

Jaarplan 2019
Slimme en Duurzame Mobiliteit
Maastricht Bereikbaar
2019-2022

Versie december 2018



Opgesteld in opdracht van:
Stuurgroep Maastricht Bereikbaar

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	3
1.1 AANLEIDING	3
1.2 DOELEN	3
1.3 SCOPE UITVOERINGSAGENDA	4
2. THEMAGERICHTE AANPAK	5
2.1 FIETS	5
2.2 OPENBAAR VERVOER EN P&R	8
2.3 AUTO VERDUURZAMENDE MAATREGELEN (AVM)	9
2.4 MOBILITY AS A SERVICE	10
2.5 SPECIALS	12
3. PPS SAMENWERKINGSCONSTRUCTIES	14
3.1 PROGRAMMABUREAU	14
3.2 WERKGEVERSAANPAK	16
3.3 GEBIEDSGERICHTE AANPAK	17
3.4 INNOVATIE	18
3.5 LOGISTIEK	20
3.6 HINDERBEPERKING	22
4. ORGANISATIE, KOSTEN EN DEKKING	24
4.1 ORGANISATIE	24
4.2 KOSTEN	25
4.3 DEKKING	26
4.4 BIJLAGEN BIJ DIT UITVOERINGSPLAN 2019:	26

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In de afgelopen jaren hebben een vijftigtal werkgevers, overheden en overkoepelende belangenorganisaties in Zuid-Limburg een regioconvenant gesloten met het programmabureau Maastricht Bereikbaar en zo de handen ineengeslagen om de regio tijdens de grootschalige werkzaamheden gezamenlijk bereikbaar te houden.

Het succes van de aanpak en de urgentie in de regio hebben ertoe geleid dat in het BO MIRT najaar 2018 is vastgesteld dat:

1. er een nieuw programma wordt opgesteld, getiteld Uitvoeringsagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022;
2. er middelen beschikbaar gesteld worden om onderdelen van dit programma in 2019 uit te voeren c.q. te continueren.

De uitvoeringsagenda 2019-2022 is in ontwikkeling. Dit document bevat het jaarplan 2019. In dit jaarplan wordt uiteengezet welke programmaonderdelen in 2019 worden gerealiseerd en wat dat kost en oplevert.

1.2 Doelen

Het doel van dit rapport is een concrete invulling geven aan het jaarplan 2019 als onderdeel van de uitvoeringsagenda 2019-2022. Dit ter vaststelling in de stuurgroep van december 2018.

Het jaarplan 2019 draagt bij aan het realiseren van de ambities van de uitvoeringsagenda 2019-2022. Deze zijn:

1. bereikbare economische kerngebieden en stadscentra en goede doorstroming op het wegennet;
2. bijdrage aan duurzame mobiliteit vanuit de invalshoek klimaatbeleid en leefbare omgeving;
3. gezonde en vitale medewerkers (meer bewegen door ander reisgedrag).

Deze ambities zijn in de uitvoeringsagenda gekwantificeerd:

1. 3.500 minder autobewegingen per dag t.o.v. 2018;
2. 29.000 ton CO₂-reductie per jaar t.o.v. 2018;
3. 2% van het Limburgse ziekteverzuim op te vangen door middel van meer bewegen.

1.3 Scope uitvoeringsagenda

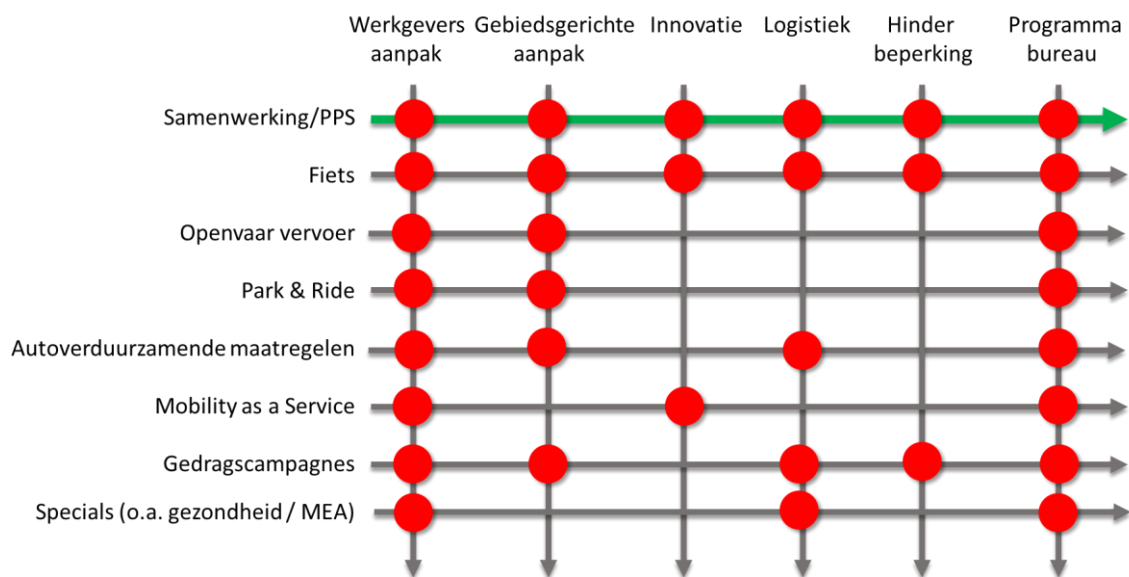
De uitvoeringsagenda bevat ambities voor 2019-2022, zowel qua doelstellingen als qua programmering. Onderstaande figuur toont een schematische weergave van de programmering van de uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda is opgebouwd uit samenwerkingsconstructies (kolommen) en thema's (rijen).

In de figuur is opgenomen welke onderdelen in dit jaarplan 2019 zijn uitgewerkt ten behoeve van de besluitvorming in de stuurgroep in december 2018.

Samen met de partners worden aanvullende onderwerpen verder uitgewerkt ten behoeve van het maken van meerjarenafspraken voor 2019-2022 die in het strategische overleg van het MIRT voorjaar 2019 besproken worden. Voor de besluitvorming rondom de uitvoeringsagenda wordt in samenwerking met het Ministerie gezocht naar een alternatief overleg¹.

Voor verdere toelichting over de opzet van de uitvoeringsagenda verwijzen wij naar het document Ontwerp Uitvoeringsagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022.

Figuur 1.1: scope uitvoeringsagenda en jaarplan 2019



¹ Mede afhankelijk van de bekendmaking van het klimaatakkoord, de dan actuele status van het landelijke programma Slimme en Duurzame Mobiliteit en de dan actuele stand van de uitwerking van het governance vraagstuk in de provincie Limburg.

2. Themagerichte aanpak

2.1 Fiets

Het stimuleren van fiets en e-bikegebruik is de rode draad binnen Maastricht Bereikbaar. De relatief korte woon-werkafstanden en het hoge aandeel autogebruik maakt de fiets en vooral de e-bike kansrijke alternatieven in de regio. Maastricht Bereikbaar heeft daarom sinds 2012 een intensief programma om werknemers te stimuleren vaker de fiets en e-bike te gebruiken naar het werk. Bij het thema fiets hoort het stimuleren van fiets en e-bike bezit en gebruik via *gedragsverandering*, het op orde brengen van de regionale en lokale *fietsinfrastructuur* en het verbeteren en innoveren van de benodigde *fietsfaciliteiten* (stallingen, kluisjes en oprisvoorzieningen) en regelingen (werkgeversregeling, fietsleasen, Fiets-ITS). Ook is het van belang om de fiets niet alleen te zien als deur-deur oplossing, maar ook als onderdeel van ketenmobiliteit via de fiets in de keten.

Fietsstimulering via gedragsverandering en werkgeversaankpak is weliswaar de primaire invalshoek van Maastricht Bereikbaar, maar staat niet op zichzelf en moet goed verankerd zijn in het (fiets)beleid van de regionale bestuurlijke partners. Verbetering van de fietsinfrastructuur en het zorgen voor een 'fiets-inclusief' beleid zijn primair verantwoordelijkheden van de gemeenten en provincie. Maastricht Bereikbaar kan daar vanuit haar expertise wel een goede bijdrage aan leveren.

De maatregelen die in 2019 worden uitgevoerd zijn verdeeld in de thema's gedragsverandering, fietsinfrastructuur, faciliteiten en fiets in de keten.

Gedragsverandering

Producten en diensten voor fietsstimulering worden ontwikkeld ten behoeve van de werkgeversaankpak, maar zijn ook beschikbaar voor de andere aanpakken zoals de hinderbeperking, de gebiedsgerichte aanpak en met name bewoners van de stad en bezoekers van de binnenstad. Dankzij de integrale aansturing van het programmabureau wordt snel duidelijk wanneer er kansen zijn voor het inzetten van het bestaande aanbod op een aangepaste wijze. Het principe bij het aanbod is de markt zoveel mogelijk in stelling brengen en bedrijven faciliteren bij het maken van een goede keuze. Dit is ook uitgewerkt in de uitvoeringsagenda. Het programmabureau neemt alleen het voortouw bij producten die de markt niet (voldoende goed) aanbiedt en waar bedrijven van vinden dat die wel door MB aangeboden moeten worden, te denken valt aan de probeerpool van de e-bike. Met name voor de proposities zoals fietslease en fietsbeloningsprogramma's zien we een actieve rol voor de marktpartijen. Ook een combinatie van de markt en de werkgever is een door ons gewenste combinatie om deze proposities te laten slagen. We zien wel een verbindende rol voor Maastricht Bereikbaar tussen deze partijen, zonder relatief grote financiële investeringen.

De gedragsprojecten die door Maastricht Bereikbaar in 2019 worden uitgevoerd zijn:

1. Inzet van expertise rondom het thema fiets, zowel voor moederorganisaties als voor private stakeholders die daar behoefte aan hebben.
2. Inzet van ontdek de E-bike: Bij werkgevers wordt een vernieuwde pool van e-bikes aangeboden, waar werknemers 1-2 weken een e-bike naar keuze kan ervaren. Na deze ervaractie krijgen de werknemers een aanbod van lokale fietshandelaars om een e-bike aan te schaffen. Deze actie wordt ondersteund met een campagne op de werkvloer.
3. Inzet van een fietslease product: Maastricht Bereikbaar biedt werknemers een aantrekkelijk leasepropositie om een e-bike te leasen via de werkgevers. De exacte invulling hiervan wordt nog uitgewerkt met de markt.
4. Advies en ondersteuning van een fietsbeloningsprogramma: Maastricht Bereikbaar biedt kennis en ondersteuning bij het uitrollen van een fietsbeloningsprogramma bij de werkgever. De exacte invulling hiervan wordt nog uitgewerkt met de markt.
5. Dit aanbod wordt gecombineerd met een integraal advies aan de werkgever inzake haar mobiliteitsbeleid, fietsregelingen en fietsvoorzieningen. Tegelijkertijd worden wensen van de werkgever geïnventariseerd ten aanzien van de fietskwaliteit in het gebied (t.b.v. de gebiedsaanpak).
6. Inzet eBike4Delivery en Ontdek de E-Cargo-Bike: waar ondernemers ervaring kunnen opdoen met het gebruik van een e-cargobike.

Fietsinfrastructuur

We gaan door met de vliegwielfunctie van Maastricht Bereikbaar voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig snelfietsnetwerk in Zuid-Limburg. Uit de probleemanalyse bleek dat vooral op de middellange afstanden nog erg veel potentie is voor de fiets en e-bike. Goede regionale snelfietsroutes zijn essentieel voor het aanboren van dit potentieel. Maastricht Bereikbaar heeft de afgelopen jaren veel energie opgewekt bij de stakeholders door een integrale visie te laten opstellen voor de snelfietsroute Sittard-Maastricht en enkele iconische onderdelen daarvan uit te voeren in het kader van Beter Benutten. Mede hierdoor zijn in het BO MIRT najaar 2018 afspraken gemaakt over de uitvoering van de snelfietsroute Meerssen-Maastricht. Dit project wordt opgepakt door de gemeenten en de provincie Limburg in samenwerking met Maastricht Bereikbaar in integraliteit met de gedragsbeïnvloeding en specifieke fietsstimuleringsprojecten via de werkgeversaanpak en bij andere doelgroepen.

De fietsinfra projecten die door Maastricht Bereikbaar in 2019 worden ondersteund zijn:

1. Realisatie snelfietsroute Meerssen-Maastricht, rol van Maastricht Bereikbaar als verbinder;
2. Onderzoek naar aanvullende kansen voor het verbeteren van het toonaangevende regionale snelfietsroutenetwerk in Zuid-Limburg, waaronder:
 - a. Verbindingsas tussen Maastricht en Valkenburg.
En mogelijk afhankelijk van extra financiering:

- b. Netwerkdelen snelle fietsroute Maastricht-Sittard aan de kant van Sittard, Geleen en Chemelot;
- c. Nader te verkennen mogelijkheden op de corridor Sittard-Heerlen en de corridor Maastricht-Heerlen.

Innovatieve fietsfaciliteiten

De fietsfaciliteit projecten die door Maastricht Bereikbaar in 2019 worden uitgevoerd zijn:

1. Slimme stallingen en fietsroute-informatiesystemen (FRIS). Stallingscapaciteit wordt vaak onderbenut door vindbaarheid en weesfietsen. Via slimme stallingen en fietsroute-informatiesystemen wordt de fietser in de keten beter bediend. Ook ligt er een belangrijke koppeling met de landelijke fietsdata-ontwikkelingen. Open data voor fietsenstallingen is essentieel voor de use cases fiets van Talking Traffic.
2. Stimuleren fiets op de goede plek (campagnes om het gebruik van fietsfaciliteiten te stimuleren en wildparkeren en weesfietsen tegen te gaan).
3. Onderzoek oplossing Fietsenstalling Markt (onderzoek naar duurzame en innovatieve oplossing voor de huidige invulling van de fietsenstalling op de Markt).
4. Uitgiftepunten voor deel(e-)bikes. We brengen de e-bike nog dichterbij de doelgroep door naast het inzetten van probeerpools bij grote werkgevers (zie werkgeversaanpak) ook waar mogelijk e-bikes in te zetten in buurten met hoog autogebruik en ondermaatse gezondheid. Dit stimuleert fietsen, reduceert auto- en scootergebruik en draagt bij aan de vitaliteit van inwoners van (achterstands)wijken.

Fiets in de keten

De ketenverplaatsing is de meest ingewikkelde verplaatsing die individuen kunnen maken. Tegelijkertijd gebruiken veel mensen de auto omdat (A) de afstand te groot is om te fietsen en/of (B) zij geen beschikking hebben over openbaar vervoer. Dit is temeer zo omdat de afstanden tussen de grote steden van Limburg voor velen net te ver zijn om helemaal te fietsen. Het wegnemen van deze argumenten heeft dus een groot potentieel om slimme en duurzame mobiliteit te stimuleren en om het fietsgebruik in Limburg op een hoger niveau te krijgen.

1. Het aandeel van fiets in het vortransport bij spoor is reeds hoog (40%) en kan door verdere investeringen in goede fietsparkeervoorzieningen bij stations en OV hubs nog verder omhoog. Het aandeel van fiets in het natransport is maar 10%. Daar zit dus nog potentie. Er wordt in 2019 daarom ingezet op het stimuleren van verdere uitbreiding en gebruik van het aanbod van de Nextbike. Daarnaast worden overige kleinschalige maatregelen in dit project vormgegeven en bij (of namens) moederorganisaties tot uitvoering gebracht.
2. De mobiliotheek: fiets+ov-aanbod. Op basis van de huidige succesvolle producten wordt een combinatieaanbod op maat samengesteld waarbij een deelnemer gebruik kan maken van een gecombineerd probeeraanbod fiets, e-bike, OV en/of P&R. Hierdoor wordt de deelnemer ontzorgd in de hele keten die als alternatief dient voor de auto. De ervaring leidt ertoe dat de (mentale) complexiteit van een

ketenverplaatsing voor de gebruiker wordt verkleind, waardoor de kans groter wordt dat hij/zij de auto vaker zal laten staan.

3. Gebruik stimulering: in dit project wordt ingezet op het vergroten van de bekendheid van ketenoplossingen waar de fiets een rol in speelt, en het stimuleren van het gebruik door een integraal probeeraanbod te ontwikkelen waarbij de deelnemers worden geholpen met het bepalen van de beste ketenverplaatsing, en waarbij zij worden gefaciliteerd met de hierbij benodigde middelen (OV-aanbod, P&R-aanbod, (deel)fiets-aanbod).
4. Faciliteren van de inzet van leasefiets / swapbike in Limburg; alternatieven voor het bezitten van een eigen fiets of e-bike ten faveure van het leasen van een tweewieler via de werkgever of het huren van een fiets via gespecialiseerde marktpartijen. Maastricht Bereikbaar levert de expertise en jaagt het gebruik van deze diensten door werkgevers aan.

Via deze all-in fietsstimuleringsaanpak wordt tevens invulling gegeven aan de duurzaamheidsopgave van de klimaatagenda (CO₂-emissievermindering) en bevorderen van de gezondheid van mensen (meer bewegen). De inzet genereert derhalve door dit integraal beleid maximaal maatschappelijk rendement.

2.2 Openbaar Vervoer en P&R

Het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer draagt meer dan evenredig bij aan het realiseren van CO₂-reductie, omdat de (potentiële) deelnemers vaak relatief grote afstanden afleggen. De invulling van het OV-programma is een continuering van de successen van Beter Benutten, waarbij gezocht wordt naar verdere vermarkting van succesvolle proposities.

De projecten die in 2019 worden uitgevoerd zijn:

OV en P+R stimulering via werkgevers.

Naast fietsstimulering heeft de werkgeversaanpak ook een aanpak van OV-stimulering wat aangeboden wordt aan de aangesloten convenantpartners. Dit pakket behelst:

1. Inzet van expertise rondom het thema openbaar vervoer en parkeren.
2. Inzet van 'Mobilotheek'; Probeeraanbod in de keten (o.a. combinaties zoals OV & ARRIVA Nextbike | P+R & OV | vouwfiets & OV).
3. Inzet van Ontdek het OV; Waarbij werknemers 2 maanden een ervaaraanbod openbaar vervoer kosteloos krijgen aangeboden van woonadres naar werkadres. Na deze ervaaractie krijgt de werknemer een abonnementsadvies en kortingsaanbod van Arriva.
4. Inzet van Dit is mijn P+R dag; waarbij werknemers 1 maand ervaaraanbod van openbaar vervoer kosteloos krijgen aangeboden in combinatie met het gratis parkeren op een P+R.

P+R visie Maastricht

De laatste jaren heeft Maastricht Bereikbaar met haar partners succesvol enkele P+R's in en rond Maastricht gerealiseerd. In het coalitieakkoord van de gemeente Maastricht wordt het belang van deze voorzieningen benadrukt. Maastricht Bereikbaar verbindt gemeente, provincie en Arriva aan elkaar in het opstellen van een visie voor de P+R's in en rond Maastricht. Hierin worden rollen/verantwoordelijkheden, meerjarenafspraken rondom tarieven en toekomstbeelden vast gelegd. De P+R Visie is ook een onderdeel van de gebiedsgerichte aanpak, met name in het gebied Randwyck waar met de partners in het gebied wordt gekeken naar integrale parkeer- en P+R-oplossingen.

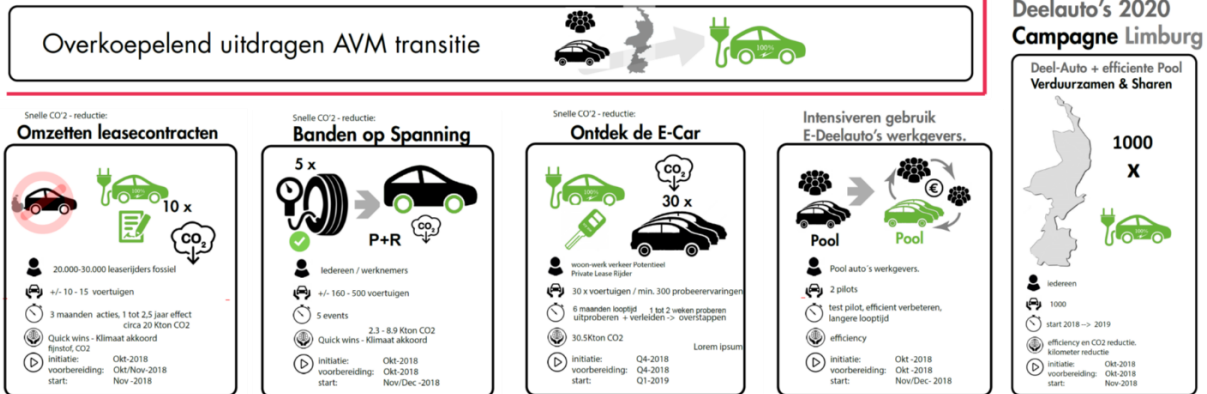
Algemene campagnes

Inzet van algemene communicatiemiddelen om openbaar vervoer en P+R te promoten in de regio. Denk hierbij aan inzet van communicatie bij promoten drielandenlijn, de tram Hasselt-Maastricht en het communiceren naar bezoekers tijdens topdagen en evenementen. Het € 2,00 kaartje wat is ingezet in Beter Benutten wordt ook in 2019 gecontinueerd vanuit de financiering van het programma. Tevens wordt gekeken of met de stakeholders in de gebiedsaanpak gekomen kan worden tot een zelfstandige businesscase voor het aanbieden van interessante ov-aanbiedingen tijdens topdagen en evenementen.

2.3 Auto verduurzamende Maatregelen (AVM)

Vanaf 2019 wordt het productenpakket aangevuld met autoverduurzamende maatregelen. Dit is een nieuw onderdeel van het programma dat is toegevoegd om de CO2 opgave te kunnen halen. Met alleen spitsmijdingen is die doelstelling namelijk niet haalbaar. Bij de opzet van de aanpak is geleerd van de fiets- en ov-programma's van Maastricht Bereikbaar en het 10 stappenplan voor gedragsverandering. Belangrijk uitgangspunt bij de aanpak is dat bedrijven en forenzen moeten gaan ervaren dat de voordelen van de elektrische auto opwegen tegen de nadelen. De aanschafdrempel is op dit moment nog erg hoog. Via een uitgebreide campagne, probeeracties en het wegnemen van drempels, zoals het hebben van een doorlopend leasecontract, stimuleren wij individuen en bedrijven om hun privéauto's en bedrijfswagens versneld te vervangen door elektrische auto's. Samenvattend biedt deze aanpak 5 proposities die in samenwerking met de convenantpartners zijn uitgewerkt en op korte termijn uitvoerbaar zijn en resultaten behalen, en bovendien bij succes opschaalbaar zijn:

Auto Verduurzamende Maatregelen (AVM)
Doelstelling uitdragen vanuit MB voor Limburg



1. Omzetten Leasecontracten. Versneld definitief overstappen op Elektrische rijden middels nieuw leasecontract Het voorstel is om de huidige fossiel brandstof auto contracten 1 jaar tot 2,5 jaar eerder beëindigen middels het bieden van een bijdrageregeling voor de afkoop van deze contracten.
2. Banden op spanningsacties: bij werkgevers en P+R's worden bandenspanningacties georganiseerd om de spanning van de banden van de auto's van werknemers op het juiste niveau te houden.
3. Ontdek de E-car: in navolging op ontdek de e-bike, wordt bij de werkgever een pool van e-cars aangeboden om werknemers een week te laten ervaren wat het rijden van een E-car betekent. In navolging op deze ervaring wordt een private-lease aanbod aan de werknemer gedaan voor het leasen van een full-electric voertuig.
4. Intensiveren gebruik E-deelauto's: sommige werkgevers hebben een pool van dienstauto's waarbij vanuit Maastricht Bereikbaar het gebruik van deze pool wordt gestimuleerd.
5. Uitrol campagne 1.000 elektrische deelauto's: Maastricht Bereikbaar rolt in 2019 een campagne uit om initiatieven in de regio zichtbaar te maken, te verknopen en te versnellen, kennis te delen, een stip aan de horizon te formuleren en exposure te geven aan de regionale aanpak.

2.4 Mobility as a Service

Limburg is de enige provincie in Nederland die aan twee andere landen grenst. Die grenzen belemmeren de interactie binnen de functionele regio. Er zijn onvoldoende alternatieven voor de auto voor grensoverschrijdende mobiliteit en de bestaande alternatieven zijn niet van de nodige kwaliteit. Hierdoor is het autogebruik van internationale verplaatsingen binnen de regio zeer hoog. Nieuwe internationale verbindingen (bijv. drielandentrein van Aken via Heerlen naar Maastricht en Luik, Tram Hasselt-Maastricht en P+R Lanaken) worden op dit moment gerealiseerd waardoor de grensoverschrijdende bereikbaarheid verbeterd wordt. Het integreren van reisinformatie en ticketing, nodig om deze nieuwe infrastructuur en verbindingen optimaal te benutten, blijft een lastige opgave. Dit is de primaire aanleiding voor de MaaS pilot in de regio.

Ook hebben werkgevers (convenantpartners van Maastricht Bereikbaar) tijdens een CEO-meeting in 2017 en tijdens latere vervolgsessies aangegeven de ontwikkelingen met interesse te volgen en in MaaS kansen te zien om de mobiliteit van hun medewerkers verder te verduurzamen. Hiermee verankeren wij ook de werkgeversaanpak in het beleid van de deelnemende bedrijven.

Experimenteren met MaaS

De MaaS pilot is onderdeel van de landelijke samenwerking met het Rijk en zes andere regio's. Met de MaaS pilot wil de regio leren van en experimenteren met MaaS. MaaS kan een bijdrage leveren aan het realiseren van de ambitie van multimodale grenzeloze mobiliteit. Met MaaS wordt beoogd multimodaal (waar mogelijk grensoverschrijdend) vervoer aan te bieden door reisinformatie en ticketing te integreren. Hierdoor ontstaat (betaal)gemak en flexibiliteit voor de reiziger, wat moet leiden tot duurzame mobiliteit. Deze flexibiliteit wordt geboden aan de reiziger door met één systeem te kunnen plannen, boeken, reizen, aanpassen en betalen.

Uitgangspunt hierbij is een opschaalbaar werkend systeem voor een Grenzeloos MaaS aanbod dat in samenwerking met de MaaS-aanbieder wordt uitgerold. Om opschaalbaarheid mogelijk te maken spannen we ons in deze pilot in om een publiek private samenwerking tot stand te brengen om MaaS in de regio te laten landen. Afstemming met regionale vervoerders, bedrijven en andere marktpartijen maken hier onderdeel van uit. Hierbij maken we gebruik van de bestaande relaties van de provincie met (private) partners in buurlanden en het uitgebreide netwerk van Maastricht Bereikbaar.

Het leren en experimenteren met MaaS moet inzicht geven in de maatschappelijke baten van MaaS. De pilot moet bewijs opleveren dat MaaS daadwerkelijk bijdraagt aan het stimuleren van slimme en duurzame mobiliteit. Dit wordt onderzocht door de gedragsverandering van de deelnemers nauwkeurig te monitoren en te vergelijken met de gedragsverandering van niet-deelnemers (via de geëigende evaluatiemethode van Maastricht Bereikbaar).

Met MaaS wil Limburg duurzame mobiliteit stimuleren. Hiermee wordt een modal shift van auto naar duurzamere alternatieven bedoeld. Ten minste 400 deelnemers laten de auto staan en reizen vaker met het OV of de (deel)fiets. Dit verkleint de CO2 footprint van de deelnemende bedrijven en verbetert de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in Limburg.

De stuurgroep wordt nog een apart voorstel voorgelegd, waarin de rol en taken van Maastricht Bereikbaar voor dit project wordt uitgewerkt. De relatie met de werkgeversaanpak is cruciaal binnen dit project.

2.5 **Specials**

Door de integrale aanpak zijn er in toenemende mate kansen om beleid te ontschotten en te verbinden. Aan de private kant wordt de verkokerde werkwijze van de overheid vaak als verwarrend en inefficiënt gezien. Zij hebben op verschillende dossiers te maken met verschillende overheidsinstanties (afdelingen of overheidsniveaus). Maastricht Bereikbaar experimenteert met het ontschotten van beleid. De kernopgave blijft bereikbaarheid, maar onderstaande specials zijn erop gericht een integrale bijdrage te leveren aan de twee andere doelen van deze uitvoeringsagenda: duurzaamheid en vitaliteit.

In 2019 worden de volgende projecten uitgevoerd in de categorie specials:

Gezondheidspilot

Vanaf 2019 wordt het productenpakket aangevuld met gezondheidsmaatregelen. Dit pakket heeft als doel om het ziekteverzuim van werknemers te verlagen en de productiviteit te verhogen. In 2019 worden er meerdere pilots gestart om samen met de werkgevers en de markt de inzet van coaching op diverse manieren te ervaren en te ontdekken. Hierbij wordt aangesloten bij bestaande (markt)initiatieven. Daar wordt kennis vanuit Beter Benutten ingebracht, actieve mobiliteitsaanbiedingen toegevoegd en resultaten opgehaald. Ook wordt er overlegd met de opstellers van het preventieakkoord van het Ministerie van VWS. Zij hebben aangeboden om mee te kijken naar de pilot en adviezen te geven om deze verder te verbeteren. Indien er een match is met de uitwerking van het preventieakkoord is het mogelijk dat in de loop van 2019 een aanvullende pilot wordt opgezet die meer vanuit dat kader is uitgewerkt. Enerzijds wordt met deze activiteiten gekeken of het stimuleren van fietsen en lopen bijdraagt aan de vitaliteit van werknemers, anderzijds wordt gekeken of een hogere (fysieke en mentale) vitaliteit bijdraagt aan het kiezen voor duurzame alternatieven voor de auto.

Maastrichts Energie Akkoord

Het opgebouwde netwerk binnen Maastricht Bereikbaar en de ontwikkelde mindset m.b.t. de duurzaamheidsopgave Publiek/Privaat geeft via een regiefunctie van MB inzake MEA slagkracht aan dit thema. Uitwerking hiervan dient nauw afgestemd te worden met de gemeente Maastricht.

Maastricht Bereikbaar schrijft in aanvang 2019 een Plan van Aanpak (PvA) 2019-2022 MEA-Industrie, met daarin de speerpunten:

- Uitbouwen van sterke basis → focus op de grootste 100 bedrijven in Maastricht: de in de pilot ontwikkelde aanpak opnieuw richten tot deze grotere doelgroep van kleinere bedrijven;
- Versnellen door ondersteuning bedrijven in Projecten, Roadmaps naar CO2-arme bedrijfsvoering, kruisverbanden tussen bedrijven;
- Koppeling met LEA voor de link van de 'grootste 18' via Prov/Rijk met Klimaatakkoord;
- Samenwerking met bevoegde gezagen en andere relevante partijen als RUD, Prov, SIM, RVO, Enexis, kennisinstellingen & aanboren mogelijke andere financieringsbronnen;

- Slimme koppeling met overige componenten uit Meerjarenplan Maastricht Bereikbaar, zoals personenmobiliteit, logistiek, gebiedsgerichte aanpak en innovaties.

Het PvA zal een reikwijdte hebben tot 2022 en de verschillende fases van de aanpak beschrijven, die nodig zijn voor effect binnen de nieuwe doelgroep van '100' (bewustwording, handelingsperspectief, incentives, acties etc.). De doelstellingen van MEA-Industrie voor 2019-2022 zullen worden beschreven in kwalitatieve en kwantitatieve (CO2-reductie) termen. Die voor 2019 zullen worden omvat in duidelijke 'deliverables'. Maastricht Bereikbaar deelt ervaringen in het Kernteam Duurzaamheid, voert monitoring uit en levert een rapportage op.

De uitvoering bevat bekende componenten als Kennissessies, Nieuwsbrief en het aanjagen van projecten, maar in lijn met de gebruikelijke MB-aanpak zullen ook nieuwe methoden worden gebruikt, zoals het aanbod van slimme 'proposities' aan bedrijven en hun medewerkers.

Financiering door gemeente Maastricht is in de begroting 2019 opgenomen.

Integrale Monitoring Bijdrage Klimaatakkoord

De ambitie van de regionale partners is om ook het effect van andere beleidsinitiatieven in de regio te gaan monitoren. Deze ambitie wordt in 2019 vertaald naar een werkbare vorm. De samenwerking van alle partijen in Maastricht Bereikbaar leent zich hier mogelijk goed voor. De ambitie is om de totale bijdrage van Limburg aan de doelen van het klimaatakkoord in beeld te brengen. Dit betekent theoretisch terugkijken naar alle behaalde resultaten sinds 1990. Dit zal niet haalbaar zijn. De ambitie is om ten minste alles te monitoren dat in de periode 2019-2022 wordt uitgevoerd, en dit waar mogelijk aan te vullen met de resultaten van Beter Benutten en overige maatregelen van de betrokken partijen sinds 2012. De monitoring zal worden opgezet in samenwerking met het Ministerie van IenW en kennisinstelling TNO dat door IenW is gevraagd om de regionale methodieken te helpen uniformeren.

Het gaat o.a. om het monitoren van de initiatieven inzake:

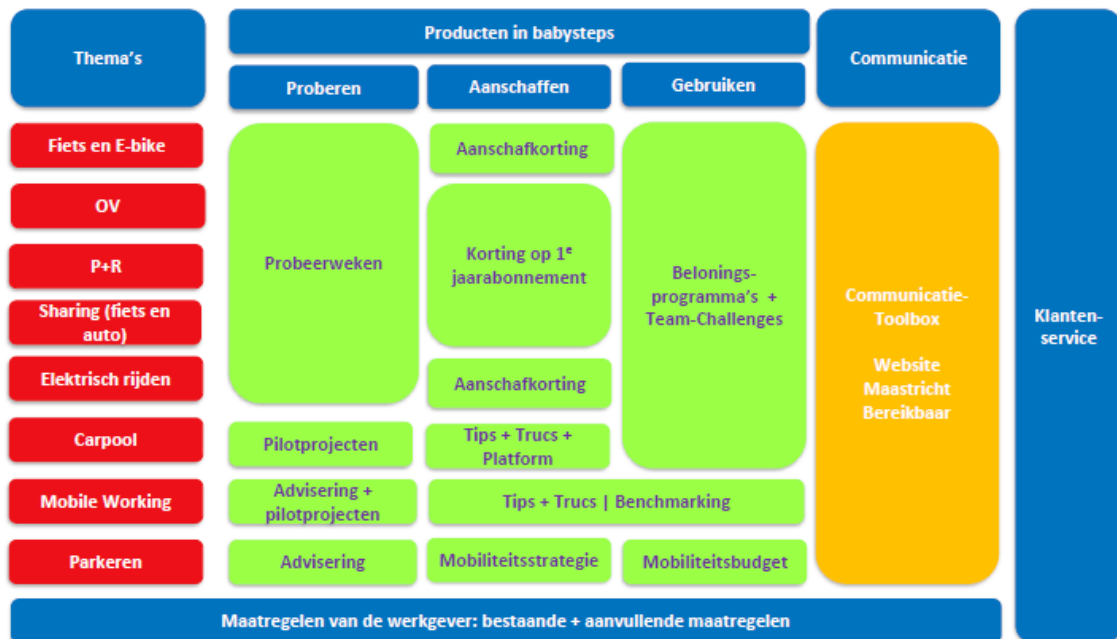
- Aanleg, onderhoud en beheer van infrastructuur.
- Infrastructurele assets benutten voor energieopwekking.
- Zero-emissie bus en doelgroepenvervoer.
- Elektrisch rijden, deelconcepten en de gebouwde omgeving.
- Integraal OV en fiets systeem als alternatief voor automobilititeit.
- Milieuzones, toegangsbeleid en parkeerbeleid.
- Vestigingsbeleid, vergunningen en parkmanagement.
- Goederenvervoer en stedelijke distributie.
- Het goede voorbeeld met eigen wagenparken en inkoop overheden en bedrijfsleven.
- Werkgeversaanpak.
- Stimulering van alternatieve brandstoffen.
- Handhaving.
- Publiekscampagne.
- Binnenvaart.
- Lucht- en scheepvaart.

3. PPS Samenwerkingsconstructies

3.1 Programmabureau

Het programmabureau is de integrale en onafhankelijke aansturing van de uitvoeringsagenda en het jaarplan 2019. Het programmabureau wordt aangestuurd door een brede stuurgroep waarin overheden en bedrijfsleven samen de kaders bepalen voor de aan- en bijsturing van het programma. De programmadirecteur heeft mandaat om binnen deze kaders uit te voeren en bij te sturen. Deze aanpak zorgt voor flexibiliteit en daadkracht in de uitvoering van innovatieve samenwerkingsprojecten gericht op gedragsbeïnvloeding. De programmadirecteur wordt ondersteund door het programmateam dat ondersteunende functies vervult voor de overige aanpakken en de thematische onderwerpen.

Onderstaande figuur illustreert de invulling van de integrale aanpak. De figuur toont de concrete invulling van bijvoorbeeld de werkgeversaankpak met thematische producten en diensten, alsmede de klantenservice en communicatie. Afgeleid van dit model wordt een gelijksoortige aanpak gehanteerd m.b.t. bewoners van en bezoekers aan de stad om hinder te managen, topdrukte-dagen aan te sturen en gedragsbeïnvloeding te ontwikkelen.



Onder het programmabureau vallen de volgende onderdelen:

Relatiemanagement

Het programmabureau is primair voor het relatiemanagement van alle publieke en private stakeholders. De programmadirecteur weegt belangen van stakeholders

integraal af tegen de ambities en afspraken in deze uitvoeringsagenda en stuurt het team aan in de communicatie richting stakeholders. De ambitie is om zoveel mogelijk rekening te houden met de eigen ambities en wensen van stakeholders, zonder dat de integraliteit en de belangen van andere stakeholders in gevaar komen.

Beheersing

Een goede programmabeheersing is essentieel voor daadkrachtige uitvoering en het voorkomen van verkokerde projecten. Maastricht Bereikbaar voert integrale beheersing op voortgang en budgetten, levert accountantsverklaringen per boekjaar en zorgt voor op maat gemaakte verantwoording richting alle financierende partijen.

Organiseren van kennisdeling

Maastricht Bereikbaar organiseert jaarlijks vele kennisbijeenkomsten. Denk aan de CEO-meetings van de werkgeversaanpak en de informatieavonden voor MKB in de gebiedsgerichte aanpak. Daarnaast participeert Maastricht Bereikbaar in landelijke kennisdeling (b.v. tijdens congressen en bijeenkomsten van het ministerie) en worden er op ad hoc basis kennisdelingsessies georganiseerd met vergelijkbare uitvoeringsorganisaties in binnen- en buitenland (b.v. Groningen Bereikbaar, Antwerpen, SmartwayZ).

Monitoring en evaluatie

Het programmabureau verzorgt integrale monitoring en evaluatie van alle onderdelen van het programma. Het verzorgt jaarrapportages en levert tussentijdse monitoringsinformatie waarmee het programma wordt bijgestuurd. Belangrijk onderdeel van de monitoring is de geclusterde effectmeting, die jaarlijks onder de convenantpartners van Maastricht Bereikbaar wordt uitgezet om inzicht te krijgen in de bekendheid en effecten van de acties van Maastricht Bereikbaar bij de werknemers van de aangesloten partners, bewoners en bezoekers. Vanaf 2019 wordt daarnaast gewerkt aan de integrale monitoring van de CO2 resultaten van de moederorganisaties in Limburg.

Algemene communicatie en Klantenservice

Het programma beheert de website, routeplanner en slimme kaart en er wordt een klantenservice aangeboden aan de reizigers en deelnemers van acties. Tevens reageren we op social media uitingen van en over de bereikbaarheid in de regio en de activiteiten van Maastricht Bereikbaar en haar partners. In 2019 wordt een kwaliteitsslag gemaakt in het klant-relatie-managementsysteem van het programma.

Bureauondersteuning en huisvesting

Het programmabureau zorgt voor huisvesting van het programmateam zodat er op één locatie samen gewerkt wordt. Dit is een essentiële succesfactor voor een integraal samenwerkingsverband waarin ambtenaren van verschillende moederorganisaties en ingehuurd adviseurs samenwerken aan het ontwikkelen van beleid, opzetten innovaties en zorgdragen voor realisatie van de uitvoeringsagenda. Het programmabureau wordt ondersteund door een secretariaat.

3.2 Werkgeversaanpak

Eind 2018 is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst getekend door de grote bedrijven die eerder al meededen om partner te worden van het nieuwe programma gericht op bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Elke aangesloten werkgever bepaalt haar eigen ambitie. Het programma heeft een team van mobiliteitsmakelaars welke intensief contact hebben met convenantpartners. Zij gaan in 2019:

1. De bestaande convenantpartners bedienen met meer maatwerk en een vernieuwd programma.
2. Nieuwe bedrijven aan laten sluiten in het PPS-netwerk.
3. Bij de convenantpartners een nieuwe mobiliteitsscan uitzetten en deze analyseren.
4. Bij de convenantpartners een benchmark (mobiliteitsgerelateerde) arbeidsvoorwaarden opstellen.
5. Jaarplangesprekken voeren en jaarplannen opstellen om de acties per convenantpartner in 2019 af te stemmen en vast te leggen.
6. Bij convenantpartners een scan uitvoeren, analyse verrichten en jaarplan gesprekken voeren.
7. Inventariseren op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit: hoe zijn de werkgeversregelingen nu en hoe kan dit 'beter' en duurzamer in combinatie met het aanbieden van producten en diensten van Maastricht Bereikbaar. Hiermee wordt inzichtelijk wat hun ambitie is als het gaat om de bijdrage aan de klimaatdoelstelling.
8. Producten bij de convenantpartners uitzetten en evalueren.
9. CEO-bijeenkomsten en kennisdelingssessies organiseren, deelnemers daarvoor werven en de sessies begeleiden.

De focus van de mobiliteitsmakelaars is gericht op opschaling naar de regio Zuid-Limburg. Indien vanuit andere steden/regio's in Limburg gevraagd wordt om inzet van de werkgeversaanpak wordt op basis van kostencalculatie vanuit Maastricht Bereikbaar kennis en kunde ingebracht.

De provincie Limburg is een proces gestart rondom een transitie van governance voor het thema mobiliteit in de provincie. Maastricht Bereikbaar participeert in de overleggen met de provincie en werkt samen met haar partners uit wat het effect is op het programma en de inzet van de werkgeversaanpak voor de lange termijn.

Tijd- en plaatsonafhankelijk werken

In 2019 wordt ook het onderdeel tijd- en plaats-onafhankelijk werken vernieuwd. Deze aanpak heeft in Beter Benutten veel successen opgeleverd (denk aan de introductie van thuiswerken voor callcenter medewerkers van Vodafone met hulp van MB). Nieuwe bedrijven kunnen deelnemen aan pilots gericht op het stimuleren van tijd en plaats onafhankelijk werken. Ook kan dit budget besteed worden aan het motiveren en / of

bekendmaken van flex werkplekken. Tot slot wordt het gebruikmaken van ‘deelstoel’ verder uitgewerkt.

3.3 Gebiedsgerichte aanpak

De kern van de aanpak is om met publieke en private stakeholders in een gebied te komen tot een integrale aanpak voor de korte termijn en visie voor de lange termijn². Dit sluit aan bij de opgave uit de omgevingswet en gemeentelijke ambities. Het doel van de aanpak is bijdragen aan een leefbare en gastvrije inrichting en functioneren van economische kerngebieden. Vergroenen is daarbij een belangrijk thema, waardoor een bijdrage geleverd wordt aan de CO2 doelstellingen van het programma. Dit wordt bereikt via het stimuleren en faciliteren van slimme en duurzame mobiliteit als onderdeel van een integrale aanpak en visie. Per gebiedsopgave wordt bekeken met welke doelgroepen gewerkt wordt. Dat kan gaan om werknemers (van MKB), om bezoekers van binnensteden of zorginstellingen, studenten en scholieren en inwoners van een gebied en/of bijvoorbeeld over logistieke stromen.

De aanpak hieronder beschreven is een eerste aanzet en zal in samenspraak met gemeente Maastricht en provincie Limburg verder worden uitgewerkt.

Hoofdlijnen van de aanpak

De aanpak ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

1. Integrale analyse van functies en stromen in gebied:
 - a. Typering gebied in functies;
 - b. Gebruik door forenzen, bewoners, bezoekers;
 - c. Problemen bereikbaarheid (vindbaarheid, doorstroming, parkeren);
 - d. Mogelijkheid tot verduurzamen van inkoop en logistiek;
 - e. Relatie met andere gebieden (P+R, distributiecentra, etc.).
2. Toets randvoorwaarden slimme en duurzame mobiliteit:
 - a. Infrastructuur en fysieke voorzieningen (fiets, OV en auto);
 - b. Regimes (venstertijden, milieuzonering, parkeerbeleid, toekomstige zero emissie zone stadslogistiek);
 - c. Energie bij private stakeholders (ophalen MB);
 - d. Energie bij publieke stakeholders (structuurvisie Maastricht, mobiliteitsaanpak Limburg, prioritering nationaal beleid);
 - e. Aandacht voor deelmobiliteit (deelfietsen en elektrische deelauto's).
3. Kansrijke oplossingsrichtingen:
 - a. Vanuit inhoudelijke analyse en draagvlak;
 - b. Slagvaardige korte termijn-aanpak;
 - c. Stip op de horizon en integrale toekomstvisie.
 - d. Vaststellen concrete samenwerkingsagenda in gebiedsconvenant.

² De gebiedsgerichte aanpak is het eerdere conceptprogramma dat is ingediend voor de klimaatenvolpe 2019 benoemd onder de noemer “de groene stad”

Een centrale rol is weggelegd voor de gebiedscoördinator. Deze spin in het web heeft affiniteit met beleid en spreekt de taal van de stakeholders in het gebied (binnenstadondernemers, werkgevers, belangenverenigingen).

Eerste invulling gebieden

De gebiedsgerichte aanpak wordt stapsgewijs uitgevoerd op basis van de financieringsstructuur van het programmabureau. In 2019 worden de eerste gebiedsprofielen opgesteld voor gebieden in Maastricht.

1. Maastricht Binnenstad: uitwerking aanpak binnenstad, met aandacht voor parkeren op afstand, deelfietsen en elektrische deelauto's, beïnvloeding mobiliteitsgedrag van bezoekers, bewoners en werknemers van MKB, elektrificatie van logistiek en buslijnen i.c.m. laadinfra in de stad en de gebiedsontwikkeling van Belvédère, alsmede flankerend beleid op het dossier van milieuzonering.
2. Maastricht Randwyck: integrale gebiedsvisie met speciale aandacht voor fietsverbindingen en deelmobiliteit.
3. Maastricht Stad en Spoor: het doorontwikkelen en realiseren van de drie strategische doelen zoals zijn verwoord in de Ambitienota te weten:
 - a. van kopstation naar internationaal knooppunt;
 - b. van barrière naar beleving;
 - c. van achterkant naar (tweede) voorkant.

Voor de gebiedsgerichte aanpak worden middelen gereserveerd voor de inzet van de gebiedscoördinator(en) en een werkbudget voor het uitwerken van de integrale gebiedsvisies en het uitvoeren van de eerste maatregelen. Afstemming in het kader van de op te stellen omgevingsvisie vanuit de gemeente Maastricht wordt hierin meegenomen.

In 2019 wordt daarnaast, mede op basis van het resultaat in Maastricht en de nadere uitwerking van de ambitie van de andere gemeentes, gekeken naar uitbreidingsmogelijkheden in andere steden van Zuid Limburg.

3.4 Innovatie

Innovaties vooral voortkomende uit technologische ontwikkelingen -vaak Smart Mobility genoemd- hebben een steeds grotere invloed op de wijze waarop wij ons verplaatsen, we het mobiliteitssysteem organiseren en het biedt kansen om het mobiliteitssysteem te veranderen dusdanig dat hiermee een bijdrage geleverd kan worden aan het behalen van de doelstellingen ten aanzien effectiever gebruik van het wegennet in samenhang met duurzaamheid en gezondheid.

Bij het thema innovatie worden PPS samenwerkingsverbanden gecontinueerd en uitgebouwd. Denk aan het samenwerkingsverband Talking Traffic en het samenwerkingsverband Mobility as a Service. Bij de uitwerking van de innovatieagenda

wordt expliciet de verbinding gezocht met de krachtenbundels waarmee het Rijk met de regio's wil werken aan innovatie. De krachtenbundels waarop wordt ingezet zijn:

1. toename gebruik van bestaande slimme diensten;
2. digitaal de weg op orde t.b.v. gepersonaliseerde dienstverlening;
3. verantwoorde introductie van nieuwe generatie voertuigen (slim en schoon);
4. transitie naar Mobility as a Service, klantgericht en grenzeloos;
5. digitale bescherming van reizigers;
6. talking logistics.

Ook in 2019 werken wij de Limburgse krachtenbundels verder uit met de stakeholders, bepalen wij de rol- en taakverdeling tussen Maastricht Bereikbaar en moederorganisaties en stellen wij een uitvoeringsplan op om op onderdelen te introduceren, versnellen en verankeren. Deze afspraken zijn vastgelegd in het BO MIRT najaar 2018.

Uitgangspunt van de aanpak is om innovaties in Zuid-Limburg te introduceren, te versnellen en te verankeren bij de regionale stakeholders.

Introduceren

In 2019 starten wij met de uitrol van de Limburgse pilot MaaS. Daarnaast gaan we mogelijkheden verkennen, in samenspraak met onze logistieke stakeholders, om diensten uit te rollen voortkomende uit de mogelijkheden die open trip model biedt. Ook zetten wij in 2019 in op het verkennen, in opmaat van een grootschalige implementatie vanaf 2020, van de use-cases binnen Talking Traffic, in het bijzonder die van fiets. Uiteraard is de ambitie afhankelijk van de technologische ontwikkeling door de markt en de uitvoeringstermijn van de implementatie van de I-VRI's door de producenten.

Versnellen

Het verder uitrollen van iVRI's zal in 2019 een speerpunt zijn in onze regio. Zo gaan we door met de ombouw in de gemeente Maastricht met de ambitie om eind 2019 het merendeel van de VRI's besteld te hebben voor ombouw naar I-VRI. Bij de VRI's van de provincie Limburg zal in 2019 een eerste fase zijn besteld voor ombouw. In samenspraak met alle wegbeheerders in onze regio gaan wij in 2019 een plan van aanpak opstellen voor de verdere uitrol.

Verankeren

Het verankeren en verduurzamen van de keten van Talking Traffic met betrekking tot o.a. datakwaliteit, continuïteit, privacy en beveiliging zullen wij in samenwerking met de gemeente Maastricht gestalte geven. De provincie blijft in het kader van de afspraken 'krachtenbundeling' in MIRT de eerste verantwoordelijke. Nadat dit voldoende is geborgd, zullen wij deze kennis ter beschikking stellen aan de andere wegbeheerders in onze regio bij hun verankeringsopgave. Daar waar mogelijk en nodig zullen wij hun hierbij faciliterend ondersteunen.

In het programma Smart Mobility wordt waar mogelijk de combinatie gezocht met de andere aanpakken t.b.v. de integraliteit van de aanpak. Bovendien zijn de andere aanpakken vaak faciliterend bij het introduceren, versnellen en verankeren.

3.5 Logistiek

Logistiek is een belangrijk thema bij het realiseren van de regionale ambities voor de uitvoeringsagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022. In Beter Benutten zijn opvallende resultaten behaald die onderstrepen dat de aanpak kansrijk is. Bovendien is een groot netwerk opgebouwd aan stakeholders waarmee de volgende stappen gezet kunnen worden (vergelijkbaar met de energie in de werkgeversaanpak). De logistiek makelaar ontwikkelt in deze aanpak diverse publiek-private samenwerkingsverbanden waarmee wordt gewerkt aan het stimuleren van slimme en duurzame logistieke mobiliteit. De verschillende onderdelen in de aanpak die in 2019 verder worden opgepakt zijn:

Green Deal ZES Zero Emissie Stadslogistiek

De gemeente Maastricht is koploper die participeert in het opstellen van een landelijk actieplan om voor 2025 te komen tot nul emissie stadslogistiek. De regionale aanpak is input voor landelijke kaders voor techniek, regelgeving en handhaving. Maastricht Bereikbaar geeft invulling aan deze rol namens de gemeente Maastricht.

Actief inzetten op bestelverkeer met minder kilometers en ritten

Hier ligt nog veel potentieel aangezien 12 - 16% van het verkeer op de wegen in en om Maastricht bestelverkeer betreft. Door bedrijven te inspireren, enthousiasmeren en stimuleren om deze ritten efficiënter te organiseren zal het aantal afnemen en doordat er blijvend (financieel) voordeel te behalen valt zal de maatregel worden voortgezet. Naast een netwerk van toekomstige potentieel elektrische bestelbusrijders wordt door de minder gereden kilometers al een CO2-reductie gerealiseerd. Ook zal de klanttevredenheid en medewerkers tevredenheid toenemen. Het betreft in alle gevallen maatwerk. Voorbeelden zijn het vergroten van de mate van digitalisering, aanpassingen van werktijden of het anders vormgeven van logistiek waardoor een leverancier en/of bedrijfslocatie minder frequent wordt bezocht, met als gevolg meer efficiency en kostenbesparingen. Deze maatregel kan worden uitgevoerd indien er voldoende capaciteit en financiering beschikbaar is en is afhankelijk van de voortgang van de overige logistieke onderdelen in dit jaarplan.

Gebundelde bevoorrading via een netwerk van hubs (B2B en B2C)

Dit netwerk betreft de gehele (logistieke) keten inclusief mogelijke maatregelen zoals logistieke ontkoppel punten, hubs en micro hubs die samen leiden tot een optimale logistieke stroom in en rond de stad, mede gebruikmakend van de technologische ontwikkelingen zoals benoemd in het deel innovatie. Het netwerk verzorgt de gebundelde aan-/afvoer van de bevoorrading/e-commerce en retourstromen van

aangesloten partijen en voor incidentele leveranciers. Transport is duurzaam met LEVV's/ECB's. Voor extra flexibiliteit zal (een deel van) de microhubs onbemand zijn (bv. lockers op stationslocaties en in parkeergarages). De fijnmazige distributie kan uitgevoerd worden met inzet van lokale fietskoeriersdiensten, studentenpools en sociale ondernemingen die op deze manier mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt op weg helpen. Laden/losseren kan aan restricties onderworpen worden (in ruimte en/of tijd), waarbij we nu o.a. al ervaring opdoen met combigebruik van laden/losseren met parkeren. Partners binnen dit project zijn Binnenstadservice Maastricht, PostNL, DHL (Parcel & Express), The Masters, MTB, Demarrage Fietskoeriers, Ondernemersverenigingen, Centrum Management Maastricht, gemeente Maastricht.

Stop & Drop, open systeem voor het reserveren van slots

In Maastricht hebben we in 2015 samen met Sligro op het Vrijthof een kleine pilot uitgevoerd naar de technische haalbaarheid van het Stop & Drop concept voor de horeca. Om de effecten echt te kunnen bepalen, is opschalen noodzakelijk. Het doel is om de horecaleveranciers die hun lading moeten koelen, dit niet op de dieselmotor doen, maar daarvoor aansluiten op elektriciteit. Dit scheelt emissies en geluid en draagt daarmee bij aan de leefbaarheid, het milieu etc. Omdat ruimte schaars is, zoeken we naar verdichtingsmogelijkheden en meervoudig (ruimte)gebruik van de stroomvoorzieningen (tot 12u lossen voor horeca, daarna taxistandplaats bv). Partners: Sligro, Hanos, Bidfood, Daily Fresh Food, Becker-Royen, Enexis, Koninklijke Horeca Zuid-Limburg, SAHOT, Les Tables, Maastricht Bereikbaar, gemeente Maastricht.

Elektrisch koelen op een vrachtwagen biedt in de huidige situatie de nodige voordelen op het gebied van duurzaamheid en leefbaarheid, door minder uitstoot van emissie en geluidsoverlast. Dit betreft een tussenoplossing tot het moment dat er een elektrisch alternatief is voor de koelmotor. Het gebruik van een slot kan eventueel wel voor de lange termijn meegenomen worden bijvoorbeeld in de overweging om bij privileges schone voertuigen ook buiten de venstertijden hiervan gebruik te laten maken.

Optimalisatie van afvalinzameling van bedrijven en burgers

Gescheiden afvalinzameling leidt tot relatief veel vervoersbewegingen in de stad, maar mogelijk ook over langere afstanden t.b.v. de verwerking. Op termijn willen we naar één afvalinzamelingsstelsel voor particulieren en bedrijven. Wat leveren de nu elders lopende pilots aan inzichten op en wat is wettelijk mogelijk? De afwegingen die we maken zijn bv. inzamelen met een neutraal voertuig, straten of inzamelmomenten onderling verdelen, doelgroepen en afvalstromen selecteren, stille elektrische voertuigen en 's nachts ophalen. In 2017 en 2018 zijn de eerste stappen gezet. Binnen de uitvoeringsagenda is de ambitie om te komen tot een concreet projectvoorstel. Partners: Renewi, Suez, L'Ortye, Van Kaathoven Groep, RD4, Stadsbeheer, Ondernemend Wyck, La Bergère Group, ondernemersverenigingen, Les Tables, Sahot, Koninklijke Horeca Zuid-Limburg, Centrum Management Maastricht, Maastricht Bereikbaar, gemeente Maastricht.

Maatwerk regionale logistiek

De afgelopen jaren heeft Maastricht Bereikbaar met de logistiek makelaar boven verwachting veel bereikt. Dit is behaald door bedrijven in projecten efficiëntieslagen te laten maken met minder gereden kilometers en ritten tijdens de spits tot gevolg. De bedrijven zijn door de logistiek makelaar geïnspireerd, geënthousiasmeerd en gestimuleerd om in actie te komen en hebben hierbij tijd en geld geïnvesteerd. Met een bijdrage vanuit MB zijn deze bedrijven voor een beperkt deel gecompenseerd. De inzet van logistiek makelaar is kosteneffectief gebleken. Een nieuw logistiek programma heeft bij voorkeur een meer provinciale scope. De bedrijfstak is breder georiënteerd dan een stad, zo ook hun verkeersbewegingen. Afhankelijk van de wensen van stakeholders kan worden besloten of naast stedelijk gebied ook wordt ingezet buiten de steden. De komende jaren zullen de geplande werkzaamheden aan de A2 en N280 zorgen voor vertraging en kan de A76 tussen Sittard-Geleen en Heerlen zich tot een hardnekkig knelpunt ontwikkelen. Dit geeft urgentie voor bedrijven zoals Smurfit Kappa, Rockwool (Roermond), VDL/Nedcar en de bedrijven gevestigd op Chemelot. Uit gesprekken met bedrijven is gebleken dat er behoefte is aan een aanjaagfunctie door de logistiek makelaar. Via community-ontwikkeling kan een netwerk ontstaan waarin bedrijven kennis, ervaringen en informatie kunnen halen en brengen.

Er is potentie om een significante bijdrage te leveren aan de realisatie van de MB-ambitie. Dat wordt behaald door in 2019 en verder o.a. in te zetten op:

1. ITS-oplossingen invoeren op het gebied van logistiek met een verbeterde doorstroming, minder gereden kilometers en ritten als doel door bundeling en samenwerking, naast de verkeerskundige mogelijkheden. Denk aan OpenTripModel en Logistics as a Service.
2. Actief inzetten op bestelverkeer met minder gereden kilometers en ritten als doel door verbetering efficiëntie. Hier ligt nog veel potentieel.
3. Stimulering van elektrisch vervoer met CO2-reductie als doel, mede met behulp van regelingen zoals DKTI.

Nadere prioritering bij de betrokken steden is hierbij randvoorwaardelijk.

3.6 Hinderbeperking

Een belangrijke ontwikkeling in Limburg was de afgelopen jaren de integrale hinderbeperking die is toegepast bij de werkzaamheden inzake de aanleg van de A2 tunnel, de Noorderbrug en stationsomgeving in Maastricht. Deze grote en complexe opgaves gaven Maastricht Bereikbaar een belangrijke impuls en hebben de Regioregie tot wasdom gebracht. Regioregie is het integraal en in samenwerking met publieke en private partijen plannen en beheersen van werkzaamheden en de daaruit voortvloeiende hinder. De hinderpakketten van Maastricht Bereikbaar zijn zeer effectief geweest (zie o.a. evaluatie Hinderpakket Noorderbrug). Een belangrijke verklaring voor het succes is dat de pakketten zijn uitgevoerd als integraal onderdeel van Maastricht Bereikbaar, waardoor maximale synergie gevonden is tussen de tijdelijke producten voor de hinderaanpak en de structurele aanpak van Maastricht Bereikbaar.

Stakeholders zijn ingezet, sterke producten zijn gebruikt en het programmabureau heeft gezorgd voor een in afstemming met de projecten optimale communicatie en monitoring en evaluatie. Ook de komende jaren staan er werkzaamheden op het programma. Bovendien is de aanpak uit te breiden naar evenementen (zgn. topdagen binnenstad) en OV-werkzaamheden. Daarom wordt de hinderbeperkingsaanpak van de regioregie gecontinueerd.

De basis voor de toekomst is een beperkte aanpak door het inzetten op afstemming van wegwerkzaamheden en evenementen. Dit in combinatie met het in stand houden van het netwerk van in- en externe partners en stakeholders, zodat de producten van Maastricht Bereikbaar zinvol en gericht kunnen worden ingezet (wanneer nodig).

Dit betekent concreet dat het afstemmingsoverleg met alle wegbeheerders aan tafel blijft bestaan, maar slechts incidenteel bijeenkomt, op basis van noodzakelijkheid. Verder wordt de noodzaak voor het inzetten van benuttingsmaatregelen door de Regioregisseur beoordeelt in samenspraak met de verschillende projectleiders.

Op communicatief gebied wordt de aandacht gefocust op het uitdragen van eenduidige heldere boodschappen aan de weggebruiker bij hindersituaties; voor de inhoudelijke input worden de communicatiemedewerkers van MB betrokken. Het directeurenoverleg wordt geïncorporeerd in de Stuurgroep MB, zodat relevante onderwerpen daar geagendeerd kunnen worden.

Daarnaast wordt door de Regioregie de manier van werken verankerd bij de verschillende overheidspartners. Dat is enerzijds de gemeente Maastricht in haar streven om stadsregie gerealiseerd te krijgen en anderzijds de provincie Limburg waar het afstemproces een impuls krijgt. Ook wordt de Regioregie als succesvolle manier van (samen)werken ingezet bij het uitwerken van de Minder Hinder Aanpak, zoals benoemd in het BO-MIRT. Desgewenst kan de Regioregie op andere geografische plekken in het focusgebied van Maastricht Bereikbaar worden ingezet wanneer de aanleiding tot hinderbeperking zich voordoet. Dit wordt als maatwerk opgepakt.

4. Organisatie, kosten en dekking

4.1 Organisatie

Het jaarplan 2019 wordt uitgevoerd door het programmabureau Maastricht Bereikbaar. De structuur en governance daarvan is opgenomen in het document Uitvoeringsagenda Slimme en Duurzame Mobiliteit 2019-2022³. Totdat er andere keuzes gemaakt worden met betrekking tot de governance wordt de huidige structuur van Maastricht Bereikbaar gehandhaafd. Dat wil zeggen:

1. Aansturing door brede stuurgroep met publieke en private partijen.
2. Aansturing binnen de kaders door dagelijks bestuur.
3. Aansturing door programmadirecteur binnen mandaat van stuurgroep en dagelijks bestuur.
4. Uitvoering door projectteam bestaande uit medewerkers van de moederorganisaties, aangevuld met specialistische inhuur.
5. Samenwerking met private stakeholders op basis van thema-specifieke PPS-constructies, waaronder:
 - a. nieuw samenwerkingsdocument en jaarplannen convenantpartners werkgeversaanpak;
 - b. gebiedsconvenanten korte en lange termijn in de gebiedsgerichte aanpak;
 - c. nader vorm te geven concrete afspraken met logistieke partners (op individueel niveau vergelijkbaar met die van Beter Benutten). Hierin dient community building meegenomen te worden;
 - d. nader vorm te geven innovatieve opdrachtgever-opdrachtnemer relatie met marktpartijen in de sector Smart Mobility (aanbieders Talking Traffic, automotive industrie ZE voertuigen, MaaS aanbieders);
 - e. continuering samenwerkingsverband wegbeheerders en aannemers t.b.v. Hinderbeperking, waar mogelijk uitbreiding met andere beheerders (b.v. rail) en stakeholders relevant voor topdagen en evenementen.

³ De governance en naamgeving van het programma zijn onderdeel van een brede verkenning van de provincie Limburg inzake de governance van de samenwerking met regio's voor uitvoering van het Mobiliteitsplan Limburg.

4.2 Kosten

Onderstaande tabel toont de kostenraming en dekkingsplan van de uitvoeringagenda 2019. Deze tabel is gekoppeld aan de aanpakken en thema's uit H.2 en H.3. Deze kosten en dekkingen zijn ook de kadering geweest voor het BO-MIRT najaar 2018.

Begroting uitvoeringsagenda 2019	Kosten
Programmabureau en basis werkgeversaankpak	1.300.000
- Basis netwerkbeheer en aanbod	530.000
- Basis communicatie, klantenservice en monitoring & evaluatie	340.000
- Basis programmasturing en financieel beheer en expertise	430.000
Werkgeversaankpak (upgrade t.o.v. basis)	3.800.000
- Netwerkbeheer en aanbod. O.a. slim werken	630.000
- Fietsstimulering vernieuwde aanpak; proberen, belonen, aanschaffen en lease	1.120.000
- Overstappunten en OV-stimulering	415.984
- Zero Emissie: autoverduurzamende maatregelen en Specials	700.000
- Gedragsverandering; campagnes, communicatie, social media	450.000
- Programmasturing en financieel beheer	450.000
- Risico-reservering (sluitpost flexibel in te zetten o.b.v. nog te behalen resultaten)	34.016
Regioregie minimale inzet	100.000
Snelle fietsroute (minimale variant)	4.000.000
MaaS pilot Grenzeloze Mobiliteit Limburg	1.735.537
Logistiek Greendeal zes	100.000
Gebiedsgerichte aanpak o.a. Stad en Spoor, Binnenstad, Randwyck	700.000
MEA Industrie	220.800
Totaal programma 2019	11.956.337
<i>*Excl. overloop 'innovatie' uit 2018: 940.000</i>	
<i>*alle bedragen zijn € en ex. Btw.</i>	

4.3 Dekking

De dekking van het jaarplan 2019 is als volgt:

Partner	Bijdrage	Percentage
Ministerie van IenW	4,15	34,7%
Provincie Limburg	3,80	31,8%
Gemeenten	3,80	31,8%
Convenantpartners	0,20	1,7%
Totaal	11,95	100%

4.4 Bijlagen bij dit uitvoeringsplan 2019:

1. Uittreksel (onderdeel regio Zuid) uit Tweede Kamer brief gedateerd 22.11.2018 van de Minister;
2. Deelnemersverklaring WGA.

Programmabureau Maastricht Bereikbaar.
Maastricht, december 2018.