

Projectsecretariaat TFMM
p.a. Lars Lutje Schipholt
Postbus 14769
1001 LG Amsterdam
E LLS@inno-v.nl
T 020 423 1323
M 06 2602 2282

Datum
8 september 2008

Betreft
Modelconvenant

Aanleiding

De enorme toename van mobiliteit leidt tot steeds meer problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Werkgevers en werknemers kunnen veel bewuster omgaan met mobiliteit. Dit verbetert niet alleen de bereikbaarheid, maar zorgt ook voor een beter ondernemersklimaat, een stijgende productiviteit van werknemers en een schonere lucht.

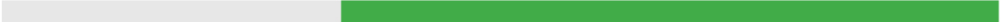
Minister Eurlings heeft de Taskforce Mobiliteitsmanagement, onder voorzitterschap van Lodewijk de Waal, in het leven geroepen en gevraagd met voorstellen te komen om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Werkgevers-, werknemersorganisaties, bedrijven, rijk en decentrale overheden zitten samen in de Taskforce.

De Taskforce komt met voorstellen in de sfeer van arbeidsvoorwaarden en bevordert de totstandkoming van regionale convenanten tussen werkgevers en decentrale overheden. Het gaat hier bijvoorbeeld om voorstellen waarmee wonen en werken dichterbij elkaar worden gebracht, het spitsverkeer meer wordt gespreid en gebruik van OV en fiets wordt bevorderd.

De werkgevers die zich verbinden aan de voorstellen van de Taskforce staan minder in de file, genieten fiscale voordelen en bereiden zich goed voor op de invoering van de kilometerprijs. Als de voorgestelde maatregelen van de Taskforce voldoende resultaat opleveren, dan kan bovendien de ministeriële regeling, waarmee de invoering van niet-vrijblijvend mobiliteitsmanagement wordt beoogd, achterwege blijven.

Regionale convenanten

In zes regio's zijn werkgevers en decentrale overheden met hulp van de Taskforce aan de slag gegaan om te komen tot afspraken om de bereikbaarheid en leefbaarheid structureel te verbeteren. De afspraken krijgen hun beslag in regionale convenanten. De voorbeeldregio's zijn Metropoolregio Amsterdam, Stadsregio Arnhem/Nijmegen, Stadsregio Eindhoven/Den Bosch, Haaglanden, Rotterdam en Utrecht.



Bij de keuze van de voorbeeldregio's is rekening gehouden met de ernst van de lokale problematiek als het gaat om bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook is gezocht naar regio's die verspreid in Nederland liggen.

Het is de bedoeling dat deze voorbeeldregio's als voorbeeld en ter inspiratie dienen om ook in andere stedelijke gebieden afspraken tussen werkgevers en decentrale overheden te bewerkstelligen. De Taskforce heeft een modelconvenant opgesteld dat als hulpmiddel daarbij kan worden gebruikt.

Wat is een modelconvenant?

Een modelconvenant is een hulpmiddel om concrete en niet-vrijblijvende afspraken te maken tussen werkgevers, overheden en andere belanghebbenden¹.

Het modelconvenant geeft een aantal hulpmiddelen zodat elke regio met behoud van zijn eigen identiteit aan kan sluiten bij de adviezen van de Taskforce. Voorbeelden hiervan zijn een raster voor een communicatieplan en suggesties om maatregelen zo concreet mogelijk te formuleren.

Bij het modelconvenant is ook een groslijst opgenomen met maatregelen die werkgevers en decentrale overheden kunnen treffen inclusief een spreadsheet op basis waarvan een inschatting gemaakt kan worden van de verwachte effecten van deze maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn het maatregelen om het gebruik van OV, fiets en flexibel werken te stimuleren en het zorgdragen voor een goede fietsinfrastructuur en busverbindingen naar bedrijventerreinen. In de groslijst zijn ook voorbeelden van specifieke milieumaatregelen opgenomen zoals een 'groen' leasewagenpark en het aanbieden van de cursus "Het nieuwe rijden". Deze maatregelen kunnen worden meegenomen in het pakket aan afspraken dat werkgevers en regionale overheden samen maken.

1

Met "werkgevers" worden zowel bedrijven als (semi-)overheden bedoeld.

Met "overheden" worden de overheden in hun publieke functie bedoeld, bijvoorbeeld als het gaat om het beheer van infrastructuur, het zorgen voor busverbindingen en de aanleg van fietspaden.

"Andere belanghebbenden" zijn bijvoorbeeld vervoerders, facilitymanagers en pretparken.

Monitoring & rapportage

De TaskForce vraagt de regio's om de afspraken die in de convenanten zijn gemaakt zelf te monitoren.

Wat?

Deze monitoring heeft betrekking op:

- de voortgang van de implementatie (in welk bedrijf zijn welke maatregelen geïmplementeerd, hoe loopt het, aansluiting nieuwe bedrijven, hoeveel werknemers vallen eronder)
- de samenwerking en coördinatie
- het nakomen van de overeengekomen inspanningsverplichtingen

Waarom?

Eenzijds helpt monitoring om de voortgang te bewaken, elkaar aan te spreken op het nakomen van afspraken en de activiteiten zo nodig bij te sturen.

Anderzijds kan een regio middels monitoring haar successen zichtbaar maken.

Hoe vaak?

Door de regionale taskforces te bepalen, maar minimaal 1x per jaar omdat de TFMM jaarlijks rapporteert aan de minister van V&W. Om voor het eind van ieder jaar de minister te kunnen informeren wordt de regionale taskforces verzocht uiterlijk 1 oktober hun rapportage aan de TFMM te leveren.

In aanvulling hierop doet het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de regio's onderzoek naar de effecten van zowel de TFMM-maatregelen als de ABvM-projecten.

Ook wordt er in nauwe samenwerking met de regio's een nulmeting gehouden. Door het convenant te ondertekenen stemmen werkgevers ermee in dat zijzelf en hun werknemers aan deze onderzoeken meedoen.

Zie voor meer informatie over de monitoring en evaluatie van de Taskforce hoofdstuk 11.

Het modelconvenant

Het convenant bestaat uit een hoofdtekst (het convenant zelf) en een pakket aan contracten/ deelconvenanten/ uitvoeringsconvenanten, die in de bijlage van het convenant zijn opgenomen. Een sjabloon voor dit soort contracten is opgenomen in hoofdstuk 9. Dit heeft als voordeel dat het convenant overzichtelijk blijft doordat de hoofdtekst relatief algemeen kan blijven. Een ander voordeel is dat het convenant makkelijk uit te breiden is: als een werkgever zich wil aansluiten bij het convenant dan kan er eenvoudig een bijlage met afspraken aan het convenant worden toegevoegd.

Wie ondertekenen het convenant?

Het convenant wordt ondertekend door individuele werkgevers en overheden. Koepelorganisaties en overheden kunnen meetekenen. Het kan praktisch zijn dit vorm te geven in een 'koepelconvenant' dat regionale werkgeversorganisaties, (regionale) werknemersorganisaties en overheden ondertekenen en uitvoeringsconvenanten (hieronder worden ook contracten en deelconvenanten verstaan) waarin individuele deelnemende werkgevers en overheden tekenen voor concrete maatregelen. Deze uitvoeringsconvenanten kunnen betrekking hebben op een bepaald gebied, een specifiek bedrijventerrein of op een werkgever. De uitvoeringsconvenanten worden in de bijlagen bij het koepelconvenant opgenomen.

Inhoudsopgave van het modelconvenant

In feite kan het modelconvenant gezien worden als een verzameling functionele vereisten, geformuleerd als een soort inhoudsopgave. Uitgangspunt is dat in een regionaal convenant alle hoofdstukken voorkomen, waarbij de inhoud van de hoofdstukken door de regio wordt uitgewerkt. Om tot een zo compleet mogelijke document te komen met maximaal resultaat raadt de Taskforce aan tenminste de volgende zaken aan de orde te laten komen:

Hoofdttekst van het convenant:

1. Doelstelling
2. Overwegingen
3. Looptijd
4. Overzicht betrokken partijen
5. Uitvoeringsplan:
 - a. Samenhang maatregelen
 - b. Financiën
 - c. Communicatie
6. Resultaten: verwacht effect
7. Monitoring
8. Bindendheid van afspraken

Bijlagen bij het convenant:

9. Contracten/deelconvenanten/uitvoeringsconvenanten waarin per gebied/bedrijventerrein/werkgever een nadere uitwerking wordt gegeven van de maatregelen die betrokkenen gaan treffen
10. Alleen voor de zes voorbeeldregio's van de Taskforce Mobiliteitsmanagement: Uitwerking eventuele gedragsbeïnvloedingprojecten door prijsprikkels en innovatieve diensten bijvoorbeeld op het gebied van reistijdinformatie en routeadviezen. Hierbij gaat het om de mobiliteitsprojecten Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) waarvoor een budget van € 100 mln is uitgetrokken.

In de hierop volgende tekst zullen alle bovenstaande hoofdstukken afzonderlijk beschreven worden. Daarnaast zijn hoofdstukken opgenomen over de monitoring en evaluatie (hoofdstuk 11) en over de mobiliteitsprojecten ABvM (hoofdstuk 10). Tenslotte zijn hoofdstukken opgenomen met mogelijke maatregelen en informatiebronnen (hoofdstuk 13) en tips over de organisatie en totstandkoming van een regionaal convenant (hoofdstuk 12).

1 Doelstelling

De doelstelling moet helder en ambitieus zijn en zowel bereikbaarheid als milieu (als afgeleide doelstelling) omvatten. Hieruit moet duidelijk het draagvlak bij en de ambitie van de betrokken partijen blijken. Belangrijk is dat bij de doelstelling ook naar voren komt dat het convenant niet een doel op zich is, maar meer een middel om dingen in gang te zetten. Concreet komen in de doelstelling drie thema's terug: ambitie, massa en draagvlak en proces.

Ambitie

Als alle voorstellen worden uitgevoerd, dan verwacht de Taskforce een reductie van 5% van het aantal autokilometers in de spits en de bijbehorende milieu-uitstoot te kunnen realiseren in deelnemende regio's. De Taskforce heeft de ambitie dit landelijk te versterken. Dit zal ook gebeuren als de aanbevelingen van de Stichting van de Arbeid worden geëffectueerd en als, zoals nu al verwacht, andere stedelijke gebieden zich bij de Taskforce aansluiten.

Massa

Om de doelstelling te bereiken, is het noodzakelijk dat de convenanten voldoende massa hebben. In een regionaal convenant worden daarom ook uitspraken gedaan over de massa die men wil bereiken en hoe men dat wil gaan doen.

Het is duidelijk dat de beantwoording van deze vragen per regio sterk kan verschillen. Het gaat om maatwerk, maar essentieel blijft dat een fors aantal werknemers via de deelnemende werkgevers bereikt moet worden om de ambitieuze doelstelling te realiseren; immers niet alle verkeer in de spitsen is zakelijk of forensenverkeer en niet alle verkeer heeft zijn bestemming in de regio. Om tenminste 5% regionaal te halen zal een aanzienlijk aantal werkgevers moeten deelnemen met per werkgever hoge streefpercentages. Als richtlijn geldt dat er sprake is van voldoende massa als de deelnemende werkgevers ongeveer 50% van alle werknemers in een regio omvatten.

Draagvlak en proces

Uit de doelstelling en de hierbij behorende acties moet blijken dat er binnen de deelnemende werkgevers voldoende draagvlak is om mobiliteitsmanagement aan te pakken en dat de urgentie hiervan ingezien wordt. Dit helpt om werknemers ervan te overtuigen deel te nemen aan gestarte projecten en ingevoerde maatregelen, maar ook om andere werkgevers de urgentie duidelijk te kunnen maken. Belangrijker nog dan de vooraf ingeschatte effecten van de voorgenomen maatregelen is het samenwerkingsproces dat in gang gezet wordt door het sluiten van het convenant. Overheidspartijen en (vertegenwoordigers van) het bedrijfsleven vervullen een rol en dienen als volwaardige partners te zijn betrokken bij de totstandkoming van het convenant. Uit het convenant moet ook duidelijk blijken dat dit een beginstation is en geen eind.

Een voorbeeld van het opnemen van de doelstelling in het convenant is (zonder invulling van de te bereiken hoeveelheden werknemers):

.....betrokken wegbeheerders, andere overheden en het georganiseerde bedrijfsleven hebben gezamenlijk het Platform Bereikbaarheid ... (regio) opgericht. In opdracht van dit Platform is een pakket mobiliteitsmanagement maatregelen vastgesteld waarmee minstens [...] aantal werknemers wordt bereikt met als doelstelling [...] een 10% bijdrage te leveren aan de gewenste spitsreductie;

2 Overwegingen

De aanleiding voor een convenant kan divers zijn:

- problemen rondom bereikbaarheid
- wegwerkzaamheden
- dreiging van een ministeriële regeling
- voorbereiding van reizigers op de invoering van de kilometerprijs door alternatieven te bieden voor het gebruik van de auto in de spits
- imago werkgever voor aantrekken werknemers in relatie tot krapper wordende arbeidsmarkt
- duurzaamheid (maatschappelijk verantwoord ondernemen)
- luchtkwaliteit

In de overwegingen bij de doelstelling moet worden ingegaan op de aanleiding om tot afspraken tussen werkgevers, overheden en andere belanghebbenden te komen. Hierbij kan tevens worden ingegaan op de urgentie van deze afspraken. In de overwegingen moet in ieder geval het structurele karakter van het convenant tot uitdrukking komen. Een convenant is structureel van aard en niet slechts gericht op tijdelijke werkzaamheden; natuurlijk kunnen de tijdelijke problemen wel (mede) een aanleiding vormen voor het convenant.

Voorbeelden van overwegingen zijn:

1. Overwegingen

Overwegende dat:

1.1 Mobiliteitsgroei en congestie

- Het bedrijfsleven en de overheden in de Metropoolregio Amsterdam streven naar een gezonde en gedifferentieerde economie met internationale concurrentiekracht ingebed in een duurzame en aantrekkelijke leefomgeving.
- De bereikbaarheid van de economische centra in de regio ernstig te lijden heeft onder de toegenomen en nog steeds toenemende congestie. Hierdoor wordt de economische uitstraling en de economische dynamiek in de regio negatief beïnvloedt.
- Het vervoer van personen én goederen de komende jaren verder zal toenemen.

1.2 Extra infrastructuur, openbaar vervoer en Anders Betalen voor Mobiliteit lossen het bereikbaarheidsprobleem op korte termijn niet op

- De extra infrastructuur en de extra openbaarvervoersvoorzieningen die de komende vijf jaar beschikbaar komen volstrekt onvoldoende zijn om de verkeersgroei op te vangen.
- Additionele investeringen in infrastructuur (wegen en OV) derhalve absoluut noodzakelijk blijven.
- Ook de treinen en bussen in de spits overvol zijn en knelpunten in het spoorwegennet de komende vijf jaren niet worden opgelost.
- De landelijke invoering van een systeem van Anders Betalen voor Mobiliteit in 2012 van start zal gaan in de Metropoolregio Amsterdam en dat in de tussenliggende periode op trajecten in de regio ervaring zal worden opgedaan met ABvM-praktijkproeven (gedifferentieerd) op basis van vrijwilligheid.
- Samenvattend alles op alles gezet moet worden om de bereikbaarheid de komende jaren niet verder te laten verslechteren. **Einddoel is een blijvende verbetering van de bereikbaarheid.**

1.3 Mobiliteitsmanagement verbetert bereikbaarheid en leefbaarheid

- Het met het oog op gezondheids- en leefbaarheidsdoelen (geluid, luchtkwaliteit, klimaat) gewenst is de mobiliteit te verduurzamen.
- Mobiliteitsmanagement een bewezen instrument is om de verkeersdruk gedurende de spitsperiodes te verlichten en de mobiliteit te verduurzamen (zie in dit kader ook de inventarisatie van reeds lopende initiatieven in bijlage 1).
- Ondernemingen met het oog op verbetering van hun bereikbaarheid maar ook met het oog op kostenbesparing, imagoverbetering en het veilig stellen van hun positie op de arbeidsmarkt ook zelf belang hebben bij het introduceren van mobiliteitsmanagement.
- Succesvolle invoering van mobiliteitsmanagement tot gevolg zal hebben dat het Rijk zal afzien van invoering van een zogenaamd puntensysteem voor mobiliteitsmanagement en dat met name ondernemingen maar ook overheden zich hiervoor willen inzetten.
- De werkzaamheden van de Landelijke Taskforce Mobiliteitsmanagement een passende aanleiding vormen om ook in de Metropoolregio Amsterdam concrete en niet-vrijblijvende afspraken te maken over het invoeren van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement met als doel structurele verbeteringen van bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio.

3 Looptijd

Eerder is al benadrukt dat het voor de Taskforce erg belangrijk is dat de convenanten geen tijdelijk karakter hebben maar een structurele verbetering teweeg brengen in de bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio. Ook de looptijd van een convenant heeft hier effect op.

De looptijd moet voldoende zijn om de voorgenomen maatregelen te implementeren en de effecten structureel te behalen. Ook zal er, om de benodigde massa te bereiken, gelegenheid voor werkgevers moeten zijn om zich bij het convenant aan te sluiten. De looptijd van de in 2008 en 2009 te sluiten convenanten zal daarom tenminste 3 of 4 jaar moeten zijn met een optie tot verlenging na evaluatie.

Bij wegwerkzaamheden kan het vaak noodzakelijk zijn om gedurende de periode van groot onderhoud naast de structurele maatregelen extra incidentele maatregelen in te zetten. Na afloop van de wegwerkzaamheden kunnen de incidentele maatregelen bij gebleken succes worden omgezet in structurele maatregelen. Het is daarom belangrijk om afspraken te maken over de termijn van de maatregelen en over een eventuele voortzetting van incidentele maatregelen zodat ook deze een structureel karakter krijgen.

Voorbeeldtekst:

- de deelnemende bedrijven en instellingen zullen zich zowel individueel en gezamenlijk krachtig inspinnen om de komende 4 jaren zowel als werkgever individueel mobiliteitsmanagement maatregelen uit te voeren, als ook financieel en inhoudelijk te participeren in het door het Platform Bereikbaarheid ontwikkelde maatregelenpakket dat als bijlage bij dit convenant is opgenomen;
- de deelnemende bedrijven en instellingen zullen zich individueel en gezamenlijk krachtig inspinnen om ook na beëindiging van de werkzaamheden, mobiliteitsmanagement maatregelen te blijven continueren met als uitgangspunt de adviezen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement;
- de deelnemende bedrijven en instellingen optreden als voortrekkers van het bedrijfsleven in de regio en een voorbeeldrol willen vervullen voor wat betreft mobiliteitsmanagement maatregelen;

4 Een overzicht betrokken partijen en de rollen en verantwoordelijkheden van deze partijen

In het convenant dient te worden aangegeven welke partijen het convenant ondertekenen en welke rol deze partijen hebben. Belangrijk is dat de rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen worden omschreven. Onderscheid moet gemaakt worden tussen de overheid als werkgever en de andere rollen die de overheid heeft. Ook semi-overheden, stichtingen et cetera zijn werkgevers en kunnen apart benoemd worden. Te denken valt aan onderwijsinstellingen, ziekenhuizen en zorginstellingen.

In dit hoofdstuk van het convenant kan goed aangesloten worden bij bestaande gremia en samenwerkingsverbanden. Een bestaand verband mag daarbij nooit een belemmering zijn voor deelname van nieuwe partijen. In hoofdstuk 12 van het modelconvenant is een hoofdstuk over organisatie opgenomen met tips om tot een goed werkzame organisatie te komen voor de uitvoering van de afspraken van het convenant.

Een voorbeeld van de wijze waarop deze rollen en verantwoordelijkheden kunnen worden omschreven is:

Georganiseerde werkgevers:

- Het informeren en enthousiasmeren van de leden voor maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden.
- Het initiëren en uitvoeren van locatiegerichte maatregelenpakketten voor mobiliteitsmanagement voor bedrijventerreinen/kantorenparken
- Het bij de overheden zo concreet mogelijk aangeven welke ondersteuning voor de uitvoering gewenst is; dit kan ook inhouden het wegnemen van knelpunten

Individuele werkgevers:

- Het voeren van overleg en maken van afspraken over reiskostenvergoedingen met werknemers
- Het voeren van overleg en maken van afspraken over 'slimmer werken' met werknemers
- Het voeren van overleg en maken van afspraken over 'slimmer reizen met werknemers
- Het uitvoeren van maatregelen
- Bekendheid geven aan mogelijkheden en maatregelen aan werknemers
- Het stimuleren van het gebruik van mogelijke maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement door werknemers
- Het voeren van overleg met ondernemingsraden over het opnemen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement in de arbeidsvoorwaarden

Georganiseerde werknemers:

- Het informeren en enthousiasmeren van de leden voor de diverse maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement en de voordelen die daar voor hen aan zijn verbonden
- Via ondernemingsraden het agenderen van maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement (opnemen in arbeidsvoorwaarden)
- Het voeren van overleg en maken van afspraken over reiskostenvergoedingen met werkgevers
- Het voeren van overleg en maken van afspraken over 'slimmer werken' met werkgevers
- Het voeren van overleg en maken van afspraken over 'slimmer reizen met werkgevers

Overheden

- Het zo goed mogelijk accommoderen van de vervoersvraag van werkgevers en werknemers door het wegnemen van knelpunten bij verplaatsingen met het openbaar vervoer, de fiets en de auto
- Het zo snel en goed als mogelijk wegnemen van knelpunten die de uitvoering van plannen voor mobiliteitsmanagement belemmeren

5 Afspraken

Succes hangt voor een groot gedeelte af van het karakter van de in het convenant gemaakte afspraken. Afspraken moeten concreet zijn en niet vrijblijvend.

Concrete afspraken op het niveau van individuele werkgevers/bedrijventerreinen zullen niet in de hoofdtekst terugkomen, maar in de bijbehorende uitvoeringsconvenanten. In het convenant zelf kan hiernaar verwezen worden. Wel zal in het convenant een tekst opgenomen worden waarin de samenhang van de maatregelen naar voren komt. Afspraken over financiën en communicatie zullen in veel gevallen ook de uitvoeringsconvenanten overstijgen. In die gevallen moeten deze zaken ook in het convenant zelf worden opgenomen.

5.1 Samenhang maatregelen

In het convenant moet duidelijk worden gemaakt hoe de maatregelen met elkaar samenhangen. Het samenspel aan maatregelen moet bijdragen aan het behalen van het gewenste resultaat en elkaar niet negatief beïnvloeden.

Een voorbeeld: proeven met prijsprikkels en mobiliteitsmanagement

Proeven met prijsprikkels zijn erop gericht de reiziger uit de auto te halen tijdens de spits. Dat lukt alleen als de reiziger ook een alternatief heeft.

Mobiliteitsmanagement biedt die alternatieven.

Maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement stimuleren bijvoorbeeld het gebruik van OV en fiets, maken flexibele werktijden en E-werken mogelijk en bevorderen ook dat mensen daarvan gebruik maken.

Een voorbeeld: E-werken en parkeren

Als op een bedrijventerrein grote parkeerdruk is kan overwogen worden om een strengere parkeerregeling te treffen of over te gaan tot betaald parkeren. Als een groot genoeg percentage werknemers op het bedrijventerrein gaat E-werken snijdt het mes aan twee kanten. Er worden minder autokilometers gemaakt, de bereikbaarheid neemt toe en een parkeermaatregel is wellicht overbodig geworden.

Een andere mogelijkheid is om werknemers een persoonlijk parkeerbudget te geven waarmee een aantal dagen per maand (naar keuze) gratis geparkeerd kan worden; dit stimuleert werknemers om op de andere dagen naar alternatieven te zoeken.

Een voorbeeld: cultuur en E-werken

In veel bedrijven blijkt de heersende managementcultuur een belemmering te vormen voor het introduceren van flexibele werktijden of E-werken. De directie van het bedrijf kan dan een cultuurveranderingstraject starten door bijvoorbeeld zelf het goede voorbeeld te geven en de afdelingsmanagers aan te spreken over mobiliteitstargets. Een dergelijke cultuurverandering kan een belangrijke impuls geven aan beslissingen van individuele werknemers om andere mobiliteitskeuzes te maken.

5.2 Financiën

In de uitvoeringsconvenanten moeten afspraken over de financiering van maatregelen worden vastgelegd. Daarbij geeft elke partij aan wat zijn bijdrage is op het niveau van individuele maatregelen. In het convenant kan hiernaar verwezen worden.

Het is mogelijk dat er ook geld vrijgemaakt moet worden voor zaken die geen directe betrekking hebben op een individuele maatregel. Denk hiervoor aan een budget voor communicatie of organisatie. Afspraken hierover kunnen wel in het convenant zelf opgenomen worden.

5.3 Communicatie

In het convenant dienen afspraken te worden gemaakt over de wijze waarop over de maatregelen en het convenant wordt gecommuniceerd om bekendheid onder werknemers te vergroten en om andere werknemers zich te laten aansluiten bij het convenant. Ook wordt hier aangegeven wie voor welk deel van de communicatie verantwoordelijk is. Belangrijk daarbij is om onderscheid te maken naar verschillende doelgroepen, te gebruiken media, het moment van communiceren, de boodschap et cetera. Een uitgewerkt communicatieplan kan onderdeel zijn van (de bijlagen van) het convenant. In het convenant kan ook worden afgesproken op welk moment het communicatieplan beschikbaar moet zijn. In het algemeen geldt dat communicatie met de buitenwereld belangrijk is vanaf het begin en dat dus niet te lang gewacht moet worden hiermee. Communicatie is geen sluitstuk, maar wezenlijk onderdeel van een convenant.

6 Resultaten: verwacht effect

In het convenant moet worden aangegeven wat het verwachte effect is van de afspraken. Dit is een optelling van de verwachte effecten geschetst in de uitvoeringsconvenanten plus een eventueel verwacht effect van globale maatregelen en afspraken, bijvoorbeeld op het gebied van communicatie. De Taskforce heeft een tool waarmee deze effecten kunnen worden ingeschat. Deze is te downloaden op de site.

Voor de Taskforce is het belangrijk om niet alleen te kijken naar de resultaten op korte termijn, maar ook het verwachte effect op de lange termijn. Zoals eerder geschetst bij het bespreken van de doelstelling is het convenant bedoeld om dingen op structurele basis in gang te zetten. Dit zal dan ook moeten blijken uit de geschetste resultaten.

7 Monitoring

Elk convenant dient een paragraaf over monitoring te bevatten. Daarin staan afspraken over hoe de monitoring plaatsvindt binnen de kaders die de Taskforce samen met het ministerie van Vekeer en Waterstaat heeft opgesteld. De monitoring heeft betrekking op de convenantpartners en hun werknemers.

Monitoring helpt partijen elkaar constant scherp te houden. Dit kan door middel van het bespreken van de voortgang van de implementatie van maatregelen, het signaleren van knelpunten en het – voor zover redelijkerwijs mogelijk – voortvarend wegnemen daarvan. Uitgangspunt voor de monitoring is dat betrokkenen er wat aan moeten hebben: het moet geen meten om het meten zijn.

Naast de effecten op de bereikbaarheid/leefbaarheid kunnen ook andere effecten worden gemeten zoals de tevredenheid van werknemers, eventuele kostenbesparingen en het imago van een werkgever. Dit kan positief werken op het draagvlak en een vliegwieleffect hebben. Werkgevers kunnen dit oppakken.

Een voorbeeld van hoe de monitoring op algemeen niveau in een convenant is geregeld:

Het overleg tussen de convenantpartners wordt voortgezet in de Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement. Deze taskforce krijgt de volgende taken:

- Het bespreken van de voortgang van de implementatie van maatregelen, het signaleren van knelpunten en het – voor zover redelijkerwijs mogelijk – voortvarend wegnemen daarvan.
- Het communicatief uitdragen van de voortgang: goed voorbeeld doet immers volgen. Wellicht kan de gevolgde aanpak ook voor andere regio's als voorbeeld dienen.
- Het organiseren van blijvende aandacht voor mobiliteitsmanagement in kringen van bestuurders, ondernemers/werkgevers en werknemers. Met het oog daarop zal de Taskforce een terugkerend evenement – bijvoorbeeld een jaarlijkse manifestatie gekoppeld aan de uitreiking van een prijs voor het meest succesvolle initiatief – organiseren.
- Het jaarlijks uit (laten) voeren van monitoring. Partijen hechten veel waarde aan monitoring van de voortgang, zowel waar het gaat om de verrichte inspanningen van de betrokkenen als om de bereikte effecten. De monitoring sluit aan bij de door de Landelijke Taskforce ontwikkelde methodiek van monitoring.
- Het tweejaarlijks (laten) evalueren van de samenwerking en de organisatie daarvan, te beginnen eind 2008.

- Het zodra daar aanleiding toe is, doen van voorstellen voor het aanpassen van dit convenant en/of het wijzigen dan wel aanvullen van de daaraan gekoppelde concrete maatregelen.

8 Bindendheid van afspraken

In dit hoofdstuk dient te worden omschreven hoe de convenantpartners elkaar houden aan de afspraken en wat er gebeurt als afspraken niet worden nagekomen.

8.1 Tips om tot goede afspraken te komen

Voor elk wat wils

Door het convenant zo op te stellen dat het voor elk wat wils bevat, hebben alle partijen er baat bij en neemt de kans toe dat afspraken niet alleen concreet op papier komen, maar ook daadwerkelijk nagekomen worden.

Een voorbeeld

Werkgevers zorgen voor voldoende fietsenstallingen, verstrekken een fiets van de zaak en stimuleren het gebruik van de fiets door een fietsvergoeding aan werknemers die de fiets gebruiken voor het woonwerkverkeer te verstrekken.

Overheden zorgen voor een goede fietsinfrastructuur, lossen eventuele knelpunten in het fietsnetwerk op en zorgen ervoor dat sociale veiligheid van fietspaden op orde is.

Voor wat hoort wat

Een andere manier om het maken van ambitieuze afspraken te bevorderen is acties aan elkaar te koppelen en ze afhankelijk van elkaar te maken.

Een voorbeeld

Het vergroten van de frequentie van een busdienst door de overheid in ruil voor de afname van een aantal abonnementen door werkgevers.

Afspraken concreet maken

Door afspraken concreet te maken en aan te geven wie voor welke actie verantwoordelijk is en wat de planning is, kun je elkaar beter daarop aanspreken.

Afspraken moeten reëel zijn

In aansluiting op het voorgaande moeten afspraken reëel zijn. Daarmee wordt bedoeld dat partijen alleen afspraken moeten maken over zaken waar zij invloed op kunnen uitoefenen en waarop ze aangesproken kunnen worden.

Een voorbeeld

Een werkgever kan afspreken dat hij een aantal OV kaarten afneemt, dat hij die aan zijn werknemers zal verstrekken en dat hij zich wil inzetten voor het bevorderen van het gebruik van deze kaarten door middel van communicatie en gesprekken.

Hij kan echter niet worden afgerekend op het daadwerkelijke gebruik van de OV kaarten door zijn werknemers omdat hij zijn werknemers niet hiertoe kan verplichten.

Ondersteuning bij uitvoering

Een extra stimulans voor de uitvoering van afspraken is het zorgen voor goede ondersteuning (VCC, mobiliteitsmakelaar).

Voortgang in de gaten houden & knelpunten oppakken

Door regelmatig (op basis van de in hoofdstuk 7 besproken monitoring) de voortgang te bespreken, houden partijen elkaar scherp en kunnen ze elkaar helpen.

Elkaar aanspreken

Als een partij zich niet houdt aan een afspraak, dan moeten de andere partijen hem daarop aanspreken. Als dit niet leidt tot verbetering, dan dient dit op bestuurlijk niveau aan de orde te worden gesteld zodat er actie kan worden ondernomen.

9 Bijlage 1 convenant: uitvoeringsconvenanten waarin per bedrijventerrein/gebied/werkgever een nadere uitwerking wordt gegeven van de maatregelen die betrokkenen gaan treffen

Hieronder staat als voorbeeld een sjabloon voor een uitvoeringsconvenanten uit het convenant van de Metropoolregio Amsterdam. Het geeft een idee van de afspraken die gemaakt moeten worden om tot een zo goed mogelijke uitvoering van de maatregel te komen.

Mobiliteitsmanagementmaatregel:

Naam maatregel

AANLEIDING

Een beschrijving van de directe aanleiding voor deze maatregel.

MAATREGEL/ACTIES

Hier worden stuk voor stuk de afzonderlijke maatregelen concreet besproken. Ook wordt een lijst met acties opgenomen met bij iedere actie afzonderlijk de verantwoordelijke.

VERWACHT EFFECT

Een beschrijving van het verwachte effect van de maatregel. In de bijlage van het modelconvenant is een toolkit opgenomen die kan helpen deze effecten in te schatten.

PLANNING

Bij "maatregel en acties" staan de concrete acties beschreven, hier komt terug wat de afgesproken deadlines zijn voor deze acties.

ORGANISATIE

Beschrijf hier stuk voor stuk alle rollen en verantwoordelijkheden.

FINANCIEN

Neem hier een inschatting van de kosten op en hoe de dekking hiervan geregeld is.

SAMENHANG

Wanneer de maatregel met andere maatregelen samenhangt, kan dit invloed hebben op de uitvoering van de maatregel. Het is daarom belangrijk hieraan ook expliciet aandacht te besteden.

MARKETING

Besteed hier aandacht aan het wat, wanneer en hoe van de marketing en communicatie voor deze maatregel.

10 Bijlage 2 convenant: Uitwerking eventuele mobiliteitsprojecten ABvM

10.1 Doelstelling mobiliteitsprojecten ABvM

Mobiliteitsprojecten ABvM zijn onderdeel van de regionale convenanten van de Taskforce Mobiliteitsmanagement en dienen daarmee in samenhang met een breed pakket van mobiliteitsmanagement maatregelen te worden gedefinieerd.

Doel van de mobiliteitsprojecten ABvM is om filereductie te bereiken rond grote steden gedurende spitsstijden door het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Daarnaast dienen de mobiliteitsprojecten ABvM als startmotor voor de ontwikkeling van een multiple service providers markt voor de kilometerprijs en bieden de mobiliteitsprojecten de gelegenheid om ervaring op te doen met diverse voor de kilometerprijs relevante aspecten zoals techniek, gedrag en interfaces.

De focus van de mobiliteitsprojecten ABvM ligt op twee soorten projecten:

- Introductie van prijsprikkels ter beperking van het gebruik van de auto in een netwerk of op een corridor (bijvoorbeeld Spitsmijden Zoetermeer-Den Haag). Prijsprikkels moeten de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en hun gedrag beïnvloeden.
- Stimuleren van innovatieve diensten die de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en leiden tot gedragsverandering (bijvoorbeeld actuele reistijdinformatie en routeadviezen) en daarmee het stimuleren van het ontstaan van de MSP markt. Dergelijke diensten worden ook wel Value Added Services (VAS) of Intelligent Transport Systems (ITS)-diensten genoemd.

10.2 Beschrijving mobiliteitsprojecten ABvM

Mobiliteitsprojecten ABvM kunnen als volgt worden gekenmerkt:

- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn (tijdelijke) projecten die leiden tot gedragsverandering, enerzijds door prijsprikkels ter beperking van gebruik van de auto en anderzijds door VAS/ITS-diensten.
- De mobiliteitsprojecten ABvM worden ingezet in de zes voorbeeldregio's van de Taskforce Mobiliteitsmanagement
- De mobiliteitsprojecten ABvM zijn onderdeel van een integraal pakket aan maatregelen waarover per regio middels een convenant in het kader van de regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement afspraken worden gemaakt.
- Op basis van regionale convenanten worden tussen V&W en regionale overheden zogenoemde uitvoeringsconvenanten afgesloten waarin afspraken worden gemaakt over de financiële bijdrage van V&W voor de regionale mobiliteitsprojecten ABvM.
- De financiële bijdrage wordt verstrekt door middel van een specifieke ophoging van de brede doeluitkering verkeer en vervoer (BDU verkeer en vervoer). De bijdrage

aan de mobiliteitsprojecten ABvM bedraagt maximaal 75% van de contractkosten van de aan te besteden diensten c.q. leveranties.

- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn van kritische omvang (schaal) danwel zijn opschaalbaar om zodoende te leiden tot significante congestiereductie.
- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn efficiënt in termen van kosten versus bereikbaarheidseffecten.
- Mobiliteitsprojecten ABvM zijn tijdig gerealiseerd omdat de effecten voor invoering van de kilometerprijs voor personenauto's (2012) gehaald moeten worden.

10.3 Beoordelingskader voor regionaal convenant (aanvullende criteria vanuit ABvM)

Doelstelling:

- In het convenant is een concreet geformuleerde bereikbaarheidsdoelstelling opgenomen (hoeveel, wanneer, waar) in termen van per regio te bepalen reductie van het aantal voertuigkilometers in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00u) voor een netwerk of een corridor en/of gedragsverandering (hoeveel, wanneer, waar) bij een nader te bepalen percentage van de frequent users in de spitsen (07.00 – 09.00 en 16.00 – 19.00u) voor een corridor of een netwerk. Deze doelstelling wordt bereikt door een breed pakket aan mobiliteitsmanagement maatregelen in het kader van de Taskforce, de mobiliteitsprojecten ABvM en evt. andere beleidsprogramma's. De regio's worden geacht om deze doelstelling voor 2012 (start kilometerprijs voor personenauto's) te halen.
- Specifiek met de mobiliteitsprojecten ABvM wordt beoogd het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden door:
 - Introductie van prijsprikkels ter beperking van het gebruik van de auto in een netwerk of op een corridor. Prijsprikkels moeten de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en hun gedrag beïnvloeden. Dit soort maatregelen levert tevens (aanvullend) inzicht in de invloed van prijsprikkels op het gedrag van weggebruikers.
 - Stimuleren van innovatieve Value Added Services (VAS)/Intelligent Transport Systems (ITS)-diensten (informatie, bijvoorbeeld up- to-date reistijdinformatie) die de bewustwording van mobiliteitskeuzes bij weggebruikers vergroten en leiden tot gedragsverandering. Dit soort maatregelen levert tevens (aanvullend) inzicht in de invloed van VAS/ITS-diensten (informatie) op het gedrag van weggebruikers op.

De mobiliteitsprojecten ABvM kunnen als startmotor dienen voor de ontwikkeling van een multi service providers markt voor de kilometerprijs.

Mobiliteitsprojecten ABvM:

- Doel en scope van de mobiliteitsprojecten ABvM dient helder beschreven te zijn
- Mobiliteitsprojecten ABvM dienen van kritische omvang (schaal) te zijn danwel opschaalbaar te zijn om zodoende te leiden tot significante congestiereductie.

- Op basis van een analyse dient aannemelijk te worden gemaakt dat met de mobiliteitsprojecten ABvM de in het convenant genoemde doelstelling bereikt wordt. De analyse dient concreet en kwantitatief onderbouwd te zijn (waar, wanneer, hoeveel) en compleet te zijn
- Er dient zicht te zijn op de indicatieve kosten en op dekking van de mobiliteitsprojecten ABvM.
- Er dient inzicht te worden gegeven in hoeverre andere V&W beleidsprogramma's betrokken zijn bij de mobiliteitsprojecten ABvM incl. evt. budget reservering
- Mobiliteitsprojecten ABvM dienen efficiënt te zijn in termen van kosten versus bereikbaarheidseffecten teneinde te waarborgen dat publieke gelden efficiënt worden ingezet.
- Aannemelijk dient te worden gemaakt dat de mobiliteitsprojecten ABvM voor 2012 (start kilometerprijs voor personenauto's) geïmplementeerd zijn. De bijdrage van het rijk eindigt daarmee aan het eind van 2011.
- Aangegeven dient te zijn wie namens de regio verantwoordelijk is voor de mobiliteitsprojecten ABvM.

Financiering:

- De bijdrage van ABvM aan de mobiliteitsprojecten ABvM verloopt via de BDU verkeer en vervoer en kan oplopen tot 75% van de geraamde contractkosten van de aan te besteden diensten c.q. leveranties.
- Definitieve toekenning van de bijdrage van ABvM aan mobiliteitsprojecten ABvM vindt plaats via de ophoging van de BDU verkeer en vervoer, die is overeengekomen in het uitvoeringsconvenant.
- Regio's komen pas in aanmerking voor een financiële bijdrage vanuit ABvM als in de regionale taskforces concrete afspraken zijn gemaakt over mobiliteitsmanagement in brede zin.
- Uitkering van BDU gelden loopt via de stadsregio's.

10.4 Voorwaarden regionaal uitvoeringsconvenant

10.4.1 Algemeen:

- In de uitvoeringsconvenant is de bijdrage van ABvM opgenomen incl. het bijbehorende betalingsschema (op jaarbasis).
- De regio wordt geacht de mobiliteitsprojecten ABvM voor eigen rekening en risico uit te voeren conform de in het uitvoeringsconvenant opgenomen beschrijvingen (scope, belangrijkste eisen) en planning.
- De regio levert bijdragen aan het door V&W uitgewerkte monitoringsprogramma.
- De regio's dragen er zorg voor dat de mobiliteitsprojecten volgens de geldende aanbestedingsrichtlijnen in de markt worden gezet. De resultaten en ervaringen worden openbaar gemaakt.

-
- De regio dient uitvragen aan marktpartijen t.b.v. mobiliteitsprojecten ABvM zo in te richten dat er geen verstoring van concurrentie voor de kilometerprijs optreedt. ABvM wordt in de gelegenheid gesteld om uitvragen op dit punt te toetsen.
 - De regionale partijen dienen aan te geven wie namens de regio contractpartij is voor de uit te vragen mobiliteitsprojecten ABvM.
 - Op geregelde basis vindt overleg plaats tussen rijk en regio inzake voortgang van implementatie van maatregelen, signaleren van knelpunten en voortvarend wegnemen daarvan en bespreken van afwijkingen

Mobiliteitsprojecten ABvM

In het uitvoeringsconvenant is een toelichting op de mobiliteitsprojecten ABvM gegeven. Per mobiliteitsproject is

- een heldere scopebeschrijving en inzicht in de belangrijkste eisen gegeven.
- aannemelijk gemaakt dat het project realiseerbaar is conform de beschreven scope (oa. het aantal vrijwilligers)
- inzicht gegeven in de te verwachten effecten (bijdrage aan doelstelling convenant)
- een planning gegeven, zodanig dat aannemelijk gemaakt wordt dat het project binnen planning en voor 2012 (start kilometerprijs voor personenauto's) realiseerbaar is.
- inzicht gegeven in de kosten en de dekking.
- een overzicht gegeven van de belangrijkste risico's en bijbehorende beheersmaatregelen.
- Duidelijke afspraken gemaakt over de evaluatie&monitoring, een overzicht geven van gegevens die moeten verzameld worden en de wijze waarop
- aangegeven wie namens de regio de contractpartij is voor de uit te vragen mobiliteitsprojecten

Beoordeling van mobiliteitsprojecten ABvM wordt uitgevoerd door ABvM. Waar mogelijk wordt hierbij gezamenlijk opgetrokken met de Taskforce.

Voorbeeld van een proef:

In verschillende fases zullen verspreid over de Metropoolregio groepen van 1.000 vrijwilligers worden geselecteerd die mee doen aan de proeven. Er wordt gedacht aan in totaal zo'n 10 tot 20.000 deelnemers. De proeven hebben belangrijke voordelen. Zo leveren zij inzicht op in daadwerkelijke gedragseffecten op weg naar de landelijke invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit die van start gaat in 2012, inzicht in de werking van de technologie en niet op de laatste plaats het ondersteunen van het kiezen van een andere vervoerswijze.

De deelnemers krijgen een deel de MRB en BPM maandelijks terug, hetgeen neer komt op ongeveer €100. Deelname betekent dat vervolgens dat het gebruik van de auto per gereden kilometer wordt belast met een daltarief en spitstarief. De inschatting van de kosten wordt ingeschat op €50 per maand. Het effect van de maatregel zal enerzijds zijn dat mensen de auto en de spits gaan mijden; anderzijds worden mensen in staat gesteld om een keuze anders dan voor de auto te maken.

Die keuze bestaat bij voorkeur uit een keuze voor het openbaar vervoer. Daarom wordt deelname aan de proef ook gekoppeld aan het aanbieden van een aantrekkelijk OV-arrangement voor het woon-werk-verkeer. Daarbij voorziet een bereikbaarheidsmakelaar in informatie, organisatie, afstemming en vastlegging. De werkgever stimuleert de werknemers om deel te nemen en heeft mede invloed op de dienstregeling van het OV.

11 Bijlage 3: Monitoring resultaten Taskforce en Mobiliteitsprojecten ABvM

Omdat zowel de Taskforce als de Mobiliteitsprojecten ABvM op dezelfde regio's betrekking hebben en vaak ook op dezelfde doelgroepen, wordt een gezamenlijk monitoring & evaluatieprogramma opgesteld. In de regionale convenanten stemmen de convenantpartners ermee in hieraan mee te werken. Elk convenant bevat een paragraaf over monitoring en evaluatie. Daarin staan afspraken over hoe de monitoring plaatsvindt. De monitoring heeft betrekking op de convenantpartners en hun werknemers zowel als op andere mogelijke doelgroepen mits aanwezig. De convenanten zijn dynamisch, het aantal partners breidt zich in de loop van de tijd uit. De te monitoren groep neemt dus toe.

In dit hoofdstuk willen we helderheid verschaffen over het wie, wat, waarom en hoe van de monitoring. De monitoring heeft betrekking op de TFMM en ABvM.

Het gaat bij de monitoring om vier verschillende zaken:

- de monitoring van de afspraken in de regionale convenanten van TFMM
- de monitoring van de TFMM-maatregelen m.b.t. arbeidsvoorwaarden
- de monitoring van de effecten van zowel TFMM-maatregelen als ABvM-projecten
- de evaluatie van de ABvM-projecten

Monitoring van de convenantafspraken

Wie?

De regionale taskforces zorgen zelf voor de monitoring van de afspraken die in de regionale convenanten zijn gemaakt.

Wat?

Deze monitoring heeft betrekking op:

- de voortgang van de implementatie (in welk bedrijf zijn welke maatregelen geïmplementeerd, hoe loopt het, de aansluiting nieuwe bedrijven en het aantal werknemers dat onder de convenanten valt)
- de samenwerking en coördinatie
- het nakomen van de overeengekomen inspanningsverplichtingen

Waarom?

Eenzijds helpt monitoring om de voortgang te bewaken, elkaar aan te spreken op het nakomen van afspraken en de activiteiten zo nodig bij te sturen.

Anderzijds kan een regio middels monitoring haar successen zichtbaar maken.

Hoe vaak?

Door de regionale taskforces te bepalen; zo vaak als nodig is om de beweging er in te houden, de vinger aan de pols te houden en bij te sturen. De regionale taskforces onderhouden hierover tevens contact met het TFMM-secretariaat.

De regionale taskforces worden gevraagd minimaal 1x per jaar hierover te rapporteren. De TFMM rapporteert namelijk jaarlijks aan de minister van VenW. Om voor het eind van ieder jaar de minister te kunnen informeren worden de regionale taskforces verzocht uiterlijk 1 oktober 2009 hun rapportage aan de TFMM te leveren.

Wat te doen met de resultaten?

De resultaten zijn allereerst voor de regio zelf. Daarnaast rapporteren de regionale taskforces aan de landelijke Taskforce die op haar beurt eenmaal per jaar de minister van VenW informeert.

Monitoring van maatregelen m.b.t. arbeidsvoorwaarden

Wie?

De Stichting van de Arbeid (StAR) zorgt voor de monitoring van de maatregelen m.b.t. arbeidsvoorwaarden.

Wat?

De monitoring heeft vooral betrekking op de vraag in welke CAO's welke van de voorgestelde maatregelen zijn opgenomen en op hoeveel werknemers deze van toepassing zijn.

Hoe vaak?

De eerste rapportage van de StAR is pas in het voorjaar van 2010 in verband met de looptijd van veel CAO's en de onderhandelingen over nieuwe CAO's die de komende jaren pas plaatsvinden.

Om voor het eind van ieder jaar de minister te kunnen informeren wordt de StAR wel verzocht om indien mogelijk uiterlijk 1 oktober 2009 een tussenrapportage aan de TFMM te leveren.

Monitoring van de effecten van TFMM en ABvM

Wie?

VenW zorgt in samenwerking met de regio's voor de monitoring van de effecten van zowel de TFMM-maatregelen als de ABvM-projecten.

Wat?

Deze monitoring heeft met name betrekking op:

- de verandering van het mobiliteitsgedrag van de betrokken werknemers

- de effecten op het spitsautoverkeer

Waarom?

De monitoring

- maakt de effecten van de TFMM-maatregelen en ABvM-projecten zichtbaar,
- biedt de mogelijkheid om tussentijds bij te sturen waar dat nodig is,
- biedt de informatie die nodig is om verantwoording af te leggen aan de Tweede Kamer,
- levert inzichten op die van nut kunnen zijn voor de latere invoering van de kilometerprijs.

Hoe vaak?

Dit najaar vindt een nulmeting plaats om de startsituatie vast te leggen. Daarna wordt het onderzoek periodiek herhaald om de effecten te meten. De frequentie is nog onderwerp van discussie, maar de gedachten gaan uit naar gemiddeld eenmaal per jaar. Om snel een eerste indruk te hebben van de effecten kan het echter wenselijk zijn om een half jaar na de nulmeting de eerste effectmeting te houden.

Hoe?

De effecten op het spitsautoverkeer worden zoveel mogelijk bepaald op basis van bestaande tellingen. Dit wordt afgestemd met de wegbeheerders.

De gedragsverandering bij werknemers wordt bepaald op basis van individuele enquêtes die op internet kunnen worden ingevuld. Werknemers ontvangen een verzoek om aan de enquête mee te werken, maar daarin een link naar de internetsite waar de enquête kan worden ingevuld. Voor de interne verspreiding van het enquêteverzoek is de medewerking van de betrokken bedrijven nodig. De bedrijven hoeven dus geen emailadressen ter beschikking te stellen maar worden gevraagd om het enquêteverzoek onder hun werknemers te verspreiden en aan te bevelen.

Wie communiceert met de bedrijven?

De regio's hebben het primaat van de communicatie met de bedrijven in hun regio. Het zorgvuldig opbouwen van draagvlak en medewerking staat daarbij centraal. Het is niet de bedoeling dat bedrijven van verschillende kanten worden benaderd of dat de onderzoeksactiviteiten verstoringen veroorzaken. Het uitzetten van de enquêtes bij de bedrijven zal daarom per regio met de regionale taskforce worden afgestemd. Hierover zullen nog nadere afspraken worden gemaakt. Het bureau dat de monitoring gaat uitvoeren krijgt de opdracht zich aan deze afspraken te houden.

Hoe minimaliseren we de administratieve lasten?

Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van reeds beschikbare gegevens en al lopende vergelijkbare onderzoeken. Waar mogelijk wordt nieuw onderzoek gecombineerd met lopend onderzoek. Het onderzoek zal niet vaker worden herhaald dan strikt nodig is.

De nulmeting

Dit najaar vindt een nulmeting plaats om de startsituatie vast te leggen. VenW zal binnenkort een onderzoeksbureau selecteren voor de nulmeting. Aanpak, vragenlijst en de communicatie met de bedrijven zullen met de regio's worden besproken in de Klankbordgroep Monitoring & Evaluatie.

Wat te doen met de resultaten?

De resultaten van de monitoring worden vastgelegd in feitelijke rapportages. VenW rapporteert aan de minister die verantwoording aflegt aan de Tweede Kamer. Daarnaast worden de rapportages ter beschikking gesteld aan de TFMM en de regionale taskforces zodat zij daarmee hun maatregelen kunnen evalueren en zo nodig kunnen bijstellen.

De monitoring heeft geen invloed op eenmaal gemaakte financiële afspraken over de ABvM-projecten. Subsidies voor ABvM-projecten worden verwerkt in de Brede DoelUitkering (BDU) en kunnen niet worden teruggedraaid. Wel is denkbaar dat in goed onderling overleg tussen regio en rijk en in opdracht van de regio een project wordt bijgestuurd als de verwachte effecten uitblijven.

Evaluatie van de ABvM-projecten

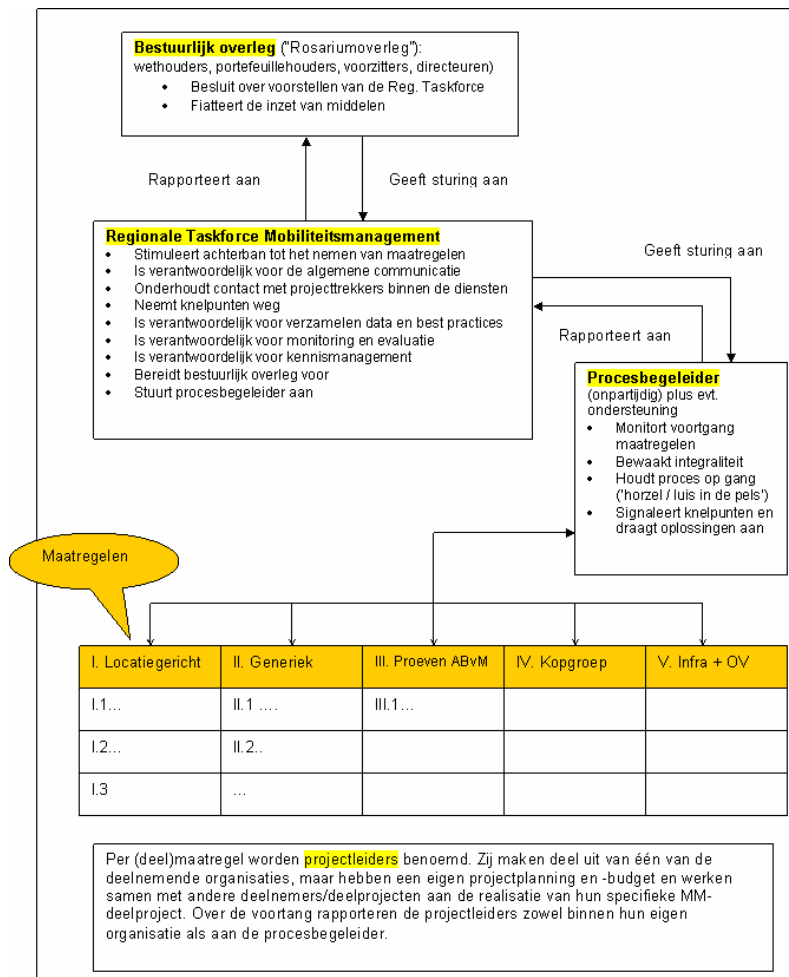
De mobiliteitsprojecten van ABvM richten zich op verandering van mobiliteitsgedrag van autogebruikers, door prijsprikkels en extra (informatie)diensten (Value Added Services).

De projecten hebben een vastgestelde looptijd en zullen na afloop worden geëvalueerd. Voor elk van de ABvM-projecten zal, naast de hierboven beschreven monitoring, specifiek worden gekeken naar de gedragseffecten bij de betreffende doelgroep. Onder meer technieken zoals GPS in het voertuig kunnen behulpzaam zijn om inzicht te krijgen in mobiliteitsgedrag en de veranderingen daarin.

12 Bijlage 4: Organisatie

Onderstaande figuur uit het convenant van Metropoolregio Amsterdam illustreert hoe de uitvoering van de maatregelen kan worden georganiseerd, hoe de voortgang kan worden gemonitord en hoe de besluitvorming kan worden ingericht.

Een belangrijke rol komt daarin – net als op dit moment – toe aan de Regionale Taskforce Mobiliteitsmanagement. Deze bereidt enerzijds het Bestuurlijke overleg voor en geeft anderzijds sturing aan de procesbegeleider. Een procesbegeleider/regionale aanjager lijkt geen overbodige luxe als je werkelijke resultaten wil boeken. Zo'n procesbegeleider houdt als onpartijdige derde contact met de uitvoerders (projectleiders) van de deelprojecten. De procesbegeleider signaleert eventuele knelpunten in de voortgang en rapporteert deze aan de Regionale Taskforce. Ook doet hij voorstellen om de knelpunten weg te nemen en spoort hij de projectleiders daartoe aan.



13 Overzicht mogelijke maatregelen om bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren²

	Woon-werkverkeer	Flankerende maatregelen (rijks)overheid
Slim werken	<p>Flexibele werktijden en werkpatronen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Invoering flexibele werktijden en langere openstelling van de organisatie (vastleggen in arbeidsovereenkomsten) • Sturing op output in plaats van op aanwezigheid • Aanbieden van andere werkritmes, bijvoorbeeld 4 werkdagen van 9 uur in plaats van 5 werkdagen van 8 uur (vastleggen in arbeidsovereenkomsten) <p>Vergaderingen</p> <ul style="list-style-type: none"> • E-conferencing • Rekeninging houden met de spits bij het plannen van de begintijd en 	<ul style="list-style-type: none"> • Fiscale vergoeding telewerken • Verhuiskostenvergoeding • Vergoeding woon/werkverkeer • Mogelijkheid een leaseauto in combinatie met een OV kaart aan te bieden

² **Groen** = maatregelen met financieel voordeel voor werkgever, * = maatregelen met financieel voordeel voor werknemer



	<ul style="list-style-type: none">• eindtijd van vergaderingen• Kiezen van vergaderlocatie die per OV bereikbaar is en waar zo min mogelijk voor gereisd hoeft te worden met de auto• Telewerken vanuit huis mogelijk maken* (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Stimuleren thuiswerken bij werknemers• Budget ter beschikking stellen om werkplek in te richten (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Computer met randapparatuur ter beschikking stellen vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Mogelijkheid bieden om in te loggen op het netwerk van de werkgever <p>Telewerken vanaf een aanlandplek</p> <p>E-werken (= tijd- en plaatsafhankelijk werken)</p> <p>Sturen op prestaties ipv aanwezigheid</p>	
Slim reizen	<p>Verkleinen woon-werkafstand</p> <ul style="list-style-type: none">• Stimuleren werknemers om dichterbij het werk te gaan wonen*• Bij aannamebeleid rekening houden met woonplaats werknemer (dichtbij werk)• Bij locatiekeuze organisatie rekening houden met mobiliteitseffecten <p>Car –of vanpoolen (oa vanaf station/P+R naar bedrijven(terrein))*</p> <p>OV gebruik stimuleren (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)</p> <ul style="list-style-type: none">• Mobiliteitsbudget invoeren*• OV kaart verstrekken• Alleen autokosten tussen 10 en 30 km vergoeden• Indien noodzakelijk, zorgen voor vervoer naar bedrijf vanaf OV station*• Parkeerbeleid (parkeerplaatsen verminderen/betaald parkeren)	<p>Parkeerbeleid</p> <ul style="list-style-type: none">• Zorg voor voldoende, snelle en sociaal veilige fietsverbindingen• Zorg voor goede OV ontsluiting van bedrijventerreinen en woonwijken• Gebruik van schone bussen• Goedkoop/gratis OV• Zorg voor goede overstappunten/ P+R terreinen/transferia



	<p>invoeren/geen parkeerplaats als je per OV naar je werk kunt)</p> <p>Fietsgebruik bevorderen</p> <ul style="list-style-type: none">• Poolfietsen ter beschikking stellen• Verstrekken/mogelijk maken (elektrische) fiets van de zaak* (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Reiskostenvergoeding gericht op bevorderen gebruik fiets* (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Fietsenstalling/reparatieservice/ douche voorziening*• Alleen autokosten tussen 10 en 30 km vergoeden (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Parkeerbeleid (parkeerplaatsen verminderen/betaald parkeren invoeren/geen parkeerplaats als je <10 km van je werk afwoont) <p>Ontmoedigen autogebruik voor zakelijk verkeer</p> <ul style="list-style-type: none">• Poolfietsen/OV fietsen ter beschikking stellen*• Vergoeding stallingskosten op station*• Het gebruik van een mobiliteitskaart promoten• OV kaart in combinatie met de leaseauto aanbieden* (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)• Zorgen voor E-conferencing faciliteiten• Beschikken over een/meer collectieve auto's voor zakelijk gebruik <p>Zuigner rijden</p> <ul style="list-style-type: none">• Alleen lease-auto's aanbieden met een energielabel A en B• Alle collectieve bedrijfsauto's hebben een energielabel A of B• Gratis de cursus het Nieuwe Rijden aanbieden aan werknemers met een rijbewijs <p>Buiten de spits reizen</p> <ul style="list-style-type: none">• Verruimen werktijden (meer flexibiliteit) (vastleggen in	<ul style="list-style-type: none">• Aanwezigheid actuele verkeers- en reisinformatie• Fiscale vergoeding mbt verkleinen woon-werkafstand en verminderen autogebruik
--	--	--



	<p>arbeidsovereenkomsten)</p> <ul style="list-style-type: none">• Vergadertijden aanpassen aan de spittijden• Werknemers die buiten de spits rijden krijgen voorrang op parkeerplaatsen (vastleggen in arbeidsovereenkomsten)	
--	--	--

Aanvullende informatie

Onder het maatregelenoverzicht is een overzicht opgenomen van websites en andere bronnen met relevante informatie over mobiliteitsmanagement-maatregelen.

Informatie over maatregelen

Mobiliteitsmanagement algemeen

- inventarisatie juridische instrumenten: DVS + brochure KPVV (milieuvergunning, bouwvergunning, APV voor vervoer bij evenementen, convenant)

- gebiedsgerichte aanpak: DVS

- best practices mobiliteitsmanagement: www.kpvv.nl

Sites waar informatie over mobiliteitsmanagement te vinden

is bij lopende projecten zijn o.a.:

- Swingh /Haaglanden www.swingh.nl

- Nexus / Rotterdam www.nexusregiorotterdam.nl.

- Utrecht Bereikbaar www.utrechtbereikbaar.nl

- WegWijs A2 www.wegwijsa2.nl

Werkgerelateerde Verplaatsingen/locatiebereikbaarheid

- Meerjaren Afspraken Energie (MJA2) per branche

- klimaatplannen gemeenten

- Plannen van Aanpak gemeenten in het kader van Besluit luchtkwaliteit in relatie tot reductie vervoer (bij overschrijding milieugrenzen)

- basispakket vervoermanagement: VNO-NCW, MKB Nederland (handreiking basisservice van werknemers aan werknemers; interessant voor alle bedrijven met en zonder ((bereikbaarheids)problemen)

- keuzeboek Zakelijke Mobiliteit: Forum Zakelijke Mobiliteit (handreiking waarmee werkgevers keuzemobiliteit voor werknemers mogelijk kunnen maken; voor bedrijven die een stapje verder willen gaan, omdat urgentie wordt gevoeld)

- advies locatiebereikbaarheid: Raad voor Verkeer en Waterstaat

- websites Slimreizen, Telewerkforum, Stichting Gedeeld Autogebruik

- websites Vervoercoördinatiecentra en Adviespunten (bijvoorbeeld: www.verkeeradvies.nl)

Korte Ritten / Fiets

- kennisbank Fietsberaad: www.fietsberaad.nl

- kennisbank Fietsersbond: www.fietsberaad.nl

- effecten op bereikbaarheid: Fiets en files, Verkenning van het oplossend vermogen van de fiets, Goudappel Coffeng, juli 2003

best practice Brabant: effecten van de fiets op

bereikbaarheid en goede inpassing van de fiets in de

totale bereikbaarheidsaanpak (contactpersoon provincie:

Linda de Klein)

- benchmark fietsbeleid: Fietsbalans, informatie: www.fietsbalans.nl

- fietsparkeren: brochures/rapporten CROW www.crow.nl

Stimuleren van telewerken en flexibele werktijden

Kennisbank van het Telewerkforum: www.telewerkforum.nl

Parkeerbeleid

CROW-reeks "Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement", interessante brochures zijn bijv. Geïntegreerd parkeren (hoofdpuntennotitie), Parkeerbeleid is meer dan parkeren.

P&R-voorzieningen

Zie Beleidsdocument overstappunten, CROW/KPVV: "Succesvol overstappen: van strategie tot exploitatie" Overzicht van het type problemen waarbij overstappunten een bijdrage kunnen leveren aan de oplossing, inbedding in beleid en advies over keuze van locaties en wijze van exploiteren.

Mobiliteitsmanagement en luchtkwaliteit

Informatie bij Infomil, website: www.infomil.nl

Informatiebronnen

Literatuur

- Rapport 'Instrumenten voor mobiliteitsmanagement: voorbeelden en tips', Marco Martens, Ecorys, 2005
- Brochure 'Instrumenten voor mobiliteitsmanagement: voorbeelden en tips', Marco Martens, Ecorys, 2005
- KpVV-bericht 3: 'Mobiliteitsmanagement: wat is het en wat kun je er mee?', Friso Metz, KpVV, 2005
- Rapport 'Waar een wil is, is een effect: Effectiviteit van mobiliteitsmanagement onderzocht en toegankelijk gemaakt', Marco Martens, Ecorys AVM, 2005
- Voorbeeldenboek 'Waar een wil is, is een effect: Effectiviteit van mobiliteitsmanagement onderzocht en toegankelijk gemaakt', Marco Martens, Ecorys AVM, 2005
- Brochure 'Samenwerken bij mobiliteitsproblemen – Bekijk het!', Rudie de Bruin, 2005
- Mobiliteitsmanagement: Op weg naar anders reizen: Institute for Diversification and Saving of Energy (IDAE) en SenterNovem, TREATISE-project, januari 2006
- Brochurereeks 'Van parkeerbeheer naar mobiliteitsmanagement', CROW, 23 brochures van 2002 t/m 2006

Websites

Nationaal

<http://www.kpvv.nl/>
<http://www.rws-avv.nl/>
<http://www.slimreizen.nl/>
<http://www.slimreizenin7stappen.nl>
<http://www.crow.nl/>
<http://www.senternovem.nl/>
<http://www.connekt.nl/>
<http://www.werkdichterbijhuis.nl/>
<http://www.nederlandbereikbaar.nl/>

Internationaal

<http://www.treatise.eu.com/>
<http://www.senternovem.nl/mobiliteitsmanagement/Europa/>
<http://www.civitas-initiative.org>
<http://www.epommweb.org>
<http://www.eltis.org>
<http://www.wmin.ac.uk/transport/inphormm/inphormm.htm>
<http://www.eu-tapestry.org>
<http://www.cordis.lu/transport/src/adonisrep.htm>