
Task Force Mobiliteitsmanagement

Projectsecretariaat TFMM
p.a. Lars Lutje Schipholt
Postbus 14769
1001 LG Amsterdam

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.

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.

- 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.

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

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.

- 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.

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.

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.

-
- 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.

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.

- 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 verstorend werken. 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.

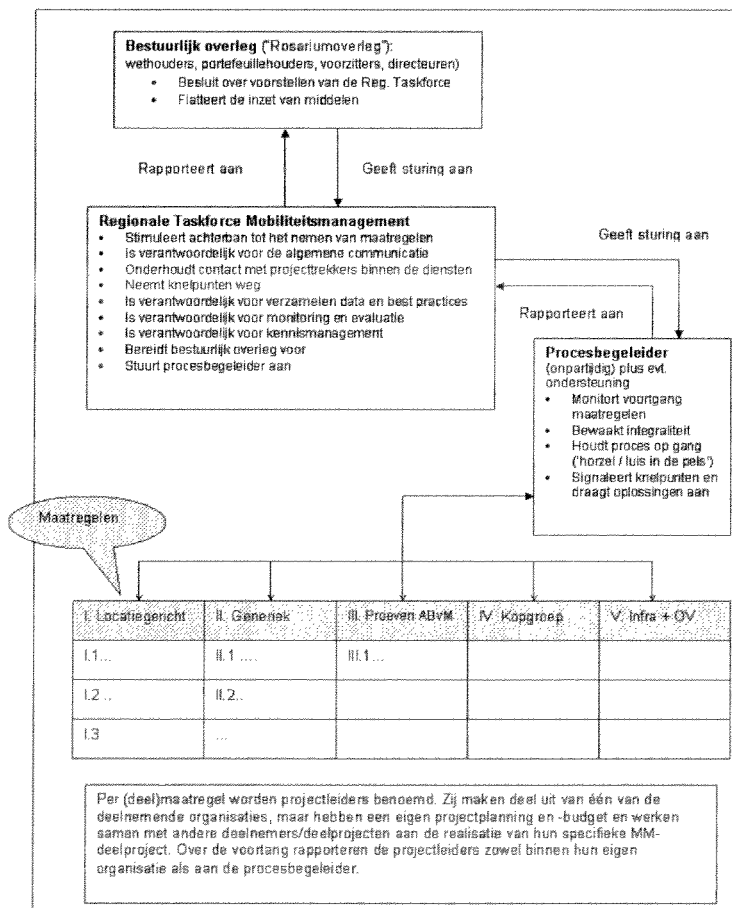
Hoe minimaliseren we de administratieve lasten?

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.

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 Bestuurlijk 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.





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

- 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.kpvy.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.eponmweb.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>