

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

Datum
3 september 2008

Betreft
adviezen Expertteam Taskforce Mobiliteitsmanagement aan de regio's

1 Regio Amsterdam

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

- G. Bakker, dIVV Amsterdam
- H. de Neef, Stadsregio Amsterdam
- M. Stassen, VNO-NCW West
- G.P. Wagenmakers, KvK Amsterdam

1.1 Over het convenant

Inhoud

In het convenant wordt conform de doelstelling van de landelijke Taskforce beoogd het aantal autokilometers in de spits te reduceren met 5%. De kopgroep van werkgevers streeft naar een reductie van 10%. De milieucapaciteit is niet opgenomen in de hoofd doelstelling, om zodoende focus in de boodschap naar buiten te brengen. De milieueffecten vormen wel een belangrijke afgeleide doelstelling.

De maatregelen die in het convenant genoemd worden zijn onder te verdelen in een vijftal categorieën: locatiegerichte maatregelen, generieke maatregelen, proeven met betaald rijden in combinatie met OV-forensenkaarten, maatregelen die door werkgevers uit de kopgroep worden genomen en investeringen in extra openbaar vervoer (capaciteit en kwaliteit). De partijen beschouwen de verschillende maatregelen als een integraal pakket. De afzonderlijke maatregelen versterken elkaar en in het convenant wordt deze samenhang duidelijk gemaakt.

Voor ABvM heeft de regio Amsterdam al een uitvoeringsplan opgesteld.

De effectopstelling van de regio laat een verwachte reductie van het aantal auto's in de spits zien van circa 7%. Wanneer meer bedrijven zich bij de kopgroep aansluiten, verwacht de regio een grotere reductie.

De financiële onderbouwing van de maatregelen gaat uit van een forse bijdrage van het Rijk. Werkgevers dragen zelf ook bij, evenals regionale overheden.

Proces

De totstandkoming van het convenant is een vlot proces geweest. De toenemende urgentie voor mobiliteitsmanagement heeft werkgevers ertoe gezet om een actieve bijdrage te (gaan) leveren. In de uitvoering van het convenant speelt een nog aan te stellen programmamanager een belangrijke rol. Voor het komende jaar is de financiering hiervan verzekerd. Daarnaast ligt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het convenant voor een groot deel bij de werkgevers zelf. In bijeenkomsten gaan werkgevers uit de kopgroep hun ervaringen en enthousiasme overbrengen op andere werkgevers. Deelnemende convenantpartijen hebben een ambitie en inspanningsverplichting op zich genomen om 10% reductie van het aantal spitsrijders in hun eigen bedrijf. Hiertoe wordt een monitoringsysteem opgezet, onder verantwoordelijkheid van de programmamanager.

1.2 Advies van de commissie

Financiering

De maatregelen in het convenant betreffen een integraal pakket. Ook al nemen werkgevers en regionale overheden een groot deel van de financiering op zich, er wordt nog steeds een behoorlijke bijdrage van het Rijk verwacht. Wanneer slechts een deel van de begrote financiering vanuit het Rijk beschikbaar komt, betekent dit dat niet alle maatregelen in de voorgestelde vorm uitgevoerd kunnen worden. Dit ondermijnt het totale maatregelenpakket. De commissie ziet dit als risico voor een succesvolle uitvoering.

Vervolgtraject

De toelichting aan de commissie heeft aangetoond dat een duidelijk beeld over het vervolgtraject bestaat. Dit zou in het convenant verder geconcretiseerd kunnen worden, bijvoorbeeld door middel van een gedetailleerdere planning/fasering.

Inzet van de bereikbaarheidsmakelaar

Ter ondersteuning van de bedrijven zullen bereikbaarheidsmakelaars gaan optreden, als verbindende schakel tussen de mobiliteitsvraag vanuit werkgevers en werknemers en het aanbod vanuit de markt. Een nadere taakomschrijving van de bereikbaarheidsmakelaar kan de effectiviteit ten goede komen.

Commitment werkgevers en werknemers

Het succes van het convenant is voor een groot deel afhankelijk van het commitment van werkgevers en werknemers. Er wordt een uitgebreid communicatietraject ingezet om het bedrijfsleven 'mee te krijgen.' De uitdaging zit er nu in om de top-down benadering door te vertalen naar een grote participatie van meer bedrijven en hun medewerkers.

1.3 Algemene indruk

Het Convenant Mobiliteitsmanagement van de Metropoolregio Amsterdam heeft bij de commissie een goede indruk achtergelaten. De maatregelen zijn behoorlijk uitgewerkt en de beelden voor de toekomst zijn helder. Ook is duidelijk dat Amsterdam een zware opgave staat te wachten. Het reeds aanwezige relatief lage autogebruik in de woonwerkrelaties en de ruimtelijke structuur maken de uitdaging groot.

Sinds vorig jaar is een beweging in gang gezet waarbij werkgevers steeds meer zijn gaan inzien dat zij zelf moeten bijdragen om bereikbaar te blijven voor klanten, leveranciers en werknemers.

2 Regio Arnhem – Nijmegen

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

- H. Driessen, Stadsregio Arnhem-Nijmegen
- B. Rikken, KvK Centraal Gelderland
- Jos Kalsbeek, Twijnstra Gudde

2.1 Over het convenant

Proces

In de regio Arnhem-Nijmegen zijn werkgevers vanaf het begin betrokken bij het proces. Dit heeft in april geresulteerd in het zogeheten Pact van Lent. Daarin kondigen werkgevers en decentrale overheden aan om gezamenlijk te gaan werken aan een vermindering van de files.

De inspanningen van de afgelopen maanden hebben geresulteerd in een ondertekende intentieverklaring van de vier initiatiefnemers: de stadsregio, VNO-NCW Arnhem Nijmegen, MKB Midden en Kamer van Koophandel Centraal Gelderland. Ook is er een convenant opgesteld.

Inhoud

In het convenant nemen afspraken met individuele werkgevers een belangrijke plaats in. Ongeveer dertig koplopers geven in het convenant aan welke maatregelen zij de komende tijd gaan oppakken. Ook geven zij aan welke maatregelen al genomen zijn.

De deelnemende werkgevers zijn ingedeeld in clusters (ziekenhuizen, industrie, overheid etc). Zo kunnen werkgevers onderling ervaringen uitwisselen en ook samen optrekken. Daarnaast heeft de regio de ambitie om ook tot gebiedsgerichte afspraken te komen op bedrijventerreinen. De eerste acties zijn daarvoor reeds in gang gezet (Bijv. Ijsseloord 2)

De regio besteedt veel aandacht aan communicatie en wil dit ook blijven inzetten om andere werkgevers bij het convenant te betrekken en de acties verder uit te rollen.

2.2 Advies van de commissie

Betrokkenheid verschillende overheden

3 Regio Eindhoven – 's Hertogenbosch

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

- A. Klaassen, WegwijsA2
- G. Klijn, provincie Noord Brabant
- A. van Schriek, WegwijsA2

3.1 Over het convenant

Inhoud

De maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement in de regio Eindhoven – 's-Hertogenbosch worden samengevat onder de 'vijf v's':

- Verankeren: mobiliteitsmanagement moet structureel onderdeel gaan uitmaken van het bedrijfsproces. Onderwijs en organisatie speelt daarbij een belangrijke rol.
- Verkopen: werkgevers en werknemers worden actief benaderd om mobiliteitsmanagementoplossingen af te nemen.
- Verlengen: mobiliteitsmanagement kent geen einddatum, maar is een voortdurend proces.
- Verbreden: de markt wordt geografisch verbreed en nieuwe werknemers en inwoners van de regio worden bewerkt.
- Verdiepen: het maatregelenpakket is vraaggericht. Spitsmijden is een extra prikkel.

De maatregelen richten zich op zowel personen- als goederenvervoer.

In de uitvoering is de ontwikkeling van een 'mobiliteitsmarkt' een belangrijk uitgangspunt. Om in deze markt vraag en aanbod bij elkaar te brengen is een centrale rol weggelegd voor commerciële dienstverleners. Zij vervullen een loketfunctie en kunnen werkgevers en werknemers ondersteunen met mobiliteitsoplossingen. Daarbij worden niet alleen adviesdiensten ingezet, maar zal ook het werk uit handen worden genomen (het DOEN). De regio erkent dat Mobiliteitsmanagement een vak is en verdient meer dan alleen het opzetten daarvan.

In de probleemanalyse en aanpak wordt een onderscheid gemaakt tussen de periode voor 2010 en na 2010. De eerstkomende jaren vormt de bereikbaarheid van de regio voldoende aanleiding tot mobiliteitsmanagement. Wanneer na afloop van de werkzaamheden aan de A2 deze noodzaak wegvalt dienen zich de volgende alweer aan (ruit Eindhoven, A67, N279, A58 en A2 ten zuiden Eindhoven). De vraag naar mobiliteitsmanagement moet gevoed worden door de te behalen kostenbesparingen en duurzaamheid, imago, arbeidstevredenheid.

Proces

Vanwege de ingrijpende werkzaamheden die de komende jaren aan de A2 plaats zullen vinden is twee jaar geleden het Platform Bereikbaar Eindhoven – 's-Hertogenbosch opgericht. Hiermee werd feitelijk al een start gemaakt met de introductie van mobiliteitsmanagement in de regio. In maart 2008 is de stichting WegwijsA2 opgericht als ontwikkel- en uitvoeringsorganisatie voor het Platform. In de

worden om maatregelen te treffen en hoe de uitrol naar andere werkgevers en bedrijventerreinen plaatsvindt.

Rapportage

De mondelinge toelichting aan de toetscommissie heeft duidelijk gemaakt dat enthousiasme en innovatieve ideeën aanwezig zijn. In de rapportage kan dit nog meer op de voorgrond gezet worden.

3.3 Algemene indruk

Doordat het project WegwijsA2 in volle gang was ten tijde van de uitvraag door de Taskforce, lag er in de regio Eindhoven – 's-Hertogenbosch al een goede basis voor een convenant. En nog belangrijker: het proces was reeds in gang gezet. Het is de regio gelukt om de Taskforce een stuk aan te bieden waarin ook nieuwe elementen opgenomen zijn.. Met name de ideeën voor een commercieel loket in combinatie met een publiek loket spreken aan. Wel wil de commissie benadrukken dat de huidige aanpak sterk hangt aan het specifieke probleem dat eerder is ontstaan door de werkzaamheden aan de A2. Versterkt door de visie van de regio en de continue noodzaak door wegwerkzaamheden is de uitdaging voor regio om een cultuuromslag te realiseren en om mobiliteitsmanagement te verankeren in de bedrijfsprocessen, zodat ook in de periode na 2011 het commitment van werkgevers behouden blijft.

4 Regio Haaglanden

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek

- V. Dekker, KPN
- R. Postma, Mobiliteitsmakelaar
- E. Visser, Stadsgewest Haaglanden
- J. Voerman, Bereik!
- R. de Vree, VNO-NCW West
- B. Vuijk, Siemens

4.1 Over het convenant

Proces

Stadsgewest Haaglanden, de Mobiliteitsmakelaar in samenwerking met VNO-NCW West, Bereik! en een groep koplopers vanuit het bedrijfsleven hebben gezamenlijk het convenant van de regio Haaglanden opgesteld. De opstellers van het convenant streven naar een ambitieuze, maar realistische doelstelling per gebied in de regio. Deze kan in het ene gebied ambitieuzer zijn dan in het andere gebied, waar bijvoorbeeld al veel gedaan wordt door werkgevers.

Het convenant wordt niet gezien als een statisch document, maar als vliegwiel om verder te komen. Met het opstellen van het convenant wordt een beweging doorgezet en de samenstellers spreken de wens en verwachting uit dat de ontstane dynamiek vastgehouden en versneld wordt.

Flexibel werken en mobiliteitsmanagement behoren tot de strategische doelen van veel werkgevers. Het zijn noodzakelijke voorwaarden om een aantrekkelijk werkgever te zijn en passen binnen de strategie van maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dit kan in de communicatie rondom het convenant nog meer benadrukt worden om zodoende meer werkgevers over te halen zich aan te sluiten bij het convenant.

Fasering en vervolg

De commissie acht het raadzaam om in kaart te brengen wat er de komende tijd staat te gebeuren. Een concreet draaiboek is niet nodig, maar een leidraad en een fasering helpen om inzichtelijk te maken welke stappen er de komende tijd genomen worden.

Spitsmijden en kilometersparen

Het is de commissie niet geheel duidelijk geworden wat de relatie is tussen de projecten spitsmijden en kilometersparen. De zorg is dat er verwarring ontstaat bij deelnemers. Wanneer deze projecten deels gaan overlappen is de kans aanwezig dat deelnemers aan beide proeven beloningen gaan stapelen. Ook de opschaling van de proefprojecten is niet volledig helder. Het opnemen van een paragraaf waarin duidelijk wordt hoe de verschillende projecten zich tot elkaar verhouden voorkomt onduidelijkheden en vergroot de kans van slagen.

Financiering

De financiering van de maatregelen vormt een uitdaging voor de partijen. De vraag is wat er gebeurt er als de financiering vanuit V&W niet (volledig) doorgaat.

De aanbesteding van de proef met kilometersparen in oktober lijkt ambitieus. Er is nog geen duidelijke organisatie en ook de financiering is nog niet rond.

4.3 Algemene indruk

Het convenant van Haaglanden heeft bij de commissie een goede indruk achtergelaten. Er is een solide basis gelegd voor de uitvoeringsconvenanten. Bij de ondertekenaars van het convenant is voldoende commitment aanwezig om de afspraken na te komen. De Mobiliteitsmakelaar heeft een belangrijke rol om de groep van koplopers zo veel mogelijk uit te breiden.

De gebiedsgerichte aanpak wordt door de commissie als sterk ervaren. Het lijkt de uitgesproken aanpak om ook kleinere werkgevers aan te spreken. De commissie heeft er vertrouwen in dat met inachtneming van de adviezen de realisatie van de plannen zal leiden tot een substantiële vermindering van het aantal autokilometers in de spits.

5 Regio Rotterdam

Vertegenwoordiging tijdens toetsgesprek:

- M. Luijendijk, KvK Rotterdam
- Cees Oostrum, Mobility Managers
- Niels Dekker, Deltalinqs
- Aranta van den Broeke, Stadsregio Rotterdam
- Sander Buhning, gemeente Rotterdam

5.2 Het advies

Concretiseren

De commissie was blij verrast met het gesprek met de vertegenwoordiging uit Rotterdam.

Uit het gesprek bleek dat de regio in de praktijk verder is dan uit het convenant is af te leiden. Wanneer zowel de praktische voorbeelden als de resultaten van grondige vooranalyses een plek krijgen in het convenant ontstaat een sterker document.

Momentum pakken

In Rotterdam is in korte tijd veel gebeurd. De komende maanden zullen met de totstandkoming van de uitvoeringsconvenanten cruciaal zijn. Het is belangrijk om nu dit gecreëerde momentum vast te houden en een start te maken met de uitvoering.

Vervolg

Over het vervolg staat nog niet veel in het convenant. Een uitgewerkte fasering helpt om structuur en houvast te brengen in het verdere traject. Daarnaast is het van groot belang dat de geplande samenwerkingsorganisatie zo snel mogelijk vorm krijgt.

Financiën

De financiën zijn nu enkel op hoofdlijnen uitgewerkt. Een verdere uitwerking van de financiële aspecten maakt inzichtelijk welke bijdrage waar vandaan moet komen en geeft ook duidelijkheid over wat de afbreukrisico's zijn wanneer bijvoorbeeld het rijk slechts gedeeltelijk financieel participeert in het plan.

Spitsmijden

De aanbesteding van Spitsmijden zal al op zeer korte termijn plaatsvinden. Het voornemen is om Spitsmijden in te voeren voor drie jaar in één rijrichting. We adviseren om de aanbesteding ook specifiek zo in te richten. Daarnaast wil de commissie het belang benadrukken van het afstemmen van de communicatie van deze aanbesteding met de projectorganisatie van ABvM.

Uitvoeringsconvenanten

Om de doelstellingen uit het koepelconvenant te bereiken is het cruciaal dat op korte termijn uitvoeringsconvenanten afgesloten worden. De commissie adviseert hier prioriteit aan te geven. Het is niet noodzakelijk dat direct voor alle knopen een uitvoeringsconvenant afgesloten wordt. Door echter voor een substantieel aantal knopen zo snel mogelijk een uitvoeringsconvenant af te sluiten, wordt de voortgang gegarandeerd en het momentum vastgehouden. Hierbij is meer aandacht voor de samenhang tussen de verschillende maatregelen en projecten noodzakelijk.

5.3 Algemene indruk

De commissie is onder de indruk van de hoeveelheid werk die in Rotterdam in korte tijd verzet is. Het convenant in zijn huidige vorm is veelbelovend, maar de komende tijd is een verdere aanscherping en uitwerking noodzakelijk om de plannen uitvoeringsgerichter te maken, met name in de stad.

uitvoerende taken helder zijn gedefinieerd voor alle partijen duidelijkheid verschaffen en de uitvoering van maatregelen ten goede komen.

Uitwerking in tijd

De regio Utrecht heeft een helder beeld over wat er de komende tijd staat te gebeuren. Een dergelijke planning past prima binnen de scope van het convenant en geeft daarmee doorzicht op de financiële kant, wie is waarvoor verantwoordelijk.

ABvM

Voor de projecten in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit moet een uitgewerkt projectplan opgesteld worden. Aanbevolen wordt samen met de projectorganisatie ABvM vervolgstappen te zetten waarbij ook VAS diensten onderdeel van de proef kunnen zijn.

6.3 Algemene indruk

De voortvarendheid waarmee dit onderwerp de afgelopen maanden is opgepakt in de regio Utrecht heeft de commissie blij verrast. Er is in korte tijd met alle partijen veel voor elkaar gekregen.

De gekozen gebiedsgerichte aanpak lijkt de commissie en bijzonder kansrijke. Voor de financiering van veel projecten wordt een beroep gedaan op het Rijk, maar het is hoopvol te zien dat de projecten ook binnen de regio kunnen rekenen op prioriteit en de daarbij behorende financiële bijdrage.

Ga zo verder!