Forenzen



Motieven bus en trein Forenzen



Deel C: Stakeholdersanalyse

De ondergrondse fietsenstalling wordt gerealiseerd door de gemeente Maastricht, de provincie Limburg en ProRail, in samenwerking met NS. De gemeente en ProRail zijn belangrijke partners bij het kiezen van een optimale positie van de stalling ten opzichte van de perrons. NS is een belangrijke stakeholder bij de maximaal klantgerichte invulling van de fietsenstalling en bij de dienstverlening die in de stalling plaats vindt. Tevens is NS gedeeltelijk eigenaar van de gronden. Via de werkgeversaanpak worden daarnaast forenzen die in Maastricht wonen en in de regio werken verleidt om het OV uit te proberen. De realisatie van de fietsenstalling wordt hierbij gebruikt als *compelling event*. Het project is onderdeel van de totale visie van de herontwikkeling van het stationsgebied van Maastricht en vormt de opmaat voor de realisatie van het gehele fietsnetwerk in de omgeving. Het project is essentieel voor het draagvlak van de twee belangrijkste co-financierende moederorganisaties voor de pakketten OV en fietsimpuls.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

De gemeente Maastricht heeft samen met NS en Prorail vastgesteld dat er in de stationsomgeving te weinig en kwalitatief ondermaatse fietsparkeervoorzieningen zijn. Door de komst van de tram Vlaanderen Maastricht in 2018 moet de gehele stationsomgeving op de schop. Dit vormt een mooie aanleiding om het fietsparkeren bij het station ter hand te nemen. Er wordt een nieuwe ondergrondse fietsenstalling gebouwd met een capaciteit van minimaal 2.700 fietsparkeerplaatsen. Tevens zal het fietstallen aan de oostzijde van het station worden uitgebreid met 350 plaatsen.

Kwaliteitsimpuls van een bestaand project

De geplande ondergrondse fietsenstalling is een "traditionele" fietsenstalling. Met de impuls van Beter Benutten wordt in plaats daarvan een innovatieve, klantgerichte fietsenstalling gerealiseerd. De stalling draagt bij aan de naadloze ketenverplaatsing fiets-OV. De stalling is toekomstbestendig ten aanzien van de toename van het aantal e-bikes in de regio. Door het toepassen van de nieuwste stallingstechnieken wordt deze stalling optimaal benut: er staan geen weesfietsen en wrakken meer tussen (10 tot 20 % is nu gevuld met weesfietsen). De stalling is voor iedereen gemakkelijk toegankelijk, verkeersveilig te bereiken en ligt in de route van de reiziger. De positie van de stalling ten opzichte van het station en de perrons verbetert significant, waardoor de overstaptijd van fiets naar OV verkleind wordt. In totaal is er sprake van een capaciteitsverruiming van circa 2.000 fietsparkeerplaatsen. Dit alles komt ten goede aan de beoogde doelgroep van dagelijkse spitsreizigers. De innovatieve elementen die door Beter Benutten mogelijk worden gemaakt worden verderop besproken.

Visualisatie van de toegang tot de stalling

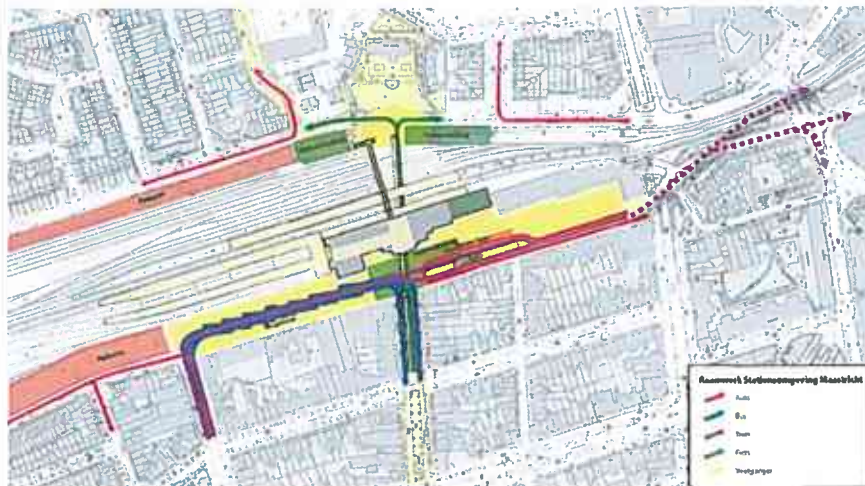


Visie op de stationsomgeving

In een integrale knooppuntvisie op de stationsomgeving van Maastricht zijn de diverse modaliteiten in de toekomstige situatie gepositioneerd. Deze visie is samen met Prorail, NS, Veolia en de Provincie ontwikkeld. De modaliteiten zijn ten opzichte van elkaar gepositioneerd maar zijn ook gezien in het stedelijk netwerk rondom het station. Doel van deze visie is een duurzame layout van de voor het station benodigde functies aan te geven. Op deze manier kunnen onderdelen los van elkaar worden gebouwd. De visie staat daarmee borg voor een toekomstvaste stationsontwikkeling en is op te vatten als een masterplan voor de stationsomgeving (zie figuur).

Met betrekking tot dit project zijn drie onderdelen in het bijzonder relevant, te weten:

- ▶ Opwaardering stallingsfaciliteiten oostzijde (bovenaan in de figuur);
- ▶ Nieuwe stallingsfaciliteiten west/centrumzijde (onderaan in de figuur);
- ▶ Toekomstige ontwikkeling "interwijk" verbinding voor langzaam verkeer mogelijk maken.



Bron: Movares, december 2013

Stallingscapaciteit oost- en westzijde

Het fietsenstallingsconcept van station Maastricht is een integraal concept van oost en west. De verdeling naar herkomst van de fietsers vanuit de westzijde en oostzijde van de stad is circa 2/3 westzijde en 1/3 oostzijde. In de huidige situatie rijden veel OV reizigers die met de fiets naar het station komen om van oost naar west. De stallingsbehoefte is gebaseerd op de prognoses van NS, Prorail en het ministerie van I&M voor 2030. Hieruit komt de volgende stallingscapaciteitsbehoefte naar voren (zie tabel):

	Gewenst	Aanwezig	Benodigd
Bewaakt station westzijde	1.000	1.000	0
Onbewaakt station westzijde	2.000	0	2.000
Bewaakt station oostzijde	300	0	300
Onbewaakt station oostzijde	700	300	400
Totaal	4.000	1.300	2.700

Bron: VBBMB.B12 Eindrapport fietsenstallingen

Kwaliteitsimpuls door Beter Benutten

Vanwege de herinrichting van het stationsgebied is het verwijderen van de huidige fietsenstallingen noodzakelijk. Voorbereidingen hiervoor worden al getroffen. Om aan te sluiten bij het beleid van de gemeente Maastricht en de provincie Limburg en om invulling te geven aan de doelstelling van Beter Benutten op de prioritaire corridors Maas-kruisend verkeer en Maastricht A2/N2 uitgaand, is ervoor gekozen met VBBMB een extra impuls te geven aan de fietsvoorzieningen bij station Maastricht. Bovendien wordt met het Beter Benutten project een bijdrage geleverd aan de secundaire doelstelling van de bereikbaarheidsverklaring die erop gericht is de kwaliteit van fiets en OV tijdens de grote werkzaamheden in met name 2017 op peil te houden.

Met de betrokkenheid van Beter Benutten Maastricht Bereikbaar via VBBMB worden de volgende verrijkingen aan het oorspronkelijke plan toegevoegd:

1. De gebouwde voorziening aan de westkant van het station wordt uitgerust met extra ruime plekken en elektrische oplaadpunten zodat deze geschikt zijn voor toekomstige (over het algemeen steeds duurdere en steeds grotere) fietsen, e-bikes, speedbikes en e-scooters en bakfietsen. Dit vertaalt zich in een extra ruime



zogenaamde hard op hard afstand tussen de fietsen (40 cm ipv de gangbare 37,5 cm) en vakken voor de grotere fietsen en scooters. De omvang van de stalling wordt daardoor 10% groter.

2. De toegang wordt geen traditionele toegang maar een *Tapis Roulant* (rollend tapijt, zie figuur). Dit concept wordt vaker toegepast in moderne fietsenstallingen, en maakt het voor gebruikers makkelijker om met zware tweewielers (zoals e-bikes) de stalling te bereiken. Ook voor de minder valide mens is deze stalling makkelijk toegankelijk.
3. De gebouwde voorziening aan de westkant wordt uitgerust met innovaties die het fietsparkeren zo efficiënt, snel en makkelijk mogelijk maken. Hierbij worden de volgende technieken toegepast:
 - ▶ Dynamische bezettingsinformatie: De stalling op west wordt uitgerust met de nieuwste stallingstechnieken. Met dit systeem krijg je informatie waarbij je weet hoe lang een fiets in het rek staat. Ook zijn de locaties van bezette en lege plekken met het systeem bekend. En daarmee wordt een display aangestuurd die bij binnenkomst de fietser laat zien waar plek is. Dit draagt bij aan een kortere zoektijd en een naadloze overstap van fiets naar OV.
 - ▶ Extra aandacht voor de e-bike: het aandeel e-bikes gaat (mede dankzij MB) richting de 30%-50%. Daarom wordt de ruimte per plek vergroot: hart-op-hart afstand normaal 37,5 cm in deze stalling 40 cm (zie ook 1).
 - ▶ Extra aandacht voor de (e-) scooter: het aandeel scooters in Maastricht en het omliggende heuvelland stijgt. Door deze groep te faciliteren voorkom je dat men de scooter voor de auto omruilt en stimuleer je de overstap van de auto naar de (e) scooter.
 - ▶ Extra aandacht voor de buitenmodelfietsen: het is een landelijke trend dat er een groei is van fietsen met kratten, bakken en andere "exotische" modellen. Deze fietsen passen niet in een standaardrek en veroorzaken daarmee ook hinder voor de gewone fiets. Door extra parkeervakken te maken waar deze fietsen kunnen staan, kom je iedereen tegemoet.
 - ▶ Maximaal betaalgemak: Er zijn twee manieren waarop de klant toegang krijgt tot de nieuwe fietsenstalling. Klanten dienen of de parkeerduur te registreren (dagstallen) door middel van hun OV-chipkaart of ze dienen in het bezit te zijn van een abonnement (stallen op abonnement). Tijdregistratie bij dagstallen gaat door middel van check-in/check-uit met de OV-chipkaart. De eerste dag wordt gratis. Als de klant zijn fiets langer dan 24 uur heeft gestald, dient hij een gangbaar tarief te betalen. Hiermee wordt gebruik door dagelijkse OV reizigers gestimuleerd en wordt gebruik door langparkeerders ontmoedigd.
 - ▶ Luidsprekers: mededelingen over OV hoorbaar in de fietsenstalling.
 - ▶ Vertrektijdenbord (NS) in de fietsenstalling.
 - ▶ Indeling fietsenstalling in herkenbare blokken met looproute aanduidingen naar trein, bus en tram. Dit vergemakkelijkt de (terug)vindbaarheid.
 - ▶ Verhuren van natransport in bovengrondse stalling. OV fietsen, mountainbikes, Park and Bike concept ook in de stalling.
 - ▶ Met de innovatieve inrichting kunnen verder weesfietsen eenvoudig aangepakt worden. Momenteel is 10-20% van de gestalde fietsen (300 tot 600) een weesfiets die capaciteit inneemt voor potentiële treinreizigers. Door het beter benutten van de bestaande capaciteit neemt de capaciteit dus toe met ten minste 300 plaatsen.
4. Aan de oostkant van het station wordt de capaciteitsverruiming gecombineerd met een extra kwaliteitsimpuls zodat fietsers niet meer hoeven om te rijden om aan de westkant te parkeren. Dit betekent extra treinreizigers en reistijdwinst voor bestaande treinreizigers. Concreet gaat het om het realiseren van extra plekken en sociaal veiligere omgeving zodat OV forenzen ook aan deze zijde hun fiets gerust kunnen stallen. Bovendien wordt de capaciteitsverruiming aan deze kant in de tijd naar voren gehaald, om de capaciteitsuitval aan de westkant in 2017 deels te compenseren.
5. De stalling wordt zo ontworpen en gebouwd dat in de toekomst een interwijkverbinding voor langzaam verkeer onder of boven de sporen tot de mogelijkheden behoort. Maastricht kent 3 fysieke barrières, de Maas, de A2 en het spoor. Door de aanleg van een nieuwe brug is de barrière van de Maas verminderd. De barrière van de A2 is geheel opgegeven met de ondertunneling van de A2 welke eind 2016 gereed is. Rest de barrière van het spoor om juist

voor het langzaam verkeer een snelle doorstroom van oost naar west en omgekeerd te realiseren. De stalling sorteert hier op voor en biedt mogelijkheden om een ondergrondse interwijk in te toekomst door de stalling te laten gaan zonder grote bouwkundige ingrepen.

Toekomstbeeld ondergrondse stalling; overzichtelijk stallen in vakken met aanduiding vrije plaatsen. Plaatje is van stalling Jaarbeursplein te Utrecht.



Koppeling met verkeerskundige analyse

In het voorgaande is de koppeling met de verkeerskundige analyse reeds benoemd. Dit project is een essentieel onderdeel van het programma vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. Het is 1 van 2 projecten waarmee de problemen Maastricht-uitgaand worden aangepakt en een essentiële schakel in het stimuleren van OV gebruik door forenzen en studenten die in Maastricht wonen en in de regio werken. Daarnaast draagt het project bij aan het realiseren van de secundaire doelstellingen in Heerlen/Parkstad en Sittard-Geleen.

Koppeling met gedragsanalyse

Uit gedragsanalyse is gebleken dat de kwaliteit van parkeer- en stallingsfaciliteiten een barrière vormt voor de overstap naar OV. In totaal is er sprake van een capaciteitsverruiming van circa 2.000 fietsparkeerplaatsen. Met Beter Benutten wordt het gebruik gestimuleerd door (A) de faciliteit met een kwaliteitsimpuls zo goed mogelijk te laten aansluiten op de wensen van de (potentiele) gebruikers en (B) de doelgroepen via de werkgeversaanpak te stimuleren om het OV in combinatie met het stallen op het station uit te proberen. Daarbij is sprake van een betere benutting van de reeds bestaande capaciteit door het toepassen van de laatste stallingstechnieken (10 tot 20 % is nu gevuld met weesfietsen).

Omdat de eerste dag gratis wordt, zal een groot deel van deze plekken gevuld worden door dagelijkse reizigers (met name forenzen).

Uitvoering van de maatregel en koppeling met andere projecten

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider van Maastricht Bereikbaar. Er is een projectleider gezocht die tevens werkzaam is bij de aanbestedende partij (gemeente Maastricht). Er is sprake van een investeringsproject. De projectleider maakt gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

- ▶ De projectleider impuls OV en fietsimpuls: de projectleiders die verantwoordelijk zijn voor het stimuleren van het OV en fietsgebruik onder met name forenzen. Zij zullen de realisatie van de stalling gebruiken als *compelling event* om automobilisten te verleiden.
- ▶ De mobiliteitsmakelaar: de projectleider die verantwoordelijk is voor het stimuleren van slim

werken en slim reizen bij werkgevers en werknemers in de regio. Hier met name relevant is dat de mobiliteitsmakelaar de realisatie van de fietsenstalling gaat gebruiken als compelling event om werknemers die in de regio werken en in Maastricht wonen te verleiden een alternatief voor de auto te proberen.



- ▶ De regioregie, in het bijzonder het afstemmingsteam: de personen die bij MB verantwoordelijk zijn voor de afstemming tussen werkzaamheden. In dit geval gaat het vooral om de tijdige realisatie van de fietsenstalling, vanwege de (internationale) contractuele verplichtingen aangaande de tram Vlaanderen-Maastricht.
- ▶ Marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en project specifieke marketing en communicatie.
- ▶ Monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E projectniveau.

Doel van de maatregel

Structureel effect

In totaal is er sprake van een capaciteitsverruiming van circa 2.000 fietsparkeerplaatsen. Daarbij is sprake van een betere benutting van de reeds bestaande capaciteit door het toepassen van de laatste stallingstechnieken (10 tot 20% is nu gevuld met weesfietsen). Omdat de eerste dag gratis wordt, zal een groot deel van deze plekken gevuld worden door dagelijkse reizigers (met name forenzen). Wij beogen 25% van de doelgroep op de relevante (OV) corridors te bereiken. Dit komt overeen met 4.000 mensen. Alleen al bij grote (>200 werknemers) werkgevers in Heerlen/Parkstad en Sittard-Geleen die via de werkgeversaankpak benaderd worden, werken naar schatting 900 tot 2.100 mensen die dagelijks met de auto vanuit Maastricht komen (zie MAA-BBV-004). De werkgeversaankpak is echter maar een van de pijlers om de doelgroep te benaderen. Bij het MKB in genoemde gebieden werken naar verwachting minstens evenveel mensen die met de auto vanuit Maastricht naar een (OV bereikbare) bestemming reizen. Daarnaast zijn er nog forenzen naar locaties buiten Zuid-Limburg, zakelijke reizigers en studenten die van de fietsenstalling gebruik kunnen maken. Via de marketingcampagne rondom de realisatie van de fietsenstalling, via de projecten fiets en OV impuls en dus via de werkgeversaankpak wordt de realisatie van de fietsenstalling ingezet als compelling event om automobilisten die Maastricht uit reizen in de ochtendspits te verleiden om de keten fiets-OV te proberen. Als 10% van bovengenoemde doelgroep van 4000 mensen overstapt van auto naar fiets-OV vanwege de kwaliteit van de fietsenstalling, dan worden hiermee in 2017 400 spitsmijdingen gerealiseerd. 10% achten wij een haalbare doelstelling. Zo blijkt uit reizigersonderzoek van NS dat op dit moment landelijk circa 40% van de 1,2 miljoen dagelijkse treinreizigers naar het station fietst en dat circa 15% bij aankomst op het station naar zijn of haar eindbestemming fietst. Deze aandelen waren in het jaar 2000 respectievelijk 30% en 11%. In Maastricht komt nu 28% van de reizigers met de fiets naar het station, en pakt 13% de fiets om op de eindbestemming te komen. NS ziet dan ook in Maastricht veel groeipotentie voor de fiets en door het aanbieden van hoog kwalitatieve fietsenstallingen worden de barrières in het deur tot deur transport weggenomen. Hierdoor kiezen steeds meer reizigers voor de trein wat goed is voor de gezondheid en de stedelijke bereikbaarheid.

Omdat de stalling in 2017 wordt gerealiseerd is het gemiddelde aantal structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar dankzij de maatregel 328 (zie tabel). Dit betreft alleen de stroom Maastricht uitgaand, een mogelijk effect op Maastricht inkomende reizigers is niet meegenomen

	Autoverplaatsingen Maastricht-uitgaand OS	27.000		58%
	Doelgroep (autoverpl langs de OV corridor)	15.750		25%
	Bereikte doelgroep	4.000		10%
	Structurele overstappers per dag 2017	400		80%
	Dagelijkse spitsmijdingen	328		

Tijdelijk effect

Onderdeel van de kwaliteitsimpuls die met Beter Benutten mogelijk wordt gemaakt is het op orde houden van de fiets- en OV bereikbaarheid van Maastricht tijdens de periode van de grote werkzaamheden. Dit is expliciet als secundaire doelstelling opgenomen in de door Rijk en regio ondertekende bereikbaarheidsverklaring. 2017 is het jaar dat veel projecten spelen en hinder veroorzaken in Maastricht. Deze worden optimaal op elkaar afgestemd (zie projectplan regioregie). Desondanks zal de kwaliteit van het netwerk voor auto, OV en fiets in met name 2017 onder druk komen te staan. Eén van de oorzaken hiervoor is dat in 2016-2017 het stationsplein leeg gemaakt wordt in verband met de aanleg van de tram en de fietsenstalling. Naar verwachting zal de fietsparkeercapaciteit in dit jaar halveren (van 1.300 bestaande plaatsen naar 750 plaatsen). Met de kwaliteitsimpuls Beter Benutten wordt in deze tijdelijke situatie de volgende activiteiten ondernomen om de capaciteit op peil te houden:

- ▶ De capaciteitsverruiming van de oostzijde van het station wordt in de tijd naar voren gehaald en zal in 2016 klaar zijn.
- ▶ De huidige betaalde overdekte voorziening *Aon de Stasie* in het pand van NS wordt tot aan de opening van de nieuwe ondergrondse stalling open gehouden (in overleg met NS).
- ▶ De aannemer van de fietsenstalling wordt verplicht om tijdens de bouw van de stalling tijdelijke fietsenstallingscapaciteit neer te zetten in de directe omgeving van het station.
- ▶ Ook wordt er voor gezorgd dat het busverkeer adequaat doorgang kan blijven ondervinden tijdens de bouw van de stalling.

Met deze maatregelen wordt de capaciteit tijdens de bouw van de stalling op 1.500 plaatsen gehouden. Het effect dat toe te schrijven is aan Beter Benutten is het behouden van 750 plaatsen in 2017. Ervan uitgaande dat 10% van de gebruikers van deze stallingsplaatsen anders overgestapt waren naar de auto, betekent dit dat er door de acties 75 tijdelijke spitsmijdingen in het doeljaar van VBBMB 2017 worden gerealiseerd. Het totale effect van het Beter Benutten project, uitgedrukt in spitsmijdingen is dan als volgt:

Structurele dagelijkse spitsmijdingen											
	Jaar 1	Jaar 2	Jaar 3	Jaar 4	Jaar 5	Jaar 6	Jaar 7	Jaar 8	Jaar 9	Jaar 10	Gem.
Structureel	0	0	400	400	400	400	400	400	400	400	320
Tijdelijk	0	0	75	0	0	0	0	0	0	0	8
Totaal	0	0	475	400	400	400	400	400	400	400	328

Relevante corridors

Het project fietsenstalling Maastricht draagt bij aan de uitgaande stromen die onderdeel zijn van de prioritaire corridors in het programma. Het is één van de weinige projecten die specifiek op deze stromen gericht is, en daarom een essentieel onderdeel van het programma. Het betreft met name de stromen Maas-kruisend west-oost in de ochtend en oost-west in de avond en A2/N2 uitgaand. Bovendien draagt het project bij aan de secundaire doelstelling richting Sittard-Geleen en Heerlen. Bovengenoemde spitsmijdingen hebben dus waarschijnlijk een effect op meerdere corridors. Hier wordt in de berekeningen nog geen rekening mee gehouden (om te voorkomen dat we spitsmijdingen dubbel gaan tellen). Het kwantitatieve effect per corridor zal worden gemonitord in de M&E van het project.

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het deelpakket openbaar vervoer (dus niet de afzonderlijke deelprojecten) op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket openbaar vervoer is in totaal

uitgegaan van gemiddeld 949 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Per project is gekeken naar het effect in de komende jaren. Voor het project fietsenstalling Maastricht is hierbij uitgegaan van een tijdelijk effect in 2017 en na 2017 een blijvend effect. De beschrijving van de opbouw van de andere projecten is opgenomen in de andere plannen van aanpak.

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spitsmijdingen per spits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Openbaar Vervoer	OV-impuls	400	500	600	540	485	437	394	354	319	287	432
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	90	890	60	60	60	60	60	60	60	140
	Multimodaal reisdvies	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Stalling Maastricht	0	0	475	400	400	400	400	400	400	400	328
	Totaal	450	640	2.015	1.050	996	947	904	864	829	797	949

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca. +3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlagen).
- ▶ **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 662. Met het pakket wordt verder een besparing van 36 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 103 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Neveneffecten

Het project heeft naast spitsmijdingen op Maas-kruisende verbindingen ook effect op de uitstoot van schadelijke stoffen in het centrum van Maastricht. Het project draagt bij aan het verbeteren van de leefomgeving aldaar en het voldoen aan richtlijnen omtrent uitstoot van schadelijke stoffen. Ook heeft fietsgebruik een duidelijk positief effect op de gezondheid van de fietser zelf.

Type maatregel

Het betreft een investeringsmaatregel. Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorie fysieke aanpassingen knooppunten OV. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering. De fysieke component van dit project wordt gekoppeld aan de gedragsbeïnvloedingsprojecten fietsimpuls en impuls OV.

Nadere afbakening maatregel / project:

Zoals beschreven is niet het hele project onderdeel van Beter Benutten. De verplaatsing is onderdeel van dit project in het kader van de herinrichting van het stationsgebied. Met VBBMB wordt deze kans aangegrepen om van een reguliere stallingsfaciliteit een innovatieve, toekomstige vaste stallingsfaciliteit te maken (zie eerder). Door de uitbreiding aan de oostzijde tijdig te realiseren hoeven fietsers vanuit oost niet meer om te rijden om aan de westkant te parkeren. Dit betekent extra ov-reizigers en reistijdwinst voor bestaande ov-reizigers.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BBMB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer

per jaar (dus medio zomer 2015, eind 2015, zomer 2016, eind 2016 en zomer 2017) wordt de tussenstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project.

Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van MB en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien behoefte is aan tussentijdse bijsturing hieraan vormgeven conform het hiervoor in BBMB1 opgezette proces.

3. Aanpak en planning van de maatregel

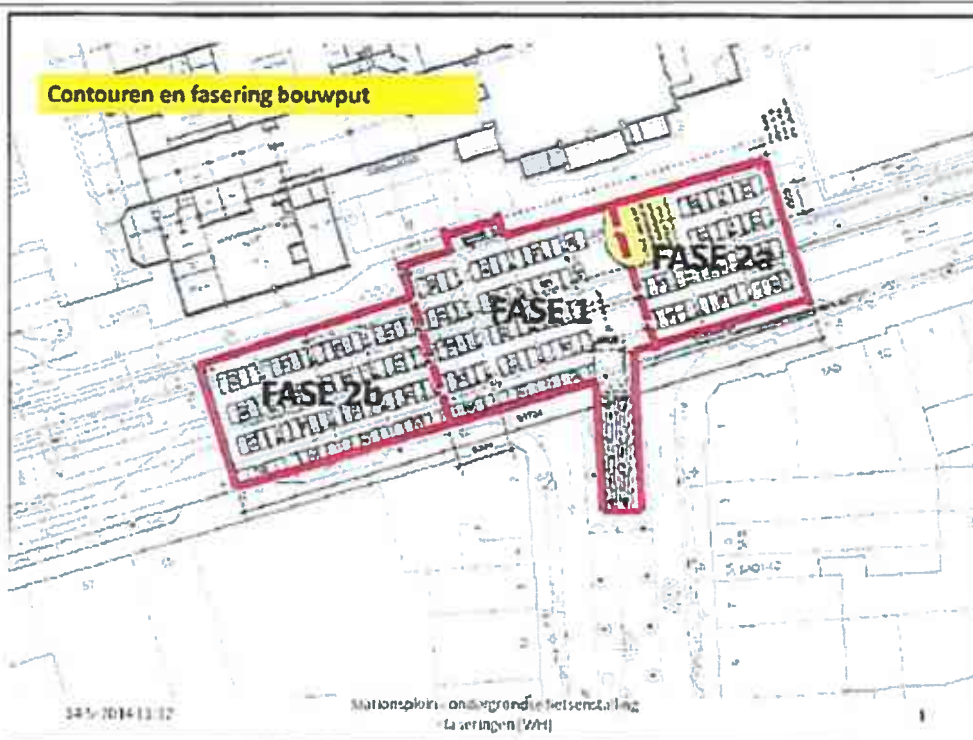
Planning/mijlpalen

Onderstaande tabel toont de mijlpalen van het project. Omdat de bouw van de stalling een directe relatie heeft met de bouw van de traminfrastructuur (de tram rijdt over de stalling heen) is afstemming tussen beide projecten noodzakelijk. De fietsenstalling zal allereerst gebouwd moeten worden waarna de traminfra erover heen wordt gelegd. Het is namelijk irreëel om na de bouw van de tram het gehele stationsplein opnieuw open te gooien voor de bouw van de stalling. Er wordt intensief tussen de projectorganisaties van de tram en de stalling samengewerkt. Afhankelijk van de voortgang van beide projecten en de risico's worden beide werken geïntegreerd of separaat op de markt gezet. Door combinaties en fasering van de werkzaamheden vindt er een kostenbesparing plaats en wordt de overlast voor de omgeving tot een minimum beperkt. Besluitvorming voor de bouw van de fietsenstalling is gepland op 25 november 2014 in de Maastrichtse gemeenteraad.

Binnen NS en Prorail heeft dan al interne besluitvorming plaatsgevonden die na 25 november wordt bekrachtigd. Na besluitvorming wordt de bestemmingsplanprocedure opgestart. Parallel aan de bestemmingsplanprocedure worden noodzakelijke voorbereidingen getroffen voor de vergunningverlening, zoals het verrichten van alle noodzakelijke onderzoeken. Dit proces loopt reeds en parallel daaraan vindt goed overleg plaats met belanghebbenden in de stationsomgeving. Daardoor kan vrijwel direct nadat het bestemmingsplan in werking treedt de omgevingsvergunning worden verleend. Voor de bestemmingsplanprocedure (start 25 november 2014) is de minimale doorlooptijd 26 weken. Omdat procedurele risico's niet zijn uit te sluiten, is in de planning een doorlooptijd opgenomen van Q4-2014 t/m Q3-2015.

Zoals hierboven beschreven moet de fietsenstalling vóór de bouw van de traminfra op het Stationsplein gereed zijn. Dat vergt een strakke planning gezien het feit dat het er nu naar uit ziet dat de tram per 1 januari 2018 gaat rijden. De tram heeft een half jaar nodig om de traminfra aan te leggen op het Stationsplein dus daarmee moet de stalling uiterlijk medio 2017 gereed zijn.

De werkzaamheden vinden plaats in een zeer complexe omgeving. Het betreft een krap gebied waarin zich bijna alle verkeersmodaliteiten bevinden. Deze verkeersstromen moeten ten tijde van de bouw allemaal doorgang kunnen blijven ondervinden. Een extra aandachtspunt is de bus die tijdelijk niet meer door de Stationsstraat kan rijden. In overleg met Veolia zullen extra maatregelen getroffen worden waarmee de hinder voor de bus reiziger maximaal beperkt wordt. Om ervoor te zorgen dat alle verkeersstromen veilig doorgang kunnen vinden en de omliggende hotel- en horecabedrijven goed bereikbaar blijven, wordt er in drie fasen gebouwd. Dat brengt weliswaar extra kosten en een langere bouwtijd met zich mee, maar verdient zich terug in het behoud van ov-reizigers en vermindering van de overlast voor de omgeving.



Tevens is er sprake van een aantal zaken die de bouwmethode bemoedigen. Zo is er sprake van een tweetal monumentale gebouwen (Stationsgebouw en L'Empereur) en vele historische panden. Dit maakt dat niet kort op de gevel gebouwd kan worden en er geen sprake mag zijn van trillingen tijdens de bouw. Ook moet onder grondwaterniveau met bemaling worden gebouwd. De Colonel garage grenst aan de zuidzijde van dit project en maakt dat er weinig ruimte aan de zuidzijde beschikbaar is. Het busstation grenst in het noorden aan het project en maakt dat er ook aan de noordzijde weinig ruimte beschikbaar is. Daarnaast is het Stationsgebied verdacht ten aanzien van niet gesprongen explosieven en vormt het een archeologisch aandachtsgebied. In het grondwater en de grond bevinden zich sterke verontreinigingen. Mede gezien de genoemde problematieken is het een lastige opgave om deze strakke planning te kunnen halen. In Q3 van 2014 is reeds gestart met intensief onderzoek naar de geotechniek, de milieukwaliteit en de aanwezigheid van explosieven. Hierbij is ook gebruik gemaakt van bronnen buiten de gemeente om, zoals die van Prorail. De onderzoeken zijn eind 2014 gereed.

In Q4 van 2014 zal het ontwerp, op basis van de geotechnische uitkomsten, definitief worden gemaakt. Tegelijkertijd worden de bestekvoorbereidingen opgestart om geen tijd te verliezen. Verwacht wordt dat medio/eind 2015 het bestek op de markt kan worden gezet. Gunning zal eind 2015 plaatsvinden. Met een bouwtijd van 1,5 jaar kan de stalling medio 2017 gereed zijn. Bovenstaande gaat uit van geen grote tegenslagen. Om tegenslagen op te kunnen vangen wordt gewerkt met een gedegen risicomangement. Ook vindt regelmatig afstemming plaats met de tram en Maastricht Bereikbaar om snel en flexibel in te kunnen springen op onvoorziene zaken. Het project maakt graag gebruik van de expertise van het landelijk BB team ten aanzien van projectplanning en risicobeheersing, zoals 1 oktober is aangeboden in de Stuurgroep MB. Dit zou bij voorkeur na goedkeuring van dit plan van aanpak en in de loop van 2015 moeten gebeuren.

Mijlpalen Westzijde	Planning	
	Start	Gereed
Milieu- en bouwkundig onderzoek	Q2-2013	Q4-2014
Opstellen definitief ontwerp	Q4-2014	Q4-2014
Bestemmingsplan/omgevingsvergunning	Q4-2014	Q3-2015
Start opstellen bestek westzijde	Q4-2014	Q3-2015
Start aanbesteding westzijde	Q2-2015	Q3-2015
Gunning westzijde	Q3-2015	Q4-2015
Realisatie westzijde	Q1-2016	Q2-2017
Oplevering en evaluatie	Q2-2017	Q3-2017
Mijlpalen Oostzijde		
Milieu-onderzoek	Q4-2014	Q4-2014
Opstellen definitief ontwerp	Q1-2015	Q1-2015
Start opstellen bestek oostzijde	Q1-2015	Q1-2015
Start aanbesteding oostzijde	Q2-2015	Q2-2015
Gunning oostzijde	Q3-2015	Q3-2015
Realisatie oostzijde	Q4-2015	Q4-2015
Oplevering en evaluatie	Q4-2015	Q4-2015

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project.

Nr.	Belangrijkste risico's	kans	Mogelijke gevolgen			Beheers-maatregelen
			Effect	Tijd	Gevolg	
1	Negatieve besluitvorming	1%	Geen doorgang plan			Goede communicatie met politiek en alle belanghebbenden, helder en transparant proces voeren
2	Financiën	20%	Financiering komt niet meteen rond Budgetoverschrijding	0,5 jaar		Investeerders zoeken+contracteren Werken met risicoafdekking en bandbreedtes in kostenraming Second opinion kostenraming Gedegen vooronderzoek tbv bouwmethodiek
3	Afhankelijkheid van het project tram.	25%	Vertraging	0,5 jaar		Bestuurlijk vastleggen dat samenwerking en tijdige oplevering noodzakelijk is.
4	Vertraging procedure omgevingsvergunning	25%	Vertraging	0,5 jaar		Gedegen onderbouwing vergunningsaanvraag en actief opzoeken van mede en tegenstanders.
5	Vertraging uitvoering	10%	Vertraging vanwege onvoorziene omstandigheden	0,5 jaar		Boete en bonussen in bestek meenemen.

Kosten

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. De kosten voor het gehele project bedragen €

12 mln ex. BTW. De onderbouwing hiervan is te vinden in de bij dit plan gevoegde deterministische (SSK) raming van Movares. Deze raming sluit op 10,3 mln ex. BTW. Hierboven op komen nog kosten voor het verleggen van kabels en leidingen, riool, conditionerende onderzoeken, tijdelijke stallingen, premies risico, bemaling en de kosten van de capaciteitsuitbreiding aan de oostzijde van het station. Daarmee bedraagt de totale raming 12 mln ex. BTW. De gemeente Maastricht, provincie Limburg en ProRail dekken 9,5 miljoen van de totale kosten van de fietsenstalling. De bijdrage van I&M vanuit Beter Benutten bedraagt 2,5 miljoen. Het kostenaandeel van het project fietsenstalling Maastricht dat onderdeel uitmaakt van VBBMB bedraagt 5,5 miljoen euro (45% van het hele project). Van dit taakstellende budget is 2% voor VAT gereserveerd. Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

De financiering is opgebouwd conform onderstaande tabel. Hieruit blijkt dat de cofinanciering van het Rijk (I&M + ProRail) voor het totale project 50% bedraagt. De ProRail bijdrage is bedoeld voor de **uitbreiding** van de stallingscapaciteit bij het station. De BB bijdrage is bedoeld voor de **kwaliteitsimpuls** van de stalling en voor de tijdelijke maatregelen om de bereikbaarheid van het station tijdens de werkzaamheden op peil te houden. De gemeente Maastricht vindt het aannemelijk dat de uitvoering binnen de gestelde kaders en het bovengenoemde taakstellend budget haalbaar is. Eventuele consequenties van financiële risico's boven het taakstellend budget BB worden beheerst en gedragen door de gemeente Maastricht. De Gemeente Maastricht is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project en zal hiervoor nog een 'opdrachtbrief' ontvangen van de programmamanager BBMB namens de Stuurgroep MB.

Betrokken Partijen	Bijdrage aan deel buiten scope VBBMB (mln € ex btw)	Bijdrage aan deel binnen scope VBBMB (mln € ex btw)	Totaal Project (mln € ex btw)
Gemeente Maastricht		3,0 (55%)	3,0 (25%)
Provincie Limburg	3,0 (46%)		3,0 (25%)
ProRail	3,5 (54%)		3,5 (29%)
Ministerie van I&M BB		2,5 (45%)	2,5 (21%)
Totaal	6,5 (100%)	5,5 (100%)	12 (100%)

De bijdrage vanuit BBMB is bedoeld om een structurele kwalitatieve impuls te geven aan de nieuwe fietsenstalling aan de westzijde en voor flankerende maatregelen om de fiets- en OV-bereikbaarheid van het station tijdens de werkzaamheden te borgen, zodat bestaande OV-reizigers behouden blijven en ook in die periode nieuwe OV-reizigers aangetrokken kunnen worden.

Concreet gaat het om de volgende maatregelen met indicatieve kostenraming:

- Innovaties stalling westzijde zoals benoemd in paragraaf 2: totaal € 3,0 mln
 - ▶ verruiming hard op hard afstand (10 % verruiming stalling, 1 miljoen)
 - ▶ Aanbrengen HBF systeem (5 ton)
 - ▶ Maken van oplaadpunten, aanbrengen extra faciliteiten (2,5 ton)
 - ▶ Aanbrengen tapis roulant met extra gebruiksvriendelijke vormgeving (1 miljoen)
 - ▶ Maken van vakken, aanbrengen luidsprekers, led-verlichting etc (2,5 ton)
- Uitbreiding stalling oostzijde: totaal € 0,5 mln
 - ▶ 350 extra plaatsen, (4 ton)
 - ▶ Verhoging sociale veiligheid (1 ton)
- Plaatsen van tijdelijke rekken aan westzijde om de stallingscapaciteit tijdens de bouw op niveau te houden: 1000 gebruiksvriendelijke plaatsen, totaal 0,5 mln
- In drie fases (in plaats van één) bouwen, meerkosten € 1 mln
- Extra maatregelen voor de busdoorgang via herinrichting openbare ruimte, totaal 0,5 mln.

Voor wat betreft de bijdrage die via Beter Benutten wordt georganiseerd geldt de volgende verdeling en kasritme.

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage (incl. BTW)	Rijksbijdrage (excl. BTW)	Regio's bijdrage (excl. BTW)	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijk	3,0	2,5		0,83	0,83	0,83	
Maastricht Bereikbaar*			3,0	1,0	1,0	1,0	
Totaal		5,5		1,83	1,83	1,83	

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone Libertel) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB. In verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat extra leden toetreden tot de stuurgroep.

Contracteringsstrategie

De aanbestedingsregels van de gemeente Maastricht worden gevolgd. Dit is geheel conform de Europese regelgeving.

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BBMB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. Toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers.
2. Voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten.
3. Bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbehoeften van de voortgangsrapportages, de benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek.

Het deelpakket openbaar vervoer zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden net als in BB1 twee keer per jaar gemeten via een geclusterde effectmeting. Daarnaast zullen projecten ook weer project specifiek geëvalueerd worden om te leren voor het vervolg. De financiering van de M&E is opgenomen in de VAT kosten van het programma (10% van het totaal).

De volgende indicatoren worden in het pakket openbaar vervoer gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen
- ▶ Output: aantal probeeracties, aantal gekochte abonnementen, gerealiseerde fietsenstallingen, aantal aangepaste OV regelingen werkgevers, aantal afgenomen reisadviezen.
- ▶ Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, effect op meest vertraagde ritten, reistijdverbetering, duurzaamheidseffect.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het een modal shift teweeg brengt van auto naar fiets/OV op de prioritaire stromen Maas-kruisend verkeer en de A2 uitgaand. Dit project is één van de weinige projecten die specifiek de stroom Maastricht-uitgaand beïnvloedt (iets dat in BB1 nog lastig is gebleken, en in VBBMB extra aandacht behoeft). Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling in Sittard-Geleen. Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project ten minste 328 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 475 spitsmijdingen op. Dat is 9,5% van de totale opgave.

Bijdrage aan secundaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt bij aan de secundaire doelen uit de bereikbaarheidsverklaring doordat het OV bij werkgevers in de regio gepromoot wordt (vanuit Maastricht). Dit leidt tot spitsmijdingen in de regio's Sittard-Geleen en Heerlen. Daarbij draagt het project bij aan de secundaire doelstelling hinderbeperking, via nauwe samenwerking met de regioregie, en aan de doelstelling topdagen en evenementen, via nauwe samenwerking met het project beïnvloeding bezoekers.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1e en 2e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket OV, met daarin de projecten OV-impuls (MAA-BBV-005), Vrije busbaan Kennedybrug (MAA-BBV-006), Multimodaal reisadvies (MAA-BBV-014) en Stalling Maastricht (MAA-BBV-007).

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. Het gaat immers om een gedragsverandering door forenzen. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (incl. BTW) per jaar.
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertragings-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket openbaar vervoer €41 kost per vermeden vertragings-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €14 per vermeden vertragings-uur voor alle ritten in het model.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen

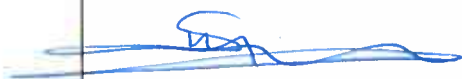
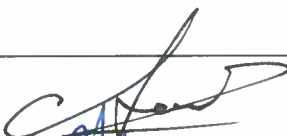
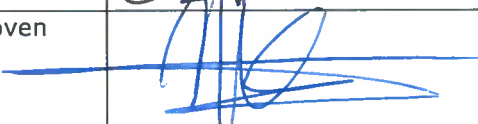
Uitvoerbaarheidsadvies RWS

RWS heeft een eerste indicatie gegeven over de uitvoerbaarheid van het plan en stelt daarin "dat de planning zeer ambitieus is en de risico's op vertraging groot zijn. Deze risico's worden onderkend en er zijn ook al beheersmaatregelen in paraat (en in werking). Het risico op vertraging is daarmee echter niet geweken. Het lijkt nuttig om de gesignaleerde risico's te verdisconteren in de planning. Hoe meer scenario's 'aan de voorkant' zijn doorlopen, des te beheerster kan naar het projectresultaat worden toegewerkt. Desgewenst levert RWS expertise voor bijvoorbeeld een collegiale toets of een gezamenlijke risicosessie".

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Wegen en Verkeersveiligheid bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu en plaatsvervangend Directeur Generaal Bereikbaar (DGB)	Mw. drs. M. Sonnema		27/11 14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse spijlsijdingen per spits									
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Openbaar Vervoer	OV Impuls	400	500	600	541	486	437	394	354	319	287
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	90	80	60	60	60	60	60	60	60
	Multimodaal reisadvies	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
	Impuls station Maastricht	0	0	475	400	400	400	400	400	400	400
	Totaal	450	640	1.125	1.051	996	947	904	864	839	807

Effect in 2012 overgenomen uit het plan. Uitgegaan van project specifieke ingroet tot 2017 en terugval na 2017. Gemiddeld aantal rijders per spits ingevoerd in mobiliteitsscanner

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie	SVR variant	Verliesuren var. ant	Verschuif SVR	Verschuif verliesuren per spits
	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR
Openbaar Vervoer	8.213	83.891	323	8.051	53.788	290

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner.

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per spits		Relevante spitsen	Relevante dagen per jaar	Totaal bespaarde verliesuren	KEA kosten project		Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Inc. BTW	Alle ritten	SVR	
Openbaar Vervoer	OV Impuls	-	-	33	100	33	-	-	-	860.000 €
	Vrije busbaan Kennedybrug	-	-	171	100	171	-	-	-	1.100.000 €
	Multimodaal reisadvies	-	-	103	100	103	-	-	-	800.000 €
	Impuls station Maastricht	-	-	103	100	103	-	-	-	2.400.000 €
	Totaal	333	36	323	100	359.885	115.820	14 €	41 €	

Her aantal relevante spitsen (standaard 1,5) dagen (standaard 233 werkdagen) en 1000 (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (inc BTW) invoeren.

Pakket	Project	KEA uitgesplitst naar jaar											
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal	
Openbaar Vervoer	Kosten totaal	1.181.000 €	1.331.100 €	1.278.000 €	1.181.000 €	1.091.000 €	1.001.000 €	911.000 €	821.000 €	731.000 €	641.000 €	5.518.000 €	
	Kosten OV Impuls	400.000	500.000	600.000	541.000	486.000	437.000	394.000	354.000	319.000	287.000	3.304.000	
	Kosten Vrije busbaan	0	90.000	80.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	600.000	
	Kosten Multimodaal reisadvies	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	500.000	
	Kosten Impuls station Maastricht	0	0	475.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	400.000	4.000.000	
	Bespaarde uren alle ritten	17.045	24.273	28.419	26.821	24.279	22.829	21.279	19.729	18.179	16.629	150.821	
	OV Impuls	15.170	18.760	21.755	20.479	18.411	16.546	14.681	12.816	10.951	9.086	100.821	
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	3.411	3.173	2.271	2.271	2.271	2.271	2.271	2.271	2.271	22.711	
	Multimodaal reisadvies	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	1.875	18.751	
	Impuls station Maastricht	0	0	18.014	11.171	11.171	11.171	11.171	11.171	11.171	11.171	111.711	
	Bespaarde uren SVR	8.888	8.888	28.789	33.918	33.203	32.588	31.973	31.358	30.743	30.128	288.821	
	OV Impuls	5.344	6.611	8.138	7.158	6.411	5.746	5.081	4.416	3.751	3.086	33.821	
	Vrije busbaan Kennedybrug	0	1.137	1.137	791	791	791	791	791	791	791	7.911	
	Multimodaal reisadvies	881	881	881	881	881	881	881	881	881	881	8.811	
	Impuls station Maastricht	0	0	6.799	5.397	5.397	5.397	5.397	5.397	5.397	5.397	53.971	
Kosten per uur alle ritten	68 €	55 €	45 €	44 €	45 €	48 €	42 €	46 €	41 €	44 €	36 €		
OV Impuls	26 €	27 €	28 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €		
Vrije busbaan Kennedybrug	0 €	26 €	26 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €		
Multimodaal reisadvies	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €		
Impuls station Maastricht	0 €	0 €	26 €	26 €	26 €	26 €	26 €	26 €	26 €	26 €	26 €		
Kosten per uur SVR	38 €	33 €	16 €	13 €	14 €	14 €	14 €	14 €	14 €	14 €	14 €		
OV Impuls	51 €	44 €	31 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €	27 €		
Vrije busbaan Kennedybrug	0 €	23 €	23 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €	34 €		
Multimodaal reisadvies	41 €	41 €	16 €	16 €	16 €	16 €	16 €	16 €	16 €	16 €	16 €		
Impuls station Maastricht	0 €	0 €	11 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €	6 €		

Automatische berekening (herbetealing) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecarys om het pakket en de projecten te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over de periode.

avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
Formeel snijvlak	29	24	42	88
verplaatsingen	2.386	1.646	646	4.678
verplaatsingen	2.541	1.580	798	4.919
Totaal verplaatsingen	18.815	14.935	3.712	568
reistijd alle ritten (minuten)	11.3	6.43	21.07	72.35
reistijd donkerrode ritten	2.06	1.38	4.17	5.51
reistijd donkerrode ritten	14.27	9.03	24.02	88.31
reistijd donkerrode ritten	2.66	2.08	4.85	4.74
NRM 2028 RC (cm HEBE snijvlak) oem van sterk lage ont-werpeneid	7.318	748	815	8.713
gemeente Maastricht				236
Heel model				255.939
Alle ritten (dus niet alleen sterk verhoogd)				768.062
Heel model				53.891

Pakket OV 14-9 avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
Formeel snijvlak	29	24	42	88
verplaatsingen	3.436	1.670	666	5.772
verplaatsingen	3.887	1.575	821	6.283
Totaal verplaatsingen	18.469	14.183	3.722	583
reistijd alle ritten (minuten)	11.39	6.39	20.99	71.97
reistijd donkerrode ritten	2.01	1.33	4.00	5.51
reistijd donkerrode ritten	14.13	9.02	23.99	88.42
reistijd donkerrode ritten	2.81	2.01	4.75	4.57
NRM 2028 RC (cm HEBE snijvlak) oem van sterk verhoogde vrach- gautaritten van gg naar gemeente, voorrijden spitsen, naar oorzaak:				
overbelasting				
gemeente Maastricht				8.051
Heel model				255.254
Alle ritten (dus niet alleen sterk verhoogd)				767.358
Heel model				53.788

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar
Naam Maatregel: Slim Vervoeren 2.0
Projectcode: MAA-BBV-020

Algemene gegevens:

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Thierry Verduijn, 06-50891969
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	03-10-2014 / definitief

Samenvatting

In de periode 2015-2018 is er sprake van meerdere knelpunten in de bereikbaarheid van Maastricht. De knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door infrastructurele werken die in deze periode worden uitgevoerd, waarbij in 2015 de aanleg van de A2 tunnel het meest in beeld is maar met ingang van 2016 de werkzaamheden aan de Noorderbrug "voelbaar" worden voor de bereikbaarheid. Het grootste deel van de meest vertraagde ritten voor het vrachtverkeer betreffen ritten over de korte en middellange afstand, dus tot 30 km. Het korte afstand verkeer betreft vooral stedelijke distributie met stops in meerdere zones in de binnenstad. Het vrachtverkeer met ritten tot 30 kilometer betreft vooral distributieverkeer en industriële leveringen binnen de regio Zuid-Limburg. In het project slim vervoeren spelen we met een doelgroep benadering in op deze bereikbaarheidsproblematiek via vier concrete maatregelen:

1. Rail HUB Zuid-Limburg: richt zich vooral op A2 en zet in op het lange afstand vrachtverkeer met een oorsprong of bestemming buiten de regio (bv. Nederlandse of regio overschrijdende containerimport of -export). Het blijkt dat een groot deel van de vrachtbedrijven afkomstig is van het bedrijventerrein Beatrixhaven.
2. Productief bestelverkeer: richt zich op het bestelverkeer dat in de regio verblijft maar geen specifieke stadsdistributie activiteiten uitvoert. Het bestelverkeer is gesignaleerd op vijf locaties in Maastricht en dominant op de Maaskruisende verbindingen. Deze doelgroep is nieuw, deze is nog niet eerder afzonderlijk aangepakt. Doordat er een duidelijk potentieel is zullen we verder specifieke maatregelen ontwikkelen, naast deze voor het overige vrachtverkeer.
3. Distributiedriehoek Zuid-Limburg: richt zich op het deel van het vrachtverkeer dat aan stadsdistributie doet en draagt dus bij aan de vermindering van de problematiek van, naar en in de binnenstad.
4. Duurzame samenwerking in ketens: overkoepelend worden er acties opgezet rond een verduurzaming van de hele logistieke keten, het supply chain denken. We trachten open innovatie in ketens te bewerkstelligen met bedrijven die individueel een stap willen zetten.

Met het project wordt beoogd in 2017 160 dagelijkse spitsmijdingen door vracht- en bestelverkeer te realiseren, waarvan minimaal 135 vrachtritten structureel zijn. Insteek is namelijk dat maatregelen een sluitende businesscase kennen en dus zonder overheidssteun door marktpartijen worden gecontinueerd. Het pakket heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €22 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €9 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
1. Plan van Aanpak Goederenvervoer (Ecorys)		09 september 2014
2. Bouw-, service- en bestelverkeer in het bonkend hart van Rotterdam stad & haven		15 mei 2009
3. Werkdocument Slim Vervoeren 2.0 - Uitwerking Activiteiten		15 september 2014

1. Beschrijving van de problematiek

Verkeerskundige analyse

Knelpunten in 2015-2018

In de periode 2015-2018 is er sprake van meerdere knelpunten in de bereikbaarheid van Maastricht. De knelpunten worden grotendeels veroorzaakt door infrastructurele werken die in deze periode worden uitgevoerd:

- Bouw van de tunnel voor de A2 tot en met 2016, waardoor de beperkte wegcapaciteit van de N2 tot oplevering lager is en er files en vertragingen ontstaan op de A2 voor inkomend verkeer naar Maastricht vanuit het noorden en het zuiden.
- Verlegging van de Noorderbrug (2016-2018), waardoor de capaciteit van deze oeververbinding tijdens de werkzaamheden afneemt. Het Maas-kruisend verkeer zal gedeeltelijk uitwijken naar de Kennedybrug, waardoor de druk op deze oeververbinding en de N2 toeneemt.
- Aanleg van de tramlijn tussen Lanaken en Maastricht (2014-2017), waardoor de kwaliteit en capaciteit van met name de OV-verbinding over de Wilhelminabrug tijdens de werkzaamheden zal afnemen. Daarmee neemt het OV, als alternatief voor de auto, in kwaliteit af en zal minder kunnen bijdragen in het opvangen van de verkeersdruk op Maaskruisende verbindingen.
- De combinatie van bovenstaande maatregelen alsmede de herinrichting van de stationsomgeving en gebiedsontwikkeling A2 genereert extra bouwverkeer van- en naar en in de stad.

Meest vertraagde ritten

Uit de overkoepelende probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen. De knelpunten voor het personenverkeer komen overeen met die voor het vrachtverkeer. Om gerichte maatregelen voor vrachtverkeer te kunnen treffen is met behulp van de Mobiliteitsscan ingezoomd op de meest vertraagde vrachtritten (MVR) in de regio (zie tabel 1). Er zijn dagelijks 1.566 MVR in het vrachtverkeer van, naar en binnen Maastricht. Dit is een onderschatting van het aantal MVR omdat in de Mobiliteitsscan de effecten van de verbouwing van de Noorderbrug niet in de berekening van de MVR zijn meegenomen.

Tabel 1: Overzicht meest vertraagde dagelijkse vrachtritten (MVR) in Maastricht

		Totaal aantal ritten	MVR		Kort (MVR)		Midden (MVR)		Lang (MVR)	
Aankomsten	Ochtend	1.318	362	27%	193	53%	120	33%	49	14%
	Avond	1.138	517	45%	296	57%	165	32%	57	11%
Vertrekken	Ochtend	1.240	271	22%	178	66%	58	21%	35	13%
	Avond	1.191	416	35%	282	68%	101	24%	33	8%
Totaal	Ochtend	2.558	633	25%	371	59%	178	28%	84	13%
	Avond	2.329	933	40%	578	62%	266	29%	90	10%

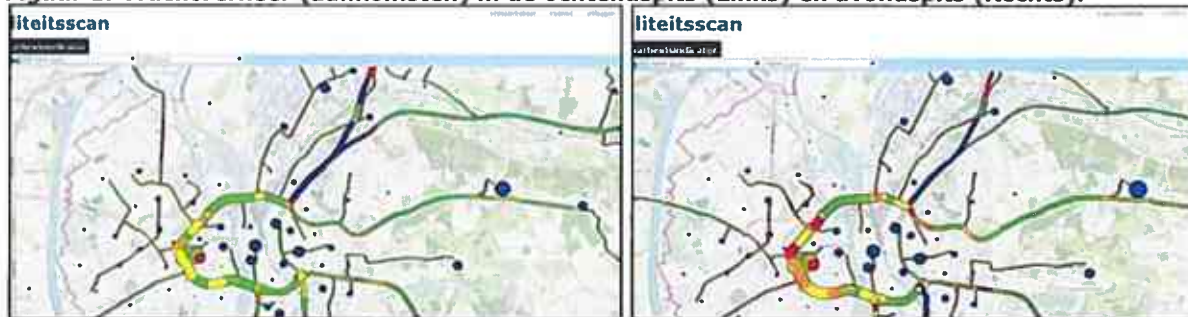
De MVR bevinden zich in de ochtend- en avondspits met een duidelijk accent op de avondspits. Dat geldt zowel voor het inkomend als voor het vertrekkend verkeer. Het grootste deel van de meest vertraagde ritten betreft vrachtverkeer over de korte en middellange afstand, dus tot 30 km. Het korte afstand verkeer betreft vooral stedelijke distributie met stops in meerdere zones in de binnenstad. Het vrachtverkeer met ritten tot 30 kilometer betreft vooral distributieverkeer en industriële leveringen binnen de regio Zuid-Limburg.

De MVR op de lange afstand zijn relatief weinig vertraagd. Waarschijnlijk zijn de ritten op langere afstand weinig vertraagd omdat er in Midden- en Noord Limburg nauwelijks dagelijkse files zijn. Voor vrachtverkeer buiten Zuid-Limburg valt de vertraging op de A2 bij Maastricht op de totale reistijd relatief gezien mee.

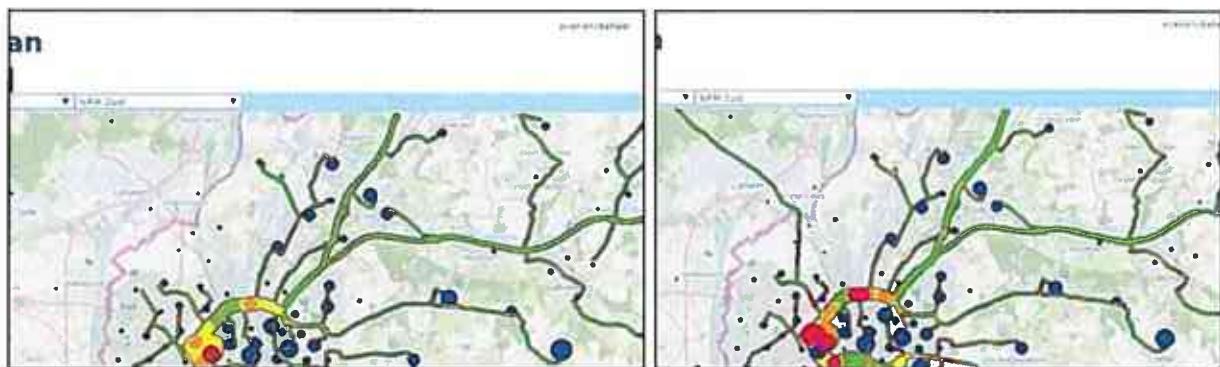
In Figuur 1 en Figuur 2 zijn de MVR afgebeeld voor het vrachtverkeer van en naar Maastricht-West (linker Maasoever), zonder de hinder van de Noorderbrug. Met rood/paars zijn de trajecten met de meeste vertraging aangegeven. In de ochtend- en avondspits is voornamelijk de inkomend verkeer op de A2 vertraagd. Door de buffering van de verkeerslichten op de A2/N2 zijn de oeververbindingen voor inkomend verkeer (nog) geen knelpunt in de ochtend en avondspits. Tijdens de avondspits zijn er ook vertragingen in de stad zelf.

Het vertrekkende verkeer uit Maastricht-west ondervindt minder vertraging op de A2, maar juist in de stad, vooral op de westoever en de Noorderbrug in de avondspits. De Noorderbrug is voor het vertrekkend vracht verkeer van west naar oost nu al een knelpunt. Als de werkzaamheden aan de Noorderbrug en de tramverbinding starten zal de druk op deze MVR toenemen. Als het verkeer zich verplaatst naar de Kennedybrug verwachten we daar ook een toename van de vertragingen.

Figuur 1: Vrachtverkeer (aankomsten) in de ochtendspits (Links) en avondspits (Rechts).



Figuur 2: Vrachtverkeer (vertrekken) in de ochtendspits (links) en avondspits (rechts)



Samenstelling van het vrachtverkeer

De samenstelling van het vrachtverkeer verschilt per knelpunt. In het inkomende verkeer op de A2 vanuit het noorden is het aantal zware vrachtvoertuigen en lichte vrachtvoertuigen (bestelverkeer) ongeveer in evenwicht (met ieder ongeveer 8 tot 10% van het totale verkeer). Vanuit het zuiden is het aantal zware vrachtvoertuigen twee keer groter dan het bestelverkeer. Op de Noorderbrug en Kennedybrug is het aandeel zwaar vrachtverkeer laag (2 to 3%) en is het bestelverkeer juist sterk aanwezig (16% van het totale verkeer). Uit de corridorstudie (2010) blijkt ook dat ongeveer 17% van het inkomend en 15% vertrekkend verkeer in de ochtendspits de beide knelpunten (A2 en Maaskruisende verbindingen) gebruikt. De overige 80% van het vracht- en bestelverkeer passeert maar één van de knelpunten.

Frequente spitsrijders

Door middel van **Truckspotten** is in juni 2014 de doelgroep verder in kaart gebracht door het registreren van de bedrijven in de ochtendspits. In totaal zijn 3.855 bedrijven gespot (zie **Tabel 2**). Ongeveer 10% van de bedrijven heeft 1 of meer spitsritten in de ochtend, maar gezamenlijk vertegenwoordigen ze 50% van de passages op de knelpunten in de ochtendspits.

Tabel 2: Frequentie gespotte bedrijven per week in de ochtendspits

per week	aantal	%	ritten	%
1 en 2	3001	0.78	3606	0.36
3 en 4	454	0.12	1534	0.15
5 tot 9	223	0.06	1468	0.15
10 tot 15	92	0.02	1060	0.11
26 tot 25	50	0.01	975	0.10
26 tot 100	35	0.01	1449	0.14
Totaal	3855	1.00	10092	1.00

Reële doelgroepen

Met TruckSpotten zijn de reële doelgroepen binnen het bestel- en vrachtverkeer op de A2 en de Noorder- en Kennedybrug in kaart gebracht. Voor de Top 300 frequente spitsrijders is het type bedrijf, goederenstroom en de vestigingsplaats vastgesteld. Op basis van deze kenmerken zijn vier hoofddoelgroepen geïdentificeerd:

- ▶ **Bestelverkeer:** Het bestelverkeer bestaat uit bouwbedrijven, technische installatiebedrijven, schildersbedrijven, schoonmaakbedrijven, glazettersbedrijven etc. Deze bedrijven rijden met materialen en gereedschappen van en naar werklocaties. Ze hebben weinig vracht bij zich (de materialen die voor de werkzaamheden nodig zijn) en verplaatsen zich voor eigen activiteiten (om op locatie te installeren, herstellen, schilderen etc.). Ze voeren geen transportactiviteiten voor derden uit. Het bestelverkeer betreft vooral kleine MKB-bedrijven, zowel uit Maastricht als uit Zuid Limburg.
- ▶ **Vrachtverkeer:** het vrachtverkeer vervoert een breed pallet aan goederenstromen (levensmiddelen, containers, bouwmaterialen, zand/grind/asfalt, afval, chemische grondstoffen, etc..) in zowel full truck loads als groupage lading. Het betreft vooral transportbedrijven en logistiek dienstverleners. Op basis van de goederenstroom, vervoersafstand, type transportoperatie en mogelijk oplossingen zijn drie doelgroepen vastgesteld:
 - **Stedelijke distributie:** Alle bedrijven (logistiek dienstverleners, retail- en groothandels) die de (binnen)stad in rijden voor het bevoorraden van winkels, horeca en andere bedrijven.
 - **FTL over lange afstand:** Het Full Truck Load verkeer bestaat uit maritieme containers, afvaltransport, huiftransporten, bulkvervoer en kippers. Het FTL vervoer is doorgaand verkeer of verkeer met herkomst/bestemming in de industrie/bedrijventerreinen in Maastricht, oa. Staalcluster in de Beatrixhaven
 - **Overige distributievervoer en vervoer of korte afstand:** Het distributievervoer betreft hier het vervoer van stukgoed binnen industriële of handelsketens en het vervoer van FLT-lading over korte afstand. In de Mobiliteitsscan zijn deze bedrijven zichtbaar in de ritten tot 30 kilometer omdat ze voor Maastricht meestal al elders een zending hebben afgeleverd. Uit het Truckspotten blijkt dat de vestigingsplaats van de vervoerders en verladers vaak ook buiten Zuid-Limburg ligt.

Conclusies Verkeerskundige Analyse:

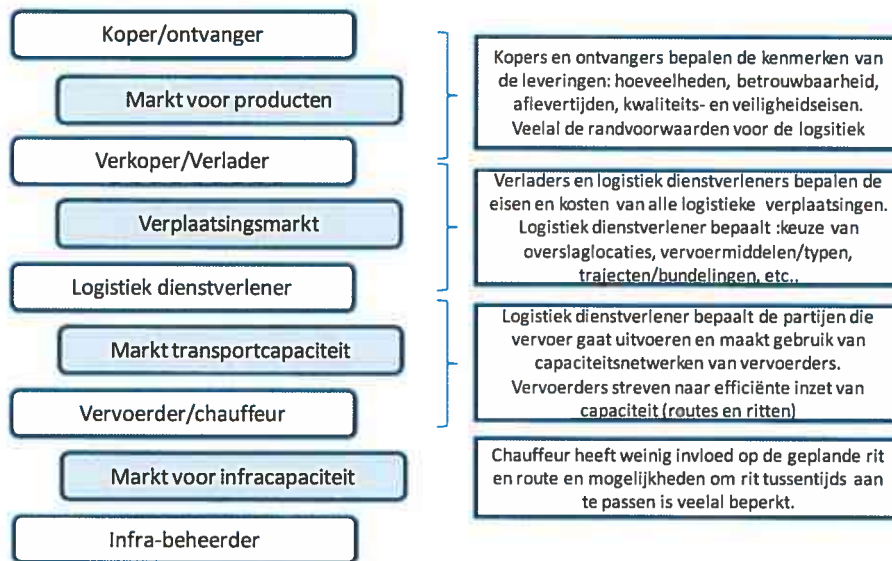
- ▶ Voor het vrachtverkeer zijn, net als bij het personenverkeer de A2 (voor inkomend verkeer) en de Noorder- en Kennedybrug (beide richtingen) de prioritaire corridors voor het reduceren van MVR. Het reduceren van MVR in het vrachtverkeer draagt dus ook bij aan het reduceren van MVR in het personenverkeer.
- ▶ De doelgroepen voor de knelpunten A2 en Maas-kruisende verbindingen zijn grotendeels verschillend. Slechts 20% van de ritten gaat door beide knelpunten. Het bestelverkeer is sterk dominant op de Maas-kruisende verbindingen. In het inkomend verkeer op de A2 (vanuit Beek) zijn het vracht- en bestelverkeer vergelijkbaar in omvang.
- ▶ De reële doelgroepen voor Slim Vervoeren 2.0 zijn het bestelverkeer, stedelijke distributie verkeer, FTL-zendingen over lange afstand en overige distributie en FTL-verkeer.

Gedragsanalyse

Gedragsmodel

Het keuzegedrag van vrachtverkeer in de spits is de resultante van logistieke keuzes die partijen in de logistieke keten hebben gemaakt (zie Figuur 3). Het realiseren van spitsmijdingen in logistieke stromen is daarom het zoeken van de juist (en matchende) motieven om elk van de stakeholders in beweging te krijgen. De logistieke keuzes die binnen Beter Benutten Vervolg beïnvloed kunnen worden hebben betrekking op de operationele en tactische beslissingen van verladers en vervoerders en de dagelijkse planningsbeslissingen van planners en chauffeurs. Dit zijn procesaanpassingen die binnen een periode van 1 tot 2 jaar gerealiseerd kunnen worden en waarvoor geen grote investeringen nodig zijn.

Figuur 3: Lagenmodel voor Transport en Logistiek keuzegedrag



Motieven

Het dominante motief voor verandering in logistieke ketens is het realiseren van kostenbesparingen. Andere en meestal aanvullende motieven zijn: voorkomen van nieuwe investeringen, oplossen van schaarste door betere benutting van bestaande middelen, verbeteren van de kwaliteit van dienstverlening (betrouwbaarheid), MVO en erkenning en publiciteit (bijvoorbeeld Lean & Green of Keurmerk Transport en Logistiek). Ook de persoonlijke drijfveren tot vernieuwing van directeuren en logistiek managers kunnen een motief zijn.

Drempels

In logistieke ketens bestaat een veelheid aan drempels tot verandering (Zie Tabel 3). De invloed van deze drempels kan van bedrijf tot bedrijf of van keten tot keten verschillen.

Tabel 3: overzicht van drempels voor logistieke veranderingen

Kennis en ervaring	- geen inzicht in impact van congestie op kosten - geen kennis/inzicht in de voordelen van logistieke oplossing - geen kennis/inzicht in praktische oplossingen/netwerk buiten eigen expertise
Energie en mindset	- geen energie/noodzaak/urgentie voor verandering als bedrijf - geen noodzaak/urgentie voor verandering medewerker/manager - andere grote logistieke veranderingen die management aandacht vragen - behoud van of prikkel via persoonlijk privileges van medewerkers
Omgevingsfactoren	- infrastructurele beperkingen publieke infrastructuur - infrastructurele beperkingen private infrastructuur (draaien, hoogte) - wettelijke beperkingen - venstertijden - wettelijke beperkingen - geluid - wettelijke beperkingen - uitstoot/milieuzone
Logistieke processen	- doorlooptijd/aflievervensters/openingstijden beperken mogelijkheden buiten de spits te rijden - gebrek aan interne afstemming/samenwerking tussen inkoop, verkoop, logistiek en productie - veiligheidseisen beperken de flexibiliteit op buiten openingstijden de goederen te verplaatsen.
Financieel	- geen positieve business case - gebrek aan schaal om efficiënte oplossing neer te zetten/schaal van oplossing te klein voor gebruiker - geen financiële prikkel door tariefstructuur - geen prikkel om omzet af te geven aan collega/dienst is te duur
Samenwerking	- gebrek aan vertrouwen in samenwerkingspartners (bijv. verlies van klanten) - geen dialoog/gesprek in de keten over optimalisatie van processen - angst om nog meer marge te moeten inleveren bij opdrachtgever - risico's in gedrag van ketenpartijen - asset specificity

Voor de vier geïdentificeerde doelgroepen worden kort de belangrijkste oplossingen, motieven en drempels voor verandering weergegeven.

Bestelverkeer

De mobiliteitspatronen binnen het segment bestelverkeer zijn divers. De herkomstlocatie kan een woonlocatie zijn of de vestigingsplaats van het bedrijf. De rit naar de werklocatie kan structureel zijn, tijdelijk (van een maand tot een jaar) of incidenteel (eenmalig of periodiek). Daarnaast kan nog sprake zijn van ritten waarin voor de start van werkzaamheden nog specifieke materialen en onderdelen opgehaald worden bij een groothandel of eigen magazijn. Omdat de bestelbussen ook door medewerkers voor woon-werkverkeer gebruikt worden en deels meegenomen worden naar huis spelen in de motieven en drempels ook factoren een rol uit het personenvervoer.

- ▶ *Oplossingen:* nachtdistributie van materialen in de bestelauto's (BB1 Rotterdam-Haaglanden in installatiebranche), veilige parkeerplaatsen voor bestelbussen bij werklocaties en aansluitend woonwerk verkeer voor medewerkers, alternatieve opslag van materialen en gereedschappen op werklocaties, andere werktijden en toegang tot werklocaties.
- ▶ *Motieven:* kostenbesparing op de kilometers van de bestelauto
- ▶ *Drempels:* gebrek aan urgentie, gewoonte, toegang tot werklocaties, wisselende patronen in werklocaties, acceptatie bij medewerkers om niet met bestelauto te reizen, veiligheid van bestelauto, planning en roosteren van afspraken en medewerkers.

Het bestelverkeer is in het kader van Beter Benutten (of andere programma's) slechts incidenteel als doelgroep benoemd. Daardoor is er weinig concrete informatie over het gebruik van de bestelwagen in relatie tot mobiliteitsmanagement. Door De Verkeersonderneming is vastgesteld dat het bestelverkeer op de A15 Maasvlakte-Vaanplein grotendeels bestaat uit contractors voor de shutdowns en service en onderhoud van de proces- en petrochemie en vervoer van bouwvakkers naar de Maasvlakte. De Verkeersonderneming heeft daarop de aanpak gericht op de opdrachtgevers van de contractors en bouwbedrijven (zie bijgevoegd beslisdocument 2).

FTL over lange afstand

Voor het segment FTL over lange afstand is intermodaal vervoer per spoor of binnenvaart een optie voor drie specifieke goederenstromen: metaalproducten van en naar de Beatrixhaven, chemieproducten vanuit Chemelot en maritieme containers van en naar de omgeving van Maastricht.

- ▶ *Oplossing:* Modal shift naar spoor van staalproducten via Maas Terminal Maastricht. In 2015 komt de overdekte spoor aansluiting van de Maas Terminal Maastricht gereed. Daardoor wordt het voor staalbedrijven in de Beatrixhaven mogelijk om weersinvloeden uit te sluiten en ook bij regen staalproducten van en naar het spoor over te slaan.
- ▶ *Motieven:* kostenbesparing, flexibiliteit
- ▶ *Drempels:* investeringen voor aanpassing van interne logistieke processen, prijs en prestatie van spoordiensten, onvoldoende volumes vanuit Beatrixhaven voor gewenste frequenties en kosten.
- ▶ *Oplossing:* Modal shift van chemieproducten naar spoor vanaf Chemelot. Een deel van de FTL-transporten op de A2 is lading van en naar het chemiecluster in Sittard/Geleen. De internationale transporten naar België en Frankrijk kunnen ook via het spoor worden vervoerd vanaf de Rail Terminal Chemelot.
- ▶ *Motieven:* (verladers-vervoerders) kostenbesparingen en flexibiliteit in laad- en losprocessen, erkenning/publiciteit; (terminal operators) groei in volumes, nieuwe klanten.
- ▶ *Drempels:* onvoldoende volume voor opzetten nieuwe diensten/bestemmingen, geen match op logistieke wensen van klanten, onvoldoende overzicht en kennis bij verladers over kosten/mogelijkheden, verkeerde perceptie over snelheid/betrouwbaarheid van spoorvervoer.
- ▶ *Oplossing:* Modal shift maritieme containers. Maastricht ligt niet aan een belangrijke corridor voor containers van en naar de havens van Rotterdam en Antwerpen maar ook op de A2 passeren dagelijks 40 tot 60 maritieme containers in de spits (die niet afkomstig zijn van de binnenvaartterminals in Stein en Born). Om te voorkomen dat de containers alsnog vanaf Stein en Born in de spits naar de klanten worden vervoerd wordt actief ingezet op gedragsverandering bij verladers zodat de terminals de containers buiten de spits kunnen vervoeren over de A2.
- ▶ *Motieven:* kostenbesparing, duurzaamheid/CO2, erkenning/publiciteit
- ▶ *Drempels:* doorlooptijd van de binnenvaartketen te lang of onvoldoende betrouwbaar (import en export), leveringsvoorwaarden export (FOB), beschikbaarheid lege containers in de regio, perceptie over kosten en snelheid bij verladers.

Stedelijke Distributie

Het vraagstuk van efficiënte en duurzame stedelijke distributie staat al geruime tijd op logistieke en bestuurlijke agenda's. De voortgang van de initiatieven is langzaam en de impact is beperkt. De vraagstukken zijn complex door de veelheid aan actoren die een bijdrage moeten leveren om oplossingen te laten slagen. De ervaring in Maastricht BB1 met Binnenstadservice is dat Binnenstadservice wel haar bestaansrecht heeft opgebouwd, maar dat het nog niet heeft geleid tot significant minder verkeersbewegingen. In de praktijk blijken veel vervoerders alsnog de stad in de rijden om zendingen af te leveren bij afnemers die niet bij binnenstadservice zijn aangesloten.

- ▶ *Oplossingen:* Aflevering van goederen aan de stadsrand bij logistieke ontkoppelpunten en distributiecentra maakt dat distributieverkeer 24/7 kan worden georganiseerd en niet wordt gehinderd door venstertijden en openingstijden van de detailhandel. Ook spreiding van afleveringen via dagranddistributie draagt bij aan ontlasten van de spits, verruiming van de venstertijden via een privilege-regeling. In Maastricht en omgeving zijn ontkoppelpunten aanwezig van o.a. Binnenstadservice en Transmission.

- ▶ *Motieven:* vervoerders: kostenbesparingen door elimineren van inefficiënte drops; winkeliers: hoger winkelgenot/aantrekkingskracht publiek door minder overlast distributieverkeer, efficiënt ruimtegebruik en personeelsinzet in filialen door gebundelde aanlevering; verladers: uitstellen investeringen en kostenbesparing door 24 uren-benutting van warehouses, verdichting van stromen naar ontkoppelpunten/stadsdistributiecentra.
- ▶ *Drempels:* (1) gebrek aan sluitende business case. De kosten van een extra overslagpunt in de keten moeten worden gecompenseerd door efficiencywinst elders in de keten. De huidige aanbieders van logistieke ontkoppelpunten/stedelijke distributiecentra slagen onvoldoende om met verladers en logistiek dienstverleners deze integrale ketenoptimalisatie te realiseren; (2) de voorcalculatorische efficiencywinst die distributievervoerders kunnen realiseren bij gebruik van ontkoppelpunten vertaalt zich onvoldoende herkenbaar naar kostenbesparingen in de dagelijkse praktijk, (3) verladers hebben behoefte aan concepten/diensten met een landelijke dekking om processen intern aan te willen/kunnen passen en de potentie van interne efficiencywinsten te realiseren, (4) de winkeliers/bedrijven treden niet of onvoldoende collectief op in het gebruik maken van een ontkoppelpunt, waardoor vervoerders als nog voor een deel van de lading een gebied in rijden, (5) onduidelijkheid over rol/positie van de lokale ontkoppelpunten (wel of geen concurrent) bij vervoerders en de angst om klanten te verliezen aan de aanbieders van de ontkoppelpunten.

Distributie- en overig vrachtverkeer

De logistieke sector is vanuit het aspect 'bereikbaarheid' niet eerder geprikkeld om tot gedragsverandering te komen. Wel is de sector op de aspecten duurzaamheid en innovatie uitgedaagd bedrijfs- en ketenprocessen te optimaliseren (vanuit het IenM-programma Lean & Green en het EL&I programma Topsector Logistiek). Duurzame en innovatieve oplossingen waarbij het aantal vervoers- en verkeersbewegingen wordt gereduceerd dragen ook bij aan een betere bereikbaarheid omdat een deel van het verkeer/vervoer in de spits plaatsvindt.

- ▶ *Oplossingen:* verruimen en flexibiliseren van aflever- en openingstijden, verlagen of synchroniseren van bestel- en afleverfrequenties, inzetten van LZVs, retourladen van goederen bij leveranciers, etc...
- ▶ *Motieven:* Bedrijven worden primair geprikkeld door de kostenbesparingen van logistieke verbeteringsprojecten, maar zien in lagere kosten door het mijden van de spits geen directe aanleiding tot verandering. De dagelijkse files zijn binnen de logistieke keten een geaccepteerd fenomeen. De kosten van de files (5 tot 7% productiviteitsverlies) zijn verwerkt in de transporttarieven en logistieke kosten. In logistieke ketens waarbij de logistieke kosten tot 10% uitmaken van de kosten van een product zijn lagere congestiekosten nauwelijks een aanleiding tot verandering. De Lean & Green Awards en Stars bieden de bedrijven erkenning en publiciteit voor de gerealiseerde verbeteringen.
- ▶ *Drempels:* (1) Een belangrijke drempel voor veranderingen zijn de afhankelijkheden tussen verladers, vervoerders en ontvangers in de keten en het netwerk. Uit het Grootchalig Onderzoek Vrachtverkeer Randstad blijkt dat een meerderheid van de vervoerders bij het plannen van ritten afhankelijk is van derden en noodgedwongen in de spits rijdt (RWS, 2013'). Opvallend is dat ruim 43% aangeeft in de spits te moeten rijden vanwege de eisen van de klant. Eisen van het distributiecentrum (12%), venstertijden van de stad (2%) en laad-/lostijden luchthaven (1%) zijn ook aangegeven door de vervoerders als eisen om in de spits te moeten rijden. Een meerderheid (59%) van de vervoerders geeft aan niet in gesprek gaan met de verlader of ontvanger van de goederen ter vermindering van spitsvervoer. 'De klant is koning' en 'het is onbespreekbaar'. Veel respondenten geven echter ook aan dat het juist de afspraken zijn, om op tijd te leveren of om op bepaalde afgesproken tijden te leveren die onderdeel vormen van de deal. Verder kan een klant bepaalde openingstijden hanteren waaraan niet valt te tornen, de goederen kunnen bederfelijk zijn, er dienen meerdere klanten te worden bezocht, etc. (RWS: GOVR, 2013).

(2) een drempel is de benodigde minimale schaal van de gedragsverandering binnen de sector om een oplossing efficiënt te maken. Een logistieke verandering binnen een keten van verlader-vervoerder-ontvanger is niet voldoende, als de vervoerder niet dagelijks dezelfde ritten rijdt. Zo zullen distributievervoerders in een regio pas structureel tot een verlenging van de dag kunnen komen als ze de zekerheid hebben dat ze bij voldoende aflever- en ophaaladressen op andere of flexibele tijden terecht kunnen.

Conclusies gedragsanalyse

- ▶ Elke doelgroep kent een eigen problematiek, oplossingen en drempels om te veranderen. Veelal zijn oplossingen gebaseerd op een beperkte aantal generieke logistieke concepten, maar is het initiëren en begeleiden van het proces van verandering en realisatie (vaak) maatwerk.
- ▶ Door de impuls van Lean & Green, Bureau Voorlichting Binnenvaart en IDVV is landelijk al veel van de potentie in logistieke efficiency en modal shift binnengehaald. 24 van de ruim 300 Lean & Green bedrijven zijn uit Limburg afkomstig en een groot aantal Lean & Green Award Winnaars rijdt dagelijks in en om Maastricht (V&D, Peter Appel, Jumbo, Sligro, etc.).
- ▶ Het realiseren van een betere spreiding over de dag is een nieuw thema. Effectieve logistieke oplossingen en de juiste prikkels en proposities om bedrijven te verandering te bewegen moeten nog verder uitgewerkt worden.
- ▶ Een kostenbesparing is de condicio sine qua non voor elke gedragsverandering in de logistiek. Voor elke oplossing die wordt uitgewerkt en aangereikt dient de business case positief te zijn. Daarnaast kan bij een positieve business case de hoogte van het investering een belangrijke drempel zijn.
- ▶ Er is weinig kennis over het mobiliteitsgedrag van het bestelverkeer. Maastricht Bereikbaar wil daarvoor een eerste aanzet bieden.
- ▶ Een belangrijke voorwaarde om tot gedragsverandering te komen is realiseren van meer afstemming en samenwerking binnen de logistieke ketens. De focus ligt daarbij op oplossingen die de logistieke efficiency vergroten en tevens de spits wordt gemeden (als bijproduct). Het op gang brengen van een dialoog tussen ketenpartijen is nodig om bedrijven te ondersteunen om een breder pallet aan oplossingen te verkennen dan dat men zelf in beeld heeft.
- ▶ Voor een volgende stap in stedelijke distributie is een vernieuwing in logistieke concepten en business modellen noodzakelijk. Logistieke ontkoppelpunten en stadsdistributiepunten moeten op een efficiënte en effectieve wijze in de logistieke ketens van verladers opgenomen worden.

Stakeholderanalyse

De stakeholders voor Slim Vervoeren bestaan uit de overheden, branche- en netwerkorganisaties en bedrijven, zowel de deelnemende bedrijven van BB1 als de bedrijven die in de spits actief zijn.

Overheid

- ▶ *Gemeente Maastricht.* In het huidige beleid richt de Gemeente Maastricht zich op het autoluwer maken van Wijck om de kwaliteit voor wonen, werken en winkelen te vergroten. De herinrichting van de openbare ruimte raakt ook de voorzieningen voor laden/lossen. De invoering van venstertijden is een van de mogelijke maatregelen. In 2012 heeft Maastricht de Lean & Green Award behaald. In 2014 staat evaluatie en herijking van het programma op de agenda. Ook oriënteert de Gemeente Maastricht zich op deelname aan de Green Deal Zero Emissions. De Gemeenteraad zelf formuleert momenteel een nieuwe visie op de Binnenstad. Het College bereid een nota 'Duurzame Mobiliteit' voor.

- ▶ *Provincie Limburg.* Het PPVP wordt in 2014 geactualiseerd, als aanvulling op het POL (Provinciaal Omgevingsplan Limburg). Het Actieplan Logistiek Limburg (ALL) is een nadere uitwerking van het PPVP en tot stand gekomen in samenwerking met vertegenwoordigers van bedrijfsleven, onderwijs, bracheorganisaties en gemeenten. De relevante actielijnen zijn: versterken en uitbouwen van het infrastructuurnetwerk en het stimuleren van de innovatie t.b.v. de waarde creatie in de logistieke sector. In het kader van het versterken van multimodale en logistieke knooppunten wordt ingezet op het verbeteren van het netwerk voor alle modaliteiten en het versterken van de knooppunten (voor projecten en activiteitenoverzicht wordt verwezen naar het actieplan zelf).
- ▶ *Rijkswaterstaat;* Rijkswaterstaat heeft diverse infrastructuur projecten in uitvoering: de aanleg van de A2 tunnel en de opwaardering van de Maasroute, waardoor deze geschikt wordt gemaakt voor grotere schepen en wachttijden bij sluisen verminderen.
- ▶ *Overige gemeenten in de regio:* in de gemeente Heerlen is gestart met het oprichten van een logistiek distributiesysteem om vrachtverkeer in Parkstad te verminderen en daarvoor schonere voertuigen te gebruiken. Sittard/Geleen stimuleert Zuid-Limburg als logistiek knooppunt door de ontwikkeling van intermodaal vervoer en logistieke bedrijventerreinen en terminals (Born-binnenvaart, Chemelot-spoor).
- ▶ *LIOF (regionale ontwikkelingsmaatschappij):* LIOF richt zich met het stimuleren van innovatie en ontwikkeling in logistiek vooral op de regio Venlo. Het LHB (onderdeel van LIOF) is actief in de herstructurering van de Beatrixhaven en trekt de ontwikkeling van de spooraansluiting van de Maasterminal Maastricht.
- ▶ *Limburg Economic Development Board (LED).* LED is het samenwerkingsverband tussen bedrijfsleven, overheid en onderwijs. LED financiert kansrijke projecten van ondernemers en kennisinstellingen die bijdragen aan economische ontwikkeling van Zuid-Limburg. Logistiek is een van de strategische sectoren binnen het Brainport-programma. Een speerpunt daarin zijn de clusters Med/Health-tech, Automotive, Staal en proces- en chemische industrie en de verdere ontwikkeling en gebruik van de spoorterminal Chemelot.

Branche- en netwerkorganisaties

- ▶ EVO en TLN; EVO en TLN zijn de logistieke kennisdraaischijf voor hun leden. De organisaties willen voor hun leden (praktische) kennisdeling en logistieke innovatie bevorderen. EVOI en TLN zoeken de oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken (bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid) in het vergroten van de efficiency van de vervoersketen. Een van de speerpunten is de goede ontsluiting en toegankelijkheid van binnensteden.
- ▶ ELC-Limburg. ELC is een netwerk van bedrijven en organisaties in de logistiek in Limburg. ELC is gericht op netwerken, versterken, promoten en vertegenwoordigen van de logistiek in Limburg. ELC verbindt partijen in Limburg op de actielijnen: fysieke infrastructuur, arbeidsmarkt, logistiek innovatie en ontwikkeling en Marketing & Branding
- ▶ Connekt. Het speerpunt van Connekt in Zuid-Limburg is het bieden van ondersteuning aan de bestaande Lean & Green Award en Star-winnaars en het opzetten van een Community Duurzame Stedelijke Distributie. Het doel van het platform is de samenwerking tussen bedrijven met logistieke activiteiten in Limburg te stimuleren en te faciliteren.
- ▶ Railplatform Zuid-Limburg. Bedrijven (en overheden) die actief zijn in vervoer per spoor ontmoeten elkaar binnen het Railplatform Zuid-Limburg. In 2014 ligt de focus op het opzetten van een nieuwe organisatiestructuur en vaststellen van de actie/beleidsagenda.
- ▶ Centrummanagement Maastricht: Beleid en activiteiten van CMM zijn gericht op een toekomstbestendig, economisch vitaal, gastvrij en kwalitatief centrum. Maastricht een stad waar het goed wonen, werken, ondernemen, studeren en recreëren is. CMM ontwikkelt nieuwe concepten om bedrijven en bezoekers te trekken naar Maastricht.

- ▶ **SIM:** De Samenwerkende Industrierreinen Maastricht (SIM) heeft tot doel het bemiddelen in en het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de te Maastricht gevestigde ondernemingen in de industriegebieden van Maastricht en/of in de directe omgeving van Maastricht. SIM ontwikkelt concrete proposities voor haar leden voor bijvoorbeeld afval, schoonmaak, duurzame energie, etc. en mobiliteit. SIM is onderdeel van de Limburgse Werkgeversvereniging.

Bedrijven

- ▶ **Beter Benutten 1:** In Slim Vervoeren BB1 heeft MB bereikbaar de 25 grootste verladere in en om Maastricht benaderd en uitgedaagd om logistieke processen aan te passen en de spits te mijden. Daarvan hebben 10 bedrijven concrete acties uitgevoerd, zie bijlage 2. Daarnaast is een scan uitgevoerd naar verladere in Maastricht met maritieme containers. In BB1 heeft Maastricht Bereikbaar een subsidie verleent aan Binnenstadservice voor het ontwikkelen en uitrollen van een stadsdistributiecentrum.
- ▶ **Spitsrijders in vracht- en bestelverkeer:** Maastricht Bereikbaar heeft de bedrijven die in de spits rijden op de A2 en de Maaskruisende verbindingen geregistreerd. De lijst van geregistreerde bedrijven bestaat uit 3844 bedrijven. De Top 300 van frequente spitsrijders hebben gezamenlijk 3000 bestelwagenritten per week en 1600 vrachtwagenritten per week. De Top 10 frequente spitsrijders zijn in **Tabel 4** weergegeven. De bedrijven die ook in BB1 zijn benaderd hebben in BB1 geen spitsmijdingen gerealiseerd. Hieraan kunnen argumenten/verklaringen ten grondslag liggen die nu niet meer actueel zijn (een bedrijf gaf prioriteit aan een verhuizing), zodat deze bedrijven in ieder geval opnieuw gepolst kunnen worden.

Tabel 4: De top 10 frequentie spitsrijders ochtendspits Mijlpalen

Top 10 bedrijven bestelverkeer	Top 10 bedrijven Vrachtverkeer
Cofely duurzame technologie	Vos logistics
Enexis	Nabuurs Supply Chain Solutions
Van Geleuken Infra BV	Langen transport
MTB www.mtb-maastricht.nl	L'ortye transporten (BB1)
Botterweck Schildersbedrijf	A.V. Grunsven
Servatius	Hartog & Bikker (BB1)
Koninklijke BAMgroep NV	Gemeente Maastricht
Schildersbedrijf heythuysen bv	Jumbo supermarkten
Volta essent limburg	Wijsen Logistics (BB1)
Habenu.com	Van Gansewinkel (BB1)

Conclusie Stakeholderanalyse

- ▶ De publieke en private stakeholders in Zuid-Limburg richten zich vanuit verschillende beleidsterreinen en doelstellingen op het verbeteren van de logistiek in Zuid-Limburg: economie, duurzaamheid en mobiliteit.
- ▶ Bundeling en afstemming van de doelstellingen en activiteiten is gewenst om de impact van de projecten van de diverse stakeholders te vergroten. Vooral bij het werven en ontwikkelen van projecten is samenwerking noodzakelijk.
- ▶ Afstemming en gezamenlijke projecten met landelijke programma's (Green Deal Zero Emissions, Beter Benutten in andere regio's) is gewenst. Veel bedrijven zijn landelijk actief en werken met één landelijke integraal logistiek proces. De regie over de type projecten en betrokkenheid van het bedrijfsleven kan beter via een landelijke aanpak (van samenwerkende regio's ondersteund door IenM) dan vanuit losse regio's worden opgepakt.
- ▶ Maastricht Bereikbaar zoekt actief de samenwerking met alle stakeholders en is daarover met alle genoemde stakeholders in gesprek.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Beschrijving van de maatregel

Slim Voeren 2.0 bestaat uit vier maatregelen:

▶ **Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie Zuid-Limburg**

Maastricht Bereikbaar en Gemeente Maastricht prikkelen verladers, logistiek dienstverleners en winkeliers met drie maatregelen:

- Innovatieve bevoorrading met minder hinder in Wyck. Op dit moment kunnen logistieke dienstverleners zonder beperkingen bedrijven en winkels in Wyck bevoorraden. Op basis van een besluit van de Raad werkt de Gemeente samen met ondernemersverenigingen en bewoners in Wyck aan het autoluw maken van de belangrijkste winkelstraten. Een van de aandachtspunten is het logistiek verkeer. De Gemeente kan besluiten om net als in de Binnenstad te besluiten tot venstertijden, maar wil samen met de sector en winkeliers een (innovatieve) oplossing uitwerken waarbij gedoseerde bevoorrading gedurende de gehele dag mogelijk wordt. Daarin is het voornemen om verladers en logistiek dienstverleners die een aantoonbare bijdrage leveren aan het verminderen spitsverkeer privileges krijgen. Ook aanvullende innovatieve logistieke diensten die bijdragen aan vermindering van verkeersbewegingen vallen binnen de scope.
- Onderzoek Privilegeregeling verruiming van venstertijden in de binnenstad. De huidige venstertijden regeling is (in het kader van Lean and Green) onderwerp van een evaluatie. Afhankelijk van de effecten en ervaringen en draagvlak in Wyck, kan hierbij worden bekeken of de binnenstad zich leent voor een vergelijkbare innovatieve aanpak als in Wyck. De problematiek van Wyck en van de Binnenstad is verschillend. Om de veiligheid te borgen is het aantal ontheffingen niet onbeperkt en kunnen bepaalde zones/straten in de Binnenstad worden uitgesloten.
- Financiële bijdrage vanuit het programma in het ontwikkelen en realiseren van logistieke oplossingen in stedelijke distributie met een spitsmijdend effect.

Maastricht Bereikbaar legt het initiatief om tot oplossingen te komen bij de markt. Marktpartijen kunnen daarbij zelf de keuze maken in de gewenste concepten: logistieke ontkoppelpunten voor opleggers of andere materieel, uitbreiden van de rol van stadsdistributiecentra, het anders plannen van ritten, inzetten nachtritten tussen DCs en ontkoppelpunten en stadsdistributiecentra, cargohopper-concepten, etc.. Door middel van een aanbesteding worden marktpartijen uitgedaagd om projecten en oplossingen met een spitsmijdend effect in te dienen en te realiseren. Maastricht Bereikbaar kiest daarbij bewust voor meerdere initiatieven die naast elkaar worden ontwikkeld en gerealiseerd. In het aanbestedingsproces zal bij mogelijke synergie tussen verschillende initiatieven samenwerking worden gefaciliteerd. De financiële bijdrage zal grotendeels resultaat afhankelijk zijn.

Uitrol van Maastricht naar Zuid-Limburg

Maastricht Bereikbaar werkt in BB1 al intensief samen met Gemeente Maastricht. Omdat logistieke oplossingen voor Maastricht integraal onderdeel vormen van logistieke systemen van verladers en vervoerders wordt ook samengewerkt met Connekt in het opzetten van de Community Duurzaam Stedelijke Distributie Zuid Limburg. Daartoe zijn voor BBV ook de gemeenten Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad uitgenodigd om hierin te participeren. In de uitvoering worden verladers en distributeurs uit heel Limburg betrokken, zoals Princen in Weert en Thijs Transport.

Stappen:

1. **Uitwerken kader voor innovatieve en spitsmijdende projecten:** In het kader voor innovatie en spitsmijdende projecten worden de volgende elementen opgenomen: doelstellingen en kaders voor een innovatieproject voor Wyck (combinatie van nieuwe diensten, business modellen en coördinatie (ITS) van bevoorrading), de privilege-regeling voor Binnenstad en

- Wyck (juridische basis, aanmeldingsprocedure, beoordeling, voorzieningen selectieve toegang, handhaving en monitoring), de voorwaarden voor het verstrekken van een financiële bijdrage door Maastricht Bereikbaar in het realiseren van spitsmijdingen
2. *Marktconsultatie Logistiek(voor Wyck (en rest Binnenstad));* Binnen de marktconsultatie worden vier trajecten verkend: (1) Wensen en mogelijkheden voor alternatieve bevoorrading vanuit het perspectief van winkeliers, bewoners en gemeente Maastricht, (2) Analyse van de juridische mogelijkheden tot verlenen van privileges, uitwerken van locaties, tijden en operationele voorwaarden voor verruiming i.v.m veiligheid en hinder winkelend publiek, uitwerken van methoden voor selectieve toelating en handhaving, vaststellen van de uitgangspunten en consultatie van marktpartijen over mogelijkheden en voorwaarden (3) Dialoog met logistieke sector over de mogelijkheden om logistiek efficiënter en duurzamer in te richten (met spitsmijdend effect) in relatie tot venstertijden, privileges, samenwerking, bundeling en duurzaamheid en reductie van kosten en (4) afstemming andere gemeenten in Zuid-Limburg, Green Deal, BB-Landelijk en Connekt Community Zuid Limburg.
 3. *Uitvraag & selectie projecten/gebruikers privilege regeling;* Best Value Procurement procedure voor het contracteren van de beste projecten/initiatieven. Met Best Value Procurement kan MB beter in kaart brengen wat de behoeften aan ondersteuning zijn door Maastricht Bereikbaar en kunnen beter afspraken gemaakt worden over milestones dan met een Prijsvraag. De uitbetaling van de bijdrage zal voor een deel voorwaardelijk zijn aan gerealiseerde spitsmijdingen.
 4. *Realisatie van spitsmijdingen in projecten/privilege regeling;* Aanpassen van logistieke processen en uitvoering van de projecten door het bedrijfsleven. De ervaringen van de prijsvraag Groene Hub (Arnhem/Nijmegen) is projectomvang tussen 75 en 100k voor opzetten van nieuwe dienstverlening (met een groot commercieel risico voor de indieners). De focus is hier op ondersteunen van de redesign van bestaande netwerken door samenwerking tussen verladers en vervoerders.
 5. *Begeleiding en evaluatie (inclusief tussentijds);* Begeleiding van implementatie van de privilege regeling (proef en opschaling), monitoren van het proces en prestaties van de bedrijven., aanleveren van voortgangssrapportages door deelnemende bedrijven (spitsmijdend effect), inventariseren van effecten op veiligheid en beleving in de stad, analyse van factoren op gebruik van privileges en andere diensten/oplossingen, uitwerken van risico-maatregelen voor 2017.

Rail Hub Zuid Limburg

De maatregel Rail Hub Zuid Limburg heeft tot doel lading van het Full Truck Load lange afstandverkeer van, naar en door Maastricht (via de A2) over te zetten op spoor en binnenvaart. De aanpak bestaat uit inmiddels beproefde maatregelen: (1) een verladersaanpak waarbij verladers worden ondersteund bij het uitwerken van de logistieke, organisatorische en financiële haalbaarheid van de modal shift en het begeleiden van de besluitvorming en realisatie tot de modal shift en (2) een bundelingsaanpak, waarbij Maastricht Bereikbaar als neutrale partij voldoende volume van verladers en logistiek dienstverleners bij elkaar tracht te krijgen voor het opzetten van een nieuwe intermodale spoordienst.

Stappen:

1. *Stimuleren en begeleiden modal shift Beatrixhaven:* In Beter Benutten 1 zijn de goederenstromen van de staalproducenten in de Beatrixhaven die naar spoor geschift kunnen worden geïnventariseerd en hebben bedrijven de intentie uitgesproken om gebruik te maken van de Maasterminal wanneer deze gereed is. De eerste verantwoordelijkheid om de staalbedrijven om te zetten naar spoor ligt bij Steel Solutions Europe en Maas Terminal Maastricht. Zij bieden diensten voor het organiseren en realiseren van de spoordiensten van en naar Maastricht en zullen marktconforme diensten en prijzen moeten aanbieden. Als in oktober 2014 door Maastricht Bereikbaar wordt vastgesteld dat de staalproducten (en andere verladers in de Beatrixhaven) niet overstappen op het spoor,

ondersteunt Maastricht Bereikbaar de verladers bij creëren van de randvoorwaarden om de modal shift te realiseren.

2. *Stimuleren en begeleiden Modal Shift Maritieme Containers:* In Beter Benutten 1 is door Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB) een verkenning gemaakt van verladers met containerstromen in Maastricht. In het Interreg-project Grenzeloze Logistiek zijn ook al bedrijven met containerstromen in kaart gebracht in Zuid-Limburg. Deze actie richt zich daarom heel op de containerstroom die bij het Truckspotten op de A2 is gesignaleerd. Het gaat hier om nog om een beperkte potentieel. Samen met BVB en de terminal operators in Born en Stein wordt het resterend potentieel voor containerstromen in beeld gebracht en worden verladers gericht benaderd voor het uitwerken van modal shift. Om te voorkomen dat de containers alsnog vanaf Stein en Born in de spits naar de klanten worden vervoerd wordt actief ingezet op gedrags-verandering bij verladers zodat de terminals de containers buiten de spits kunnen vervoeren over de A2.
3. *Marktoriëntatie en projectontwikkeling continentaal spoorvervoer.* De terminal operator is de eerst verantwoordelijke om bedrijven te benaderen en te interesseren om over te stappen op spoor. Maastricht Bereikbaar biedt verladers ondersteuning aan voor het uitwerken van de haalbaarheid en begeleiden van de besluitvorming- en realisatieproces. Indien ondersteuning nodig is voor het bundelen van lading voor nieuwe diensten en bestemmingen zal een samenwerking gezocht worden met Limburg Economic Development Board (LED), die op Zuid-Limburgse schaal opereert.

Maastricht Bereikbaar werkt bij de verladersaanpak samen met BVB en EVO, Voor de bundelingsaanpak zoekt Maastricht Bereikbaar samenwerking met het Railplatform Zuid Limburg, regionale bedrijfsleven (terminals), EVO, TLN en LED.

Effectief Bestelverkeer

Uit de gedragsanalyse blijkt dat er nog onvoldoende inzicht is in het mobiliteitsgedrag van het bestelverkeer, geschikte oplossingen om de spits te mijden en de effectiviteit daarvan. Omdat bestelverkeer traditioneel buiten beeld blijft in enerzijds het personenverkeer en anderzijds het vrachtverkeer betreft het een innovatieve maatregel met de daarbij horende onzekerheid over de slagingskans. Maastricht Bereikbaar zet de eerst stap in het opbouwen van deze kennis met het verkennen van de mobiliteitspatronen en het keuzegedrag van bedrijven in de verschillende sectoren die gebruik maken van bestelbusjes. Vanuit de verkenning worden oplossingen voorgesteld. Omdat het bestelverkeer bestaat uit een groot aantal bedrijven met 1 tot minder spitsritten per dag is de ontwikkeling van een of meerdere collectieve voorzieningen waarvan meerdere bedrijven gelijktijdig en gemakkelijk gebruik kunnen maken een mogelijkheid, waarbij ook aanbieders met oplossingen voor de personenmobiliteit worden meegenomen. De realisatie van deze collectieve voorzieningen wordt via een aanbesteding aan marktpartijen aangeboden. Daarbij wordt aangestuurd naar een publiek-private samenwerking zodat een deel van de investering en exploitatie uit de markt wordt gehaald. Als er geen positieve business case gekoppeld kan worden aan het mijden van de spits zal een aanbesteding met een resultaatverplichting (in spitsmijdingen) aan de markt worden aangeboden.

Stappen:

1. *Verkenning mobiliteitsgedrag bestelverkeer.* Interviews bij frequente en minder frequente spitsrijders in het bestelverkeer op de Maas-kruisende verbindingen. Uitwerken van een gedragsanalyse en oplossingsrichtingen bij een 6-tal verschillende type bedrijven (bouw, facilitair, groothandel, installatie, schilders, etc.). Beoogt resultaat is overzicht van kansrijke oplossingen en business cases voor het mijden van de spits en de beïnvloedbaarheid van het gedrag met collectieve voorzieningen.
2. *Uitwerken van aanpak & proposities bestelverkeer.* (1) Marktconsultatie met marktpartijen die collectieve oplossingen kunnen bieden en ontwikkelen van een business model om ook een deel privaat te financieren. (2) Aanbesteding voor uitvragen van een aantal collectieve diensten in de markt met deels publieke en private financiering; (3) Selectie en contractering van diensten/projecten.
3. *Uitvoering & ondersteuning van projecten.* De uitvoering van de projecten door

marktpartijen. Er is ondersteuning vanuit MB op gebied van communicatie en vanuit de Gemeente Maastricht indien ook andere randvoorwaarden (vergunningen, ruimte, etc.) noodzakelijk zijn.

4. **Begeleiding en monitoring.** In de contracten met marktpartijen wordt de verplichting tot het rapporteren van de gerealiseerde dienstverlening en daaruit volgende spitsmijdingen opgenomen. Daarbij worden voor de opzet en verplichting tot rapportage in beginsel dezelfde uitgangspunten gehanteerd van de Marktplaats voor Mobiliteit van De Verkeersonderneming.

Maastricht Bereikbaar werkt samen met SIM, EVO en TLN.

Duurzame Samenwerking in Logistieke Ketens

In deze actielijn worden frequente spitsrijders (meer dan 3 keer per week) uitgedaagd om hun logistieke processen te heroverwegen en samen met ketenpartijen (verlader, vervoerder of ontvanger) de logistieke efficiency te verbeteren. Tot deze spitsrijders behoren veel logistieke dienstverleners en verladers uit Limburg. Samen met hen wordt bekeken welke kansen er zijn voor logistieke verbeteringen, waarbij als bijproduct de spits gemeden wordt. De logistieke effecten (efficiency en duurzaamheid) zullen verder reiken dan en met name ook buiten Maastricht liggen. De bedrijven worden begeleid in het uitwerken en realiseren van de oplossing. Het uitwerken en realiseren van de oplossingen (business case, ontwerp, test, etc..) moeten de bedrijven (in principe) zelf doen. Daarbij speelt Maastricht Bereikbaar de rol van procesfacilitator en -aanjager en makelaar in kennis en contacten met bedrijven die vraagstukken kunnen oplossen. Maastricht Bereikbaar biedt daarnaast ondersteuning bij het in kaart brengen van de huidige ritpatronen en het vaststellen van het aantal ritten en aandeel in de spits.

Stappen:

1. **Inspiratiesessies en werving.** Bedrijven worden individueel benaderd om deel te nemen, maar in inspiratiesessies met meerdere deelnemende bedrijven uitgedaagd om de drempels die hen er tot nu toe van weerhielden om stappen te zetten te delen en om te buigen. Ook de stap naar oplossingsrichtingen wordt in eerste instantie in groepsverband gemaakt.
2. **Ketendialoog.** Met bedrijven die stappen willen zetten worden dialoogsessie georganiseerd waarbij samen met hun ketenpartners (en eventueel ook leveranciers) de oplossing en business case verder wordt uitgewerkt tot een plan van aanpak.
3. **Realisatie van spitsmijdingen in projecten.** Bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor de realisatie en financiering van de verbeterprojecten, omdat de focus ligt op snel realiseerbare oplossingen met een positieve business case. Alleen voor het opschalen van oplossingen naar andere bedrijven biedt MB een financiële bijdrage voor eenmalige investeringen. Hiervoor wordt een eenduidig kader uitgewerkt. Om ook ander bedrijven aan te zetten om de gerealiseerde oplossingen toe te passen zal Maastricht Bereikbaar enkele ondernemers in de rol van Ambassadeur/Best practice vragen om actief andere bedrijven op te roepen om ook stappen te zetten.
4. **Begeleiding en monitoring.** Een projectbegeleider houdt 1 to 2 maandelijks contact met de bedrijven om de voortgang te volgen en indien nodig weer in gang te krijgen. Omdat de bedrijven de projecten zelf uitvoeren wordt een eenvoudige monitoring per project opzet om de resultaten en effect op de spits te volgen (zie paragraaf M&E).

Maastricht Bereikbaar werkt de opzet en aanpak gezamenlijk uit met ELC Limburg, EVO en TLN.

Doel van de maatregel

Primair effect

Met de vier maatregelen kunnen 135 vrachtwagen- (V) en 25 bestelbus (B)-spitsmijdingen op de A2 en de Maaskruisende verbindingen in Maastricht worden gerealiseerd. De spitsmijdingen zijn als volgt verdeeld over de vier maatregelen/doelgroepen en fasering:

Tabel 5: Effect van de projecten/nieuwe spitsmijdingen per jaar

	2015		2016		2017		Totaal		Totaal
	A2	MV	A2	MV	A2	MV	A2	MV	
Aantal nieuwe spitsmijdingen	A2	MV	A2	MV	A2	MV	A2	MV	
Stedelijke Distributie ZL (V)	3	3	10	3	7	7	20	13	33
Rail Hub Zuid Limburg (V)	31	0	20	0	0	0	51	0	51
Efficiënt Bestelverkeer (B)	0	3	3	10	0	10	3	23	25
Duurz. samenwerking in ketens (V)	15	5	25	5	0	0	41	10	51
Totaal	49	12	59	22	7	21	115	55	170

Tabel 6: Cumulatief aantal spitsmijdingen per jaar

	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal bestelverkeer	3	15	25	0	0
Totaal vrachtverkeer	57	121	135	135	135
Totaal	60	136	160	135	135

In 2015/2016 ligt de focus op het realiseren van spitsmijdingen op de A2 omdat deze werkzaamheden in 2016 worden afgerond. Het gaat daarbij voornamelijk om spitsmijdingen van vrachtvoertuigen. De aanpak voor het bestelverkeer wordt in 2015 uitgewerkt en getest en zal vooral tot spitsmijdingen moeten leiden in 2016 en 2017. De ambitie is in 2017 50 bestelwagens uit de spits te halen maar vanwege de onzekerheid (qua haalbaarheid en kosten) daarvan is in de begroting uitgegaan van 25 spitsmijdingen.

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het pakket op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket slim vervoeren is in totaal uitgegaan van gemiddeld 130 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Deze vallen uiteen in 126 structurele spitsmijdingen door vrachtverkeer waarvoor geldt dat 1 vrachtwagen = 2 PAE en gemiddeld 4 tijdelijke spitsmijdingen door bestelverkeer waarvoor een PAE van 1 wordt aangehouden.

MAA-BBV-020 Slim vervoeren	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	gem
Totaal bestelverkeer	3	15	25	0	0	0	0	0	0	0	4
Totaal vrachtverkeer	57	121	135	135	135	135	135	135	135	135	126
Totaal bestel- en vrachtverkeer	60	137	160	135	135	135	135	135	135	135	130
Totaal in PAE	117	258	294	269	269	269	269	269	269	269	255

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden voor het bestel- en vrachtverkeer, zijnde de binnenstad en Beatrixhaven, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca 3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlage 1).

- ▶ **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 386. Met het pakket wordt verder een besparing van 21 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 52 uur voor alle verplaatsingen in het model. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duur van het effect

Voor het vrachtverkeer is het effect structureel. Logistieke aanpassingen worden alleen dan door bedrijven gerealiseerd als er sprake is van een sluitende business case, waarbij de bedrijven blijvend de voordelen (besparingen) van de verandering ervaren. De kosten van de congestie en onbetrouwbaarheid die wordt veroorzaakt door de werkzaamheden aan de tunnel of de Noorderbrug spelen in die business case nauwelijks een rol. Dus ook na afronding van de wegwerkzaamheden zal de business case aanleiding zijn voor bedrijven om het gedrag voor te zetten. Voor het bestelverkeer verwachten we dat het effect binnen het MKB tijdelijk zal zijn. Bij deze bedrijven worden bedrijfsprocessen minder op basis van rationele en financiële afwegingskaders genomen. We verwachten een grotere kans op 'terugval' in het oude gedrag dan in de logistieke sector. Dit is vooralsnog een aanname en zal tijdens het project geëvalueerd worden. Bij de berekeningen van de lange termijn effecten is rekening gehouden met de bedoelde terugval in het bestelverkeer.

Marktkansen

De gewenste logistieke gedragsverandering (waarop Slim Vervoeren zich richt) worden door bedrijven alleen ingezet als de business case positief is, de verandering binnen een jaar gerealiseerd kunnen worden en de investeringen van veranderen laag zijn. Voor logistieke oplossingen waarbij ook veranderingen in opslag- en warehousing nodig zijn langere implementatie termijnen nodig. Bij Stedelijke Distributie en Effectief Bestelverkeer is sprake van een financiële bijdrage voor nieuwe producten of diensten. Bij de selectie van projecten voor stedelijke distributie is het business model en business plan een belangrijk criterium, juist omdat de levensvatbaarheid van lokale distributiepunten een kritiekpunt is gebleken in projecten in BB1 en andere regio's. Ondernemers moeten onderbouwen hoe zijn hoe na de financiële bijdragen van MB de dienst of product voortgezet kan worden.

Neveneffecten

Door de diversiteit aan goederenstromen en oplossingen is geen eenduidig beeld te schetsen van de indirecte effecten. Wel kunnen de effecten kwalitatief worden gededd.

- ▶ **Duurzaamheid/leefbaarheid:** Reductie van het aantal verkeersbewegingen in de stad en grotere spreiding van het verkeer over de dag/nacht verlaagt het volume en de concentraties van emissies.
- ▶ **Innovatie:** de aanpak voor het bestelverkeer en stedelijke distributie in Wijk/Binnenstad zijn innovatief.
- ▶ **Bestelverkeer:** Er zijn niet eerder specifieke maatregelen voor het bestelverkeer in het kader van Mobiliteitsmanagement ontwikkeld en toegepast. De maatregelen die nodig zijn, zijn nieuw omdat rekening gehouden met de materialen die vervoerd worden en type opdrachten die met de bestelbussen worden uitgevoerd.
- ▶ **Stedelijke Distributie:** In Wijk/Binnenstad wordt gezamenlijk met winkeliers, bewoners, de gemeente en logistiek dienstverleners oplossingen gezocht waarbij inrichting van de infrastructuur, business modellen, logistieke processen en afstemming worden gecombineerd.

Type maatregel

Vraag: Goederenvervoer (vervoeders/verladers stimuleren niet met de vrachtauto in de spits te rijden. Daarnaast gericht op slimme logistieke oplossingen.)

Nadere afbakening maatregel / project-relatie BB1

Vanuit Beter Benutten 1 worden twee deelprojecten doorgetrokken naar Beter Benutten Vervolg.

- ▶ De potentie van de spooraansluiting van de Maasterminal Maastricht is in Beter Benutten 1 vastgesteld. Vanwege de trage voortgang in de besluitvorming over de spooraansluiting (buiten Beter Benutten) heeft Maastricht Bereikbaar in BB1 geen stappen kunnen zetten om de verladers actief te prikkelen en te ondersteunen voor de overstap van weg naar spoor.
- ▶ In Beter Benutten 1 heeft Maastricht Bereikbaar het opzetten van de Binnenstadservice ondersteund met subsidie, maar is er door Binnenstadservice (nog) onvoldoende aangetoond dat haar dienstverlening heeft geresulteerd in concrete spitsmijdingen. In Beter Benutten Vervolg is Maastricht Bereikbaar voornemens om wederom initiatieven in stedelijke distributie die bijdragen met spitsmijdingen te ondersteunen. De ondersteuning staat open voor elke marktpartij die aantoonbaar spitsmijdingen heeft kunnen realiseren.

3. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

Voor elk van de actielijnen zijn in de onderstaande tabel de milestones weergegeven. De actielijnen RailHub Zuid Limburg en Duurzame Samenwerking in Logistieke Ketens richten zich op het vrachtverkeer op de A2 en dienen in 2015 en 2016 tot resultaat te komen om de vertragingen op de A2 te verminderen. Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie en Effectief Bestelverkeer staan in 2015 nog in het teken van verkenning en verdieping van gedrag en oplossingen en komen in 2016 en 2017 in de realisatiefase. Voor deze actielijnen is ook een Go-No Go moment opgenomen.

Tabel 7: Mijlpalen

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereed
Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie		
A1 Marktconsultatie Logistiek en Binnenstad	jan-15	mei-15
<i>Go-No Go - gemeente en interesse bedrijfsleven</i>	jun-15	jun-15
A2. Uitwerken kader voor uitvraag innovatieve en spitsmijdende projecten	jul-15	okt-15
A3. Uitvraag & selectie projecten/gebruikers privilege regeling	nov-15	mrt-16
A4. Realisatie van spitsmijdingen in projecten/privilege regeling	mrt-16	dec-17
A5. Begeleiding en evaluatie (inclusief tussentijds)	jan-16	dec-17
Rail Hub Zuid Limburg		
B1. Stimuleren en begeleiden modal shift Beatrixhaven	jan-15	dec-15
B2. Stimuleren en begeleiden modal shift Maritieme Containers	jan-15	dec-15
B3. Marktorientatie en projectontwikkeling continentaal spoorvervoer.	jan-15	dec-15
Duurzame Samenwerking in Ketens		
C1. Inspiratiesessies en werving	jan-15	mei-15
C2. Uitwerken projectideeën in ketendialogen	apr-15	sep-15
C3. Realisatie van logistieke oplossingen	okt-15	jun-16
C4. Begeleiding en monitoring	okt-15	jun-16
Effectief Bestelverkeer		
D1. Verkenning mobiliteitsgedrag bestelverkeer	jan-15	aug-15
<i>Go-No Go - gemeente en interesse bedrijfsleven</i>	aug-15	sep-15
D2. Uitwerken van aanpak & proposities bestelverkeer	okt-15	feb-16
D3. Uitvoering & ondersteuning van projecten	mrt-16	dec-16
D4. Begeleiding en evaluatie	mrt-16	dec-16

Risico's

Tabel 8: Risico's en beheersmaatregelen

#	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen:			Beheersmaatregelen
			Effect	Tijd	Geld in k€	
<i>Beschrijving van de belangrijkste risico's (qua inhoud, planning, kosten, juridisch e.d), de kans van optreden, de consequenties indien het risico zich voordoet en de beheersmaatregelen.</i>						
1	Verladers/Vervoerders tonen onvoldoende interesse voor het verbeteren van logistieke efficiency in de context van BBV.	50%	Meer inzet/effort om toch voldoende bedrijven mee te krijgen	6mnd	+50k	Tijdig besluiten tot staken van benaderen. Alternatief: inzetten op kansrijke logistieke innovaties met voldoende potentie, maar met opschaling na 2017.
2	Het verruimen van de venstertijden als onderdeel van een SMART-deal met bedrijven om te komen tot efficiency en spitsmijdingen slaagt niet. Onvoldoende draagvlak bij Gemeente en winkeliers.	25%	Er is geen operationeel voordeel dat bedrijven kunnen realiseren, dus prijsprikkel vanuit publieke middelen nodig.	3mnd	+150k	Overstappen op een ander project, bijvoorbeeld Maatwerk Distributie met een prijsprikkel voor vervoerders met één drop in de stad, maar met tijdelijk effect
3	De resultaten van de pilot bevoorrading in Wyck heeft onvoldoende raakvlakken met de visie binnenstad	25%	Privilegeregeling kan niet uitgebreid worden naar de binnenstad	n.v.t.	n.v.t.	Voortgang en resultaten van pilot Wyck goed afstemmen met stakeholders van de visie binnenstad
4	Gem. Maastricht investeert extra om capaciteitsreductie op de Noorderbrug te minimaliseren. Vertragingen treden niet op, zodat gevoel van urgentie verdwijnt	25%	Er is geen operationeel voordeel dat bedrijven kunnen realiseren, dus prijsprikkel vanuit publieke middelen nodig.	0	+225k	Opgave is niet haalbaar, tijdig besluiten om actielijn Effectief Bestelverkeer en Logistieke driehoek Zuid Limburg (stedelijke distributie) te stoppen. Deel van het budget wordt niet ingezet.
5	De aanleg van de spoor aansluiting van de Maasterminal Maastricht gaat (alsnog) niet door of biedt onvoldoende voordelen voor verladers in de Beatrixhaven.	15%	Aanpak omzetten naar oplossingen met spitsmijdingen in het wegvervoer of via andere spoorterminal.	6mnd	0	Verladers kunnen worden opgepakt in actielijn Duurzame Samenwerking in Ketens. Budget heralloceren.
6	Het bedrijfsleven gaat niet akkoord met een resultaat afhankelijke publieke bijdrage (op basis van gerealiseerde spitsmijdingen)	25%	Projecten ondersteunen op basis van inspanningsverplichting (subsidie)	6mnd	+237k	Om kosteneffectiviteit te borgen, sturen op tussentijdse milestones op basis waarvan bij een gebrek aan voortgang besloten kan worden een traject vroegtijdig te beëindigen en subsidie in te houden.
7	De samenwerking met andere regio's, EVO, TLN en Connekt leidt niet tot concrete concepten en andere business modellen voor bedrijven, zodat Maastricht met lokale, minder efficiënte oplossingen aan de slag moet.	25%	Inzetten maatregelen met groter aandeel publieke investering vanuit MB	6mnd	+150k	Vroegtijdig contact met IenM en andere regio's over de noodzaak van een nieuwe insteek en intentie om extra effort te zetten op landelijke coördinatie en interactie met bedrijfsleven om marktpartijen te prikkelen

Kosten

De kosten (exclusief btw) per actielijn zijn weergegeven in Tabel 9. In Tabel 10 is aangegeven hoe de kosten verdeeld zijn over verschillende werkzaamheden.

Tabel 9: Kosten per actielijn

Actielijn/Doelgroep	Kosten in k€	%
A. Logistieke driehoek Zuid-Limburg <i>Waarvan uit ITS begroting</i>	300 -98	0.21
B. Rail Hub Zuid Limburg	95	0.10
C. Samenwerking in ketens	305	0.31
D. Effectief Bestelverkeer	235	0.24
Projectmanagement	105	0.11
Aanvullende registraties vrachtverkeer	40	0.04
Totaal (euro)	982	1.00

Tabel 10: Kosten per type

Type kosten	Kosten in k€	%
Projectmanagement (proces+inhoud)	105	0.10
Vorbereiding	285	0.26
Realisatie projecten	570	0.53
Begeleiding & Evaluatie	120	0.11
Totaal, incl ITS begroting logistiek	1080	1.00

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW.

Tabel 11: Financiering

Bijdrage van	Budget in k€			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijk	538	444		169	169	106	
Maastricht Bereikbaar			538	205	205	128	
Totaal		444	538	374	374	234	0

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone Libertel) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een

uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB.

De maatregel Slim Vervoeren wordt geïnitieerd en aangestuurd door de projectmanagers Logistiek van Maastricht Bereikbaar (Thierry Verduijn - Flow Innovation en Paul Hanraets - RWS). Voor elk van de doelgroepen/actielijnen wordt een interne of externe trekker benoemd voor het organiseren en uitvoeren van de actielijnen. Voor elke actielijn wordt tevens een werkgroep samengesteld.

Voor afstemming op programmaniveau wordt de bestaande klankbordgroep van Slim Vervoeren voortgezet, bestaande uit Provincie Limburg, Gemeente Maastricht, ELC, EVO, TLN, Railplatform Zuid Limburg, SIM en Connekt (bij succesvolle oprichting van de Community Duurzame Stedelijke Distributie Zuid Limburg). De klankbordgroep komt vier keer per jaar bij elkaar voor het bespreken van de voortgang van alle actielijnen.

Tabel 12: Samenstelling van werkgroepen

Werkgroep	Deelnemende organisatie
Logistieke Driehoek Stedelijke Distributie	Maastricht Bereikbaar, Gemeente Maastricht, EVO, TLN, Connekt, Gemeente Sittard/Geleen, Parkstad Limburg, Centrum Management Maastricht
Railhub Zuid Limburg	Maastricht Bereikbaar, ELC Limburg, Provincie Limburg, Railplatform Zuid Limburg, LED, EVO, TLN
Duurzame samenwerking in ketens	Maastricht Bereikbaar, EVO, TLN, ELC, Connekt, SIM
Effectief bestelverkeer	Maastricht Bereikbaar, SIM, Gemeente Maastricht, EVO

Maastricht Bereikbaar zal bij het uitwerken van de maatregelen niet alleen afstemmen met de bureaumedewerkers van de diverse branche- en netwerkorganisaties, maar deze organisaties vragen om ook actieve leden en besturen bij de ontwikkeling en uitwerking van de maatregelen te betrekken. Daardoor sluiten de maatregelen beter aan bij de wensen en behoeften van de bedrijven, maar worden ze ook door de bedrijven gedragen.

Contracteringsstrategie

De maatregel bestaat uit meerdere actielijnen waarbij een of meerdere opdrachten of subsidies worden verstrekt. De opdrachten en subsidies die per actielijn worden uitgezet blijven onder de Europese aanbestedingsgrens. Bij aanbesteding worden de richtlijnen van Maastricht Bereikbaar toegepast.

Om de partijen te selecteren met de hoogste kans op de realisatie van spitsmijdingen wordt gebruik gemaakt van de aanbestedingsvorm best-value procurement. Best value procurement vraagt de indieners niet met oplossingen te komen, maar met een kans en risico dossier waarbij de indiener moet kunnen aantonen dat de risico's voor de opdrachtgever kunnen worden gemanaged. Ten opzichte van een prijsvraag biedt best-value procurement meer ruimte om gezamenlijk met de geselecteerde projectpartners het resultaat (het logistieke concept en daaruit volgende spitsmijdingen) en de risico's gezamenlijk in kaart te brengen en te managen. Daaruit wordt duidelijk welke ondersteuning Maastricht Bereikbaar aan de indieners moet bieden (financieel of andere randvoorwaarden).

Monitoring en evaluatie

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbehoeftes van de voortgangsrapportages, de

benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek.

De monitoring van Slim Vervoeren bestaat uit drie aspecten: (1) de monitoring van de resultaten van het benaderen en werven van bedrijven, (2) de monitoring van het motiveren tot gedragsverandering, en (3) de monitoring van de resultaten van de logistieke projecten. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de monitoring- en registratiemethoden van Truckspotten en de Beloningsregeling van De Verkeersonderneming. In de monitoring van Truckspotten wordt geregistreerd: het aantal benaderde bedrijven, aantal gesprekken, aantal uitgewerkte voorstellen en inhoudelijke afwegingen en motivatie van bedrijven om wel of niet in beweging te komen. De systematiek van de Beloningsregeling legt de huidige vervoerspatronen vast en het aandeel van de ritten dat in de spits over de prioritaire corridors rijdt. Dit wordt in kaart gebracht met logistiek operationele data die bedrijven beschikbaar hebben. Op basis van de maatregel die door bedrijven wordt genomen wordt (per bedrijf) vastgesteld welke data het gewijzigde gedrag aantoont. Bedrijven rapporteren 4x per jaar de cijfers per maand.

- ▶ Monitoring van benaderen en werving van bedrijven bestaat
 - Inputs: de inzet in uren
 - Output: benaderde bedrijven
 - Outcome: bedrijven dat mee doet aan sessies
- ▶ Monitoring van de projectontwikkeling
 - Inputs: inzet in uren en geïnteresseerde bedrijven
 - Output: aantal uitgewerkte projectvoorstellen uitgewerkte
 - Outcome: aantal projecten dat daadwerkelijk tot realisatie komt
- ▶ Monitoring van de gerealiseerde spitsmijdingen
 - Inputs: aantal uitgewerkte projectvoorstellen
 - Output: realisatie van logistieke verandering
 - Outcome: gerealiseerde spitsmijdingen per corridor (avond/ochtend en richting)

4. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het goederenstromen beïnvloedt op de prioritaire stromen Maas-kruisend verkeer en de A2 inkomend en uitgaand. Daarnaast draagt het project bij aan de secundaire doelstelling in Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad. Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project ten minste 255 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 294 spitsmijdingen op.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1^e en 2^e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. Hierbij is het totale effect bekeken van het pakket. Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd:

- ▶ Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- ▶ Het gerealiseerde effect geldt met name voor de ochtendspits. Ondanks het feit dat in de avondspits ook enkele effecten verwacht kunnen worden is bij de KE berekening uitgegaan van effectiviteit in 1 spits per relevante dag.
- ▶ Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- ▶ De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (incl. BTW) per jaar.
- ▶ Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertragsuur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket slim vervoeren €22 kost per vermeden vertragsuur voor de sterk vertraagde ritten, en €9 per vermeden vertragsuur voor alle ritten in het model.

Effect op duurzaamheid

Nagenoeg alle maatregelen die binnen slim vervoeren goederen worden uitgevoerd gaan uit van een sluitende businesscase. Dat betekent dat het voor bedrijven en marktpartijen lonend moet zijn om het betreffende gedrag te continueren zonder betrokkenheid van Maastricht Bereikbaar. Alleen voor het onderdeel productief bestelverkeer is nu nog onvoldoende bekend in hoeverre de begrote spitsmijdingen structureel zullen zijn. In dit plan van aanpak is daarom voor bestelverkeer de aannahme gedaan dat de spitsmijdingen tijdelijk zijn. Na uitvoering van de verkenning in 2015 moet hierover meer duidelijk zijn.

Innovatie & ITS

De aanpak voor het bestelverkeer en stedelijke distributie in Wijck/Binnenstad zijn innovatief. Binnen de aanpak Logistieke Driehoek Zuid-Limburg voor het coördineren en monitoren van de beschikbaarheid van de laad- en loslocaties in Wijck ligt de nadruk op een of meerdere ITS-

toepassingen. Bijvoorbeeld: de Retail Control Tower kan worden doorontwikkeld tot een kansrijk open platform waarmee logistiek dienstverleners onderling de laad & losactiviteiten in Wijck afstemmen. De nadruk voor ITS in logistiek ligt in Maastricht op het toepassen van ITS in een proof of concept en het aanpassen van de ITS-oplossing voor de Maastrichtse situatie.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

Vanuit de RWS uitvoerbaarheidstoets zijn geen verbeterpunten naar voren gekomen. Wel is ten behoeve van de toets een gedetailleerdere kostenraming beschikbaar gesteld aan RWS. Deze raming wordt omwille van vertrouwelijkheid niet in het plan opgenomen.

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. Van de input wordt gebruik gemaakt bij de uitvoering van het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		26/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage 1 berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse splitsmijdingen per splits										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gem.
Slim Vervoeren	Slim Vervoeren	117	258	294	269	269	269	269	269	269	269	258
	Totaal	117	258	294	269	269	269	269	269	269	269	258

Effect overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroei tot 2017 en terugval na 2017 Gemiddeld aantal (kolom M) ingevoerd in mobiliteitsscanner

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie Alle ritten	SVR variant	Verliesuren variant Alle ritten	Verschil SVR	Verschil verliesuren per splits Alle ritten
Slim Vervoeren	8.713	53.891	326	8.327	53.839	305

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per splits		Relevante splitsen per dag	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project Inc. BTW	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR
Slim Vervoeren	Slim Vervoeren	52	21	1,0	233	10	121.160	48.930	1.076.000 €	9 €	22 €

Hier aantal relevante splitsen (standaard 1,5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren Ook totale kosten project (Inc. BTW) invoeren

Pakket	Designname	KEA uitgesplitst naar jaar										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Slim Vervoeren	Kosten totaal	358.667	358.667	358.667	0	0	0	0	0	0	0	1.076.000
	Uren alle ritten	5.555	12.249	13.958	12.771	12.771	12.771	12.771	12.771	12.771	12.771	121.160
	Uren SVR	2.243	4.947	5.637	5.158	5.158	5.158	5.158	5.158	5.158	5.158	48.930
	Kosten per uur alle ritten	65 €	29 €	26 €	-	-	-	-	-	-	-	9 €
	Kosten per uur SVR	160 €	73 €	64 €	-	-	-	-	-	-	-	22 €

Automatische berekening (hertoedeling) van de KEA per jaar Dit is voor Ecorys om het project te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over effectperiode

Referentie: avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentie: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelsbrede snelheid	28	24	42
verplaatsingen	4.339	4.381	152
verplaatsingen	2.386	1.645	648
verplaatsingen	2.541	1.588	798
verplaatsingen	1	1	1
verplaatsingen	1.811	4.878	1.366
Totaal verplaatsingen	18.811	14.535	3.712
reistijd alle ritten (minuten)	11.3	8.43	21.07
waarvan vertraagd	2.06	1.38	4.17
reistijd donkerrode ritten	14.27	8.03	24.82
waarvan vertraagd	2.66	2.08	4.88
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk overbelasting			
gemeente Maastricht Heel model	7.359	748	815
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd) Heel model	-	-	255.939
			768.062

Pakket vracht 23-9

Referentie: avond, alle motieven, auto, aankomsten, Referentie: Maastricht/HERE hemelsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemelsbrede snelheid	28	24	42
verplaatsingen	2.452	1.689	466
verplaatsingen	2.558	1.587	807
verplaatsingen	1	1	1
verplaatsingen	18.743	14.446	3.722
Totaal verplaatsingen	18.743	14.446	3.722
reistijd alle ritten (minuten)	11.31	6.39	21.01
waarvan vertraagd	2.01	1.34	4.1
reistijd donkerrode ritten	14.37	8.99	23.99
waarvan vertraagd	2.6	2.03	4.77
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk vertraagde vrachtautoritten van en naar gemeente, voorhulde splitsen, naar oorzaak:			
overbelasting	lage ont-werpaneelh	omrijden	som van sterk vertraagde ritten van en naar gemeente
gemeente Maastricht Heel model	7.359	748	815
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd) Heel model	-	-	255.581
			767.873

Bijlage 2 Benaderde bedrijven tijdens slim vervoeren BB1

Deelnemers	Deelname	Potentieel (geschat o.b.v. bedrijvenscan)	Status / perspectief	Kansen / Maatregel
Project		Spitsmijden Goederenvervoer / Slim Vervoeren (4.1)		
		 : kans aanwezig, contact onderhouden;  : on hold vanwege economische situatie;  : geen kansen		
				
Pilot 2011				
Sappi	2011, 2012, 2013	minimaal 10 ritten/dag	directe reductie: 18 ritten/dag indirecte reductie: 28 ritten/dag (via spoorterminals Genk/Lanaken) waarvan 20 nog niet definitief zijn	bundeling, modalshift (barge en spoor), uitbreiding dagrand-/nachtdistributie
Mora	2011, 2012, 2013	6	2 ritten/dag	Venstertijden / bundeling: LZV's
Wessem Port Service	2011	afh. van vraag additioneel stromen verleggen => max. ca: 8 ritten/dag	stromen verlegd van Mtr Heerlen naar Stein-Heerlen => 3 ritten/dag via BVB ¹ samenwerking met Rubber Resources	barge / afh. van vraag uitbreiding dagrand-/nachtdistributie
L'Orty	2011, 2012, 2013	afh. van vraag, ca. 20 - 40 ritten/dag	In het kader van realisatie locatie actieve werf	Bezig met realisatie overstaplocatie weg/barge evt. 10 m. dagrand-/nachtdistributie
Steel Solutions	2011, 2012, 2013	afh. van vraag, na realisatie spoor-aansluiting max 80 ritten/dag = som staalbedrijven	ca. 10 ritten per dag proces t.b.v. realisatie vordert conform planning	na spoor-aansluiting
O-I	2011, 2012, 2013	niet bekend, dient nader te worden onderzocht	Per medio 2013 aangegeven niet verder te gaan met BB MB GV	Bundeling (LZV's), modalshift (barge en spoor), outbound => Gronsveld
Sibelco Nederland NV (voorheen Ankerpoort)	2011	niet bekend		Uitbreiding aanvoer grondstoffen via binnenvaart Toepassing time-slots
Koninklijke Mosa	2011	niet bekend		Bundeling, uitbreiding

¹ BVB: Bureau Voorlichting Binnenvaart

BV				dagrand/ nacht-distributie
Uitrol Pilot 2012				
Peterson Maastricht BV	2012, 2013	afh. van vraag	afh. van vraag	barge / afh. van vraag
Beatrix Port Service BV	2012, 2013	afh. van vraag	afh. van vraag	barge / afh. van vraag
Laura Metaal Holding	2012, 2013	30	na spoor-aansluiting Steel Solutions	barge/ spoor/venstertijden via Steel Solutions => spoor
Curfs Logistics	2012, 2013	5	uitvoering stappen-plan met Chromaflo: Q2'13: 4 ritten, eind 2013 10 ritten/dag	bundelen / warehousing i.s.m. Chromaflo
Van Ganswinkel	2012, 2013	10	afhank. uitkomst concessieverlening afvalinzameling	EV binnenstad / venstertijden /
Wijzen Logistics	2012, 2013	5	niet nader te spec., wisselt continue	bundelen
Sligro Maastricht	2012			geen spec. mogelijkheden
Altero Zuid BV	2012, 2013	25	Afh. uitkomst concessieverlening inzameling huisafval	spoor / venstertijden
BASF Nederland BV	2012			geen spec. mogelijkheden
Gox Geelen BV	2012			geen spec. mogelijkheden
Chromaflo Technologies B.V.	2012, 2013	12	uitvoering stappen-plan met Curfs Log.: Q2'13: 4 ritten/dag	dagrand- / nacht- distributie, venster- tijden, uitplaatsing warehousing
Rubber Resources BV	2012, 2013	6	bezig met realisatie van 2 ritten/dag via barge	barge / venstertijden
Tata Steel	2012	10	on hold i.v.m. econ. malaise	spoor / venstertijden via Steel Solutions => spoor
PQ Europe	2012, 2013	10	onderzoek BV8 t.b.v. barge	barge / venstertijden

Sita Recycling Services	2012, 2013	12	afh.uitkomst haalbaarheidscan BVB 2013	Spoor via Attero / Steel Solutions, barge
Maasstaal	2012			geen spes. mogelijkheden
2013				
Radium Foent	2013	20 ritten/dag	afh. uitkomst haalbaarheidscan BVB zomer '13	modaishift (barge)

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Pakket hinderbeperking, project Regioregie 2.0

Projectcode: MAA-BBV-021

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	<i>Nog niet bekend</i>
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	31-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse (PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde ritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar het stedelijk hoofdwegennet, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug), alsmede op de (H)OV-as en in de stationsomgeving. Verder blijkt dat er veel werkzaamheden en veranderingen de komende jaren parallel zullen lopen in de regio.

Het project Regioregie is erop gericht een bijdrage te leveren aan de hinderbeperking in de regio in de periode 2015-2017 door middel van de inzet op diverse sporen, ingevuld door diverse "teams". Het Afstemmingsteam zorgt voor een goede afstemming van werkzaamheden zodat de hinder nooit te groot wordt, het Benuttingsteam zorgt voor de inzet van producten van MB om automobilisten te overtuigen (tijdelijk) een slim alternatief te kiezen, het Communicatieteam zorgt voor integrale communicatie over de bereikbaarheid naar de eindgebruikers toe en het Doorstromingsteam zorgt voor inzicht in de doorstroming en inzet van verkeersmaatregelen tijdens de verschillende bouwfases. Met (indien nodig) de inzet van een Opschalingsteam worden knopen doorgehakt als de wegbeheerders en/of aannemers in de afstemming ergens niet uit komen. Het betreft een continuering en uitbreiding van het in BBMB1 lopende project. De ambitie is om de hinder zoveel mogelijk te beperken door goede afstemming en communicatie, en om hindersituaties te benutten als *compelling event* om structurele gedragsverandering te realiseren.

Met het project wordt beoogd, in samenhang met de andere projecten, de komende 10 jaar jaarlijks gemiddeld 515 dagelijkse spitsmijdingen te verwezenlijken. In het scopejaar van het programma (2017) levert het maximaal 1.250 spitsmijdingen op (25% van het totale doel voor dat jaar). Het effect van de goede afstemming en communicatie (voorkomen van hinder) is hierbij nog niet meegenomen. Het pakket regioregie heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €18 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €6 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
Regioregie 2.0	VBBMB.B7	20 juni 2014
Evaluatie Benuttingsmaatregelen Afrit 55	VBBMB.B6	13 juni 2014

Beschrijving van de problematiek

Deel A: verkeersanalyse

Uit de probleemanalyse (zie PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde autoritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar de stedelijke ringwegen, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (voor de auto: Noorderbrug en Kennedybrug en voor het OV: Wilhelminabrug en Kennedybrug). De focus van het programma VBBMB ligt op 2017. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen.

Regionale opgave

Op basis van de bevindingen is de opgave vertaald naar een opgave in termen van spitsmijdingen op corridorniveau (zie PVBBMB-A). De figuur hieronder toont de ambitie op corridorniveau (inclusief over-planning). Als deze ambitie behaald wordt, dan worden in ieder geval de doelstellingen van het programma bereikt (2.000 MVR en 10% reistijdverbetering).

Corridor	Doelstelling VBBMB		Bereikt per maart 2014	
	OS	AS	OS	AS
1 A2 ingaand	330		71	nb
2 A79 ingaand	230		42	nb
3 A2 Uitgaand	530		13	nb
4 Heuvelland	220		55	nb
5.1 Maas-kruisend w/o	990	520	74	nb
5.2 Maas-kruisend o/w	560	640	66	nb
6 Overige trajecten Mstricht	980		667	nb
7 Heerlen / Parkstad	(1.000)		nb	nb
8 Sittard (-Geleen)	(500)		nb	nb
Totaal	5.000		988	nb
	(1.500)			



De doelstellingen voor Sittard-Geleen en Heerlen/Parkstad zijn secundaire, taakstellende doelstellingen en daarom tussen haakjes weergegeven.

Deel B: gedragsanalyse

Reële doelgroep

Het afstemmingsteam en het communicatieteam hebben vooral als doel om hinder te voorkomen tijdens specifieke maanden waarin verschillende werkzaamheden mogelijk samenvallen. De doelgroepen voor het project Regioregie zijn alle voertuigen op alle afstanden (34.000 inkomend en uitgaand in de ochtendspits volgens de mobiliteitsscan, zie VBBMB.A). Het benuttingsteam heeft daarnaast als doel om (samen met de projectleiders van andere projecten) de hindersituaties te gebruiken als *compelling event* voor auto-forenzen die werken bij een convenantpartner om een alternatief uit te proberen. Het benuttingsteam moet hiermee tijdelijke spitsmijdingen realiseren, maar door aan te sluiten op de andere projecten worden de gedragsveranderingen voor een deel ook duurzaam gemaakt. Voor het benuttingsteam is de doelgroep alle auto-forenzen die naar Maastricht reizen (in totaal 16.050 inkomend in de ochtendspits).

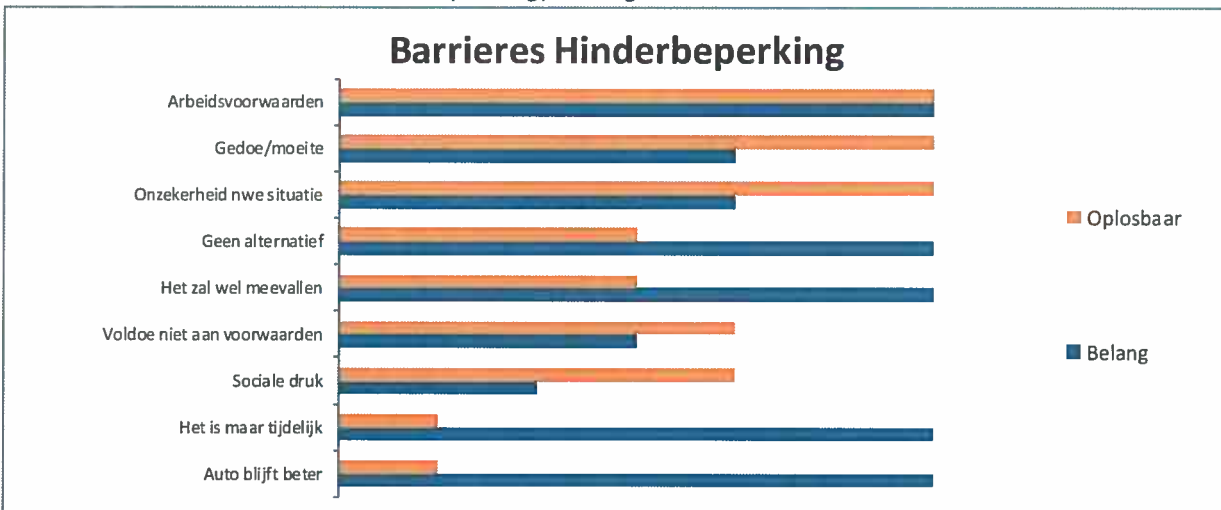
Auto-forenzen in de spits	Totale doelgroep	Bereik	Reële doelgroep
Stad naar Maastricht	5.600	50%	2.800
Straal naar Maastricht	7.500	50%	3.750
Interstedelijk naar Maastricht	19.000	50%	9.500
Totaal	32.100	50%	16.050

Barrières en motieven voor de Regioregie

In Q4-13 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M.

Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A. Bij de gedragsverandering is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

Barrières en motieven voor hinderbeperking, belang en bruikbaarheid



Ten aanzien van de barrières en motieven voor de werkzaamheden van de Regioregie zijn de volgende belangrijke aspecten gevonden:

- ▶ Barrières voor het (in eerste instantie tijdelijk) veranderen van het gedrag om bij te dragen aan de bereikbaarheid zijn te weinig flexibiliteit in arbeidsvoorwaarden (kost de mensen zelf geld), gedoe/moeite, onzekerheid, het niet (denken te) hebben van een goed alternatief en het onderschatten van de hinder.
- ▶ Motieven om het gedrag wel (in eerste instantie tijdelijk) aan te passen zijn het voorkomen van ergernis en extra reistijd, en het gebruiken van de situatie als aanleiding voor het proberen van een alternatief dat men toch al een keer wilde uitproberen, omdat het goedkoper, sneller, gezonder of leuker kan zijn.

Feed-forward en feedback geven

Ten aanzien van het geven van feed-forward en feedback is geconcludeerd dat dit één van de succesfactoren is voor succesvolle en duurzame gedragsbeïnvloeding. Verschillende methoden van feedback en feed-forward zijn geïnventariseerd en worden onderdeel van de uitvoering van de marketing en communicatiecampagne (zowel generiek als project specifiek).

Bij het realiseren van tijdelijke gedragsverandering is het van belang dat goed gecommuniceerd wordt over (A) de problematiek waar men mee te maken krijgt, (B) de alternatieven die men heeft, ook in relatie tot de arbeidsvoorwaarden van de werkgever en (C) de producten van Maastricht Bereikbaar waar men gebruik van kan maken. Via de dialoog en feedback is het verder van belang om aan te sluiten op de intrinsieke motieven waarom men meedoet: als men bijvoorbeeld meedoet vanwege het voorkomen van extra reistijd, dan moet feedback gegeven worden over hoeveel reistijd men bespaard heeft. Deze kennis wordt verwerkt in het project.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Werkgevers en werknemers

Werkgevers (zowel convenantpartners als niet-convenantpartners) hebben soms direct belang bij grote werkzaamheden die de bereikbaarheid van de bedrijfslocatie(s) beïnvloeden. Ook voor werkgevers kan een werk een *compelling event* zijn om mee te doen aan een benuttings- of communicatiemaatregel om hun werknemers te informeren over de situatie en de alternatieve mogelijkheden om het bedrijf te bereiken. Hier wordt op ingespeeld in de Regioregie. Dat gebeurt ook al in BB1, bijvoorbeeld bij de tijdelijke afsluiting van afrit 55 naar Randwyck. Dit was voor de grote bedrijven nabij die afrit 55 aanleiding om een extra impuls te geven aan hun bijdrage aan Maastricht Bereikbaar. Uit de evaluatie blijkt dat de deelnemers aan het project ook veel resultaat boekten: zij meden 80% van hun autoritten tijdens de afsluiting, en bleven 20% van hun autoritten rijden nadat de afrit weer beschikbaar was (duurzaam effect). Voor alle deelnemende werknemers geldt dat een proces wordt ingericht waarbij deelnemers eerst een laagdrempelig en risicoloos probeeraanbod krijgen, en daarna wordt gewerkt aan een structureel persoonsgericht aanbod (zie verderop).

Wegebeheerders, spoorbeheerder en vervoerders

Betrokken partijen zijn de wegbeheerders (gemeentes, provincie, RWS, projectbureau A2) in Maastricht-Heuvelland. In VBBMB zal het regieteam worden uitgebreid met wegbeheerders uit aangrenzende regio's (met name Belgische gemeentes), ProRail, Veolia c.q de nieuwe OV-concessiehouder. Daarnaast blijft de aansluiting met de reguliere afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen, welke door de provincie wordt gecoördineerd, bestaan.

Private partijen en overige stakeholders

Partijen die verder betrokken worden bij de Regioregie zijn de aannemers van de grote werken in Maastricht in de komende periode (aannemer Noorderbrug en aannemer tram Hasselt-Maastricht / stationsgebied). In de bestekken voor deze werken is de samenwerking met Maastricht Bereikbaar en de Regioregie reeds als kader meegegeven. De samenwerking zal nader worden ingevuld nadat bekend is welke aannemers de werken zullen uitvoeren. De afzonderlijke projecten blijven zelf verantwoordelijk voor de afstemming met bijv. de hulpdiensten en de evenementencoördinator.

1. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Regioregie binnen het huidige MB programma

Om de verkeershinder tijdens wegwerkzaamheden en evenementen te beperken wordt binnen Maastricht Bereikbaar Regioregie toegepast (Regioregie 1.0). De huidige werkwijze van Regioregie is vastgelegd in de startbeslissing Regioregie d.d. 5 juni 2012. Er wordt gewerkt met 4 teams, de teams A-D, met de volgende taken:

1. Afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen;
2. Toepassen benuttingsmaatregelen;
3. Communicatie over de tijdelijke bereikbaarheid naar verkeersdeelnemers;
4. Doorstromingsanalyses uitvoeren (nog nauwelijks aan orden in BB1);

Ieder team wordt aangestuurd door een projectleider. Betrokken partijen zijn de wegbeheerders (gemeentes, provincie, RWS, projectbureau A2) in Maastricht-Heuvelland. Op 10 april 2014 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden, waaraan diverse betrokkenen bij Regioregie deelnamen. Algehele conclusie hieruit is dat de huidige Regioregie naar behoren functioneert en dat zowel de feitelijke verkeershinder meevalt alsmede dat de beleving ervan ook positief is. Toch zijn er verbeterpunten mogelijk. Deze liggen in de sfeer van betere afstemming tussen de teams, het mogelijk betrekken van andere partijen en de bruikbaarheid van technische tools om werkzaamheden af te stemmen en verkeershinder te berekenen, zie hierna onder Doorontwikkeling Regioregie in 2014.

Het resultaat van team A zijn onder meer afgestemde werkzaamheden waardoor hinder voorkomen wordt en geen extra spitsmijdingen noodzakelijk zijn. Op straat is dit niet direct meetbaar maar het resultaat is wel direct van invloed op de bereikbaarheid van de regio Maastricht. Ook kan het A-team als resultaat hebben dat binnen het project specifieke hinderbeperkende maatregelen worden genomen. Die zijn wel zichtbaar op straat maar komen niet "op het conto" van regio regie. Indien afstemming van projecten niet mogelijk is of onvoldoende soelaas biedt, voorzien het B- en C-team erin dat er alternatieven worden geboden voor het reizen met de auto tijdens knelpunten (B-team) en vindt hierover actieve communicatie plaats (C-team). Op dat moment worden wel meetbare spitsmijdingen gerealiseerd.

Uitbreiding van de opgave

Los van mogelijke verbeteringen binnen de huidige Regioregie verandert ook de opgave voor Regioregie in de komende jaren (2015-2017) als gevolg van de cumulatie van majeure infrastructurele projecten in Maastricht. Thans is nog sprake van één majeur infrastructureel werk in uitvoering, te weten de A2 Maastricht, dat volgens planning eind 2016 wordt opgeleverd. In de jaren erna vindt nog gebiedsontwikkeling plaats in de A2-zone maar de grootste opgave voor regio ligt in het gegeven dat vanaf het najaar van 2015 meerdere majeure infrastructurele projecten in het stedelijke gebied van Maastricht gelijktijdig in uitvoering zijn. Naast de afronding van de A2 betreft dit de aanleg van de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht (incl. stationsomgeving) en het Noorderbrugtracé. Volgens planning loopt de uitvoering van deze projecten tot en met 2017. Het lijkt realistisch om er rekening mee te houden dat de werkzaamheden – als gevolg van bijvoorbeeld optredende complexiteiten in de contracterings- en uitvoeringsfase – mogelijk deels doorlopen in 2018. Naar aanleiding van de evaluatie van regio regie en de extra opgave in de komende jaren is een verbeterprogramma Regioregie opgesteld, waarin diverse maatregelen zijn opgenomen. De doorontwikkeling van Regioregie vindt via onderstaande lijnen plaats:

- ▶ Opstellen doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018
- ▶ Toets PvE's projecten Noorderbrugtracé en TVM en OV-concessie in relatie tot afstemming
- ▶ Besturing Regioregie 2.0 (her)inrichten
- ▶ Taken/verantwoordelijkheden/bemensing/overlegstructuur A-B-C-D-E-teams vastleggen

- ▶ Commitment verkennen bij de projecten en lijn voor de voorgestelde structuur/werkwijze
- ▶ Vastleggen commitment bij projecten en lijn, zoals hierboven verkend op managementniveau
- ▶ Verkennen vervangend verkeershindertool (en indien positief, dan implementeren tool)
- ▶ Verbeteren LTC (onderdeel van pakket ITS). Verbeteren registratie/actualisatie in LTC (tijdig / volledig / juist / actueel)
- ▶ Samenstelling A-team aanpassen (o.a. regionale vervoerder) i.r.t. Regioregie 2.0
- ▶ Opzetten D-team in relatie tot regioregie 2.0
- ▶ Uitbreiding toolbox benuttingsmaatregelen (B-team)
- ▶ Vaststellen mandaat Regioregie
- ▶ Opstellen strategische planning wegwerkzaamheden
- ▶ Afbakening communicatieverantwoordelijkheden en samenwerkingsafspraken
- ▶ Bijdragen aan het verder ontwikkelen van realtime informatiemogelijkheden via het D-team



Het streven is deze stappen nog in 2014 uit te voeren, zodat Regioregie 2.0 bij de start van VBBMB kan voortbouwen op de goede ervaringen uit regioregie 1.0 maar ook profijt heeft van bovengenoemde verbetermaatregelen die noodzakelijk zijn vanwege de grotere project opgave.

Koppeling met verkeerskundige analyse

Dit project is bij uitstek gekoppeld aan de problematiek in de regio zoals beschreven in de probleemanalyse (zie PBBMB.A). De grote projecten in de regio zullen zich de komende jaren concentreren op de benoemde corridors, waarbij het accent ligt op de Maas-kruisende verbindingen. Slim bouwen en slim faseren door de projecten zijn als uitgangspunt meegenomen in de probleemanalyse voor VBBMB. Slim afstemmen en benuttingsmaatregelen worden uitgevoerd in het kader van Regioregie.

Koppeling met gedragsanalyse

De inzet van de Regioregie is grotendeels gekoppeld aan de gedragstheorie achter beter geïnformeerd op weg (weggebruikers informeren over de actuele situatie, rekening houdend met werkzaamheden van alle hindercategorieën). Daarnaast worden hindersituaties door Maastricht Bereikbaar ingezet als *compelling events*: aanleidingen voor werkgevers en werknemers om mee te doen aan het programma van Maastricht Bereikbaar. Door de éénmalige acties van de Regioregie te koppelen aan de structurele aanpak van forenzen wordt tevens een gedeeltelijk duurzame gedragsverandering bereikt.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider van Maastricht Bereikbaar. Er is sprake van een continuering van een lopend project. De uitvoering zal dan ook naadloos overgaan van BBMB1 naar VBBMB. De projectleider maakt gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

- ▶ De backoffice en klantenservice: de partij die voor MB de producten ontwerpt en beheert en de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers verzorgd (zie PVBBMB.A).
- ▶ De beheerder van de Maastricht Bereikbaar OV-chipkaart (MBO): de partij die de MBO en het klantenbestand beheert en de producten op de kaart zet.
- ▶ De mobiliteitsmakelaar: de persoon die de primaire contacten voert met werkgevers over deelname aan en inrichting van acties en maatregelen en over duurzame verankering van een

project in het beleid van het bedrijf.



- ▶ De projectleiders van (o.a.) de fiets- en OV impuls maatregelen. Samen worden de producten ingezet bij de hindersituaties bij bedrijven die daar last van hebben.
- ▶ Marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en project specifieke marketing en communicatie.
- ▶ Monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E projectniveau.

Doel van de maatregel

Primair effect

Zoals gezegd heeft Regioregie vooral een tijdelijk en hinder beperkend karakter. Indien het afstemmingsteam werkzaamheden optimaal afstemt en er geen benuttingsmaatregelen nodig zijn, worden ook geen spitsmijdingen door regio regie gerealiseerd. Wel is dan voorkomen dat het aantal meest vertraagde ritten toeneemt, zodat er wel degelijk een effect is opgetreden. In die gevallen dat regio regie wel benuttingsmaatregelen treft, draagt dit bij aan de doelstelling om in 2017 spitsmijdingen in Maastricht en de regio te realiseren. Via de inzet van probeeracties door het benuttingsteam worden daarnaast ook structurele spitsmijdingen gerealiseerd. Het afstemmingsteam levert een positieve bijdrage aan de doorstroming voor de doelgroep 34.000 dagelijkse weggebruikers in de ochtendspits. Het communicatieteam en het benuttingsteam leveren een bijdrage aan de spitsmijdingen door forenzen van convenantpartners. Deze doelgroep is 16.000 auto-forenzen bij aangesloten convenantpartners.

Uit de eerder genoemde evaluatie (VBBMB.B5) bleek dat deelnemers aan de acties 80% van hun autoritten tijdelijk gingen mijden en 20% van hun autoritten structureel. Met deze informatie is een berekening gemaakt van het aantal spitsmijdingen dat met de Regioregie kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt de aanname gemaakt dat er in de periode 2015-2017 jaarlijks vier momenten zijn waarop de acties van MB door het benuttings- en communicatieteam worden ingezet om auto-forenzen te verleiden (tijdelijk) een alternatief te nemen. De omvang van de acties wordt geschat op 400 deelnemers (vergelijkbaar met de situatie uit VBBMB.B5) en de tijdsduur wordt geschat op 1 maand per geval. Dit komt neer op 1.600 deelnemers per jaar in 2015-2017 (10% van de reële doelgroep) in vier maanden. Wanneer deze deelnemers 80% van hun autoritten gaan mijden en 4,5 dagen per week werken dan leidt dit tot 380 tijdelijke spitsmijdingen *op werkdagen dat er hindersituaties zijn*. Hierbij is de gedragsreactie van generieke communicatie nog niet meegeteld omdat deze niet gekwantificeerd kan worden. Van alle deelnemers (1.600 per jaar) wordt verwacht dat 20% van de gedragsverandering duurzaam is. Uitgaande van een werkweek van 4,5 dagen per week betekent dit 290 structurele dagelijkse spitsmijdingen in jaar 1, 580 in jaar 2 en 870 in jaar 3. Na 2017 wordt het project van Beter Benutten beëindigd. Na dat jaar wordt een terugval in het structurele effect verondersteld conform de daarvoor geldende standaardregel (50% terugval in jaar na beëindiging, daarna 10% terugval per jaar).

	Totale doelgroep (auto-forenzen in de spits)	34.000		
	Bereikte doelgroep	16.000		47%
	Deelnemers probeeraanbod tijdens hinder	4.800		30%
	Structurele overstappers	870		18%
	Aantal terugval dagelijkse spitsmijdingen	515		59%

In totaal gaat het dan om ca. 5.150 spitsmijdingen in 10 jaar, gemiddeld 515 dagelijkse spitsmijdingen per jaar, en 1.250 spitsmijdingen in het doeljaar 2017 (25% van het totale doel voor dat jaar). Het effect van de goede afstemming en communicatie (voorkomen van hinder) is hierbij nog niet meegenomen. Het project heeft invloed op alle prioritaire corridors in de directe omgeving van Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Bovengenoemde spitsmijdingen hebben dus waarschijnlijk een effect op meerdere corridors. Hier wordt in de berekeningen nog geen rekening mee gehouden (om te voorkomen dat spitsmijdingen dubbel geteld worden). Het kwantitatieve

effect per corridor zal worden gemonitord in de M&E van het project (zoals dat in BB1 wordt gedaan, zie VBBMB.B4).

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

Met de mobiliteitsscan is het effect van het pakket op de meest vertraagde ritten doorgerekend conform de hiervoor geldende spelregels die op 11 september 2014 zijn besproken door Rijk en regio's. Hierbij zijn de volgende stappen doorlopen (screenshots van de mobiliteitsscan zijn als bijlage opgenomen bij dit plan):

- ▶ **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket regioregie is in totaal uitgegaan van gemiddeld 515 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Hierbij is uitgegaan van een tijdelijk effect in 2015, 2016 en 2017, en een duurzaam, met 10% per jaar teruglopend effect na 2017 (op basis van de evaluatie van BB1). Het effect van communicatie en het voorkomen van hinder zijn in de berekeningen nog niet meegenomen.

Project	Maatregel	Structurele dagelijkse spitsmijdingen										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gem.
MAA-BBV-021	Regioregie 2.0											
	Tijdelijk	380	380	380	0	0	0	0	0	0	0	114
	Structureel	290	580	870	435	392	352	317	285	257	231	401
	Totaal	670	960	1.250	435	392	352	317	285	257	231	515

- ▶ **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- ▶ **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca. +3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlagen). Omdat de focus op de Maasbruggen ligt is hier alleen de snelheid op deze bruggen verhoogd (niet op de andere corridors waar effect verwacht wordt).
- ▶ **Verschil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 617. Met het pakket wordt verder een besparing van 33 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 94 uur voor alle verplaatsingen in het model. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen de effecten van het benuttingsteam zijn meegenomen. Het werkelijke effect vanwege communicatie en afstemming is waarschijnlijk groter. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame businesscase

Dit effect wordt bereikt in de loop van 2017, na de ingroeiperiode van drie jaar. Tijdelijke hinder is een *compelling event* voor automobilisten om een alternatief te proberen. Een deel van de tijdelijke gedragsreactie is structureel omdat de deelnemers na deelname een vervolgaanbod krijgen. Het gebruiken van benuttingsmaatregelen tijdens hindersituaties is daarom een duurzame businesscase op zich, omdat het zowel hinderbeperkend werkt als structurele spitsmijdingen oplevert.

Daarnaast is sprake van een duurzame businesscase, omdat het toepassen van regioregie in deze aard en omvang ook op Limburgse schaal nog nauwelijks is toegepast. De provincie Limburg heeft regioregie in de steigers gezet voor overig Limburg. De kennis en ervaring die binnen Maastricht Bereikbaar wordt opgedaan met regioregie zal vanaf 2018 worden benut om e.e.a. in heel Limburg uit te rollen. Maastricht Bereikbaar zal daartoe in 2017 een plan opstellen voor structurele

verankering van regio regie via de Regionale Mobiliteits-Overleggen. Dit zal in de Stuurgroep worden besproken.

Neveneffecten

Het project leidt tot een gedragsverandering van auto naar alternatieven. Hiermee worden autokilometers vermeden, wat bijdraagt aan de verbetering van de leefbaarheid in de steden (met name Maastricht) en de reductie van de CO2 uitstoot. Het effect van de projecten van MB op deze indicatoren wordt per bedrijf gemonitord door de reductie van de autokilometers te vertalen naar vermeden uitgestoten stoffen (PM10, CO2, NOx). Dit sluit vaak aan bij de intrinsieke motivatie van bedrijven om deel te nemen aan het programma. Bovendien sluit het aan op de beleidsdoelen van de gemeente Maastricht en de regionale partners om als gemeente de CO2 uitstoot te beperken en de lucht- en geluidsknelpunten in de stad te verminderen.

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorieën vraagbeïnvloeding en hinderbeperking. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering. Hierbij wordt de strategie van de fiets- en OV impuls projecten overgenomen en toegepast.

Nadere afbakening maatregel / project:

Het project betreft een doorzetting van een huidig project van BB1. Onderdeel van de uitvoering van het project is het afbakenen van de verantwoordelijkheden van Maastricht Bereikbaar versus de verantwoordelijkheden van de wegbeheerders, project organisaties en aannemers. Maastricht Bereikbaar zet in op het zo optimaal mogelijk afstemmen van werkzaamheden, het signaleren van knelpunten en zo nodig opschalen hiervan, waarbij gestuurd wordt op een gezamenlijk gedragen beslissing. Indien dit onverhoopt niet leidt tot een gezamenlijk gedragen beslissing, dan wordt dit 'voorgelegd' aan de betrokken wegbeheerders in het RMO. Wegbeheerders/aannemers zijn en blijven verantwoordelijk voor het omgevingsmanagement en de project gerelateerde communicatie. Verder wordt bij de berekening van de spitsmijdingen in relatie tot benuttingsmaatregelen ervan uitgegaan dat maatregelen worden toegepast die ook structureel worden ingezet (zie b.v. fietsimpuls en OV impuls).

Een mogelijkheid die nader wordt onderzocht is, indien dit nodig blijkt, het inzetten van een spitsmijden project waarbij weggebruikers een (financiële) prikkel krijgen. Noodzaak daartoe is aan de orde, indien – onverhoopt – met de huidige maatregelen onvoldoende gedragsverandering wordt gerealiseerd binnen de doelgroepen op de prioritaire corridors. Een mogelijke heroverweging is aan de orde rondom 1-1-2016. Gedacht wordt vervolgens aan een 'lean-and-mean' spitsmijden project gedurende circa 12 maanden (1-1-2017 tot en met 31-12-2017) dat in nauw overleg met het landelijk team van I&M wordt opgesteld. Indicatief hebben wij de kosten hiervan op € 3 miljoen geraamd. Financiering hiervan dient plaats te vinden binnen de financiële kaders van het programma 'Beter Benutten Maastricht Bereikbaar' d.m.v. herschikking van middelen.

De belangrijke keuzemomenten voor de inzet van middelen hangen samen met de belangrijkste mijlpalen voor de hoofdfasering van de majeure infra-projecten:

- Start uitvoering Noorderbrugproject (najaar 2015);
- Start uitvoering ondergrondse fietsenstalling Station Maastricht (2015-2016);
- Start uitvoering Tramproject (medio 2016);
- Start ombouw Noorderbrug (najaar 2016);
- Start nieuwe OV-concessie (eind 2016);
- Start proefrijden Tram (medio 2017);
- Oplevering fietsenstalling Station Maastricht (najaar 2017);
- Start exploitatie Tram (begin 2018);
- Oplevering Noorderbrug (medio 2018).

I.r.t. het keuzemoment voor de evt. inzet van een spitsmijden project met financiële prikkel kan op grond van het bovenstaande worden bepaald op 1-1-2016.

Samenhang en verschil met werkgeversaankpak

Zoals bij de beschrijving van de maatregel is aangegeven, probeert regio regie eerst door afstemming van werkzaamheden en/of evenementen verkeershinder te voorkomen. Indien dit niet mogelijk blijkt, worden benuttingsmaatregelen gezet. Op dat moment wordt er nauw samengewerkt met de projecten OV en fiets impuls en kan ook gebruik worden gemaakt van de werkgeversaankpak. Omdat de afname van OV-en fietsproducten door regio regie grootschalig en langdurig kan zijn, afhankelijk van aard en omvang van de werkzaamheden, is hiervoor apart budget gereserveerd binnen regio regie. Dit in tegenstelling tot de werkgeversaankpak, waarbinnen wel dezelfde typen producten kunnen worden aangeboden (probeer een E-bike, proefabonnement OV) maar waarbij dit dan vanuit die maatregelen wordt gefinancierd. Indien regio rehie gebruikt maakt van MB-producten staan die ook voor alle reizigers open (mits zij voldoen aan specifieke voorwaarden) en niet alleen voor werknemers van convenantpartners, zoals bij de werkgeversaankpak.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Variatie in de scope zit in het feit dat nu niet goed overzien kan worden op welke momenten in 2015-2017 de hindercategorie op belangrijke corridors hoog genoeg is om op in te gaan zetten met benuttingsmaatregelen. Uitgangspunt is vier situaties per jaar, dus 12 in totaal in 2015-2017. Wanneer dit er minder of meer worden, dan bewegen de kosten en effecten mee.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

Maastricht Bereikbaar heeft in BBMB1 veel ervaring opgedaan met tussentijdse bijsturing van projecten op basis van uitkomsten van de periodieke regionale monitoring en evaluatie. Twee keer per jaar (dus medio zomer 2015, eind 2015, zomer 2016, eind 2016 en zomer 2017) wordt de tussenstand opgemaakt via de geclusterde effectmeting forenzen van Maastricht Bereikbaar (zie VBBMB.B4). Deze peilmomenten kunnen aanleiding vormen voor bijsturing van het project.

Bijsturing wordt altijd gedaan na overleg en akkoord van alle betrokkenen (via de stuurgroep van MB en indien het gaat om een relatief grote bijsturing ook parallel bilateraal met I&M). Maastricht Bereikbaar zal indien behoefte is aan tussentijdse bijsturing hieraan vormgeven conform het hiervoor in BBMB1 opgezette proces.

2. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

Onderstaande tabel toont de mijlpalen van het project. De projectonderdelen die een voortzetting zijn van het project in BB1 lopen van 2012 tot 2017. De meeste onderdelen van het project zijn pas afgerond aan het einde van het programma. De output (bijvoorbeeld aantal deelnemers) wordt continue gemonitord en tweejaarlijks gerapporteerd. Dit kan basis zijn voor tussentijdse bijsturing.

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereid
Implementeren verbeteringen regioregie	Q2-2014	Q1-2015
Verbeteren registratie/actualisatie in LTC	Q2-2014	Q1-2015
Monitoringsysteem (incl. 0-meting)	Q1-2015	Q3-2015
Werving Regioregisser	Q4-2014	Q1-2015
4 momenten waarop regio regie maatregelen inzet in 2015	Q1-2015	Q4-2015

4 momenten waarop regio regie maatregelen inzet in 2016	Q1-2016	Q4-2016
4 momenten waarop regio regie maatregelen inzet in 2017	Q1-2017	Q4-2017
10 momenten waarop regio regie communicatie inzet in 2015	Q1-2015	Q4-2015
10 momenten waarop regio regie communicatie inzet in 2016	Q1-2016	Q4-2016
10 momenten waarop regio regie communicatie inzet in 2017	Q1-2017	Q4-2017
Tussentijdse evaluatie t.b.v. besluitvorming over noodzaak spitsmijden project Noorderbrug	Q4-2015	Q1-2016
Indien go-besluit, dan:		
Uitwerking spitsmijden project (i.s.m. OV en fietsimpuls)	Q1-2016	Q2-2016
Werving deelnemers	Q3-2016	Q4-2016
Meting referentiesituatie deelnemers	Q4-2016	Q4-2016
Beloningsperiode spitsmijden project	Q1-2017	Q4-2017
Plan opstellen voor structurele verankering van regio regie via de Regionale Mobiliteits Overleggen.	Q2-2017	Q4-2017

Risico's

Onderstaande tabel toont de belangrijkste risico's van het project.

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Behoefte maatregelen
			Effect	Tijl	Coste KC	
1	Minder of meer hindersituaties dan begroot	25%	Minder of meer tijdelijke en structurele gedragsveranderingen dan beoogd.	n.v.t.	Minder of meer kosten dan begroot	Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en eventueel het aanbod (aantal deelnemers) per geval verhogen.
2	MB heeft geen mandaat om op te treden indien wegbeheerders/projecten onderling niet uit een conflict komen	10%	Er komt vanuit hinderbeperking een suboptimale oplossing	n.v.t.	n.v.t.	Opschalen via Stuurgroep
3	afstemmen/uitstellen van werkzaamheden leidt tot claims van de aannemer of andere betrokkenen.	20%	Geen	n.v.t.	meerkosten	Tijdige en goede afstemming
4	Vertraagde openstelling A2-tunnel	25%	Bereikbaarheid Kennedybrug vanuit noordoostelijke richting voor autoverkeer 'slecht'	n.v.t.	Meer kosten dan begroot	Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en eventueel het aanbod (aantal deelnemers) per geval verhogen.
5	Vertraagde beschikbaarheid busbaan Kennedybrug	10%	Omleiden busroutes via Kennedybrug leiden tot 'OV-vertragingen'	n.v.t.	n.v.t.	Monitoring voortgang project dat ook in VBBMB zit
6	Vertraging fietsenstalling Station Maastricht	25%	Vertraging realisatie tramverbinding	n.v.t.	n.v.t.	Monitoring voortgang project dat ook in VBBMB zit
7	Te sterke focus op hinderbeperking voor	25%	Te weinig aandacht voor effecten op fiets- en OV-infrastructuur (omrijden)	n.v.t.	n.v.t.	Programmabrede afweging maken

	automobilisten					
8	Regioregie levert onvoldoende hinderbeperking op	25%	Bereikbaarheid Maastricht komt in het geding	n.v.t.	€ 3 mln	Inzetten 'traditioneel' spitsmijdenproject

Kosten

Begroting

De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. De kosten van de Regioregie zitten voor een deel in de bemensing van de verschillende teams (A, B, C en D team). Het streven is om de bemensing van de teams, net als in BB1, maximaal in te vullen met inzet van de moederorganisaties (gemeente, provincie, RWS Zuid Nederland). Vanwege de toenemende belangen wordt in VBBMB ingezet op een Regioregisseur die afkomstig is vanuit één van de moederorganisaties. Niettemin kunnen de moederorganisaties niet alle rollen invullen. Zo is verkeerskundige expertise nodig om bijvoorbeeld doorstroomanalyses onafhankelijk te toetsen en worden ook communicatie-adviseurs (programmabreed inzetbaar) en projectleiding en – ondersteuning deels extern ingehuurd. In totaal wordt de externe inzet begroot op 1,75 fte, met een uurtarief van €100,- ex BTW. Bij de kostenberekening zijn de kosten voor een eventueel op te zetten spitsmijden project Noorderbrug niet opgenomen. Deze kosten zullen (zo nodig) worden afgedekt binnen het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar d.m.v.erschikking van middelen.

De kosten voor de Regioregie zijn als volgt:

Onderdeel	Omschrijving	Begroting
Bemensing Regioregie team	1,75 fte (externe invulling a € 100 p.u.)	€265.000,-
A-team	licenties en onderhoud LTC, et cetera	€50.000,-
B-team	Inzet benuttingsmaatregelen 4 x per jaar a € 40.000	€160.000
C-team	10 x per jaar a € 5.000 variabel en 50.000 voor website e.d.	€100.000,-
D-team	monitoringssysteem opzetten en beheren + analyse instrument + uitvoeren analyses (10 a € 2.500)	€65.000,-
TOTAAL PER JAAR		€640.000,-

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd (nog verdisconteren binnen bovenstaande kostenposten). Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 a.v.
Rijk	1,045	0,864		0,288	0,288	0,288	
Regionale bijdrage			1,056	0,352	0,352	0,352	
Totaal			1,920	0,640	0,640	0,640	

* Maastricht Bereikbaar ontvangt de Rijksbijdrage en de bijdrage van de regionale partners.

Uitvoeringsorganisatie

Maastricht Bereikbaar is een dedicated projectorganisatie. De uitvoeringsorganisatie van VBBMB borduurt voort op de huidige organisatie. De huidige uitvoeringsorganisatie is schematisch in bijlage PVBBMB.A weergegeven. Het bestuurlijk trio (Minister van IenM, burgemeester van Maastricht, Directeur Vodafone) zijn de gezamenlijke bestuurlijke opdrachtgevers voor het programma Vervolg Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. In de bijlage PVBBMB.A is een uitgebreide omschrijving opgenomen van de organisatie van MB. In verband met de scopeverbreding van het programma is het mogelijk dat extra leden toetreden tot de stuurgroep.

Contracteringsstrategie

De grote werkzaamheden in de regio worden aanbesteed door de betreffende wegbeheerders (in de meeste gevallen de gemeente Maastricht). Hierbij wordt aan de voorkant geregeld dat de aannemers betrokken zijn bij Maastricht Bereikbaar en dat zij medewerking verlenen aan het afstemmen van werkzaamheden, communicatie over werkzaamheden en inzet van benuttingsmaatregelen. De contractering van de grote projecten valt verder buiten de scope van Beter Benutten.

Monitoring en evaluatie

In BB1 is een uitgebreid monitoringssysteem ontwikkeld door Rijk en regio. Het doel van de monitoring en evaluatie van projecten die in het kader van BBMB1 en VBBMB worden uitgevoerd is drieledig, namelijk:

1. Toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers.
2. Voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten.
3. Bereikte effecten verantwoorden richting bestuurders (Rijk en regio) en lessen trekken uit de effectiviteit van (typen) maatregelen.

Bij de M&E van VBBMB wordt, net als in BB1, nauw aangesloten bij de M&E systematiek van I&M. De regionale M&E sluit aan op de inputbenodigdheden van de voortgangsrapportages, de benuttingsmeter en de verkeersmonitor. Dit zal ook in VBBMB geborgd worden zodat Rijk en regio de effecten van het programma kunnen aantonen. MB heeft de ambitie voor een actieve betrokkenheid bij het landelijke team M&E en een trekkersrol bij de doorontwikkeling van de M&E methodiek.

Het deelpakket Regioregie zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden gemeten op deelprojectbasis (tijdens en na afloop van werkzaamheden met hoge hindercategorie, zie als voorbeeld VBBMB.B5). De financiering van de M&E is opgenomen in de VAT kosten van het programma (10% van het totaal).

De volgende indicatoren worden in het project Regioregie gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen
- ▶ Output: aantal deelnemers aan de acties, aantal weken dat zij gebruikmaken van het probeeraanbod, aantal bereikte weggebruikers (communicatieteam), aantal uitgevoerde bereikbaarheidsanalyses (doorstromingsteam).

- ▶ Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, tijdens de tijdelijke hindersituatie en structureel, bijdrage aan de reductie van meest vertraagde ritten, bijdrage aan reistijdverbetering en voorkomen van reistijdverslechtering.

Deze lijst wordt nader aangevuld op basis van input uit het landelijke team M&E.

3. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het de intensiteit verlaagt op de prioritaire stromen, (in 2017 met name de Maas-kruisende stromen). Bovendien voorkomt het project hinder door goede afstemming van werkzaamheden. Ook dit leidt tot minder vertraging op de prioritaire stromen (dit effect is echter niet vertaald naar de effectiviteitsberekeningen). Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project ten minste 515 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 1.250 spitsmijdingen op.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1e en 2e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen het effect van het benuttingsteam van regioregie in de effectberekeningen is meegenomen. De effecten van betere afstemming en communicatie zijn niet gekwantificeerd. De werkelijke baten van het pakket zijn hierdoor waarschijnlijk hoger dan hier berekend.

Bij de KE berekening zijn de volgende (tijdens de genoemde sessie besproken) uitgangspunten gehanteerd (zie ook bijlage):

- Bij alle projecten is een project-specifieke ingroei aangenomen in de periode 2015-2017, en een project-specifieke terugval van het effect na 2017 (zie eerder).
- Het gerealiseerde effect van dit pakket geldt voor zowel ochtend- als avondspits. Het gaat immers om een gedragsverandering door forenzen. In overleg met Move Mobility en Ecorys is standaard gerekend met 1,5 spitsen effectiviteit.
- Bij de effectperiode is uitgegaan van het gemiddelde effect in een periode van 10 jaar, met 233 relevante dagen (werkdagen). Hiermee zijn de baten van het project in 10 jaar bepaald.
- De reistijdwinst per spits is vertaald naar totale reistijdbaten per jaar, welke zijn afgezet tegen de kosten (incl. BTW) per jaar.
- Ten behoeve van de transparante toetsbaarheid zijn de totale baten ook rekenkundig toegewezen aan de projecten op basis van de spitsmijdingen per jaar. Hiermee wordt inzicht verschaft in de opbouw van de effecten. Dit laat onverlet dat de toetsing op pakketniveau plaats dient te vinden omdat de projecten nauw samenhangen.

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertraging-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket regioregie €18 kost per vermeden vertraging-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €6 per vermeden vertraging-uur voor alle ritten in het model.

Uitvoerbaarheid

Het betreft een continuering en opschaling van een in BB1 lopend project. De Regioregie heeft in BB1 bewezen uitvoerbaar te zijn, en zal in VBBMB in belang toenemen. Via bovengenoemde mijlpalen en het monitoren van de risico's kan – indien nodig - tijdig worden bijgestuurd.

Effect op duurzaamheid

Grote werkzaamheden zijn een compelling event voor automobilisten om een alternatief uit te

proberen. 20% van de gedragsreactie van deelnemers aan de acties tijdens de afsluiting is structureel. Hiermee draagt Regioregie bij aan het bereiken van structurele spitsmijdingen. De tijdelijke en structurele spitsmijdingen leiden tot een reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen welke gemonitord zal worden via de vermeden autokilometers.

Daarnaast is sprake van een duurzame businesscase, omdat het toepassen van regioregie in deze aard en omvang ook op Limburgse schaal nog nauwelijks is toegepast. De provincie Limburg heeft regioregie in de steigers gezet voor overig Limburg. De kennis en ervaring die binnen Maastricht Bereikbaar wordt opgedaan met regioregie zal vanaf 2018 worden benut om e.e.a. Limburg breed uit te rollen.

Innovatie

Integrale regie over diverse (grote) projecten met verschillende wegbeheerders en aannemers is organisatorisch innovatief. Daarnaast wordt op landelijk niveau gewerkt aan het beter ontsluiten van gegevens over wegwerkzaamheden. Maastricht Bereikbaar sluit aan op deze ontwikkelingen met het verzamelen van deze informatie van verschillende wegbeheerders.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen.

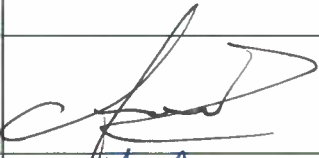

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

RWS geeft aan dat dit plan niet kan worden getoetst op uitvoerbaarheid. Reden is onder meer dat er meer een inspanningsverplichting is (team werkt aan samenwerking/bereikbaarheid gebaseerd op actuele kansen) dan een resultaatsverplichting

Advies experts team analyse/oplossingen

Dit plan van aanpak is tot stand gekomen met advisering van experts van het team analyse/oplossingen, dat door I&M is aangeboden ter ondersteuning van de regio's. De input is integraal verwerkt in het plan.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		27/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse splitsingen per splits									
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Regioregule	Regioregule 2.0	670	960	1.250	435	392	352	317	285	247	201
	Totaal	670	960	1.250	435	392	352	317	285	257	231

Effect overgenomen uit het plan. Uitgegaan van projectspecifieke ingroei tot 2017 en terugval na 2017. Gemiddeld aantal (kolom M) ingevoerd in mobiliteitsscanner

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie Alle ritten	SVR variant	Verliesuren variant Alle ritten	Verschil SVR	Verschil verliesuren per splits Alle ritten
Regioregule	8.713	53.891	326	8.096	53.797	293

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscanner

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per splits		Relevante splitsen per dag	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR	Inc. BTW	Alle ritten	SVR
Regioregule	Regioregule 2.0	94	33	1,5	233	10	328.530	115.335	2.100.000 C	6 C	18 C

Hier aantal relevante splitsen (standaard 1,5), dagen (standaard 233 werkdagen) en jaren (standaard 10) invoeren. Ook totale kosten project (inc BTW) invoeren

Pakket	Doelgroep	KEA uitgesplitst naar jaar										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
Regioregule	Kosten totaal	700.000	700.000	700.000	0	0	0	0	0	0	0	2.100.000
	Uren alle ritten	42.746	61.248	79.749	27.753	24.978	22.480	20.232	18.209	16.388	14.749	328.530
	Uren SVR	15.006	21.502	27.997	9.743	8.769	7.892	7.103	6.392	5.753	5.178	115.335
	Kosten per uur alle ritten	16 C	11 C	9 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	6 C
	Kosten per uur SVR	47 C	33 C	25 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	0 C	18 C

Automatische berekening (hertoedeling) van de KEA per jaar. Dit is voor Ecorys om het project te kunnen beoordelen op doeljaar 2017 en totaal effect over effectperiode

Ref 2

avond, alle mobiele, auto, alle ritten. Referentielijn Maastricht/HERE hemsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemsbrede snelheid	38	24	42
verplaatsingen	2.386	1.646	648
verplaatsingen	2.541	1.380	798
Totaal verplaatsingen	18.815	14.535	3.712
reistijd alle ritten (minuten)	11.3	6.43	21.07
waarvan vertraagd	2.138	4.17	5.51
reistijd donkerrode ritten	14.2	9.03	24.02
waarvan vertraagd	2.138	2.08	4.86
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk overbelasting			
		lage ont-waerpaneheld	omrijden
		7.359	748
		8.118	
		8.713	326
		255.939	25.517
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)			
		768.062	
		53.891	

Pakket regio regule 14-9-b

avond, alle mobiele, auto, aankomsten, Referentielijn Maastricht/HERE hemsbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden 1

Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30
hemsbrede snelheid	28	24	42
verplaatsingen	2.457	1.691	648
verplaatsingen	2.573	1.589	818
Totaal verplaatsingen	18.663	14.358	3.726
reistijd alle ritten (minuten)	11.12	6.37	20.99
waarvan vertraagd	2.132	4.07	5.48
reistijd donkerrode ritten	14.4	9.24	24.02
waarvan vertraagd	2.132	2.474	4.67
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk vertraagde vrachtautoritten van en naar gemeente, voorbeld splitsen, naar oorzaak			
		lage ont-waerpaneheld	omrijden
		7.318	748
		8.118	
		8.096	293
		255.298	25.509
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)			
		767.698	
		53.797	