

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Onderwijsaanpak

Projectcode: MAA-BBV-023

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	Projectleider onderwijsaanpak
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	21 mei 2015, 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). Een belangrijk alternatief voor de auto is het OV. Een deel van het programma van MB is erop gericht forenzen en bezoekers uit de auto in het OV te krijgen. In de spits is de bezetting van het OV echter hoog. Vooral de sprinters naar Maastricht en de bussen richting Randwyck en Centrum zitten goed vol. De problematiek is echter niet zo groot dat er structureel reizigers achterblijven op stations/haltes omdat de bussen en treinen vol zijn. Desondanks kan het reduceren van het OV gebruik de drempel verkleinen voor andere doelgroepen om over te stappen van auto naar OV. Om de nodige ruimte te creëren voor overstappers vanuit de auto is het noodzakelijk de bezetting van het OV tijdens de spits omlaag te brengen.

Scholieren en studenten maken een belangrijk deel uit van de gebruikers van het OV tijdens de ochtendspits en zijn daarmee bij uitstek een doelgroep aan wie alternatieven voor het OV aangeboden kunnen worden. Daarnaast is het autogebruik onder studenten in Maastricht relatief hoog. Zij reizen in de spits op prioritaire corridors en veroorzaken parkeeroverlast in de vrij parkeren gebieden rondom de onderwijslocaties. Met de onderwijsaanpak richten we ons op de scholieren en studenten (VO, MBO, HBO, WO) die met de auto en het OV tijdens de ochtendspits reizen van en naar hun onderwijslocatie. Deze doelgroep kan bijdragen aan (A) het reduceren van het aantal auto's op de prioritaire corridors van en naar Maastricht en de parkeeroverlast en (B) het creëren van extra ruimte in het OV in de spits ten behoeve van de modal split van auto naar OV door andere doelgroepen zoals forenzen.

De onderwijsaanpak die wordt voorgesteld is een procesmatige aanpak en loopt via elkaar versterkende lijnen waarbij de eindgebruiker, de student, centraal staat: het creëren van samenwerking met en het ontwikkelen van proposities voor de scholier en student zelf (*business to consumer*) en het zorgen voor de juiste randvoorwaarden door het aangaan van samenwerking met en ontwikkeling van proposities in samenwerking met belangrijke stakeholders in de onderwijsaanpak, onder meer onderwijsinstellingen VO, MBO, HBO en WO, vervoerders en de gemeente Maastricht (*business to business*). Daarnaast worden de resultaten van de huidige pilots van Maastricht Bereikbaar gericht op studenten ingebracht in de genoemde twee lijnen. Hierbij wordt ook gekeken naar de resultaten van pilots/maatregelen en gedragsonderzoeken in de andere Beter Benutten regio's.

Met de onderwijsaanpak willen we 41 van de 661 studenten uit de auto tijdens de ochtendspits halen en 636 van de 10.277 scholieren en studenten uit de OV-spits halen. Met deze aannames levert het project een besparing op van 13 sterk vertraagde ritten en ruim 9.000 verliesuren. De KEA score van het project komt uit op €65 per vermeden verliesuur voor alle verplaatsingen. Hierbij wordt vermeldt dat het effect van spitsmijdingen in het OV en de waarschijnlijk hogere autoaandelen onder studenten in Maastricht niet zijn meegenomen in de berekeningen.

1. Beschrijving van de problematiek

Deel A1: verkeersanalyse autoverkeer

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).

Bereikbaarheidsprofiel

Met betrekking tot de verkeerskundige situatie (het bereikbaarheidsprofiel) in de periode 2015-2017 (scope BBMB2) blijkt dat:

- ▶ de bereikbaarheid de komende jaren extra onder druk komt te staan, zowel voor auto als voor OV en fiets, met name op de Maas-kruisende verbindingen;
- ▶ de focus op 2017 ligt. In dat jaar is sprake van een sterk gewijzigde situatie en wordt verwacht dat er extra hinder optreedt op de Maas-kruisende verbindingen;
- ▶ in 2015 en 2016 het behalen en bestendingen van de spitsmijdingen van Beter Benutten 2012-2014 essentieel is. In deze periode moet de basis worden gelegd voor het te bereiken effect in 2017.

Sterk vertraagde ritten


Met betrekking tot de sterk vertraagde ritten blijkt dat:

- ▶ vooral verkeer op korte afstanden relatief veel vertraging heeft. De absolute vertraging (in minuten) is voor deze groep automobilisten echter laag;
- ▶ op regionaal niveau komen veel vertraagde ritten uit Bunde, Meerssen (noord) en Cadier en Keer en Valkenburg (oost);
- ▶ op interstedelijk niveau komen veel vertraagde ritten uit de regio Parkstad/Heerlen. Met name uit de woongebieden in het noordoosten van de regio;
- ▶ de vertraagde ritten hebben een sterke relatie met de volgende prioritaire stromen. A2 en A79 ingaand, A2 uitgaand, Maas-kruisend verkeer, stroom Heuvelland en ringwegen Sittard en Heerlen.

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 overplanning). 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.

Deel A2: Verkeersanalyse Openbaar Vervoer

Openbaar Vervoer in Maastricht

Het Openbaar Vervoer in en rondom Maastricht bestaat uit zowel binnenlandse als grensoverschrijdende spoor- en busverbindingen:

- ▶ de stadsdienst Maastricht en regionale buslijnen van/naar Maastricht (alle binnenlandse buslijnen);
- ▶ de treindienst Heuvellandlijn (Maastricht Randwyck – Heerlen – Kerkrade);
- ▶ spoorverbindingen van Sittard naar Heerlen en van Roermond via Sittard naar Maastricht en naar Maastricht Randwyck;
- ▶ grensoverschrijdende spoorverbindingen van Maastricht naar Luik en van Heerlen naar Aken;
- ▶ grensoverschrijdende busverbindingen van Maastricht naar Hasselt/Rekem, Hasselt/Zutendaal, naar Tongeren, Aken, Kanne en Luik, en grensoverschrijdende busverbindingen van Heerlen naar Aken/Kerkrade.

Alle binnenlandse buslijnen en de Heuvellandlijn vallen binnen de huidige concessie Zuid Limburg die tot eind 2016 wordt uitgevoerd door Veolia. De overige binnenlandse spoorverbindingen worden uitgevoerd door de NS. De spoorverbinding met België wordt uitgevoerd door NMBS (in opdracht van NS). De spoorverbinding met Duitsland wordt uitgevoerd door DB (in samenwerking met NS). De grensoverschrijdende busverbindingen worden uitgevoerd door Belgische (de Lijn, TEC), Duitse (Veolia/ASEAG) en Nederlandse vervoerders (Veolia).

Vanaf december 2016 wordt de hele provincie Limburg 1 concessiegebied. Al het stad- en streekvervoer (bus en trein) valt dan binnen 1 concessie. Ook het grensoverschrijdende treintraject naar Aken is hierin opgenomen. De overige grensoverschrijdende spoor- en busverbindingen en binnenlandse IC-verbindingen vallen erbuiten. Vanaf december 2016 tot en met december 2031 wordt het openbaar vervoer waarschijnlijk verzorgd door Abelio, dochteronderneming van de NS. De concessie is in februari 2015 voorlopig gegund aan deze vervoerder. De vervoerder en de ingang van de nieuwe concessie zijn afhankelijk van de bezwaarprocedures aangaande het gunningbesluit. Dit vormt een risico voor de aanpak omdat nauwe samenwerking met de vervoerder belangrijk is. We beheersen dit risico onder andere door tijdig het gesprek aan te gaan met de nieuwe vervoerder en in gesprek blijven met de bestaande vervoerder Veolia. Zowel NS als Veolia maken deel uit van de Stuurgroep en zijn daarmee nauw betrokken bij het programma.

Gebruik van het OV-netwerk

In de afgelopen jaren zijn voor de bus zowel het aanbod (met 33%) als de vraag gestegen (met 40%). Kijken we naar de Heuvellandlijn dan zijn in de afgelopen jaren zowel het aantal reizigers en reizigerskilometers (met 33%) als het aanbod (met 50%) gestegen. Het aanbod kan zowel materieel als frequentie zijn.

De ochtendspits in Maastricht in het Openbaar Vervoer duurt van 7 tot 9 uur. De drukte in het Openbaar Vervoer loopt langer door maar deze is niet bepalend voor de capaciteit van het Openbaar Vervoer.

In de ochtendspits maken circa 18.000 reizigers gebruik van het openbaar vervoer. Het gebruik van bus en trein is ongeveer gelijk. Gedurende de dag is de bezettingsgraad gemiddeld 35% en tijdens de ochtendspits gemiddeld 40%. De middagspits is net zo druk als de ochtendspits. Echter, met name in buslijnen naar onderwijslocaties en in treinen op sommige tijdstippen is de bezetting in de spits nagenoeg 100%, waardoor het geen aantrekkelijk alternatief is voor automobilisten die de overstap naar OV overwegen.

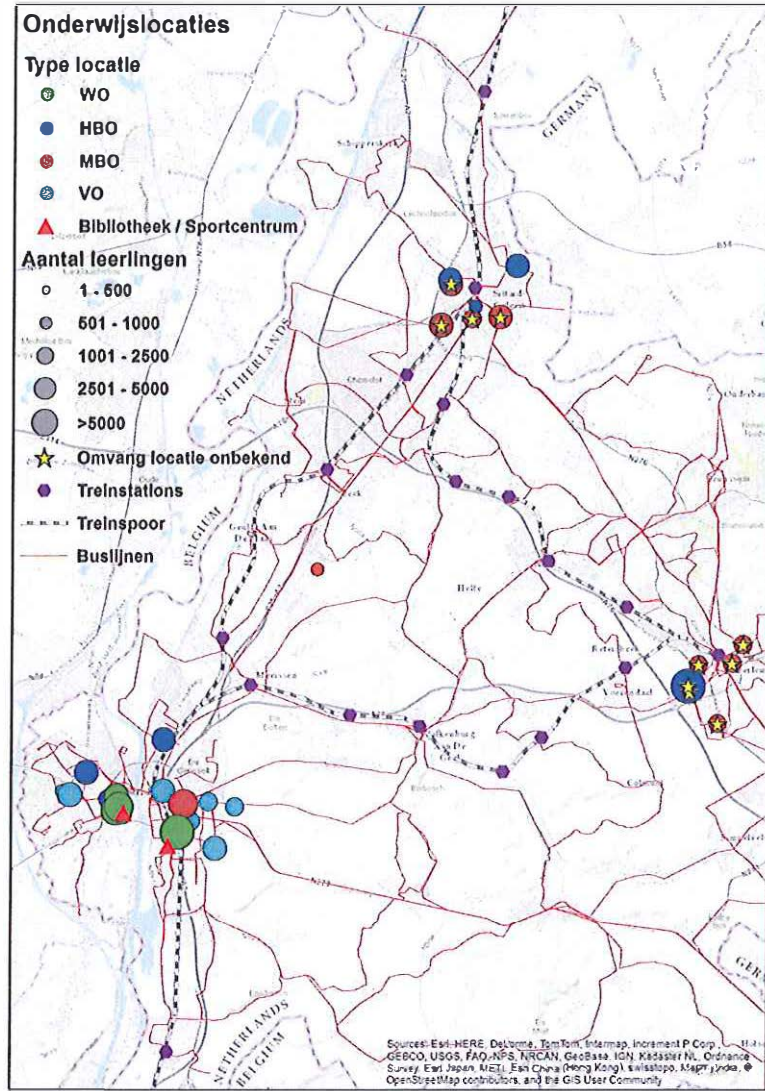
Op basis van een kwalitatieve analyse met input van Veolia, Maastricht Bereikbaar en Jules (toelichting op pagina 16) komen we op de volgende bevindingen betreffende het Openbaar Vervoer:

- ▶ de economische centra van Maastricht zijn Randwyck en Maastricht Centrum. Vanuit het noorden naar deze centra is het tijdens de spitsen druk in zowel het Openbaar Vervoer als op de weg;
- ▶ de capaciteit van de intercitytreinen tijdens de ochtendspits lijkt voldoende;
- ▶ de sprinters zijn wel vol tijdens de ochtendspits. Het gaat dan met name om de stoptrein van Heerlen naar Maastricht en de sprinter van Sittard naar Maastricht/ Maastricht Randwyck;
- ▶ de bussen richting centrum en richting Randwyck zijn vol tijdens de ochtendspits. Het gaat dan om de stadsbussen vanaf het station richting centrum, de stadsbussen richting Randwyck en de HOV bus vanuit Heuvelland;
- ▶ Veolia zet momenteel geen versterkingsritten in. Als er problemen ontstaan dan worden eventuele versterkingsritten zo snel mogelijk onderdeel gemaakt van de bestaande dienstregeling;
- ▶ de openbaar vervoerverbindingen van en naar België en Duitsland zijn relatief slecht.

Concluderend is de bezetting van het Openbaar Vervoer tijdens de ochtendspits relatief hoog. In de Onderwijsaanpak richten we ons op het reduceren van OV-ritten tijdens de ochtendspits waarbij de focus zal liggen op de stoptreinen, sprinters en bussen die van buiten Maastricht naar Centrum/Randwyck rijden en in mindere mate op de aansluitende (stads)buslijnen naar de onderwijslocaties.

Gebruik van het OV-netwerk door studenten

In en rondom Maastricht maken HBO en WO studenten 36 tot 40% van de reizigers uit zowel gedurende de dag als tijdens de ochtendspits, dit zijn zo'n 7.000 studenten. Met de VO-scholieren en MBO studenten hierbij opgeteld loopt dat naar schatting op tot zo'n 55% (!), ofwel 10.000 van de 18.000 reizigers. In onderstaande kaarten zijn de locaties en grootte van de diverse onderwijsinstellingen weergegeven en de ligging ten opzichte van het regionale openbaar vervoernetwerk (nieuwe stations Maastricht Noord en Heerlen Woonboulevard ontbreken op de kaart).



Kwaliteit van het OV-netwerk

Uit het landelijk onderzoek OV-Klantenbarometer naar de mening van reizigers over het stads- en streekvervoer blijkt dat reizigers het openbaar vervoer in Zuid Limburg in 2013 met een 7,6 waardeerden en de Heuvellandlijn met een 7,5. Het landelijk gemiddelde is een 7,4.

Kijken we meer in detail dan zien we:

- ▶ de meest genoemde verbeterpunten voor het Openbaar Vervoer in Zuid Limburg (excl. trein) zijn informatie en frequentie. Voor de Heuvellandlijn zijn dit kans op zitplaats en informatie vertragingen;
- ▶ het Openbaar Vervoer in Zuid Limburg (excl. trein) scoort een 6,9 voor tijd & doorstroming en een 7,7 voor rijcomfort. Op de Heuvellandlijn scoren tijd & doorstroming en rijcomfort resp. een 7,4 en een 7,7. Dit ten opzichte van het landelijk gemiddelde van resp. 6,8 en 7,5.

Moventem heeft in maart 2014 een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) gedaan onder reizigers van Veolia. Wat betreft de dienstregeling scoort Veolia gemiddeld een 7. De klanttevredenheid ten aanzien van de dienstverlening van Veolia op de bus is goed met een score van 7,6. De klanttevredenheid ten aanzien van de dienstverlening van Veolia op de heuvellandlijn (trein) is goed met een score van 7,5. Dit komt overeen met de cijfers uit de OV-klantenbarometer. Er is in het KTO niet gevraagd naar ervaringen m.b.t. spitsdrukke, alleen naar aansluitingen, reismogelijkheden, stiptheid, reistijd en rituitval. Concluderend is de huidige reiziger tevreden met de kwaliteit van het OV-netwerk. Dit zegt nog niets over de potentiële OV-reiziger, de forens die de overstap maakt van auto naar Openbaar Vervoer.

Toekomstige ontwikkelingen in het OV

De volgende toekomstige ontwikkelingen kunnen invloed hebben op het OV-gebruik:

- ▶ met ingang van december 2016 is er een nieuwe concessie en een nieuwe vervoerder. In de nieuwe concessie worden dikke lijnen versterkt en dunne lijnen worden minder;
- ▶ in 2017 zijn er bedreigingen voor het OV gebruik, te weten extra reistijden tijdens de afsluiting van de OV-as en wisselende dienstregelingen tijdens de verschillende fasen van de infraprojecten;
- ▶ ontwikkeling van een tramlijn vanuit België die (volgens de vigerende planning) vanaf 2017 tot aan het centraal station zal rijden;
- ▶ verbetering buslijn in centrum via Kennedybrug naar Bouillonstraat (een project dat in het kader van Vervolg Beter Benutten wordt uitgevoerd en dat in de tweede tranche is goedgekeurd). Oplevering eind 2015/begin 2016. In eerste instantie wordt de route gebruikt als alternatief voor de Wilhelminabrug/Noorderbrug tijdens de werkzaamheden. Vanaf de ingang van de nieuwe concessie zal de route intensief worden gebruikt t.b.v. de stadsdienst.;
- ▶ uiterlijk in 2017 wordt de OV studentenkaart ook beschikbaar voor MBO studenten. Veolia geeft aan dat het moeilijk is in te schatten wat er gaat gebeuren bij de inzet van de OV-studentenkaart bij MBO-studenten. Kijkend naar bijvoorbeeld Leeuwenborgh aan de rand van de stad dan gaan daar veel brommers naar toe. Veolia heeft niet de verwachting dat dat anders zal worden.

Deel B: gedrags- en doelgroepanalyse

Aantallen studenten en scholieren in Maastricht

Maastricht, Heerlen en Sittard kennen bijna 44.000 studenten in het MBO, HBO en WO-onderwijs (bron: Dienst Uitvoering Onderwijs en onderwijsinstellingen zelf):

- ▶ het ROC Leeuwenborgh met 7.000 leerlingen met locaties in Maastricht en Sittard;
- ▶ het ROC Arcus college met bijna 7.700 leerlingen met locaties in Heerlen en Sittard;
- ▶ de Hogeschool Zuyd met bijna 14.000 studenten en locaties in Maastricht en Sittard;
- ▶ de Universiteit Maastricht met bijna 14.900 studenten en meerdere locaties in Maastricht¹.

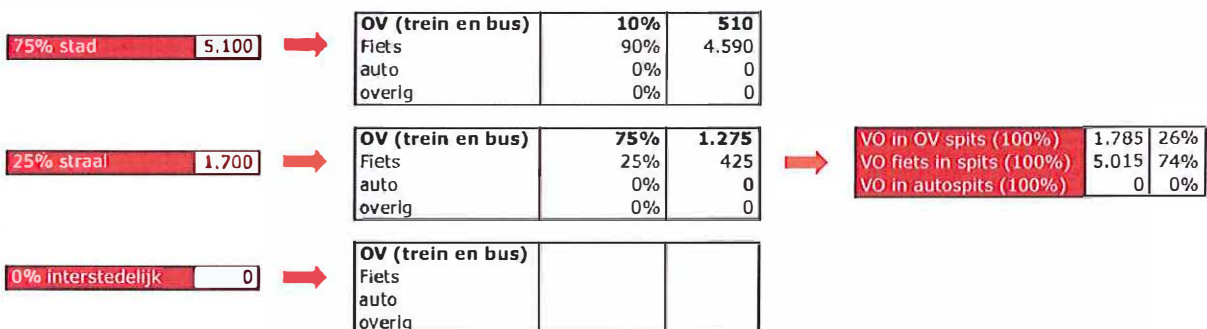
Daarnaast heeft Maastricht 4 middelbare scholen in Maastricht met meerdere locaties en ruim 6.800 scholieren.

Modal split studenten en scholieren

Op basis van cijfers van DUO, van de onderwijsinstellingen en van Apollo 2013 hebben we een inschatting gemaakt van het gebruik van de modaliteiten openbaar vervoer, fiets en auto door scholieren en studenten. Vervolgens hebben we een inschatting gemaakt van het gebruik van deze modaliteiten tijdens de ochtendspits. In geval van herkomsten is daarbij onderscheid gemaakt tussen stad (tot 7,5 km, ofwel in de stad), straal (7,5-30 km, ofwel vanuit de dorpen naar de stad) en interstedelijk verkeer (>30km ofwel vanuit Sittard, Geleen, Heerlen en verder weg). De onderstaande tabellen gaan alleen over studenten en scholieren die naar onderwijsinstellingen in Maastricht reizen.

Hierbij is belangrijk te vermelden dat een deel van de gebruikte cijfers landelijke gemiddeldes zijn. Het autogebruik onder studenten in Maastricht is waarschijnlijk hoger dan het landelijke gemiddelde, vanwege de minder goede kwaliteit van het grensoverschrijdende OV. Met name vanuit Duitsland is het autogebruik hoog (bron: expertise lokale studentendienstverlener Jules).

VO (6.800 in Maastricht)



¹ Cijfers aantallen studenten DUO en Universiteit Maastricht wijken af (15.000 t.o.v. 20.000). In het plan van aanpak zijn de DUO cijfers aangehouden en Maastricht Bereikbaar heeft de vraag neergelegd bij de Universiteit waar het grote verschil vandaan komt.

MBO (3.680 In Maastricht, MBO locaties In Sittard en Heerlen niet in de tabel)

35% stad 1.288	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>15%</td><td>193</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>80%</td><td>1.030</td></tr> <tr><td>auto</td><td>0%</td><td>0</td></tr> <tr><td>overig</td><td>5%</td><td>64</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	15%	193	Fiets	80%	1.030	auto	0%	0	overig	5%	64										
OV (trein en bus)	15%	193																						
Fiets	80%	1.030																						
auto	0%	0																						
overig	5%	64																						
55% straal 2.024	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>77%</td><td>1.558</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>15%</td><td>304</td></tr> <tr><td>auto</td><td>2%</td><td>40</td></tr> <tr><td>overig</td><td>6%</td><td>121</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	77%	1.558	Fiets	15%	304	auto	2%	40	overig	6%	121	→									
OV (trein en bus)	77%	1.558																						
Fiets	15%	304																						
auto	2%	40																						
overig	6%	121																						
10% interstedelijk 368	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>96%</td><td>353</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>1%</td><td>4</td></tr> <tr><td>auto</td><td>2%</td><td>7</td></tr> <tr><td>overig</td><td>1%</td><td>4</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	96%	353	Fiets	1%	4	auto	2%	7	overig	1%	4	<table border="1"> <tr><td>MBO in OV spits (90%)</td><td>1.894</td><td>51%</td></tr> <tr><td>MBO fiets in spits (90%)</td><td>1.204</td><td>33%</td></tr> <tr><td>MBO in auto spits (90%)</td><td>43</td><td>1%</td></tr> </table>	MBO in OV spits (90%)	1.894	51%	MBO fiets in spits (90%)	1.204	33%	MBO in auto spits (90%)	43	1%
OV (trein en bus)	96%	353																						
Fiets	1%	4																						
auto	2%	7																						
overig	1%	4																						
MBO in OV spits (90%)	1.894	51%																						
MBO fiets in spits (90%)	1.204	33%																						
MBO in auto spits (90%)	43	1%																						

HBO (4.500 In Maastricht, HBO locaties In Sittard en Heerlen niet in de tabel)

56,3% stad 2.534	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>15%</td><td>380</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>76%</td><td>1.925</td></tr> <tr><td>auto</td><td>2%</td><td>51</td></tr> <tr><td>overig</td><td>7%</td><td>177</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	15%	380	Fiets	76%	1.925	auto	2%	51	overig	7%	177										
OV (trein en bus)	15%	380																						
Fiets	76%	1.925																						
auto	2%	51																						
overig	7%	177																						
23,4% straal 1.053	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>77%</td><td>811</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>10%</td><td>105</td></tr> <tr><td>auto</td><td>9%</td><td>95</td></tr> <tr><td>overig</td><td>4%</td><td>42</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	77%	811	Fiets	10%	105	auto	9%	95	overig	4%	42	→									
OV (trein en bus)	77%	811																						
Fiets	10%	105																						
auto	9%	95																						
overig	4%	42																						
20,3% interstedelijk 914	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>93%</td><td>850</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>1%</td><td>9</td></tr> <tr><td>auto</td><td>5%</td><td>46</td></tr> <tr><td>overig</td><td>1%</td><td>9</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	93%	850	Fiets	1%	9	auto	5%	46	overig	1%	9	<table border="1"> <tr><td>HBO in OV spits (75%)</td><td>1.530</td><td>34%</td></tr> <tr><td>HBO fiets in spits (75%)</td><td>1.530</td><td>34%</td></tr> <tr><td>HBO in auto spits (75%)</td><td>143</td><td>3%</td></tr> </table>	HBO in OV spits (75%)	1.530	34%	HBO fiets in spits (75%)	1.530	34%	HBO in auto spits (75%)	143	3%
OV (trein en bus)	93%	850																						
Fiets	1%	9																						
auto	5%	46																						
overig	1%	9																						
HBO in OV spits (75%)	1.530	34%																						
HBO fiets in spits (75%)	1.530	34%																						
HBO in auto spits (75%)	143	3%																						

WO (14.900 In Maastricht)

56,3% stad 6.389	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>15%</td><td>1.258</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>76%</td><td>6.375</td></tr> <tr><td>auto</td><td>2%</td><td>168</td></tr> <tr><td>overig</td><td>7%</td><td>587</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	15%	1.258	Fiets	76%	6.375	auto	2%	168	overig	7%	587										
OV (trein en bus)	15%	1.258																						
Fiets	76%	6.375																						
auto	2%	168																						
overig	7%	587																						
23,4% straal 3.487	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>77%</td><td>2.685</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>10%</td><td>349</td></tr> <tr><td>auto</td><td>9%</td><td>314</td></tr> <tr><td>overig</td><td>4%</td><td>139</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	77%	2.685	Fiets	10%	349	auto	9%	314	overig	4%	139	→									
OV (trein en bus)	77%	2.685																						
Fiets	10%	349																						
auto	9%	314																						
overig	4%	139																						
20,3% interstedelijk 3.025	→	<table border="1"> <tr><td>OV (trein en bus)</td><td>93%</td><td>2.813</td></tr> <tr><td>Fiets</td><td>1%</td><td>30</td></tr> <tr><td>auto</td><td>5%</td><td>151</td></tr> <tr><td>overig</td><td>1%</td><td>30</td></tr> </table>	OV (trein en bus)	93%	2.813	Fiets	1%	30	auto	5%	151	overig	1%	30	<table border="1"> <tr><td>WO in OV spits (75%)</td><td>5.067</td><td>34%</td></tr> <tr><td>WO fiets in spits (75%)</td><td>5.066</td><td>34%</td></tr> <tr><td>WO in auto spits (75%)</td><td>475</td><td>3%</td></tr> </table>	WO in OV spits (75%)	5.067	34%	WO fiets in spits (75%)	5.066	34%	WO in auto spits (75%)	475	3%
OV (trein en bus)	93%	2.813																						
Fiets	1%	30																						
auto	5%	151																						
overig	1%	30																						
WO in OV spits (75%)	5.067	34%																						
WO fiets in spits (75%)	5.066	34%																						
WO in auto spits (75%)	475	3%																						

Uit de tabellen blijkt:

- ▶ zowel op VO, MBO, HBO als WO maakt een behoorlijk deel van de studenten en leerlingen gebruik van het openbaar vervoer in de ochtendspits;
- ▶ in absolute aantallen zijn de WO-studenten het zwaarst vertegenwoordigd in de Openbaar Vervoer ochtendspits, dit geldt ook voor de autospits. De organisatie Jules geeft aan dat zij het aandeel autogebruik onder interstedelijke studenten hoger schat vanwege het aandeel buitenlandse studenten;
- ▶ dit geldt ook voor het gebruik van de auto tijdens de ochtendspits;
- ▶ studenten en leerlingen die tijdens de ochtendspits gebruik maken van het OV wonen met name in de straal rondom Maastricht en nog verder daarbuiten;
- ▶ dit geldt ook voor het gebruik van de auto tijdens de ochtendspits.

Op basis van deze bevindingen richten we ons met de Aanpak Studenten op zowel leerlingen aan Voortgezet Onderwijs (VO), studenten aan het middelbaar beroepsonderwijs (MBO), hoger beroepsonderwijs (HBO) en wetenschappelijk onderwijs (WO).

Op basis van de beschikbare informatie is de doelgroep MBO, HBO en WO studenten dat tijdens de ochtendspits met de auto rijdt (auto-studenten) 661 per dag en de doelgroep VO, MBO, HBO en WO studenten dat tijdens de ochtendspits met het OV rijdt (OV-studenten) 10.277 per dag. Op deze twee doelgroepen richten we ons met de onderwijsaanpak.

	aantal scholieren en studenten Maastricht	aantal scholieren en studenten in de ochtendspits	autospits	OV spits	fietsspits
stad	17.310	13.819	164	1.913	11.743
straal	8.264	6.681	343	5.299	1.039
interstedelijk	4.306	3.252	154	3.065	33
Totaal	29.880	23.752	661	10.277	12.815

Barrières en motieven studenten

Welke barrières hebben studenten om buiten de spits te reizen, waarom gebruiken ze OV of auto en niet de fiets en welke motieven hebben zij om deel te nemen aan onze projecten? Studenten kennen weer andere beweegredenen dan forenzen die van invloed (kunnen) zijn op hun mobiliteitspatronen.

De bevindingen hieromtrent worden gebruikt voor het ontwerpen van effectieve maatregelen voor VBBMB. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de kennis en ervaring opgedaan in BB1, in combinatie met de 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).

Kijken we specifiek naar de doelgroep scholieren en studenten in Maastricht dan vallen de volgende doelgroepen op:

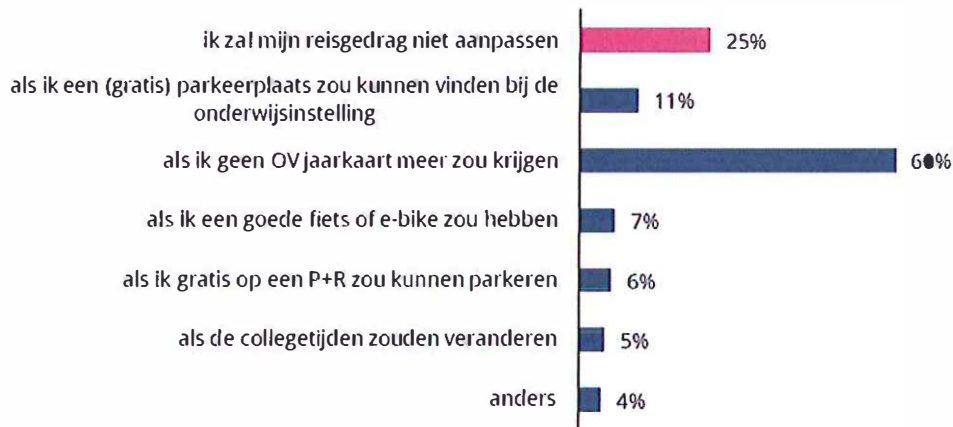
- ▶ *toekomstige studenten* die in het laatste jaar van Voortgezet Onderwijs zitten (nieuwe school is compelling event). Door het leenstelsel is de verwachting dat men dichterbij huis gaat studeren en er meer ritten op straal-afstand komen. Deze leerlingen hebben nog geen OV jaarkaart;
- ▶ *buitenlandse studenten*. In Maastricht volgt een groot aantal buitenlandse studenten onderwijs, overwegend afkomstig uit Duitsland en België. Op de universiteit is 49% buitenlands, op het HBO 13,45 % (cijfer 2010). De prognose is dat het aantal buitenlandse studenten in Maastricht zal groeien met zo'n 10% en het aantal Nederlandse studenten zal afnemen met zo'n 3%. Een deel van de buitenlandse studenten reist vanuit het buitenland naar de onderwijsinstelling. Door de relatief slechte OV verbindingen vanuit België en Duitsland en het ontbreken van een OV jaarkaart maken zij veel gebruik van de auto. Een deel hiervan pendelt dagelijks op en neer, een deel reist maandag naar Maastricht en vrijdag terug. De meest buitenlandse studenten zijn uitwonend maar niet noodzakelijk in Maastricht (bijvoorbeeld Aken). De Duitse studenten zijn gemiddeld 2 jaar ouder dan de gemiddelde student. Alle buitenlandse studenten woonachtig in Maastricht hebben en gebruiken een fiets (Duitsers en Belgen kennen ook een fietscultuur);
- ▶ *thuiswonende studenten*. Studenten die in de regio Maastricht bij hun ouders wonen en met de bus of HOV naar Maastricht gaan en eventueel gebruik maken van de stadsdienst als natransport;
- ▶ *uitwonende studenten*. Studenten die wonen in Maastricht en op maandagochtend en vrijdagmiddag in de stadsdienst zitten met tassen om naar huis te reizen. Met name maandagochtend is voor forenzen een drukke spits.

Uitgevoerd vooronderzoek

In Maastricht is in 2014 een onderzoek gedaan onder ruim 300 WO studenten en ruim 100 HBO studenten (*rapportage onderzoek bereikbaarheid onderwijsinstellingen Maastricht (oktober 2014)*). Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een enquête. Doel van het onderzoek was het inzichtelijk maken van hun reisgedrag. De studenten waren overwegend Nederlandse studenten in het bezit van een OV jaarkaart (84%). Gezien het grote aandeel buitenlandse studenten in Maastricht zijn de resultaten alleen van toepassing op de groep Nederlandse studenten.

85% van de studenten geeft aan geen problemen te ervaren met de bereikbaarheid van hun onderwijsinstelling en geven de bereikbaarheid een 7,8. De studenten die wel problemen ervaren geven aan dat dit met name zit in (slechte) aansluitingen bus en trein, lange reistijden, geen (gratis) parkeerplaatsen en fietsen vanwege heuvelslandschap is vermoeiend. Studenten geven aan dat de bereikbaarheid van Maastricht zou kunnen worden verbeterd door onder andere betere aansluitingen en inzet van meer (en snellere) treinen en bussen.

Op de vraag aan de OV-studenten wanneer zij het OV niet meer zouden gebruiken werd geantwoord:



Op de vraag aan autorijdende studenten wanneer zij de auto niet meer zouden gebruiken werd geantwoord:



De deelnemers is gevraagd hoe hun ideale dagindeling eruit ziet en tegelijkertijd hun onderwijslocatie beter bereikbaar is. Hun antwoorden zijn onder meer:

- ▶ meer uren/lessen in minder dagen en een betere verdeling van de lessen over de dag. Dit geldt met name voor colleges. Practica en werkgroepen zijn flexibeler in te delen. Een reden hiervoor is dat er nu veel reistijd verloren gaat in bijna iedere dag voor een korte periode naar Maastricht te moeten reizen en er gaat tijd verloren tussen de lessen;
- ▶ meer online aanbod. Dit combineert goed met de bovenstaande wens;
- ▶ later starten vanwege de drukte in het Openbaar Vervoer en specifiek later starten op maandagochtend vanwege de terugreis vanuit ouderlijk huis naar Maastricht en de OV-weekkaart;
- ▶ OV en lestijden op elkaar afstemmen. Het gaat soms maar over 5 minuten;
- ▶ wonen op de campus;
- ▶ tevreden met de huidige situatie.

Bovengenoemde bevindingen worden aangevuld met de resultaten van de pilots *P&R buitenlandse studenten Maastricht en Spitsmijden OV Maastricht*. Deze zijn in april 2015 bekend. En met de resultaten uit het onderzoek *Studentenmobiliteit Maastricht* dat in februari 2015 wordt gehouden door studenten van de NHTV en de Universiteit van Hasselt (in het kader van Atelier International).

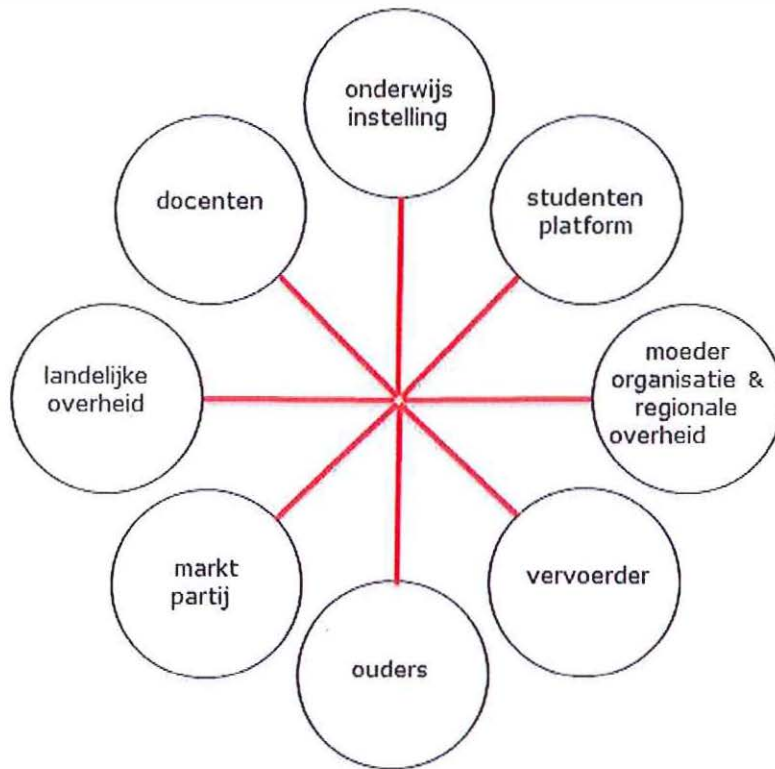
Ook kan gebruik worden gemaakt van gedragsonderzoeken en pilots uit andere regio's voor meer inzicht in de kenmerken en het gedrag van studenten die tijdens de ochtendspits reizen.

Een voorbeeld is het '*onderzoek onder studenten op de Valleilijn (2014)*'. uit het onderzoek op de Valleilijn blijkt onder meer dat studenten uit HBO en WO sterk gemotiveerd zijn om de spits te mijden, dat MBO studenten extra gevoelig zijn voor financiële prikkels, dat studenten zeggen veel vaker dan forenzen de spits te zullen mijden en een significant deel van de scholieren/studenten die flexibiliteit dus wel heeft en niet gebonden is aan lesroosters die starten rond de spits (maar om andere redenen in de spits reizen). Het onderzoek concludeert dat een onderwijsaanpak gecombineerd met een beloningsproject het meest effectief lijkt.

Op het platform Slim Studeren Slim Reizen worden de resultaten van onderzoeken en pilots uit de regio's verzameld.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Waardoor ontstaat er energie bij stakeholders om samen te werken ten behoeve van het veranderen van reisgedrag? Ofwel, welke kansen zijn er? In relatie tot onderwijs zien we de volgende stakeholders:



Onderwijsinstellingen

Via de onderwijsinstellingen bereiken we scholieren en studenten. Bij wijziging van het beleid inzake bijvoorbeeld roostertijden, afstandslernen of parkeren scheppen zij randvoorwaarden voor een gedragsverandering bij studenten.

In het algemeen geldt voor de onderwijsinstellingen:

- ▶ verslechterde bereikbaarheid tijdens werkzaamheden (wijzen Noorderbrug, herinrichting stationslocatie (tram wordt wellicht ingelegd), A2 tunnel klaar): extra reistijden tijdens de afsluiting van de OV as, wisselende dienstregelingen tijdens de verschillende fasen van de infraprojecten;
- ▶ de nieuwe OV-concessie start in december 2016. Dit brengt een structurele verandering van het aanbod met zich mee wat gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid van schoollocaties;
- ▶ er is een nieuw Akkoord Leenstelsel en OV-studentenkaart. Studenten behouden hun OV-reisrecht en MBO-studenten krijgen vanaf uiterlijk 2017 de beschikking over een OV-studentenkaart. De verwachting is dat de druk op het OV (tijdens de ochtendspits) groter wordt, doordat meer studenten met het OV zullen gaan reizen;
- ▶ het Akkoord Leenstelsel brengt met zich mee dat onderwijsinstellingen maatregelen moeten nemen om te helpen de spitsdrukke in het openbaar vervoer te reduceren. Door OCW is, in samenwerking met I&M, een taskforce opgericht om de onderwijsinstellingen te helpen bij het nemen van deze maatregelen. De hiermee gepaard gaande besparingen kunnen direct terugvloeien naar de onderwijsinstellingen om te investeren in de kwaliteit van hun onderwijs.

- ▶ Onderwijs zal ook worden gevraagd hun gebouwen beter te benutten. De besparingen die dit oplevert zullen onderwijsinstellingen mogen houden;
- ▶ we zien een toenemende concurrentie tussen scholen: de scholier of student komt steeds meer centraal te staan. Zaken als een aantrekkelijke bereikbaarheid van de school worden daarmee belangrijker;
- ▶ het aantal verplichte contacturen in het (MBO-)onderwijs stijgt, waardoor met name MBO-studenten langer op de onderwijslocatie aanwezig zullen zijn. Tegelijkertijd spelen (tegengestelde) ontwikkelingen als 'flipping the classroom', wat het mogelijk maakt onderwijs op afstand te volgen;
- ▶ het autonome proces van het roosteren per schoolinstelling, de duobanen bij veel docenten waardoor regelmatig gereisd moet worden tussen de verschillende onderwijslocaties, alsook de van oudsher belangrijke stem die de docent heeft in het tot stand komen van het rooster, zorgt voor grote uitdagingen bij onderwijsinstellingen om tot een goed rooster te komen, en biedt juist ook kansen maatwerkoplossingen te introduceren voor een betere bereikbaarheid van de locatie;
- ▶ de continue reductie van het aantal vierkante meters (optimalisatie en kostenverlaging huisvesting) biedt kansen tot efficiëntere huisvesting en dikkere reizigersstromen;
- ▶ de overvolle agenda met andere onderwerpen in de onderwijssector zorgt ervoor dat er automatisch minder aandacht is voor mobiliteit.

Ervaring in deze regio en ander regio's leert dat een aantal zaken van belang is zoals het oog hebben voor de core-business van onderwijsinstellingen. De regio Groningen heeft hier een ervaringsdocument voor opgesteld: '*ervaringen Groningen-Assen Onderwijs & Bereikbaarheid_november 2014*'.

Voortgezet onderwijs

Er zijn 4 VO-scholen in Maastricht (SSVO Terra Nigra, Porta Mosana College, sint Maartens College en Bonnefantencollege). Zij kennen een overkoepelend orgaan: Stichting Limburgs Voortgezet Onderwijs (LVO). Met dit overkoepelend orgaan is vanuit de werkgeversbenadering een eerste contact gelegd.

MBO

Er is 1 MBO instelling in Maastricht, het ROC Leeuwenborgh en er is een MBO instelling in Heerlen het ROC Arcus. Beiden hebben locaties in Sittard. De Maastrichtse locatie van Leeuwenborgh ligt in een woonwijk. ROC Leeuwenborgh biedt studenten aan het ROC een pendelbus (besloten vervoer) die rijdt van het station Maastricht naar de Sibemaweg Maastricht. De pendeldienst rijdt tussen 08:00 en 9:15 in de ochtend. Deze bus is natransport voor de (overvolle) sprinters naar Maastricht vanuit Sittard en Heerlen. Op de heenweg wordt deze goed gebruikt, op de terugweg niet. Roostering is een lastig onderwerp.

Kansen voor samenwerking met de ROC's:

- ▶ ROC Leeuwenborgh heeft een groot parkeerprobleem met de buurt;
- ▶ ROC Arcus heeft nieuwbouwplannen.

Vanuit de werkgeversbenadering wordt samengewerkt met ROC Leeuwenborgh en ROC Arcus in Heerlen.

HBO

De HBO instelling Hogeschool Zuyd is een actieve school. Voor Hogeschool Zuyd is een kleine afstand tussen onderwijs en studenten belangrijk. Onderwijs op afstand is daar derhalve geen voor de hand liggend thema voor de korte termijn.

Kansen voor samenwerking met Hogeschool Zuyd:

- ▶ vanwege parkeerproblemen is 'studenten uit de auto' een thema;
- ▶ Hogeschool Zuyd heeft een OV probleem, de bussen zitten overvol;

- ▶ schuiven met de lestijden is wellicht een thema;
- ▶ op de locatie in Heerlen is een bereikbaarheidsprobleem vanwege uitbreiding. Vanuit de werkgeversbenadering wordt samengewerkt met Hogeschool Zuyd.

WO

De Universiteit van Maastricht (UM) is decentraal georganiseerd. Faculteiten hebben een belangrijke rol. Roostering is de verantwoordelijkheid van de faculteit. De UM verwacht 10% groei. De UM gaat een strategische samenwerking aan met Sittard. De UM vindt (regionale) bereikbaarheid belangrijk. Het onderwijsprogramma en met name groepsonderwijs is een USP voor UM. De UM is op zoek naar nieuwe USPs. Dit was eerst groepsonderwijs. Nu kunnen dat zijn:

- ▶ sociaal maatschappelijk engagement studenten (university college achtige trend);
- ▶ employability in de regio;
- ▶ groen gedrag.

Kansen voor samenwerking met de UM zijn er in:

- ▶ faciliteren groei; minder druk van studenten op de stad ('relatietherapie studenten en inwoners'), personele kwaliteit, gebouwen;
- ▶ de gemeente en de universiteit hebben een project 'student en stad';
- ▶ er komt een nieuw terrein bij: de tappijnkazerne aan de westkant van de stad.

Vanuit de werkgeversbenadering wordt samengewerkt met de Universiteit van Maastricht. Jules geeft aan dat de faculteit cultuurwetenschappen en de faculteit op Randwyck.

Studentenplatforms

Maastricht kent twee grotere studentenverenigingen: Circomflex en Tragos. Deze hebben tussen de 400 en 700 leden. In het lidmaatschap zit een lidmaatschap van Jules. Het is niet de primaire taak om hun studenten te faciliteren. En beperkt in staat hun leden te bereiken. Daarmee zijn het geen partijen voor samenwerking op het gebied van bereikbaarheid. Landelijk is het platform Slim Studeren Slim Reizen actief. Dit platform is een verzamelplaats van slimme voorbeelden uit de regio's.

Docenten

Alhoewel docenten als werknemer via de werkgeversbenadering worden bereikt, zijn docenten ook een stakeholder (of zelfs doelgroep) als het gaat om de onderwijsaanpak. Docenten kunnen een behoorlijke vinger in de pap hebben als het gaat om roostering vanwege parttime werk, meerdere docentschappen en heen en weer reizen tussen de verschillende locaties.

Vervoerders

De binnenlandse vervoerders in Maastricht en omgeving zijn Veolia en NS. Daarnaast zijn er buitenlandse vervoerders: NMBS, DB, De Lijn, TEC, ASEAG.

Kansen voor samenwerking met vervoerders:

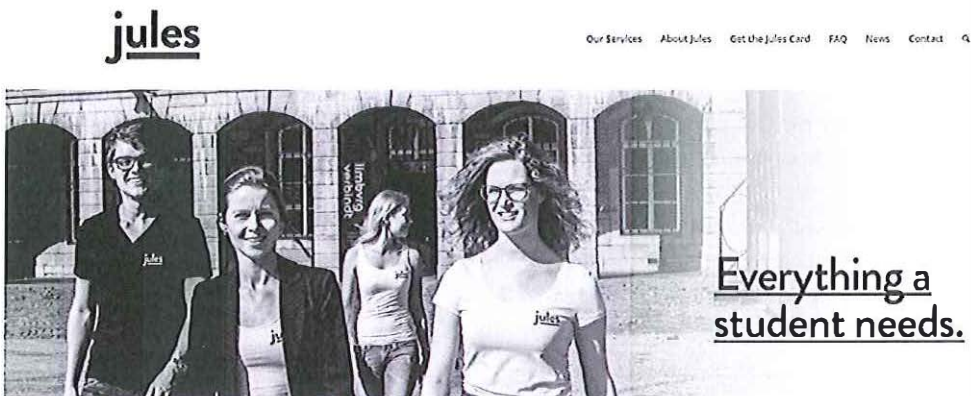
- ▶ betere afstemming collegetijden en Openbaar Vervoer, binnen de kaders die de dienstregeling biedt. Zo zijn bustijden in het visgraatmodel afgestemd op treintijden maar kan er speling zitten bij de eindhaltes.
- ▶ Via een herkomst-bestemmingsonderzoek en met behulp van check in check out gegevens kan in combinatie toekomstige leerlingaantallen bepaald worden waar zich de huidige en toekomstige knelpunten bevinden en kan daarop worden geanticipeerd.

Ouders

Het voortgezet onderwijs en het MBO kent een grote groep minderjarigen. Als zij gebruik maken van het OV hebben zij een abonnement nodig. Voor deze groep geldt dat ouders de beslissers zijn.

Marktpartijen

Gedurende de vormgeving en uitvoering van de maatregelen zal aansluiting worden gezocht met marktpartijen. Een belangrijke link naar HBO en WO studenten is Jules. Een marktpartij die zich richt op het vervullen van de (basis)behoeften van studenten en werknemers op het moment dat zij aankomen in Maastricht. Het aanbod gaat van verzekeringen tot aan taalcursussen tot aan huisvesting. Jules heeft een goede relatie met en kennis van de Universiteit van Maastricht. De Universiteit wil steeds meer outsourcen en Jules speelt hierop in. Jules heeft contact met 6.500 huidige studenten. Zij organiseren focusgroepen om tot productontwikkeling te komen. Met Jules wordt samengewerkt in de pilots *P&R Buitenlandse studenten* en *Spitsmijden OV Maastricht*.



Een andere partner, Q-park, is partner bij parkeren op afstand (pilot Valkenburg). Q-park neemt ook deel aan de Stuurgroep van Maastricht Bereikbaar.

Kansen voor samenwerking met marktpartijen:

- ▶ studentenhuisvesting;
- ▶ op de locatie Randwyck zijn geen faciliteiten voor studenten;
- ▶ belemmeringen zoals bijbaan of sporten omdraaien tot kansen. Faciliteer bijvoorbeeld callcenters op de universiteit;
- ▶ Proposities voor studenten die in hun mobiliteitsbehoefte voorzien zoals een Maastricht Bereikbaar pas of bikesharing.

Moederorganisaties

De Gemeente Maastricht wilt zich profileren als fietsstad, hiervoor zijn ruim 5.000 openbare fietsenplekken gerealiseerd. Ze adviseren studenten dan ook actief om gebruik te maken van de fiets. De gemeente wil van zwerf fietsen af. Voor de studenten die met de auto wordt geadviseerd om de auto buiten Maastricht te parkeren en het laatste stuk met het OV te reizen. Parkeren in de binnenstad wordt afgeraden i.v.m. de parkeerbelasting van Maastricht.

Regionale overheden

De Provincie Limburg is de concessieverlener openbaar vervoer. De Euregio Zuid Limburg-Aken-Luik-Hasselt is een grensoverschrijdend samenwerkingsverband. Het doel van de Euregio is de stap te maken naar samenleven in een economische en ruimtelijke samenhangende regio. In het onderzoek 'een grensoverschrijdend perspectief Zuid Limburg' dat in september 2012 is opgeleverd staat met betrekking tot onderwijs dat er grensoverschrijdende samenwerking is op een aantal onderwerpen zoals recreatie, maar op bijvoorbeeld onderwijs niet. De opgave is een beter grensoverschrijdend OV.

Kansen voor samenwerking met de Euregio liggen in de maatregelen die zij voorstellen, die invloed kunnen hebben op de druk op het openbaar vervoer in Maastricht. Voorbeelden zijn het verbeteren van de verbindingen tussen stationsgebieden en grensoverschrijdende campussen en het versterken van de (inter)nationale bereikbaarheid door goede IC-verbindingen.

Landelijke overheid

OCW heeft, in samenwerking met I&M, in 2014 de Taskforce Bereikbaarheid Onderwijs en Openbaar Vervoer opgericht. Zij heeft als doel om de onderwijsinstellingen te helpen bij het nemen van maatregelen in het kader van het nieuwe Leenakkoord en zoekt daarvoor naar best practices in de regio's. Daarnaast is de studenten/onderwijsaanpak één van de themagroepen van het Programmabureau Beter Benutten van I&M. In deze themagroep, met themacoördinator en leden uit alle regio's, wordt nagedacht over het ontwerp en de inzet van maatregelen. De themagroep heeft ook als taak om de samenwerking en afstemming met andere BB-regio's te faciliteren, zodat iedereen kan brengen en halen.

De projectleider van Maastricht Bereikbaar zal het project in nauwe samenwerking met deze groep/coördinator uitwerken, uitvoeren en evalueren.

2. Beschrijving van de maatregel/oplossing

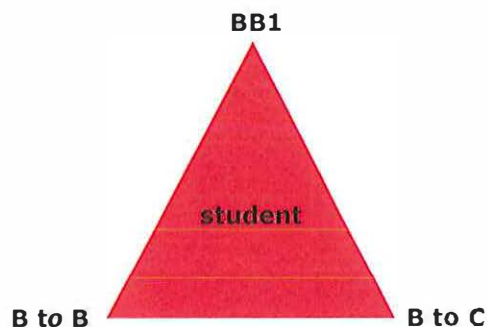
Beschrijving van de maatregel

Doelgroep scholieren en studenten in Maastricht in zowel auto als het Openbaar Vervoer

De onderwijsaanpak richt zich op zowel VO, MBO, HBO als WO studenten en op zowel de autorijdende als de OV-gebruikende student. Met name scholieren en studenten die op straal-afstand of interstedelijk wonen zijn vertegenwoordigd in de ochtendspits op de weg of in het OV.

Vier doelgroepen onderscheiden zich: toekomstige studenten (nu VO), buitenlandse studenten, thuiswonende studenten en uitwonende studenten. De onderwijsaanpak richt zich primair op studenten die in de richting van of binnen Maastricht reizen. De aanpak richt zich in de tweede plaats op studenten die naar (locaties van) onderwijsinstellingen in Heerlen en Sittard reizen.

Onderwijsaanpak via elkaar versterkende lijnen



De onderwijsaanpak die wordt voorgesteld is een procesmatige aanpak en loopt via elkaar versterkende lijnen waarbij de eindgebruiker, de student, centraal staat:

- ▶ *lijn B to C (Business tot Consumer)*, ofwel het creëren van samenwerking met en het ontwikkelen van proposities voor de scholier en student zelf, als de primaire doelgroep van de onderwijsaanpak;
- ▶ *lijn B to B (Business to Business)*, ofwel zorgen voor de juiste randvoorwaarden door het aangaan van samenwerking met en ontwikkeling van proposities in samenwerking met belangrijke stakeholders in de onderwijsaanpak: onder meer onderwijsinstellingen VO, MBO, HBO en WO, vervoerders en de gemeente Maastricht;
- ▶ *resultaten BB1*. De huidige pilots worden bij succes doorontwikkeld, opgeschaald, verbreed. De resultaten van de pilots worden ingebracht in de genoemde twee lijnen. Hierbij wordt ook gekeken naar de resultaten van pilots/maatregelen en gedragsonderzoeken in de andere Beter Benutten regio's.

Een goede propositie is noodzakelijk voor samenwerking en door samen te werken kan een goede propositie worden ontwikkeld: een kip-ei verhaal. We starten daarom in het project met het ophalen van de ambities, triggers en belemmeringen van de primaire doelgroep en de stakeholders, waarbij we gebruik maken van de kennis en ervaring die we hebben uit de huidige aanpak. De eindgebruiker, de student, staat centraal. Met de doelgroep en stakeholders doorlopen we een iteratief proces, zodat we gaandeweg tot de juiste proposities komen en de gewenste resultaten behalen. We volgen hierbij de Cort & Krachtig methodiek 2.0.

Het voorgaande betekent dat in dit plan van aanpak nog geen concreet uitgewerkte maatregelen met mijlpalen, kosten en risico's staan. 2015 wordt gebruik om met stakeholders in de lijnen

B2B en B2C te komen tot op de doelgroep afgestemde maatwerkoplossingen. Het plan beschrijft daarom vooral processtappen en biedt via de go no go besluiten mogelijkheden om bij te sturen, indien we niet tot concrete maatregelen komen. Doel is dat vanaf de 2^e helft van het schooljaar '15/'16 gedurende 6 maanden de eerste proposities worden getest zodat met de resultaten hiervan in schooljaar '16/'17, bij succes, kan worden opgeschaald en de beoogde (spitsmijden)effecten kunnen worden gehaald. Dat betekent dat tussen april en december 2015 activiteiten plaatsvinden om tot samenwerking met stakeholders en tot proposities te komen. In de planning zijn tussenevaluaties en Go/No Go momenten ingebouwd voor de stuurgroep om de voortgang van de onderwijsaanpak te bespreken, te besluiten over de vervolgaanpak en bij te sturen indien nodig.

Lijn B to C

We richten ons op het creëren van nieuwe samenwerking met organisaties die groepen studenten vertegenwoordigen en met de student zelf. Dit vergroot het draagvlak onder de eindgebruiker en maakt het makkelijker andere stakeholders in de meewerkstand te krijgen. Dit doen we door in gesprek te gaan en door het organiseren van bijeenkomsten in de vorm van focusgroepen/studentenpanels/pitch-bijeenkomsten/Battle of Concepts. Doel is enerzijds het vinden van de triggers (en belemmeringen) waardoor studenten al dan niet tijdens de spits in het OV of met de auto reizen en anderzijds het samen met hen ontwikkelen van proposities. De bijeenkomsten worden idealiter georganiseerd door een partij die dicht bij de studentendoelgroep staat, in samenwerking met die doelgroep.

De beste proposities die opkomen worden vervolgens door Maastricht Bereikbaar uitgewerkt tot een pilot of maatregel en in de markt gezet voor uitvoering. Een propositie is goed als deze aan een aantal criteria voldoet zoals: bereik doelgroep en effect op het gebruik auto en OV tijdens de ochtendspits. Maastricht Bereikbaar stelt deze criteria op. Een greep uit mogelijke proposities (waarbij tussen haken een indicatieve voorbereidingstijd in maanden is opgenomen om de haalbaarheid binnen de periode van BBV te beoordelen):

- ▶ inzet e-bikes (1-2 mnd);
- ▶ faciliteren bijbaan op de onderwijslocatie, bijv. callcenters (6-12 mnd);
- ▶ bikesharing (1-2 mnd zodra concept beschikbaar is);
- ▶ Maastricht Bereikbaar Pas, studentenreisproduct (2-4 mnd);
- ▶ Studentenhuisvesting voor nieuwe studenten(1-2 mnd);
- ▶ week-OV houders op zondagavond voor een klein bedrag met de bus (stimuleren verschuiving maandagochtend naar zondagavond; 1-2 mnd);
- ▶ skype tegoed voor online werkcolleges/overleggen (2-4 mnd);
- ▶ werkgroepen op locaties (Seats2Meat heeft een aanbod gedaan, 2-4 mnd);
- ▶ parkeren op afstand door studenten (aanbod met b.v. Q-Park, 2-4 mnd).

Lijn 1 is geslaagd als:

- ▶ draagvlak is gecreëerd bij de eindgebruiker;
- ▶ ten minste 2 proposities in gezamenlijkheid zijn uitgewerkt, als pilot zijn uitgevoerd en bij succes zijn opgeschaald, mét aflopende overheidsfinanciering.

Lijn B to B

Voor het creëren van samenwerking richten we ons zowel op bestaande samenwerking uit BB1 (zoals met de Universiteit van Maastricht en Hogeschool Zuyd) als nieuwe samenwerking. De kiem voor de samenwerking met onderwijsinstellingen is in BB1 gelegd en in BBV moet deze samenwerking verder groeien. Daarbij sluit Maastricht Bereikbaar aan bij de ambities en vraagstukken van de onderwijsinstellingen, bijv. de groei-ambitie van UM, waarbij mobiliteit op de agenda kan komen en kunnen de BB1 pilots (zie hierna) als aanjager fungeren. Met de samenwerking beogen we het creëren van de juiste randvoorwaarden voor studenten om hun reisgedrag te veranderen. In de gesprekken wordt gezocht naar de win-win situaties voor de stakeholders en Maastricht Bereikbaar. De stakeholderanalyse laat reeds een aantal aangrijpingspunten zien (parkeerproblemen, faciliteren groei). Waar gewenst brengen we de

stakeholders (en doelgroepen) bij elkaar. Juiste randvoorwaarden kunnen zijn:

- ▶ betere aansluiting OV op roostertijden;
- ▶ betere verdeling lesaanbod over de dag en over de week (meer clustering);
- ▶ aanbod van meer online lesmateriaal of online colleges/werkgroepen (innovatief onderwijs);
- ▶ starttijden van lessen na de spits, met name op maandag;
- ▶ bij uitbreiding onderwijslocaties: zoeken naar locaties met goede bereikbaarheid / meedenken bij locatiebeheer.

Het creëren van samenwerking is geslaagd als:

- ▶ het is gelukt om de belangen van de stakeholders en die van het programma Beter Benutten met elkaar te verbinden, én;
- ▶ dat voor zowel VO, MBO, HBO en WO ten minste 1 propositie in gezamenlijkheid is uitgewerkt, als pilot is uitgevoerd en bij succes is opgeschaald;
- ▶ dit is verankerd in een wijziging in het beleid van onderwijsinstellingen.

In vergelijking met de B2C aanpak vergen de B2B maatregelen een langere voorbereidingstijd door implementatie binnen onderwijsinstellingen. MB gaat uit van een voorbereidingstijd van 1 jaar, zodat in 2016 de voorbereiding moet starten om in 2017 te oogsten.

Resultaten BB1

Binnen Beter Benutten 1 zijn in samenspraak met (studenten van) Hogeschool Zuyd en de Universiteit van Maastricht projecten gedefinieerd die kansrijk waren. Hiervan zijn twee projecten in uitvoering gericht op HBO en WO studenten in Maastricht:

- ▶ *Buitenlandse studenten uit de auto.* Communicatiecampagne die studenten wijst op 3 P&R locaties aan de rand van Maastricht en hen gratis openbaar vervoer biedt met de MB-OV chipkaart vanaf die locatie naar het centrum van Maastricht. Het project loopt van 1 september 2014 tot en met 31 maart 2015 (in twee fasen, fase twee is nu bezig). Doel van de pilot is om buitenlandse studenten te stimuleren het laatste stuk naar de stad met het OV, de fiets of E-bike af te leggen. Aan de pilot doen 21 studenten mee;
- ▶ *Slim Studeren Slim Reizen.* Studenten die buiten de spits (07:30-09:00) met het OV gaan reizen of gaan fietsen, al dan niet met een fiets of e-bike van Maastricht Bereikbaar kunnen deelnemen aan de pilot. De pilot loopt 6 maanden van 1 januari 2015 tot en met juni 2015. De beloning is het aantal spitsmijdingen *4 euro of een MB-fiets/(deels) MB-ebike bij minimaal gebruik van 3 x per week gedurende 6 maanden. Doel van de pilot is om samen met deelnemende studenten te onderzoeken hoe we Maastricht bereikbaar kunnen houden. 300 studenten hebben zich aangemeld. Doel is om 150 actieve gebruikers te hebben.

De huidige maatregelen zijn tot en met maart en juni 2015 in uitvoering. In april en juli 2015 vindt de evaluatie plaats van beide projecten. De resultaten hiervan worden ingebracht in de lijnen *B to C* en *B to B*. Bij succes kunnen de maatregelen worden opgeschaald. Dit geldt ook voor de resultaten van gedragsonderzoeken en succesvolle pilots in andere regio's. Deze worden nauwlettend gevolgd via onder meer het Platform Slim Studeren Slim Reizen.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider Onderwijs van Maastricht Bereikbaar. Er is deels sprake van een continuering van de lopende projecten. De uitvoering zal dan ook naadloos overgaan van BBMB1 naar VBBMB. De projectleider coördineert de doorontwikkeling van de verschillende onderdelen van het project op basis van de uitkomsten en evaluatie van de eerder genoemde projecten.

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 (proposities) ontwerpt en beheert en de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers verzorgt (zie PVBBMB.A);

- ▶ de mobiliteitsmakelaar: onderwijsinstellingen zijn ook werkgevers. De mobiliteitsmakelaar heeft vanuit deze aanpak contacten met een aantal onderwijsinstellingen. Afstemming is benodigd;
- ▶ marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programmabrede 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 en het leveren van resultaten voor de programma-evaluatie en de thematische evaluaties van de themagroep onderwijs van het landelijke programmabureau.

Doel van de maatregel

Primair effect

In de gedragsanalyse zijn de aantallen scholieren en studenten die in de ochtendspits met OV en de auto reizen bepaald. Aan de hand van deze aantallen denken we met de onderwijsaanpak in 2017 de volgende effecten te behalen:

OV	VO		MBO		HBO		WO		Totaal
Totale doelgroep	1.785		1.894		1.530		5.067		10.276
Bereikt met maatregel (75%)	1.339		1.421		1.148		3.800		7.707
Deelnemers (25%)	335		355		287		950		1.927
Veranderaars (50%)	167		178		143		475		963
Spitsmijdingen (33% van deelnemers)	110	17%	117	18%	95	15%	314	49%	636

Auto	VO		MBO		HBO		WO		Totaal
Totale doelgroep	0		43		143		475		661
Bereikt met maatregel (75%)	0		32		107		356		496
Deelnemers (25%)	0		8		27		89		124
Veranderaars (50%)	0		4		13		45		62
Spitsmijdingen (33% van deelnemers)	0	0%	3	7%	9	22%	29	72%	41

We gaan ervan uit dat voor zowel de met auto als OV reizende student van de totale doelgroep driekwart van de studenten kennis neemt van de proposities. Van deze groep doet 25% mee aan de propositie. Hiervan gaat de helft slim reisgedrag vertonen met 636 spitsmijdingen tot gevolg in het Openbaar Vervoer en 41 op de weg. Alleen directe autospitsmijdingen van studenten zijn meegenomen in de berekening. We rekenen niet met het effect van de overstap van de automobilist naar het OV.

Bijdrage aan project OV-impuls

Maastricht Bereikbaar wil in BBVMB met het project OV impuls 600 spitsmijdingen per dag behalen naar Maastricht Centrum en Randwyck, ofwel 600 automobilisten die de overstap maken van auto naar openbaar vervoer. Om dit aantal spitsmijdingen te behalen dienen 3.500 automobilisten te worden bereikt. Bij een succesvolle uitvoering van de onderwijsaanpak ontstaat voldoende ruimte in het Openbaar Vervoer voor deze spitsmijders.

Duurzame businesscase

De proposities worden zo opgezet dat deze na verloop van tijd zonder overheidsfinanciering kunnen worden uitgevoerd. Dit door waar mogelijk samenwerking te zoeken met marktpartijen zoals Jules én te focussen op verdiscontering van de maatregelen in het beleid van vervoerder en onderwijsinstellingen. Dit vraagt wel om een aanjaagfunctie en een aanjaagbudget van de overheden. Tot en met 2017 willen we de stakeholders blijven stimuleren en ondersteunen om maatregelen te nemen gericht op spitsmijden in het OV, waarbij de financiële ondersteuning wel wordt afgebouwd.

Neveneffecten

De doelstelling van Maastricht Bereikbaar is een goede bereikbaarheid. Voor onderwijsinstellingen kan dit onder meer zijn: duurzaamheid, vergroening, vitaliteit/gezondheid studenten, kostenbesparing, efficiënt gebruik beschikbare capaciteit gebouwen, studenttevredenheid. Daarnaast heeft de onderwijsaanpak effect op het verminderen van de parkeerdruk van de schil vrij parkeren en het verminderen van de overlast van de studenten voor de stad.

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorieën vraagbeïnvloeding (gedragsbeïnvloeding).

Nadere afbakening maatregel / project

Het project betreft een doorzetting van een huidig project van BB1 en het opstarten van nieuwe activiteiten onder BBVMB. Mogelijk gaat Maastricht Bereikbaar een integraal reisproduct ontwikkelen. Dit concept kan een rol spelen in de onderwijsaanpak.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

De onderwijsaanpak is onderdeel van een landelijke aanpak van zowel Beter Benutten als de taskforce Bereikbaarheid Onderwijs en Openbaar Vervoer. Veranderingen daarin hebben gevolg voor de onderwijsaanpak. Daarom is er nauw contact met de secretarissen van beide programma's en worden ontwikkelingen op de voet gevolgd.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

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 de maatregel. De output (bijvoorbeeld aantal deelnemers) wordt continue gemonitord en tweejaarlijks gerapporteerd. Dit kan basis zijn voor tussentijdse bijsturing. NB. we volgen de schoolkalender van september tot en met juni.

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereed
monitoren en evaluatie projecten BB1; resultaat: Go/No Go besluit Stuurgroep over continueren/opschalen BB1 maatregelen in BBV	Mrt 15 Jun 15	Jun15 Jun 15
Bij go: opschalen BB1 maatregelen -----	Jul 15	Dec 15
samenwerking met stakeholders versterken (B2B) resultaat:	April 15	Dec 15
<ul style="list-style-type: none"> • minimaal 2 stakeholders participeren in projectgroep • 4 proposities uitgewerkt met onderwijsinstellingen 	April 15 Aug 15	Aug 15 Dec 15

studentenpanels/focusgroepen instellen (B2C) resultaat:	April 15	Dec 15
<ul style="list-style-type: none"> • Minimaal 2 panels/focusgroepen georganiseerd • 2 proposities uitgewerkt met studenten 	April 15 Jun 15	Aug 15 Dec 15

tussentijdse evaluatie van in 2015 ontwikkelde proposities (uitvoeringsplan); resultaat: Go/No Go besluit Stuurgroep over continueren hiervan	Okt 15	Nov 15

test en uitvoering proposities d.m.v. pilots resultaat: 6 pilots uitgevoerd met 400 deelnemers OV en 40 deelnemers auto	Jan 16 Jun 16	Jun 16 Jun 16

tussentijdse evaluatie van in 2016 ontwikkelde proposities; resultaat: Go/No Go besluit Stuurgroep over continueren hiervan;	Jun 16	Jun 16
bij Go opschalen proposities resultaat: Maatregel opgeschaald tot 1900 deelnemers OV en 120 deelnemers auto	Sep 16 Jun 17	Jun 17 Jun 17

behalen effecten: 636 OV spitsmijdingen en 41 autospitsmijdingen door studenten		
20% doelstelling	Jan 15	Dec 15
50% doelstelling	Jan 16	Dec 16
100% doelstelling	Jan 17	Dec 17

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 k€	
1	Samenwerking met onderwijsinstellingen komt niet van de grond	20%	Geen effectieve B2C aanpak	0	-k€ 75	Meerwaarde tonen voor de onderwijsinstellingen. Onderwijsinstelling als convenantpartner aanspreken/benaderen Naast B2B ook B2C aanpak
2	Samenwerking met overige stakeholders komt niet van de grond	40%	Geen effectieve B2C aanpak	0	- k€ 75	meerwaarde voor de stakeholders laten zien Naast B2B ook B2C aanpak
3	Samenwerking met studenten komt niet van de grond	30%	Geen effectieve B2C aanpak	0	-k€ 100	meerwaarde voor de studenten laten zien Naast B2C ook B2B aanpak
4	Deelname/effecten lopende projecten onvoldoende	30%	Minder (OV-)spitsmijdingen	0	- k€ 50	veel aandacht onderwerp bijsturing d.m.v. tussentijdse evaluaties
5	Geen duidelijke propositie mogelijk voor doelgroep	20%	Geen effectief aanbod voor studenten	0	-k€ 100	studenten, scholieren en stakeholders betrekken bij proposities
6	Landelijke scopewijzigingen	40%	Aanpak/producten mogelijk herzien	+3mnd	0	Nauw contact secretarissen landelijke programma's
7	Resultaten BB1 later beschikbaar	20%	Latere uitrol BB1 maatregelen	+3mnd	0	Tussentijds monitoren effecten
8	Regionale cofinanciering blijft achter bij doelstelling	20%	Minder budget voor proposities studenten	0	- k€ 50	Via Stuurgroep worden (potentiële) cofinanciers benaderd
9	Door nieuwe OV-concessie staat optimale samenwerking met vervoerder mogelijk onder druk	20%	Moeizamer proces om tot gezamenlijke proposities voor studenten te komen			Tijdig gesprek aangaan met nieuwe en in gesprek blijven met bestaande vervoerder; contacten afstemmen met provincie.

Kosten

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. Dit budget is inclusief 10% VAT voor programmasturing, marketing en communicatie en monitoring en evaluatie. De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW.

Het budget voor de onderwijsaanpak tot en met 2017 is taakstellend vastgesteld op 500.000 Euro ex BTW. In het bedrag voor de projectleider is behalve de inhuur zelf ook de 10% VAT voor programmabrede communicatie opgenomen. De vermelde maatregelspecifieke kosten voor focusgroepen, ondersteunend onderzoek, communicatie en M&E zijn gebaseerd op ervaringsgegevens. De kosten voor proposities kunnen nu nog niet geraamd worden, omdat de maatregelen en bijv. de verhouding B2B/B2C nog niet bekend zijn. Vermelde k€ 250 zijn daarom taakstellend. Indien maatregelen niet aanslaan, worden de effecten niet bereikt maar worden deze kosten ook niet gemaakt. Indien de aanpak succesvoller is dan verwacht, kan overwogen worden extra budget vrij te maken door herprioritering binnen het programma.

Het totale budget voor de studentenaanpak kan verlaagd worden, indien de regionale cofinanciering voor het programma niet sluit op de begrote € 15 mln exclusief BTW. Indien dit aan de orde is, zal voor de studentenaanpak een scopewijziging aan de Stuurgroep worden voorgelegd.

	Euro (ex BTW)
focusgroepen/studentenpanel	30.000
ondersteunende onderzoeken	20.000
proposities (in co-financiering)	250.000
communicatie	25.000
M&E	25.000
projectleider gedurende 3 jaar	150.000
Totaal	500.000

De proposities worden in cofinanciering uitgevoerd. Dit betekent dat bij een cofinanciering van 50% de stakeholders tot 250.000 euro extra inbrengen.

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose Kasritme		
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017
Rijk	€ 272	€ 225		€ 56	€ 113	€ 56
Maastricht Bereikbaar*			€ 275	€ 69	€ 138	€ 69
Totaal	272	500		€ 125	€ 250	€ 125

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

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

Aanbestedingen worden conform de geldende richtlijnen uitgevoerd. De projectleider Onderwijs is aanbesteed via een Europese Aanbesteding door de gemeente Maastricht. Voor het overige zijn geen aanbestedingen voorzien. Het gaat veelal om proposities waarbij van bestaande contracten gebruik wordt gemaakt (beschikbaar stellen E-bikes is inmiddels Europees aanbesteed) en van bestaande samenwerkingsverbanden met bijv. Veolia voor OV-proposities.

Monitoring en evaluatie

In BBMB1 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:

- ▶ toetsen en aanscherpen van producten en diensten van MB door van tevoren en tussentijds de dialoog aan te gaan met de potentiële gebruikers;
- ▶ voortgang monitoren en waar mogelijk tussentijds bijsturen om de slagingskans van het programma te vergroten;
- ▶ 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 BB1MB1, 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 project onderwijsaanpak zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De volgende indicatoren worden in het pakket gemonitord:

- ▶ Input: hoeveelheid besteedde manuren besteed, aantal afspraken met stakeholders, aantal studentenpanels;
- ▶ Output: aantal proposities/pilots, bereik proposities/pilots, aantal deelnemers, aantal deelnemers met slim reisgedrag;
- ▶ Outcome: aantal spitsmijdingen in het OV, aantal spitsmijdingen op de weg.

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 totaal voor 1,5% (zie hieronder) bij aan de doelstelling 10% reistijdverbetering en 2.000 meest vertraagde ritten. het effect zit met name in Maastricht. Indien de aanpak in Maastricht succesvol is wordt deze gekopieerd naar andere gemeenten in Zuid Limburg. In dat geval worden er ook secundaire effecten bereikt in Heerlen en Sittard-Geleen. Hier is op dit moment nog geen rekening mee gehouden in de KEA berekeningen. Ook het effect op spitsmijdingen in het OV is niet meegenomen in de KEA.

Kosteneffectiviteit

Op basis van de gerealiseerde spitsmijdingen is het effect berekend met de mobiliteitsscan en is de KEA berekening uitgevoerd. Hierbij gelden de volgende aannames:

1. Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van de module "reductie van het autogebruik" en het uitgangsscenario Maastricht Noorderbrug icm HERE2016. De invoer die hierbij geleverd moet worden is het aantal "vertrekkende en aankomende ritten".
2. Spitsmijdingen: in de mobiliteitsscan is het gemiddelde aantal spitsmijdingen per spitsuur dat gerealiseerd wordt in de komende 10 jaar ingevuld. Hierbij is een reductie van auto verkeer gemodelleerd voor het centrum van Maastricht inclusief Randwyck (onderwijsgebieden).
3. Berekeningen: met de mobiliteitsscan zijn de effecten van deze spitsmijdingen berekend, waarbij afzonderlijke berekening is uitgevoerd voor de ochtendspits en de avondspits.
4. Kosten: de effecten zijn afgezet tegen de totale kosten van het project inclusief BTW.
5. Effecten mobiliteitsscan: de mobiliteitsscan berekende de bespaarde verliesuren. Voor de ochtend- en avondspits is de besparing vermenigvuldigd met 233 werkdagen en 10 effectjaren. Beide uitkomsten zijn opgeteld, wat resulteert in een integrale indicatie van de kosten per bespaard verliesuur.
6. Bij de KEA berekening is alleen het directe effect op auto spitsmijdingen meegeteld. Zuiver gezien zouden de oplossingsrichtingen die OV-versterking nastreven ook opgenomen moeten in de KEA. Het effect van spitsmijdingen in OV is randvoorwaardelijk voor het succes van het project OV-impuls en is daarom niet vertaald naar auto spitsmijdingen in dit plan. Bovendien is bij de inschatting van het autogebruik onder studenten gebruik gemaakt van landelijke cijfers. De verwachting is dat het autogebruik onder studenten in Maastricht hoger ligt door het hoge aandeel buitenlandse studenten zonder OV-abonnement. Het niet meenemen van de OV-spitsmijdingen en een lage aanname over autogebruik leiden tot een onderschatting van de effecten en de kosteneffectiviteit van de maatregel.


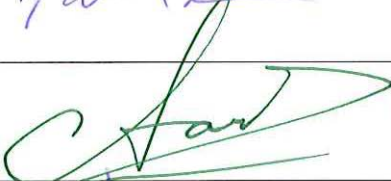

In de mobiliteitsscan is het effect van het project op de Sterk Vertraagde Ritten berekend. De mobiliteitsscan berekende een reductie van 13 sterk vertraagde ritten in Maastricht (1% van de doelstelling). Bovendien levert het project een reductie van ruim 9.000 verliesuren op voor alle verplaatsingen. De resulterende vermeden verliesuren voor alle verplaatsingen zijn afgezet tegen de kosten inclusief BTW. Hieruit volgt dat het project een KEA score heeft van 65. Dit is een relatief lage kosteneffectiviteit. Hierbij wordt nogmaals vermeld dat het effect van spitsmijdingen in het OV en de waarschijnlijk hogere autoaandelen onder studenten in Maastricht niet zijn meegenomen in de berekeningen. In de bijlage is een gedetailleerde tabel opgenomen van de KEA berekeningen.

Code	Projectnaam	Periode	Reductie SVR	Bespaarde verliesuren	Kosten inc BTW	KEA Score
MAA-BBV-023	Studentenaanpak	Ochtend	6	4.660	€ 302.500	€ 65
		Avond	7	4.660	€ 302.500	€ 65
		Totaal	13	9.320	605.000	€ 65

Uitkomsten toetsen:

Het plan van aanpak is getoetst op kosteneffectiviteit en uitvoerbaarheid.

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		1-7-15
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		11-6-2015
Directeur Facilitair Bedrijf Maastricht Universitair Medisch Centrum	Dhr. drs. D.P.M. Florack kennis CEO werkgevers		18.6.2015

Bijlage: tabellen kosteneffectiviteit (ook als Excelbestand aangeleverd)

Ochtendspits

Code	Project ochtendspits	Structurele dagelijkse splitsnijdingen ochtendspits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
MAA-BBV-023	Studentenaanpak	8	21	41	37	33	30	27	24	22	20	26

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

Code	Project ochtendspits	SVR referentie	Verliesuren referentie	SV variant	Verliesuren variant	Verschil SVR	Verschil verliesuren per spits
		Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR
MAA-BBV-023	Studentenaanpak	4.744	43.485	188	4.738	43.484	188

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

Code	Project ochtendspits	Bespaarde verliesuren per spits		Relevante spits uren per dag	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Alle ritten	SVR	Inc. BTW	Alle ritten	SVR	
MAA-BBV-023	Studentenaanpak	1	0	2,0	233	10	4.660	0	302.500 €	65 €	-

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

Code	Project ochtendspits	KEA uitgesplitst naar Jaar										Totaal
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Studentenaanpak	Kosten totaal	100.833	100.833	100.833	0	0	0	0	0	0	0	302.500
	Uren alle ritten	146	354	729	656	590	531	478	430	387	349	4.660
	Uren SVR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kosten per uur alle ritten	692 €	277 €	138 €	-	-	-	-	-	-	-	65 €
	Kosten per uur SVR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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.

2015.02.25 Ref OS

Ochtend, alle modebussen, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hameisbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1	Alle	0 - 7,5			7,5 - 30			> 30		
		Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hameisbrede snelheid	32	26	42	56						
aankomsten	4.269	3.700	565	5						
aankomsten	1.455	972	471	14						
aankomsten	2.276	1.278	941	57						
aankomsten	2.604	1.346	1.134	124						
aankomsten	1.843	951	824	48						
aankomsten	4.918	3.105	1.639	174						
totaal aankomsten	17.367	11.351	5.573	443						
reisijd alle ritten (minuten)	12.81	6.78	20.84	66.46						
waarvan verhoogd	1.69	0.87	3.09	5.07						
reisijd donkerrode ritten	16.73	9.26	24.6	75.74						
waarvan verhoogd	2.24	1.26	3.8	5.19						
~norm 2020 rc km here snelheden som van sterk verhoogde vracht en autoritten van en naar gemeente voor beide splitsen naar oorzaak~: som van sterk verhoogde ritten van en naar gemeente uitsluitend vo or geselecteerde periode en modaliteit ~ritten vertraging aantal~ (uren)										
overbelastlog		lage ont- werpsnelheid	omrijden							
gemeente Maastricht Heelmodel	7.359	748	815	4.744	188					
Alle ritten (dus niet alleen sterk verhoogd) Heel model	-	-	-	209.569	16.772					

2015.02.25 Onderwijs OS B

Ochtend, alle modebussen, auto, aankomsten, Referentielijn: Maastricht/HERE hameisbrede afstand

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1	Alle	0 - 7,5			7,5 - 30			> 30		
		Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hameisbrede snelheid	32	26	42	56						
aankomsten	4.268	3.698	564	5						
aankomsten	1.455	972	471	14						
aankomsten	2.275	1.277	941	57						
aankomsten	2.602	1.346	1.132	124						
aankomsten	1.841	950	823	48						
aankomsten	4.910	3.100	1.636	174						
totaal aankomsten	17.352	11.343	5.567	442						
reisijd alle ritten (minuten)	12.81	6.78	20.83	66.48						
waarvan verhoogd	1.69	0.87	3.09	5.07						
reisijd donkerrode ritten	16.73	9.26	24.6	75.77						
waarvan verhoogd	2.24	1.26	3.8	5.19						
~norm 2020 rc km here snelheden som van sterk verhoogde vracht en autoritten van en naar gemeente voor beide splitsen naar oorzaak~: som van sterk verhoogde ritten van en naar gemeente uitsluitend vo or geselecteerde periode en modaliteit ~ritten vertraging aantal~ (uren)										
overbelasting		lage ont- werpsnelheid	omrijden							
gemeente Maastricht Heelmodel	7.359	748	815	4.738	188					
Alle ritten (dus niet alleen sterk verhoogd) Heel model	-	-	-	08.561	16.772					

