

Leidraad Format Plan van Aanpak voor Startbeslissing maatregel Beter Benutten

Naam Regio: Maastricht Bereikbaar

Naam Maatregel: Pakket hinderbeperking, project Regioregie 2.0

Projectcode: MAA-BBV-021

Algemene gegevens

Uitvoerende organisatie:	Maastricht Bereikbaar
Verantwoordelijke bestuurder/directeur:	Katya Ivanova
Verantwoordelijke projectmanager:	<i>Nog niet bekend</i>
Betrokken andere organisaties:	Leden stuurgroep MB
Datum / versie:	31-10-2014, definitief

Samenvatting

Uit de probleemanalyse (PVBBMB.A) blijkt dat een groot deel van de meest vertraagde ritten in Maastricht op de korte afstanden zitten. Verder blijkt dat in de periode 2015-2017 de focus van de problematiek verschuift van het hoofdwegennet naar het stedelijk hoofdwegennet, in het bijzonder de Maas-kruisende verbindingen (Noorderbrug en Kennedybrug), alsmede op de (H)OV-as en in de stationsomgeving. Verder blijkt dat er veel werkzaamheden en veranderingen de komende jaren parallel zullen lopen in de regio.

Het project Regioregie is erop gericht een bijdrage te leveren aan de hinderbeperking in de regio in de periode 2015-2017 door middel van de inzet op diverse sporen, ingevuld door diverse "teams". Het Afstemmingsteam zorgt voor een goede afstemming van werkzaamheden zodat de hinder nooit te groot wordt, het Benuttingsteam zorgt voor de inzet van producten van MB om automobilisten te overtuigen (tijdelijk) een slim alternatief te kiezen, het Communicatieteam zorgt voor integrale communicatie over de bereikbaarheid naar de eindgebruikers toe en het Doorstromingsteam zorgt voor inzicht in de doorstroming en inzet van verkeersmaatregelen tijdens de verschillende bouwfasen. Met (indien nodig) de inzet van een Opschalingsteam worden knopen doorgehakt als de wegbeheerders en/of aannemers in de afstemming ergens niet uit komen. Het betreft een continuering en uitbreiding van het in BBMB1 lopende project. De ambitie is om de hinder zoveel mogelijk te beperken door goede afstemming en communicatie, en om hindersituaties te benutten als *compelling event* om structurele gedragsverandering te realiseren.

Met het project wordt beoogd, in samenhang met de andere projecten, de komende 10 jaar jaarlijks gemiddeld 515 dagelijkse spitsmijdingen te verwezenlijken. In het scopejaar van het programma (2017) levert het maximaal 1.250 spitsmijdingen op (25% van het totale doel voor dat jaar). Het effect van de goede afstemming en communicatie (voorkomen van hinder) is hierbij nog niet meegenomen. Het pakket regioregie heeft conform de spelregels voor de kosteneffectiviteitsberekening een KE-score van €18 per vermeden verliesuur voor sterk vertraagde ritten, en een KE-score van €6 per vermeden verliesuur voor alle ritten.

Bijbehorende (beslis)documenten (bij MB opvraagbaar)

Naam document	Kenmerk	datum
Programma VBBMB 2015-2017 deel A: probleemanalyse	PVBBMB.A	16 juni 2014
Motivaties en Barrières bij voertuigkeuze	VBBMB.B1	19 juni 2014
Regioregie 2.0	VBBMB.B7	20 juni 2014
Evaluatie Benuttingsmaatregelen Afrit 55	VBBMB.B6	13 juni 2014

Beschrijving van de problematiek


Deel A: verkeersanalyse

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

Regionale opgave

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

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



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

Deel B: gedragsanalyse

Reële doelgroep

Het afstemmingsteam en het communicatieteam hebben vooral als doel om hinder te voorkomen tijdens specifieke maanden waarin verschillende werkzaamheden mogelijk samenvallen. De doelgroepen voor het project Regioregie zijn alle voertuigen op alle afstanden (34.000 inkomend en uitgaand in de ochtendspits volgens de mobiliteitsscan, zie VBBMB.A). Het benuttingsteam heeft daarnaast als doel om (samen met de projectleiders van andere projecten) de hindersituaties te gebruiken als *compelling event* voor auto-forenzen die werken bij een convenantpartner om een alternatief uit te proberen. Het benuttingsteam moet hiermee tijdelijke spitsmijdingen realiseren, maar door aan te sluiten op de andere projecten worden de gedragsveranderingen voor een deel ook duurzaam gemaakt. Voor het benuttingsteam is de doelgroep alle auto-forenzen die naar Maastricht reizen (in totaal 16.050 inkomend in de ochtendspits).

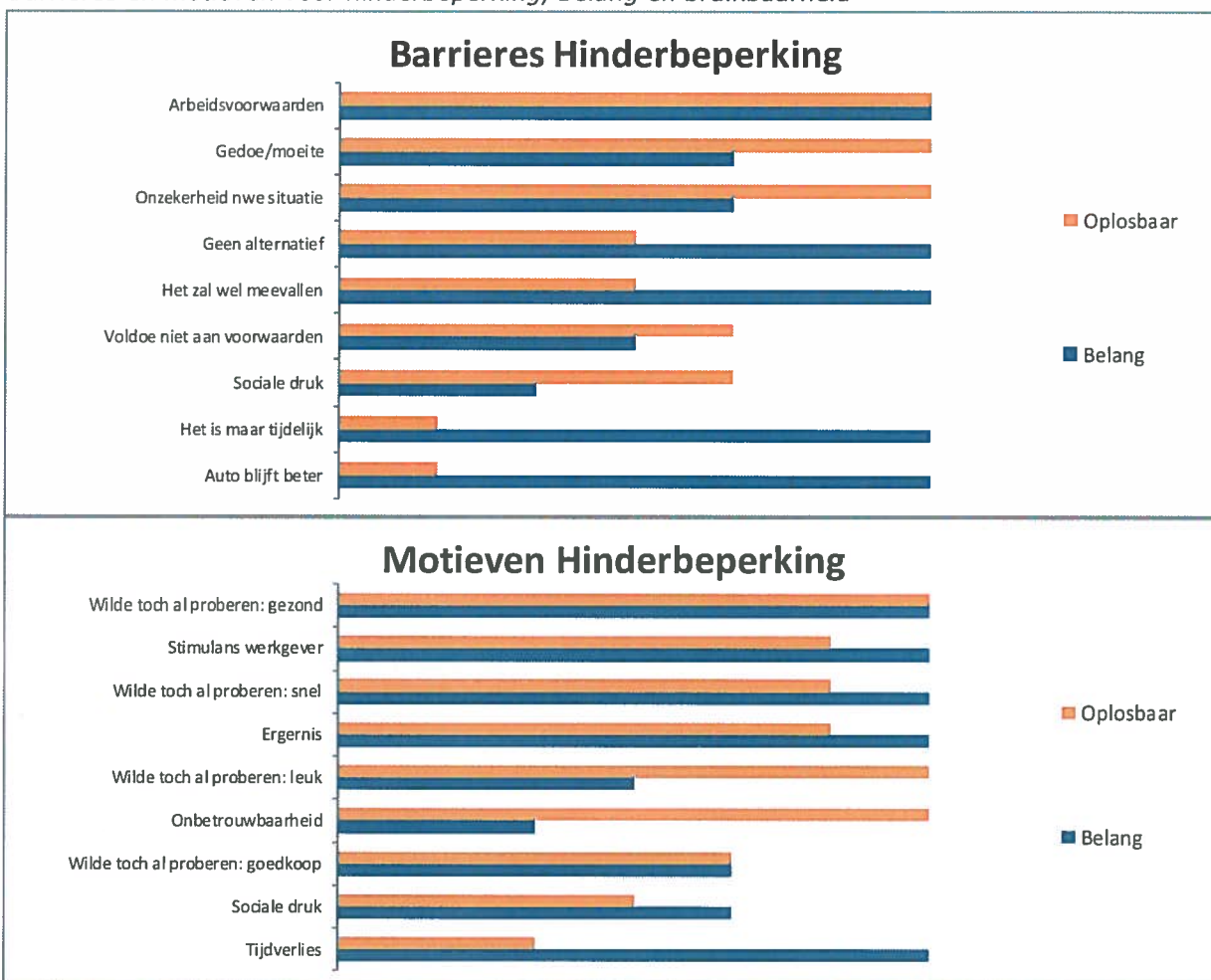
Auto-forenzen in de spits	Totale doelgroep	Bereik	Reële doelgroep
Stad naar Maastricht	5.600	50%	2.800
Straal naar Maastricht	7.500	50%	3.750
Interstedelijk naar Maastricht	19.000	50%	9.500
Totaal	32.100	50%	16.050

Barrières en motieven voor de Regioregie

In Q42-13 en Q1-2014 heeft MB een uitgebreide gedragsanalyse uitgevoerd, ondersteund door gedragsexperts van betrokken adviesbureaus, de faculteit psychologie van de Universiteit Maastricht en Team Analyse van I&M.

Dit heeft geleid tot het vaststellen van een praktisch gedragsmodel en het bepalen van voor VBBMB prioritaire gedragscomponenten (barrières wegnemen, intrinsieke motivatie gebruiken en feedback geven). Zie ook PVBBMB.A. Bij de gedragsverandering is verder de praktijkervaring van projectleiders van de in BBMB1 lopende projecten gebruikt. Dit heeft geleid tot een invulling van barrières en motieven op basis van *expert judgement*. Deze invulling is daarna getoetst aan de Geclusterde Effectmeting Forenzen, project specifieke evaluaties en diepte interviews en een focusgroep die speciaal voor dit programma zijn gehouden in Q1-2014 (zie VBBMB.B1, B2 en B4).

Barrières en motieven voor hinderbeperking, belang en bruikbaarheid



Ten aanzien van de barrières en motieven voor de werkzaamheden van de Regioregie zijn de volgende belangrijke aspecten gevonden:

- ▶ Barrières voor het (in eerste instantie tijdelijk) veranderen van het gedrag om bij te dragen aan de bereikbaarheid zijn te weinig flexibiliteit in arbeidsvoorwaarden (kost de mensen zelf geld), gedoe/moeite, onzekerheid, het niet (denken te) hebben van een goed alternatief en het onderschatten van de hinder.
- ▶ Motieven om het gedrag wel (in eerste instantie tijdelijk) aan te passen zijn het voorkomen van ergernis en extra reistijd, en het gebruiken van de situatie als aanleiding voor het proberen van een alternatief dat men toch al een keer wilde uitproberen, omdat het goedkoper, sneller, gezonder of leuker kan zijn.

Feed-forward en feedback geven

Ten aanzien van het geven van feed-forward en feedback is geconcludeerd dat dit één van de succesfactoren is voor succesvolle en duurzame gedragsbeïnvloeding. Verschillende methoden van feedback en feed-forward zijn geïnventariseerd en worden onderdeel van de uitvoering van de marketing en communicatiecampagne (zowel generiek als project specifiek).

Bij het realiseren van tijdelijke gedragsverandering is het van belang dat goed gecommuniceerd wordt over (A) de problematiek waar men mee te maken krijgt, (B) de alternatieven die men heeft, ook in relatie tot de arbeidsvoorwaarden van de werkgever en (C) de producten van Maastricht Bereikbaar waar men gebruik van kan maken. Via de dialoog en feedback is het verder van belang om aan te sluiten op de intrinsieke motieven waarom men meedoet: als men bijvoorbeeld meedoet vanwege het voorkomen van extra reistijd, dan moet feedback gegeven worden over hoeveel reistijd men bespaard heeft. Deze kennis wordt verwerkt in het project.

Deel C: Stakeholdersanalyse

Werkgevers en werknemers

Werkgevers (zowel convenantpartners als niet-convenantpartners) hebben soms direct belang bij grote werkzaamheden die de bereikbaarheid van de bedrijfslocatie(s) beïnvloeden. Ook voor werkgevers kan een werk een *compelling event* zijn om mee te doen aan een benuttings- of communicatiemaatregel om hun werknemers te informeren over de situatie en de alternatieve mogelijkheden om het bedrijf te bereiken. Hier wordt op ingespeeld in de Regioregie. Dat gebeurt ook al in BB1, bijvoorbeeld bij de tijdelijke afsluiting van afrit 55 naar Randwyck. Dit was voor de grote bedrijven nabij die afrit 55 aanleiding om een extra impuls te geven aan hun bijdrage aan Maastricht Bereikbaar. Uit de evaluatie blijkt dat de deelnemers aan het project ook veel resultaat boekten: zij meden 80% van hun autoritten tijdens de afsluiting, en bleven 20% van hun autoritten rijden nadat de afrit weer beschikbaar was (duurzaam effect). Voor alle deelnemende werknemers geldt dat een proces wordt ingericht waarbij deelnemers eerst een laagdrempelig en risicoloos probeeraanbod krijgen, en daarna wordt gewerkt aan een structureel persoonsgericht aanbod (zie verderop).

Wegebeheerders, spoorbeheerder en vervoerders

Betrokken partijen zijn de wegbeheerders (gemeentes, provincie, RWS, projectbureau A2) in Maastricht-Heuvelland. In VBBMB zal het regieteam worden uitgebreid met wegbeheerders uit aangrenzende regio's (met name Belgische gemeentes), ProRail, Veolia c.q de nieuwe OV-concessiehouder. Daarnaast blijft de aansluiting met de reguliere afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen, welke door de provincie wordt gecoördineerd, bestaan.

Private partijen en overige stakeholders

Partijen die verder betrokken worden bij de Regioregie zijn de aannemers van de grote werken in Maastricht in de komende periode (aannemer Noorderbrug en aannemer tram Hasselt-Maastricht / stationsgebied). In de bestekken voor deze werken is de samenwerking met Maastricht Bereikbaar en de Regioregie reeds als kader meegegeven. De samenwerking zal nader worden ingevuld nadat bekend is welke aannemers de werken zullen uitvoeren. De afzonderlijke projecten blijven zelf verantwoordelijk voor de afstemming met bijv. de hulpdiensten en de evenementencoördinator.

1. Beschrijving van de maatregel/oplossing

Regioregie binnen het huidige MB programma

Om de verkeershinder tijdens wegwerkzaamheden en evenementen te beperken wordt binnen Maastricht Bereikbaar Regioregie toegepast (Regioregie 1.0). De huidige werkwijze van Regioregie is vastgelegd in de startbeslissing Regioregie d.d. 5 juni 2012. Er wordt gewerkt met 4 teams, de teams A-D, met de volgende taken:

1. Afstemmen wegwerkzaamheden en evenementen;
2. Toepassen benuttingsmaatregelen;
3. Communicatie over de tijdelijke bereikbaarheid naar verkeersdeelnemers;
4. Doorstromingsanalyses uitvoeren (nog nauwelijks aan orden in BB1);

Ieder team wordt aangestuurd door een projectleider. Betrokken partijen zijn de wegbeheerders (gemeentes, provincie, RWS, projectbureau A2) in Maastricht-Heuvelland. Op 10 april 2014 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden, waaraan diverse betrokkenen bij Regioregie deelnamen. Algehele conclusie hieruit is dat de huidige Regioregie naar behoren functioneert en dat zowel de feitelijke verkeershinder meevalt alsmede dat de beleving ervan ook positief is. Toch zijn er verbeterpunten mogelijk. Deze liggen in de sfeer van betere afstemming tussen de teams, het mogelijk betrekken van andere partijen en de bruikbaarheid van technische tools om werkzaamheden af te stemmen en verkeershinder te berekenen, zie hierna onder Doorontwikkeling Regioregie in 2014.

Het resultaat van team A zijn onder meer afgestemde werkzaamheden waardoor hinder voorkomen wordt en geen extra spitsmijdingen noodzakelijk zijn. Op straat is dit niet direct meetbaar maar het resultaat is wel direct van invloed op de bereikbaarheid van de regio Maastricht. Ook kan het A-team als resultaat hebben dat binnen het project specifieke hinderbeperkende maatregelen worden genomen. Die zijn wel zichtbaar op straat maar komen niet "op het conto" van regio regie. Indien afstemming van projecten niet mogelijk is of onvoldoende soelaas biedt, voorzien het B- en C-team erin dat er alternatieven worden geboden voor het reizen met de auto tijdens knelpunten (B-team) en vindt hierover actieve communicatie plaats (C-team). Op dat moment worden wel meetbare spitsmijdingen gerealiseerd.

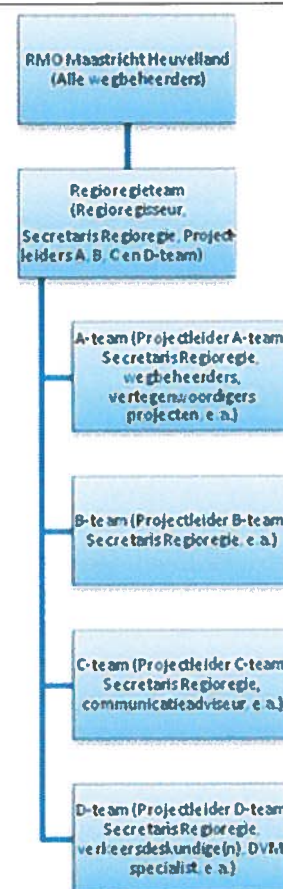
Uitbreiding van de opgave

Los van mogelijke verbeteringen binnen de huidige Regioregie verandert ook de opgave voor Regioregie in de komende jaren (2015-2017) als gevolg van de cumulatie van majeure infrastructurele projecten in Maastricht. Thans is nog sprake van één majeur infrastructureel werk in uitvoering, te weten de A2 Maastricht, dat volgens planning eind 2016 wordt opgeleverd. In de jaren erna vindt nog gebiedsontwikkeling plaats in de A2-zone maar de grootste opgave voor regio ligt in het gegeven dat vanaf het najaar van 2015 meerdere majeure infrastructurele projecten in het stedelijke gebied van Maastricht gelijktijdig in uitvoering zijn. Naast de afronding van de A2 betreft dit de aanleg van de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht (incl. stationsomgeving) en het Noorderbrugtracé. Volgens planning loopt de uitvoering van deze projecten tot en met 2017. Het lijkt realistisch om er rekening mee te houden dat de werkzaamheden – als gevolg van bijvoorbeeld optredende complexiteiten in de contracterings- en uitvoeringsfase – mogelijk deels doorlopen in 2018. Naar aanleiding van de evaluatie van regio regie en de extra opgave in de komende jaren is een verbeterprogramma Regioregie opgesteld, waarin diverse maatregelen zijn opgenomen. De doorontwikkeling van Regioregie vindt via onderstaande lijnen plaats:

- ▶ Opstellen doorstromingsanalyse Maastricht 2015-2018
- ▶ Toets PvE's projecten Noorderbrugtracé en TVM en OV-concessie in relatie tot afstemming
- ▶ Besturing Regioregie 2.0 (her)inrichten
- ▶ Taken/verantwoordelijkheden/bemensing/overlegstructuur A-B-C-D-E-teams vastleggen

- ▶ Commitment verkennen bij de projecten en lijn voor de voorgestelde structuur/werkwijze
- ▶ Vastleggen commitment bij projecten en lijn, zoals hierboven verkend op managementniveau
- ▶ Verkennen vervangend verkeershindertool (en indien positief, dan implementeren tool)
- ▶ Verbeteren LTC (onderdeel van pakket ITS). Verbeteren registratie/actualisatie in LTC (tijdig / volledig / juist / actueel)
- ▶ Samenstelling A-team aanpassen (o.a. regionale vervoerder) i.r.t. Regioregie 2.0
- ▶ Opzetten D-team in relatie tot regioregie 2.0
- ▶ Uitbreiding toolbox benuttingsmaatregelen (B-team)
- ▶ Vaststellen mandaat Regioregie
- ▶ Opstellen strategische planning wegwerkzaamheden
- ▶ Afbakening communicatieverantwoordelijkheden en samenwerkingsafspraken
- ▶ Bijdragen aan het verder ontwikkelen van realtime informatiemogelijkheden via het D-team

Het streven is deze stappen nog in 2014 uit te voeren, zodat Regioregie 2.0 bij de start van VBBMB kan voortbouwen op de goede ervaringen uit regioregie 1.0 maar ook profijt heeft van bovengenoemde verbetermaatregelen die noodzakelijk zijn vanwege de grotere project opgave.



Koppeling met verkeerskundige analyse

Dit project is bij uitstek gekoppeld aan de problematiek in de regio zoals beschreven in de probleemanalyse (zie PBBMB.A). De grote projecten in de regio zullen zich de komende jaren concentreren op de benoemde corridors, waarbij het accent ligt op de Maas-kruisende verbindingen. Slim bouwen en slim faseren door de projecten zijn als uitgangspunt meegenomen in de probleemanalyse voor VBBMB. Slim afstemmen en benuttingsmaatregelen worden uitgevoerd in het kader van Regioregie.

Koppeling met gedragsanalyse

De inzet van de Regioregie is grotendeels gekoppeld aan de gedragstheorie achter beter geïnformeerd op weg (weggebruikers informeren over de actuele situatie, rekening houdend met werkzaamheden van alle hindercategorieën). Daarnaast worden hindersituaties door Maastricht Bereikbaar ingezet als *compelling events*: aanleidingen voor werkgevers en werknemers om mee te doen aan het programma van Maastricht Bereikbaar. Door de éénmalige acties van de Regioregie te koppelen aan de structurele aanpak van forenzen wordt tevens een gedeeltelijk duurzame gedragsverandering bereikt.

Uitvoering van de maatregel

De maatregel wordt uitgevoerd door de projectleider van Maastricht Bereikbaar. Er is sprake van een continuering van een lopend project. De uitvoering zal dan ook naadloos overgaan van BBMB1 naar VBBMB. De projectleider maakt gebruik van de overkoepelende onderdelen van het programmabureau van Maastricht Bereikbaar, waaronder in ieder geval:

- ▶ De backoffice en klantenservice: de partij die voor MB de producten ontwerpt en beheert en de (1^e lijns) communicatie met de deelnemers verzorgd (zie PVBBMB.A).
- ▶ De beheerder van de Maastricht Bereikbaar OV-chipkaart (MBO): de partij die de MBO en het klantenbestand beheert en de producten op de kaart zet.
- ▶ De mobiliteitsmakelaar: de persoon die de primaire contacten voert met werkgevers over deelname aan en inrichting van acties en maatregelen en over duurzame verankering van een

project in het beleid van het bedrijf.



- ▶ De projectleiders van (o.a.) de fiets- en OV impuls maatregelen. Samen worden de producten ingezet bij de hindersituaties bij bedrijven die daar last van hebben.
- ▶ Marketing en communicatie: de adviseurs van MB die zich bezighouden met de programma-brede en project specifieke marketing en communicatie.
- ▶ Monitoring en evaluatie: de adviseurs die zich bezig houden met de M&E op landelijk, programma- en projectniveau. De projectleider is verantwoordelijk voor M&E projectniveau.

Doel van de maatregel

Primair effect

Zoals gezegd heeft Regioregie vooral een tijdelijk en hinder beperkend karakter. Indien het afstemmingsteam werkzaamheden optimaal afstemt en er geen benuttingsmaatregelen nodig zijn, worden ook geen spitsmijdingen door regio regie gerealiseerd. Wel is dan voorkomen dat het aantal meest vertraagde ritten toeneemt, zodat er wel degelijk een effect is opgetreden. In die gevallen dat regio regie wel benuttingsmaatregelen treft, draagt dit bij aan de doelstelling om in 2017 spitsmijdingen in Maastricht en de regio te realiseren. Via de inzet van probeeracties door het benuttingsteam worden daarnaast ook structurele spitsmijdingen gerealiseerd. Het afstemmingsteam levert een positieve bijdrage aan de doorstroming voor de doelgroep 34.000 dagelijkse weggebruikers in de ochtendspits. Het communicatieteam en het benuttingsteam leveren een bijdrage aan de spitsmijdingen door forenzen van convenantpartners. Deze doelgroep is 16.000 auto-forenzen bij aangesloten convenantpartners.

Uit de eerder genoemde evaluatie (VBBMB.B5) bleek dat deelnemers aan de acties 80% van hun autoritten tijdelijk gingen mijden en 20% van hun autoritten structureel. Met deze informatie is een berekening gemaakt van het aantal spitsmijdingen dat met de Regioregie kan worden gerealiseerd. Daarbij wordt de aanname gemaakt dat er in de periode 2015-2017 jaarlijks vier momenten zijn waarop de acties van MB door het benuttings- en communicatieteam worden ingezet om auto-forenzen te verleiden (tijdelijk) een alternatief te nemen. De omvang van de acties wordt geschat op 400 deelnemers (vergelijkbaar met de situatie uit VBBMB.B5) en de tijdsduur wordt geschat op 1 maand per geval. Dit komt neer op 1.600 deelnemers per jaar in 2015-2017 (10% van de reële doelgroep) in vier maanden. Wanneer deze deelnemers 80% van hun autoritten gaan mijden en 4,5 dagen per week werken dan leidt dit tot 380 tijdelijke spitsmijdingen *op werkdagen dat er hindersituaties zijn*. Hierbij is de gedragsreactie van generieke communicatie nog niet meegeteld omdat deze niet gekwantificeerd kan worden. Van alle deelnemers (1.600 per jaar) wordt verwacht dat 20% van de gedragsverandering duurzaam is. Uitgaande van een werkweek van 4,5 dagen per week betekent dit 290 structurele dagelijkse spitsmijdingen in jaar 1, 580 in jaar 2 en 870 in jaar 3. Na 2017 wordt het project van Beter Benutten beëindigd. Na dat jaar wordt een terugval in het structurele effect verondersteld conform de daarvoor geldende standaardregel (50% terugval in jaar na beëindiging, daarna 10% terugval per jaar).

	Totale doelgroep (auto-forenzen in de spits)	34.000		
	Bereikte doelgroep	16.000		47%
	Deelnemers probeeraanbod tijdens hinder	4.800		30%
	Structurele overstappers	870		18%
	Aantal structurele dagelijkse spitsmijdingen	515		59%

In totaal gaat het dan om ca. 5.150 spitsmijdingen in 10 jaar, gemiddeld 515 dagelijkse spitsmijdingen per jaar, en 1.250 spitsmijdingen in het doeljaar 2017 (25% van het totale doel voor dat jaar). Het effect van de goede afstemming en communicatie (voorkomen van hinder) is hierbij nog niet meegenomen. Het project heeft invloed op alle prioritaire corridors in de directe omgeving van Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen. Bovengenoemde spitsmijdingen hebben dus waarschijnlijk een effect op meerdere corridors. Hier wordt in de berekeningen nog geen rekening mee gehouden (om te voorkomen dat spitsmijdingen dubbel geteld worden). Het kwantitatieve

effect per corridor zal worden gemonitord in de M&E van het project (zoals dat in BB1 wordt gedaan, zie VBBMB.B4).

Effect op spitsmijdingen en sterk vertraagde ritten

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

- **Inschatten van effect op spitsmijdingen:** Bij het pakket regioregie is in totaal uitgegaan van gemiddeld 515 structurele dagelijkse spitsmijdingen per jaar in de komende 10 jaar. Hierbij is uitgegaan van een tijdelijk effect in 2015, 2016 en 2017, en een duurzaam, met 10% per jaar teruglopend effect na 2017 (op basis van de evaluatie van BB1). Het effect van communicatie en het voorkomen van hinder zijn in de berekeningen nog niet meegenomen.

Project	Maatregel	Structurele dagelijkse spitsmijdingen										
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Gem.
MAA-BBV-021	Regioregie 2.0											
	Tijdelijk	380	380	380	0	0	0	0	0	0	0	114
	Structureel	290	580	870	435	392	352	317	285	257	231	401
	Totaal	670	960	1.250	435	392	352	317	285	257	231	515

- **Spitsmijdingen invoeren in de mobiliteitsscan (1e orde effect):** Deze spitsmijdingen zijn ingevoerd in de mobiliteitsscan, waarbij alleen het primaire effect is meegenomen (van/naar Maastricht). De spitsmijdingen zijn ingevoerd in de bestemmingsgebieden waar de convenantpartners zitten, in de uitgangssituatie AS HERE/MM-NB (zie bijlagen).
- **Effect op corridors bepalen en hier snelheden verhogen (2e orde effect):** omdat het pakket leidt tot spitsmijdingen op knelpuntcorridors is de snelheid op deze corridors verhoogd met 10% (ca. +3km/u). Hierdoor stroomt het overige autoverkeer beter door, waardoor een aanvullende reductie van de sterk vertraagde ritten wordt gerealiseerd (zie bijlagen). Omdat de focus op de Maasbruggen ligt is hier alleen de snelheid op deze bruggen verhoogd (niet op de andere corridors waar effect verwacht wordt).
- **Verskil bepalen tussen referentie en variant:** de uitkomsten van de variant zijn vergeleken met de referentiesituatie, waardoor de reductie van het aantal SVR (en de reistijdverbetering) bepaald kan worden (zie bijlage achterin het plan). Uit de analyse blijkt dat het aantal SVR door het eerste en tweede orde effect afneemt met 617. Met het pakket wordt verder een besparing van 33 verliesuren per spits gerealiseerd voor de sterk vertraagde ritten en 94 uur voor alle verplaatsingen in het model. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen de effecten van het benuttingsteam zijn meegenomen. Het werkelijke effect vanwege communicatie en afstemming is waarschijnlijk groter. Deze informatie is input voor de kosteneffectiviteitstoets (zie verderop en bijlage).

Duurzame businesscase

Dit effect wordt bereikt in de loop van 2017, na de ingroeiperiode van drie jaar. Tijdelijke hinder is een *compelling event* voor automobilisten om een alternatief te proberen. Een deel van de tijdelijke gedragsreactie is structureel omdat de deelnemers na deelname een vervolgaanbod krijgen. Het gebruiken van benuttingsmaatregelen tijdens hindersituaties is daarom een duurzame businesscase op zich, omdat het zowel hinderbeperkend werkt als structurele spitsmijdingen oplevert.

Daarnaast is sprake van een duurzame businesscase, omdat het toepassen van regioregie in deze aard en omvang ook op Limburgse schaal nog nauwelijks is toegepast. De provincie Limburg heeft regioregie in de steigers gezet voor overig Limburg. De kennis en ervaring die binnen Maastricht Bereikbaar wordt opgedaan met regioregie zal vanaf 2018 worden benut om e.e.a. in heel Limburg uit te rollen. Maastricht Bereikbaar zal daartoe in 2017 een plan opstellen voor structurele

verankering van regio regie via de Regionale Mobiliteits-Overleggen. Dit zal in de Stuurgroep worden besproken.

Neveneffecten

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

Type maatregel

Het zwaartepunt van de maatregel ligt in de categorieën vraagbeïnvloeding en hinderbeperking. Het hele project is ontworpen op basis van de gedragsanalyse en sluit aan bij de te nemen stappen voor duurzame gedragsverandering. Hierbij wordt de strategie van de fiets- en OV impuls projecten overgenomen en toegepast.

Nadere afbakening maatregel / project:

Het project betreft een doorzetting van een huidig project van BB1. Onderdeel van de uitvoering van het project is het afbakenen van de verantwoordelijkheden van Maastricht Bereikbaar versus de verantwoordelijkheden van de wegbeheerders, project organisaties en aannemers. Maastricht Bereikbaar zet in op het zo optimaal mogelijk afstemmen van werkzaamheden, het signaleren van knelpunten en zo nodig opschalen hiervan, waarbij gestuurd wordt op een gezamenlijk gedragen beslissing. Indien dit onverhoopt niet leidt tot een gezamenlijk gedragen beslissing, dan wordt dit 'voorgelegd' aan de betrokken wegbeheerders in het RMO. Wegbeheerders/aannemers zijn en blijven verantwoordelijk voor het omgevingsmanagement en de project gerelateerde communicatie. Verder wordt bij de berekening van de spitsmijdingen in relatie tot benuttingsmaatregelen ervan uitgegaan dat maatregelen worden toegepast die ook structureel worden ingezet (zie b.v. fietsimpuls en OV impuls).

Een mogelijkheid die nader wordt onderzocht is, indien dit nodig blijkt, het inzetten van een spitsmijden project waarbij weggebruikers een (financiële) prikkel krijgen. Noodzaak daartoe is aan de orde, indien – onverhoopt – met de huidige maatregelen onvoldoende gedragsverandering wordt gerealiseerd binnen de doelgroepen op de prioritaire corridors. Een mogelijke heroverweging is aan de orde rondom 1-1-2016. Gedacht wordt vervolgens aan een 'lean-and-mean' spitsmijden project gedurende circa 12 maanden (1-1-2017 tot en met 31-12-2017) dat in nauw overleg met het landelijk team van I&M wordt opgesteld. Indicatief hebben wij de kosten hiervan op € 3 miljoen geraamd. Financiering hiervan dient plaats te vinden binnen de financiële kaders van het programma 'Beter Benutten Maastricht Bereikbaar' d.m.v.erschikking van middelen.

De belangrijke keuzemomenten voor de inzet van middelen hangen samen met de belangrijkste mijlpalen voor de hoofdfasering van de majeure infra-projecten:

- Start uitvoering Noorderbrugproject (najaar 2015);
- Start uitvoering ondergrondse fietsenstalling Station Maastricht (2015-2016);
- Start uitvoering Tramproject (medio 2016);
- Start ombouw Noorderbrug (najaar 2016);
- Start nieuwe OV-concessie (eind 2016);
- Start proefrijden Tram (medio 2017);
- Oplevering fietsenstalling Station Maastricht (najaar 2017);
- Start exploitatie Tram (begin 2018);
- Oplevering Noorderbrug (medio 2018).

I.r.t. het keuzemoment voor de evt. inzet van een spitsmijden project met financiële prikkel kan op grond van het bovenstaande worden bepaald op 1-1-2016.

Samenhang en verschil met werkgeversaanpak

Zoals bij de beschrijving van de maatregel is aangegeven, probeert regio regie eerst door afstemming van werkzaamheden en/of evenementen verkeershinder te voorkomen. Indien dit niet mogelijk blijkt, worden benuttingsmaatregelen gezet. Op dat moment wordt er nauw samengewerkt met de projecten OV en fiets impuls en kan ook gebruik worden gemaakt van de werkgeversaanpak. Omdat de afname van OV-en fietsproducten door regio regie grootschalig en langdurig kan zijn, afhankelijk van aard en omvang van de werkzaamheden, is hiervoor apart budget gereserveerd binnen regio regie. Dit in tegenstelling tot de werkgeversaanpak, waarbinnen wel dezelfde typen producten kunnen worden aangeboden (probeer een E-bike, proefabonnement OV) maar waarbij dit dan vanuit die maatregelen wordt gefinancierd. Indien regio reëie gebruikt maakt van MB-producten staan die ook voor alle reizigers open (mits zij voldoen aan specifieke voorwaarden) en niet alleen voor werknemers van convenantpartners, zoals bij de werkgeversaanpak.

Mogelijke variatie en onzekerheden in de scope

Variatie in de scope zit in het feit dat nu niet goed overzien kan worden op welke momenten in 2015-2017 de hindercategorie op belangrijke corridors hoog genoeg is om op in te gaan zetten met benuttingsmaatregelen. Uitgangspunt is vier situaties per jaar, dus 12 in totaal in 2015-2017. Wanneer dit er minder of meer worden, dan bewegen de kosten en effecten mee.

Tussentijdse beslismomenten en bijsturing programma

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

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

2. Aanpak en planning van de maatregel

Planning/mijlpalen

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

Mijlpalen	Planning	
	Start	Gereed
Implementeren verbeteringen regioregie	Q2-2014	Q1-2015
Verbeteren registratie/actualisatie in LTC	Q2-2014	Q1-2015
Monitoringsysteem (incl. 0-meting)	Q1-2015	Q3-2015
Werving Regioregisser	Q4-2014	Q1-2015
4 momenten waarop regio regie maatregelen inzet in 2015	Q1-2015	Q4-2015

4 momenten waarop regio regie maatregelen inzet in 2016	Q1-2016	Q4-2016
4 momenten waarop regio regie maatregelen inzet in 2017	Q1-2017	Q4-2017
10 momenten waarop regio regie communicatie inzet in 2015	Q1-2015	Q4-2015
10 momenten waarop regio regie communicatie inzet in 2016	Q1-2016	Q4-2016
10 momenten waarop regio regie communicatie inzet in 2017	Q1-2017	Q4-2017
Tussentijdse evaluatie t.b.v. besluitvorming over noodzaak spitsmijden project Noorderbrug	Q4-2015	Q1-2016
Indien go-besluit, dan:		
Uitwerking spitsmijden project (i.s.m. OV en fietsimpuls)	Q1-2016	Q2-2016
Werving deelnemers	Q3-2016	Q4-2016
Meting referentiesituatie deelnemers	Q4-2016	Q4-2016
Beloningsperiode spitsmijden project	Q1-2017	Q4-2017
Plan opstellen voor structurele verankering van regio regie via de Regionale Mobiliteits Overleggen.	Q2-2017	Q4-2017

Risico's

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

Nr.	Belangrijkste risico's	Kans	Mogelijke gevolgen			Beheers - maatregelen
			Effect	Tijd	Geld k€	
1	Minder of meer hindersituaties dan begroot	25%	Minder of meer tijdelijke en structurele gedragsveranderingen dan beoogd.	n.v.t.	Minder of meer kosten dan begroot	Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en eventueel het aanbod (aantal deelnemers) per geval verhogen.
2	MB heeft geen mandaat om op te treden indien wegbeheerders/projecten onderling niet uit een conflict komen	10%	Er komt vanuit hinderbeperking een suboptimale oplossing	n.v.t.	n.v.t.	Opschalen via Stuurgroep
3	afstemmen/uitstellen van werkzaamheden leidt tot claims van de aannemer of andere betrokkenen.	20%	Geen	n.v.t.	meerkosten	Tijdige en goede afstemming
4	Vertraagde openstelling A2-tunnel	25%	Bereikbaarheid Kennedybrug vanuit noordoostelijke richting voor autoverkeer 'slecht'	n.v.t.	Meer kosten dan begroot	Via monitoring bijhouden wat de voortgang is en eventueel het aanbod (aantal deelnemers) per geval verhogen.
5	Vertraagde beschikbaarheid busbaan Kennedybrug	10%	Omleiden busroutes via Kennedybrug leiden tot 'OV-vertragingen'	n.v.t.	n.v.t.	Monitoring voortgang project dat ook in VBBMB zit
6	Vertraging fietsenstalling Station Maastricht	25%	Vertraging realisatie tramverbinding	n.v.t.	n.v.t.	Monitoring voortgang project dat ook in VBBMB zit
7	Te sterke focus op hinderbeperking voor	25%	Te weinig aandacht voor effecten op fiets- en OV-infrastructuur (omrijden)	n.v.t.	n.v.t.	Programmabrede afweging maken

	automobilisten					
8	Regioregie levert onvoldoende hinderbeperking op	25%	Bereikbaarheid Maastricht komt in het geding	n.v.t.	€ 3 mln	Inzetten 'traditioneel' spitsmijdenproject

Kosten

Begroting

De Rijksbijdrage inclusief BTW is voor de maatregel gelijk aan de regiobijdrage exclusief BTW. De kosten van de Regioregie zitten voor een deel in de bemensing van de verschillende teams (A, B, C en D team). Het streven is om de bemensing van de teams, net als in BB1, maximaal in te vullen met inzet van de moederorganisaties (gemeente, provincie, RWS Zuid Nederland). Vanwege de toenemende belangen wordt in VBBMB ingezet op een Regioregisser die afkomstig is vanuit één van de moederorganisaties. Niettemin kunnen de moederorganisaties niet alle rollen invullen. Zo is verkeerskundige expertise nodig om bijvoorbeeld doorstroomanalyses onafhankelijk te toetsen en worden ook communicatie-adviseurs (programmabreed inzetbaar) en projectleiding en – ondersteuning deels extern ingehuurd. In totaal wordt de externe inzet begroot op 1,75 fte, met een uurtarief van €100,- ex BTW. Bij de kostenberekening zijn de kosten voor een eventueel op te zetten spitsmijden project Noorderbrug niet opgenomen. Deze kosten zullen (zo nodig) worden afgedekt binnen het programma Beter Benutten Maastricht Bereikbaar d.m.v.erschikking van middelen.

De kosten voor de Regioregie zijn als volgt:

Onderdeel	Omschrijving	Begroting
Bemensing Regioregie team	1,75 fte (externe invulling a € 100 p.u.)	€265.000,-
A-team	licenties en onderhoud LTC, et cetera	€50.000,-
B-team	Inzet benuttingsmaatregelen 4 x per jaar a € 40.000	€160.000
C-team	10 x per jaar a € 5.000 variabel en 50.000 voor website e.d.	€100.000,-
D-team	monitoringssysteem opzetten en beheren + analyse instrument + uitvoeren analyses (10 a € 2.500)	€65.000,-
TOTAAL PER JAAR		€640.000,-

Taakstellend budget, prognose kasritme en verdeling over de partners

Onderstaande tabel toont het budget voor het project. Van dit taakstellende budget is 10% voor VAT gereserveerd (nog verdisconteren binnen bovenstaande kostenposten). Het gaat hierbij om programmabrede ondersteunende maatregelen, zoals website, backoffice en klantenservice.

Bijdrage van	Budget in mln €			Prognose Kasritme			
	Rijksbijdrage incl. BTW	Rijksbijdrage excl. BTW	Regiobijdrage excl. BTW	2015	2016	2017	2018 e.v.
Rijk	1,045	0,864		0,288	0,288	0,288	
Regionale bijdrage			1,056	0,352	0,352	0,352	
Totaal		1,920		0,640	0,640	0,640	

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

Uitvoeringsorganisatie

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

Contracteringsstrategie

De grote werkzaamheden in de regio worden aanbesteed door de betreffende wegbeheerders (in de meeste gevallen de gemeente Maastricht). Hierbij wordt aan de voorkant geregeld dat de aannemers betrokken zijn bij Maastricht Bereikbaar en dat zij medewerking verlenen aan het afstemmen van werkzaamheden, communicatie over werkzaamheden en inzet van benuttingsmaatregelen. De contractering van de grote projecten valt verder buiten de scope van Beter Benutten.

Monitoring en evaluatie

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

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

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

Het deelpakket Regioregie zal worden gemonitord op basis van output en outcome factoren. De resultaten van het programma worden gemeten op deelprojectbasis (tijdens en na afloop van werkzaamheden met hoge hindercategorie, zie als voorbeeld VBBMB.B5). De financiering van de M&E is opgenomen in de VAT kosten van het programma (10% van het totaal).

De volgende indicatoren worden in het project Regioregie gemonitord:

- ▶ Input: voortgang, realisatie, mijlpalen
- ▶ Output: aantal deelnemers aan de acties, aantal weken dat zij gebruikmaken van het probeeraanbod, aantal bereikte weggebruikers (communicatieteam), aantal uitgevoerde bereikbaarheidsanalyses (doorstromingsteam).

- Outcome: aantal behaalde spitsmijdingen per corridor, tijdens de tijdelijke hindersituatie en structureel, bijdrage aan de reductie van meest vertraagde ritten, bijdrage aan reistijdverbetering en voorkomen van reistijdverslechtering.

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

3. De criteria van de Bereikbaarheidsverklaring

Bijdrage aan primaire doelen Bereikbaarheidsverklaring

Het project draagt in sterke mate bij aan de primaire doelen van de bereikbaarheidsverklaring omdat het de intensiteit verlaagt op de prioritaire stromen, (in 2017 met name de Maas-kruisende stromen). Bovendien voorkomt het project hinder door goede afstemming van werkzaamheden. Ook dit leidt tot minder vertraging op de prioritaire stromen (dit effect is echter niet vertaald naar de effectiviteitsberekeningen). Op basis van de berekeningen is bepaald dat het project ten minste 515 structurele dagelijkse spitsmijdingen oplevert in de periode 2015-2024 op deze corridors. In het scopejaar van VBBMB levert het project 1.250 spitsmijdingen op.

Kosteneffectiviteit op pakketniveau

In hoofdstuk drie is bepaald hoe groot het effect van de te realiseren spitsmijdingen is op het aantal sterk vertraagde ritten en de verliesuren van deze sterk vertraagde ritten in de avondspits (1e en 2e orde effect, conform de op 11 september toegelichte aanpak). Op basis van die informatie is onderstaande KE toets door de regio uitgevoerd. Hierbij wordt opgemerkt dat alleen het effect van het benuttingsteam van regioregie in de effectberekeningen is meegenomen. De effecten van betere afstemming en communicatie zijn niet gekwantificeerd. De werkelijke baten van het pakket zijn hierdoor waarschijnlijk hoger dan hier berekend.

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

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

Met deze uitgangspunten zijn de baten per jaar en in totaal over 10 jaar bepaald. De kosten per jaar zijn afgeleid uit de financiële paragrafen van de in het pakket opgenomen projecten. In de bijlage (tevens separaat in Excel opgeleverd) staat de volledige berekening. De indicator waarmee de kosteneffectiviteitsanalyse wordt uitgevoerd zijn de kosten per vermeden vertraging-uur, voor de sterk vertraagde ritten en voor alle ritten. Uit de bijlage blijkt dat het pakket regioregie €18 kost per vermeden vertraging-uur voor de sterk vertraagde ritten, en €6 per vermeden vertraging-uur voor alle ritten in het model.

Uitvoerbaarheid

Het betreft een continuering en opschaling van een in BB1 lopend project. De Regioregie heeft in BB1 bewezen uitvoerbaar te zijn, en zal in VBBMB in belang toenemen. Via bovengenoemde mijlpalen en het monitoren van de risico's kan – indien nodig – tijdig worden bijgestuurd.

Effect op duurzaamheid

Grote werkzaamheden zijn een compelling event voor automobilisten om een alternatief uit te

proberen. 20% van de gedragsreactie van deelnemers aan de acties tijdens de afsluiting is structureel. Hiermee draagt Regioregie bij aan het bereiken van structurele spitsmijdingen. De tijdelijke en structurele spitsmijdingen leiden tot een reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen welke gemonitord zal worden via de vermeden autokilometers.

Daarnaast is sprake van een duurzame businesscase, omdat het toepassen van regioregie in deze aard en omvang ook op Limburgse schaal nog nauwelijks is toegepast. De provincie Limburg heeft regioregie in de steigers gezet voor overig Limburg. De kennis en ervaring die binnen Maastricht Bereikbaar wordt opgedaan met regioregie zal vanaf 2018 worden benut om e.e.a. Limburg breed uit te rollen.

Innovatie

Integrale regie over diverse (grote) projecten met verschillende wegbeheerders en aannemers is organisatorisch innovatief. Daarnaast wordt op landelijk niveau gewerkt aan het beter ontsluiten van gegevens over wegwerkzaamheden. Maastricht Bereikbaar sluit aan op deze ontwikkelingen met het verzamelen van deze informatie van verschillende wegbeheerders.

Uitkomsten kosteneffectiviteitstoets

PM op basis van uitgevoerde toetsen.

Uitvoerbaarheidsadvies RWS

RWS geeft aan dat dit plan niet kan worden getoetst op uitvoerbaarheid. Reden is onder meer dat er meer een inspanningsverplichting is (team werkt aan samenwerking/bereikbaarheid gebaseerd op actuele kansen) dan een resultaatsverplichting

Advies experts team analyse/oplossingen

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

Vaststelling / ondertekening

Functie	Naam	Handtekening	Datum
Directeur Programma Beter Benutten bij Ministerie van Infrastructuur en Milieu	Dhr. mr. drs. J.B. Dijkstra		27/11/14
Wethouder Economie, Mobiliteit, en Financiën (gemeente Maastricht)	Dhr. J. J. M. Aarts		20-11-2014
Director Commercial Operations Vodafone Libertel	Dhr. H. Odenhoven		

Bijlage berekeningen kosteneffectiviteit

Ook als separate Excel ingediend bij toetsers en I&M

Pakket	Project	Structurele dagelijkse splitsmijdingen per splits										Gem.
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Regioregile	Regioregile 2.0	670	960	1.250	435	392	352	317	285	257	231	515
	Totaal	670	960	1.250	435	392	352	317	285	257	231	515

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

Pakket	SVR referentie	Verliesuren referentie		SVR variant	Verliesuren variant		Verschil SVR	Verschil verliesuren per spits	
		Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR		Alle ritten	SVR
Regioregule	8.713	53.891	326	8.096	53.797	293	617	94	33

De aantallen zijn overgenomen uit mobiliteitsscan

Pakket	Project	Bespaarde verliesuren per splits		Relevante splitsen per dag	Relevante dagen per jaar	Effect jaren	Totaal bespaarde verliesuren		KEA kosten project	Kosten per bespaard verliesuur	
		Alle ritten	SVR				Alle ritten	SVR	Inc. BTW	Alle ritten	SVR
Regioregile	Regioregile 2.0	94	33	1,5	233	10	328.530	115.335	2.100.000 €	6 €	18 €

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

Pakket	Doelgroep	KEA uitgesplitst naar jaar										Totaal
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
Regioregile	Kosten totaal	700.000	700.000	700.000	0	0	0	0	0	0	0	2.100.000
	Uren alle ritten	42.746	61.248	79.749	27.753	24.978	22.480	20.232	18.209	16.388	14.749	328.530
	Uren SVR	15.006	21.502	27.997	9.743	8.769	7.892	7.103	6.392	5.753	5.178	115.335
	Kosten per uur alle ritten	16 €	11 €	9 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	6 €
	Kosten per uur SVR	47 €	33 €	25 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	18 €

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.

Ref2

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

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

	Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30	
hemelsbrede snelheid		28	24	42	59
verplaatsingen		4.739	4.301	392	6
verplaatsingen		2.386	1.646	646	93
verplaatsingen		2.541	1.580	798	163
verplaatsingen		1.000	1.111	177	1
verplaatsingen		5.913	4.679	1.840	194
Totaal verplaatsingen		18.815	14.535	3.712	568
reistijd alle ritten (minuten)	11.3	6.43	21.07	72.35	
waarvan vertraagd	2.06	1.38	4.17	5.51	
reistijd donkerrode ritten	14.27	9.03	24.02	88.31	
waarvan vertraagd	2.66	2.08	4.86	4.74	
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk overbelasting					
		lage ont-werpsnelheid	omrijden	som van sterk ritten (aantal)	vertraging (uren)
gemeente Maastricht	7.359	748	815	8.713	326
Heel model	-	-	-	255.939	25.567
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)	-	-	-	768.062	53.891
Heel model	-	-	-	-	-

Pakket regio-regie 14-9-b

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

Selectie, aantal geselecteerde gebieden: 1

	Alle	0 - 7,5	7,5 - 30	> 30		
hemelsbrede snelheid		29	24	42	59	
verplaatsingen		4.811	4.444	362	7	
verplaatsingen		2.457	1.691	668	98	
verplaatsingen		2.573	1.589	819	165	
verplaatsingen		1.000	1.111	177	1	
verplaatsingen		5.521	4.170	989	196	
Totaal verplaatsingen		18.663	14.358	3.726	579	
reistijd alle ritten (minuten)	11.32	6.37	20.99	72.06		
waarvan vertraagd		2.132	4.07	5.48		
reistijd donkerrode ritten	14.48		9.24.02	88.28		
waarvan vertraagd	2.39		2.4.74	4.67		
NRM 2020 RC lcm HERE snelheden som van sterk vertraagde vracht- autoriteiten van en naar gemeente, voorbale splitsen, naar oorzaak:					som van sterk vertraagde ritten van en naar gemeente uitlopend v oor geselecteerde periode en modaliteit ritten vertraging (aantal) (uren)	
overbelasting		lage ont- werpsnelh eid	omrijden			
gemeente Maastricht		7.359	748	815	8.096	293
Heel model		-	-	-	255.298	25.509
Alle ritten (dus niet alleen sterk vertraagd)		-	-	-	767.698	53.797
Heel model		-	-	-	-	-