



MAASTRICHT-BEREIKBAAR.nl
SLIM WERKEN SLIM REIZEN

Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Maatregel: BBMB 2.2 SpitsmijdenOV

Naam Regio: Maastricht-Bereikbaar

Algemene gegevens:

Uitvoerende organisatie:	BB Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	R. de Beer (Veolia Transport)
Verantwoordelijke projectmanager:	Nick Verveen Nick.verveen@veolia-transport.nl / nick@advier.nl +31 (0)629464522
Betrokken andere organisaties:	Veolia Convenantpartners
Datum / versie:	03-07-2012
Wijze waarop Plan van Aanpak is getoetst:	
a) Ramingsmethodiek:	nvt
b) Toetsing raming en beoogde effecten:	Monitoring maakt onderdeel uit van spitsmijden proeven.
c) second opinion:	nvt

Bijgevoegde (beslis)documenten

(indien van toepassing)

Naam document	Kenmerk	datum
PvASpitsmijden Trein		Dec 2010
Projectplan spitsmijden OV		

Beschrijving van de problematiek

Scope

Maastricht Bereikbaar (MB) staat voor de uitdaging de komende zes jaar de groei aan automobiliteit van 10% in de periode 2010-2016af te vangen. De doelstellingen van Beter Benutten om voor 2014 de files met 20-30% te verminderen op specifieke trajecten passen hier precies in. Maatregelen op het gebied van Slim Werken en Slim Reizen moet de reiziger verleiden tot structureel ander verplaatsingsgedrag. Een voorwaarde hiervoor is dat er ruimte moet zijn in het OV om de verandering in reisgedrag mogelijk te maken, aangezien de huidige treinen/bussen in en rondom Maastricht tegen het maximum van de capaciteit zitten.

Probleem:

Het openbaarvervoer (in Limburg verzorgt door Veolia en de NS) zit op bepaalde lijnen aan het maximum van haar capaciteit, dit komt vooral tot uiting tijdens de spitsuren, zowel in NS en Veolia treinen als Veolia bussen.

De lijnen die wij o.a. benoemen zijn: Corridor A2 (roermond – Maastricht), corridor a79 (Heerlen – Maastricht en buslijn 50 Aken – Maastricht), en het maaskruisend verkeer binnen en rondom Maastricht (o.a. buslijnen 1 t/m 5). Deze selectie is gemaakt op basis van reizigerstellingen en de doelstellingen van MB. Dit is niet geheel toevallig, aangezien op deze corridors de grootste reizigersstromen bevinden. In geval van lijn 50, die van Aken naar Maastricht loopt, is er geen goed alternatief, waardoor vanzelfsprekend de reizigersaantal hoog zijn.

In het licht van bovenstaande problematiek is de verwachting dat de vraag naar OV op bepaalde lijnen in de komende jaren toeneemt. Spitsmijden in het OV is daarom essentieel en een voorwaarde om andere projecten in het kader van MB te kunnen laten slagen.

Beschrijving van de maatregel

Stand van zaken

Op dit moment lopen er meerdere pilots in Nederland om de relatie tussen beloningsmaatregelen en gedrag te meten. Twee van deze pilots hebben direct betrekking op Limburg:

- 1) Spitsmijden op het spoor – op initiatief van I&M (directie spoor) – landelijke pilot waarbij het effect van prijsprikkels op spitsmijdend gedrag gemeten wordt. Budget voor +/- 3000 deelnemers in de trein, waarvan 600 in Limburg. Doelgroep: Jaar trajectkaarthouders van de NS
- 2) De provincie Limburg en Veolia onderzoeken hetzelfde effect alleen dan in de bus. Budget voor 150 deelnemers in de bus. Doelgroep: Abonnementhouders.

Eind 2012 lopen beide projecten af en zal het onderzoek gestart worden. De verwachting is dat de resultaten in het tweede kwartaal van 2013 beschikbaar zijn.

Na de zomer wordt gestart met het uitvoeren van bovenstaande grootschalige proeven. In totaal spitsmijden er (als het goed is) in Limburg 750 reizigers op 3 corridors, waarbij specifiek gekeken wordt naar de eerder genoemde knelpunten/trajecten:

- **Trein:** Sittard/Roermond → Maastricht – 300 reizigers
- **Trein:** Heerlen → Maastricht – 300 reizigers
- **Bus:** In en rondom Maastricht – 150 reizigers

De reden dat er voor deze trajecten is gekozen in Limburg hangt nauw samen met de overvolle treinen en bussen op deze trajecten, tijdelijke wegwerkzaamheden in en rondom Maastricht, beheersbaarheid van reizigersstromen. Als we inzoomen op de reizigers op deze specifieke trajecten valt op dat verre weg het grootste deel van de reizigers tijdens de spits gebruik maakt van het OV met als doel zich naar het werk (of school/universiteit) te verplaatsen. Het is dan ook voor de hand liggend om bij de start van het project eerst te kijken naar de forens en studenten, omdat hier het grootste resultaat geboekt kan worden. Zodra de resultaten van het onderzoek binnen zijn kan besloten worden de focus te verschuiven. **Dit komt dan tot uiting in een volgende startbelissing.**

Beschrijving van de maatregel / het project

Dit project bestaat uit twee fases:

Fase 1. Overbrugging in het kader van Maastricht Bereikbaar

De eerste fase richt zich op overbrugging en onderzoek.

a. Overbrugging:

Om te voorkomen dat deelnemers na afloop van de pilots weer tijdens de spits gaan reizen is er ruimte nodig om tot de resultaten beschikbaar zijn de pilot te continueren. Het voorstel is om voor afloop van de pilot, voor de deelnemers die de spits het vaakst mijden de pilot te continueren. Dit is voor andere projecten/pilots binnen MB zeer belangrijk, omdat er anders niet of nauwelijks een verandering in de modal shift mogelijk is.

De kosten die hiermee gemoeid zijn bedragen:

50k voor de projectsturing in de periode 2012-2013 en 175k werkbudget om de communicatie, randvoorwaarden en beloningen tijdens de overbrugging mogelijk te maken.

b. Onderzoek

In de huidige pilots valt de doelgroep studenten volledig buiten beschouwing, dit komt omdat studenten gebonden zijn aan college uren. Een prijsprikkel levert daarom geen toevoegde waarde, simpelweg omdat als college's in de middag beginnen studenten al buiten de spits reizen, en als college's rond 9u beginnen studenten de mogelijkheid niet hebben om buiten de spits te reizen. Het feit dat studenten buiten beschouwing blijven is vreemd, aangezien de populatie studenten aanzienlijk is. Daarnaast is deze groep via universiteiten en hogescholen redelijk gecentraliseerd en gemakkelijk te bereiken. Tijdens de overbrugging periode wil MB kijken naar de mogelijkheden om universiteiten te betrekken bij de problematiek en te kijken naar oplossingen, hierbij kan gedacht worden naar verschuivingen in tijd en locatie.

De kosten die hiermee gemoeid zijn bedragen: 25k projectsturing. Aansluiting zoeken met universiteiten en mogelijkheden in beeld te brengen. Uitkomsten worden verwerkt in PVA voor fase 2.

Aanname:

- Mocht er geen continuering mogelijk zijn betekent dit dat er dagelijks tussen de 375 en 500 extra reizigers weer terugstromen naar het OV tijdens de spits. Dit zou betekenen dat het niet continueren/overbruggen de doelstellingen van MB/BB in gevaar brengen, omdat er (groei van 10% afvangen = 2000-3000 reizigers per dag) een goed alternatief (modal shift) moet zijn om andere projecten te kunnen laten slagen.
- Dagelijks reizen er naar schatting rond de 7000 studenten in Limburg. Indien het in overleg met de universiteiten lukt om hier 10% op andere tijd of locatie college te laten volgen is dit effect aanzienlijk.

- **Go- / No-go: Op basis van de uitkomsten van het onderzoek die in het tweede kwartaal van 2013 beschikbaar komen wordt een go – no go beslissing genomen in de stuurgroep en invulling gegeven aan het vervolg. Essentieel bij deze het nemen van deze beslissingen is dat er zicht moet zijn op een structureel aanbod/propositie dat al dan niet vanuit werkgevers, vervoerders rendabel is om dit op termijn zonder subsidie in het leven te houden. Daarnaast moet er genoeg animo zonder onder de reizigers. Indien blijkt dat een structureel aanbod niet mogelijk is kan er gekozen worden om uitsluitend te focussen op studenten, aangezien deze doelgroep een aanzienlijk deel van de huidige capaciteit vraagt.**

Fase 2. Voortzetting op basis van Go/No-go beslissing.

Vooralsnog hebben we in de huidige pilots individuen geworven met toestemming van de werkgevers. Omdat in Maastricht de convenantpartners zich hebben gecommitteerd aan de MB-doelstellingen is dit het moment om de werkgevers aan de lat te stellen en haar medewerkers te bewegen de spits te gaan mijden. Kortom een uitgelezen kans om vanuit een centrale programma sturing/faciliteiten de werkgevers bij te laten dragen aan een beter bereikbaar Maastricht.

In deze fase moet er gekeken worden naar de wijze waarop de resultaten van voorgaande pilots gebruikt kunnen worden om reizigers voor lange tijd te binden om buiten de spits te reizen. Op welke wijze dit moet gebeuren is afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek.

Hoe en welke maatregelen worden ingezet in de vervolgfase zal worden beschreven in een vervolg plan van aanpak die wordt voorgelegd in de stuurgroep bij het go – no go moment van fase 1. Essentieel hierbij is dat er animo onder de reizigers, studenten en werkgevers/universiteiten moet zijn, waarbij er structureel uitzicht is op een businesscase die voor iedereen een goed alternatief biedt. Hierbij staat de eigen bijdrage van werkgevers/universiteiten centraal, zodat er een package deal ontstaan (voor wat hoort wat).

Doel van de maatregel

- Deze startbeslissing legt de focus op fase 1. Tussen 375 en 500 reizigers uit de spits eerste helft 2013. Indirect betekent dit minder verkeersbewegingen tijdens de spits.
- Dit biedt ruimte in het OV voor een VVU reductie van 117 in de spitsuren 2012-2014

in de doelstelling verwerken (fase 2) en maak een subkopje verkeerskundig effect. Maak tevens een subkopje gedragsverandering. Ook dat is naast de verkeerskundige outcome 1 van de variabelen voor I&M om de outcome / effect te willen weten.

Fase 1: Overbrugging

Primair effect forensen: Gedragsverandering

Het primaire effect is extra ruimte in het OV vooral op die corridors en lijnen die aan hun maximale capaciteit zitten gedurende de spitsuren. Door deze verplaatsing in de tijd ontstaat er ruimte en een alternatief voor de huidige automobilisten en daarnaast zorgt het voor meer kwaliteit in het OV om bestaande en nieuwe reizigers tevreden te stellen.

De huidige pilots (start begin 2012) bieden ruimte voor 750 deelnemers, waarmee +/- 500 beschikbare plaatsen ontstaan per dag. Ondanks dat dit een enorme winst is, signaleert MB een groeiende bewustwording en noodzaak vanuit de werkgevers/aanbieders om een dergelijke proef te continueren en uit te breiden. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek wordt gekeken naar invulling van de tweede fase.

Fase 2: Voortzetting

Primair effect

Op basis van de resultaten van voorgaande pilots wordt een nieuw voorstel voorgelegd aan de stuurgroep. Het voorstel zal qua aantallen niet onder de aantallen in fase 1 komen, waarbij er gekeken zal worden naar uitbreiding-, opschalingmogelijkheden. Een mogelijkheid is om de doelgroep bijv. uit te breiden naar bezoekers, (vooral grensoverschrijdend en van buiten Limburg) bestaat er nog geen incentive om buiten de spits te reizen. Het is interessant om deze doelgroep mee te nemen. Dit zal gedurende de eerste fase (2013) onderzocht moeten worden of dit haalbaar is. Randvoorwaarden voor de start van deze fase is dat er wel zicht moet zijn op structurele opschalingmogelijkheden.

Neveneffecten

- Bewustwording werkgevers, slim werken
- Verlaging van CO2 uitstoot.
- Relatie tussen incentives en gedragsverandering
- Inzicht in latente vraag naar OV
- Betere bereikbaarheid van de locatie over tijd

Type maatregel

Vraag-beïnvloedingsmaatregel

De maatregel is een vereiste en noodzaak om een alternatief te bieden voor de huidige automobilisten. Dit wordt bereikt door bestaande reizigers te bewegen de spits te mijden, waardoor ruimte en capaciteit ontstaat voor nieuwe reizigers.

Nadere afbakening maatregel / project

De maatregel richt zich in eerste instantie op forensen werkzaam in en rondom Maastricht. Waarbij MB de medewerking van werknemers en waar mogelijk werkgevers wil om een structurele gedragsverandering te bewerkstelligen. Daarnaast zijn wij ons bewust van de kansen om bezoekers te betrekken bij dit project, dit wordt in eerste instantie onderzocht.

De huidige knelpunten in het OV komen (deels) overeen met de parallel lopende snelwegen (dit is in een eerdere fase / start MB / gemeten):

A2 (Treintraject Roermond / Maastricht)

A79 (Treintraject Heerlen – Maastricht en buslijn 50)

Intern/Maaskruisend verkeer (Bussen in en rondom Maastricht, expliciet: lijn 1 t/m 5 + 8)

De maatregel kent daarbij twee sporen:

- 1) Continuering en overbrugging tot onderzoeksresultaten bekend zijn.

Eind 2012, eerste halfjaar 2013.

Doelgroep: (Huidige) forensen – grootste effect

Go/No-go beslissing op basis van onderzoeksuitkomsten en advies.

2) Structureel binden van Forensen via werkgevers

Hierbij wordt gedacht aan een meerjaren overeenkomst op basis van de onderzoeksresultaten met werkgevers/convenantpartners. Mogelijkheid is om in deze fase ook andere doelgroepen in beeld te brengen.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

- De uitkomsten zijn op dit moment nog niet bekend, het is daarom niet mogelijk om uitspraken te doen op welke wijze er invulling gegeven moet worden aan de pilot. Zekerheid is dat er gekeken moet worden naar een structureel karakter op basis van de resultaten.
- De variatie kan hem zitten in het betrekken van andere doelgroepen en het al dan niet opschalen van de aantallen.
- Vooralsnog hebben we in de huidige pilots individuen geworven met toestemming van de werkgevers. Omdat in Maastricht de convenantpartners zich hebben gecommitteerd aan de MB-doelstellingen is dit het moment om de werkgevers aan de lat te stellen en haar medewerkers te bewegen de spits te gaan mijden. Kortom een uitgelezen kans om vanuit een centrale programma sturing/faciliteiten de werkgevers bij te laten dragen aan een beter bereikbaar Maastricht.

Samenhang en samenwerking

In dit project wordt samenwerking gezocht met de projecten:

- OV-ketenmobiliteit
- Slim reizen maatregelen
- Mobiliteitsscans
- Marketing database
- Knooppunt Noord
- Bezoekers voor evenementen en ziekenhuizen.

- Kosten

De huidige pilots zijn financieel gewaarborgd, waarbij ook het effect (max 500 reizigers) tot eind 2012 is gewaarborgd. Om dit effect tijdens de overbruggingsperiode niet te verliezen is het verstandig de begroting zoals deze in een eerdere fase is opgesteld vanaf Q4 2012 in te laten gaan. Daarnaast dient de haalbaarheid om bezoekers hierbij te betrekken onderzocht te worden.

* Getallen in het rood zijn begroot voor fase 1.

	2012	2013	2014	Totaal
Projectsturing	€25k	€50k/€100k	€50k	€175k
Werkbudget		€175k/€350k	€175k	€525k
Investeringsen				
Behoeftte	€25k	€225k/€450k	€225k	€700k

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Bijdrage van	Budget in k€ * prijspeil"	Prognose Kasritme			
		2012	2013	2014	2015 e.v
Rijk (60%)	420	15	270	135	
Regio (40%)	280	10	180	90	
Totaal Budget BB	700	25	450	225	NVT
Totale extra investeringen overige partijen Package deal	In fase 2 wordt gestreefd naar een inspanningsverplichting vanuit werkgevers en andere regionale partijen, waarbij buiten geld ook inzet van uren, kortingen en direct investeringen doorgerekend worden in €. Hier wordt bij de uitwerking van het plan in fase 2 (het go no go moment) op ingezoomd.				

De Rijksbijdrage is maximaal €420.000 en is inclusief BTW. Deze bijdrage zal op basis van de voortgang van het project onder aftrek van de door het Rijk aan het BTW compensatiefonds af te dragen BTW ter beschikking worden gesteld aan de lagere overheden. De rijksbijdrage verloopt via de provincie (BDU) naar de Gemeente Maastricht. Alle overige bedragen in de bovenstaande tabel zijn incl. btw.

Mijlpalen / Planning en kosten

Mijlpalen	Planning		Variatiecoëff
	Start	gereed	
Overbrugging	Q1 2013	Q2 2013	
Onderzoek/haalbaarheid/vervolg aanbod huidige deelnemers	Q1 2013	Q2 2013	
PvA	Q2 2013	Q2 2013	
Werving werkgeverpilots obv scans	Q2 2012	Q2 2013	
Pilots van start	Q3 2013	Q4 2014	
Evaluatie Pilots	Q4 2014	Q4 2014	
Op basis van uitkomsten kansen en mogelijkheden benutten.	2015	2015	

Risico's

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans van optreden	Mogelijke gevolgen		Beheersmaatregelen
			Tijd	Geld in k€	
	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.				
1	<p>Geen animo onder OV-reizigers en universiteiten.</p> <p>Indien dit zich voordoet is uitsluitend de voorbereiding voor de overbruggingsperiode voor niets gedaan. Het gaat hier om de voorbereiding voor eventuele uitrol van fase 1 die plaats moeten vinden in en tijdens de huidige pilots – Q4</p>	Nihil		€25k	Beloning verhogen, nieuwe wervingskanalen inzetten.
2	<p>Werkgevers en universiteiten willen geen pilot onder medewerkers/studenten houden.</p>	<p><10%</p> <p>Uit huidige inventarisatie blijkt duidelijk dat er animo is.</p>			Werkgevers kennen een inspanningsverplichting conform overeenkomst/committeren scans.

Uitvoeringsorganisatie

Projectgroep;

Projectleider MB

Vervoerders (NS-Veolia)

Werkgevers en Universiteiten

Contracteringsstrategie

Continuering huidige projectleider

Monitoring en evaluatie

- De Monitoring zal aansluiten bij de programma brede monitoring, daarnaast worden de resultaten op pilootniveau onderzocht. Onderzoek heeft in de huidige pilots ook al een centrale plaats.
- Parallel hieraan zal werkgeversonderzoek plaatsvinden.

Monitoring:

Verkeerskundige meting (vvu)

Bij de paragraaf beoogd effect is aangegeven dat inzet van maatregelen het ingeschatte effect 7 vvu in de spits reduceert op HWN en OWN. Op programmabreed niveau wordt de reductie van de vvu gemeten.

- Voor de nulmeting en de dagelijkse metingen wordt in de huidige pilots voorzien. Daarnaast wordt er tijdens de overbruggingsfase (fase 1) uitvoerig onderzoek gedaan door de VU/TNO naar de resultaten.
- **Gedragsverandering**
De gevoeligheid en resultaten van incentives tav reisgedrag worden in Q2 2013 bekend gemaakt. Op basis hiervan zal in fase 2 gezocht worden naar uitwerking en mogelijkheden om dit te verbeteren of structureel te continueren.
- In huidige pilots binnen MB wordt ook gevraagd naar de ervaring van de reizigers.
- **Succes en faalfactoren:**
Druk/verschuiving in tijd, waardoor kans bestaat dat bewustwording aanwakkert of juist afneemt.
- **Exogene factoren:**
De factoren die ook van invloed zijn op de beschreven beoogde effecten zullen worden bijgehouden. De maandelijks overzichten van projecten met hinder is voor andere projectleiders input om de exogene factoren in beeld te brengen die van invloed zijn op effect van andere maatregelen/programma totaal.

▪

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Ministerie IenM, Programmadirecteur Beter Benutten	J.B.Dijkstra		12/7/12
Gemeente Maastricht, Teamleider mobiliteit en milieu	E. Westbroek		06-07-2012
Directeur Veolia Transport	R. de Beer		11-7-2012